

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 2 (2) luty 2006  
NR INDEKSU 211214

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

Pharos.

Tak

nazywa się  
najmłodszy  
chrześniak  
brytyjskiej  
księżniczki Anny.  
Z Polski rodem...

Nakład 4000 egz.

# MATKA CHRZESTNA



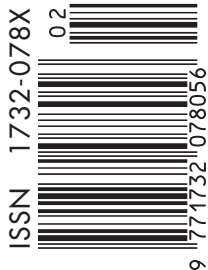
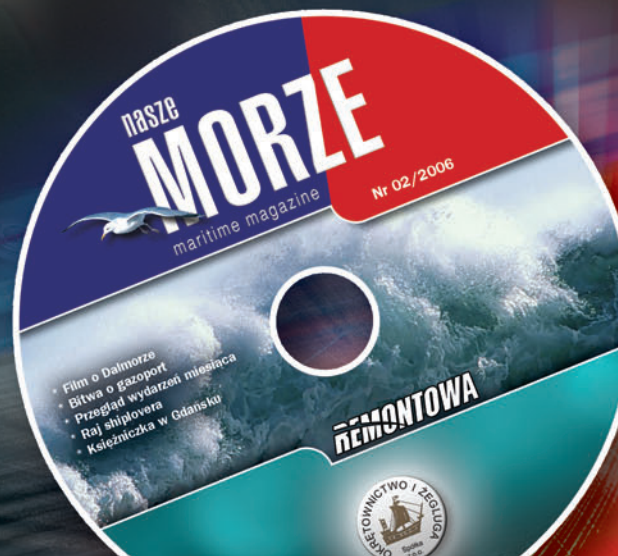
Gazoport:  
pierwsze starcie



Transatlantyki polskie  
Zbierz kolekcję!



Statek, który zagrał  
z Jeanem Michelem Jarrem



# Controlled Benefits

## At your fingertips



## ME Engines – developing the diesel

MAN B&W Diesel's ME engine series has opened a new world for large two-stroke diesels. The electronically controlled camless engine design offers outstanding flexibility, performance and operating economy. Exploit all the benefits of advanced engine and combustion control, simple and safe without unnecessary engineering and complexity.

MAN B&W Diesel – a member of the MAN Group



MAN B&W Diesel A/S • Przedstawicielstwo w Polsce • Ul. 28 Czerwca 1956 nr 231/239 • PL-61-485 Poznan  
• Tel. +48 61 831 143 • Fax: +48 61 831 1577 • E-mail: mail@manbw.icnet.pl • www.manbw.com

www.naszemorze.com.pl



Nr 2 (2) Rok I  
ISSN 1895-4812  
Nakład 4000 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 Opiela,  
Bartłomiej Pomierski,  
Piotr B. Stareńczak,  
Zbigniew Szczypiński,  
Jerzy Szymoniewski,  
Adam Woźniczka.

**Druk:**

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

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności  
za treść ogłoszeń i reklam.

Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.  
Zastrzegamy sobie prawo skracania  
i adustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,  
a także do zamieszczenia kopii materiałów  
drukowanych w „Naszym Morzu”  
i „Budownictwie Okrętowym”  
na stronie WWW bez dodatkowego  
wynagrodzenia.

# Miesiąc *pod gazem*

Trzeciego lutego 2006 roku, tego samego dnia i prawie o tej samej porze w Trójmieście miały miejsce dwa wydarzenia związane z morzem.

Pierwsze dotyczyło tego, o czym w Polsce mówi się od początku roku, czyli decyzji rządu w sprawie budowy w Polsce terminalu dostosowanego do odbioru ziemnego gazu skroplonego LNG, po to, by choć trochę uniezależnić się od rosyjskiej rury, od której kurek trzyma Gazprom. Terminal mógłby powstać w Gdańsku, Świnoujściu lub w Szczecinie. Rozpoczęła się więc wojna o gaz (str. 19) między Rosją, Ukrainą i Polską oraz bitwa o gazoport między Gdańskiem i Szczecinem (str. 22). Do boju o jego lokalizację ruszyli lobbyści z Pomorza i Pomorza Zachodniego. I trudno się dziwić, zważywszy, że do wygrania jest przynajmniej kilkakaset mln dolarów dla regionu z gazoportem, mówiono też o miejscach pracy (choć tych akurat aż tak dużo nie przybędzie). Na razie jednak rząd ogłosił rozejm, który potrwa 9 miesięcy, czyli do czasu powstania „studium wykonalności morskiego terminalu gazowego LNG.” Co się urodzi za 9 miesięcy – dziś trudno powiedzieć...

W każdym razie ten gaz trzeba wozić statkami i właśnie temu poświęcona była konferencja zorganizowana w Stoczni Gdynia, która już kiedyś przymierzała się do budowy zbiornikowców LNG. Do tematu tzw. gazowców zresztą wrócimy w następnym numerze „Naszego Morza”.

Mnie bardziej intryguje kilka innych kwestii. Te statki są bardzo skomplikowane technicznie. Już same zbiorniki do przewozu tego surowca, typu Moss (sferyczne, drogie w produkcji) lub tzw. membranowe (mniej kosztowne, ale także wymagające opanowania wysokiej technologii) wymagają potencjału, który ma zaledwie kilka stoczni na świecie. Jak sobie z tym poradzą polskie stocznie produkcyjne, których potencjałem są ludzie, ale które poza tym są zadłużone, niedoinwestowane i przestarzałe technologicznie?

Druga sprawa – czy rozsądnie jest budować terminal LNG w porcie - blisko miasta? Strach pomyśleć, co by się stało, gdyby jakaś zbrojna grupa go zaatakowała... A właśnie taki terminal albo gazowiec to bardzo „atrakcyjny” cel. A co z ochroną statków LNG na naszych wodach terytorialnych? (czyt. str. 21). Czy



w ogóle ktoś zadaje sobie takie pytania? Jeszcze do niedawna mogły się one wydawać dość egzotyczne, jednak widok płonących europejskich ambasad i konsulatów, który pojawił się w przekazach telewizyjnych 4 lutego uzmysławia, że wszystko może się zdarzyć...

Trzeciego lutego było jednak także inne wydarzenie. Tego dnia do Gdańska przyjechała brytyjska księżniczka Anna. Specjalnie, żeby wziąć udział w wodowaniu i nadaniu imienia statkowi (czyt. str. 6). To było wydarzenie historyczne. Po pierwsze dlatego, że to bodaj pierwszy przypadek przyjazdu przedstawicielki brytyjskiego rodu królewskiego jako matki chrzestnej do polskiej stoczni. Po drugie, gdyby nie owa stocznia i ów statek, Jej Wysokość w ogóle nie przyjechałaby tym razem do Gdańska (przynajmniej nie tego dnia). Po trzecie wreszcie, brytyjska księżniczka przyjechała do polskiej stoczni, która wygrała kontrakt na budowę statku dla Brytyjczyków, bo pokonała kilkanaście renomowanych stoczni europejskich, w tym także... dwie angielskie i jedną szkocką.

Jak widać my w Polsce wcale nie musimy mieć kompleksów... I pewnego dnia gazowce też robić będziemy! Czego życzyć wszystkim polskim stoczniom...

GrzegorzLandowski@naszemorze.com.pl



**Kolizja statku**  
**General Grot-Rowecki**  
Polski statek zderzył się z chemikaliowcem tureckim. .... str. **12**

**Srebrne trofeum**  
Barbara Królikowska z Wrocławia otrzymała nagrodę „Srebrny sekstans” i pierwszą nagrodę honorową Rejs Roku 2005. .... str. **13**

**Trzeba zacisnąć pasa**  
Pracę w Stoczni Marynarki Wojennej S.A. straci w tym roku 250 osób. .... str. **15**

**Bo ryby było za dużo?**  
Firma Wilbo zamknęła sieć barów rybnych Pesca. Czyżby Polacy woleli schabowego? ..... str. **26**

## OD REDAKTORA

**Z morza i z marzeń...**  
..... str. **3**

## WYDARZENIA

**Królewskie wodowanie**  
Księżniczka Anna ochrzciła i zwodowała statek w należącej do Grupy REMONTOWA S.A., Stoczni Północnej S.A. .... str. **6**

**W końcu rozwód**  
Stocznia Gdańska odłącza się od Grupy Stoczni Gdyńskiej S.A. Rozwód potrwa co najmniej pół roku. .... str. **9**

**Pod napięciem**  
Gdańska Kompania Energetyczna Energia ukarała za długi Stocznnię Gdynia S.A. wyłączając jej prąd... .... str. **10**

## OPINIE

**Kilka ważnych pytań...**  
... czyli o dziwnym języku, w którym przemawia nowa władza w Polsce. .... str. **11**

## ROZMOWA MIESIĄCA

**Pod biało - czerwoną banderą**  
Z Pawłem Szynkarukiem, dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej rozmawia Krzysztof Bąk. .... str. **16**

## O TYM SIĘ MÓWI

**Wojna o gaz**  
3 stycznia polski rząd zdecydował o konieczności budowy portu gazowego. .... str. **19**

**Gazoport. Pierwsze starcie**  
Szczecin i Gdańsk zabiegają o lokalizację na swoich terenach nowego terminala skroplonego gazu ziemnego. .... str. **22**

## WOKÓŁ MORZA

**Morze specjalnej troski**  
Międzynarodowa Organizacja Morska chce ograniczyć ruch statków na Bałtyku. .... str. **25**



## REPORTAŻ Z MORZA

**Dziewięć lat Gazgana**  
Załoga zatrzymanego w polskiej stoczni rosyjskiego trawlera spędziła na jego pokładzie dziewięć lat. .... str. **27**

## MORZE PIENIĘDZY

**Polska dała mi szansę**  
Z dr Richardem Mbewe, głównym ekonomistą WGI Domu Maklerskiego rozmawia Grzegorz Landowski. .... str. **31**

**Złoty się buja...**  
W Polsce zamiast roku powyborczego mamy ewentualność nowego roku wyborczego i... huśtawkę kursów walutowych. .... str. **35**

**Przewoźnicy inwestują**  
Jak sobie radzą na rynku armatorzy promowi na Bałtyku. . str. **38**

## OBRAZY MORZA

**Promocja Polski morskiej**  
Odkrywamy tajniki sztuki polskich malarzy – marynistów. Odcinek 2. .... str. **40**



## ARCHIWUM MORZA

**Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej.**

Przypominamy ważniejsze daty wydarzeń związanych z morzem. .... str. **44**

## POCZTÓWKA Z MORZA

**Drugie życie Kościuszki**

Wojna przedłużyła polskiemu transatlantykowi żywot o dziesięć lat. .... str. **43**

## LUDZIE MORZA

**Zawód zatrzymany w kadrze**

Z kpt. Tomaszem Sobieszczańskim, Kapitanem Lobo rozmawia Dorota Rembiszewska ..... str. **51**

## MORZE - ŚWIAT

**Ropa i gaz na wagę złota**

Europejskie zasoby ropy i gazu kurczą się w zaskakującym tempie. .... str. **54**

**180 kluczowych kilometrów**

Kanał Sueski to oczko w głowie egipskiej gospodarki. .... str. **57**

**(K)Raj shiplovera**

W Holandii każdy prawdziwy miłośnik statków czuje się jak ryba w wodzie. .... str. **59**

## MORZE TAJEMNIC

**Zapomniana operacja**

Od stycznia do maja 1945 roku przez wody Zatoki Gdańskiej i Bałtyku Niemcy przeprowadzili największą w historii ewakuację morską. .... str. **64**

## MORZE KSIĄŻEK

**Dla miłośników U-bootów**

W ostatnich tygodniach na rynku wydawniczym ukazało się kilka ważnych książek dotyczących wojny podwodnej. .... str. **67**

## MORZE W SIECI

**Bałtyk dobry na stres**

„Moje morze”, to nazwa strony internetowej prowadzonej przez prawdziwego miłośnika... morza właśnie. .... str. **68**

## MORZE FILMÓW

**Peryskop na dużym ekranie**

Większość filmów, których bohaterami byli okręt podwodny



**Dodatek branżowy o stocznich i statkach**

## Z POLSKICH STOCZNI

**Rekordowa Diadema**

Gdynię opuścił największy kontenerowiec zbudowany w polskich stocznich. .... str. **3**

**Bilans Nowej**

Stocznia Szczecińska Nowa w 2005 roku przekazała armatorom osiem, a zwodowała siedem statków. .... str. **5**

Aktualności z rynku stocznioowego i żeglugowego ..... str. **6**

## ŻEGLUGA TOWAROWA

**Statki z secondhandu**

Rośnie flota polskich małych prywatnych armatorów. .... str. **8**

## PRZEŻYJMY TO JESZCZE RAZ

**Statek, który zagrał z Jarrem**

Podczas pamiętnego koncert Jeana Michela Jarre'a „grała” także sekcja kadłuba budowanego w Stoczni Gdańskiej kontenerowca *Westertal*. .... str. **10**

## KONTRAKTY

**Jakie statki zamówiono ostatnio w stocznich na świecie**

..... str. **13**

## POD NASZYM PATRONATEM

**Siła w rozumie i... w mięśniach.**

Studenci Politechniki Gdańskiej ścigają się na zbudowanym przez nich oryginalnym katamaranie. .... str. **15**

**Na okładce:**

**Jej Królewska Wysokość Księżniczka Anna w Stoczni Północnej S.A.**  
Zdjęcie: Łukasz Glowala

*Ten dzień przejdzie do historii...*

# Królewskie

To była historyczna wizyta. Po raz pierwszy w historii do polskiej stoczni przyjechała księżniczka brytyjska, aby ochrzcić i zwodować statek.

Ceremonię chrztu uświetnił autentyczny szkocki dudziarz.



Pharos na pochylni zrzutowej Stoczni Północnej przed wodowaniem bocznym.

Jej Królewska Wysokość Księżniczka Anna 3 lutego 2006 r. na zaproszenie prezesa zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. Piotra Soyki przyjechała do Stoczni Północnej S.A. w Gdańsku (należącej do Grupy Kapitałowej Remontowa S.A.), aby wziąć udział w ceremonii wodowania i chrztu statku *Pharos*. Statek, którego księżniczka Anna została matką chrzestną, budowany jest w ramach kontraktu zawartego przez Remontową S.A. w 2004 roku z armatorem Trinity House Lighthouse Service.

Jego początki sięgają 1514 roku. Został on powołany do istnienia przez króla angielskiego Henryka VIII. Dziś Trinity House – instytucja mająca za sobą prawie 500 lat tradycji - zrzesza ok. 300 tzw. braci wywodzących się z królewskiej i handlowej floty brytyjskiej oraz elity



Fot. Lukasz Glowala

Goście na wodowaniu, od lewej wojewoda pomorski Piotr Ołowski, dowódca Marynarki Wojennej RP admirał floty Roman Krzyżelewski i wiceprezes Trinity House, admirał Jeremy de Halpert.

# wodowanie

Prezes Remontowej S.A. Piotr Soyka w rozmowie z księżniczką Anną.



Fot. Lukasz Glowala



Od lewej: James Taylor - wiceprezes Northern Lighthouse Board, Charles Crawford - ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce, Peter Mackay - prezes Northern Lighthouse Board, księżniczka Anna i Piotr Soyka - prezes Remontowej SA.

przedstawiciele brytyjskiego przemysłu morskiego. Mistrzem Trinity House od 1969 roku jest Książę Edynburga, Filip – małżonek królowej Elżbiety. Zaś księżniczka Anna jest drugim dzieckiem i jedyną córką brytyjskiej pary królewskiej oraz jedyną, która nosi nadany jej przez królową Elżbietę II w czerwcu 1987 roku tytuł Princess Royal.

Od 1993 roku księżniczka Anna jest także patronką Northern Lighthouse Board – instytucji, która odpowiada za utrzymanie bezpieczeństwa torów wodnych wokół Szkocji i Wyspy Man. *Pharos* to jeden z trzech specjalistycznych statków budowanych w Stoczni Północnej dla królewskiego armatora, przeznaczony dla

Northern Lighthouse i zarazem pierwszy z dwóch tzw. wielofunkcyjnych stawiaczy boi (multifunction buoy tender). Drugi – bliźniaczy statek *Galatea* oraz trzeci – szybki statek interwencyjny (Rapid Intervention Vessel) *Alert*, ta sama stocznia buduje dla angielskiego armatora Trinity House w siedzibą w Londynie, który odpowiada za utrzymanie bezpieczeństwa na szlakach wodnych w rejonie Wlk. Brytanii, Walii i Gibraltaru.

NLV *Pharos* jest dziesiątym statkiem Northern Lighthouse Board o tym imieniu – kontynuatorem długiej linii zapoczątkowanej w roku 1799. Kontrakt na budowę tych statków polska stocznia zdobyła pokonując kilkanaście renomowanych stocznii europejskich, wśród nich także dwie brytyjskie (VT Halmatic i Devonport Royal Dockyard) oraz jedną szkocką (Ferguson). To jeden z najbardziej prestiżowych i najwyższych kontraktów jednostkowych w historii Remontowej S.A. Natomiast Trinity House to jeden z najstarszych,

## Pharos to...

... Multifunction Buoy Tender, czyli wielofunkcyjny stawiacz boi. Do jego zadań będzie należało utrzymywanie bezpieczeństwa żeglugi, obsługa torów wodnych, dozór i ew. wymiana boi, kotwic, znaków i innych pomocy nawigacyjnych oraz hydrograficzne prace naukowo – badawcze. Statek może przeszukiwać dno morskie pod kątem wraków i innych obiektów, stanowiących zagrożenie dla żeglugi za pomocą niezwykle czułych sonarów, echosond, skanerów i urządzeń do mapowania dna. Jego silniki będą pracować na poziomie 3 decybeli poniżej norm europejskich dotyczących hałasu. Statek, wyposażony m.in. w pędniki azymutalne, stery strumieniowe i system pozycjonowania dynamicznego DP2 będzie mógł przeprowadzać operacje w zakresie prędkości od 0 do 12,5 węzła w warunkach pogodowych do 6 st. w skali Beauforta. Będzie mierzył 84 m długości, 16,50 m szerokości, zanurzenie projektowe 4,25 m. Wyposażony będzie także w lądowisko dla helikoptera.

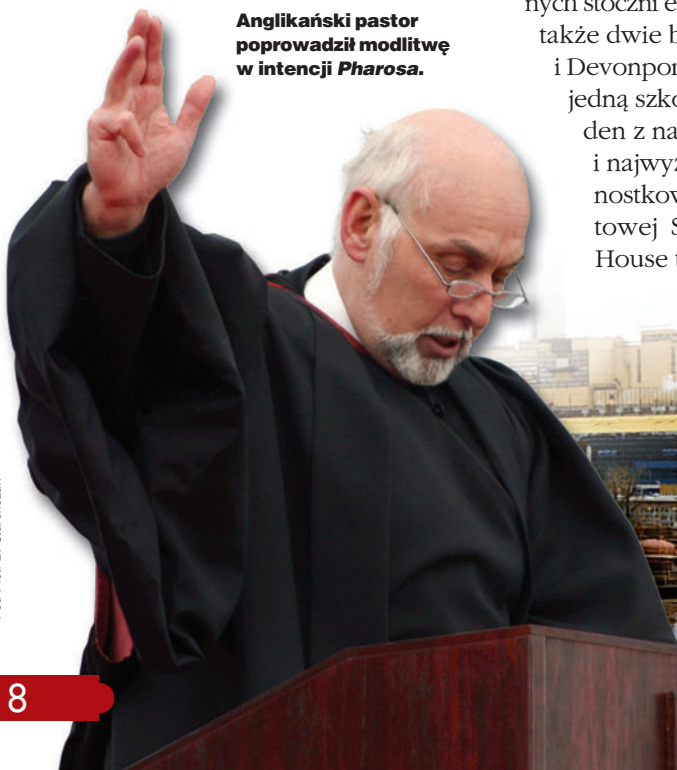
*Pharos* będzie zatrudniony przy obsłudze przeszło 200 automatycznych latarni morskich, boi, pław radiowych i innych znaków nawigacyjnych na wodach Szkocji i Manx.

i najbogatszych armatorów brytyjskich. Jest m.in. jednym z największych właścicieli ziemi i nieruchomości w Wielkiej Brytanii.

Jeszcze w tym roku *Pharos* popłynie do oddalonego o 1200 mil morskich Oban – na zachodnim wybrzeżu Szkocji, gdzie mieści się siedziba armatora Northern Lighthouse Board.

**Grzegorz Landowski**

**Anglikański pastor poprowadził modlitwę w intencji *Pharosa*.**



... i już na wodzie!



**Stoczniovcy dopięli swego. Stocznia Gdańska będzie teraz mogła działać samodzielnie. Czy sobie poradzi?**

**Stocznia Gdańska odłącza się od Gdyniejskiej. Operacja potrwa co najmniej pół roku.**

# W końcu rozwód...

- Trwają przygotowania do usamodzielnienia się Stoczni Gdańskiej. 27 grudnia zarządy stoczni podpisały „Porozumienie w sprawie wykazu spraw i zagadnień pomiędzy Stoczną Gdynia S.A. a Stoczną Gdańską - Grupa Stocznia Gdynia S.A. w kontekście zamierzonych zmian właścicielskich Stoczni Gdańskiej - Grupa Stocznia Gdynia S.A.". Dokument zawiera wykaz spraw, w których władze obu spółek uzgodniły wspólne stanowisko, i wykaz spraw pozostających jeszcze do uzgodnienia. Te ostatnie powinny zostać ostatecznie uzgodnione jeszcze w tym miesiącu - takie są oczekiwania resortów Skarbu Państwa i gospodarki. Szefowie tych resortów oczekują, że do połowy lutego zarządy obu stoczni przygotują memorandum informacyjne dla potencjalnych inwestorów, zainteresowanych Stoczną Gdańską. – poinformował nas

Krzysztof Grabowski, doradca zarządu Stoczni Gdynia.

Decyzja o ostatecznej separacji zapadła na spotkaniu przedstawicieli resortów Skarbu Państwa i gospodarki z zarządami obydwu firm na początku stycznia. Do tej chwili ich wspólne losy wciąż się ważyły, ponieważ przedstawiciele rządu Kazimierza Marcinkiewicza wysyłali sprzeczne sygnały, co do przyszłości obu firm. Były minister skarbu Andrzej Mikosz, jeszcze przed swoim odwołaniem twierdził, że stocznie powinny działać razem, bo same sobie nie poradzą.

Zmienił się minister i rząd zaczął wreszcie realizować swoje zapowiedzi sprzed wyborów, gdy politycy Prawa i Sprawiedliwości zapewniali, iż są za rozłączeniem obu organizmów.

Obie stocznie podpisały i przekazały do Ministerstwa Skarbu Państwa porozu-

mienie separacyjne wraz z harmonogramem działań w sprawie sprzedaży gdańskiego zakładu przez Gdynię. Oba zakłady muszą teraz uzgodnić zasady dalszej współpracy. Proces rozdzielenia wymaga czasu, ocenia się, że potrwa wiele miesięcy z powodu wzajemnych zależności między zakładami: Stocznia Gdańska ma w tym roku zbudować dla Gdyni trzy statki, tyle samo w przyszłym. Obie stocznie muszą też wyjaśnić przed Komisją Europejską sprawę dotychczasowej restrukturyzacji. Komisja może bowiem uznać np. przenoszenie pracowników, majątku lub kontraktów za przenoszenie pomocy publicznej między firmami. Przypomnijmy, że wcześniej Komisja UE zakwestionowała programy naprawcze firm i uznała za bezprawne niemal 400 mln zł pomocy dla Stoczni Gdynia.

Do uzgodnienia jest jeszcze na przykład sprawa pochylni, które Stocznia Gdańska dzierżawi w tej chwili od spółki Synergia 99 – właściciela części postocznio wych terenów. Ich wartość to około 30 milionów złotych. Ich kupcem będzie zapewne inwestor, który ma wejść do Stoczni Gdańskiej, czyli Centromor lub norweski Aker.

Z tym ostatnim Stocznia Gdańska zawarła w styczniu br. trzyletni kontrakt na dostawę konstrukcji stalowych. Jego wartość to około 40 mln euro. Ponieważ Stocznia Gdańska nie ma urządzeń, by móc wykonać ów kontrakt, w leasing przekaże im je Korporacja Polskie Stocznie (KPS). Prawdopodobnie też udzieli stoczni 28 mln zł gwarancji na realizację zamówienia.

Stocznia Gdynia wciąż poszukuje inwestora. O jednym, popieranym przez większość związków zawodowych, mówi się od dawna, to Rami Ungar. Jego jednak w stoczni nie widzi z kolei KPS. A izraelski inwestor jest coraz bardziej znudzony przedłużającymi się rozmowami (proponując wsparcie stoczni składa od ponad dwóch lat) i może w końcu zrezygnować. Korporacja nie wyklucza więc pomocy państwa. Tego z kolei jako ognia boją się związkowcy. Na luty zaplanowano walne, które ma zdecydować o podwyższeniu kapitału spółki. Kto obejmie udziały w podwyższonym kapitale spółki - Rami Ungar czy KPS - do momentu oddania do druku tego numeru miesięcznika „Nasze MORZE” nie było jeszcze wiadomo.

**Czesław Romanowski**

# Pod napięciem

Stocznia Gdynia S.A. mimo trudności spltaca długi

Stocznia Gdynia S.A. reguluje zaległości finansowe wobec Gdańskiej Kompanii Energetycznej Energa, PZU i związków zawodowych. Do pełnej spłaty zobowiązań wciąż jednak daleka droga.



Patrząc na takie obrazki, trudno uwierzyć, że dostawy prądu dla Stoczni Gdynia są ograniczane.

Fot. Waldemar Okraj

Rok 2006 rozpoczął się w Stoczni Gdynia S.A. od ograniczeń w dostawach prądu. O zmniejszeniu dostarczanej do zakładu mocy zdecydowała Gdańska Kompania Energetyczna Energa. Powód takiego postępowania to kilka milionów złotych długu, jaki stocznia ma wobec tego przedsiębiorstwa. Gdyński zakład, mimo podpisanej umowy i złożonych w Enerdze zapewnień, że będzie spltacał zaległości w ratach, nie zawsze wywiązuje się z obietnic.

- Skrupulatnie regulujemy bieżące rachunki wobec Energi, jednak rzeczywiście mamy pewne kłopoty ze spltatą starych długów - przyznaje Krzysztof Grabowski, doradca zarządu Stoczni Gdynia.

## Reorganizacja

Zmniejszenie dostaw prądu do zakładu skomplikowało cały plan produkcyjny stoczni. W dzień do przedsiębiorstwa docierało jedynie 70 procent prądu z ilości niezbędnej do utrzymania normalnej produkcji. Kilkuset stoczniovców z pierwszej zmiany trzeba było przenieść do pracy na zmiany popołudniowe i nocne, kiedy zakładowi do funkcjonowania potrzeba mniej mocy. Oznaczało to jednak dla stoczni większe nakłady finansowe. Części robotników, w związku z nieplanowaną pracą w nocy płaćć trzeba było za tzw. nadgodziny.

- Przyszedłem, jak co dzień, do pracy, usłyszałem jednak, że mogę wracać

do domu - mówi Andrzej Zawinowski, robotnik z wydziału K4. - Musiałem jeszcze raz pojawić się w zakładzie wieczorem.

Na szczęście dla stoczni i stoczniovców, zmniejszenie dostaw prądu trwało niecały tydzień. Po negocjacjach podjętych przez zarząd przedsiębiorstwa z przedstawicielami Gdańskiej Kompanii Energetycznej Energa, przywrócono przesył w pełnej potrzebnej zakładowi mocy.

- Stocznia Gdynia S.A. zobowiązała się do respektowania zawartych z nami umów i spltacania na bieżąco zaległości, wynikających z poboru prądu w poprzednich latach - mówi Mieczysław Wrocławski, rzecznik Energi.

Kilku, a nawet kilkunastodniowe ograniczenia mocy w Stoczni Gdynia zdarza-

ły się już w poprzednich latach. W ten sposób Energa naciskała na władze zakładu, aby spłaciły swoje długi. Za każdym razem osiągnęto porozumienie.

- Staramy się, jak tylko możemy, regulować nasze zobowiązania – komentuje sytuację Krzysztof Grabowski. - Nie zawsze jednak wystarcza nam na wszystkie pieniądze i czasami stajemy przed wyborem, komu zapłacić, a komu nie.

### Co ze składkami?

Zgodnie z wcześniej podpisanym porozumieniem, zarząd Stoczni Gdynia S.A. przelał na konto związków zawodowych składki potrącone z pensji stoczniowców. Przedstawiciele stoczni obiecywali, że zaległe pieniądze trafią do adresatów do końca ubiegłego roku. Brakujące kwoty przelano 31 grudnia, w pełnej transzy za jeden miesiąc. Wcześniej zarząd stoczni wpłacił też część pieniędzy do kasy zapomogowo-pożyczkowej oraz uregulował cztery zaległe składki wobec PZU, o których nieuregulowanie miały pretensje do stoczniowych władarzy związku zawodowe.

- Decyzja władz stoczni oznacza, że pracownikom, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji materialnej, znowu możemy udzielać pożyczek, tzw. chwilówek - mówi zadowolony Jan Gumiński, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Gdynia S.A. - Uzyskaliśmy na to niezbędne środki finansowe.

- Zgodnie z podpisanymi umowami będziemy kolejno spłacać nasze zobowiązania - deklaruje z kolei Krzysztof Grabowski, doradca zarządu Stoczni Gdynia S.A.

Problemem pozostają jednak składki ubezpieczeniowe, które zarząd stoczni przez wiele miesięcy odciążał z pensji robotników i nie przekazywał ich do PZU, gdzie pracownicy zakładu są grupowo ubezpieczeni. Jak już informowaliśmy w poprzednich numerach naszego miesięcznika, w wypadkach losowych, np. śmierci członka rodziny, pracownicy nie uzyskiwali należnej im kwoty ubezpieczenia.

### Do ideału daleko

Stoczni Gdynia, mimo że stara się przelewać kolejne zaległe transze, nadal

nie jest w stanie doprowadzić do sytuacji, w której stoczniowcy bez problemu uzyskiwać będą należne im odszkodowania.

- Niestety, w tej kwestii niewiele się zmieniło - mówi Leszek Świąteczak, przewodniczący Związku Zawodowego „Stoczniowiec” Stoczni Gdynia S.A., który w związku z nieprzekazywaniem składek zawiadomił prokuraturę o popełnieniu przestępstwa przez zarząd stoczni. - Robotnicy ciągle przychodzą do nas na skargę. Mimo, że część zaległych składek przelano na konto PZU, wciąż nie są to na tyle satysfakcjonujące dla tej firmy pieniądze, aby stoczniowcy mogli doprosić się wypłat odszkodowań.

O podejrzeniu popełnienia przestępstwa w związku z nieprzekazywaniem przez zarząd stoczni do PZU składek ubezpieczeniowych poinformowała też prokuraturę po kontroli w Stoczni Gdynia Państwowa Inspekcja Pracy. Śledztwo prokuratorskie trwa.

**Jerzy Szymoniewski**

### OPINIE felieton

## Kilka ważnych pytań...

Mijają cztery miesiące od wyborów, w których obywatele Rzeczypospolitej wybrali swoich reprezentantów do Sejmu, Senatu oraz prezydenta. Kampania wyborcza sprowadziła decyzje wyborców do poziomu decyzji rynkowych. Partie, ich programy i reprezentujący je kandydaci potraktowani zostali jak produkty na sprzedaż. Kampania prowadzona była głównie w mediach elektronicznych, na wielkich billboardach, w formie ulotek i innej papierowej galanterii. Treści, jakie niosła, były dziwną mieszaniną reklamy, oszczerstw i pomówień.

Było, minęło. Nowy prezydent zapowiedział budowę IV Rzeczypospolitej w imię tego, co zdaniem nowej władzy jest Polsce najbardziej potrzebne – naprawy państwa i odnowy moralnej ludzi. Ci wszyscy, którzy zgodzili się z tą definicją, mają teraz kłopot ze zrozumieniem tego, co się ostatnio dzieje. A ci, którzy mieli inne preferencje wyborcze usłyszeli, że IV Rzeczypospolita będzie budowana jedynie dla tych, którzy są lojalni wobec

nowej władzy. W języku nowej władzy najlepiej wyraża się jej rozumienie świata, jej system wartości. Strategiczne cele i taktyka ich realizacji wyrażana jest poprzez język, adekwatny do tych wartości. W polityce słowa są ważne. Przyjrzyjmy się zatem, jakie słowa występują w języku nowej władzy.

W wystąpieniu telewizyjnym urzędującego prezydenta RP i poprzedzającej go konferencji prasowej poświęconej niedawnej tragedii w Katowicach, Lech Kaczyński stwierdził, że była to największa katastrofa budowlana w historii III RP. Urzędujący prezydent zaprzeczył tym samym wszystkim, którzy wielokrotnie, w publicznych wcześniejszych wystąpieniach podkreślali, że zaczęła się... IV Rzeczypospolita. No chyba, że prezydent miał na myśli to, iż taka katastrofa mogła zdarzyć się jedynie w III RP, bo w IV będą już tylko sukcesy...

W oficjalnym wystąpieniu w TV mówiąc o katowickiej tragedii, prezydent konsekwentnie zwracał się do Polek i Po-

laków. Lech Kaczyński jest prezydentem Rzeczypospolitej, której obywatelami są nie tylko ludzie polskiej narodowości. Są nimi Polki i Polacy, ale także Litwinki i Litwini, Ukrainki i Ukraińcy, Niemki i Niemcy (mają nawet swoją reprezentację w polskim Sejmie), są Tatarzy, Białorusini i inni. Co mogli czuć obywatele polscy innej niż polska narodowości słuchając swojego prezydenta mówiącego o bólu i cierpieniu ofiar, ich bliskich i wszystkich wrażliwych ludzi w Polsce i na świecie?

Nowa władza stawia na tradycyjne pojęcie narodu, a nie na nowoczesne pojęcie społeczeństwa obywatelskiego. To wybór nie tylko słowa, ale i wartości. Łatwo przewidzieć dalsze konsekwencje – jak Polak to katolik, nie wystarczy różnica pochodzenia, są jeszcze różnice religijne, poglądów, upodobań... 100 dni nowej władzy pokazuje, w jakim kierunku Polska pod nowym przewodnictwem będzie zdążać. Czy w Europie będziemy mieli kogoś, kto będzie nam towarzyszył? Czy jest nadzieja na racjonalizację życia społecznego, czy też jesteśmy skazani na jego czteroletnią totalną ideologizację?

**Zbigniew Szczypiński**

## Zmiany w Stoczni Gdynia S.A.

Szóstego lutego 2006 r. w Stoczni Gdynia S.A. obradowało Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, które dokonało zmian w składzie Rady Nadzorczej. Odwołano Dariusza Adamskiego, Jana Gumińskiego i Józefa Tetzlaffa - przedstawicieli załogi, których kadencja dobiegła końca. Odwołano także Jolantę Dor, Włodzimierza Komarnickiego i Bolesława Senyszyna. Następnie do Rady wybrano Dariusza Adamskiego, Jerzego Iwańskiego i Andrzeja Zielazka - jako przedstawicieli załogi oraz Jerzego Bielińskiego, Macieja Libiszewskiego i Kazimierza Smolińskiego. Ogłoszono przerwę w obradach do 27 lutego.

Prof. Jerzy Bieliński jest ekonomistą i prorektorem na Uniwersytecie Gdańskim. W latach 90., za czasów prezesury Janusza Szlanty był już szefem Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia.

Po zakończeniu pierwszej sesji NWZA pomorskie media spekulowały na temat zmian, które miałyby nastąpić także w zarządach Stoczni Gdynia oraz Stoczni Gdańskiej. W pierwszym przypadku padało nazwisko Arkadiusza Aszyka, doradcy sekretarza generalnego CESA (Community of European Shipyards Associations), aktualnie doradcy zarządu, którego typowano na stanowisko nowego prezesa gdyńskiej stoczni, w drugim - Jerzego Wróbla - dotychczasowego członka zarządu Stoczni Gdynia, który w kuluarach był przedstawiany jako kandydat na prezesa Stoczni Gdańskiej.

Zgromadzenie nie uchwaliło podwyższenia kapitału w zadłużonej gdyńskiej stoczni. Według przygotowanego projektu uchwały kapitał ma zostać podniesiony do 511 mln zł. Może to nastąpić 27 lutego.

Udziały w podwyższonym kapitale akcyjnym może objąć skarb państwa lub Rami Ungar, izraelski armator, który buduje w tej stoczni serie tzw. samochodowców. Jednak plan ten musi zaopiniować teraz nowa Rada Nadzorcza.

(bj)

# Kolizja statku m/v *General Grot-Rowecki*

31 stycznia br. o godz. 2.52 w okolicach wyspy Guernsey na Kanale Angielskim doszło do kolizji statku m/s *General Grot-Rowecki* (38 500 DWT, rok. bud. 1985. bandera maltańska, 21 osób załogi) z chemikaliowcem *Ece* (11 290 DWT) należącym do tureckiego armatora i płynącym pod banderą Wysp Marshalla, który zatonął. W wyniku kolizji *General Grot-Rowecki* nie odniósł żadnych uszkodzeń (jedynie zadrapanie części dziobowej tzw. gruszki) natomiast *Ece* doznał uszkodzenia jednego z dennych zbiorników balastowych. Uszkodzenie to spowodowało przeciek i przechył statku, w związku z czym turecki kapitan poprosił o ewakuację załogi (22 osoby). Po wstępnych oględzinach *General Grot-Rowecki* przez inspektora Port State Control statek otrzymał zgodę na kontynuację podróży.

Zbudowany w 1988 roku chemikaliowiec, którego armatorem jest Aksay Denizcilik, płynął do belgijskiego portu Gandawa z ładunkiem kwasu fosforowego, natomiast *General Grot-Rowecki* przewoził z Casablanki do Polic ładunek fosforytów. *Ece* zatonął następnego dnia,

nistracji bandery oraz - jeśli armatorzy zgłoszą taki wniosek - Izby Morskiej. Do zderzenia doszło w momencie wyprzedzania przez płynący stałym kursem i prędkością statek *General Grot Rowecki*



Fot. Prefecture Maritime France

**Turecki chemikaliowiec po zderzeniu. Następnego dnia zatonął.**

jednostki tureckiej, która z nieznanых przyczyn przed samą kolizją zmieniła kurs. W tym czasie widoczność była dobra, natomiast siła wiatru wynosiła 4-5 st. z skali Beauforta. Kanał La Manche to jeden z najbardziej zatłoczonych szlaków wodnych świata. Codziennie pokonuje go około 500 statków.

*General Grot-Rowecki* ma ostatnio złą passę. W listopadzie 2005, będąc w dru-



Fot. Prefecture Maritime France

**M/v *General Grot-Rowecki* z kolizji wyszedł cało.**

w trakcie holowania przez jednostkę francuską Abeille Liberte do zatoki Seine.

Z pierwszych doniesień z miejsca kolizji wynikało, iż nie doszło do wycieku kwasu fosforowego z *Ece*. Żaden z członków załóg obu statków nie odniósł obrażeń. Ustalenie przyczyn kolizji będzie przedmiotem postępowania władz admi-

gim rejsie po generalnym, dwumiesięcznym remoncie, zderzył się u wybrzeży niemieckich z promem *Finnsailor*. Wówczas żaden ze statków nie zatonął, jednak polska jednostka musiała przejść kilkutygodniowy remont.

