

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 8 (8) sierpień 2006
NR INDEKSU 211214

Polska stocznia zbudowała statek dla księcia Edynburga, Filipa. Może pływać przy wzburzonym morzu.



Pożegnanie wielkiego człowieka morza



Stefan Batory: Pocztówka i model transatlantyka!

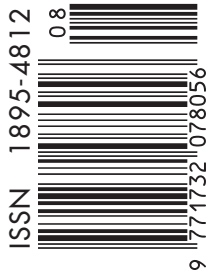
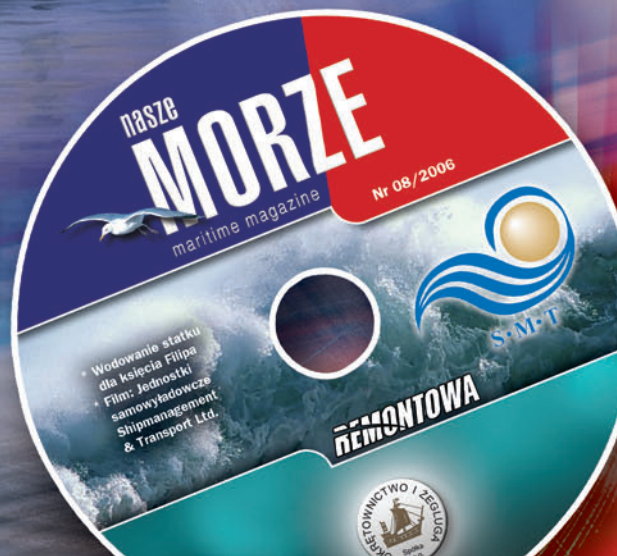


Kobieta, znaczy...Kapitan!



Nakład 4000 egz.

MORZA SIĘ NIE BOI...





Obowiązkowa pozycja w bibliotece prawdziwego shiplovera!

Wydanie specjalne w języku angielskim
na Targi SMM w Hamburgu (26-29 września 2006)
oraz dla prenumeratorów miesięcznika „Nasze MORZE”!

- wszystko o statkach aktualnie zamówionych, budowanych, przebudowywanych i przekazywanych armatorom w polskich stoczniach
- dane techniczne, charakterystyki, opisy, zdjęcia, plany, rysunki
- portfele zamówień, nowe kontrakty, najciekawsze projekty, ciekawostki

shipbuilding

nasze

MORZE

maritime magazine

special issue

Polish-built

SHIPS



JUŻ WE WRZEŚNIU DRUGA EDYCJA - POLISH-BUILT SHIPS 2006

2006

www.naszemorze.com.pl



Nr 8 (8) 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,
Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

Dyrektor**ds. wydawniczych:**

Aleksandra Dylejko,
tel. (58) 307 15 54,
Aleksandra.Dylejko@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji

Czesław Romanowski,
tel. (58) 307 16 35
Czeslaw.Romanowski@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, Dorota Abramowicz,
Tomasz Falba, Maciej Goniszewski,
Anna Gromnicka, Aldona Kaszubska,
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,
Grażyna Milewska, Waldemar Okrój,
Ewa Opiela, Bartłomiej Pomierski,
Dorota Rembiszewska,
Piotr B. Stareńczak,
Zbigniew Szczyński,
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 adjustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów, a także do zamieszczania kopii materiałów drukowanych w „Naszem Morzu” i „Budownictwie Okrętowym” na stronie WWW bez dodatkowego wynagrodzenia.



Polityka i ekologia

Tegoroczne lato niewątpliwie należało do ekologów. Do ekologów i do massmediów oczywiście. Okazało się, że jak jedni i drudzy połączą działania, to mogą razem wytworzyć całkiem dużą siłę nacisku. Mowa o nagłośnionej przez Gazetę Wyborczą sprawie budowy autostrady przez tzw. Dolinę Rospudy, będącej unikatową w skali europejskiej oazą pięknej, czystej i nienaruszonej jeszcze industrialnym pędem przyrody. Z drugiej strony jesteśmy niestety także unikatowym w Europie skansenem drogowym. Nikt nie ma wątpliwości, że autostradę budować trzeba i to szybko, choć niekoniecznie równając z ziemią wszystko dookoła. Czyżbyśmy stawali się społeczeństwem wrażliwym ekologicznie?

Obrońcy przyrody odezwali się także w sprawie naszpikowanego azbestem holenderskiego transatlantyku *Rotterdam*, który od lutego stał w gdańskim porcie. Nie chodziło jednak o azbest. Już w lipcu statek miał odplłynąć (jedna z kolejnych przesuwaných dat), ale okazało się, że gniazdują na nim... jaskółki, będące pod ochroną. Gdyby statek wypłynął wtedy w morze, ptaki zginęłyby. No więc, nie wypłynął. Armator miał jednak pecha, bo z początkiem sierpnia jaskółki odleciały... zabierając ze sobą ekologiczny argument za pozostaniem statku w polskim porcie (czyt. tekst „Minister wyrzuca azbest” na str. 16).

Ostatnio powraca temat, który polskich ekologów i polskie media chyba jednak przeraża. Chodzi o budowę gazociągu północnego między Rosją i Niemcami, przeciwko której w sierpniu podczas regionalnej konferencji bałtyckiej w Visby na Gotlandii opowiedział się także premier Szwecji Göran Persson.

„*Gdy buduje się tak duży rurociąg na dnie Morza Bałtyckiego, porusza się mnóstwo osadów dennych, w których znajdują się miny, substancje trujące i inne rzeczy, zatopiane przez dziesięciolecia. W ten sposób ryzykuje się wywołanie poważnych zakłóceń ekologicznych, jakie nałożyłyby się na wszystkie inne problemy ekologiczne, z którymi zmagają się Morze Bałtyckie*” – to cytat z wypowiedzi szwedzkiego premiera.

Dołączył w ten sposób do szefów rządów m.in. w Polsce i republikach nadbałtyckich, a także głosów poważnych ekologów i naukowców, którzy coraz głośniejszym głosem ostatnio uwagę na problem zatopionej w Bałtyku po wojnie broni chemicznej. Sprawa ta staje



się niepokojąca, zwłaszcza odkąd Unia Europejska uznała tę inwestycję za priorytetowy projekt energetyczny. Trasa rurociągu, którym omijając Polskę gaz popłynie z Rosji do Niemiec ma przebiegać w pobliżu miejsc, o których wiadomo, że na dnie spoczywają tam śmiertelnie chemikalia. Z drugiej strony dokładnie nie wiadomo, gdzie i ile tego świństwa na dnie Bałtyku zalega, bowiem takich danych np. w Polsce nikt nie gromadzi (szczegółów w tekście „A bomba tyka” na str. 32). Wiadomo natomiast, że upłynęło akurat wystarczająco dużo czasu, żeby to, co tam spoczywa stało się groźne. Gazociąg północny może więc otworzyć puszkę Pandory, a Unia Europejska popierając inwestycję rosyjsko – niemieckiego konsorcjum może zafundować sobie i nam przy okazji katastrofę ekologiczną na nieznaną skalę. Przy niej Dolina Rospudy to naprawdę „mała” sprawa. W tym przypadku niestety lobby energetyczne okazało się silniejsze niż lobby obrońców przyrody. Polityka pokonała ekologię i... rozum.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Polityka i ekologia

..... str. 3

CIEKAWY MORZE

„Nasze MORZE” na Trytonie

Czytają nas nawet holownik
Zakładu Usług Żeglugowych
ze Szczecina! str. 6

WYDARZENIA

Rozstania nadszedł czas...

Od 11 sierpnia 2006 r.
należy mówić o Stoczni Gdańsk S.A.
Nie ma już bowiem
Stoczni Gdańskiej Grupa
Stoczni Gdynia. str. 7

Gazoport według premiera

Zdaniem premiera RP
Jarosława Kaczyńskiego
gazoport powinien powstać
w pobliżu... Gdyni. str. 9

Lekcja człowieczeństwa

W wieku 88 lat zmarł
prof. Jerzy W. Doerffer,
współtwórca i promotor
polskiego przemysłu
okrętowego. str. 10

Pan minister pracuje

Rafał Wiechecki, minister
Gospodarki Morskiej
zabrał się za wskrzeszanie
biało-czerwonej bandery. str. 13

Urzędu Morskiego
w Gdyni. Statek *Rotterdam*
miał opuścić polskie
wody terytorialne. str. 16

Bezsilność władzy

Nowa książka
Jadwigi Staniszkis
zadziwiająco pasuje do tego,
co dzieje się wokół
holenderskiego
statku *Rotterdam*. str. 17



18

Więści z kraju

..... str. 14

Minister wyrzuca azbest

Rafał Wiechecki podtrzymał
w mocy postanowienie

Drugi statek dla księcia Filipa

W Gdańsku zwodowano
drugi statek dla brytyjskiego
armatora, któremu szefuje
mąż królowej
Anglii Elżbiety II. str. 18

Wspierając stocznie w Europie

Pod takim tytułem
w prestiżowym tygodniku
Fairplay ukazał się wywiad
z prezesem Gdańskiej
Stoczni Remontowej S.A. str. 21

KONTROWERSJE

Podwyżki – tak. Zwolnienia - nie!

Dwieście pięćdziesiąt osób
ma stracić jeszcze w tym roku
pracę w Stoczni Marynarki
Wojennej w Gdyni. str. 23

TEMAT Z MORZA

Przypłył rekordzista

W przyszłym roku do portu
w Gdyni ma zawinąć trzeci
co do wielkości wycieczkowiec
na świecie! str. 24



9

LUDZIE MORZA

Morze mam we krwi

Rozmowa z kapitanem żeglugi wielkiej Elżbietą Drożdżowską-Smulewicz, dowodzącą na mostku m/f *Mikołaj Kopernik*. str. **27**

WOKÓŁ MORZA

A bomba tyka...