(aw)

# Srebrne trofeum

„Srebrny Sekstans” przyznawany jest od 36 lat. Przez lata nagrodzie patronował medialnie „Głos Wybrzeża”. Po upadku gazety laur przeszedł pod skrzydła telewizji publicznej.

- W tym roku mieliśmy spory kłopot z wyborem - przyznaje kpt. Leszek Wiktorowicz, przewodniczący jury konkursowego, w skład którego wchodzi jedenaście osób, m.in. Krystyna Chojnowska-Liskiewicz. - 2005 obfitował w wiele ciekawych wydarzeń żeglarskich z udziałem Polaków.

„Srebrny Sekstans” i pierwsza nagroda honorowa Rejs Roku 2005 przypadł w udziale Barbarze Królikowskiej z Wrocławia, za odbycie wielkiej rodzinnej wyprawy dookoła świata na jachcie *Karolka*, który wcześniej własnoręcznie budowała przez 17 lat. Wyprawa trwała cztery lata.

Drugą nagrodę przyznano Jackowi Rajchowi, który od lat niemal dosłownie mieszka na morzu, nieustannie żeglując po wielkiej wodzie na swoim jachcie *Osprey*. Trzecia nagroda przypadła Sobiesławowi Zasadzie, niegdyś rajdowcowi, a obecnie biznesmenowi, za udział w największych transatlantyckich regatach

ubiegłego roku, prowadzących z Wysp Kanaryjskich na Antyle. Jacht *Dada V* pod jego dowództwem zajął w nich pierwsze miejsce w swojej klasie.

Jury przyznało też specjalne wyróżnienia dla członków Jacht Klubu Marynarki Wojennej z Gdyni: Edwarda Kinasa i Andrzeja Posmykiewicza, którzy na jachcie *Tornado* wygrali w swojej klasie ubiegłoroczną edycję Operacji Żagiel. Wśród wyróżnionych znalazł się też Jerzy Kosz, organizator i jeden z dowódców wyprawy jachtu Panorama w kierunku Antarktydy.

Żeglarskie nagrody rozdane zostaną w Gdańsku na początku marca. Przy okazji swoje wyróżnienia rozda także Bractwo Kaphornowców (skupiające Polaków, którzy opłynęli Przylądek Horn), miesięcznik „Żagle” i Polski Związek Żeglarski. Kaphornowcy postanowili uhonorować żeglarza polarnego Janusza Kurbiela, „Żagle” Sławomira Dymła, który na 6-metrowym jachcie *Heniek* odbył samotny rejs wokół Bałtyku, a PZZ Jerzego Kołakowskiego za propagowanie żeglarstwa wśród Polonii amerykańskiej.

**Tomasz Falba**

# Latawiec nad statkiem

Na świecie realizuje się innowacyjne projekty, które na pozór mogą się wydawać zbyt fantastyczne. Jednym z nich jest żaglowy napęd pomocniczy statków (na zdjęciu). Założona przez młodego niemieckiego przedsiębiorcę firma odniosła pierwszy komercyjny sukces po wcześniejszym wykazaniu w próbach morskich, że opatentowany przez nią pędnik działa. Bremeński armator Beluga Shipping GmbH zamówił pierwszy system SkySails dla pełnomorskiego statku handlowego.

Pomocniczy napęd wiatrowy nie wykorzystuje żagli czy żaglóplatów instalowanych na samym statku. Jest on ciągnięty przez... wielki latawiec. Rozwiązanie to przeszło już pomyślnie badania na dużym modelu na wodach Bałtyku, potem – na małym, prawdziwym statku (byłej pilotówce), a już niedługo zobaczymy latawiec na prawdziwym statku handlowym. Umożliwi zaoszczędzenie w sprzyjających warunkach nawet do 50 proc. paliwa i

ograniczenie szkodliwych emisji spalin. Pierwszy statek towarowy z „żaglem” pojawi się na morzach już w tym roku. Holujące „latające skrzydło” lub parolotnia



na uwięzi typu SKS 160 zostanie zainstalowana na 140-metrowym wielozadaniowym statku z możliwością przewozu ładunków ciężkich *Beluga SkySails* (na zdjęciu jednostki).

Wkrótce na łamach „Naszego MORZA” szerzej przedstawimy system SkySails.

**(PioSta)**

## Rzadki gość w BTŻ

Na przełomie stycznia i lutego do Bałtyckiego Terminalu Zbożowego (cumując przy elewatorze na nabrzeżu Indyjskim) zawinął rzadki w porcie Gdynia gość z ładunkiem - masowiec o rozmiarach przekraczających standardy wymiarowe *panamax*. Nie mógł jednak się tam znaleźć w pełni załadowany. Przywiózł jedynie kilkanaście tysięcy ton śrutu sojowej. Zbudowany w 1982 roku w japońskiej stoczni IHI *Lemnos* charakteryzuje się nośnością 86 722 t, długością całkowitą 243,59 m i szerokością 41,66 m – prawie o 10 m większą niż szerokość *panamax*. Masowce klasy *panamax* cumują czasem przy gdyńskim elewatorze, ale również nie w pełni załadowane.

**(bj)**

## Zła passa polskich kapitanów

Nie mieli szczęścia dwaj polscy kapitanowie pracujący dla obcych armatorów. Jeden usłyszał niekorzystny wyrok sądu w USA, inny przeżył ciężkie chwile w Afryce Południowej, oskarżony o zabójstwo. Według orzeczenia amerykańskiego sędziego District Court Harold'a Baer'a z połowy stycznia, Otal Investments, armator kontenerowca *Kariba*, poniesie - jako jedyny - odpowiedzialność za kolizję, w wyniku której w grudniu 2002 roku przewrócił się i zatonał wielki samochodowiec *Tricolor* szwedzko-nowerskiego konsorcjum Wallenius Wilhelmsen. Wypadek, nagłościony ze względu na lzy wylwane nad zniszczeniem ładunku (aut z „górną półką”, m.in. BMW), miał miejsce we mgle, na środku ruchliwej drogi wodnej - w Kanale Angielskim. Sędzia amerykańskiego sądu okręgowego stwierdził, że zatopieniu *Tricolor'a* winny jest wyłącznie polski kapitan *Kariby*. Ponoć jego „nawigacyjne decyzje przeczyły logice” i mógł on, zdaniem sędziego, uniknąć kolizji po prostu zwalniając, zamiast dokonywać dwukrotnie zwrotów w prawo. W wypadku nikt nie ucierpiał.

**(bj)**

# Remontowa S.A. zatrudniła najwięcej

Fot. Robert Kwiatek



Laureaci z nagrodą dla najbardziej efektywnych pomorskich pracodawców.

Gdańska Stocznia Remontowa SA to najlepszy pomorski pracodawca w 2005 roku. Tak wynika z „Informacji o sytuacji na lokalnym rynku pracy w 2005 roku” przygotowanej przez Powiatowy Urząd Pracy w Gdańsku. Opracowanie zaprezentowane zostało podczas konferencji zorganizowanej 6 lutego 2006 r. w siedzibie stoczni. Wzięli w niej udział, oprócz gospodarza, prezesa Piotra Soyki, między innymi prezydent Gdańska Paweł Adamowicz, Przewodniczący Rady Miasta Bogdan Oleszek oraz dyrekcja i pracownicy gdańskiego PUP. Prezes Soyka został z tej okazji uhonorowany przez prezydenta miasta nagrodą „Srebrnej Pszczółki” przyznawaną najbardziej efektywnym pomorskim pracodawcom. Stocznia zatrudniła w 2005 roku 300 nowych pracowników. Drugim zakładem w Pomorskiem pod względem stworzenia nowych miejsc pracy okazała się Skanska, która budować będzie autostradę A1 (zatrudniła 200 osób).

**Cze**

## Rada dla morza

W styczniu powstała Rada Konsultacyjna Gospodarki Morskiej Ziemi Szczecińskiej, która pełnić ma rolę pomostu między środowiskiem biznesowym i naukowym regionu, a organami władzy państwowej i samorządowej. Nowe ciało opiniotwórcze stawia sobie za cel m.in. wspólne prezentowanie poglądów środowiska na problemy gospodarki morskiej, by umożliwić parlamentarzystom dbanie o interesy branży „z większą znajomością tematu”.

Założycielami Rady są Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Stocznia Szczecińska Nowa, PŻM, Żegluga Polska SA, Stocznia Pomorania, Stocznia Gryfia, Grupa Stoczni Odra, Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu, Euroafrica, Unity Line, Unity Korporacja, Zakład Usług Żeglugowych, Akademia Morska i Politechnika Szczecińska.

**(bj)**

## Zmiany na Hurtigruten



Fot. Per Eide / Hurtigruten

**Nordnorge jeszcze w barwach OVDS.**

Do konsolidacji dochodzi nie tylko w skali globalnej, ale i w niszach rynkowych. Po raz pierwszy od utworzenia w 1893 r. szlak Hurtigruten obsługiwany jest przez jednego operatora. Stało się za sprawą połączenia się armatorów OVDS z Narwiku i Troms Fylkes D/S z Tromsø, którzy dotąd wspólnie uprawiali żeglugę na słynnej norweskiej linii kabotażowej.

Hurtigruten to bardzo ważna niegdyś dla skomunikowania dalekiej północy Norwegii, także towarowa, a obecnie głównie promowo-wycieczkowa linia oferująca malownicze widoki fiordów. Eksploatowane są na niej średniej wielkości statki wycieczkowe ze „szczątkowymi” cechami promów ro-ro.

**(pbs)**

Rozpoczynają się zwolnienia  
w Stoczni Marynarki  
Wojennej S. A. w Gdyni

# Trzeba zaciśnąć pasa

W Stoczni Marynarki Wojennej w produkcji pracuje mniej osób niż w administracji. To według ARP sytuacja nie do zaakceptowania.

Pracę w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni straci w tym roku 250 osób - zakłada plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa, nadzorowany przez Agencję Rozwoju Przemysłu. Kierownictwo SMW już szykuje się na batalię ze związkami zawodowymi.

Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni zatrudnia około 1,6 tys. osób. Etaty musi ciąć głównie w sferze pozaprodukcyjnej. Paradoks polega na tym, że na stanowiskach biurowych pracuje aż tysiąc osób, a zaczyna brakować pracowników w produkcji.

- Szukamy przede wszystkim monterów kadłubów, konserwatorów i malarzy - wylicza Klemens Pyszka, prezes Stoczni Marynarki Wojennej. - Mimo konieczności zwolnień, w tym roku na te właśnie stanowiska będziemy musieli zatrudnić nowych pracowników. Oceniam, że potrzebujemy około 80 takich fachowców. Pozyskiwać ich będziemy m.in. dzięki kursom organizowanym przez urząd pracy, a finansowanym z funduszy Unii Europejskiej. Tak przeszkolony pracownik nie jest pełnowartościowym fachowcem i potrzebuje praktyki, aby poznać niuanse zawodu, ale przy problemach ze znalezieniem na rynku pracy specjalistów z tych branż alternatywy nie widzę.

## Agencja grozi palcem

Zwolnienia w Stoczni Marynarki Wojennej wymusza Agencja Rozwoju Przemysłu, mająca duży wpływ na losy zakładu. ARP zdecydowała się udzielić zwrotnej pożyczki stabilizacyjnej w wysokości 25 mln zł, a po podjęciu decyzji o komercjalizacji zamierza doprowadzić do dokapitalizowania SMW. Od ponad roku agencja zwraca też uwagę na prze-

rost zatrudnienia w zakładzie. - Sytuacja, w której 600 osób w produkcji pracuje na tysiąc osób w sferze pozaprodukcyjnej, jest absolutnie nie do zaakceptowania - uważa Arkadiusz Krężel, prezes ARP. - Takich proporcji nie obserwuję w żadnej innej polskiej stoczni.

Zdaniem specjalistów z ARP, współczynnik pracowników ze sfery pozaprodukcyjnej nie powinien przekroczyć 30 procent liczby wszystkich zatrudnionych w stoczni.

## Zapowiedź rozmów

Zwolnienia w SMW są konieczne, jednak ich wdrożenie oznaczać może niepokój wśród załogi. Niechętnie patrzą na nie przedstawiciele działających w Stoczni Marynarki Wojennej związków zawodowych. Chcą, by oznaczały one jak najmniejsze uciążliwości dla załogi.

- Związkowcy w takich sprawach nie popuszczą ani na krok, rozumiem ich jednak, bo taka jest ich rola - przyznaje prezes Pyszka. - Będziemy musieli osiągnąć jakieś porozumienie.

Klemens Pyszka mówi, że w pierwszej kolejności zwolnieni zostaną pracownicy, którzy uzyskali prawo do świadczeń emerytalnych i przedemerytalnych. Innym pracownikom umysłowym zaproponowane zostanie przekwalifikowanie się i przystosowanie do pracy w pośredniej produkcji. Już teraz wiadomo, że wiele osób nie zgodzi się na pracę w bardziej uciążliwych warunkach.

- Do tematu zwolnień na pewno nie możemy podchodzić z uśmiechem - mówi Andrzej Kopicki, przewodniczący Związków Zawodowych Pracowników Wojska Stoczni Marynarki Wojennej.

- Naszym zadaniem jest nie dopuścić do tego, aby ktokolwiek zwolniony trafił na bruk. Liczymy, że część osób odejdzie dobrowolnie znajdując lepszą pracę, inni się przekwalifikują. Poza tym, by zwolnić kogokolwiek, szczególnie tak dużą grupę pracowników, trzeba mieć pieniądze na odprawę. Stocznia ich nie ma.

## Poprawa kondycji

Klemens Pyszka przyznaje, że zanim dojdzie do zwolnień i rokowañ ze związkami zawodowymi, załatwić trzeba formalności związane z komercjalizacją. Chodzi przede wszystkim o przeprowadzenie procedury wyłączenia SMW spod pieczy Ministerstwa Obrony Narodowej. Zakład musi też myśleć o poprawie rentowności i pozyskiwaniu nowych kontrahentów.

- Już w lutym pojawią się u nas goście z Indonezji - zapowiada prezes.

- Chcemy zacieśnić współpracę z nimi. Trwają rozmowy w sprawie podpisania kontraktu na modernizację floty indonezyjskich trałowców.

**Jerzy Szymoniewski**  
Zdjęcie: Waldemar Okrój

## Największy polski armator świętuje 55 urodziny

- W ciągu najbliższych 10 lat będziemy mocno ścigać konkurencję - zapewnia Paweł Szykaruk, dyrektor PŻM.

# Pod biało-czerwoną banderą...

Z Pawłem Szykarukiem, dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej, rozmawia Krzysztof Bąk.

### - Polska Żegluga Morska, to...

- ... przedsiębiorstwo państwowe zajmujące się żeglugą morską, mające 55-letnią historię. Mamy 82 statki. Niestety, żaden z nich nie pływa pod polską banderą, ale za to płyną na wszystkich morzach i oceanach świata. Nasze statki przewożą w swoich ładowniach rocznie średnio około 25 milionów ton ładunków. Od czarnego węgla poprzez ładunki żelaza, nawozy sztuczne, zboża, produkty zbożowe po siarkę płynną.

### - Czyli prawie wszystko...

- Nawet nie prawie, ale dosłownie wszystko. W związku tym, że mamy też dwa promy, które obsługują linie ze Szczecina do Ystad, wożąc i pasażerów i samochody już od 10 lat. Początki żeglugi promowej w PŻM to rok 1967.

### - Jak to się stało, że po 55 latach swojej działalności jesteście wciąż państwowym przedsiębiorstwem?

- Wiele czynników się na to złożyło. Przede wszystkim chyba brak koncepcji prywatyzacyjnej w Ministerstwie Skarbu Państwa, bardzo zły stan PŻM od 1998 roku, gdy doszło prawie do bankructwa firmy. Ten czas był czasem ratowania PŻM w ogóle przed zniknięciem, obrazowo mówiąc, z mórz i oceanów, a na pewno z krajobrazu Szczecina. Były to lata, kiedy myślano raczej jak przetrwać, a nie jak prywatyzować. W tej chwili sytuacja zmieniła się. Ale zarówno firmę, jak i wszystkich pracowników wiele to kosztowało. Trzeba było zwolnić prawie dwa tysiące osób, sprzedać część floty i to pozwoliło nam przetrwać. Na to nałożył się niespotykany w historii rozwój rynku frachtowego. Przyszły duży wpływ, pozwoliło to nam wyjść na prostą. A ostatnio jeszcze premier Kazimierz Marcinkiewicz, goszcząc w Szczecinie zapowiedział, że PŻM będzie traktowane jako przedsiębiorstwo strategiczne dla Skarbu Państwa.

### - To znaczy, że firma wciąż będzie państwowa i nie ma planów jej prywatyzacji?

- Tak. Wreszcie zauważono bardzo ważną rolę Polskiej Żeglugi Morskiej dla gospodarki.

### - Jaki dochód przynosi pan dziś Skarbowi Państwa?

- W ubiegłym roku zarobiliśmy 15 milionów złotych. Niestety, te pieniądze przeznaczone są przede wszystkim na pokrycie strat z lat ubiegłych.

### - Wciąż spłaciecie długi i wciąż żadna wasza jednostka nie pływa pod polską banderą?



- Od wielu miesięcy bardzo mocno pracujemy nad tym, żeby polska bandera wróciła na nasze jednostki. My, posłowie z naszego regionu, a także rząd. Jak powiedział premier Marcinkiewicz, dla jego gabinetu to priorytet, aby umożliwić białoczerwonej powrót na nasze statki. Został powołany doradca szefa rządu, który ma się zająć całym pakietem ustaw umożliwiających dokonanie się życzenia prezesa Rady Ministrów (jest nim Paweł Brzezicki, były dyrektor PŻM - przyp. red.).

Z tego, co wiem, ustawa o podatku tonażowym jest na ukończeniu i ma być przedstawiona Sejmowi. Co prawda, ten dokument był już w bardzo dużym stopniu zaawansowania i za poprzedniej kadencji parlamentu, ale, niestety nie został nigdy wprowadzony pod obrady. Ustawa o podatku tonażowym to jednak nie wszystko, bo to tylko element pewnej całości. Mówiąc o powrocie pod białoczerwoną banderę mam na myśli nie tylko PŻM, ale też innych polskich armatorów, m.in. Polską Żeglugę Bałtycką i Eurofricę.

Idea powrotu białoczerwonej to cały pakiet ustaw. Kluczowym dokumentem ma być ten regulujący sprawy zatrudnienia marynarzy na morskich statkach handlowych. Do jego uchwalenia potrzebne jest współdziałanie strony rządowej, pracodawców, czyli armatorów i przede wszystkim związków zawodowych. A więc droga przed nami jeszcze daleka.

#### **- Jaka jest pozycja PŻM na świecie?**

- Odpowiedziałbym tak - jesteśmy mocni. 82 statki w jednych rękach nie są często spotykane na świecie. Są armatorzy, którzy mają wielkie tankowce i większy potencjał. Natomiast my plasujemy się na pewno w pierwszej dziesiątce na świecie, jeżeli chodzi o ilość przewozów.

#### **- Żeby skutecznie konkurować z najlepszymi na świecie trzeba mieć nową flotę, budować i unowocześniać ją. Co robicie w tym kierunku?**

- Były ciężkie lata, w których PŻM nie była w stanie inwestować. Spowodowało to sporą lukę inwestycyjną, a statki... wiadomo, starzeją się. Flota ma już, średnio rzecz biorąc, 18 lat. Spora jej część liczy powyżej 25 roku życia. Powoli to zmieniamy, w ubiegłym roku odebraliśmy cztery statki z jednej z chińskich stocznii. Negocjujemy ze stoczniami dalekowschodnimi budowę następnych jednostek, planujemy do 2015 roku zbudować co najmniej 34 nowe. Chcemy też

kupić na rynku używany lub po prostu zamówić nowy prom.

#### **- Czy wśród planowanych statków są też gazowce?**

- Temat gazowców jest tematem bardzo rozległym. Powiem tak - jesteśmy żywo zainteresowani koncepcją dywersyfikacji gazu. Mówimy o tym od dawna. Żeby myśleć o dywersyfikacji dostaw gazu, nie można mówić tylko o terminalach. Musimy mieć swojego przewoźnika i kontrakty na kupno gazu. Dopiero zamknięcie całego tego łańcucha; od wynegocjowanych dostaw poprzez kwestie transportu, terminal odbioru, no i potem dystrybucji, która jest łatwiejsza, bo sieć już istnieje, ma sens. Te elementy skupione w jednym ręku i pod nadzorem państwa sprawiają, że mówimy o dywersyfikacji gazu. Sam terminal niczego nie załatwia, umożliwia tylko otrzymywanie gazu z innych źródeł niż rurociągi.

#### **- Czy PŻM chciałaby, żeby terminal gazowy powstał w Świnoujściu?**

- Patrząc od strony transportowej jest wiele powodów, dla których moim zdaniem to w Świnoujściu powinien być zlokalizowany terminal. Przede wszystkim jest bliżej. Po drugie, mimo że gazowce są bardzo bezpieczne, to Gdańsk dysponujący Portem Północnym przyjmującym tankowce, jest dużo bardziej zagrożony, niż rejon Świnoujścia, gdzie tego typu rzeczy nie ma.

#### **- Przed pięcioma laty powstało konsorcjum firm, które zainteresowane były budową gazoportu w Świnoujściu. Czy PŻM była w nim od początku?**

- Tak. Byliśmy mocno zaangażowani w latach 1999-2001 w konsorcjum firm lokalnych, które chciały budować gazoport. Zresztą spółka Terminal Zachodniopomorski wprawdzie przestała działać, ale

## Historia PŻM

Polska Żegluga Morska powstała w 1951 roku na bazie przedwojennych polskich firm: Żegluga Polska S.A. oraz Gdynia America Line. Początki przedsiębiorstwa były skromne – dysponowało 11 statkami, w większości mocno wiekowymi. Armator został powołany do obsługi polskiego handlu zagranicznego. Statki PŻM woziły więc polski węgiel do odbiorców w Europie Zachodniej. Do kraju zaś ze Skandynawii transportowały rudę żelaza. Żegluga odbywała się na Bałtyku i Morzu Północnym.

W 1958 roku PŻM otworzyła pierwszą linię atlantycką - zachodnioafrykańską. W tym samym czasie firma rozpoczęła zakup serii ponad 20 statków typu „Liberty” i „Empire”, które w czasie wojny pływały w konwojach. Choć statki te nie były nowe pozwoliły PŻM na wejście na oceany.

W kolejnej dekadzie - w 1966 roku - kupiono w stoczniach włoskich serię statków typu „Ziemia”, np. *Ziemia Szczecińska*. Pozwoliły one na rozpoczęcie żeglugi do wszystkich portów świata. Wówczas to rozpoczęto regularny przewóz polskiego węgla do Japonii. Rok później PŻM otworzyła kolejną linię, z powodzeniem funkcjonującą do dziś – linię promową Świnoujście-Ystad.

Lata 70. to złote czasy PŻM. Armator posiadał wówczas jednostki o łącznym tonażu ponad 3 mln DWT. I zakupił serie największych statków, jakie kiedykolwiek pływały po Bałtyku. Były to tankowce o nośności 146 tys. DWT, którymi przewoził ropę naftową z Zatoki Perskiej do Polski.

Kryzys początku lat 80. również dotknął PŻM. Z powodu braku polskich ładunków, armator musiał zacząć szukać ich na międzynarodowym rynku. Lata 90. rozpoczęły się od budowy i oddania do użytku kompleksu Pazim, gdzie do dzisiaj PŻM ma swoją siedzibę. Rozpoczęły się też zmiany w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa. PŻM, jako firma państwowa, stała się spółką matką - wokół niej stworzono sieć przedsiębiorstw żeglugowych, m.in. Unity Line, Polsteam Żegluga Szczecińska. Struktura ta istnieje do dziś.

Dziś PŻM ma 82 statki o łącznej nośności 2 mln DWT. W firmie pracują trzy tysiące osób.

nie zakończyła żywota, w dalszym ciągu istnieje, a i my ciągle jesteśmy zainteresowani gazoportem w Świnoujściu.

**- Skoro spółka jest, to można dzisiaj korzystać z jej doświadczenia i dokumentacji?**

- Tak i nie trzeba powielać prac, które już zostały przeprowadzone, bo np. projekty, czy lokalizacja takiej inwestycji już jest.

**- Zmieniając temat. Czy w PŻM dobrze się zarabia? Myślę o pracownikach...**

- Średnia zarobków jest dużo powyżej średniej krajowej. W zeszłym roku ze względu na bardzo dobre rezultaty była spora podwyżka. Ale cóż, wiadomo, każdy z nas chciałby zarabiać więcej...

**- Rozmawiałem wielokrotnie z pracownikami firmy i kiedyś w Szczecinie PŻM brzmiało dumnie. A prestiż to nie tylko pieniądze, to też wizerunek firmy.**

w PŻM. Pracowaliśmy razem w zakładzie Trampingu Europejskiego. Ja byłem kierownikiem sekcji w dziale eksploatacji średniego tonażu, a on był zastępcą kierownika tego działu. Potem nie raz przekazywaliśmy sobie obowiązki, Paweł wyjeżdżał do Luksemburga na placówkę, ja zostawałem w jego miejsce zastępcą kierownika. Naczelnym w PŻM został w 1999 roku.

**- Dlaczego w czasie konfliktu z ministrem w poprzednim rządzie ludzie stanęli za nim murem?**

- Przeszliśmy razem bardzo ciężkie czasy. To bardzo charyzmatyczna postać, umie pociągnąć pracowników. Stał na czele przedsiębiorstwa w czasach najcięższych dla firmy. Udało nam się przetrwać. Nie można powiedzieć, że sam dyrektor Brzezicki wyciągnął to przedsiębiorstwo. Na to złożyło się wiele czynników: ciężka praca całej załogi, wyrzeczenia, zgoda na niepokierowanie trzymiesięcznych

le, więc załoga postanowiła go bronić. Ponadto panowało przekonanie, że skoro mamy się lepiej, to nie chodzi już tylko o dyrektora, lecz o całą firmę.

**- Kilka tygodni temu, w czasie oficjalnej uroczystości z okazji 55-lecia Polskiej Żeglugi Morskiej, były dyrektor firmy, Paweł Brzezicki nie podał ręki obecnemu, czyli panu. Co się stało?**

- Z zaciekawieniem czytałem później różne komentarze w gazetach, zresztą i na sali się o tym mówiło, że między nami jest konflikt.

**- A jest?**

- Ja żadnego konfliktu nie widzę. Wydaje mi się, że pan minister Brzezicki ma do mnie pretensję. O co? Szczerze powiem - nie wiem. Natomiast to, że nie podał mi ręki, to fakt. A dlaczego...

**- Nie domyśla się Pan?**

- Powiem w ten sposób. Stając do konkursu na dyrektora przedsiębiorstwa, zresztą na wyraźną prośbę pana Brzezickiego, nie zgodziłem się na koncepcję sterowania firmą z drugiego fotela. Nie chciałem też uczestniczyć w żadnych rozgrywkach. Był konkurs, stanąłem do niego, było dwóch kandydatów. Konkurs wygrałem jednogłośnie, pięć osób zagłosowało za mną. Potem rada pracownicza zaaprobowała mój plan działania firmy...

**- Tak się zdarzyło i już?**

- Tak się zdarzyło i już.

**- Jak będzie wyglądała PŻM za kolejne 55 lat? Można pomarzyć - 1200 statków, 60 gazowców?**

- Zaczniemy od tego, czy będą jeszcze wtedy statki, a nie na przykład globalny rurociąg.

**- Założmy, że będą. Będzie PŻM jeszcze istniała?**

- Trudno powiedzieć.

**- A za najbliższe 10?**

- W ciągu najbliższych 10 lat będziemy mocno ścigać konkurencję. Oni nas wyprzedzili, bo my przechodziliśmy kryzys. My nie inwestowaliśmy w tych latach, kiedy statki były najtańsze.

**- I wtedy oni zamawiali statki, a wy nie?**

- Wtedy oni zamawiali i dzisiaj odbierają. A my zamawiamy, a odbierać będziemy za kilka lat. Za 10 lat, mam nadzieję, będziemy mieli około 80 statków.

**- Oby wszystkie pływały wówczas pod polską banderą. Dziękuję bardzo za rozmowę.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Kujawy to jeden z najnowszych masowców PŻM, zbudowanych ostatnio w Chinach.**

- Na prestiż firmy składa się ciężka praca pracowników. Jeśli każdy na swoim odcinku pracy dobrze i uczciwie wykonuje swoje obowiązki, a firma jest dobrze i uczciwie zarządzana w sposób jasny i klarowny, to możemy osiągnąć dobre rezultaty.

**- Jak pan wytłumaczy popularność swojego poprzednika Pawła Brzezickiego, obecnie doradcy premiera ds. morskich? Kiedy minister skarbu chciał się go pozbyć, stanęła za nim murem cała załoga. Ludzie wyszli na ulice, protestowali. Dyrektor przedsiębiorstwa, firmy państwowej i za nim cała załoga stoi, takie rzeczy raczej się nie zdarzają...**

- Znam ministra Brzezickiego od prawie 17 lat, czyli od początku mojej pracy

pensji, zwolnienie dwóch tysięcy ludzi. Szereg czynników. Jednak jego determinacja i chęć obronienia firmy przekonała większość pracowników. Poza tym wracając do tego, o co pan wcześniej pytał, czyli do bycia dumnym z pracy PŻM, to przez ten okres walki o przetrwanie firmy powróciła więź z przedsiębiorstwem. Nasi pracownicy mieszkają w różnych częściach kraju, a nawet świata, i ta więź jest bardzo silna. Nie jesteśmy fabryką, gdzie pracownicy codziennie się spotykają, bywa, że nawet rok czy dwa nie ma ich w Szczecinie i jadą prosto na kontrakt. Po prostu te parę lat zmagania o przetrwanie firmy bardzo skonsolidowało załogę.

Decyzja o odwołaniu Brzezickiego przyszła w złym momencie. Ludzie przetrwali ze swoim dyrektorem trudne chwili-

**Rozmawiał  
Krzysztof Bąk, Radio Zet.**

# Wojna

Gazowiec typu LNG ze zbiornikami sferycznymi Moss/Rosenberg zacumowany przy terminalu gazowym.

## O gaz

3 stycznia 2006 r. rząd podjął decyzję o budowie portu gazowego. To bezpośrednie następstwo ukraińskiego kryzysu gazowego, który unaocznili dwie, przemilczane dotąd prawdy. Po pierwsze - Rosja kierowana przez prezydenta Putina wkroczyła na drogę odbudowy swych wpływów w różnych częściach byłego imperium komunistycznego. Po drugie - instrumentem realizacji takiej polityki stały się surowce energetyczne, głównie ropa naftowa i gaz ziemny.

Stworzenie alternatywy dla rosyjskich dostaw gazu (w zakresie ropy możliwości takiej dostarcza Port Północny) jest kwestią o znaczeniu pierwszorzędnym dla naszego bezpieczeństwa ekonomicznego i politycznego. Terminal LNG wyposażony w kilka zbiorników w technologii *PRELOAD* (ze sprężonego betonu, koncepcja opracowana przez polskiego inżyniera Tadeusza Marchaję) z jednej strony budowałby alternatywę dla dostaw rosyjskich, z drugiej stwarzał gwarancję, iż przerwa w dostawach z kierunku wschodniego nie stanie się w czasie kilkudziesięciu godzin narodową katastrofą.

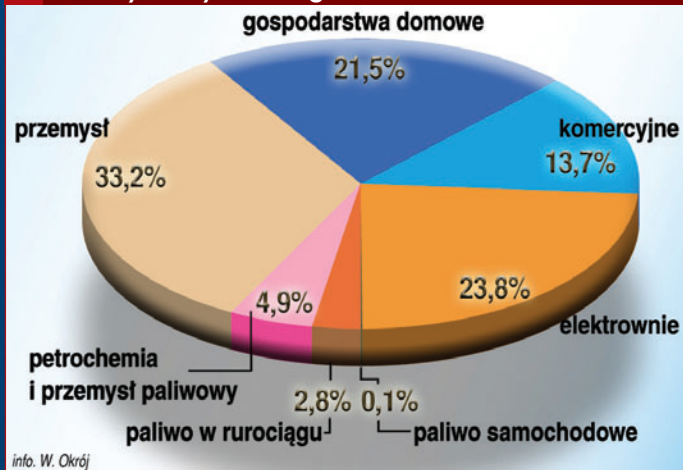
Typowy skład LNG (Liquefied Natural Gas - skroplony gaz naturalny-ziemny) po oczyszczeniu do transportu z dwutlenku węgla, siarkowodoru, azotu i pary wodnej to 91-92 proc. metanu, 6-7 proc. propanu oraz 2 proc. wyższych węglowodorów. W Polsce zużywa się rocznie około 13 mld m sześć. gazu. W tym około 4,2 mld to wydobycie krajowe, do 2 mld import z krajów Azji Środkowej

(kontrolowanym przez Rosję systemem przesyłowym), 1 mld z Norwegii i Niemiec. Z Rosji importujemy więc każdego roku około 5,8 mld m sześć. gazu, a uwzględniając to, do kogo należą rurociągi, którymi dociera do Polski gaz środkowoazjatycki, Moskwa kontroluje około 60 proc. tego surowca używanego w Polsce. Stworzenie systemu dostaw gazu ziemnego drogą morską jest więc sposobem na złamanie monopolistycznej pozycji Gazpromu.

### Port gazowy

Planowany port gazowy to tylko jeden z elementów układanki. Pozostałe to transport oraz, o czym nie chcemy pamiętać, potrzeba ochrony komunikacji gazowej. Elementem nadrzędnym, warunkującym racjonalność całego przedsięwzięcia, jest zaś zawarcie długoletnich kontraktów z producentami na dostawy gazu.

Wykorzystanie gazu LNG na świecie

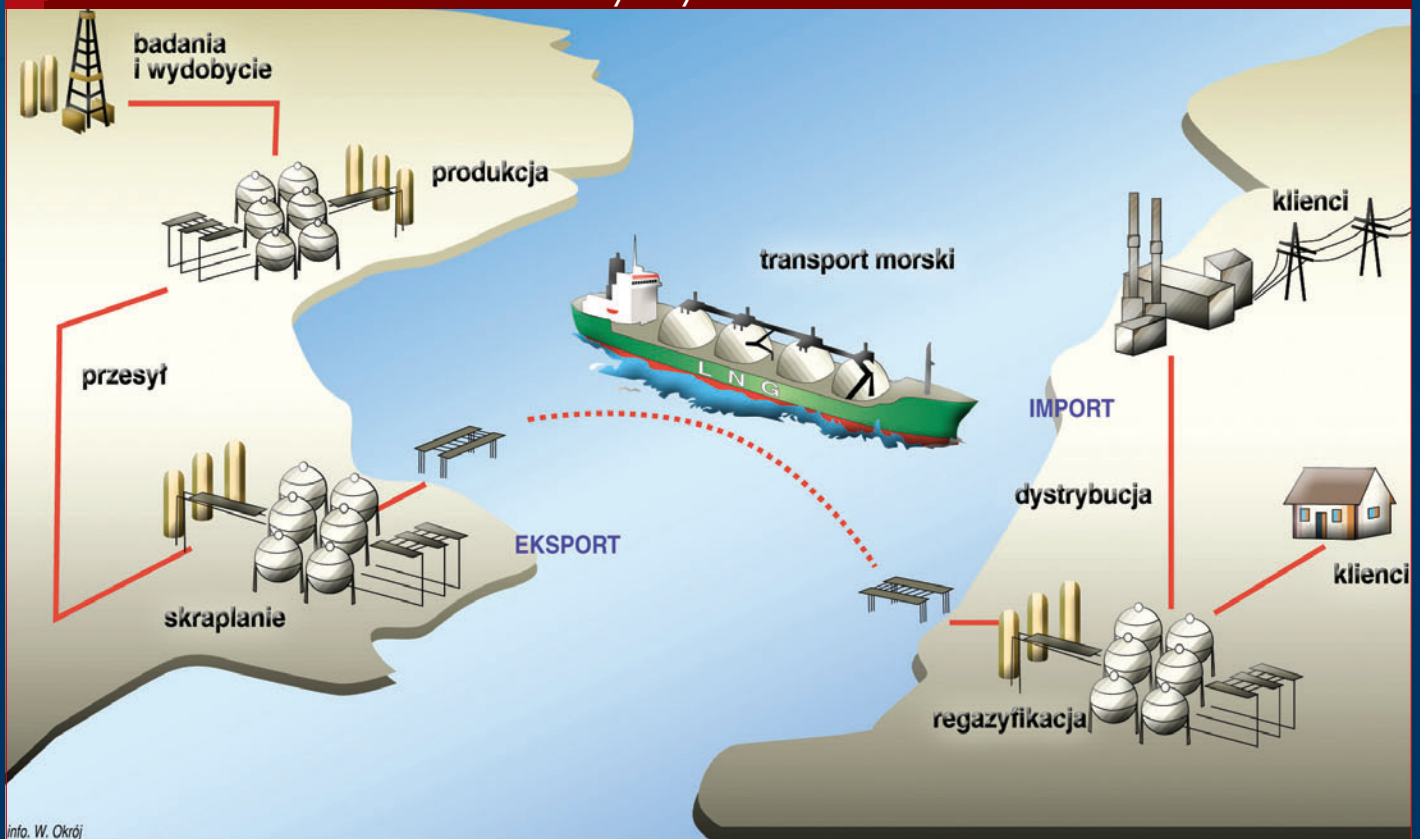


O porcie gazowym mówiono już około pięciu lat temu. Ówczesny czas nie sprzyjał jednak takim inwestycjom. Na marginesie – należy żałować, że podczas podejmowania decyzji o zamykaniu kopalń na Śląsku nie rozważono choćby możliwości wdrożenia w nich technologii podziemnej gazyfikacji i produkcji paliw płynnych. Rozwiązanie to znane jest wszak od II wojny światowej, a później znacznie udoskonalił je południowoafrykański koncern SASOL, poszukujący sposobów na przetrwanie państwa w warunkach nałożonego przez ONZ embarga na dostawy ropy.

Terminal przeładunkowy LNG obejmuje: falochrony i inne urządzenia oceanotechniczne, obrotnicę dla statków, przystań przeładunkową płynnego gazu (składa się na nią pirs rozładunkowy z urządzeniami cumowniczymi i odbojnicami wykonanymi z materiałów nieiskrzących, ramiona przeładunkowe łączące manifoldy na gazowcu z rurociągami terminalu, instalacja gaśnicza i tym podobne), systemu rurociągów przesyłowych, naziemnych lub podziemnych zbiorników chłodzonych (kriogenicznych), instalacji odparowania (regazyfikacji) skroplonego gazu, stacji pomp do tłoczenia gazu skroplonego, przyłączy do krajowego systemu sieciowego. Prócz samych instalacji przeładunkowych niesłychanie skomplikowana, z technicznego punktu widzenia, jest budowa zbiorników kriogenicznych. Ze względu na ekstremalnie niskie temperatury (-163 st. C) i związaną z tym kruchość stali samo schładzanie zbiornika po ukończeniu budowy (a przed przyjęciem pierwszej porcji gazu) trwa około dwóch miesięcy.

Planowany w Polsce port gazowy dysponować ma zdolnością przeładunkową około 5 mld m sześć. rocznie. To mniej niż dostawy zrealizowane przy pomocy sieci przesyłowej kontrolowanej przez Rosję i mniej niż dostawy z samej Rosji. Mimo to uznać należy, że luka potencjału przeładunkowego w stosunku do dotychczasowego kierunku dominującego nie jest na tyle duża, aby stało się to powodem problemów w zaopatrywaniu kraj

Od wydobycia do klienta



Eksploracja złóż Produkcja Przesył Skraplanie Transport Regazyfikacja Dystrybucja Marketing i Sprzedaż

w surowiec, w przypadku próby rozgrywania wobec Polski „wariantu ukraińskiego”. Idealem byłoby posiadanie instalacji o zdolności przeladunkowej równej wielkości importu z kierunku wschodniego oraz 10-15 proc. rezerwy potencjału, przewidzianej do uruchomienia w przypadku awarii technicznych, przeglądów, konserwacji itp.

Nie podjęto jeszcze decyzji, gdzie terminal będzie zlokalizowany. Do Portu Północnego zawijać mogą jednostki klasy baltimax (największe, które przechodzić mogą przez Cieśniny Bałtyckie) - o nośności do 150 tys. ton i zanurzeniu 15 metrów. Z kolei głębokości na torze podejściowym do Świnoujścia (tor północny) wynoszą 14 m. Do portu mogą być wprowadzane statki o długości max. 240 m i zanurzeniu 12,8 m. Świnoujście posiada też kotwiczowisko dla statków o zanurzeniu do 11,5 m, transportujących ładunki niebezpieczne oraz drugie dla statków o zanurzeniu do 12,8 m. Prócz tego wyznaczone jest jedno stanowisko kotwiczenia dla statków o zanurzeniu do 13,5 m i jedno dla statków o zanurzeniu 15 m.

Przesunięcie terminalu na Zalew Szczeciński, choć technicznie możliwe, nie jest racjonalne z następujących powodów: skomplikowałoby to dostęp z morza do instalacji, wzrosłoby zagrożenie żeglugi na torze wodnym Świnoujście - Szczecin na skutek zwiększenia ilości pokonujących ją dużych statków, wzrosłoby też zagrożenie miasta Świnoujście i bazy Marynarki Wojennej (jednostki z ładunkiem niebezpiecznym przemieszczałyby się w ich pobliżu), jak również uzależnienie ciągłości komunikacji surowcowej od sytuacji lodowej. O ile na Zatoce Pomorskiej zalodzenie występuje w małym stopniu (średnio 16 - 31 dni) i rzadko powoduje utrudnienia dla żeglugi, to na Zalewie Szczecińskim lód trzyma średnio około 62 dni, zaś dla utrzymania drożności toru wodnego niezbędna jest praca lodolamaczy.

Gdańsk odwołuje się do faktu, że posiada już Port Północny, co daje możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury, na przykład sieci komunikacyjnej. Atutem jest usytuowanie potencjalnego terminalu w sąsiedztwie odbiorców komunalnych z aglomeracji trójmiejskiej oraz niewielkie oddalenie od aglomeracji toruńsko-bydgoskiej. Nie bez znaczenia jest projektowany podziemny zbiornik gazu w rejonie Kosakowa, który stworzyć można poprzez wyflukanie istniejących tam złóż soli. Jego wykorzystanie zwiększy-

łoby elastyczność dostaw gazu sieciowego, czy to w przypadku powtórki problemów ukraińskich, czy w warunkach wzrostu zapotrzebowania. Z kolei atut Świnoujścia to bliskość dużych odbiorców gazu - elektrowni, zakładów chemicznych (w tym Polic i potencjalnie aglomeracji berlińskiej), co obniża finalną cenę poprzez redukcję kosztów transportu na lądzie.

## Ochrona transportu

Statek transportujący ładunek niebezpieczny stanowi potencjalny obiekt od-

ciwminowej oraz środka zwalczania min (zarówno trały jak, i pojazdy podwodne), okręt ratowniczy.

Niestety, obecnie Marynarka Wojenna nie mogłaby sprostać takiemu zadaniu, ponieważ osiągnęła „punkt bez powrotu”. Jeżeli wysokość nakładów na siły morskie utrzyma się na obecnym poziomie, to proces kurczenia się (a właściwie degeneracji) floty przyjmie takie rozmiary, że około roku 2018-2020 zdolne do służby okręty policzyć będzie można na palcach jednej ręki. Polska pozbywa się zatem swoich sił morskich w czasie, gdy skokowo, w odpowiedzi na wzrost zagro-



działywania rozmaitych grup zbrojnych (terrorystycznych, specjalnych). „Atrakcyjność” gazowca jako celu ataku wynika z jego następstw ekonomicznych, społecznych i politycznych. Ochrona komunikacji surowcowej w czasie pokoju i kryzysu to jedno z najważniejszych zadań Marynarki Wojennej i Morskiego Oddziału Straży Granicznej, które musi być realizowane przy pełnym wsparciu administracji morskiej.

Gazowce powinny być chronione na trasie od strefy przed cieśninami do portu docelowego. Do tego byłyby potrzebne dwie - trzy morskie grupy eskortowe. Każdą z nich tworzyć powinny: trzy uniwersalne okręty nawodne dysponujące środkami obserwacji przestrzeni powietrznej, nawodnej i toni morskiej oraz środkami rażenia umożliwiającymi skuteczne zwalczanie celów powietrznych, nawodnych i podwodnych, dwa okręty obserwacji przeciwminowej wyposażone w hydroakustyczne środki obserwacji prze-

żeń w obrębie obszarów morskich, rośnie znaczenie flot jako instrumentu utrzymania pokoju i stabilności oraz reagowania na sytuacje kryzysowe. Z tego punktu widzenia taką politykę można określić tylko jako samobójczą.

Jeżeli chcemy wozić gaz morzem, jedynym racjonalnym rozwiązaniem jest rozbudowa sił eskortowych zdolnych do ochrony Zatoki Gdańskiej, co powinno być uwzględnione w planach rozwoju Marynarki Wojennej. Uwaga ta dotyczy nie tyle kierownictwa morskiego rodzaju sił zbrojnych, które do problematyki tej odnosi się z pełnym zrozumieniem, lecz do kierownictwa resortu Obrony Narodowej i naczelnych organów państwa decydujących o kierunkach rozwoju sił zbrojnych i dysponujących przeznaczonymi na ten cel pieniędzmi.

Krzysztof Kubiak

Rząd Kazimierza Marcinkiewicza chce wybudować terminal portowy do odbioru gazu ziemnego. Gdzie? To ciągle zagadka. Terminal może powstać w Szczecinie-Świnoujściu albo w Gdańsku. Decyzja jeszcze nie zapadła i nawet nie wiadomo, kiedy można się jej spodziewać. Tymczasem pierwsze ciosy w batalii o inwestycję wartą nawet 600 milionów dolarów już padły.

Zarząd portu Szczecin-Świnoujście wylicza ekonomiczne argumenty, wojewoda śle do premiera emocjonalne listy, radni świnoujscy także listy piszą. O lokalizację inwestycji starają się też zachodniopomorscy posłowie i wojewoda Robert Krupowicz.

### Świnoujście – taniej i bliżej

- W korespondencji, którą przesłałem do pana premiera Marcinkiewicza, proszę, by zwracał uwagę na atuty ekonomiczne, a nie na siłę lobbingu - zaznacza wojewoda. W sprawie gazoportu na specjalnej sesji zebrali się świnoujscy radni. W liście do premiera napisali (niemal potwarzając za wojewodą), że to nie lobby powinno decydować o umiejscowieniu terminalu, ale argumenty ekonomiczne. - Te zaś przemawiają na naszą korzyść - napisali radni. - Świnoujście dysponuje odpowiednim terenem. Jest też najbliższym dużym portem u wejścia na wody Bałtyku od strony Cieśnin Duńskich. To optymalna lokalizacja na gazoport – przekonywali. Zespół ekspertów przygotował szczegółowe opracowanie przemawiające za budową terminalu gazowego w tym miejscu. Dokument zawiera koncepcję budowy gazoportu oraz poparte liczbami argumenty potwierdzające wyższość Świnoujścia. - Chcemy przekonywać kon-

# Gazoport

## Pierwsze starcie



### Andrzej Kasprzak, Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA:

- Łatwa nawigacja i głębokość 15 m w Porcie Północnym umożliwiają obsługę dużych statków, tzw. metanowców, przeznaczonych do przewozu gazu płynnego. Możliwe byłoby połączenie terminalu rurociągiem o długości ok. 32 km w rejonie Suchy Dąb-Pszczółki z Krajowym Systemem Gazowniczym, mogącym odbierać duże partie gazu. Aktualnie, równoległe do istniejącego gazociągu na trasie Włocławek-Gdynia, realizowany jest drugi gazociąg, którym przez węzeł „Pszczółki” można będzie tłoczyć gaz w kierunkach: południowym - do głównych aglomeracji miejsko-przemysłowych oraz istniejącego Podziemnego Magazynu Gazu „Mogilno” w woj. kujawsko-pomorskim oraz - w kierunku północnym - do planowanego Podziemnego Magazynu Gazu „Mechelinki” (woj. pomorskie).

krétami - mówi Dariusz Rutkowski, prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Opracowanie „Koncepcja lokalizacji gazoportu w Świnoujściu dla celów dywersyfikacji dostaw gazu” to efekt pracy zespołu naukowców z Akademii Morskiej, Politechniki Szczecińskiej i Uniwersytetu Szczecińskiego. Co według nich przemawia na korzyść Świnoujścia? Oto niektóre argumenty: - Niższe koszty transportu. Statki z gazem płynącym z zachodu przepłyną w porównaniu z rejsem do Gdańska (w obie strony) 360 mil morskich mniej. Sprowadzając 8,3 mln m sześć. gazu rocznie, koszty transportu do Świnoujścia będą o pięć milionów dolarów niższe niż do Gdańska.

Andrzej Kasprzak (z lewej)  
i Dariusz Rutkowski  
walczą o lokalizację  
terminalu gazowego.  
Z uśmiechem  
na twarzy...



Fot. Piotr B. Sławiński

tarzyści budują polityczne lobby, które będzie przekonywać premiera Kazimierza Marcinkiewicza do ulokowania terminalu w Gdańsku.

## Gdańsk – port gotowy a gazociąg blisko

Przeciwnik, czyli Gdańsk, nie zasypuje jednak gruszek w popiele, choć w swoich działaniach wydaje się nieco spóźniony. Dopiero w połowie stycznia (czyli grubo po rozpoczęciu lobbingu przez radnych z Zachodniopomorskiego) radni sejmiku województwa spotkali się z przedstawicielami portu w Gdańsku oraz specjalistami, m.in. z Urzędu Morskiego w Gdyni, by ci przedstawili im argumenty za ulokowaniem tej inwestycji w Trójmieście. Oto one:

- Nitka głównego gazociągu krajowego dochodzi aż do Pszczółek (Szczecin, Świnoujście są setki kilometrów od niego).

- Port Północny może obsługiwać największe gazowce. Przygotowany jest na przyjmowanie statków o zanurzeniu nawet ponad 12 m.

- Działa sprawny system bezpieczeństwa związany z Naftoportem.

- W okolicach Kosakowa pod Gdynią znajduje się 10 podziemnych zbiorników na gaz.

- W Porcie Północnym jest już terminal dla gazu LPG. Port ma gotowe studium lokalizacyjne dla tej inwestycji.

- Aby dostarczać gaz do sieci krajowej, potrzebne byłoby zbudowanie zaledwie 32 km rurociągu.

### Dariusz Rutkowski, Prezes Zarządu, Dyrektor Naczelny Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście:

- Jeśli mówimy o dywersyfikacji dostaw gazu, musi to oznaczać polską geografię transportową. Jeżeli transportem zajmie się dostawca, jego koszty mogą stać się elementem ceny gazu. Czas płynięcia do Gdańska jest dłuższy i niewątpliwie kosztuje więcej. Najwięksi odbiorcy gazu są bliżej portu w Świnoujściu niż w Gdańsku: Zakłady Chemiczne Police i Elektrownia „Dolna Odra”. Nawet planowany dawniej rurociąg norweski przez Bałtyk miał wychodzić w Niechożu na Pomorzu Zachodnim. Takie umiejscowienie uwzględniało sytuację, w której pojawiają się nadwyżki gazu, z którymi trzeba coś zrobić. Jego eksport na wschód nie ma sensu ekonomicznego. Jedynym rozsądnym kierunkiem eksportu jest południe, a głównie zachód. Ciągnąć rurociągi z Gdańska? Absurd.

- Rejs do Świnoujścia oznacza ominięcie zatłoczonego, a więc niebezpiecznego szlaku żeglugowego w stronę wschodniego Bałtyku. - Zakłady Chemiczne „Police” to jeden z największych odbiorców gazu w Polsce, a wkrótce powstanie droga ekspresowa S3, która wraz ze zmodernizowaną „trójką” umożliwi dobrą komunikację z krajem.

- Szlak od Cieśnin Duńskich do Świnoujścia jest monitorowany przez system bezpieczeństwa państw NATO. Mniejsze jest więc zagrożenie terrorystyczne, a przede wszystkim zagrożenie ze strony Rosjan, którzy organizując na wschodnim Bałtyku manewry wojskowe, mogą utrudniać ruch gazowców. Opracowanie,

wraz z mapami, liczy dwanaście stron. Nie wiele, ale zdaniem autorów to zaleta, bo dzięki temu to łatwo przyswajalna lektura. Trafi do 300 adresatów z rządu i parlamentu. To odpowiedź na inicjatywę polityków z Gdańska. Pomorscy parlamen-

Starania polityków poparł także Gdański Klub Biznesu. W liście skierowanym do premiera, ministrów i marszałka Sejmu przedsiębiorcy z Pomorza zwrócili uwagę, że „region gdański jako szczególnie preferowany w dokumentach EU

węzeł komunikacyjny na trasie Północ-Południe z dynamicznie rozwijającą się gospodarką morską, opartą o wielowiekowe tradycje, spełnia wszelkie wymagania dla ulokowania tutaj nowoczesnej infrastruktury gazu ziemnego”.

Według gdańskich specjalistów, przy tysiącach mil morskich, które gazowce będą musiały przebyć np. z Afryki, odległość (i przytaczany w związku z tym wzrost kosztów) między Szczecinem a Gdańskiem nie gra tutaj niemal żadnej roli. Budowa gdańskiego gazoportu - w zależności, czy byłby zlokalizowany na lądzie, czy przy falochronie Portu Północnego - kosztować ma 300 do 600 mln dolarów.

Roman Kolicki, rzecznik Zarządu Portu Gdańsk, poinformował, że port przedstawił PGNiG ofertę „w zakresie możliwości budowania gazoportu” w Gdańsku. Prezes Portu Gdańsk, Andrzej Kasprzak, wyjaśnia, że Port Północny budowany był jako port energetyczny, przygotowany do przeladunku m.in. gazu właśnie. Dlatego koszty wybudowania tutaj gazoportu będą niższe niż w Szczecinie czy Świnoujściu. Radni Sejmiku Województwa Pomorskiego poparli starania rządu o za-

pewnienie dostaw gazu dla Polski z innych źródeł niż rosyjskie, podkreślając jednocześnie, że najkorzystniejsze warunki dla lokalizacji portu gazowego posiadają porty Trójmiasta. Według Jana Kozłowskiego, marszałka województwa, gazoport można by połączyć z budową w Porcie Północnym tzw. bezpiecznej przystani dla największych tankowców płynących po Bałtyku. Połączenie obu inwestycji sprawi, że będą one tańsze, niż gdyby budować je osobno. Także pomorscy politycy są pewni: gazoport musi powstać w gdańskim porcie i trzeba zrobić wszystko, by pokonać w tym boju Świnoujście. Nową inicjatywę na rzecz inwestycji podjął pomorski PiS. Dokument nazywa się „Porozumienie na rzecz rozwoju Zatoki Gdańskiej” i ma być podstawą do zintegrowania wszystkich środowisk zainteresowanych budową w Gdańsku gazoportu. Według Tadeusza Cymańskiego, rejon Trójmiasta posiada idealne miejsce do magazynowania gazu, co jest warunkiem koniecznym do realizacji terminalu: - Liczymy, że nasz apel nie pozostanie bez odzewu i przyczyni się do utworzenia silnego lobby, opowiadającego się jednym głosem za lokalizacją gazoportu właśnie u nas. I Gdańsk, i Świnoujście zabiegają o przyjazd premiera Marcinkiewicza, by na własne oczy przekonał się o walorach obu portów w kontekście przyszłej inwestycji.

### Plany były, ale się nie ziściły

Projekt budowy gazoportu rozważano już przed 2000 r. Miał powstać w Policach koło Szczecina albo w Gdańsku. - Plan inwestycji złożyłem w styczniu 2001 r. do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej - mówi Marian Świtek, ówczesny prezes Morskiego Portu Gdańsk. Wiceminister gospodarki Piotr Naimski, który w 2001 r. był w Radzie Nadzorczej koncernu Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo (PGNiG), przyznał niedawno, że był wtedy przeciwnikiem budowy gazoportu, bo uważał, że lepiej zbudować gazową rurę ze Skandynawii (pomysł odrzucono za rządu Leszka Millera). Do budowy terminalu gazowego w Świnoujściu utworzono wówczas konsorcjum. W jego skład weszły: port, Stocznia Szczecińska (miała budować statki do transportu gazu), Polska Żegluga Morska (zajęłaby się eksploatacją jednostek) i Zakłady Chemiczne „Police”, jeden z największych odbiorców gazu w Polsce. Pomysłu nie udało się zrealizować. Świ-



Jan Kozłowski,  
Marszałek  
Województwa  
Pomorskiego:

- Poważne argumenty przemawiają za Gdańskiem. Pierwszy: Polska zobowiązana została przez Maritime International Organisation do budowy portu schronienia dla tankowców, a największe tego typu statki wpływają do Portu Północnego więc oczywistym jest, że budowę tego portu schronienia można by połączyć z budową gazoportu. Za jednym zamachem mielibyśmy załatwione dwie sprawy. PGNiG realizuje dużą inwestycję składowania gazu i ropy w Mechelinach. Moglibyśmy tam składować zapasy gazu. Po trzecie: ani Port Północny, ani Mecheliniki nie są objęte ograniczeniami ekologicznymi, nie jest to np. obszar parku krajobrazowego, więc łatwiej zrealizować inwestycję. We Francji, gdy rozbudowano port Hawr, trzeba było przemieścić pięć milionów żab, które miały tam łęgowisko. To pokazuje, jak restrykcyjne jest prawo unijne w zakresie ekologii. Naszych obszarów to nie dotyczy.



Zygmunt Meyer,  
Marszałek  
Województwa  
Zachodniopomorskiego:

- Po pierwsze, na świecie oddziela się od siebie porty, które przeladują ropę i gaz. Po drugie, Bałtyk jest morzem małym - wszystkie statki wpływają przez Cieśniny Duńskie i ruch na Bałtyku jest coraz większy. Świnoujście znajduje się przy wyjściu na Bałtyk, do Gdańska jest o wiele dalej, a koszty frachtów też mają znaczenie. Mamy tory podejściowe odpowiednio głębokie. W obrębie województwa zachodniopomorskiego posiadamy dużych odbiorców gazu: Zakłady Chemiczne w Policach i Zakłady „Dolna Odra”, które mają przejść z węgla na gaz. Jeżeli to wszystko weźmiemy pod uwagę, to terminal powinien powstać w Świnoujściu.

noujście było jedną z proponowanych lokalizacji, powstały efektowne wizualizacje projektów. Stocznia Gdynia dwukrotnie w latach 90. przymierzała się do budowy gazowców LNG. Wcześniej powstawały tam gazowce LPG, czyli skroplonego propanbutanu. Sześć takich statków zbudowano w latach 70., kolejne dwa w latach 90. - To daje nam wstępne doświadczenia, które mogą umożliwić w przyszłości budowę gazowców LNG - mówi Krzysztof Grabowski, doradca zarządu Stoczni Gdynia. - W Stoczni Gdynia S.A. trwają wstępne prace nad określeniem optymalnej wielkości gazowców LNG, które mogłyby dostarczać skroplony gaz do polskich portów. Prace te mają również ustalić najbardziej efektywną technologię budowy tych jednostek.

Krzysztof Bąk, Radio Zet  
Czesław Romanowski



Międzynarodowa Organizacja Morska  
chce chronić Bałtyk

# Morze specjalnej troski

Na konwencie Międzynarodowej Organizacji Morskiej uznano Morze Bałtyckie za obszar morski szczególnie wrażliwy. Podobny status mają akweny m.in. w okolicach Wysp Galapagos oraz Karaibów.

IMO dołącza do grona organizacji, które chcą walczyć o wyznaczenie na Bałtyku większej liczby rezerwatów. Morze Bałtyckie jest zagrożone ze względu na żeglugę. Hałas i zanieczyszczenia nie służą ławicom ryb. Inspektorzy IMO widzą konieczność tworzenia rezerwatów, na których czasowo lub na stałe nie mogłyby być prowadzone rybołówstwo oraz żegluga pasażerska i handlowa. Według Pawła Czerwińskiego, polskiego delegata IMO, ochroną w polskiej strefie Bałtyku objęta mogłaby zostać m.in. tzw. ławica pucka.

## Z rezerwą do rezerwatu

Takim pomysłem sprzeciwiają się przedstawiciele amatorów oraz kraje tzw. tanich bander. Ekolodzy jedną batalię już przegrali. Ze względu na sprzeciw m.in. Liberii i Panamy, nie zyskała akceptacji propozycja wysunięta przez Duńczyków, aby wprowadzić przymusowy pilotaż jednostek poruszających się po Cieśninach Duńskich. Zdaniem ekologów, kontrolowany ruch jednostek gwarantowałby większe bezpieczeństwo dla ekosystemu. Jednak obowiązku obecności na burcie pilotów, co zwiększałoby koszty żeglugi dla amatorów, nie udało się wprowadzić. Sprzeciwiła się temu większość państw nadbałtyckich, w tym Polska.

## To dobry pomysł, ale...

- ... trudno będzie wyegzekwować ograniczenia w żegludze po Bałtyku

głównie z powodów ekonomicznych - komentuje Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. - Decyzja IMO może doprowadzić do ograniczenia inicjatyw gospodarczych. Ponad pięć lat temu były takie plany, w ramach projektu Natura 2000. Utrudnione może okazać się m.in. uzyskanie zgody na funkcjonowanie tzw. ferm wiatrowych, bo zdaniem naukowców emitowany przez nie szum ma zły wpływ na życie przybrzeżnego rybołóstwa oraz morświnów.

Królikowski dodaje, że wytyczenie rezerwatów na Bałtyku - choć nie w takiej liczbie, jakiej oczekiwali ekolodzy - jest uzasadnione. Po wodach Bałtyku pływa dziennie około dwóch tysięcy statków. Ponad dwieście z nich to tankowce. Ilość ropy przewożonej przez Bałtyk cały czas rośnie: z 20 mln ton w 1995 r. do 120 mln ton w roku 2005.



Fot. Waldemar Orłóń

Ekolodzy z Greenpeace pod koniec 2004 roku sporządzili raport, z którego wynika, że Morze Bałtyckie aż na 40 proc. swojej powierzchni powinno mieć status rezerwatu. Na mapie rezerwatów, gdzie obowiązywałyby zakazy, znaleźć miał się m.in. obszar Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej oraz strefa w okolicach Półwyspu Helskiego. Oznaczałoby to utrudnienia dla żeglugi przybrzeżnej oraz zagrożenie dla funkcjonowania portów w Gdańsku i w Gdyni. Ekolodzy uważają jednak, że to jedyna droga, aby chronić morze.

- Skala degradacji Bałtyku osiągnęła zastraszający poziom - twierdzi Rosanna Micciche z Greenpeace Europa. - Jest realne zagrożenie, że kolejne pokolenia nie spróbują już bałtyckiego dorsza i nie zobaczą w tym morzu fok.

## Kto przeciw, kto za

- Gdyby wprowadzić takie obostrzenia, polskie rybołówstwo zupełnie by upadło - nie ma wątpliwości Andrzej Tyszkiewicz, prezes Krajowej Izby Rybackiej. - Nie można się na to zgodzić.

Konieczność ustanowienia na Bałtyku rezerwatów morskich widzą natomiast naukowcy.

- W polskiej morskiej strefie ekonomicznej nie ma ani jednego rezerwatu - mówi dr Krzysztof Skóra ze Stacji Morskiej Uniwersytetu Gdańskiego w Helu. - Jednak zamykanie 40 proc. Bałtyku to przesada!

Dr Zbigniew Karnicki z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni dodaje, że rezerwaty na Bałtyku trzeba ustanawiać w precyzyjnie dobranych miejscach. Dzięki przemyślanym decyzjom jest szansa na właściwą regulację populacji dorszy i innych gatunków ryb.

**Jerzy Szymoniewski**

**Ekolodzy alarmują: wody Bałtyku są tak zanieczyszczone, że następne pokolenia nie zobaczą w nim fok.**

*Firma Wilbo zamknęła sieć barów rybnych Pesca. Najwyraźniej Polacy, zamiast rybę, wolą zjeść kotleta...*

# Bo ryby było za dużo?

Od nowego roku wielbiciel rybnych dań nie mogą już posilać się w jednym z pięciu Pesca Barów (w Gdańsku, Warszawie, Krakowie oraz dwóch w Gdyni). Zarząd Wilbo S.A., właściciel sieci, stwierdził, że pomysł nie chwycił.

- Ruszyliśmy w styczniu 2004 i do czerwca 2005 uruchomiliśmy pięć barów – tłumaczy Marzena Chrostowska, przedstawicielka zarządu Wilbo S.A. - Zgodnie z założeniami, otwarcie pierwszych punktów w największych miastach Polski było projektem pilotażowym. Od ich powodzenia uzależniona była kontynuacja działalności sieci Pesca Bar.

W ocenie zarządu firmy, działalność barów nie dawała nadziei na rozwój inwestycji, więc nie tylko nie otwarto nowych barów (miało ich być 40 – 50, mówiono nawet o sześćdziesięciu!), ale zamknięto te dotychczas otwarte.

- Przyczyny zamknięcia? – zastanawia się Marzena Chrostowska. - Bardzo różne. Przede wszystkim – brak zainteresowania klientów, takiego zainteresowania, na jakie liczyliśmy. Może formuła trzy w jednym (w barach oferowano dania typu fast food, barowe i restauracyjne) nie sprawdza się w naszym kraju? Poza tym, jesteśmy przedsiębiorstwem typowo produkcyjnym, nie mamy doświadczenia przy tego typu inwestycjach. Stąd, mimo iż wydawało się, że to pomysł trafiony, wycofujemy się z projektu całkowicie.

Bary, zamiast zysków, przynosiły straty spółce, która i tak nie jest w najlepszej kondycji finansowej (w zeszłym roku zanotowała kilkumilionową stratę). A wydawało się, że może się udać. Jak na początku 2004 roku donosiła prasa: - „Po

wieloletniej przerwie, spowodowanej likwidacją znanego baru rybnego Krewetka, mieszkańcy Trójmiasta znajdą miejsce, w którym będą mogli znowu zjeść smaczną rybę”.

Ceny wahały się od 3,5 do 35 zł. W barze można było zjeść smażone i pieczone ryby z Bałtyku, ale także atlantyckie halibuty i tuńczyki, fińską zupą rybną i krewetki przygotowywane na wiele sposobów. Wydawałoby się, że na ubogim rynku gastronomicznych usług rybnych pomysł powinien chwycić. Do otwarcia takiego baru w Warszawie z entuzjazmem podchodził obecny dyrektor Teatru Wybrzeże, znany smakosz, Maciej Nowak. Utyskiwał przy tym na rodaków, iż nie potrafią docenić potraw z morskich stworzeń. Przy okazji wyraził nadzieję, że Pesca Bar nie podzieli losu innych, zamkniętych w Warszawie z powodu braku zainteresowania, podobnych lokali. Jego pobożne życzenia się jednak nie spełniły.

Prawdopodobnie rynek lokali oferujących dania rybne jest już skutecznie zajęty. Jeżeli nie ma się naprawdę dobrego pomysłu na tego rodzaju sieć – wyniki są mizerne. A kiedy jeszcze spółka, która taką sieć otwiera, jest w kiepskiej formie, nie ma co liczyć na sukces. Tym bardziej, że Polacy, jak słusznie utyskiwał dyrektor Nowak, niezbyt cenią tego typu jedzenie. Spożywamy dwukrotnie mniej ryb niż obywatele innych krajów Unii Europejskiej (sta-

## Od kwasu do ryb



Fot. Lukasz Glowala

**Lokale z tym logiem miały zachęcać w Gdańsku, Warszawie, Krakowie i w Gdyni do jedzenia potraw rybnych. Niestety, chętnych nie było...**

Wilbo S.A. z Władysławowa, firma założona przez Dariusza Bobińskiego i Waldemara Wilandta w czerwcu 1987 r., zaczynała od budowy wytwórni kwasu cytrynowego we Władysławowie. W marcu 1991 roku uruchomiła produkcję konserw i przetworów rybnych. Kilka lat później spółka nabyła urządzenia i maszyny do przetwarzania ryb oraz zapasy surowców, półproduktów oraz produktów gotowych. W 1995 roku produkty firmy zaczęły trafiać do sieci handlowych, takich jak Makro Cash and Carry, Hit i inne. Jednocześnie Wilbo wygrało przetargi na dostawy ryb dla wojska. Na początku 1998 r. Wilbo zadebiutowało na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. W 2003 roku spółka osiągnęła 2,27 mln zł zysku. 2004 rok Wilbo zakończyło jednak stratą netto wysokości 1,22 mln zł. Główną przyczyną pogorszenia sytuacji był wzrost cen surowca do produkcji konserw. Jednocześnie spadła wartość akcji firmy na Giełdzie Papierów Wartościowych.

tystycznie: pięć kg rocznie).

Wilbo prowadzi rozmowy z potencjalnymi najemcami chętnymi do przejęcia zamkniętych punktów gastronomicznych.

**Czesław Romanowski**

Nigdy i nigdzie na świecie statek nie stał tak długo w porcie z załogą

# Dziewięć lat *Gazgana*

Fot.: Waldemar Okraj

W ciemnościach i w zimnie zakończyła się trwająca prawie dziewięć lat odyseja kapitana Nikołaja Gusina, starszego elektryka Vadima Khamidulina i kucharza statkowego, Tatiany Basztowej, ostatnich z pięćdziesięcioosobowej załogi rosyjskiego trawlera, dla którego w Polsce czas się zatrzymał...

**W** poniedziałek, 9 stycznia, temperatura w Gdyni spadła wieczorem do minus ośmiu stopni Celsjusza. W kabinach, pozbawionych od rana elektryczności, było około zera. Spakowali rzeczy do kilku plastikowych toreb, weszli na trap. Co wtedy czuli? Żal? Obawę? A może ulgę, że to już koniec?

Na nabrzeżu czekał na nich samochód ojca Edwarda Pracza, duszpasterza ludzi morza. Na pokładzie został Cygan. Stary kundel, który towarzyszył im jeszcze w czasach, gdy trawler wypływał z Noworosyjska.

## **Początek optymistyczny, czyli zaraz zapłacą**

*Gazgan* przyplłynął do Gdyni 2 czerwca 1997 r. z Oceanu Atlantyckiego. Zaczumował przy nabrzeżu Stoczni Remontowej „Nauta”. Oni przyje-

chali busami, by na czas remontu jednostki zmienić poprzednią załogę. Już wtedy czuli, że mogą być kłopoty. Ich armator – Novorossiyskrybprom Fishing Industry - miał problemy finansowe.

- Była w nas nadzieja, że to tylko tymczasowe zawirowania - mówi Kadim Khamidulin. - Bywało już tak, że nie chcieli płacić, a potem płacili. Zresztą, marynarz nie może wybrzydząć. Musi trzymać się pracy.

Uspokajała ich myśl, że statek nie stoi gdzieś na końcu świata, tylko w Europie, w Polsce, gdzie działa Międzynarodowa Federacja Transportowa ITF. Kiedy przez kolejne miesiące na ich konta nie wpływały pensje, do Andrzeja Kościka, inspektora federacji, zwróciło się o pomoc 50 marynarzy z *Gazgana*. Efekt – przelano pieniądze.

Po otrzymaniu zapłaty większość załogi wyjechała z Gdyni. Na prośbę armatora zostało 11 osób.

**Od lewej: Mikołaj Gusin, Tatiana Basztowa, Vadim Khamidulin i ojciec Edward Pracza w gdyńskiej siedzibie Duszpasterstwa Ludzi Morza. Chwilę wcześniej rosyjscy marynarze, po dziewięciu latach, opuścili pokład *Gazgana*.**

Mieli pilnować statku podczas remontu - usuwać rdzę, malować, dbać o przewody elektryczne.

Z wolna docierały do nich coraz bardziej niepokojące informacje o coraz większych problemach pracodawcy. W 1999 r. było już wiadomo, że armator nie zapłacił stoczni za remont. I znów przestały napływać pensje dla załogi. Powinni byli wówczas wracać. Ale z Noworosyjska nadchodziły uspokajające depe-sze. Powtarzało się w nich polecenie: musicie pilnować statku.

- Z dnia na dzień mówiono nam: zapłacimy i wrócicie do domów - rozkłada ręce kapitan Mikołaj Gusin. - Wierzyliśmy.

Większość nie znalazłaby już pracy po powrocie do domów. To miała być ich ostatnia pensja. Dlatego tak o nią walczyli, nawet za cenę dobrowolnego uwięzienia.

### Stocznia traci cierpliwość

Mijały lata i „Nauta”, nie mogąc do-prosić się należnych od armatora pieniędzy, straciła wreszcie cierpliwość. Przedstawiciele stoczni nie chcą jednak o tym rozmawiać. Odsyłają nas do radcy prawnego, mecenasa Zbigniewa Szychowskiego. Prawnik tłumaczy, że sprawę skierowano wówczas do sądu. W czerwcu 2001 r. gdyński sąd wydał wyrok o zajęciu stat-

mów była pazerność pewnego rosyjskiego urzędnika z portu w Noworosyjsku. - Nieoficjalnie doszła do nas informacja, że wycenił on swój podpis na 10 tysięcy dolarów - mówi. - Jako spółka Skarbu Państwa musimy działać legalnie, więc łapówki nie daliśmy.

Problem rozwiązano na szczęblu ministerialnym. Ze strony polskiej zaangażowały się w walkę o parafkę Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Sprawiedliwości, które słały pisma do swoich odpowiedników w Moskwie. Nie wiadomo, jakich form nacisku użyli urzędnicy ministerialni. Wiadomo, że urzędnik złożył podpis dopiero po czterech latach. I wprawdzie nie zarobił „swoich” 10 tysięcy dolarów, za to doprowadził do ogromnych strat.

Kapitan Gusin twierdzi, że opowieść o łapówce to bzdura. - Przyczyną kłopotów było zaginięcie ważnych dokumentów - mówi. - I to nie w Rosji, ale w Polsce. Najpierw statkiem zajmował się komornik ze Słupska, potem z Gdyni. Przy przekazywaniu dokumentacji niektóre oryginały zagubiły się. Chcieliśmy wynająć adwokata w Rosji, by zrekonstruował dokumentację. Załoga poprosiła stocznnię o 10 tys. dolarów zaliczki, z których zamierzaliśmy opłacić adwokata. Nie udało się, więc sprawa strasznie się przeciągnęła.

Dwie wersje, dwie prawdy. Jedno jest pewne - czas działał na niekorzyść i stoczni, i załogi. „Pracujący” trawler przetwórnia kosztuje 20-30 milionów dolarów. Po dziewięciu latach rdzewienia przy nabrzeżu *Gazgana* wylicytowano za milion złotych. W cenie złomu.

### Bilet do Moskwy

Wcześniej, bo w grudniu 2003 r., statek wraz z załogą został sprzedany przez Novorossiyskrybprom Fishing Industry rosyjskiej firmie O.O.O.Ivita. Marynarze, którym dzięki ITF zaczęła pomagać mecenas Bogusław Szpak z Morskiego Biura Prawnego, postanowili dochodzić swych praw od nowego pracodawcy na drodze sądowej. Byli jednak w niekorzystnej sytuacji. Wcześniej zapadły dwa wyroki pozwalające „Naucie” na zlicytowanie *Gazgana*. Stocznia, jako wierzyciel ponoszący wydatki na wieloletnie utrzymanie statku, miała pierwszeństwo wynikające z przywileju morskiego.

W marcu 2004 r. firma O.O.O.Ivita wysłała do kapitana Gusina pismo. Poinformowała w nim, że rozwiązuje umowę



Fot. Mariusz Dworski

### Zacumowany w Gdyni *Gazgan* przedstawia rozpaczliwy widok...

Ta wiara miała podstawy ekonomiczne. Nie da się ukryć, że oprócz kapitana - po czterdziestce - była to załoga emerytów. Kapitan ma dom nad Morzem Czarnym, w Noworosyjsku. Została w nim żona z córką. Tatiana zostawiła kilkusetletniego syna pod opieką babci. Babcia zmarła, syn poszedł do wojska. Na statku byli inni. I oficer - Wiczesław Biczegow, koło sześćdziesiątki. Żona emerytka przyjechała do Gdyni, by zobaczyć jak żyje. Potem wróciła do siebie. *Gazgana* pilnował też II mechanik, Anatolij Tiekuczew, po pięćdziesiątce. Opowiadał o żonie Galinie, ciężko chorującej na cukrzycę. Był wiecznie zestresowany, wiedział, że Galina bardzo potrzebuje opieki. Siedemdziesiątkę przekroczył starszy mechanik, Wiktor Jeroszenko, sześćdziesiąt lat skończyli również Piotr Kuźniecowa, oficer chłodniczy i Nina Pa-siecznik, marynarz.

ku przez komornika na rzecz długów wobec Stoczni Remontowej „Nauta”. Zadużenie wobec gdyńskiej stoczni wynosiło wówczas ok. 40 tys. dolarów, a wynagrodzenia dla marynarzy wyceniono na 60 tys. dolarów.

Teoretycznie można było wówczas już zlicytować statek. Ale tylko teoretycznie. Ustalano kolejne terminy, ale potem je odkładano. Ciągłe brakowało jakiś dokumentów. Przepisy nakazują, by o licytacji statku powiadomić oprócz armatora także jego port macierzysty. W przypadku *Gazgana* - Noworosyjsk. I dziwna historia - choć listy slano na wschód, to one, po przekroczeniu granicy, jakby... wpadały w czarną dziurę. Mijały miesiące, a do sądu nie wracało z noworosyjskiego portu potwierdzenie, że wiedzą tam o postępowaniu licytacyjnym.

Mecenas Szychowski po latach przyznaje, że przyczyną ówczesnych proble-

o pracę z załogą *Gazgana*. O wypłacie zaległej pensji nie było mowy, za to załódze zaproponowano... bilety do Moskwy.

- To była kuriozalna propozycja - twierdzi Vadim Khamidulin, starszy elektryk. - Z Moskwy do Noworosijska są dwa tysiące kilometrów. Za darmo nikt by nam nie dał biletów. Pozostała jazda na gapę lub podróż na własnych nogach. Stracilibyśmy też pieniądze za siedem lat siedzenia na statku....

Decyzja nowego armatora była na rękę „Naucie”, która miała już dosyć siedmioletniego wówczas utrzymywania rosyjskich marynarzy oraz doprowadzania do statku prądu i wody dla załogi. Prawnicy stoczni przedstawili swoje stanowisko - z chwilą uzyskania oficjalnej informacji o rozwiązaniu umowy armatora z załogą, Rosjanie nie będą mieli dostępu do statku.

Rozpętała się burza medialna. W obronie Rosjan stanął ITF, w gazetach w Trójmieście pojawiły się dramatyczne nagłówki. W ostateczności „Nauta” zgodziła się na pozostanie Rosjan, którzy po interwencji wojewody pomorskiego otrzymali polskie wize. Podpisano z nimi umowę pozwalającą załodze mieszkać na statku. Ale ludzie się wykruzali. Rodziny żądały powrotów. W końcu osiem osób wyjechało z Gdyni, zostawiając na straży swych interesów kapitana, elektryka i kucharkę.

## Od księdza i na czarno

Załogi innych statków oraz pracownicy „Nauty” ze współczuciem obserwowali przedłużającą się odyseję ludzi z rosyjskiego trawlera. Od czasu do czasu „podrzucano” na *Gazganę* jedzenie i drobne datki pieniężne. Nie wiadomo jednak, jakby Rosjanie przetrwali prawie dziewięć lat na pokładzie, gdyby nie ojciec Edward Pracz, redemptorysta, krajowy duszpasterz ludzi morza.

- To mój obowiązek - stwierdza krótko. - Nie mogłem przecież ich tak zostawić.

- Bywał tu od samego początku, czyli od lipca 1997 roku - mówi Kadim Khamidulin. - Zobaczył, że dusimy się na *Gazganie*, to zabrał nas swoim busem do ośrodka duszpasterstwa na Kaszubach. Zawiózł nas też na pielgrzymkę do Częstochowy. Dostarczał nam jedzenie. To życzliwy, dobry człowiek. I nic od nas za to nie chciał.

Większość załogi to prawosławni. Na Paschę, na Wielkanoc ojciec Pracz przysłał samochód, który zabierał ich do cerkwi w Gdańsku. Modlili się całą noc, a samochód czekał. To samo było z każdym Bożym Narodzeniem.

Nie można jednak ukrywać, że pomoc od ojca Pracza, jaka by nie była szczodra, nie pozwoliłaby rosyjskim marynarzom przetrwać tylu lat w Gdyni. Rosjanie, aczkolwiek niechętnie, przyznawali się do pracy na czarno, przeważnie w firmach związanych kooperacją z „Nautą” i mieszczących się w pobliżu gdyńskiej stoczni. Coś pospawali, coś naprawili, coś posprząтали. Byli sumienni, rzetelni, niewymagający. Nie chcieli dużych pieniędzy.

- Oni mają w sobie duże poczucie godności - powiedział o. Pracz tuż po zabraniu trójki marynarzy na brzeg. - Nie wyciągają ręki z prośbą o pomoc, starają się sami dać sobie radę. Życie ich tego nauczyło.

## Końcówka, czyli wzięcie zimnem

W październiku ubiegłego roku udało się wreszcie przeprowadzić licytację *Gazgana*. Kupiec zaoferował za trawler zaledwie milion złotych. Aby transakcja sprzedaży jednostki w ogóle doszła do skutku, potrzebnych było jeszcze kilka posiedzeń sądu.

Marynarze zaskarżyli czynności komornika w sprawie *Gazgana*, nie wnosząc opłaty do pozwu. To przedłużyło o co najmniej rok sprawę *Gazgana* i na pewno nie było na rękę stoczni.

## Dlaczego to zrobili?

- To była jedyna szansa, by otrzymać pełną należność za dziewięć lat pracy -

**Jeszcze w ubiegłym roku na statku mieszkał starszy mechanik, Wiktor Jeroszenko. Dla niego - 73-latek - nie było już nigdzie pracy. Mógł tylko czekać na swoje pieniądze.**

wyjaśnia mecenas Bogusława Szpak. - Ta bardzo skomplikowana sprawa musi być rozstrzygnięta przez sądy nie tylko w Polsce. Brak wyroku sądu w Rosji stawia marynarzy w gorszej sytuacji i nie gwarantuje wypłaty 100 tysięcy dolarów, które się im należą.

Jesienią ubiegłego roku, po interwencji rządu, sąd w Noworosyjsku wydał decyzję o wyznaczeniu przez Federację Rosyjską armatora jednostce. Armator ten - jak zapowiadał w trójmiejskich gazetach Jurij Aleksejew, konsul generalny Federacji Rosyjskiej w Gdańsku - miał zostać zobowiązany do uregulowania należności względem załogi i gdyńskiej stoczni.

### I ta sprawa nadal się toczy

Jednak władze stoczni „Nauta” zaczęły tracić cierpliwość.

- Sprawa się przeciąga - mówił na początku stycznia mecenas Szychowski. - Jednostka z dnia na dzień traci na wartości. Może dojść do wycofania się nabywcy i do tego, że ani stocznia, ani załoga nie dostaną za trawler ani grosza.

Podjęto więc decyzję o wyłączeniu prądu, dochodzącego na statek. Chcąc nie chcąc, Rosjanie opuścili trawler, który przez lata był ich domem. Na *Gazganie* pozostał kundel Cygan, który towarzyszył im przez 11 lat. Pies nie zginął. Zajęli się nim stoczniovcy, sprowadzili weterynarza, dali jeść. Cygan otrzymał „paszport”, czyli książeczkę zdrowia psa. Mieszka w stoczni.

### Koniec, czyli nie wiadomo, co dalej

Jeszcze w połowie stycznia wszyscy mieli nadzieję, że sprawa dobrze się skończy. Ojciec Prac zebrał pieniądze na bilety powrotne dla załogi. Mecenas Szychowski obiecywał, że kończy już projekt ugody, w którym stocznia - za zrzeczenie się przez marynarzy drogi sądowej - obiecuje wypłacić im pieniądze.

Niestety, minął kolejny tydzień i do ugody nie doszło.

- Ugoda jest tak skonstruowana, że nie wiadomo, czy Rosjanie w ogóle dostaną choć złotówkę - wyjaśnia Bogusława

Szpak. - Może z niej wynikać, że od kwoty uzyskanej ze sprzedaży statku (nieco ponad milion złotych) trzeba będzie odjąć najpierw wynagrodzenie komornika oraz - co uważam za najbardziej niepokojące - koszty poniesione przez stocznnię za utrzymanie i pilnowanie *Gazgana*. Tymczasem doszły do mnie wieści, że stocznia wylicza te koszty na... dwa miliony złotych. Tak więc dla marynarzy nic nie zostanie. Umawiam się na kolejne rozmowy z prawnikami stoczni.

Rosjanie postanowili poczekać w Gdyni na efekt rozmów. Opuścili siedzibę Duszpasterstwa Ludzi Morza, zapożyczyli się i wynajęli pokój w Gdyni.

- Póki sił starczy, będę walczył - mówi kapitan Gusin. - Jeszcze do marca mam ważną wizę. Jak ja bym się teraz pokazał w Noworosyjsku na oczy ludziom, którzy we mnie uwierzyli? Muszę trwać. Czekamy.

Jan Chamier



**Richard Mbewe:**  
- Polska dała mi szansę do samorealizacji. Dziś młódzież i ludzie wykształceni w kraju wyjeżdżają do innych krajów UE. Poszukują przestrzeni do samorealizacji, bo tego nie oferuje im Polska...

# Polska dała mi szansę

Z dr Richardem Mbewe, Głównym Ekonomistą WGI Domu Maklerskiego rozmawia Grzegorz Landowski.

### - Przyjechał Pan z Zambii do Polski na początku lat 80. i... został. Dlaczego wybrał Pan dla siebie akurat nasz kraj?

- Była to świadoma decyzja. Przyjechałem do Polski w 1983 r., czyli w czasach komunistycznych, które charakteryzowała „przyjaźń między narodami”. Po zdaniu matury w 1981 r. dostałem stypendium państwowe. Mogłem więc studiować za granicą. Do wyboru miałem trzy kraje: Polskę, Indie i ZSRR – obecną Rosję. Biorąc pod uwagę informacje prasowe, do jakich mieliśmy dostęp w Zambii o sytuacji w Polsce (podstawowym źródłem informacji o świecie w krajach afrykańskich są agencje światowe typu Reuters, Francuska AFP czy Niemiecka DPA oraz źródła wiadomości: BBC, *Deutsche Welle* czy *Voice of America*), nie miałem wątpliwości, że wybiorę Polskę. Było wówczas głośno o Solidarności i Lechu Wałęsie. Zdawałem sobie sprawę, że to kraj, który walczy o wolność. Propaganda zachodnia głosiła, że w krajach komunistycznych inwigilacja cudzoziemców trwa od momentu, gdy tylko wylądują na lotnisku... Polska to był mój świadomy, samodzielny wybór. Chciałem tu studiować.

### - Jak obecnie postrzega Pan Polskę i Polaków?

- Przez ostatnie 23 lata w Polsce wiele się zmieniło. Kiedy przyjechałem był to szary, zimny kraj, niezbyt przyjaźnie nastawiony do studentów zza granicy. Przypadki rasizmu były na porządku dziennym. Dziś Polska jest członkiem NATO i UE, należy do OECD – czyli grupy 30 najbardziej rozwiniętych krajów świata. Zima i rasizm jednak pozostały...

Niestety, Polacy nie podlegli w pełni transformacji i nadal dzielą się na „my” i „oni”. Doszło do polaryzacji społeczeństwa między bogatych i biednych, rządzących i podwładnych. Nadal pokutuje myślenie, że najbardziej przedsiębiorczy jest ten, kto oszukuje państwo. Zatem niepłacenie podatków nie jest naganne, wyłudzenia rent nie są naganne itd. Wiele z tych zachowań doprowadziło do utraty poczucia przynależności narodowej, co dziś ujawnia się w masowej emigracji młodzieży i osób wykształconych do innych krajów UE. Poszukują oni przestrzeni do samorealizacji, bo tego nie oferuje im Polska.

### - To smutna refleksja. Czy dziś nie żałuje Pan, że przed laty postanowił związać swoje losy z naszym krajem?

- Nie żałuję, ponieważ Polska dała mi szansę samorealizacji. Ludzie potrzebują szans, by pracować i zarabiać tyle, żeby

zrealizować własne marzenia i wychować dzieci. W tym kontekście rola rządu sprowadza się tylko do tego, by kreować dobre warunki dla samorealizacji swoich obywateli. W tym sensie Polska dokonała milowego kroku, czego nie mogę powiedzieć o mojej rodzinnej Zambii...

### - Z wykształcenia jest Pan inżynierem chemikiem. Doktorat robił Pan z ekonomii krajów rozwijających się. Dziś jest Pan ekspertem od makroekonomii i rynków finansowych. Ekonomia i chemia to jednak dość odległe dziedziny. Skąd ta zmiana?

- Po skończeniu inżynierii chemicznej na Politechnice Warszawskiej w 1991 r., ówczesny ambasador Zambii akredytowany do Polski, poradził mi podjęcie stu-

## Kim jest?

Dr Richard Mbewe jest głównym ekonomistą WGI Domu Maklerskiego w Warszawie, wykładowcą międzynarodowych stosunków gospodarczych i finansów międzynarodowych na uczelniach ekonomicznych. Aktywnie uczestniczy w polskim życiu gospodarczym, jeżdżąc po kraju i spotykając się z przedsiębiorcami i studentami. Jest współorganizatorem cyklu imprez Poland's Roadshow in Europe, mających na celu poprawę wizerunku Polski za granicą. Miliony telewidzów w Polsce znają go m.in. z programu Tadeusza Mosza „Plus Minus” w TVP 1.

diów doktoranckich, ale w dziedzinie, która może być kompatybilna z inżynierią chemiczną. Uważał, że robienie doktoratu z inżynierii chemicznej doprowadzi do tego, że jak na warunki afrykańskie będą bardzo wyspecjalizowany i może nie być dla mnie miejsca w gospodarce. To tak, jakby inwestować w technologie kosmiczne, podczas gdy kraje afrykańskie potrzebują żywności. W związku z tym wybrałem gospodarkę krajów rozwijających się, ponieważ właśnie taka ekonomia ma praktyczne zastosowanie w Afryce. Skończyłem też studia menedżerskie MBA w Polsce (kanadyjski MBA, CEMBA) przy SGH w Warszawie.

### - Przejdźmy więc do ekonomii... Sejm uchwalił budżet na rok 2006, z którego prawie nikt nie jest zadowolony. Jak Pan go ocenia?

- Budżet jest narzędziem do realizacji polityki gospodarczej państwa. Z kolei polityka gospodarcza to wszystkie czynności prowadzone przez rząd, mające na celu zwiększenie lub zmniejszenie aktywności gospodarczej podmiotów w kraju. Przez aktywność gospodarczą rozumiem zdolność podmiotów do zakupów i sprzedaży. Firmy i ludzie mogą dokonać zakupów tylko, gdy mają dostęp do pieniędzy. Największym problemem jest dzisiaj właśnie brak pieniędzy w gospodarce.

Budżet to lustrzane odbicie polityki gospodarczej prowadzonej przez rząd. W obecnej sytuacji Polski, gdy największym problemem społeczno-gospodarczym jest bezrobocie, budżet powinien być tak skonstruowany, aby wprowadzał pieniądze do gospodarki. Nie powinien przy tym wywołać negatywnych skutków, takich jak wzrost inflacji czy fiskalizmu. Obecnie jedynym sposobem na wprowadzenie pieniędzy do gospodarki jest obniżenie podatków. W ten sposób zwiększy się popyt konsumpcyjny, który z kolei wywoła wzrost inwestycji, w ten sposób kreując nowe miejsca pracy. W związku z tym uważam, że ten budżet nie jest dobry, bo nie jest prorozwojowy, tzn. nie przyczynia się do wzrostu gospodarczego. Pieniądze są konsumowane przez wzrost wydatków na opiekę społeczną lub na wydatki administracji państwowej. Pieniądzy brakuje zresztą nie tylko podmiotom, ale i samemu rządowi. Rząd pożycza pieniądze na rynku, zwłaszcza międzynarodowym. W związku z tym wzrasta zadłużenie państwa, które sięga dziś 450 mld złotych (z tego ok. 80 mld USD to zadłużenie zagraniczne). Koszty obsługi zadłużenia mogą w przyszłości utrudnić dalszy rozwój gospodarczy, szczególnie, jeśli weźmiemy pod uwagę tendencje demograficzne.

### - Rząd wciąż mówi, że złoty jest zbyt silny. Ostatnio premier powiedział nawet, że trzeba „osłabić” naszą walutę, żeby podnieść opłacalność eksportu. Jednocześnie jednak resort finansów np. emituje euroobligacje, a minister publicznie mówi, że pieniądze z ich emisji będą wymieniane na rynku walutowym na złotówki...

- Rzeczywiście złoty jest silny z kilku powodów: pozytywne opinie zagranicznych inwestorów portfelowych, członkostwo w UE, nieuchronna potrzeba spełnienia warunków Paktu Stabilizacji i Rozwoju oraz coraz to większe potrzeby budżetowe. Oznacza to, że jest w Polsce



popyt na pieniądze z zagranicy. Warunki makroekonomiczne nie mogą się radykalnie pogarszać dlatego, że Komisja Europejska będzie śledziła poczynania naszego kraju. Nie bez winy jest sam eksport, który stanowi siłę napędową wzrostu gospodarczego w Polsce (wzrost o 18,7 proc. w 2005 r.). Zwiększa to podaż walut zagranicznych na rynku krajowym, doprowadzając do umacniania złotego. W gospodarkach, w których ceny walut są ustalane na bazie mechanizmów rynkowych, eksport jest duży, a emisja obligacji zagranicznych zwiększona, nieuchronne jest umocnienie waluty krajowej. Z drugiej strony nie można powiedzieć, że eksport rośnie dlatego, że złoty jest słaby. Eksport rośnie, bo produkujemy towary o wysokiej jakości i przystępnych cenach, które są atrakcyjne dla konsumentów zagranicznych. Natomiast mocny złoty prowadzi do spadku opłacalności eksportu, szczególnie dla sektorów, których marże sięgają ok. 5 proc. Jest to niebezpieczne, ponieważ wahania złotego często przekraczają te poziomy. Dziś żałują ci przedsiębiorcy, którzy nie zabezpieczyli się przed ryzykiem kursowym lub mają wynegocjowane sztywne kontrakty – czyli takie, z których nie można wycofać się, nie płacąc wysokich kar lub nie można renegeować ceny dostawy.

**- Czy wzmacnianie złotego przy pomocy wypowiedzi ministrów pod koniec ub. roku miało, jak uważają niektórzy ekonomiści, prowadzić do obniżenia wartości długu zagranicznego Polski w stosunku do dochodu narodowego?**

- Można tak powiedzieć. Niewątpliwie mocny złoty jest dobry dla budżetu na koniec roku, kiedy trzeba płacić za obsługę zadłużenia zagranicznego. Tym bardziej, że mocny złoty oznacza większy PKB, wyrażony w walutach zagranicznych.

**- Rząd mówi, że złoty jest mocny, bo polska gospodarka jest w dobrej kondycji. Czy rzeczywiście jest aż tak dobrze?**

- Wartość złotego jest ustalana na bazie mechanizmów rynkowych, czyli popytu i podaży walut zagranicznych na rynku krajowym. W tej sytuacji, gdy ponad 80 proc. transakcji na rynku walutowym to transakcje spekulacyjne, trudno mówić o tym, że złoty jest mocny ze względu na dobrą kondycję gospodarki. Poza tym co się rozumie przez „dobrą kondycję gospodarki”? To, że wzrost PKB oscyluje w przedziale 1,5 - 5,0 proc. na przestrze-

ni ostatnich czterech lat? Czy to, że pewne dane makroekonomiczne utrzymują się na stałym poziomie – czyli stały poziom bezrobocia, niska inflacja, przy coraz wyższych wydatkach socjalnych?

**- Czy rząd powinien pomagać polskiemu eksporterom? Czy powinien naciskać na NBP w celu „osłabienia” złotówki?**

- Powinien pomagać umożliwiając krajowym podmiotom zaistnienie na rynkach zagranicznych, czyli chodzi o promocję eksportu. Polska potrzebuje EximBanku – banku, który finansuje handel zagraniczny. Po drugie, rząd powinien ułatwić prowadzenie działalności gospodarczej: mniej biurokracji, prostota w rozliczeniach z urzędami skarbowymi czy ZUS-em. Rząd powinien pomagać i doradzać firmom, jak uzyskać finansowanie z UE, powinna też zostać powołana instytucja, która by finansowała unijne projekty.

Naciski na NBP nawet w uzasadnionych przypadkach nie są mile widziane przez rynki oraz Komisję Europejską, ponieważ jest to jawna ingerencja w mechanizmy rynkowe. Raczej polityka fiskalna i monetarna powinna być dopasowane. Kiedy pojawia się groźba inflacji, NBP podwyższa stopy procentowe, a kiedy groźba ta zanika obniża je, aby wspierać wzrost gospodarczy i walkę z bezrobociem.

**- Mimo mocnego złotego eksport rośnie. Jeżeli jednak przyjrzymy się**

**jego strukturze, to okaże się, że eksportują zarówno polskie firmy, jak i spółki – córki wielkich międzynarodowych koncernów, które zajmują się w Polsce przerobem towarów z powodu niższych kosztów pracy. One także sprzedają swoje produkty za granicę – często swoim firmom – matkom, albo bezpośrednio ich klientom i ta sprzedaż również wchodzi do statystyk eksportu, choć jest to eksport nierynkowy. Czy w takim razie statystyki świadczące o ciągłym wzroście polskiego eksportu są prawdziwe?**

- Ma pan rację. Problemem jest tutaj klasyfikacja i statystyki. Głębsza analiza polskiego eksportu pokazuje następujące mankamenty: większość eksportu jest bardzo silnie powiązana z importem. To z kolei oznacza, że większość nakładów jest sprowadzana z zagranicy, a zatem krajowe podmioty nie są dostawcami tego eksportu. Po drugie, eksport ten pochodzi od zagranicznych firm, działających na rynku krajowym, i ma na celu wykorzystanie naszych atutów, takich jak niskie koszty produkcji. Polska nie dostarcza wiele wartości dodanej. Krajowe podmioty eksportują tanią siłę roboczą, żywność lub meble czy unikatowe produkty, jak np. jachty. Niestety, są to produkty silnie powiązane z koniunkturą w krajach docelowych lub ze spełnieniem standardów jakościowych czy sani-

**Richard Mbewe: - Największym problemem w Polsce jest brak pieniędzy w gospodarce. Obecnie jedynym sposobem na wprowadzenie pieniędzy do gospodarki jest obniżenie podatków.**



tarno-epidemiologicznych. Problem polega na tym, że w Polsce koncentrujemy się na wykorzystaniu przewagi konkurencyjnej, jaką stanowią tania siła robocza i lokalizacja. W obecnej chwili jest to rozsądne. Trzeba jednak pamiętać, że konkurencja nie śpi, w szczególności ta z Chin czy Indii. Dlatego Polska powinna zmienić profil gospodarczy z tego, który dostarcza tanią siłę roboczą, półprodukty lub surowce na taki, które dostarcza produkty finalne i usługi. Wymaga to inwestowania w badania i rozwój oraz skrócenia drogi od pomysłu do przemysłu, zatem na zwiększeniu współpracy między centrami badawczymi a biznesem, aby promować nowe produkty.

**- Polscy eksporterzy narzekają na mocnego złotego, a bardziej na niestabilny kurs walutowy, który nie pozwala dostosować się firmom do zmian na rynku. Złoty od początku roku wciąż się umacniał, ostatnio (po uchwaleniu budżetu) zaczął się osłabiać w związku z zapowiedziami o możliwości wcześniejszych wyborów. Jak Pan prognozuje zmiany kursu złotego na najbliższe miesiące?**

- Złoty pozostanie mocny, w szczególności z racji zbliżania się członkostwa

naszego kraju w strefie euro oraz zwiększonych możliwości zaciągania pożyczek z zagranicy. Wywalczone w Brukseli przez premiera Marcinkiewicza 60 mld euro dla Polski może doprowadzić do dalszego umocnienia złotego, w zależności od tego, jak te pieniądze będą zamieniane na złotówki. Jak zawsze na rynku walutowym będą lokalne wahania, spowodowane czynnikami doraźnymi, a polityka będzie tym czynnikiem, który dostarczy wielu takich okazji. Dlatego przedsiębiorcy powinni zabezpieczać się przed ewentualnymi wahaniami kursowymi, do których dojdzie w przyszłości.

**- Wiadomo już, że wejdziemy do strefy euro. Czy jednak powinniśmy się z tym spieszyć? Przedsiębiorcy się z tym nie palą, obawiając się wzrostu kosztów, a zwykli ludzie boją się wzrostu cen. Z drugiej strony są kraje, które radzą sobie bez euro...**

- Decyzja o tym, czy wejść do strefy euro czy nie, już zapadła. Dyskusyjny jest tylko termin – traktat dotyczący przystąpienia Polski do UE nie nakłada ograniczeń czasowych. Uważam, że wejście do strefy euro powinno być poprzedzone gruntownym przygotowaniem społeczeństwa na szok gospodarczy, wywoła-

ny m.in: wzrostem cen produktów, utratą kontroli nad polityką monetarną oraz związaną z tym asymetrią gospodarczą. Dobrze byłoby, żeby Polska weszła do strefy euro, kiedy będziemy notować wysoki wzrost gospodarczej, aby zamortyzować szoki cenowe.

Przykłady krajów, takich jak Dania, Wielka Brytania, Szwecja, które zostały poza strefą euro i notują wysoki wzrost gospodarczy potwierdzają teorię, że utrata kontroli nad polityką monetarną ma daleko idące skutki. Nie można stosować jednolitej stopy procentowej dla różnych gospodarek, w różnych fazach cyklu koniunkturalnego. Nawet obecnie w strefie euro mamy kraje (Niemcy, Włochy czy Francja), które potrzebują niskich stóp procentowych, aby wywołać wzrost gospodarczy. Hiszpania i Irlandia notują taki wzrost i im potrzebne są wysokie stopy, aby nie doprowadzić do wzrostu inflacji. Władze polskie muszą zdawać sobie sprawę z tego, że przyjdzie im się uporać z tym problemem.

**- Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał:**

**Grzegorz Landowski**

**Zdjęcia: Maciej Kosycarz/KFP**



W styczniu 2006 r. dr Richard Mbewe na zaproszenie prezesa Gdańskiego Klubu Biznesu Piotra Soyki spotkał się z przedstawicielami wyższych uczelni i największych firm Pomorza.

# Złoty się buja...

Nowy Rok przyniósł dwie niespodzianki. Na rynku globalnym po roku umacniania się dolara w stosunku do euro od połowy listopada można zaobserwować tendencję odwrotną. W Polsce natomiast zamiast roku powyborczego mamy ewentualność kolejnego roku wyborczego.

Złoty po raz kolejny w ostatnich miesiącach wykazuje swoją odporność na polskich polityków. Pomimo „chocholego tańca”, który trwa w polityce, od początku grudnia utrzymuje się on na poziomie 3,85 zł za euro, umacniając się nawet w pierwszym tygodniu nowego roku do 3,75 zł za euro. Widać też, że większe znaczenie dla inwestujących w polskie aktywa ma stan amerykańskiej gospodarki w porównaniu do europejskiej, niż informacja, jak nazywają się politycy zasiadający w polskim parlamencie. Pomimo wielkiej kłótni wokół budżetu na 2006 r. i groźby powtórnych wyborów, złotówka umacniała się do dolara dochodząc nawet do poziomu 3,10 zł. Po jego uchwaleniu, w związku z obawą przed rozpisaniem nowych wyborów i z zamieszaniem wokół tzw. paktu stabilizacyjnego złoty się osłabił. Zdaniem analityków Warszawskiej Grupy Inwestycyjnej, niepewność polityczna będzie bujała złotym. Jeśli sytuacja polityczna się nie wyklaruje, bardzo prawdopodobnym scenariuszem dla polskiej waluty jest względna stabilizacja wobec euro w przedziale 3,80-3,87. Z kolei kurs USD/PLN może silniej reagować na ruchy eurodolara na rynku międzynarodowym.

Od początku grudnia do połowy stycznia złoty umocnił się także w stosunku do funta brytyjskiego – z 5,70 zł do 5,60 zł, korony norweskiej – z 0,49 zł do 0,47 zł i chińskiego yuana – z 0,41 zł do 0,39 zł. Utrzymał się natomiast kurs japońskiego jena i koreańskiego wona, w którego przypadku można nawet obserwować niewielką tendencję spadkową złotówki.

Informacjami, które mogą mieć w najbliższej przyszłości wpływ na kurs naszej waluty, są także dane statystyczne dotyczące polskiej gospodarki. Na początku stycznia Narodowy Bank Polski podał informacje o listopadowym deficycie handlowym. Okazał się on wyższy od prognoz i wyniósł 368 mln euro. Wzrost importu może oznaczać, że rośnie popyt krajowy, co może pociągnąć za sobą wzrost wartości innych walut w stosunku do złotówki.

Umacnianie złotego może zostać też ograniczone ze względu na powszechną krytykę stosowanej w 2005 roku polityki zarządzania długiem, która wiązała się m.in. ze sprzedażą walut na rynku międzybankowym, co pociągało za sobą wzrost zapotrzebowania na złotówki. Cezary Mech, wiceminister finansów poinformował, że w grudniu wymieniono waluty o wartości 1,09 mld zł, co w całym 2005 roku dało już 6,16 mld zł. Z zapowiedzi polityków wynika, że w tym roku resort finan-



sów będzie bardziej ostrożnie podchodzić do operacji wymiany środków na rynku międzybankowym.

## Norwegia ukarana za Rosję?

Na rynku międzynarodowym najważniejszą tendencją, która daje się zaobserwować w pierwszych dniach 2006 roku, jest kontynuacja zapoczątkowanego pod koniec listopada 2005r. trendu osłabiania się dolara. Wśród analizowanych walut dolar umocnił się jedynie do korony norweskiej. Może się to wiązać z wojną energetyczną, jaką rozpoczęła na początku roku Rosja odcinając dostawy gazu dla Ukrainy, a przy okazji poważnie ograniczając dostawy do całej Europy. Działania te uświadomiły odbiorcom gazu, że należy jak najbardziej dywersyfikować źródła zakupu tego surowca. Konsekwencje, jakie może to mieć dla głównych dostawców gazu do Europy, zauważył Chakib Khelil, minister energii i górnictwa Algierii, który stwierdził, że skutkiem sporu między Rosją i Ukrainą w sprawie ceny gazu będzie przyjęcie przez europejskie państwa polityki dywersyfikacji źródeł gazu, co może spowodować znaczny spadek udziału w rynku ich obecnych dostawców, takich jak Algieria czy Norwegia. Jako potencjalnych nowych dostawców gazu w postaci skroplonej (LNG) do Europy wymienił Egipt, Katar i Nigerię, które nie uzależniają odbiorców poprzez rurociągi.

Należy jednak przypuszczać, że osłabienie korony to chwilowa tendencja. Rząd norweski jest coraz bliższy podjęcia decyzji o rozpoczęciu eksploatacji podwodnych złóż ropy naftowej i gazu nazywanych Goliat. Zaraz po odkryciu zasoby tego pola oceniano na 100 mln baryłek ropy. Obecnie mówi się już o 250 milionach. Wielu specjalistów twierdzi, że to jest tylko początek odkryć. Według nich, Goliat oraz otaczające go wody mogą stać się największym naftowym i gazowym zagłębiem Europy.

## Dolar słabnie także politycznie

Na osłabianie dolara mają wpływ czynniki polityczne – takie jak np. coraz większe zagrożenie atomowe ze strony Iranu, czy nowa taśma z nagraniem odezwy Osamy bin Ladena – oraz ekonomiczne – gorsza od oczekiwanej sprzedaż detaliczna w USA i większy wzrost inflacji. Elementem, który niekorzystnie wpływa na kurs dolara i łączy w sobie politykę i ekonomię jest możliwość dywersyfikacji przez niektóre kraje dolarowych rezerw. Możliwość taką zapowiedział John Snow, amerykański sekretarz skarbu. Zaprzeczyła temu Japonia, ale nie wiadomo jak zachowają się Chiny, które zapowiadały już, że zamierzają „zoptymalizować” strukturę swoich aktywów. Możliwe jest, że odbywać się to będzie poprzez zmniejszenie zakupów amerykańskich papierów skarbowych, co oczywiście oznaczałoby mniejsze zapotrzebowanie na dolara a więc i jego niższą cenę.

## Won za silny

Walutą, która do wszystkich omawianych umocniła się – najmniej w stosunku do złotego – jest koreański won. Wpływ na to ma pięcioprocentowy wzrost produkcji przemysłowej Korei Południowej w listopadzie 2005 r. To największa zwyż-



ka od sześciu lat. Wzrost produkcji okazał się aż pięciokrotnie wyższy od oczekiwanego przez ekonomistów. Poprawa wyniku jest odbiciem rosnącego popytu krajowego i zagranicznego na produkty południowokoreańskiego przemysłu motoryzacyjnego i półprzewodnikowego.

Przesłanki ekonomiczne nie są jednak jedynym powodem wzrostów wartości wona. Rząd Korei sądzi, że umocnienie wywołali spekulanci. Kwon Tae Shin, wiceminister finansów, zapowiedział, że rząd podejmie wszelkie kroki, aby nie dopuścić do spowolnienia wzrostu gospodarczego po tym, gdy won osiągnął największą wartość od ośmiu lat. Chcąc przeciwdziałać dalszej aprecjacji waluty, rząd zdecydował o podwyższeniu granicy dopuszczalnych inwestycji zagranicznych i o zniesieniu jej do końca roku. Rząd powoła także specjalny zespół, który zajmie się ukróceniem spekulacji wonem. Bank Korei i regulator rynku finansowego mają obserwować rynek w poszukiwaniu budzących wątpliwości operacji walutowych.

### Chiny sprzedają jeszcze więcej

Państwem, które nie musi obawiać się nadmiernego wzrostu wartości swojej waluty pomimo bardzo dobrych wyników gospodarki, są Chiny. Rząd w Pekinie stosuje ograniczenia kursowe w wymianie walut, dzięki którym yuan pozostaje niedowartościowany, co sztucznie obniża cenę wyrobów chińskich na innych rynkach, nakręcając chiński eksport. Dzięki temu Państwo Środka osiągnęło w ubiegłym roku w wymianie handlowej z resztą świata 101,88 mld USD nadwyżki, ponad trzykrotnie więcej niż w 2004 r. Eksport wzrósł o 28,4 proc. - do 762 mld USD, a import zwiększył się o 17,6 proc. - do 660 mld USD.

Wyniki takie nie cieszą partnerów handlowych Chin – przede wszystkim USA - którzy od dawna naciskają na zniesienie ograniczeń walutowych. Uprzedzając przewidywane żądania, rząd chiński opublikował najnowsze prognozy na temat rozwoju handlu i gospodarki, zapowiadające wyraźne zwolnienie tempa wzrostu eksportu w roku bieżącym, m.in. w wyniku rosnących cen ropy naftowej. Raport zapowiada na ten rok wzrost eksportu o około 15 procent, przy jednoczesnym wzroście importu o około 18 procent.

W kontekście ograniczeń walutowych stosowanych przez Chiny, gróźb w stosunku do spekulantów padających w Korei i gospodarki wykorzystywanej do polityki przez Rosję dosyć dziwnie zabrzmiało wezwanie przywódców tych krajów oraz Japonii i USA do przełamania trwającego od dwóch lat impasu w rozmowach na temat liberalizacji handlu w ramach Światowej Organizacji Handlu (WTO). Uczestnicy forum Współpracy Gospodarczej Azji i Pacyfiku (APEC) uznali, że najpoważniejszą przeszkodą do pełnej liberalizacji są subsydia dla europejskich producentów rolnych. Jest to ciekawy przykład na to, jak polityczne wypowiedzi – nie tylko lokalnie w Polsce, ale i globalnie – oderwane są od rzeczywistości ekonomicznej.

**Maciej Goniszewski**



Promy przewożą coraz więcej TIR-ów

# Przewoźnicy inwestują

Fot. Adam Wozniczka



Unity Line wprowadziła do eksploatacji Gryfa.



Wawel to nowy nabytek Polferriesu.



Stena Baltica należąca do Steny Line miała w 2005 roku pechowy wypadek...

Rok 2005 dla wszystkich armatorów promowych utrzymujących całoroczne połączenia promowe ze Skandynawią (Polferries, Stena Line, Unity Line) stał pod znakiem nowych inwestycji.

Ich zadaniem miało być sprostanie wciąż rosnącemu zapotrzebowaniu na transport towarów, jak i pasażerów pomiędzy Polską a portami Skandynawii po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej.

## Polferries na fali

Pierwszy z armatorów, Polferries już w lutym 2005 roku wprowadził na linię Świnoujście – Ystad zakupiony od Greków prom *Wawel* (ex. *Alkmini A*, szerzej znany jako PO *Canterbury*). Jego wpro-

wadzenie, jak zapowiada prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Jan Warchoł, to część programu mającego dostosować flotę armatora do jego potrzeb. Wawel posiada zarówno większy car-deck, jak i bardziej pojemną część hotelową w stosunku do „małej” przy nim *Silesii*, która wraz z promem towarowym *Kableberg* była wykorzystywana do obsługi połączenia z Ystad.

Wprowadzenie większego promu dało zamierzone efekty. Już od pierwszego rejsu (15 lutego 2005 roku) ilość przewożonych TIR-ów zaczęła sukcesywnie wzrastać, aby zamknąć rok 10 proc. wzrostem na linii do Ystad w stosunku do 2004 roku. Pozostałe wyniki (wzrost w przewozach pasażerskich, jak i towarowych – patrz tabela) osiągnięte przez kołobrzesckiego armatora mogą napawać optymizmem - jego sytuacja finansowa powinna pozwolić na realizację zakładanych planów. Z pewnością na tak dobre efekty miało wpływ dwukrotne zawinięcie wypełnionego turystami pro-

## Udział armatorów w przewozach Polska - Skandynawia w latach 2003-2005 - dane wstępne

OPERATOR	2004			2005			DYNAMIKA 2005/2004		
	Pasażerowie	Sam. osob.	Sam. ciężar.	Pasażerowie	Sam. osob.	Sam. ciężar.	Pasażerowie	Sam. osob.	Sam. ciężar.
POLFERRIES	387 696	78 021	40 610	443 306	107 150	42 257	114,3%	137,3%	104,1%
UNITY LINE	237 632	51 461	98 938	250 059	57 443	121 683	105,2%	111,6%	123,0%
STENA LINE	420 869	61 447	62 159	361740	66592	72867	86,0%	108,4%	117,2%
<b>OGÓŁEM</b>	<b>1 046 197</b>	<b>190 929</b>	<b>201 707</b>	<b>1 055 105</b>	<b>231 185</b>	<b>236 807</b>	<b>100,9%</b>	<b>121,1%</b>	<b>117,4%</b>

mu *Scandinavia* do Visby na wyspie Gotlandia, co można uznać za pewnego rodzaju hit turystyczny sezonu 2005.

### Inwestycje Steny Line

Kolejny armator to Stena Line, która obchodziła w minionym roku 10-lecie połączenia Gdynia – Karlskrona. Ostatnie półtora roku obfitowało w inwestycje w tonaż, jak też w infrastrukturę. Został wybudowany dodatkowy budynek terminalu w Gdyni wraz z rękawem pasażerskim oraz rampa do jednoczesnego załadunku obydwu pokładów samochodowych (dolnego i górnego). Powyższych inwestycji dokonał Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Po stronie armatora możemy dopisać wprowadzenie w 2004 roku promu *Stena Nordica* (w zamian za mniejszego *Travellera*) oraz dużą przebudowę promu *Stena Baltica* (najdroższą, jeśli chodzi o koncern Stena Line). W jej wyniku prom zyskał nowe przestrzenie ładunkowe (kosztem zmniejszenia ilości miejsc pasażerskich) oraz możliwość obsługi przez nowe rampy załadunkowe w Gdyni i Karlskronie.

Gdy zerkniemy na uzyskane w 2005 roku wyniki, od razu widać, że kilkumiesięczna nieobecność *Steny Baltici* poskutkowała znacznym spadkiem przewozów pasażerskich. Winy takiej sytuacji możemy także dopatrywać się w kolizji, której prom uległ podczas wchodzenia do portu w Gdyni, w efekcie czego był przez pewien czas wyłączony z eksploatacji. Mimo to, w przewozach samochodów osobowych i ciężarowych zanotowano wzrosty. Ponieważ w przypadku tego armatora często popyt przerasta podaż (wiedząc o tym wszyscy podróżujący ze Steną, a szczególnie pasażerowie w okresie wakacyjnym), armator zapowiada poszukiwania większej jednostki, która pomogłaby w rozładowaniu tego „korka”.

### Unity Line szuka promu

Trzecim armatorem jest Unity Line. W roku 2005 minęło dokładnie 10 lat, odkąd prom *Polonia* został wprowadzony do obsługi połączenia Świnoujście – Ystad. Innym, znacznie ważniejszym wydarzeniem z punktu widzenia przewoźców, było wprowadzenie do eksploatacji zbudowanego w 1990 roku promu *Gryf* (ex. *Kaptain Burbanettin Isim*).

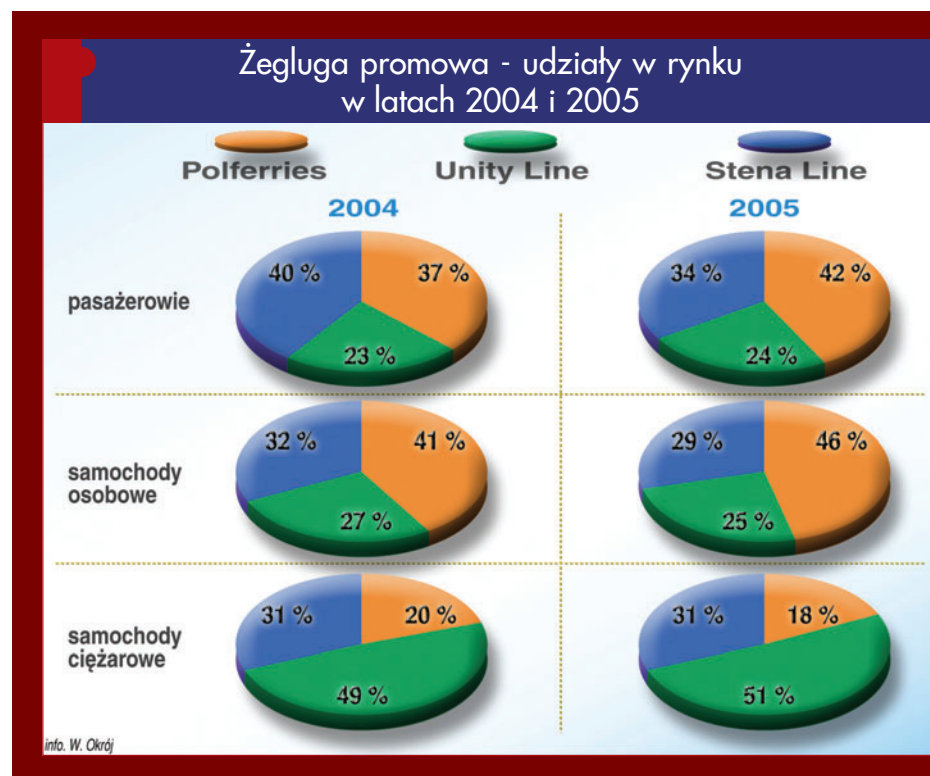
Dodatkowa jednostka znacznie powiększyła możliwości przewoźców, jakie oferuje dysponująca czterema jednostka-

mi Unity Line. Jak dowiadujemy się od armatora, nie ustają poszukiwania kolejnych promów (pojawily się nieformalne doniesienia o szukaniu jednostki bliźniaczej do *Gryfa*), których wprowadzanie miałyby zaspokoić stale rosnący z roku na rok popyt na przewozy promowe do Ystad. Z punktu widzenia kierowcy TIR-a oferta Unity Line stała się pełniejsza, ponieważ co kilka godzin może on złapać prom do/ze Skandynawii. Odwzoroowanie tego można znaleźć w wynikach za 2005 rok, gdy liczba przewiezionych przez Unity Line TIR-ów wzrosła w porównaniu z poprzednim rokiem o ponad 23 proc., zyskując w ten sposób dodatkowe 2 proc. całego rynku.

Podsumowując - rynek przewozów pasażerskich zmienił się w stosunku do 2004 roku o niecały procent. Przewiezionych zostało 1 mln 55 tys. pasażerów. Znaczące wzrosty zanotowano w przewozach samochodów osobowych i cięż-

mi szwedzką, duńską i mocną złotówką) nie możemy być pewni przewozów pasażerskich - z dwóch powodów. Jednym z nich są notujące z roku na rok prawie 100-proc. wzrosty przewozów tanie linie lotnicze. Ostatnio pojawiły się liczne oferty lotnicze na połączenia ze stolicami krajów północy - Oslo i Sztokholmem. Tani przewoźnicy mogą też zacząć konkurować ze sobą na tych samych trasach.

Innym czynnikiem mogącym wpłynąć na przewozy pasażerskie i przewozy samochodów osobowych są połączenia z południową Szwecją z niemieckich portów Sassnitz i Rostock. Faktami przemawiającymi za takim rozwiązaniem są korzystne ceny (szczególnie oferty: samochód + 9 osób) oraz lepszy układ komunikacyjny (szczególnie dla osób z południowo-zachodniej części kraju, które mogą skorzystać z doskonale rozwiniętej sieci autostrad naszego zachodniego sąsiedzi).



żarowych, odpowiednio 0 210 i 17 proc. w odniesieniu do roku 2004.

### Co w 2006 roku?

Na pewno możemy się spodziewać wzrostu w przewozach samochodów ciężarowych, co będzie argumentem przemawiającym za nowymi inwestycjami w tonaż. Mimo stale rosnącej atrakcyjności Skandynawii jako miejsca wypoczynku (związane jest to między innymi z tanimi korona-

W tabelach i na wykresach prezentujemy dane odnoszące się do połączeń z portami Skandynawii, czyli obejmujące także połączenie z Kopenhagą, sezonowe Polferries z wyspą Bornholm, a nie tylko połączenia ze Szwecją. Dane te mają charakter wstępny, a powstały w wyniku współpracy omawianych armatorów, której celem jest ocena faktycznej wielkości rynku.

**Jakub Bogucki**

## Tajniki dzieł marynistów (2)

Władysław Jarocki (1879-1965),  
Chłopiec kaszubski z okręcikiem, 1924,  
ze zbiorów Centralnego Muzeum  
Morskiego w Gdańsku.

# Promocja *Polski morskiej*



Gdy w 1918 roku Polska odzyskała niepodległość, trzeba było od podstaw zbudować państwo. Ziemie wchodzące w skład Rzeczypospolitej przez ponad 100 lat wcielone były do trzech odrębnych organizmów państwowych i samo połączenie ich w całość wymagało tytanicznego wysiłku. A przecież na wysiłek ten zdobyć się miał kraj, który musiał wywalczyć swoje granice, wypracować ustrój i zapewnić przetrwanie wśród sąsiadów, uznających jego odrodzenie za chwilowy kaprys historii.

Do ważnych zagadnień należało odzyskanie dostępu do morza. Postanowienia paryskie przyznawały Polsce fragment wybrzeża bez Gdańska. Tym większej energii i wysiłku wymagało ustanowienie polskiej suwerenności na morzu i zapewnienie, by dostęp do niego nie był jedynie nominalny. Już w pierwszych tygodniach istnienia państwa Naczelnik Józef Piłsudski dekretem z 28 listopada 1918 ustanowił Polską Marynarkę Wojenną. Wkrótce w Tczewie powstała Szkoła Morska, a w Gdyni rozpoczęto budowę portu morskiego pozostającego całkowicie pod polską kontrolą. Tym działaniom towarzyszyła, jakbyśmy to dziś powiedzieli, społeczna kampania informacyjna. W promowanie idei Polski morskiej na bezprecedensową skalę włączyły się także środowiska artystyczne. Zwłaszcza malarze w całym okresie międzywojennym uczynili polskie morze i Pomorze jednym ze stałych motywów swojej twórczości.

### Zaślubiny z morzem

Spektakularnym wydarzeniem podkreślającym tę ideę, były zaślubiny Polski z morzem 10 lutego 1920 w Pucku. Przy tej okazji powstała akwarela autor-

stwa samego **Juliana Fałata**, dedykowana generałowi Hallerowi. W charakterystycznej dla siebie szkicowej manierze malarz przedstawił przejażdżkę po morzu, jaką odbył gen. Haller. Kompozycja przedstawia widok na rozległą plażę, na której, tuż przy brzegu widać tłum widzów obserwujących płynące w niewielkim oddaleniu łodzie. Na jednej z nich wyraźnie widać białą-czerwoną banderę. Podpis u dołu głosi: „*Szkic ten namalowany w czasie pierwszej wycieczki Generała Hallera na Polskie Morze na miłą pamiątkę ofiaruje Generałowi Hallerowi 11 lutego 1920 J. Fałat*”.

Inny artysta biorący udział w tym wydarzeniu, **Henryk Uziembło** (1879-1949), który uczestniczył w zaślubinach jako porucznik wojska polskiego, przyjął odmienną konwencję. Z kronikarską dokładnością przedstawił gen. Hallera w orszaku towarzyszących mu żołnierzy i marynarzy, z przedstawicielem kaszubskich rybaków u boku. Centralnym punktem kompozycji jest rozwiana bandera polskiej Marynarki Wojennej. Artysta studiował w krakowskiej ASP, z Krakowem związany też był później zawodowo. Mimo to, jedną z głównych dziedzin jego twórczości pozostała marynistyka. Dwie jego wystawy indywidualne – w 1925 i 1938

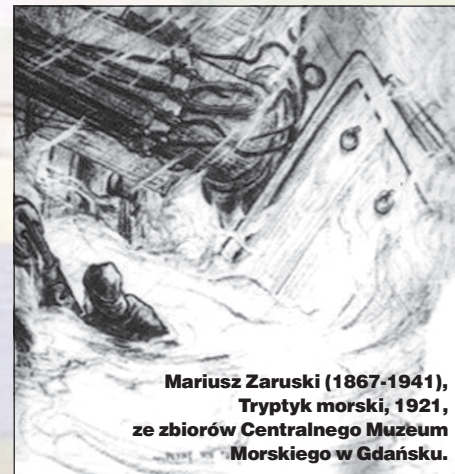
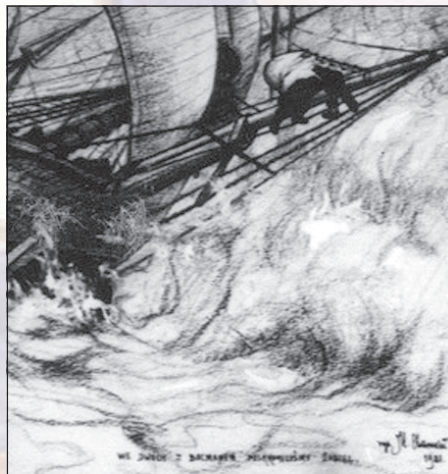
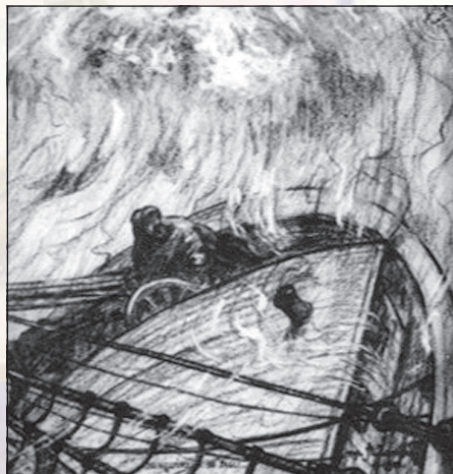
– poświęcone były tylko tej tematyce. W roku 1938 odznaczony został złotym medalem Ligi Morskiej i Kolonialnej za prace marynistsyczne.

### Pierścień generała

Wcześniej pisaliśmy w „Naszym MORZU” o obrazach **Mariana Mokwy** (1889-1987) i jego zaangażowaniu w promowanie idei Polski morskiej. W „Rozmowach z Mokwą” Krzysztofa Wójcickiego znalazło się osobiste wspomnienie artysty z uroczystości zaślubin, dotyczące chwili, gdy gen. Haller rzucił w morze jeden z dwóch pierścieni, otrzymanych od Polaków z ziemi gdańskiej: „pamiętam, że za pierścieniem rzuciło się kilku rybaków... - *Czemuście go nie schwycili?* – spytał wesoło generał. - *Będziemy go jeszcze mieli. W Szczecinie – odrzekli rybacy.*” Zaangażowanie Mokwy w sprawy morskie znalazło wyraz w cyklu obrazów historycznych „Apoteoza Polski Morskiej”, jak też tworzeniu podwalin pod rodzime malarstwo marynistsyczne. Niewątpliwym jest jego dorobek w zakresie wypracowywania swoistego kanonu rozwiązań kompozycyjnych stosowanych przy malowaniu wybrzeża morskiego. Widoki plaż z łodziami na brzegu i widoki klifu orłowskiego, do których wszyscy przywykliśmy, to właśnie jego pomysły. Także kolorystyka prac tego malarza – wyrafinowana, a zarazem oszczędna - jest wyjątkowa i nie znajduje godnych naśladowców.

### Tryptyk Zaruskiego

Wymieniając artystów zaangażowanych w promocję idei Polski morskiej, warto wspomnieć **gen. Mariusza Zaruskiego**. Artystyczny epizod jego bogatego życiorysu należy do mniej znanych.



**Mariusz Zaruski (1867-1941),  
Tryptyk morski, 1921,  
ze zbiorów Centralnego Muzeum  
Morskiego w Gdańsku.**

Fot. M. Bracki

Urodzony na Podolu w 1867 r., studiował początkowo na Uniwersytecie odeskim. Zesłany na Sybir za działalność patriotyczną, w Archangielsku zdobył wykształcenie nawigatora. Wkrótce przeniósł się do Krakowa, gdzie w latach 1901-06 studiował w Akademii Sztuk Pięknych, m.in. u **Juliana Fałata**, **Leona Wyczółkowskiego** i **Stanisława Wyspiańskiego**. Równocześnie zajął się taternictwem. W roku 1923 w stopniu gen. brygady został adiutantem prezydenta RP. W 1926 przeszedł w stan spoczynku i poświęcił się działalności w zakresie wychowania morskiego. W latach 1935-39 dowodził szkolnym jachtem ZHP szkunerem *Zawisza Czarny*. Jako artysta zostawił po

sobie studia portretowe chłopów z krakowskiego, a także prace stanowiące reminiscencje archangielskiej przygody z morzem, jak „Tryptyk morski” z 1921 roku. Sprawnie zrealizowany, komiksowy niemal w swoim dynamizmie i precyzji z pozoru przypadkowo wybranych kadrów, dowodzi, że obok biegłości warsztatowej Zaruski jako artysta obdarzony był wyczuciem dramaturgii przedstawianych sytuacji.

### Kaszubska sielanka

W omawianym czasie kontynuowano tak modny w okresie Młodej Polski wątek ludowy. Jak gdyby w opozycji do pozytywizmu, podkreślającego głównie ciężkie

położenie chłopów, artyści młodopolscy dostrzegali w polskiej wsi przede wszystkim źródło prostych prawd i życia według zdrowych, dyktowanych przez naturę zasad. Rezultatem był nieco wyidealizowany obraz życia wsi, zwrócony w kierunku folkloru. Kontynuatką tego nurtu była **Zofia Stryjeńska** (1894-1976). Jej obraz „Kaszubskie stroje ludowe”, namalowany w latach 30., przedstawia mocno umowny przekrój wiejskiej chaty, stanowiący rodzaj oprawy dla swoistego tryptyku z życia kaszubskich rybaków. Charakteryzuje go daleko idąca stylizacja, odwołująca się do malarstwa na szkle bądź ludowych wycinanek, świadomie mająca w pogardzie zasady perspektywy, za to świeża i pełna wdzięku. Szczególnie ujmująca jest część środkowa, gdzie rybak wyciąga z wody sieć pełną ryb.

### Realizm i rybacy

Zwolennikiem spojrzenia bardziej realistycznego był **Władysław Jarocki** (1879-1965), wykształcony w Krakowie pod okiem **Leona Wyczółkowskiego**.

Fot. M. Brucki



**Julian Fałat (1853-1929), General Haller nad morzem, 1920, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.**



**Henryk Uziembło (1879-1949), Zaślubiny Polski z morzem, 1920, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.**

Fot. M. Brucki

Fot. M. Bracki



Zofia Stryjeńska (1894-1976), *Stroje ludowe kaszubskie, lata 1930., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.*

W latach 1922-26 Jarocki spędzał wakacje we wsi Tupadły pod Rozewiem. Powstał tam cykl akwareli poświęconych codzienności rybaków kaszubskich. Jedną z nich przedstawia dwoje rybaków trzymających sieć. Za nimi widać kuter rybacki. Realizm obrazu zamyka się w skromnych strojach postaci i ciekawym wątku obyczajowym, eksponującym pracę kaszubskich kobiet i ich wkład w utrzymanie rodzinnego przedsiębiorstwa. Inna akwarela przedstawia chłopca z zabawką - modelem żaglowca. Tego typu morskie zabawki były wówczas bardzo popularne, choć rzadko nabywano je w sklepach. Najczęściej robili albo je rodzice albo same dzieci. Warto zaznaczyć, że jest to temat niezwykle rzadko spotykany w malarstwie. **Władysław Jarocki** chętnie posługiwał się techniką akwarelową, raz stosując swobodnie rozlaną plamę barwną, innym razem poddając akwarelę reżimowi charakterystycznemu bardziej dla malarstwa olejnego, dbając o precyzyjny rysunek i modelunek, budując zarazem płaszczyznę obrazu z przenikających się, modulowanych tonalnie smug koloru.

### Sztuka pejzażu

Ważne miejsce w twórczości polskich artystów okresu międzywojennego zajmowały czyste pejzaże morskie. Jako temat z natury rzeczy pozbawiony sztafażu, wy-

magwały od malarzy umiejętności potrzebnych, by zainteresować widzów bogactwem samej materii malarskiej. Przeważnie powstawały one podczas wakacyjnych wizyt nad polskim morzem, przez co zyskiwały walor - jak dziś byśmy powiedzieli - „promocyjny”. Obok treści czysto malarskich i urody pejzażu, przypominały o odzyskanym dostępie do morza.

Interesujące przykłady można znaleźć w twórczości **Włodzimierza Nałęcza** (1865-1946). Temat morza odgrywał zresztą ważną rolę w życiu tego artysty. Uczestniczył on bowiem w założeniu Ligi Żeglugi Polskiej (późniejszej Ligi Morskiej i Rzecznej). W 1920 założył Koło Marynistów Polskich, któremu długie lata prezesował. W tym samym czasie zbudował pracownię w Lisim Jarze, gdzie od 1921 prowadził malarskie warsztaty marynistyczne. Pejzaże stamtąd malowali m.in. **Henryk Uziębło** i **Wojciech Weiss** (1875-1950). Ten ostatni na jednym z obrazów swobodnie rozrzuconymi plamami śmiałych, soczystych barw buduje radosny, słoneczny pejzaż morski. Reminiscencje z pobytów nad polskim morzem zostawił także inny kolorysta, **Jan Rubczak** (1884-1942).

Bałtyk znalazł się - obok krajobrazów tatrańskich - w centrum zainteresowania wychowanków Nestora polskich pejzażystów, **Jana Stanisławskiego**. **Stanisław Kamocki** (1875-1944) chętnie

przedstawiał malownicze miasteczka i porty rybackie jak Hel i Puck. **Stefan Filipkiewicz** (1879-1944) tworzył słoneczne widoki plaży w Jastrzębiej Górze, gdzie spędzał wakacje. Jeden z nich, namalowany ok. 1930 r., przedstawia widok na plażę z wysokiego brzegu, którego fragment widoczny jest w lewym, dolnym rogu. Bardziej od szczegółów liczy się samo wrażenie - owa atmosfera letniego dnia, umiejętnie oddana dzięki wysmakowanej gamie barwnej, rozproszonemu, łagodnemu światłu i miękkie-mu modelunkowi. Uważne oko obserwatora dostrzeże jednak również szczegóły: siedzących w koszach i na kocach, bądź spacerujących brzegiem plażowiczów, wyciągnięty na piasek kajak, statek i dwa jachty w oddali.

Ta garść uwag oferuje zaledwie rzut oka na bogatą spuściznę marynistyki lat 1918-1939, inspirowanej entuzjazmem i nadzieją narodu, który odzyskał możliwość decydowania o sobie i budowania własnej przyszłości.

**Liliana Gieldon,  
Monika Jankiewicz-Brzostowska**

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

Cdn...

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Luty 1996 r.

**10.02.** W 70 - lecie Gdyni w pomieszczeniach byłego działu pasażerskiego PLO, w obecności m.in. prezydent Gdyni Franciszki Cegielskiej otwarto biuro podróży Gdynia Travel Center, które miało być jednym z największych tego rodzaju biur w Trójmieście, specjalizującym się m.in. w sprzedaży tanich biletów lotniczych dla marynarzy, biletów promowych i na rejsy na statkach turystycznych.

**15.02.** Nieukładająca się zbyt dobrze współpraca PLO z francuskim armatorem CMA (dzisiaj CMA-CGM to trzeci największy światowy przewoźnik kontenerów), obsługującym szlak Europa – Daleki Wschód legła u podstaw podpisania przez spółkę POL-Asia porozumienia z innym światowym potentatem żeglugowym Neptun Orient Line z Singapuru. POL-Asia, która nie miała już swoich statków, na mocy tej umowy miała dostarczać, poprzez serwis dowozowy Baltic Container Line, do Hamburga i Bremenhaven akwizowane przez siebie kontenery na dwa azjatyckie serwisy tego armatora.

**28.02.** Podniesienie bandery i poświęcenie statku *Luta* zbudowanego dla spółki POL-America S.A. przez rumuńską

stocznię Santierul Naval Galai S.A. w Gałaczku. Był to pierwszy statek zakupiony przez Grupę PLO od 1991 r., tj. od wejścia do eksploatacji kontenerowca *Antoni Abraham*.

20 lat temu

Luty 1986 r.

**01.02.** W znanym brytyjskim miesięczniku poświęconym problemom konteneryzacji „Containerization International” ukazał się obszerny artykuł o PLO. Z tego bogato udokumentowanego artykułu (dużo liczb, tabel i wykresów) wynikało, że PLO zajmowały w 1985 r. 20. miejsce wśród największych morskich przewoźników kontenerowych w świecie.



Fot. Jerzy Drzemczewski

**W latach 80. w porcie gdyńskim zdecydowanie dominowały kontenery PLO. W 1986 r. wśród 110 statków PLO było 40 jednostek kontenerowych, semikontenerowych i ro-ro o łącznej jednorazowej zdolności przewozowej ponad 20 tys. TEU. Flota kontenerowa była eksploatowana na 14 liniach (z których siedem miało zasięg oceaniczny) i przewoziła rocznie 1,7 mln ton ładunków w kontenerach, co stanowiło 38 proc. całej masy ładunkowej przewożonej statkami PLO. PLO dysponowały też 23 240 kontenerami różnych typów.**

**15.02.** Przeładowanie 500-milionowej tony ładunku przewożonej statkami PŻM w czasie 35-letniej historii szczecińskiego armatora. Jubileuszowa tona znajdowała się w ładunku rudy żelaza przywiezionej do Świnoujścia na statku *Walka Młodych* z brazylijskiego portu Tubarao.

**24.02.** Podniesienie bandery na masowcu *Gen. Rot Rowiecki*, zbudowanym przez stocznnię G. Dimitrow w Warnie dla potrzeb PŻM.

30 lat temu

Luty 1976 r.

**02.02.** Przekazanie przez Stocznnię Gdańską armatorowi sowieckiemu pierwszego zbudowanego w niej statku ro-ro, którym był motorowiec *Skulptor Konenkow*.



Fot. Ze zbiorów M. Twardowskiego

**M/s Skulptor Konenkow, pierwszy statek ro-ro zbudowany w polskich stoczniach.**

**03.02.** Wodowanie w stoczni Mitsubishi Heavy Industries w Kobe dla PŻM-u panamaxa *Huta Katowice* (wodowano go jako m/s *Vigun*, który dwa miesiące później stał się własnością PŻM).

**05.02.** Wodowanie w Stoczni Północnej okrętu szkolnego *Wilhelm Pieck* dla potrzeb Marynarki Wojennej NRD.

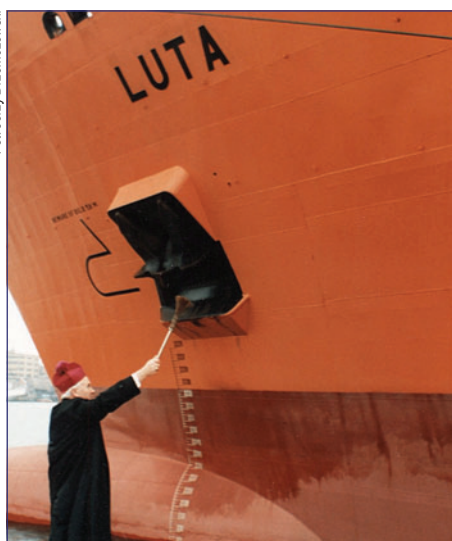
**14.02.** Podniesienie bandery na m/s *Leonid Teliga* (5730 DWT), zakupionym z drugiej ręki drobnicowcu (rok budowy 1969) przeznaczonym do obsługi linii zachodniej Afryki PLO. Był to 21. statek zatrudniony na tej linii.

**28.02.** Przekazanie do eksploatacji przez Stocznnię Szczecińską im. A Warskiego PLO drobnicowca *Bochnia*, który był setnym statkiem zbudowanym przez stocznnię i pięćdziesiątym dla PLO.

40 lat temu

Luty 1966 r.

**01.02.** Wodowanie drobnicowca *Henryk Jendza* – ostatniego z serii dziewięciu statków B-516 zbudowanych przez



Fot. Jerzy Drzemczewski

**Arcybiskup Tadeusz Gocłowski poświęcił uniwersalny drobnicowiec *Luta*, kupiony przez spółkę POL-America.**

Stocznię Szczecińską z przeznaczeniem na linii południowo-amerykańskie PLO.

**05.02.** Podniesienie bandery na m/s *Stupsk* – pierwszym z serii czterech zautomatyzowanych motorowców o nośności ok. 3000 ton budowanych w Danii dla potrzeb linii śródziemnomorskich PLO.

Fot. Archiwum PLO



**Zbudowany w Danii dla PLO m/s *Stupsk*.**

**50 lat temu**

Luty 1956 r.

**24.02.** Podniesienie bandery na okręcie *Kablowiec* (dawny bunkrowiec *Polcoal D*), przebudowanym dla Marynarki Wojennej w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

**60 lat temu**

Luty 1946 r.

**02.02.** *S/s Pulaski*, uczestniczący w wojnie z Japonią, jako transportowiec przewożący wojska alianckie między Kalkutą a Rangunem, Portem Sweetenham, Singapurem i Batawią, wchodzi na mieliznę w pobliżu Kalkuty, z której ściągało go pięć holowników. Był to najpoważniejszy wypadek tego statku podczas wojny mimo, że uczestniczył on we wielu ważnych operacjach wojskowych w Europie, Afryce Północnej i Azji.

**07.02.** Powrót do Polski parowca *Wilno* dowodzonego przez kpt. ż.w. Rościszława Choynowskiego. Wznowienie przez Żeglugę Polską regularnej linii do Antwerpii i Rotterdamu.

Fot. Ze zbiorów Śląskiego Archiwum Morskiego



**Wśród powracających po wojnie z Anglii do Polski statków s/s *Wilno* był jednym z pierwszych.**

**26.02.** Władze sowieckie przekazały delegaturze Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie część portu obejmującą trzy nabrzeża o łącznej długości 4 km.

**27.02.** Wejście motorowca Żeglugi Polskiej *Lewant* (3236 DWT) na Morzu Północnym na minę, która spowodowała poważne uszkodzenia i konieczność remontu w stoczni w Bremenhaven.

**28.02.** Powołanie, zarządzeniem ministra żeglugi i handlu zagranicznego, Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, jako organu tego ministerstwa w zakresie wychowania morskiego oraz zasilenia kadr zawodowych Polskiej Marynarki Handlowej. Tej pierwszej w powojennej Polsce kuźni kadr morskich udało się w stosunkowo krótkim czasie (lata 1946-51) wykształcić ponad 1500 jungów, którzy w większości stali się słuchaczami Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni lub zasilili szeregową kadrę marynarską na naszych statkach handlowych i rybackich.

**70 lat temu**

Luty 1936 r.

Wodowanie w Stoczni Gdańskiej *Tytana* – najsilniejszego przedwojennego gdyńskiego holownika, pełniącego również funkcję statku ratowniczego, przeciwpożarowego i portowego lodołamacza zamówionego przez Wydział Holowniczo-Ratowniczy Żeglugi Polskiej.

Fot. Ze zbiorów M. Twardowskiego



**Holownik *Tytan* był najsilniejszym w latach 1936-39 holownikiem w porcie gdyńskim.**

**28.02.** Otwarcie parowcem pasażerskim *Pulaski*, dowodzonym przez kpt. ż.w. Edwarda Pacewicza, linii pasażersko-towarowej z Gdyni via Bulogne Sur Mer i Dakar do portów Ameryki Południowej: Rio de Janeiro, Buenos Aires, Santos, Montevideo, Vitoria. Podstawą działalności nowego połączenia był przewóz emigrantów z Polski do Brazylii, Argentyny i Uru-

gwaju oraz towarów (głównie kawy, bawełny, skór i wełny) w relacji powrotnej.

Fot. Ze zbiorów J. Drzemczewskiego



**Chrzest równikowy w rejsie s/s *Pulaskiego* do Ameryki Południowej.**

**80 lat temu**

Luty 1926 r.

**10.02.** Rozporządzenie Rady Ministrów o nadaniu Gdyni praw miejskich.

Zamówienie przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu w stoczni Chantiers Navals Francais w Blainville dwóch pierwszych siostrzanych węglowców: *Kraków* i *Toruń* (po ok. 3000 ton nośności) z serii pięciu przeznaczonych dla przyszłego państwowego armatora Żeglugi Polskiej (powstałego w styczniu 1927 r.).

Fot. Ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni



**S/s *Toruń* – pierwszy statek Żeglugi Polskiej podczas załadunku węgla w Gdyni.**

Fot. Ze zbiorów J. Drzemczewskiego



**Tak wyglądała Gdynia w latach 20.**

**27.02.** Powstanie Instytutu Bałtyckiego z siedzibą w Toruniu.

**Redagują:  
Jerzy Drzemczewski  
i Marek Twardowski**

Wojna przedłużyła mu żywot o 10 lat...

# Drugie życie *Kościuszki*

S/s *Kościuszko* podczas remontu w stoczni w Kopenhadze.

**B**ył *Kościuszko* statkiem czułym i delikatnym; fal nie przyjmował. Ale w zależności od humoru - pusty, bez ładunku - zawsze gotów był się wywrócić. Był trochę jak kapryśne dziecko. Nawet załadowany, potrafił zrobić niespodziewany przechył, tłukąc niemilosiernie talerze i szklanki – tak lapidarnie scharakteryzował drugi z trzech nabytych w 1930 r. przez Polskę transatlantyków jego oficer i jednocześnie wybitny polski marynista Karol Olgierd Bochart.\*

Ten kolejny „klejnot” z kolekcji królowej Dagmary (o pierwszym – s/s *Polonia* i genezie tej pięknej, wymyślonej

przez Borchardta nazwy pisaliśmy w numerze 1 „Naszego MORZA”) powstał w 1915 r. w tej samej stoczni co *Polonia*, czyli Barclay, Curle & Co. Ltd. w Glasgow, ale był od niej o pięć lat młodszy. Morską karierę rozpoczął pod nazwą *Caryca*, podobnie jak *Polonia*, w serwisie Russian American Line należącym do Russian East Asiatic Co. (kapitały duńsko-rosyjskie) na wojennej linii Archangielsk-Nowy Jork. Po 1917 roku losy statku były zbliżone do losów *Polonii*. W 1921 roku zmienił nazwę na *Lituania*, a po zakupieniu przez polski rząd i przejściu przez PTTO, na *Kościuszko*.

Podobnie jak dwa pozostałe zakupione od EAC parowce, od sierpnia 1930 roku obsługiwał linię Gdynia-Kopenhaga-Nowy Jork-Halifax, a w sezonie letnim zatrudniony był w rejsach wycieczkowych, głównie po Bałtyku i Morzu Północnym. Jako jednostka o najwyższym z nich standardzie, s/s *Kościuszko* był wykorzystywany przez polskie delegacje rządowe, a także polonijne biura podróży organizujące wycieczki do Polski. Na przykład we wrześniu 1931 roku podróżował na nim do Nowego Jorku prezes zarządu głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer,



Strona tytułowa folderu PBP „Orbis” reklamująca wycieczki morskie na s/s *Kościuszko*.

który jako przedstawiciel rządu i wojska polskiego, udawał się na zjazd Legionu Amerykańskiego (kombatanci I wojny światowej). W listopadzie 1933 roku tym samym statkiem płynął również gen. Józef Haller, który oprócz spotkań z Polonią, miał odebrać tytuł doktora honoris causa jednego z amerykańskich uniwersytetów.

### Koniak pił jak wodę...

Zainteresowanie Polonii podróżami *Kościuszką* związane było również z postacią jego pierwszego polskiego kapitana, którym był uwielbiany przez pasażerów Eustazy Borkowski. Borchardt poświęcił mu całą książkę pt. „Szaman Morski”. Równie barwnie opisał go inny pływający z nim mechanik Jan Mizgalski:

„...komplet był na pokładzie także ze względu na postać charyzmatycznego kapitana Eustazego Borkowskiego. Zaczynał, mając kilkanaście lat, w rosyjskiej marynarce handlowej jako chłopiec okrętowy. Nie skończywszy żadnej szkoły, doszedł aż do funkcji kapitana. Nie ważne, że nie dawał sobie rady z przyrządami nawigacyjnymi: punkt dwunasta nie potrafił za pomocą sekstansu określić pozycji statku na morzu. A od czego miał pierwszego, drugiego i trzeciego oficera? To był kapitan - dusza towarzystwa, jeszcze za życia obrósł w legendę. Koniak pił jak wodę. Potrafił opróżnić dwie, trzy butelki... i nic. Spał po dwie, trzy godziny na dobę. Wciąż na pełnych obrotach. Na pokładzie z pasażerami deliberował w kilkunastu językach. Nawet z Żydami w jidysz. A osiemdziesiąt procent pasażerów trzeciej klasy stanowili Żydzi uciekający z Polski, Rosji i Bałkanów do Ameryki.”

### W rytmie toastów...

*Kościuszkę* kierownictwo PTTO wykorzystywało również do organizacji bardzo dochodowych wycieczek... antyprohibicyjnych. Były to kilkudniowe wycieczki z Nowego Jorku, do któregoś z mniejszych portów Kanady, oficjalnie organizowane jako rejsy dla melomanów. Na każdą taką wycieczkę PTTO angażowało bowiem grupę artystów, głównie operowych i baletowych, którzy swoimi występami mieli urozmaicać codzienne danciny.

Oto jak wspomina tego rodzaju wycieczki Władysław Milewski, wówczas mechanik na *s/s Kościuszko*:

- *Płynęliśmy na zmniejszonych obrotach wzdłuż brzegów kanadyjskich i z powrotem. Po minięciu amerykańskich wód terytorialnych, otwierało się bary i udostępniało pasażerom konsumpcję alkoholu. Zaczynał się bal, który trwał cztery noce i trzy dni bez przerw! Dwie orkiestry grały na zmianę, zmieniając się co sześć godzin. Podobnie było z obsługą kuchni, barów, sali dancinowej i jadalni. Gdy pasażer wypił już tyle, że miał dość - szedł spać. O której godzinie się obudził, mógł natychmiast rozpocząć zabawę od nowa.”*

### Wycieczkowy rekordzista

Parowiec był rekordzistą w ilości zorganizowanych rejsów wycieczkowych dla polskich turystów. W 1933 r. *Polonia* i *Kościuszko* tylko w lipcu i sierpniu odbyły z Gdyni z Polakami w sumie siedem atrakcyjnych wycieczek. W następnym roku w wiosennej wycieczce *Kościuszką* na Maderę i Wyspy Kanaryjskie brał udział m.in. wicepremier Eugeniusz Kwiatkowski. Od 4 lipca do 31 sierpnia 1935 r. statek odbył sześć wycieczek morskich po Bałtyku, na fiordy norweskie i do portów Morza Północnego. Następnie odbył wycieczkę „Wokół Europy” z Gdyni do Kon-



**Księżna Kentu opuszcza okręt-bazę polskiej Marynarki Wojennej ORP *Gdynia*, którą wcześniej wizytowała.**

Wejście *Piłsudskiego* na linię północno-amerykańską spowodowało definitywne wycofanie *Kościuszki* z tej linii i rozpoczęcie od października 1935 roku obsługi, obok *Polonii*, linii palestyńskiej z Konstancy do Haify. Na linii tej był jednak zatrudniony tylko kilka miesięcy. Nieoczekiwanie, również dla GAL-u, po rekordowym roku 1935, kiedy przewieziono prawie 28 tys. pasażerów, wiosną 1936 r. nastąpił spadek przewozów, który przekreślił sens eksploatacji na tej linii dwóch statków. Na *Kościuszcze* ponownie zaczęto więc organizować wycieczki morskie dla Polaków. Pierwszą był trzytygodniowy rejs „Przez 7 mórz”, z Kon-



**S/s *Kościuszko* przybija do nabrzeża Francuskiego w Gdyni, obok już stojącego innego transatlantyku m/s *Piłsudski*.**

stancy z postojami w Antwerpii, Kadyksie, Algierze, Pireusie i Stambule, m.in. opisaną przez jej uczestniczkę Marię Dąbrowską w „Listach z podróży”. Podczas tego rejsu 11 września *s/s Kościuszko* w Kanale Kilońskim spotkał się z *m/s Piłsudskim* w jego pierwszej podróży z włoskiej stoczni do Gdyni. Spotkaniu temu na *Kościuszcze* nadano wyjątkowo uroczysty charakter, łącznie z galą banderową, odegraniem przez statkową orkiestrę hymnu narodowego i „Pierwszej Brygady”.

stancy do Gdyni. Kolejnych osiem rejsów wycieczkowych statek odbył od 7 lipca do 13 września 1936 r.

### Emigranci na pokładzie

Następny ważny okres rozpoczyna się 29 października 1936 r., kiedy to, dowodzony przez kpt. ż. w. Edwarda Pacewicza, jako drugi statek po *s/s Pułaskim*, wchodzi on na linię południowoamerykańską. W rejsie tym oprócz 800 pasażerów

rów, głównie emigrantów z Galicji, przewoził polską wyprawę w Andy. Linie tę oba statki obsługiwały z comiesięczną częstotliwością, z wyjątkiem okresu letniego, kiedy wykorzystywane były do obsługi dużo bardziej efektywnych od rejsów liniowych wycieczek dla turystów polskich. W lipcu 1937 roku s/s *Kościuszko* odbył dwie takie wycieczki: 7-dniowy rejs „Drogami Wikingów” (Kopenhaga, Bergen, Edynburg) oraz 25-dniowy rejs „Na Atlantyk” (Lizbona, Casablanca, Ponta Delgada, Londyn). W podobny sposób w sezonie letnim parowiec był wykorzystywany w 1938 roku. Niestety, wprowadzone z końcem 1938 r. przez główne kraje imigracyjne Ameryki Południowej - Brazylię i Argentynę - nowe regulacje prawne umożliwiające wjazd do nich jedynie rolnikom, którzy wcześniej zakupili tam ziemię, spowodowały spadek za-

1939 roku przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu plany ewakuacji polskiej floty handlowej. Przewidywały one, że w razie wybuchu wojny parowce mogą być użyte do zablokowania wejścia do portu gdyńskiego. Na początku sierpnia, przypuszczalnie na skutek sugestii admiralicji brytyjskiej, postanowiono, podobnie jak pozostałą flotę, wyekspediować statek do Anglii. *Kościuszko*, dowodzony przez kapitana Mamerta Stankiewicza Gdynię opuścił 28 sierpnia o godz. 22.30, po trwającym do ostatniej chwili remoncie maszyny i kompletowaniu niezbędnej, szkieletowej załogi.

### Wojenne losy

Wybuch II wojny światowej zastał statek na Morzu Północnym w drodze do angielskiego portu Dartmouth. 9 listopada

biało-czerwoną banderą i z polską załogą.

Swoją nową rolę zainaugurował 29 września 1941 roku rejs w konwoju z 40 innymi statkami z Liverpoolu na Ocean Indyjski, drogą dookoła Afryki. W rejonie Oceanu Indyjskiego i Pacyfiku pozostaje do 14 czerwca 1943 r. W okresie tym m.in. wozi australijskie wojsko między Fremantle a Suezem, wojsko brytyjskie i jeńców francuskich między Afryką Wschodnią, Madagaskarem a Indiami. Z portów Zatoki Perskiej do Karaczi i Bombaju wozi również polskich żołnierzy armii gen. Władysława Andersa oraz będących pod ich opieką cywilnych uchodźców, głównie dzieci i kobiety, którzy razem z nimi opuścili wiosną 1942 Związek Sowiecki.

Od lipca 1943 r. do stycznia 1944 r. *Kościuszko* był eksploatowany na Morzu Śródziemnym, biorąc udział m.in. w inwazji na Sycylię oraz w transporcie tysięcy żołnierzy między Algierem, a portami włoskimi i Maltą. Następnie płynie z rannymi brytyjskimi żołnierzami i włoskimi jeńcami do Durbanu w Afryce Południowej, skąd po remoncie w miejscowej stoczni ponownie zostaje skierowany w rejon Oceanu Indyjskiego i Morza Czerwonego do transportu wojsk i jeńców.

### Na żyłtki

28 lipca 1945 r. GAL, właściciel *Kościuszki*, na którym pozostało już niewiele polskich marynarzy, zmienia formułę czarteru z dotychczasowego „na czas” na „bare-boat”, co skutkuje również zmianą bandery polskiej na brytyjską. Niecały rok później, w kwietniu, GAL sprzedaje Anglikom *Kościuszkę* i *Pułaskiego* po 100 tys. funtów szterlingów każdy. Pod nazwą *Empire Helford* pływał jeszcze do połowy 1950 r., służąc głównie na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku dyslokacji wojsk.

Swoje barwne i pracowite życie zakończył w wieku 35 lat w brytyjskiej stoczni w Blyth, gdzie został pocięty na złom. *Kościuszko* był zatem jednym z bardzo nielicznych statków pasażerskich, któremu wojna nie tylko nie zaszkodziła, ale wręcz przeciwnie, przedłużyła mu żywot o ponad 10 lat.

### Jerzy Drzemczewski



Polscy emigranci odpływają z Gdyni do Ameryki.

interesowania potencjalnych emigrantów, usługami tej linii. W efekcie, po odbyciu 11 podróży regularnych, statek został z linii wycofany i po wykonaniu kilku wycieczek z turystami polskimi został w grudniu 1938 roku postawiony na „sznurku”. Próby ponownego zatrudnienia statku na rynku wycieczek morskich, ze względu na zaostrzającą się sytuację polityczną, nie przyniosły rezultatu. M.in. fiaskiem, mimo reklamy, zakończyła się akwizycja pasażerów na wycieczkę na Wystawę Światową do Nowego Jorku w 1939 roku.

Przed bliską już decyzją kierownictwa GAL-u o sprzedaży *Kościuszki* i *Pułaskiego* na złom (podobnie uczyniono kilka miesięcy wcześniej z *Polonią*), oba statki uratowały opracowane jeszcze w marcu

1939 r. *Kościuszko* został oddany w bare-boat charter (goły statek, bez załogi) Polskiej Marynarce Wojennej. Jako ORP *Gdynia*, zakotwiczony w Devonport, pełnił funkcję hotelu dla kadry Marynarki Wojennej, kancelarii, bazy szkoleniowej i biura hydrograficznego. Słowem, był całym zapleczem administracyjno-szkoleniowo-logistycznym, niezbędnym dla funkcjonowania polskiej floty wojennej. W okresie tym był wielokrotnie wizytowany przez najwyższych brytyjskich dostojników, m.in. króla Jerzego VI (8 grudnia 1939 r.), premiera W. Churchila (15 lutego 1940 r.), adm. Księżnę Kentu (30 maja 1940 r.) itp. Funkcję tę pełnił do 6 lipca 1941 r., kiedy to pod poprzednią nazwą *Kościuszko* przeszedł również w brytyjski time-charter, oczywiście pod

\* Karol Olgierd Borchardt, „Szaman Morski”, Wydawnictwo Morskie 1985

\*\* Karol Olgierd Borchardt, „Szaman Morski”, Wydawnictwo Morskie 1985

\*\*\* Władysław Milewski, „Na morzu i lądzie”, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976 r.



# s/s Kościuszko



Firmowa kartka pocztowa  
serwisu Gdynia America Line.

Jerzy Drzemczewski, Tadeusz Ślebioda

# TRANSATLANTYKI POLSKIE

Jerzy Drzemczewski, Tadeusz Ślebioda

## TRANSATLANTYKI POLSKIE



Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa

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

Dziś prawdziwych rybaków już nie ma...

# Zawód zatrzymany w kadrze

- Rybołówstwo podnieca, fascynuje, podnosi adrenalinę... Trzeba życia, by o tym opowiedzieć słowami, dlatego moje morskie życie zapisywałem aparatem fotograficznym - mówi kpt. Tomasz Sobieszczęński.

Z kpt. ż.w. Tomaszem Sobieszczęńskim, Kapitanem Lobo, rozmawia Dorota Rembiszewska

- **Temperatury poniżej minus 20 stopni Celsjusza, wiatr, śnieg, mokry pokład przysypany tonami ryb, zamarzające sieci, koło podbiegunowe. Gorsze warunki pracy trudno sobie wyobrazić. A pan spędził tak większość życia.**

- Piękniejsze warunki pracy trudno sobie wyobrazić. Rejony podbiegunowe to moja pasja i namiętność. Opłynąłem cały świat wzdłuż i wszerz, a wspanialszych rejonów nie znalazłem. Tropiki, flota handlowa - co to za pływanię? Co może się wydarzyć między jednym portem a drugim? Pływanie na „rybakach” jest dużym wyzwaniem, to jak polowanie. Ma się nosa albo się go nie ma. Krąży się po morzu i szuka ryb. Czasami szuka się tydzień i nic. A jak się wyciągnie w ciągu 2-5 minut 50 ton ryby, to satysfakcja i duma jest taka, że pierś rozpiera jak dobry strzał u myśliwego. Rybołówstwo podnieca, fascynuje, podnosi adrenalinę, pozwala się facetowi sprawdzić w ekstremalnych warunkach. Trzeba by życia, by o tym opowiedzieć słowami, dlatego moje morskie życie zapisywałem aparatem fotograficznym, aby jak najwięcej z tego utrwalić.

- **50 ton ryby to więcej niż łoś.**

- I o to chodzi. Każdy kapitan jest jak myśliwy, ma swoje miejsca, tajemnice, sposoby na wytropienie ryby. Załoga dostaje wynagrodzenie zależne od tego, ile złowi. Więc jak kapitan ma nosa, to wszyscy chcą z nim pływać. Załoga nie musi go lubić, wystarczy, że kobiety odbierające pieniądze na łodzi dobrze o nim mówią przy kasie.

- **A o panu mówiły dobrze?**

- Tak sądzę. Kapitan Lobo nigdy nie miał kłopotu ze skompletowaniem załogi. Trudne warunki i ciężka praca nikomu nie przeszkadzały. Zmiana trwała 12 godzin, jak była ryba to 16, i wszyscy byli szczęśliwi - na łodzi mogli żyć lepiej niż inni w tamtych czasach. Pyta pani, czy nie przeszkadzały mi ciężkie warunki. Co to za facet, co idzie na łatwiznę? Pokonywanie trudności, przeciwności to jest to, co powinno, obok pięknej kobiety, rajcować faceta.

- **Kobiety, rozumiem, nie pływają na „rybakach”?**

- Raczej nie powinny. Przez lata pływania spotkałem tylko cztery czy pięć. To nie jest praca dla kobiet. Nie mam nic przeciwko „babochłopom”, ale uważam, że natura nie bez powodu podzieliła ludzi na kobiety i mężczyzn. Każda płęć

ma swoją rolę w życiu i swoje zawody, do których jest predysponowana.. A kobiety, które próbują być jak mężczyźni, nigdy się nimi nie staną, a tracą swoją kobiecość. Pewnie tu się narażę na ataki feministek, ale uważam, że rolą kobiety jest dom, rodzina, atmosfera w tym domu. Nie mam nic przeciwko temu, żeby kobiety pracowały, ale pod warunkiem, że nie tracą z oczu rodziny i domu.

- **Czyli kobieta powinna zajmować się dziećmi i domem, w którym mąż jest tylko gościem. Swoją drogą rejsy na „rybakach” nie należały do najkrótszych.**

- To kolejny mit o marynarzach, pokutujący w naszym społeczeństwie. Żeby udowodnić, że jest nieprawdziwy, przeprowadziłem nawet symulację komputerową spędzanego przeze mnie z rodziną czasu.

- **Żartuje pan.**

- Absolutnie. Zrobiłem to. Myli się pani, jeśli pani sądzi, że kolega fotoreporter, który przysłuchuje się naszej rozmowie, spędza więcej czasu rocznie ze swoją rodziną niż ja spędzałem. Proszę policzyć sobie. Pracujący na łodzi mężczyzna najczęściej widzi żonę i dzieci rano przed wyjściem do pracy, a potem dopiero, gdy

zmęczony wraca wieczorem. Zje obiad, posiedzi chwilę przed telewizorem i idzie spać. I tak przez cały tydzień. Jeśli żona też pracuje, a tak na łodzi jest często, to wieczorem nie ma już nikt na nic ochoty. Zostaje weekend. I to nie zawsze. A ja przez pół roku byłem z żoną od rana do wieczora i od wieczora do rana. Wstawiałem z nią, spędzałem cały dzień, wyjeżdżaliśmy razem na wczasy. Objechaliśmy cały świat. Wypływałem zwykle jesienią, wiosną wracałem, więc przyjemniejszą część roku na łodzi mieliśmy dla siebie. Oczywiście zdaje sobie sprawę, że pół roku to bardzo długo dla czekającej żony. Kobieta jest w dość dziwnej sytuacji, także... hm... erotycznej. Ale coś za coś. Było naprawdę wspaniale

**- A żona, podziela pana zdanie?**

- To ją trzeba zapytać.

**- Dobrze to pan wymyślił, bo akurat jej nie ma...**

- Tak naprawdę to jestem przekonany, że nie zamieniłaby życia, które mieliśmy, na inne. Wiedziała od zawsze, że będę marynarzem. Jesteśmy małżeństwem szkolnym. Znamy się od dziecka.

**- A pan już od dziecka wiedział, że będzie pływał?**

- Tak. Mój tata był marynarzem.

**- Czyli z brakiem ojca-marynarza to kolejny mit? Skoro pan chciał pójść w ślady swojego taty, to znaczy, że nie cierpiał pan specjalnie z powodu jego pływania.**

- U nas to nie całkiem tak było. Wychowałem się bez ojca. Tata zginął

w 1948 roku na morzu i ja go nie znałem. Był żołnierzem AK. Kolumb, który nie mógł wrócić do kraju. Na pewno byłem pod wpływem jego okupacyjnej legendy - był nieprzeciętnym człowiekiem.

**- Który gdyby nie był marynarzem...**

- To ja i tak bym był marynarzem. I rybakiem. A wracając do żon marynarzy, to do tego co powiedziałem wcześniej trzeba dodać jeszcze jedno. Żona pływającego nie powinna pracować. Moja żona Elżbieta, na samym początku, kiedy jeszcze byliśmy na dorobku i mieszkaliśmy w Warszawie, pracowała. I to było okropne. Wracałem z morza i przez te pół roku musiałem czekać do godz. 17, aż wróci z pracy. Dzień w dzień. Nie wiedziałem, co mam ze sobą zrobić przez ten czas. Skończyło się tak, że zacząłem jeździć po Warszawie jako taksówkarz. Nie dla pieniędzy a dla zabicia czasu - miałem zawsze ekstra pieniądze na kwiaty dla żony. Jeśli mężczyzna chce pływać musi zarobić tyle, żeby żona nie musiała pracować. Oczywiście kobieta powinna mieć jakieś zajęcie poza domem, bo zanudziłaby się przez te pół roku. Musi się jakoś spełniać, realizować. Moja żona została kynologiem, dzisiaj uznanym międzynarodowym sędzią kynologicznym. W pełni się zrealizowała w tym, co robi, a dom i rodzina nie ucierpiały - oboje uwielbiamy psy.

**- Wróćmy jednak do ryb. Nie miał pan ich dość na morzu? Nie zdziżyły się panu? Jada pan w ogóle ryby?**

- Oboje z żoną uwielbiamy ryby. Są na obiad dwa razy w tygodniu. Na przykład bardzo lubię seviche. To danie z surowej ryby - cohinovy, którą łowiliśmy kiedyś koło Peru, w Polsce niestety kompletnie nieznannej. Zalewa się ją sokiem z limonki, dodaje przyprawy i wstawia na kilka godzin do lodówki. Potem się wyjmuje razem z pół litrem mrożonej wódki i palce lizać. W domu zastępujemy z żoną cohinovę dorszem. Też całkiem, całkiem. Ale uważam, że w Polsce za mało się jada ryb. To „zasługa” centrali rybnych, które w dawnych czasach odstraszały raczej od ryb swoim standardem. Uważano ryby za jedzenie biedaków. Dziś patrzymy na nie trochę inaczej. Na całym świecie w restauracjach ryby są często droższe niż mięso. Tylko w krajach o bliskich łowiskach i gdzie ryby są podstawą żywienia, jak w krajach azjatyckich, można zjeść rybę w portowych tawernach za stosunkowo niską cenę. Ale ryby oceaniczne wszędzie są drogie. Musi się przecież zwrócić nakład połowowy: daleka droga statku, opłata licencyjna, koszty załogi, zaopatrzenie i amortyzacja niezwykle kosztownego, wyposażonego w drogą elektronikę statku itp. W Oslo chodziliśmy z żoną do restauracji „Lofoten”, gdzie za dobry obiad rybny trzeba było zapłacić 150 dolarów. Kiedy opowiadałem o tym koledze w Polsce, popukał się w czoło i zapytał: „Za tyle pieniędzy nie mogłeś zjeść dobrego kotleta?”. Mogłem, ale mieliśmy ochotę na znakomitą rybę.

**- Dlaczego mówią na Pana Kapitan Lobo?**



„Morze karmazyna”  
na pokładzie kutra Uran...



Oblodzony Aries na łowisku  
nieдалеко Półwyspu Labrador, Nowa Funlandia.

- Tak mnie ochrztili peruwiańscy Indianie, którzy pływali kiedyś ze mną. Bo złowilem lobosa - wilka morskiego, po hiszpańsku Lobo de Mar. To wielki ssak przypominający morsa, albo lwa morskiego. Imię to zostało zatwierdzone Certyfikatem Chrztu Morskiego. Spodobało mi się i, co ważne, było łatwiejsze do wymówienia i zapamiętania dla obcokrajowca niż Sobieszkański. Tak do mnie przylgnęło, że często nawet korespondencję służbową dostawałem na Lobo. Kiedy już byłem we flocie handlowej, wiele dokumentów przewozowych wystawiano na „Kapitan Lobo”. Przypuszczam, że większość ludzi, których znam na świecie nie ma pojęcia, że nie urodziłem się jako Lobo. Ja już sam czasami nie mam pewności, czy przypadkiem tak nie było. Przyjąłem to imię jako mój literacki i artystyczny pseudonim.

**- W domowym archiwum ma pan ponad 20 tysięcy zdjęć. Niewielką ich część można zobaczyć na wystawie „Rybackie Klimaty” w Akwariium Gdynskim.**

- Wszystko, co przemija, powinno mieć swój ślad, gdzieś powinno być zapisane, sfotografowane, zarchiwizowane. Gdyby nie taka działalność, już za parę lat trudno było by komuś pokazać, jak to było w latach polskiej rybackiej *prosperity*. Fotografuję od dziesiątego roku życia, od dnia, w którym na gwiazdkę dostałem aparat „Druh”. Uprawiając tak wspaniałą, ciekawą zawód i pływając w rejonach dla większości ludzi niedo-

stępnych, trudno było nie notować tego otoczenia fotograficznie. Dziś mogę się pochwalić sporym prywatnym foto-archiwum o tematyce morskiej. Wystawa w Akwariium Gdynskim jest tylko flesztym moich fotograficznych dokonań, jest próbą przekrojowego pokazania tamtych wspaniałych lat polskiego rybołówstwa: rejony, statki, ludzie, ich praca odpoczynki i zabawa. Nie jest możliwym nawet na tak dużej wystawie jak „Rybackie Klimaty” pokazać pełnego obrazu tamtych czasów. Świat zbyt duży, a galeria zbyt mała. Fotografii w różnych tematach i aspektach starczyłoby na kilka lat wystawiania bez powtórzeń. Docierają do mnie sygnały, że środowisko gdyńskie, morskie, a rybackie przede wszystkim, potrzebowało czegoś, co przypomni innym, jak ciężko pracowali kiedyś rybacy dalekomorscy.

**- Przypuszczam, że na początku fotografował pan tylko dla przyjemności, ale z biegiem lat pasja młodego chłopaka uwielbiającego robić zdjęcia zmieniła się w pasję dokumentalisty-fotografika, z misją pokazania świata, jak pięknym jest zawód rybaka dalekomorskiego.**

- Jest w tym coś z prawdy, ale wydaje mi się, że zawsze miałem skłonność do dokumentowania otaczającego mnie życia. Już w szkole i na studiach robiłem reportaże z różnych istotnych wydarzeń w moim otoczeniu. Moje archiwum pełne jest foto-reportaży fotograficznych i filmowych niemal z całego świata, z por-

tów i miejsc odwiedzanych, nie tylko z morza. To zupełnie osobny rozdział.

**- Kulturę morską propaguje pan nie tylko fotografując.**

- Każda rzecz przeze mnie napisana może być ilustrowana moimi fotografiami. W dorobku mam reportaże, eseje, publicystykę, opowiadania i referaty naukowe z dziedziny rybołówstwa, które wygłaszałem na Forum Morskim. Publikowałem niemal we wszystkich czasopiśmiech wybrzeżowych, które związane były z morzem. „Tygodnik Morski”, „Morze”, „Wybrzeże”, „Kurier Morski”, „Namiary”... Zawsze zajmowałem się kulturą morską, wspierając przede wszystkim twórców amatorów, którzy na morzu i lądzie malowali, rzeźbili, pisali, fotografowali. Przez 17 lat byłem Prezesem Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej w Gdyni, które ma niezły dorobek. Teraz dawne cele SDKM próbuję realizować poprzez stworzoną przez siebie stronę internetową [www.posejdon.net.pl](http://www.posejdon.net.pl). Wydałem książki „Moje Beringa” i „Tankowcem na ryby”, w pisaniu jest kolejna. Zszedłem na ląd między innymi po to, aby swoje archiwa uporządkować i napisać coś o czasach, które były jądrem mojego morskiego życia. Trzeba po tym wszystkim zostawić ślad i ja taki ślad próbuję odcisnąć. Może mi się uda. Moim marzeniem jest zrobienie dużego albumu o rybołówstwie.

**Dorota Rembiszewska**



Na Morzu Północnym. Przy sieciach...

Fot. Archiwum kapitana Lobo

*Europa ma kłopot z surowcami energetycznymi*

# Ropa i gaz na wagę złota

Najpóźniej za kilkanaście lat każdy zużywany w Europie centymetr sześcienny gazu i każda baryłka ropy pochodzić będą z importu. Europejskie zasoby tych surowców kurczą się w szybkim tempie.

Unia Europejska jest dziś drugim na świecie - po Stanach Zjednoczonych - konsumentem paliw płynnych i gazowych. Czasy, gdy wydobycie w swoich akwenach było optymistycznie wysokie, kraje „naftowej Europy” mają dawno za sobą. Złoża Morza Północnego wystarczają na zaspokojenie popytu własnego krajów je eksploatujących i stosunkowo niewielki eksport.

Zasoby ropy naftowej w rejonie Morza Północnego zapewniły kilku krajom Europy Północno-Zachodniej znakomite źródło zaopatrzenia w ten surowiec na ponad trzy-cztery dekady, przy bardzo niskich kosztach transportu. Pozwoliło to na uniezależnienie się od importu, chociaż kraje te importują pewne odmiany węglowodorów płynnych. Norwegia, Wielka Brytania i Dania są eksporterami netto. Stąd powstało zapotrzebowanie na stworzenie flotyli specjalistycznych tankowców, przystosowanych do transportu ropy spod Morza Północnego do odbiorców tego surowca. Ale kraje Morza Północnego muszą importować coraz większe ilości pewnych gatunków ropy i jej pochodnych. Te tendencje, w miarę ich umacniania, będą miały istotny wpływ na rynki transportu morskiego ropy i gazu.

**Norweski koncern naftowy Statoil uruchomił projekty inwestycyjne, które pozwolą utrzymać wydobycie gazu spod dna morskiego na obecnym poziomie do roku 2007.**

## Europa szuka źródeł

Czy można zwolnić tempo wyczerpywania się zasobów? Początkowo sądzono, że zaradzą temu nowe odkrycia złóż pod dnem Morza Północnego. Niestety - koszt nowych odwiertów okazał się bardzo wysoki. Popyt na węglowodory w krajach Europy Północno-Zachodniej zwiększa się wraz ze wzrostem gospodarczym, ale jest korygowany w dół dzięki postępowi technologicznemu i powiększaniu się efektywności zużycia energii. Zdaniem niektórych analityków, hipotetycznie jest możliwe odkrycie nowych podmorskich pól naftowych w sąsiedztwie istniejących, których zasobność i koszty wydobywania sprawią, że ich eksploatacja będzie opłacalna. Sprzyja temu bezprecedensowo wysoka i rosnąca cena ropy naftowej na świecie.

Unia Europejska nigdy nie była samowystarczająca w zaopatrzeniu w surowce energetyczne. Po odkryciach ropy i gazu pod dnem Morza Północnego, Norwegia (nie będąca członkiem UE) i Wielka Brytania mogły całkowicie pokryć swój popyt wewnętrzny i eksportować znaczną część produkcji na rynek europejski. Jeszcze w roku 2002 wydobyte ze złóż norweskich i brytyjskich wynosiło 5,793 mln bpd (bpd - liczba baryłek wydobywanych dziennie, jedna baryłka to 159 litrów), co pokrywało 30 procent europejskiego popytu. Mimo samowystarczalności, Brytyjczycy importują pewne ilości ropy różnej gatunkowo od własnej. Od 30 lat Zjednoczone Królestwo nie importuje gazu, natomiast kupuje ropę z Bliskiego Wschodu i Rosji.

## Zależni od WNP

Co najmniej od pięciu lat kraje Unii najwięcej ropy importują ze Wspólnoty Niepodległych Państw. M.in. z tego powodu Rosjanie przeżywają boom w wydobywaniu ropy naftowej, a dochody z tego tytułu stanowią w Rosji ponad 25 procent dochodu narodowego. Wszystko wskazuje na to, że import ropy naftowej do Europy z krajów byłego ZSRR będzie rósł i stanowić będzie znaczne uzupełnienie kurczącego się wydobywania europejskiego. Już w roku 2004 odbiorcy europejscy sprowadzili z krajów WNP o 40 procent więcej niż wyniósł import UE z krajów Bliskiego Wschodu.

Ropa transportowana jest rurociągami, ale także tankowcami, zwykle o nośności 120 - 200 tys. ton. Głównym portem

wywozowym, po zakończeniu rozbudowy, ma stać się bałtycki Primorsk i czarnomorski Noworosyjsk. Inne bałtyckie porty rosyjskie to terminale zamarzające, a to utrudnia żeglugę.

WNP jest w stanie zdominować rynek europejski nie tylko ze względu na bliskość geograficzną, ale także dlatego, że jej kraje nie są członkami OPEC, a zatem żadne dyrektywy nie wymuszają ograniczania wydobywania. Obserwatorzy uważają, że istotny wzrost produkcji ropy w Rosji wywołał ograniczenie kwot produkcyjnych w krajach członkowskich OPEC, aby utrzymać podaż ropy na rynkach światowych.

Mimo łatwego dostępu do zasobów Morza Północnego, ceny produktów ropy naftowej w tym benzyny w „starej” Europie należą do najwyższych na świecie. Wynika to z wysokiej ceny ropy surowej, znacznych kosztów rafinacji, a także wysokiego opodatkowania produkcji i dystrybucji.

## Jak to się robi na kontynencie

Znaczącym eksporterem netto (ok. trzy mln bpd) jest Norwegia. Eksporterami netto od roku 1981 pozostają również Brytyjczycy, sprzedający zagranicznym odbiorcom około miliona bpd. Zgodnie z raportem UK Department of Trade and Industry, Wielka Brytania stanie się importerem netto paliw płynnych już w 2010 roku. Analitycy oceniają, że maksymalne wydobywanie ropy w sektorze brytyjskim osiągnięto w 1999 roku, gdy wyniosło 2,8 mln bpd.

Wydobywanie ropy i gazu na polach należących do Niemiec, Danii i Holandii jest stosunkowo nieduże i w niewielkim stopniu podnosi poziom produkcji ropy z całego regionu. Norwedzy szacują, że do roku 2010 wydobywanie z sektorów naftowych tego kraju zmniejszy się do ok. 2,8 mln bpd. Anglicy zamierzają w tym okresie obniżyć poziom produkcji do ok. 1,8 mln bpd. Planowana jest też znaczna, skokowa redukcja wydobywania z najdłuższej eksploatowanych pól naftowych Morza Północnego. Przykładem może być obniżenie do zaledwie 0,4 mln bpd wydobywania ropy Brent i dalszy jego spadek po roku 2005.

Największe pola naftowe na Morzu Północnym to złoża norweskie: Stratford w dyspozycji koncernu Statoil, Troll, Ekofisk i Gullfax.

Spśród innych krajów eksploatujących złoża spod dna Morza Północnego

na uwagę zasługuje Dania, która jest eksporterem netto paliw z tego regionu, choć jej dostawy ropy dla zagranicznych odbiorców są stosunkowo niewielkie. Szacuje się, że rezerwy duńskiej ropy wynoszą ok. miliarda baryłek, a produkcja stanowi 300-400 tys. bpd.

Ponad 90 procent ropy naftowej wydobywanej w regionie Morza Północnego transportowana jest morzem - rurociągami i mniejszymi tankowcami. Część ładowana jest bezpośrednio z platform wiertniczych, część eksportuje się poza region Morza Północnego. To ona w znacznej mierze jest przeładowywana na tankowce VLCC (o nośności do 250-300 tys ton) - w specjalistycznych, kluczowych portach. Do takich portów należą m.in Sullom Voe, Hound Point i Teesport w Wielkiej Brytanii oraz Mongstad w Norwegii.

## Ważne liczby

- 23 - tyle procent globalnego zapotrzebowania na surowce energetyczne stanowi światowa podaż gazu naturalnego
- 32 - tyloma procentami udokumentowanych zasobów gazu dysponują Rosjanie. To znacznie więcej niż tacy potentaci „gazowi”, jak Iran i Katar.
- 43 - tyle procent wynosi zużycie ropy naftowej i jej pochodnych paliw w krajach Unii Europejskiej. Zużycie gazu ok. 23 proc.
- 13-14 - tyle procent wynosi zużycie w krajach UE węgla i energii nuklearnej
- 65 - tyle procent zużycia energii stanowią w Portugalii zużycie ropy naftowej. To najwięcej na kontynencie. Dalsze miejsca zajmują - kolejno - Grecja, Irlandia, Hiszpania i Dania.
- 37 - tyle procent zużycia energii stanowią w Holandii zużycie gazu. To najwięcej na kontynencie. Dalsze miejsca zajmują - kolejno - Wielka Brytania, Włochy, Irlandia i Dania.

## Co z gazem?

## Złoża na wyczerpaniu

Nieco bardziej optymistyczne są perspektywy wydobywania z regionu Morza Północnego gazu, ale niedługo i jego złoża zaczną się wyczerpywać. Póki co, produkcja tego surowca rośnie, ale uważa się, że najwyższe wydobywanie nastąpi w połowie bieżącej dekady. Później można oczekiwać powolnego spadku.

Najbardziej zasobnymi złożami (w południowym akwenie Morza Północnego) dysponuje Wielka Brytania. Anglicy zużywają gaz do zaspokojenia własnych potrzeb. Norwegia jest eksporterem netto. Wielka Brytania produkuje rocznie 100-110 mld m sześć. LNG rocznie, Norwegia 50-60 mld m sześć. Znacznymi złożami dysponuje także Holandia, produkująca 60 mld m sześć. rocznie.

Zdaniem specjalistów, szczytowy poziom wydobywania gazu z sektora brytyjskiego nastąpił dwa lata temu, co może oznaczać, że w ciągu najbliższych lat Wielka Brytania stanie się importerem netto tego surowca. W tej dekadzie Norwegia najprawdopodobniej zostanie jednym z największych eksporterów gazu do Wielkiej Brytanii. Szacuje się, że za kilka lat kraje europejskie korzystające z gazu basenu Morza Północnego będą musiały zaopatrywać się w LNG przede wszystkim na Bliskim Wschodzie, a także w Północnej Afryce i w Rosji. W tej chwili import gazu do większości krajów Europy pochodzi właśnie głównie z Rosji, ale także z Norwegii, Holandii, Algierii, Kataru i Nigerii, w mniejszych ilościach z Omanu, Libii i Trynidadu. Gaz naturalny transportowany jest tankowcami LNG, których zbiorniki są przystosowane do przewozu płynnego gazu w temperaturze minus 160 st C.

Norweski koncern naftowy Statoil uruchomił projekty inwestycyjne, które pozwolą utrzymać wydobywanie gazu spod dna morskiego na obecnym poziomie do roku 2007. Zamierza też podjąć eksploatację kilku nowych pól gazowych, dzięki czemu w bieżącym roku będzie można zrekompensować spadek wydobywania ze starych złóż. Koncerny Shell i Exxon Mobil ostatnio podały wiadomość o uruchomieniu w końcu 2005 r. pola gazowego Carrack w Południowej części Morza Północnego.

Koniec eksploatacji znajdujących się w regionie Morza Północnego złóż ropy naftowej i gazu zbliża się wielkimi krokami. Najważniejszym dostawcą na kontynent tego surowca pozostaje Rosja, której wpływy z tego tytułu stanowią 60 proc. przychodów z całkowitego eksportu gazu. Dostawy te zaspokajają tylko 20 proc. europejskiej konsumpcji surowca. Z uwagi na lepszą jakość, z czasem sprwadzać się będzie więcej LNG z Bliskiego Wschodu.

Energia nuklearna kontra ropa naftowa to dylemat mający tylu zwolenników, co i przeciwników. Protagoniści twierdzą, że energia jądrowa jest czysta ekologicznie i bardzo wydajna. Milkną jednak pytania o skutki ewentualnych awarii elektrowni nuklearnych. Nie odpowiadają też

na pytanie, jak zneutralizować radioaktywność odpadów. W Europie Zachodniej wydaje się nieco przeważać niechęć do atomowych gigantów. W Wielkiej Brytanii, Niemczech i Holandii przewidziano likwidację kilku takich elektrowni, nie planując zastąpienia ich nowymi. We Francji i Szwecji udział energii nuklearnej w ogólnym zużyciu surowców energetycznych wynosi odpowiednio 39 proc. i 30 proc. Ekonomisci są zgodni co do szybkiego wzrostu zużycia w Europie gazu naturalnego, który stanie się groźnym konkurentem popytu na energię nuklearną. W Wielkiej Brytanii z powodzeniem działają już trzy elektrownie zasilane gazem.

W 2010 roku 10 proc. energii zużywanej w Europie pochodzić ma ze źródeł naturalnych. Wielu analityków twierdzi, że to szacunki znacznie zawyżone i niemożliwe do osiągnięcia w ciągu najbliższych pięciu lat. Z pewnością zapotrzebowanie na surowce energetyczne w Europie będzie się zwiększało. W jakim tempie nikt nie jest dziś w stanie przewidzieć.

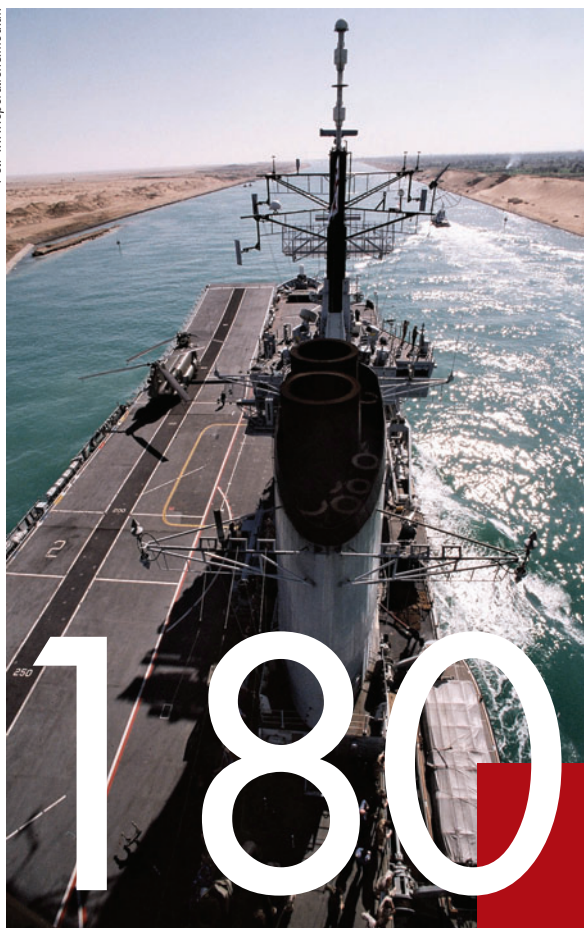
**Grażyna Milewska**



Sleipner w północnej części Morza Norweskiego.

Fot. Statoil





**Strategicznego znaczenia Kanału Sueskiego nie można przecenić. Na zdjęciu HMS Ark Royal.**

*Z Port Saidu do Suez, czyli...*

# 180

## kluczowych kilometrów

### Kanał Sueski to oczko w głowie egipskiej gospodarki. Władze liczą, że jego rozwój przyspieszy przekształcenia własnościowe w całym kraju.

Otwarty w 1869 roku Kanał Sueski łączy bez śluz Morze Śródziemne z Czerwonym, przecinając przesmyk sueski. Na północy przebiega od śródziemnomorskiego Port Saidu, poprzez jeziora Menzaleh, Ballah i Timzah oraz kotłinę słonych jezior, by zakończyć się w pobliżu portu Suez nad Morzem Czerwonym. Jego roli we współczesnej żegludze i znaczenia strategicznego nie można przecenić - kanał skracca drogę z portów europejskich do indyjskich o prawie osiem tys. km. Trudno się zatem dziwić, że jego historia obfitowała w zataragi i konflikty zbrojne.

#### Z rąk do rąk

Kanał Sueski zbudowali Francuzi, ale wkrótce akcje francuskiego towarzystwa wykupili Anglicy. Strefa Kanału Sueskiego stała się protektoratem brytyjskim, stacjonowały w niej wojska tego kraju. Po powstaniu w 1922 roku państwa egip-

skiego, Wielka Brytania zachowała swe kolonialne przywileje w jego strefie.

W czasie obu wojen światowych kanał atakowało lotnictwo niemieckie. Po II wojnie światowej rewolucyjny rząd Egiptu wypowiedział sueskie klauzule traktatu brytyjsko - egipskiego, co spowodowało krótkotrwały konflikt zbrojny. Po nacjonalizacji kanału przez prezydenta Nasera w 1956 roku Francja, Wielka Brytania i Izrael dokonały zbrojnej napaści na Egipt, potępionej przez ONZ. Wojska wycofano. Z kolei w 1967 roku, w wyniku zbrojnego konfliktu izraelsko - egipskiego, kanał zamknięto na osiem lat.

#### Pomysły na rozwój

Dziś przez Kanał Sueski przechodzi siedem procent ładunków światowego obrotu towarowego realizowanego drogą morską, z czego 35 procent to ładunki do i z portów Morza Czerwonego i Morza

Arabskiego, 20 procent do i z subkontynentu indyjskiego, a 39 procent - Dalekiego Wschodu.

W latach 20. XX wieku przez Kanał mogły przepływać statki o zanurzeniu do 9,45 m. W roku 1993, gdy kosztem 400 mln dolarów kanał pogłębiono, dopuszczalne zanurzenie wzrosło do 17 m. Umożliwiło to ruch jednostek handlowych o nośności do 170 000 DWT (wcześniej - 130 tys. DWT). Egipcjanie od lat starają się przystosować kanał do wymogów współczesnej żeglugi, umożliwiając przechodzenie wielkich jednostek oceanicznych o nośności 300 tys. DWT i więcej poprzez odpowiednie powiększenie jego przekroju.

Otwarte pozostaje pytanie, czy przez Kanał Sueski będą przechodzić wielkie tankowce.

Propozycje są dwie. Pierwsza, już we wstępnej realizacji, przewiduje pogłębienie kanału tak, aby mogły nim przechodzić największe jednostki świata. Druga również zakłada pogłębienie, ale w ograniczonym zakresie. Wielkie statki byłyby rozładowywane przy wejściu do kanału, a ładunek przewożony znacznie taniej drogą lądową.

#### Naj, naj, naj

- Jesteśmy w stanie sprostać wymogom współczesności i uczynić Kanał Sueski najbezpieczniejszym, najdogodniejszym i o najwyższej przepustowości kanałem na świecie, przystosowanym do przyjmowania największych statków - zadeklarował niedawno Aly Ibrahim, jeden z dyrektorów Suez Canal Authority (SCA). Władze Suez Canal Authority zapewniają, że jeszcze w tym roku maksy-

#### Kanał w liczbach

**Długość:** 180 km  
**Szerokość:** do 415 m  
**Głębokość:** 22 m  
**Średni czas przepływu statków:** 11-12 godzin  
**Statki przepływające rocznie:** 15 000 o łącznym tonażu ok. 500 mln ton

#### Egipt w liczbach

**Powierzchnia:** 1001,4 tys. km kw.  
**Ludność:** 66 mln  
**Flota handlowa:** 1,3 mln DWT  
**Wybrzeże morskie:** 2700 km

malne zanurzenie statków przechodzących przez kanał wzrośnie do 18,9 m. Następny etap prac inwestycyjnych zakończy się w 2006 roku - dopuszczalne zanurzenie wzrośnie do 20,1 m, a w roku 2010 osiągnie 21,9 m. Planuje się także budowę w El Ferdan największego na świecie kolejowego mostu podnoszonego i dużego drogowego mostu wiszącego w Kantarze. Ten ostatni ma pomóc w rozładowaniu nadmiernego ruchu w Kanale Sueskim.

Propozycję budowy mostu wiszącego jak pierwszy zgłosił Safwat Thabat z Barwil Egytrans Shipping Agencies. Jego koncepcja zakłada m. in. stworzenie terminali kontenerowych i budowę autostrady oraz linii kolejowej, łączących oba morza. Thabat proponuje także budowę rurociągu z Ain Sukhna nad Morzem Czerwonym do śródziemnomorskiej Aleksandrii, twierdząc, że lądowy transport kontenerów i ropy naftowej będzie znacznie

## Dzieło na cześć

O tym, jak wielkim wydarzeniem było otwarcie Kanału Sueskiego niech świadczy fakt, że Izmail Pasha, kedyw Egiptu, zamówił u Giuseppe Verdiego operę. Niestety, premierę „Aidy” opóźnił wybuch wojny francusko-pruskiej. Prapremiera dzieła odbyła się dopiero 24 grudnia 1871 roku w operze w Kairze. „Aida” od razu zyskała sobie powodzenie – i cieszy się nim do dziś. „Marsz triumfalny” z II aktu należy do najpopularniejszych i najczęściej odtwarzanych (także wykorzystywanych) motywów muzyki klasycznej.

Akcję „Aidy”, opery w czterech aktach, Verdi umieścił w starożytnym Egipcie. Młody żołnierz Radames, zakochany z wzajemnością w etiopskiej niewolnicy Aidzie, po udanej kampanii poprosił faraona o wolność dla jeńców. Uwolnieni, Etiopczycy poderwali się do walki. Radames, który nieświadomie przekazał Aidzie informacje o ruchach armii egipskiej, został skazany na zamurowanie żywcem. W grobowcu czekała nań Aida, gotowa umrzeć z ukochanym.

## Szybciej i krócej

TRASA ŻEGLUGOWA	ODLEGŁOŚĆ W TYS. KM.		SKRÓCENIE DROGI W PROCENTACH
	WOKÓŁ AFRYKI	PRZEZ KANAŁ	
Odessa-Bombaj	21,9	7,7	65
Londyn-Bombaj	19,9	8,5	57
Marsylia-Bombaj	15,7	7,3	54
Londyn-Kuwejt	22	12	45
Nowy Jork-Bombaj	21,5	15,1	30
Liverpool-Jokohama	26,7	20,6	23
Liverpool-Melbourne	22	20,4	7
Londyn-Melbourne	21,4	19,8	7

Źródło: Encyklopedia „Gazety Wyborczej”

tańszy od przewozu tych ładunków Kanałem Sueskim. Ruch wielkich tankowców w Kanale zostałby wyeliminowany. Pomoc temu może rozładunek takich jednostek i przepompowanie ropy do mniejszych tankowców, które przechodziłyby przez Kanał. Ten trzystopniowy scenariusz mostu lądowego - transport drogowy, kolejowy i mniejszymi tankowcami - ma wielu zwolenników, uważających go za wiarygodny.

## Port obok Port Saidu

Do rozładowania tłoku w Kanale Sueskim przyczyni się również rozbudowa Port Saidu. Miasto powstało w 1860 roku, dziewięć lat przed otwarciem kanału. Wraz z jego uruchomieniem, w sposób naturalny rozwijał się port. Sadowiły się tu agencje żeglugowe, firmy brokerskie, zaopatrzeniowe, stacje bunkrowe, banki, hotele i infrastruktura turystyczna.

Trwające od roku wielkie prace inwestycyjne w Port Saidzie tworzą autentyczne możliwości rozwojowe i dla miasta, i całej strefy Kanału Sueskiego. To szeroko zakrojony program budowy nowego portu na wschód od Port Saidu. Jednym z jego kluczowych obiektów będzie wielki terminal kontenerowy, docelowo o przepustowości sześciu tysięcy kontenerów TEU. Terminal powstaje w strefie wolnocłowej, powiększonej w 1997 roku o tereny na wschód od Port Saidu. Prace rozpoczęto w 1999 roku, a jego otwarcie po zakończeniu pierwszego etapu budowy ma nastąpić już w 2003 roku.

Cały program inwestycyjny finansowany jest ze środków publicznych i pry-

watnych. Państwo ma pokryć koszty inwestycji hydrotechnicznych, tj. prac pogłębiarskich, budowy nabrzeży, pirsów etc. Tunel drogowy pod Kanałem na wschód od Port Saidu będzie finansowany ze środków prywatnych. Kontrakt na budowę i eksploatację terminalu kontenerowego zawarto z firmą Suez Containers Terminal Co., w której w 40 procentach partycypuje kapitał egipski. Zakończenie budowy nowego portu wschodniego ma nastąpić w 2007 roku. Wówczas przez Kanał Sueski będzie mogło przechodzić ponad 20 tys. statków rocznie.

## Efekt domina

Władze Egiptu liczą, że inwestycje w rejonie Kanału Sueskiego przyspieszą przekształcenia własnościowe w całej gospodarce. Przykładem może tu być utworzenie dekretem Ministerstwa Gospodarki i Handlu Zagranicznego - we wrześniu ubiegłego roku - pierwszej w Egipcie Izby Żeglugowej - Suez & Red Sea Chamber of Shipping. Jej priorytetowym zadaniem jest promowanie prywatyzacji w sektorze morskim Egiptu. Dotyczyć to będzie głównie 110 różnych firm i agencji żeglugowych funkcjonujących w strefie Kanału Sueskiego. Egipcjanie nie bez racji uważają, że przekształcenia własnościowe stworzą warunki dla zdrowej konkurencji w rejonie kanału, usprawnią i ułatwią obsługę statków, a także przyczynią się do obniżenia kosztów.

**Grażyna Milewska**

# KRaj shiplovera

**Holendrzy dbają o swoją banderę – i w przerośni (o powiększanie stanu posiadania floty w swoim rejestrze), i dosłownie. Na statkach holenderskich niezwykle rzadko można dostrzec banderę brudną czy postrzępioną.**

Holandia to kraj miłośników statków, okrętów i morza. Prawie w każdej holenderskiej rodzinie jest ktoś związany z morzem lub żeglugą śródlądową. I pewnie dlatego każdy prawdziwy shiplover czy shipspotter w kraju tulipanów czuje się jak... ryba w wodzie.

Holendrzy to ludzie przesiąknięci morską solą. W Holandii morscy lobbyści mają głos donośny, a i tamtejsi politycy jakby inni. W czasie, gdy w Polsce trwały (i wciąż trwają) niekończące się dyskusje, w Holandii już kilka lat temu uchwalono prawo wprowadzające korzystny dla armatorów podatek tonażowy – dzięki czemu kraj ten jest w Europie wręcz modelowym przykładem, jak można wprowadzić statki z spod tanich bander z powrotem pod banderę narodową.

## Wszystko dla ludzi

W Holandii najdroższe są domy i mieszkania z widokiem na kanał portowy czy rzekę zapełnioną barkami. Waterfront jest w modzie. Podobnie zresztą, jak w Hamburgu, Londynie czy Nowym Jorku. Do tego dochodzi popularność innych morskich zainteresowań – takich, jak żeglarsstwo i wędkarstwo morskie. Lokalne media holenderskie poświęcają biznesowi, technice, kulturze i edukacji związanej z morzem bez porównania więcej czasu antenowego i miejsca w gazetach niż media w Polsce. Bo w Holandii gospodarka morska to nie margines, czy egzotyka – ale codzienność. Dlatego podczas ostatniej wystawy Europort Maritime w Rotterdamie tłumy zwiedzających ją ludzi niezwiązanych zawodowo z morzem czy statkami, nikt nie dziwiły. Bo na organizowanych w Holandii targach morskich, specjalnie z myślą o nich – zwykłych ludziach rozmilowanych w morzu, a także o hobbystach, przygotowuje się moc atrakcji - stoiska ze sztuką marynistyczną, pięknymi obrazami statków i okrętów, punkty informacyjne stowarzyszeń shiploverskich i stoiska edukacyjne dla młodzieży, modele statków i okrętów, nautykariaty z morskimi gadżetami, zabawkami i plakatami, ekspozycje księgarń morskich... Tradycją dawniejszej wystawy Europort w Amsterdamie było instalowanie dużych basenów, na których prezentowali swe cacka modelarze okrętowi, a zwiedzający mogli przez chwilę poczuć się jak kapitan lub sternik holownika portowego lub zaopatrzeniowca offshore, barki, oceanicznego statku towarowego czy ciężarowca podpływającego pod samopodnośną platformę wiertniczą, sterując zdalnie miniaturowymi statkami za pomocą radiowej aparatury.

## Taniec na wodzie

Morskie zainteresowania Holendrów znajdują znakomitą pożywkę w licznych

## Morze w szkole

W Holandii wychowanie morskie nie jest pustym hasłem. Wypełniają je treścią m.in. firmy morskie, które sponsorują propagowanie spraw morskich, prowadzą marketing socjalny (nie przynoszący żadnych korzyści finansowych, bo skierowany nie do partnerów i klientów, tylko do „przeciętnego człowieka z ulicy”, który nie wyczeruje nigdy statku, ani nie skorzysta z usług przeładunkowych w porcie) i wspierają projekty edukacyjne. Organizowane są zajęcia szkolne na terenie portu. Zarząd Portu Rotterdam utrzymuje w Hoek van Holland centrum informacji o porcie i Nowej Drodze Wodnej dla turystów – Expo-Info Paviljoen Waterwegcentrum. Można tam m.in. sprawdzić, w normalnie płatnym serwisie internetowym, jednak tam udostępnionym publiczności bezpłatnie, na ekranie „info-kiosku” - kiedy i jakich konkretnie statków można się spodziewać na wejściu i wyjściu z Rotterdamu i Europortu, co pomaga shipspotterom „upolować” konkretne statki. Innym ciekawym projektem jest edukacyjna witryna WWW: [www.gavehaven.nl](http://www.gavehaven.nl)



Fot. Piotr B. Starzeńczak

**Oni naprawdę lubią to, co robią!**

impresach odbywających się w wielu miastach portowych. Co roku ponad 400 tys. uczestników przyciąga festiwal morski, znany jako Dni Portu Rotterdam (Wereldhavendagen, Wereldhavenfestival, Rotterdam World Port Days), który - w przeciwieństwie do naszych „Dni Morza” (koncerty pseudo-szant, ogródki piwne i promocja żeglarstwa) – jest prawdziwą gratką także dla miłośników statków i okrętów. To cykl imprez odbywających się tak w porcie, jak i w samym Rotterdamie. Przybliżając publiczności wpływ portu na życie codzienne miasta, jest także okazją do prezentacji firm morskich i pokazów służb portowych. Atrak-

cje strictly morskie uzupełniają rozmaite festyny - sztuczne ognie, muzyka, teatr i taniec.

W ramach festiwalu można zwiedzać okręty wojenne, statki towarowe, a także holowniki i jednostki służb portowych. Te ostatnie biorą udział, na rzece Mass, niemal w centrum miasta, w efektownych wyścigach, „tańcząc” na wodzie przed wielotysięczną widownią zgromadzoną na miejskich bulwarach albo prezentując efektowne kanonady ze swych armatek wodnych. Niepowtarzalnym widowiskiem są także parady old-timerów - odrestaurowanych z pietyzmem statków motorowych, parowych i żaglowców, na

**Duży ruch statków to dla shipspotterów okazja na obfite łowy. Wyprzedzanie „na trzeciego”, czy nawet „na czwartego” na szerokim kanale Nieuwe Waterweg między Rotterdamem a Europortem jest na porządku dziennym. Nawet gazowce najczęściej pływają po tych wodach bez asysty holowników, podobnie jak największe kontenerowce świata. Statki mijają się blisko i jakoś nie słyszy się o częstych wypadkach na portowych drogach wodnych. Największy port Europy, do niedawna - największy w świecie, musi pracować sprawnie - czas to pieniądz.**



punkcie których sami Holendrzy mają po prostu tzw. hopla... Nie da się tego w ogóle porównać z organizowanymi np. w Szczecinie podczas „Dni Morza” paradami jednostek pływających, w których biorą udział prawie wyłącznie zwykłe, współczesne jachty.

Rotterdam dysponuje znakomitym miejscem ułatwiającym przeprowadzanie widowiskowych imprez z okazji „święta portu”. Waterfront – „strefa prestiżu” nad rzeką Nieuwe Maas, praktycznie w centrum miasta, przy moście Erazma, to także Holland-Amerikakade - historyczne nabrzeże słynnych linii holenderskich żeglugowych Holland-Amerika Lijn. Ich dawna siedziba to obecny stylowy hotel „New York” nieopodal nabrzeża.

21 lipca 2004 roku gościło ono, cumujący tam po raz pierwszy, największy dotąd statek pasażerski świata – *Queen Mary 2*. By możliwe było jego przyjęcie w tym miejscu, trzeba było przeprowadzić prace pogłębiarskie do uzyskania głębokości 12,65 m, co uczyniono z pomocą pogłębiarki *Hein* (która zresztą potem popłynęła na przebudowę do Gdańskiej Stoczni „Remontowa” S.A.).

Nabrzeże to wykorzystywane jest także do prezentacji nowych statków towarowych (w tym całkiem sporych) zaproszonym gościom - VIP-om i kontrahentom przedsiębiorstw żeglugowych. I tak np. podczas trwania targów Europort Maritime 2005, w lokalnej rotterdamkiej telewizji można było zobaczyć obszerną i fachową relację z kilkugodzinnego pobytu przy nabrzeżu Holland-Amerikakade kolejnego z serii, nowego chemikaliowca zbudowanego w Stoczni Szczecińskiej Nowej dla Odfjell'a.

## Święto morza

W czasie trzech wrześniowych dni Wereldhavendagen można także wybrać się na wycieczkę autokarową z centrum miasta do terminali kontenerowych samego Rotterdamu lub pobliskiego Europorstu i zobaczyć od środka to, co zwykle widzą tylko osoby uprawnione do przebywania w ich obrębie, czyli pracownicy samych terminali i firm obsługujących statki (np. agenci portowi) oraz marynarze z cumujących tam statków. A jest co oglądać - np. terminalowe trailery - „roboty” - zdalnie sterowane pojazdy, przewożące kontenery między rozległymi placami składowymi, a suwnicami przeładowującymi pojemniki na i ze statków. Z bliska można tam zobaczyć największe kontenerowce świata. Do tego dochodzą wycieczki do stoczni, giełdy shiploverskie oraz „dni otwarte” firm związanych z gospodarką morską.

28. edycję Wereldhavendagen, w 2005 r., otworzyło widowiskowe lądowanie, w pobliżu Erasmusbrug i Holland-Amerikakade, wodnosamolotu z czasów II wojny św. - Catalina PH-PBY. Przed oczami dziesiątek tysięcy widzów, manewrował nieopodal Mostu Erazma, należący do P&O Ferries, jeden z największych



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Stoisko Międzynarodowego Stowarzyszenia Entuzjastów Holowników „Lekko” działające na targach Europort Maritime. Tu można było zapisać się do organizacji, nabyć specjalistyczne książki, albumy i rejestry oraz odbitki fotografii holowników czy po prostu porozmawiać...**

szych promów świata, specjalnie na tę okazję sprowadzony z odległego o kilkadziesiąt kilometrów zwyczajowego miejsca cumowania - terminalu w Europorcie. To tylko nieliczne przykłady atrakcji do-

**Takie widowiskowe tańce można sfotografować z bliska przy stacji pilotowej w Hoek van Holland – pół godziny drogi pociągiem podmiejskim od centrum Rotterdamu.**



Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak

## Wakacje w... porcie

Fot. Piotr B. Stareńczak



„Tu byliśmy” – miłośnicy holowników „znaczą teren” i propagują swoje hobby naklejkami takimi, jak ta, umieszczona na słupie oświetlenia ulicznego na promenadzie w dzielnicy Vlaardingen, z adresem witryny WWW „Tugspotters”.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Grupa „ładowych” strażaków zapoznających się, na zaproszenie Zarządu Portu Rotterdam, ze specyfiką przeciwpożarowego uzbrojenia portu. Zdarza się, że zorganizowane grupy shiploverów są w podobny sposób obwożone na jednostkach inspekcyjnych lub holownikach po porcie.

stępnym podczas rotterdamkich „Dni Morza”. Wereldhaven Festival odbędzie się w roku 2006 między 1 a 3 września.

W Rotterdamie i okolicach jest dziewięć wyspecjalizowanych muzeów związanych z morzem i statkami, m.in. muzeum ratownictwa morskiego, holowników, „centralne” muzeum morskie, muzeum portowe, pogłębiarstwa, marynarki wojennej i inne.

Duży ruch statków w takich rejonach, jak Rotterdam i Europort, Flushing, czy śluz w Terneuzen przyciąga też na morskie wakacje w Holandii wielu hobbystów z zagranicy. Kluby shiploverskie z nieodległych krajów o zbliżonym poziomie zamilowania do spraw morskich (głównie z Niemiec i Wielkiej Brytanii) organizują kilkudniowe wypadki do Holandii (zwłaszcza Brytyjczycy, dla których sama podróż do Rotterdamu - promem - to dodatkowa atrakcja). Rotterdamski oddział World Ship Society (WSS) - największego w świecie stowarzyszenia miłośników statków i okrętów - jest prawdopodobnie najaktywniejszym ze wszystkich znajdujących się poza Wielką Brytanią, a i silniejszym także od większości brytyjskich. Dobre warunki do uprawiania shipspottingu (patrz – ramka) sprawiają, że Holandia należy do krajów, w których powstaje najwięcej prywatnych witryn WWW ze zdjęciami statków oraz informacjami o nich. Podobnie jest z fan-zinami morskimi, wydawanymi na ogół przez kluby shiploverskie lub stowarzyszenia opiekujące się zabytkowymi statkami. Wiele z biuletynów informacyjnych i fan-zinów można znaleźć w Internecie.

Prawie zawsze spotkać można na rotterdamkich statkach „białej floty” pływających z turystami po porcie shiploverów - lokalnych lub przybyszów z zagranicy. Łatwo odróżnić ich od „zwykłych” turystów. O ile ci ostatni czasem mają „poważniejszy” sprzęt fotograficzny, ale na ogół posługują się aparatami kompaktowymi, to w rękach shiploverów zobaczymy najczęściej aparaty z wyższej amatorskiej półki. Nierzadko z teleobiektywami, bo czasem przecież trzeba „ścią-

## Shiplover i shipspotter

Shiplover jest krótkim i treściwym zamiennikiem „miłośnika statków i okrętów”. Shiplover może zbierać pocztówki lub znaczki ze statkami, czytać i kolekcjonować książki o okrętach wojennych i historiach flot, czy samemu gromadzić informacje i tworzyć rejestry statków, albo fotografować jednostki pływające lub... „od deski do deski” czytać regularnie „Nasze Morze” i inne czasopisma o podobnym profilu. Ilu shiploverów - tyle definicji tego słowa... Można za nich uznać m.in. modelarzy szkatlicznych. Są też shiploverzy, którzy próbują zaliczyć jak największą liczbę rejsów promami i statkami handlowymi.

Shipspotter (z ang. ship – statek, spot – namierzać, zauważać, dostrzegać) to hobbysta zainteresowany samymi statkami lub okrętami, ich ruchem w portach oraz trasami i destynacjami (portami docelowymi). Łączy się to najczęściej z fotografowaniem statków, kolekcjonowaniem i wymianą zdjęć, czy prezentowaniem ich w internetowych galeriach na witrynach WWW. Shipspotterzy potrafią podsłuchiwać nawigatorów, pilotów i służby portowe przy pomocy skanerów UKF, co pomaga im „namierzać” zbliżające się statki i ustawiać w dobrych miejscach do fotografowania. Gromadzą się głównie w portach i na brzegach dróg wodnych. Niektórzy interesują się tylko jednym, określonym typem statków lub okrętów.

• • •

Na łamach „Naszego Morza” będziemy rozwijać temat rozmaitych form, jakie może przyjmować morskie i okrętowe hobby, a także publikować praktyczne porady dla początkujących i zaawansowanych shiploverów – np. jak rozpoznawać statki różnych typów, albo gdzie znajdują się w portach polskich i zagranicznych najlepsze miejsca dla uprawiania shipspottingu i jak do nich dotrzeć.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Shipspotterzy holenderscy w akcji.

gnąć” z daleka jakiś statek, co jest częste w tak rozległym porcie z szerokimi kanałami, jakim jest Rotterdam. Gdy zaczyna się mżawka – zwykły turysta ucieka z otwartego pokładu, a zostaje na nim shiplover, który nawet w takich warunkach stara się zrobić zdjęcie statkowi, o ile wart jest zachodu.

## Z palcem na spuście migawki

Shippoterzy na ogół stoją w gotowości przy relingach lub nadburciu i bacznie obserwują zbliżające się statki, często wymieniając uwagi na ich temat. Niektórzy „polują” np. wyłącznie na holowniki. Inni fotografują wszystko, co pływa. W końcu można się później wymienić z shiploverami o innej „specjalności”, jeśli sfotografowany obiekt nas samych zbyt nie interesuje. Są też statki, które rasowy shiplover, zwłaszcza lokalny, ignoruje. To jednostki znane z regularnych wizyt w porcie i setki razy już wcześniej sfotografowane. Shiploverzy mają też przy

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Regularny bywalec portu Rotterdam – szczecińskiej budowy masowco-kontenerowiec Star Ikebana.**

sobie nierzadko krótkofalówki, albo, popularne na Zachodzie skanery radiowe (odbiorniki, na które nie potrzeba zezwoleń takich, jak na użytkowanie nadajników). Turysta, gdy zobaczy statek, zrobi mu jedno lub dwa zdjęcia. Shiplover strzela często całą serią, by mieć ujęcia z różnych stron. W tych fragmentach wycieczki statkiem „białej floty”, w których znawcy tematu nie spodziewają się obecności statków przy nabrzeżach - najczęściej znużeni siadają na krzeselkach na pokładzie, lub rozmawiają, nawet nie rozglądając się. Turyści w tym samym czasie „wiszą” na nadburciach lub relingach, wpatrzeni w lądową architekturę widzianą z wody.

## Oni to lubią

Podczas swoich podróży po Rotterdamie, Amsterdamie i innych holenderskich miastach nie tylko portowych miałem



**Ciekawostka z Wallhaven w Rotterdamie - polskiej budowy (z 1975 r. ze Stoczni Szczecińskiej) masowiec typu B447 (nr budowy: 23) – Marcor Bulk I (ex Trinec) używany jako magazyn pływający przez firmę przeładunkową Marcor Stevedoring.**

okazję poznać wielu mieszkańców tego kraju związanych z morzem. Uderzyło mnie, że potrafią umiejętnie łączyć swoisty etos pracy na morzu i bardzo konkretne, merkantylne podejście do żeglugi, portów i statków z pasją, zacięciem hobbystycznym i często bezinteresowną pracą na rzecz propagowania spraw morskich. I jedno drugiemu jakoś nie przeszkadza... Wśród pracowników portów i firm żeglugowych jest mnóstwo ludzi, także w wieku dojrzałym, którzy nie kryją entuzjazmu i fascynacji statkami. Wśród autorów witryn WWW ze zdjęciami statków i członków klubów shiploverskich jest wielu pracowników administracji morskiej, właścicieli statków śródlądowych, marynarzy z holowników i innych statków, pilotów morskich, dokerów, nie mówiąc już o wysoko postawionych dyrektorach i właścicielach firm morskich.

W Holandii zapewne łatwiej niż w Polsce być shiploverem nie tylko z powodu bogatych tradycji morskich. Sprzyja temu także poziom dobrobytu, dzięki któremu Holendrzy mają czas, warunki i ochotę na rozwijanie swojego hobby. Tego możemy im pozazdrościć. Albo – zamiast zazdrościć – może lepiej bierzmy z nich przykład – i w kwestii statkowego hobby, i w poważnym podchodzeniu do spraw morza. To może wyjść nam wszystkim tylko na zdrowie...

**Piotr B. Stareńczak**

## Zakochani w... holownikach

Holendrzy chyba najbardziej kochają holowniki. Podobnie, jak w pogłębiarstwie, tak i w usługach holowniczych byli w wielu przypadkach prekursorami i są nadal światowymi liderami. To z Holandii wywodzą się tacy międzynarodowi potentaci holowań morskich i portowych, jak Smit czy Wijsmuller. To armatorzy holenderscy przez długi czas eksploatowali największe pełnomorskie holowniki swoich czasów. W Holandii wreszcie spotkać można dziesiątki, jeśli nie setki odrestaurowanych starych holowników – od niemal zabawkowej wielkości po kilkudziesięciometrowe - oceaniczne, w rękach prywatnych oraz należących do stowarzyszeń i fundacji.

Nic więc dziwnego, że w tym kraju siedzibę ma stowarzyszenie Lekko I.T.E.S. (International Tug Enthusiasts Society) - [www.lekko.org](http://www.lekko.org), oraz czasopismo dla hobbystów o tym samym tytule. Pod Rotterdamem, w Maasluis, znajduje się specjalistyczne, „holownicze” muzeum - [www.nationaalsleepvaartmuseum.nl](http://www.nationaalsleepvaartmuseum.nl). Niestety, w większości tylko w języku flamandzkim dostępna jest prawdopodobnie najlepsza hobbystyczna witryna o holownikach (co znamienne – poważnie traktowana także przez profesjonalistów i biznesmenów z branży) – [www.tugspotters.com](http://www.tugspotters.com).

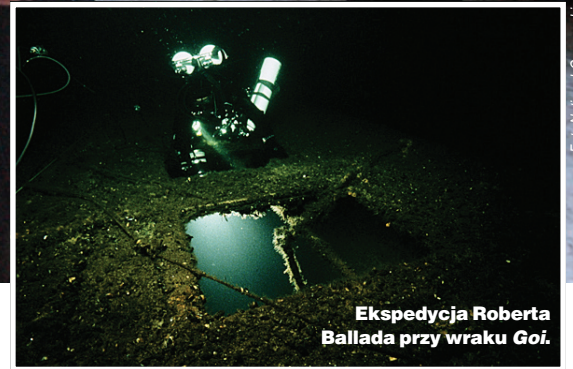
Więcej statków na naszej płytce CD!





Fot. Waldemar Okrój

**W 61. rocznicę zatopienia *Gustloff*, *Steubena* i *Goł*, na których zginęło ponad 20 tysięcy niemieckich uchodźców z Prus Wschodnich, przy Skwerze Kościuszki w Gdyni zapalono znicze, a na wodę puszczono wieńce...**



Fot. National Geographic

**Ekspedycja Roberta Ballada przy wraku *Goł*.**

# Zapomniana operacja

Od stycznia do maja 1945 roku przez wody Zatoki Gdańskiej i Bałtyku Niemcy przeprowadzili największą w historii ewakuację morską. Z ówczesnych Prus Wschodnich udało się im wywieźć ponad dwa miliony ludzi, w większości cywilów. To jedno z najbardziej zapomnianych w Polsce wydarzeń II wojny światowej.

Zaczął się w październiku 1944 roku. Dokładnie 21 dnia tego miesiąca. Wtedy to do niewielkiej miejscowości Nemmersdorf w Prusach Wschodnich (obecnie w Obwodzie Kaliningradzkim) wkroczyła Armia Czerwona. Była to pierwsza na niemieckiej ziemi wieś zdobyta przez Rosjan. Widomy znak ich sukcesu i zwiastun nadchodzącego zwycięstwa.

Do dziś trwają wśród historyków spory, co dokładnie wydarzyło się wtedy w Nemmersdorfie.

Według niektórych Niemcy, po odbiciu miejscowości z radzieckich rąk, zastali w niej straszny widok. Znaleźli tam zmasakrowane zwłoki mieszkańców. Rosjanie zgwałcili, torturowali i zamordowali ponad 70 kobiet. Wśród nich były nawet 8-letnie dziewczynki. Niektórych Niemców Rosjanie ukrzyżowali na drzwiach stodoł. Nie odpuścili także odnalezionym nieopodal 40 francuskim jeńcom.

Jednak niektórzy kwestionują tę relację. Twierdzą, że to wymysł hitlerowskiej propagandy, która chciała w ten sposób zmobilizować społeczeństwo do obrony kraju przed „mongolami” i „Iwanem”, jak pogardliwie nazywano w III Rzeszy Rosjan. Tak czy inaczej, o Nemmersdorfie usłyszały całe Niemcy. Nazwa ta stała się synonimem okrucieństwa, które stać się może udziałem każdego Niemca. Wbrew jednak zamierzeniom propagandy, na wieść o masakrze, mieszkańców Prus Wschodnich nie opanował wcale duch bojowy, tylko paniczny strach. Na wieść o nadchodzących „kra-



snoarmiejcach” w najgorszym razie popełniali masowe samobójstwa, w najlepszym ruszali przed siebie w głąb kraju.

## Wielka uciezka

Początkowo władze hitlerowskie próbowały zahamować ten wielki exodus. Na niewiele się to zdało. Kiedy, po chwilowej przerwie, w połowie stycznia 1945 roku w kierunku Prus Wschodnich ruszyła radziecka ofensywa, ludność cywilna nie pozostała na miejscu. Ludzie nie wierząc w zapewnienia nazistów o „ostatecznym zwycięstwie” skierowali się ku Zatoce Gdańskiej mając nadzieję, że w portach Piławy, Gdańska, Gdyni a na końcu Helu znajdą statki, które bezpiecznie wywiozą ich poza teren działań wojennych.

Zanim tam dotarli, musieli pokonać nawet setki kilometrów. Samochód był rarytasem, na który mogli sobie pozwolić nieliczni. Ludzie ładowali, zwykle w ostatniej chwili, swój najcenniejszy dobytek na furmanki i poganiając konie ruszali przed siebie, klucząc nieraz po drodze, w obawie przed prawdziwymi lub domniemanymi uderzeniami Armii Czerwonej.

Nie była to łatwa wędrówka. Zima 1945 roku była szczególnie ciężka. Całe Prusy Wschodnie pokryte były grubą warstwą śniegu, mróz dochodził do 20 stopni poniżej zera, Zalew Wiślany skutą był lodem o grubości kilkudziesięciu centymetrów.

Kiedy ludzie walczą o życie, do głosu dochodzą najbardziej prymitywne instynkty. Tak też było w tym wypadku.

Uciekinierzy okradali się wzajemnie, walczyli o żywność, starali się przetrwać za wszelką cenę. Dochodziło do dantejskich scen. Najbardziej cierpiący dzieci, zwłaszcza te najmniejsze. Zamarznięte ciała swoich kilkumiesięcznych czy kilkuletnich synów i córek zrozpaczone kobiety musiały zostawiać w przydrożnych krzakach, bo nie było czasu na grzebanie zwłok.

Dla wielu cywilów ostatnim etapem ucieczki okazały się zimne wody Zalewu Wiślanego. Do 4 marca kilkaset tysięcy uchodźców przeszło po lodzie na Mierzę Wiślaną. Ilu utonęło, tego nie ustalono dokładnie do dzisiaj.

## Nadzieja we flocie

„Wojna podwodna przestała być głównym zadaniem Kriegsmarine. Jej duża część została teraz przeznaczona na wspieranie frontu wschodniego i ratowanie ludności niemieckiej” - zapisał w swoich wspomnieniach o ówczesnej sytuacji głównodowodzący niemiecką flotą Karl Doenitz. Prawdopodobnie nie zdawał sobie sprawy, że ewakuacja Prus Wschodnich będzie największą tego rodzaju operacją w historii. Jej organizacja spoczęła

na barkach kontradmirała Konrada Engelhardta. Był to doświadczony oficer. Zdawał sobie sprawę z nieuchronności przegranej. Miał przed sobą prosty cel - uratować jak najwięcej cywilów od sowieckich rąk. Jeśli mają oni trafić pod okupację, to lepiej - myślał Engelhardt - aby to była okupacja amerykańska lub brytyjska.

Do wykonania zadania skierowano większość sił Kriegsmarine z Morza Północnego i Norwegii. W sumie kilkaset statków i okrętów różnego rodzaju. Śmiało można powiedzieć, że w akcji wzięło udział dosłownie niemal wszystko, co nadawało się wówczas do pływania, a było akurat pod ręką.

25 stycznia z Piławy wyszły pierwsze trzy statki z ponad siedmioma tysiącami uchodźców na pokładach. Jednostki z uciekinierami kursowały nieprzerwanie pomiędzy portami położonymi nad Zatoką Gdańską a portami północnych Niemiec do ostatniego dnia wojny. Większości udało się dotrzeć do celu. Nie było to jednak proste. Statki załadowane do granic możliwości przerażonymi ludźmi, dla których w sporej liczbie była to pierwsza w życiu podróż morska, były łatwymi celami dla radzieckich okrętów podwod-

**Fred Buettner (z lewej, na zdjęciu z autorem filmu „Duchy Bałtyku” Robertem Ballardem) jako 17-latek na ochotnika zaciągnął się do służby przy U-Bootach. Jak sam mówi, gdyby tego nie zrobił i poczekał aż skończy lat 18, z pewnością trafiłby na front wschodni. A tak pełnił służbę w Gdyni, z dala od linii frontu. Razem z siedmioma tysiącami uciekinierów trafił na pokład GoI. Znalazł się wśród 183 ludzi, którzy przeżyli atak radzieckiej łodzi podwodnej.**





**Gdy niemiecka armia zaatakowała Polskę, mieszkający pod Gdańskiem Heinrich Corella miał osiem lat. Sześć lat później jego ojczym, Artur Krohn, kucharz na *Gustloffie*, przemycił go razem z matką na pokład statku. Oni ocalili z tragedii *Gustloff*, jednak swego wybawcy nigdy już nie zobaczyli...**

nych i samolotów. Skwapliwie z tego skorzystały, nie oglądając się na przepisy prawa międzynarodowego czy panujące na morzu zwyczaje. Zgodnie z zasadą, że „zwycięzców się nie sądzi”, nie obawiali się, że ktoś ich za to rozliczy.

### Rany z przeszłości

Ewakuacja ludności niemieckiej z Prus Wschodnich na zawsze kojarzyć się będzie z zatopieniem, mniej więcej w tym samym rejonie na północ od Łeby, trzech statków. 30 stycznia - *Wilhelma Gustloff* z ok. 6, 5 tys. ludzi na pokładzie (uratowano ok. 900), 10 lutego *General von Steubena* z ok. 4 tys. (uratowano - 300) i 16 kwietnia *Goi* z 7 tys. (uratowano 165 osób). Zatonięcie *Goi* było największą tragedią morską w dziejach. Dla porównania wystarczy przypomnieć, że w słynnej katastrofie *Titanica* śmierć poniosło 1,5 tys. osób.

Według najnowszych wyliczeń, w czasie ewakuacji niemieckiej ludności z Prus Wschodnich grób w Bałtyku znalazło w sumie ok. 20 tys. ludzi. To dużo. Biorąc jednak pod uwagę, że Kriegsmarine

udało się przewieźć w głąb Niemiec 2,2 mln osób (w tym 1,4 mln cywilów), to mierzone w tej skali straty wynoszą około jednego procenta. A to z kolei mało zważywszy, że wśród ludności, która uciekała łądem, wyniosły one ok. 16 proc. a więc były piętnastokrotnie większe.

Ci zatem, którzy nieraz po bezpardonowej walce dostawali się na pokłady wymarzonych statków, mogli uważać się za szczęściarzy. Na Helu, który dorobił się wtedy miana „bałtyckiej Dunkierki”, w momencie kapitulacji III Rzeszy na transport czekało jeszcze ok. 60 tys. ludzi! Tysiące z nich nigdy nie dostało się do Niemiec - część została zabita przez Rosjan na miejscu, część zginęła w sowieckich obozach.

Zważywszy na jej skalę dziwić może, że morską ewakuację niemieckiej ludności z Prus Wschodnich jest tematem tak rzadko podejmowanym przez polskich historyków. Przez lata PRL nie wypadało jednak o niej wspominać, a ostatnio - w kontekście tzw. wypędzeń - sprawa stała się jeszcze bardziej niewygodna i drażliwa.

- Niemcy sami są sobie winni, to przecież oni wywołali wojnę. A zresztą, czymże są ich cierpienia wobec okropieństw hitlerowskich obozów zagłady? - uzasadnia się polskie milczenie w tej sprawie. To wszystko prawda. Ale czy milczenie jest najlepszym sposobem na uleczenie ran z przeszłości?

**Tomasz Falba**

## Zobacz

### „*Duchy Bałtyku*”!

Podczas operacji Hannibal (styczeń - maj 1945) ewakuowano z regionów nadbałtyckich w głąb Niemiec ponad dwa miliony niemieckich cywilów. Akcja ta pochłonęła tysiące ofiar. Zatonęło 250 statków, zginęło 40 tysięcy ludzi. Doktor Robert Ballard, odkrywca wraku *Titanica*, postanowił opowiedzieć historię trzech największych okrętów, zatopionych przez marynarkę ZSRR. Wraz ze świadkami tamtych wydarzeń udaje się na miejsce, gdzie spoczywają wraki *Goi*, *Wilhelma Gustloff* oraz *Steubena*.

Premiera ma kanale National Geographic w niedzielę, 12 marca o godz. 21:00

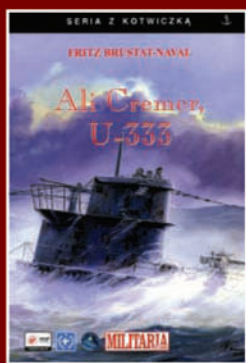
Zobacz  
zapowiedź  
filmu na naszej  
płytkę CD!



# Dla miłośników U-Bootów

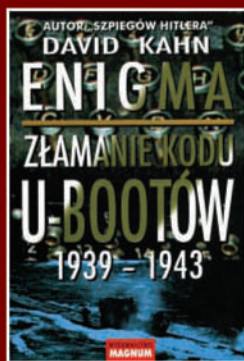
Polska nadrabia zaległości w wiedzy na temat działań niemieckich U-Bootów w czasie pierwszej i drugiej wojny światowej. W ostatnich tygodniach wydano w naszym kraju kilka ważnych książek dotyczących tej tematyki.

Na początek warto wspomnieć o „**Ali Cremer, U-333**” **Fritza Brustata-Nawala** (wydawnictwo Finna, Gdańsk 2005). To pasjonująca opowieść o życiu jednego z najbardziej znanych podwodnych asów. Cremer słynął z nieprawdopodobnego wręcz szczęścia. Potrafił wyjść cało z najgorszych tarapatów. Członkowie załóg okrętów, którymi dowodził, święcie wierzyli, że był najlepszą polisą ubezpieczeniową na ich życie. Coś w tym musiało być, skoro Cremer był jednym z nielicznych dowódców U-Bootów, który w spokoju dożył późnej starości.



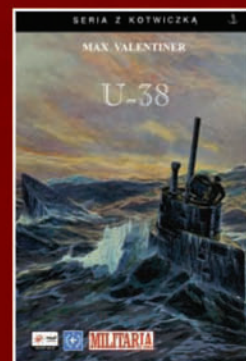
Kolejna pozycja to „**Szare wilki Hitlera. U-Booty na Oceanie Indyjskim**” **Lawrenca Petersona** (L&L, Gdańsk 2005). Tytuł mówi wszystko. To zupełnie nowa (oryginalne wydanie ukazało się dwa lata temu) i świetnie napisana publikacja, ukazująca zupełnie nieznaną polskiemu czytelnikowi rozdział drugiej woj-

ny światowej. Podobny walor ma też książka **David Kahna** „**Enigma. Złamanie kodu U-Bootów 1939-1943**” (Magnum, Warszawa 2005). Odkrywa ona kulisy rozszyfrowania kodu morskiej wersji Enigmy, co było jednym z najważniejszych wydarzeń decydujących o zwycięstwie aliantów w bitwie o Atlantyk. Warto podkreślić, że Kahn (co rzadkie u zachodnich historyków) mocno uwypukla w tym udział polskich kryptologów.



Dla miłośników U-Bootów dodatkową, choć nie mniej ważną lekturą, mogą być wspomnienia dowódców niemieckich okrętów podwodnych z czasów pierwszej wojny światowej (to dla polskich czytelników zupełnie nowum): **Wilhelma Marschalla** „**Uwaga torpeda! Pal!**” i **Maxa Valentiner** „**U-38**” (obie: Finna, Gdańsk 2005).

Równie interesujące może się też okazać spojrzenie na U-Booty od alianckiej strony, zawarte w książce amerykańskie-



go kontradmirała, dowódcy lotniskowca eskortowego USS „Guadalcanal”, **Dana V. Gallery** „**Na stanowiska startowe!**” (Finna, Gdańsk 2005). Gallery był jednym z najsłynniejszych „łowców” niemieckich okrętów podwodnych w czasie drugiej wojny światowej. Jak się okazuje, jest też znakomitym autorem. Jego wspomnienia czyta się z zapartym tchem, nie raz zaśmiewając do łez z licznych przytaczanych przez niego anegdot.



**Tomasz Falba**

# Bałtyk dobry na... *stres*

„Moje morze” to nazwa strony internetowej prowadzonej przez prawdziwego miłośnika... morza właśnie. I do podobnych jemu pasjonatów jest skierowana. Autor witryny, Tomasz Zaczeniuk, ma 27 lat. Kończy studia prawnicze. Ubolewa, że póki co, mieszka i pracuje daleko od morza - w Łodzi, w firmie medycznej.

- Liczę jednak, że to się zmieni, bo chciałem zbliżyć się do morza zawołano, o ile będzie to tylko możliwe - mówi Tomasz Zaczeniuk. - Mimo, że całe dzieciństwo żyłem na „dwa domy” - Sopot i Łódź - to właśnie Trójmiasto nazywam moim domem. Tu zrodziła się moja morska pasja. Już jako dziecko włóczyłem się po stoczniach i pewnie wtedy złapałem „bakcyła”.

O przygotowanej przez siebie stronie internetowej mówi tak: - Początki były

bardzo skromne: kilka zdjęć, parę słów od siebie. Pomysły przychodziły do głowy stopniowo. Nad doprowadzeniem witryny do stanu zbliżonego do obecnego pracowałem około roku. I robię to nadal. W wolnych chwilach rozbudowuję przede wszystkim galerię zdjęć. „Moje morze” istnieje już trzy lata i na pewno będzie się rozrastać. Mogę więc powiedzieć, że jej budowa nigdy nie ustanie. W przyszłości chciałbym skupić się na tematyce już nie tylko turystyczno-krajoznawczej, ale na bardziej „branżowej” - na aspekcie gospodarczym, transportowym. Mam nadzieję, że czas i wiedza mi na to pozwolą.

Oprócz podstawowych wiadomości o Bałtyku, nadmorskich miejscowościach (szczególną estymą autor darzy Hel i okolice), opisów polskich żaglowców czy morskich legend, na [www.moje-morze.pl](http://www.moje-morze.pl) znajdziemy całą masę ciekawych zdjęć związanych z tym akwenem.

- Jestem amatorem, ale staram się uwiecznić bliskie mi miejsca w sposób najwierniej oddający ich klimat i charakter. Staram się utrwalić to, co przykuwa moją uwagę, po prostu pokazać trójmiejski świat moimi oczami - opowiada Tomasz Zaczeniuk. - Celem zdjęć jest ukazanie piękna nie tylko plaż nad otwartym Bałtykiem, lecz także niezwykłości Trójmiasta. W przyszłości będę chciał

zamieścić więcej „zwykłych” zdjęć ulic, parków, budynków, nie tylko plaż i znanych turystom rejonów. W planach mam również stworzenie bazy zdjęć typowo marynistycznych, z naciskiem na żaglowce i statki handlowe. Już teraz zbiory mam całkiem pokaźne, być może staną się one przedmiotem odrębnej witryny.

Człowieka potrzebującego latem ochłody ucieszy na pewno kącik multimedialny, dzięki któremu może zobaczyć (i posłuchać!), co znaczy na Bałtyku dwa-naście w skali Beauforta, lub przespacerować się (zimną!) po sopockim mołu. Umieszczono tu bowiem kilkudziesięciosekundowe amatorskie filmy znad naszego Wybrzeża. Komu jeszcze mało, może, dzięki kamerom, do których linki (nie wszystkie działają!) znajdziemy na stronie, zobaczyć co dzieje się w Darłowie, helskim fokarium czy w... Helsinkach. Ba! Kamery zamontowane na wycieczkowcach z klasy Grand Princess pozwolą śledzić miejsca, które odwiedzają te Morskie Księżniczki.

Mnie najbardziej urzekły zdjęcia z kącika artystycznego, w którym autor zamieścił fotografie poddane obróbce, uzyskując niezwykle efektowny. Oglądałem je z największą przyjemnością: - Opierając się na miejscach, w których często bywam, które bardzo lubię, które są mi najbliższe, staram się stworzyć własną rzeczywistość, odmienną z lekka od tego, co dane jest nam oglądać. Czasami puszczam wodze fantazji i zaczynam „malować” wcześniej zrobione zdjęcie. To dobra metoda na odstresowanie. Droga prób i błędów dochodzę do wersji ostatecznej, którą publikuję. Chciałbym, aby każde zdjęcie opowiadało jakąś historię, coś przekazywało. Nie wiem, czy udaje mi się osiągnąć zamierzony efekt. Liczę, że tak. Fotografuję zwykłym aparatem cyfrowym; lustrzanki jeszcze się nie dorobiłem.

- Z zamiłowania jestem podróżnikiem, niestety na razie zarówno czas, jak i posiadane środki nie pozwoliły mi wybrać się poza Europę. Udało mi się zwiedzić na razie większość krajów Starego Kontynentu. Marzenia i plany? Chyba jak każdego faceta z morskim „bakcyłem” - rejs dookoła świata. Z naciskiem na Antarktydę. Najpierw jednak rejs na wody północne, Islandia - opowiada o swoich morskich marzeniach autor strony.

**Czesław Romanowski**

<http://www.moje-morze.pl/>

## Z galerii Tomasza Zaczeniuka



Listopadowe słońce, nordowy silny wiatr, gwizdający między masztami Daru Młodzieży, huk przelewających się do basenu jachtowego fal...



Orłowski klif słynie z niezliczonej ilości twarzy. Za każdym razem, gdy skierujemy na niego wzrok, wydaje się, że wygląda inaczej niż przed momentem.

# Peryskop

## na dużym ekranie

Okręty podwodne nie są częstymi bohaterami filmowych opowieści. Kiedy jednak już wypłyną na duży ekran, to w pamięci widza zanurzą się na długo. Co ciekawe, większość obrazów, których głównymi bohaterami byli okręt podwodny i jego załoga, powstała w ostatnim ćwierćwieczu.

Wprawdzie pierwszy ważny film z okrętem podwodnym w roli głównej - „Zanurzenie o świcie” - powstał już na początku lat 40., kiedy wojna na morzach i oceanach trwała w najlepsze, jednak dopiero cztery dekady później Wolfgang Petersen swoim „Okrętem” na zawsze odmienił wizerunek „podwodnego kina”.

### Nie ta technika...

Wcześniejsze próby zmierzenia się filmowców z okrętami podwodnymi na ekranie można policzyć na palcach jednej ręki. Na przeszkodzie w realizacji filmu o tej tematyce stały głównie duże ograniczenia ówczesnej techniki filmowej, praktycznie uniemożliwiające wykonanie efektownych, a zarazem realistycznych zdjęć podwodnych. W efekcie okręty podwodne na ekranie pojawiały się niemal wyłącznie w pozycji wynurzonej, a większość scen rozgrywała się we wnętrzach statków i miała wybitnie statyczny, wręcz teatralny charakter. Owszem próbowano filmować pod wodą modele okrętów, ale na dużym ekranie wyglądało to mało atrakcyjnie.

Sean Connery  
w roli kapitana radzieckiego  
okrętu podwodnego  
w „Polowaniu na Czerwony Październik”.

## Animowane i kultowe

Okrety podwodne są bohaterami nie tylko filmów fabularnych. W 1968 roku cały świat poznał przecież „**Żółtą łódź podwodną**” - fantastyczną animowaną opowieść z piosenkami zespołu The Beatles. Wprawdzie tytułowa „Yellow Submarine” nie spełnia tu żadnej militarnej funkcji (wręcz przeciwnie - film ma pacyfistyczny wydźwięk), a i sama podróż nią nie zawsze jest podwodna, jednak nie można pominąć „Żółtej łodzi podwodnej” w tym zestawieniu. Tym bardziej,



Kadr z filmu „**Żółta łódź podwodna**” z muzyką The Beatles.

że w okresie hippisowskiej rewolucji film ten szybko zyskał sobie miano kultowego i do teraz ma liczne grono wielbicieli. Również kultowy - chociaż nie u nas, lecz w Japonii - jest „**Określ podwodny 707 R**”, który od niedawna dostępny jest również w Polsce na płytach DVD. Akcja tego filmu, będącego ekranizacją kultowej japońskiej mangi z lat 60. ubiegłego stulecia, toczy się w bliżej nieokreślonej przyszłości, kiedy to morza całego świata opanowane są przez piracką flotę nieobliczalnego admirała Reda. Największe potęgi militarne na Ziemi budują więc wielką flotę sprzymierzonych, która już w pierwszej bitwie zostaje niemal doszczętnie zniszczona. Ostatnim ratunkiem dla świata jest ocalały z pogromu okręt podwodny 707R! Charakterystyczna dla japońskich anime'ów ostra, wyrazista kreska oraz dynamiczny montaż sprawiają, że film ten jest co najmniej równie pasjonujący, jak fabularne historie podwodne.

**Wyrazista kreska i dynamiczny montaż, czyli japońska kreskówka „Określ podwodny 707 R”.**



Wspomniany już „**Określ**” (Das Boot) z 1981 roku nakręcono w podobny sposób, a „podwodne” ujęcia U-boota rażą dziś sztucznością i niedoskonałością realizacji. Jednak w tym przypadku reżyserowi udało się osiągnąć niebywały psychologiczny realizm - oddać klimat, nastroje, a nawet lęki panujące wewnątrz łodzi podwodnej! Oglądając „brudne”, ziarniste zdjęcia stłoczonych, spoconych i przerażonych niemieckich marynarzy, możemy niemal na własnej skórze doznać tego samego uczucia klaustrofobii, poczuć gęstą atmosferę na pokładzie, czy nawet... zapach ich potu. W żadnym innym filmie tego nie przeżyjemy, także dzięki świetnej grze aktorskiej z wybitną rolą Jurgena Prochnova.

Jednak większość podwodnych opowieści to hollywoodzkie superprodukcje, nastawione przede wszystkim na efektowne widowisko i jak największy zysk. Najlepszym przykładem może być tu „**U-571**”, który ogląda się wprawdzie rewelacyjnie, bo akcja toczy się szybko, a efekty wizualne i dźwiękowe są na najwyższym poziomie technicznym (Oscar 2000 za montaż efektów dźwiękowych!), jednak z realiami historycznymi ma to niewiele wspólnego. Ot, zrobili sobie Jankesi „podwodny western”.

## Groźny Iwan

Innym ulubionym tematem tego typu amerykańskich filmów są, radzieckie okręty podwodne. Wystarczy przypomnieć doskonały thriller polityczny „**Polowanie na Czerwony Październik**” z Seanem Connerym w roli głównej, czy oparty tym razem na faktach dramat „**K-19**” z Harrisonem Fordem. Obaj aktorzy grają w wymienionych filmach kapitanów radzieckich atomowych okrętów podwodnych. Pierwszy z nich planuje ucieczkę do USA, a my mamy okazję obserwować, jak sprawnie umyka on wysłanym w pościg innym radzieckim jednostkom. Drugi z filmów opowiada o autentycznych wydarzeniach z 1961 roku, czyli szczytowego okresu zimnej wojny. Wówczas to radziecki okręt podwodny o napędzie atomowym uległ poważnej awarii, grożącej wybuchem reaktora. A wszystkim to działo się w pobliżu amerykańskich wybrzeży.

## Legenda Orła

Jeśli chodzi o polskie kino, to dorobiliśmy się tylko jednego, ale za to wiekopomnego podwodnego tytułu. Chodzi oczywiście o film „**Orzeł**” z 1958 roku, w reżyserii Leonarda Buczkowskiego, opowiadający o legendarnym polskim okręcie podwodnym z czasów II wojny światowej.

ORP *Orzeł* zdołał we wrześniu 1939 roku umknąć hitlerowcom, po czym zawinął do estońskiego Tallina w celu uzupełnienia zapasów paliwa. Chcąc uniknąć internowania, polska załoga po



„Groźny Iwan”, czyli manewr ściganego okrętu podwodnego w „Polowaniu na Czerwony Październik”.



Harrison Ford i Liam Neeson na pokładzie „K-19”.



„K-19” – wynurzenie spod lodu i... pamiątkowa fotografia.



Jurgen Prochnov i załoga okrętu atakowanego bombami głębinowymi w „Das Boot” Wolfganga Petersena.



„Das Boot”. Niemiecki U-Boot ścigany przez brytyjski okręt.

brawurowej ucieczce z portu pokonała Bałtyk, cieśniny duńskie i przedostała się do Anglii. Bohaterski wyczyn *Orła* szybko stał się dla wszystkich Polaków symbolem heroicznej walki z niemieckim najeźdźcą. Niestety, wojna dopisała do tej historii tragiczny finał. Pod koniec maja 1940 roku, podczas patrolu na Morzu Północnym, *Orzeł* zaginął. Prawdopodobnie został zatopiony na skutek uderzenia w niemiecką minę. Prawdopodobnie - gdyż do tej pory wraku *Orla* nie odnaleziono.

**Tomasz Konopacki**

## Najważniejsze filmy o okrętach podwodnych

Okręty podwodne są bohaterami nie tylko filmów fabularnych.

- **„Zanurzenie o świcie”** (1943) - niemiecki pancernik ścigany przez brytyjski okręt podwodny ucieka aż na Bałtyk, gdzie rozgrywa się decydujący pojedynek.
- **„Pojedynek na Atlantyku”** (1957) - amerykański niszczyciel kontra niemiecki U-Boot. W finale wyniszczającego starcia obydwie okręty idą na dno.
- **„Orzeł”** (1958) - prawdziwa historia legendarnej ucieczki polskiego okrętu podwodnego do Wielkiej Brytanii.
- **„Okręt”** (1981) - opowieść o załodze jednego z niemieckich okrętów podwodnych podczas II wojny światowej. Kinowe arcydzieło w reżyserii Wolfganga Petersena!
- **„Polowanie na Czerwony Październik”** (1990) - kapitan radzieckiej atomowej łodzi podwodnej (Sean Connery) planuje ucieczkę do USA. Ścigają go zarówno Sowieci, jak i Amerykanie, nie mający pewności co do prawdziwych intencji kapitana.
- **„Karmazynowy przyływ”** (1995) - kolejny film o buncie na atomowym okręcie podwodnym, tyle że tym razem na amerykańskim. Konflikt pomiędzy kapitanem (Gene Hackman) i pierwszym oficerem (Denzel Washington), z rozkazem odpalenia głowic atomowych w tle.
- **„Nagi peryskop”** (1996) - absurdałna komedia w stylu „Hot Shots!” i „Nagiej broni”, dowodząca, że służba na okręcie podwodnym podczas II wojny światowej mogła być również wesoła.
- **„Złowroga głębia”** (1997) - autentyczna historia z czasów zimnej wojny. W przeddzień ważnego spotkania na szczycie przywódców USA i ZSRR, radziecki okręt podwodny zderza się z amerykańskim, co grozi światowym kryzysem politycznym.
- **„U-571”** (2000) - dzielni amerykańscy marynarze opanowują niemieckiego U-Bootu i udają Niemców, a wszystko po to, aby zdobyć maszynę szyfrującą Enigmę. Efektowne hollywoodzkie kino, bez dbałości o historyczne realia.
- **„K-19”** (2002) - kolejny podwodny dramat oparty na faktach. W 1961 roku na radzieckim okręcie podwodnym doszło do poważnej awarii reaktora atomowego. Załogę udało się uratować, jednak okręt zatonął.
- **„Ciśnienie”** (2002) - zaczyna się jak typowe kino wojenne, a kończy klaustrofobicznym horrorem! Miejsce akcji: amerykańska łódź podwodna U.S.S. „Tiger Stark”, Ocean Atlantycki, 1943 rok.



**Dzике przygody:  
Ekspedycja „Manaty”**  
Go Wild!: Expedition Manatee



Na zachodnim wybrzeżu Florydy Chris i Martin poznają zwyczaje manatów amerykańskich, morskich ssaków zagrożonych wyginięciem.

Emisja

15 lutego, godz. 16.00  
3 marca, godz. 16.00

**Niebezpieczny fach:  
Odcinek 11**  
Rough Trades: Episode 11



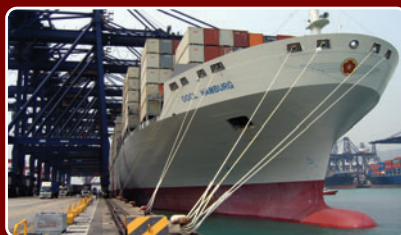
Don Shearer jest pilotem na Hawajach i filmuje surferów, którzy stawiają czoła 20-metrowym falom. Tymczasem na pustyni Kalahari Jacobus du Plessis Bothma udziela pomocy wielkim kotom. Bothma jest weterynarzem i leczy lamparty.

Emisja

15 lutego, godz. 18.00

**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 lutego, 22.00, 01.00  
19 lutego, godz. 20.00  
22 lutego, godz. 10.00, 15.00  
25 lutego, godz. 14.00  
11 marca, godz. 21.00

**Oceany za szkłem**  
Oceans In Glass



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

Emisja

16 lutego, godz. 08.00, 13.00, 19.00

**Wielkie konstrukcje:  
Oaza luksusu**

Frontlines Of Construction:  
Oasis

Najwyższy hotel świata, superwysoka wodna zjeżdżalnia i Wenecja wykuta w skałach nabrzeża Zatoki Perskiej. W Dubaju trwają zakrojone na szeroką skalę przygotowania do dnia, kiedy skończą się światowe zasoby ropy naftowej.

Emisja

16 lutego, godz. 12.00, 20.00

**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. Ratuja życie innym ludziom i szkolą ich w sztuce unikania śmierci.

Emisja

16 lutego, godz. 18.30  
28 lutego, godz. 11.00  
2 marca, godz. 18.00

**PREMIERA**

**Połowanie  
na myśliwego:  
Ataki rekinów**  
Hunter Hunted:  
Stalked By Sharks



Kiedy oceany stały się miejscem odpoczynku i rekreacji, pojawiły się doniesienia o atakach rekinów na ludzi. Przyjrzyjmy się, w jakich okolicznościach żarłacz ludojad może zaatakować pływającego w morzu człowieka.

Emisja

16 lutego, godz. 21.00, 00.00  
18 lutego, godz. 12.00  
23 lutego, godz. 09.00, 14.00



### Sekrety Norwegii Norway's Hidden Secrets

Florian Graner wyrusza z samotną misją zbadania tajemnic morskiego świata w kryształicznie czystych wodach norweskich fiordów. W lodowatej otchłani odkrywa rafę koralową wspaniale rozwijającą się bez słonecznego światła.

Emisja

16 lutego, godz. 22.00, 01.00

18 lutego, godz. 17.00

19 lutego, godz. 12.00

23 lutego, godz. 10.00, 15.00

### PREMIERA

### Dziwne czasy na Ziemi: Jedna przyczyna Strange Days On Planet Earth: The One Degree Factor



Nad Atlantykiem formują się chmury pyłowe. Maleje populacja karibu. Gatunki w morzach i oceanach są na granicy wymarcia. Naukowcy twierdzą, że te niezwiązane ze sobą zjawiska mogą być spowodowane ociepleniem klimatu na ziemi.

Emisja

18 lutego, godz. 18.00

### Niebezpieczny fach: Odcinek 3 Rough Trades: Episode 3



Spotkanie z członkami elitarniej jednostki antyterrorystycznej i robotnikami budowlanymi w Hongkongu, którzy budują drapacze chmur na bambusowych rusztowaniach. Wizyta u rybaków na Alasce.

Emisja

20 lutego, godz. 11.30

### Powrót na Titanica Return To Titanic



Doktor Robert Ballard prowadzi podwodne badania wraku Titanica. To rzadka okazja, by zobaczyć ten słynny liniowiec i poznać, w jakim stanie znajduje się spoczywający na dnie morza statek.

Emisja

17 lutego, godz. 21.00, 00.00

19 lutego, godz. 14.00

24 lutego, godz. 09.00, 14.00

3 marca, godz. 10.00, 15.00

### Łowcy mór: 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

18 lutego, godz. 20.00

19 lutego, godz. 08.00, 00.00

20 lutego, godz. 09.00, 14.00

### Wielkie konstrukcje: Na morzu

Frontlines Of Construction: Offshore

Historia budowy olbrzymiej platformy wiertniczej wydobywającej gaz ziemny na pełnym morzu i podwodnych rurociągów transportujących surowiec na stały ląd.

Emisja

20 lutego, godz. 12.00, 20

### Sztormowe opowieści: Huragan Ivan

Storm Stories: Hurricane Ivan

Wrzesień 2004 r. Trzydziestu mieszkańców Pensacola na Florydzie postanawia przetrwać nadejście huraganu Ivan w swoich domach. Ostatni huragan o podobnej sile spowodował tylko powódzie. Tym razem wiatr okaże się bardziej okrutny...

Emisja

18 lutego, godz. 13.00

14 marca, godz. 10.30, 15.30

### Morskie maszyny: Nurkowanie ekstremalne Marine Machines: Pro-Diving

Śmiałkowie-ryzykanci decydują się na nurkowanie ekstremalne, bijąc wszelkie dotychczasowe rekordy głębokości i wytrzymałości.

Emisja

18 lutego, godz. 00.00

### Dzikie przygody: Ekspedycja „Zwierzęta z morskiego wybrzeża”

Go Wild!: Expedition Coastal Creature



Chris i Martin Kratt zapraszają w podróż do Argentyny, gdzie w dzikich rejonach Patagonii będą obserwować orki, które podczas polowań na młode lwy morskie wyskakują z morza na plażę.

Emisja

20 lutego, godz. 16.00

8 marca, godz. 16.00

**Łowcy mór:**  
**Wrak „Esmeraldy” Artura Prata**  
 The Sea Hunters:  
 The Wreck Of Arturo Prat's Esmeralda



U wybrzeży Chile w chłodnych wodach Oceanu Spokojnego spoczywają szczątki „Esmeraldy”. „Łowcy mór” badają miejsce zniszczenia legendarnego okrętu, zatopionego w bitwie Iquique w XIX wieku.

Emisja

20 lutego, godz. 21.00, 00.00  
 25 lutego, godz. 20.00  
 26 lutego, godz. 08.00, 00.00  
 27 lutego, godz. 09.00, 14.00

**Zwycięstwo na Pacyfiku:**  
**Inwazja na Japonię**  
 Victory In The Pacific: Invading Japan

Kronika wydarzeń i kulisy decyzji podejmowanych przez przywódców Japonii i USA podczas II wojny światowej, od zdobycia przez wojska amerykańskie Wysp Marińskich, przez naloty na Tokio, aż do zrzucenia bomby atomowej.

Emisja

20 lutego, godz. 22.00, 01.00

**Sztormowe opowieści:**  
**Łowcy huraganu Opal**  
 Storm Stories: Opal Hurricane Hunters

Dziki tornada, wiry wodne, szaleńcze pożary i olbrzymie ściany wody - niszcząca moc i niepokohamowana złość matki natury widziana oczami osób, które znalazły się w środku tragicznych wydarzeń oraz relacje ratowników.

Emisja

21 lutego, godz. 10.00, 15.00

**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

21 lutego, godz. 10.30, 15.30  
 4 marca, godz. 13.00

**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

21 lutego, godz. 11.00

**Niebezpieczny fach:**  
**Odcinek 5**  
 Rough Trades: Episode 5

Z dwoma śmiakami wjedziemy na 79 piętro najwyższego budynku w Kuala Lumpur i zobaczymy, jak na tej wysokości myje się okna. Poznamy kobietę, która buduje rakiety i mężczyznę, który nurkuje z rekina-mi ludojadami w Australii.

Emisja

21 lutego, godz. 11.30  
 24 lutego, godz. 18.30

**Dziki przygody: Ekspedycja**  
**„Mangusta pręgowana”**  
 Go Wild!  
 Expedition Banded Mongoose

Chris i Martin Kratt wracają do Ugandy. Na półwyspie Mweya wkraczają do królestwa mangust pręgowanych w okresie, kiedy młode po raz pierwszy wychodzą z nor.

Emisja

21 lutego, godz. 16.00

**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

21 lutego, godz. 17.00  
 2 marca, godz. 17.00  
 4 marca, 01.00

**Sztormowe opowieści:**  
**Tsunami na Sri Lance**  
 Storm Stories: Sri Lanka Tsunami



Opowieść ze Sri Lanki, o tym jak duchowny z żoną i 28 sierotami, którymi się opiekowali, zdołali uniknąć śmierci podczas tsunami w Boże Narodzenie 2004 r. A także historia ocalenia stu ofiar żywiołu przez miejscowych rybaków.

Emisja

21 lutego, godz. 22.00, 01.00  
 28 lutego, godz. 10.00, 15.00  
 11 marca, godz. 13.00

**Niebezpieczny fach:**  
Odcinek 6  
Rough Trades: Episode 6



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

Emisja

22 lutego, godz. 11.00

24 lutego, godz. 18.00

1 marca, godz. 11.00

3 marca, godz. 18.30

**W poszukiwaniu rekinów**  
Shark Quest

Dwóch nurków Rob Torelli i Mark Priest robi niezwykle zdjęcia pod wodą, utrwalając na taśmie filmowej fascynujące sceny z życia morskich zwierząt, m.in. rekinów z wybrzeży RPA, Nowej Gwinei i Australii.

Emisja

23 lutego, godz. 08.00, 13.00, 19.00

**Niebezpieczny fach:**  
Odcinek 8  
Rough Trades: Episode 8

Jeśli marzysz o pracy z regularną dawką adrenaliny, zostań strażakiem na Syberii. Podczas pożarów strażacy zrzucani są ze spadochronu. U wybrzeży Kanady spotkamy grupę pływaków, którzy łapią morświny gołymi rękami.

Emisja

23 lutego, godz. 11.00

27 lutego, godz. 18.00

**Niebezpieczny fach:**  
Odcinek 10  
Rough Trades: Episode 10

W indyjskich stoczniach 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

24 lutego, godz. 11.00

28 lutego, godz. 18.00

3 marca, godz. 11.00

**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

24 lutego, godz. 21.00-00.00

26 luego, godz. 14.00

3 marca, godz. 9.00, 14.00

**Dzике 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

22 lutego, godz. 16.00

10 marca, godz. 16.00

**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 zatonięła. Rodzina znalazła schronienie w pontonie. Na samym środku morza mieli tylko jedzenie na trzy dni i... zdrowy rozsądek.

Emisja

23 lutego, godz. 17.00

**Morskie maszyny:**  
Na ratunek  
Marine Machines: Rescue



Profesjonalne służby ratownicze spełniają swoje zadania dzięki odpowiedniemu sprzętowi. Nowością są patrolowe samoloty, które mogą przyjąć z pomocą zagrożonym statkom, niezatapialne łodzie ratownicze i wzmocnione helikoptery.

Emisja

25 lutego, godz. 00.00

### 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

26 lutego, godz. 10.00

### 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

27 lutego, godz. 22.00, 01.00

5 marca, godz. 09.00

6 marca, godz. 10.00, 15.00

### Tuż przed tragedią: Katastrofa promu z Zeebrugge Seconds From Disaster: Zeebrugge Ferry Disaster

6 marca 1987 roku prom *Herald of Free Enterprise* wyruszył w rejs z portu w Zeebrugge i 20 minut później wywrócił się do góry dnem. W tej jednej z największych katastrof morskich w historii Wielkiej Brytanii zginęły 193 osoby.

Emisja

1 marca, godz. 21.00, 01.00

8 marca, godz. 09.00, 14.00

10 marca, godz. 12.00, 20.00

### Legendy ze świata lodu Legends Of The Ice World



Niezwykła, lecz prawie wirtualna, wyprawa w skute lodem rejony bieguna północnego. Dzięki wykorzystaniu najnowszych technik animacji komputerowej i materiału filmowego poznamy historię tej lodowej pustyni Północy.

Emisja

28 lutego, godz. 08.00, 13.00

9 marca, godz. 08.00, 13.00, 19.00

### Wielkie konstrukcje: Tunel pod kanałem La Manche Megastructures: Channel Tunnel

Podczas budowy tego najdroższego tunelu kolejowego w historii zdarzały się powodzie i zawalenia dachu konstrukcji. Jednak myśl techniczna zwyciężyła i to ryzykowne przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem.

Emisja

1 marca, godz. 22.00, 00.00

5 marca, godz. 20.00

8 marca, godz. 10.00, 15.00

11 marca, godz. 14.00

### Wierzyć nie wierzyć?: Potwory z jezior Is It Real?: Lake Monsters

Legendy o potworach z jezior krążą po całym świecie. Najpierw musimy udowodnić, że takie stwory jak potwór z Loch Ness naprawdę istnieją. Wyruszamy na poszukiwania wyposażeni w supernowoczesny sprzęt satelitarny i fotograficzny.

Emisja

26 lutego, godz. 01.00

### Łowcy mórz: Poszukiwanie „Tonquina” i „Isabelli” The Sea Hunters:

The Search For Tonquin And Isabella

Historia tragicznego incydentu, którego ofiarą padł statek handlowy „Tonquin”. Pierwszy oficer wysadził statek w powietrze w odwecie za morderstwa i grabieże, dokonane na jego pokładzie podczas zażartego sporu kupieckiego.

Emisja

27 lutego, godz. 21.00, 00.00

4 marca, godz. 20.00

5 marca, godz. 08.00, 00.00

6 marca, godz. 09.00, 14.00

### Polowanie na myśliwego: Drapieżniki w raj Hunter Hunted: Predators In Paradise

Na Sanibel Island aligatory wyskakują z wody i atakują ludzi. W ciągu trzech lat wydarzyły się trzy ataki bez ostrzeżenia. Dwa z nich skończyły się tragicznie. Zespół ekspertów bada przyczyny tej nagłej agresji wśród aligatorów.

Emisja

1 marca, godz. 13.00, 19.00

5 marca, godz. 10.00

### Wielkie konstrukcje: Parki wodne Frontlines Of Construction: Waterparks



Parki wodne to najbardziej dochodowa dziedzina w przemyśle rozrywkowym. Wizyta w parkach Wet «n» Wild w Orlando na Florydzie i Las Vegas to okazja przyjrzenia się wodnym atrakcjom: niezwykłym szybkim zjeżdżalniami i rwącym rzekom.

Emisja

2 marca, godz. 12.00, 20.00

**Wampir z otchłani**  
Vampire From The Abyss

Niewiarygodna wyprawa w głąb wód Zatoki Monterey, gdzie zamieszkuje rzadko spotykana kalamarnica. Towarzyszymy naukowcowi, który całe swoje życie poświęcił badaniom tego stwora.

••••• **Emisja** •••••

3 marca, godz. 08.00, 13.00, 19.00

**PREMIERA**

**Dziwne czasy na Ziemi:**  
Niespokojne wody  
Strange Days On Planet Earth:  
Troubled Waters



Na świecie żyje coraz mniej żab, a w USA w tajemniczych okolicznościach wymierają wale białe. Naukowcy podejrzewają, że to część zachodzących na całym świecie przemian wywołanych substancjami toksycznymi w wodach oceanów.

••••• **Emisja** •••••

4 marca, godz. 18.00

**Morskie maszyny: Broń**  
Marine Machines: Weapons

Program „Morskie maszyny” prezentuje postęp badań oceanów na naszej planecie. Ich zrozumienie, dzięki poświęceniu ekspertów i nowoczesnej technice jest warunkiem ochrony tych cennych zasobów Ziemi.

••••• **Emisja** •••••

4 marca, godz. 00.00

**Bitwa arktycznych olbrzymów**  
Battle Of The Arctic Giants



Adam Ravetch wyrusza do Arktyki w samym środku sezonu rozrodczego morsów, aby utrwalić na taśmie filmowej niezwykle zachowania matek morsów i ich nowo narodzonego potomstwa.

••••• **Emisja** •••••

7 marca, godz. 08.00

**Hood i Bismarck**  
- morska bitwa, część 1  
Battle Of The Hood  
And The Bismarck: Part 1

W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski niszczyciel Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

••~•• **Emisja** ••~••

7 marca, godz. 23.00

**Wielkie konstrukcje:**  
Port w Rotterdamie  
Megastructures: Port Of Rotterdam



Przez port w Rotterdamie przepływa codziennie 450 statków, wiozących towary o wartości miliarda dolarów. Ze względu na zdradliwe prądy morskie, wąskie kanały i wielki rozmiar tankowców, przeprawa przez port to wielka operacja.

••~•• **Emisja** ••~••

8 marca, godz. 17.00

15 marca, godz. 01.00

**Hood i Bismarck**  
- morska bitwa, część 2  
Battle Of The Hood  
And The Bismarck: Part 2

W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski niszczyciel Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

••~•• **Emisja** ••~••

8 marca, godz. 23.00

**Łowcy mór: Patrol trwa:**  
Poszukiwanie hitlerowskiej  
U-215

The Sea Hunters: Still On Patrol  
- The Hunt For Hitler's U-Boat 215

Poszukiwanie niemieckiego U-Boota, okrętu podwodnego, którego misją podczas drugiej wojny światowej było szerzenie spustoszenia wśród amerykańskich konwojów, wyruszających na długie rejsy po Atlantyku.

••~•• **Emisja** ••~••

11 marca, godz. 20.00

12 marca, godz. 00.00

13 marca, godz. 21.00, 00.00

**PREMIERA**

**Wielkie konstrukcje:**  
USS Virginia  
Megastructures: USS Virginia



Zaproszenie na pokład atomowego okrętu podwodnego. USS Virginia to supernowoczesna łódź amerykańskiej armii, wyposażona w najnowszy sprzęt na miarę XXI wieku.

••~•• **Emisja** ••~••

11 marca, godz. 22.00

**Morskie maszyny: Hollywood**  
Marine Machines: Hollywood

Sceny filmowe kręcone pod wodą wymagają specjalistycznego sprzętu: specjalnych kamer, podwodnej scenografii oraz mechanicznych potworów. W programie spotkanie z twórcami takich filmów i wycieczka po animatronicznym akwarium.

Emisja

11 marca, godz. 00.00

**Geniusz wikingów: Planowane najazdy**  
Genius Of The Vikings:  
Raiders By Design

W IX wieku n.e. wikingowie siali postrach na kontynencie europejskim. Napadali i grabili, co tylko wpadło im w ręce. Ich okrucieństwo stało się legendarne, ale czy rzeczywistość wikingowie zdobyli wszystko tylko przemocą?

Emisja

12 marca, godz. 08.00

13 marca, godz. 09.00, 14.00

**Geniusz wikingów: Ofiary sukcesu**  
Genius Of The Vikings:  
Victims Of Success



Dwieście lat po pojawieniu się na arenie historii wikingowie dokonali inwazji Anglii, zaatakowali najbogatsze imperium świata Bizancjum i zamierzali kolonizować Amerykę Północną. Jak udawały im się tak dalekie morskie wyprawy?

Emisja

12 marca, godz. 09.00

13 marca, godz. 10.00, 15.00

**Łowcy mórz: Zatonięcie „Wilhelma Gustoffa”**  
The Sea Hunters: Sinking Of The Wilhelm Gustloff

W lodowatych wodach Bałtyku spoczywa wrak niemieckiego liniowca, którym tysiące Niemców uciekało przed posuwającą się na zachód Armią Czerwoną. Statek został zatopiony przez trzy rosyjskie torpedy i nigdy nie dopłynął do celu.

Emisja

12 marca, godz. 20.00

**PREMIERA**

**Duchy Bałtyku**  
World's Deadliest Sea Disaster



Podczas operacji Hannibal (styczeń - maj 1945), ewakuowano z regionów nadbałtyckich w głąb Niemiec ponad dwa miliony niemieckich cywilów. Humanitarna akcja pochłonęła tysiące ofiar. Zatonęło 250 statków i zginęło 40 tysięcy ludzi.

Emisja

12 marca, 21.00

**Diabły z głębin**  
Devils Of The Deep

W wodach Morza Corteza u wybrzeży Meksyku gromadzą się czasami nawet tysiące wygłodniałych drapieżników. Rybacy nazywają je diablós rojos, czyli czerwone diabły. To kałamarnice Humboldta, które w równie tajemniczy sposób znikają.

Emisja

13 marca, godz. 08.00, 13.00, 19.00

**Schwytnie krokodyla zabójcy**  
Capturing The Killer Croc



W ciągu ostatnich dziesięciu lat 300 osób zniknęło z okolic Tanganiki. Burundi, do którego należy brzeg jeziora, to kraj nękany wojnami plemiennymi, ale lokalni mieszkańcy sądzą, że sprawcą porwań jest drapieżny krokodyl Gustave.

Emisja

13 marca, godz. 11.00, 18.00

**W poszukiwaniu Fenicjan**  
Quest For The Phoenicians

Fenicjanie dominowali w basenie Morza Śródziemnego już w epoce żelaza. Dwóch renomowanych naukowców bada: skąd lud ten pochodził, w czym tkwił sekret jego niebywałych osiągnięć oraz co się z nim później stało.

Emisja

13 marca, godz. 01.00

**Sztormowe opowieści: Brazylia**  
Storm Stories: Brazil



27 marca 2004 roku. W kierunku prowincji Santa Catarina w południowo-wschodniej Brazylii zmierza bardzo silny huragan. Mieszkańcy prowincji muszą przygotować się na nadejście jedynego huraganu w historii Brazylii.

Emisja

14 marca, godz. 10.00, 15.00



## 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.:



**Księżniczka Anna wduje *Pharosa***



**Batalia o Gazoport**

**Film o Dalmorze**



**Slideshow Shiplover w Rotterdamie**



Gdynia, nabrzeże  
przy Skwerze Kościuszki,  
żaglowiec *Dar Pomorza*.

W **80.** urodziny **Gdyni**,

Wszystkim jej **Mieszkańcom**,

Ludziom, którzy **tworzyli** jej wyjątkową historię,

Tym, co **dziś pracują** na rzecz jej rozwoju,

A także tym, którzy **będą budowali** jej przyszłość

Życzenia dalszych sukcesów,

**spełnienia marzeń**

i urzeczywistnienia

pełnych rozmachu **wizji Ich miasta**

„z morza i z marzeń”

Składa

Zarząd i Zespół Redakcyjny

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.

Wydawca miesięcznika

nasze  
**MORZE**  
maritime magazine

*„Szukamy nowych szans, nie zapominając o tym, co od zawsze napędza to miasto”.*

Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek,  
w wypowiedzi dla pierwszego numeru miesięcznika  
„Nasze MORZE”, styczeń 2006 rok.