W Bałtyku zalegają setki ton bojowych środków trujących. Co się stanie, gdy ruszy budowa gazociągu północnego? str. **32**

**Gdynia – miasto z marzeń i... wież?**

W Gdyni powstaje olbrzymia budowla Sea Towers. Wbrew nazwie nie kojarzy się jednak w ogóle z morzem. str. **37**

NAD MORZEM

Latarnie polskiego wybrzeża

Obecnie na polskim wybrzeżu znajduje się szesnaście pracujących i trzy wygaszone latarnie. Przyjrzyjmy się im bliżej... str. **43**

POCZTÓWKA Z MORZA

Stefan Batory...

...czyli przypominamy narodziny polskiego transatlantyka z Holandii rodem. str. **47**

ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej

Przypominamy ważniejsze sierpniowe daty wydarzeń związanych z morzem. str. **54**

OBRAZY MORZA

Kadry z życia rybaków

Władysław Jarecki jak nikt potrafił namalować pracę kaszubskich rybaków. str. **56**

MORZE - ŚWIAT

Chiński cios Hezbollahu

Wystrzelony z Libanu



**Dodatek branżowy
o stoczniach i statkach**

PRZEBUDOWY

M/v *Sopot* wylądował się sam...

Shipmanagement & Transport Ltd. przebudowuje masowce panamax na statki z systemem samowyladowczym. str. **3**

WYDARZENIA

Amerykański gigant w Remontowej S.A.

Gdańską stocznice odwiedził prezes światowego potentata GlobalSantaFe Corporation Jon Marshall. str. **6**

Wieści z rynku stoczniewego

..... str. **7**

HEAVY LIFT VESSELS

Heavy metal na fali

Na świecie statkami wozi się coraz więcej coraz cięższych i większych ładunków i na coraz dalsze odległości. str. **10**

SIGNIFICANT SHIPS OF 2005

D'Artagnan tnie jak muszkietier...

...czyli rzecz o superpogłębiarce wyróżnionej w najnowszym rankingu w najnowszym rankingu „Significant Ships of the Year”. str. **16**

Jak zaprenumerować „Nasze MORZE”.

..... str. **19**

pocisk raketowy dosięgnął izraelską korwetę. str. **51**

MORZE TAJEMNIC

Nowe życie Grafu Zeppelina

Po prawie 60 latach odnaleziono w Bałtyku wrak niemieckiego lotniskowca *Graf Zeppelin*. str. **64**

MORZE W FILMIE

O ty, w ikrę kopany!

Na DVD pokazał się film „Rybki z ferajny”. To wciążająca bajka, ale niekoniecznie dla dzieci... str. **70**

MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. str. **74**

Na okładce:

Fragment obrazu Grzegorza Nawrockiego przedstawiającego statek MFT II dla Trinity House.

„Nasze MORZE” na Trytonie

Podczas wizyty holownika *Tryton*, który 10 sierpnia przyplłynął do Gdyni, na jego mostku napotkaliśmy zaczytany egzemplarz jednego z ostatnich wydań „Naszego MORZA”. Nowszego nie było, gdyż - jak usłyszeliśmy - ...”trudno dostać w salonach prasowych czasopismo, które szybko się rozchodzi, a w kioskach w ogóle go nie ma”. Dzięki sympatii, jaką ludzie morza darzą „swoje” czasopismo, mogliśmy skorzystać z okazji i sfotografować egzemplarz i jego Czytelników w sterówce.

Wszystkich gorąco zachęcamy do prenumeraty gwarantującej otrzymanie wszystkich wydań. Dobrym zwyczajem wielu dobrych armatorów jest zbiorowa prenumerata i dostarczanie czasopism branżowych (morskich) na każdy statek własnej floty.

Tryton to najnowocześniejszy i najsilniejszy (4400 KM) holownik we flocie szczecińskiego armatora ZUŻ (Zakład Usług Żeglugowych Sp. z o.o.).



Fot. Piotr B. Stereńczak

A oto i Tryton w pełnej krasie...

Fot. Piotr B. Stereńczak



Część załogi (z kapitanem Markiem Sadeckim - pierwszym z prawej) holownika Tryton z numerem „Naszego MORZA”. Holownik przyplłynął do Gdyni holując z upadłej stoczni „Pomerania” w Szczecinie brytyjską barkę hotelową.

Firma działa od ponad 50 lat i zatrudnia ponad 200 pracowników. W 1991 r. została sprywatyzowana, a od roku 2003 jest spółką o kapitale polsko-szwedzkim. W 2004 roku ZUŻ, kierowany przez Marię Ślusarczyk - prezes zarządu i dyrektora naczelnego - kupił holownik zbudowany dwa lata wcześniej w Hiszpanii. To właśnie *Tryton*, który holując (do Gdyni - na remont w doku stoczni Maritim) bar-

kę hotelową *Bibby Challenge* firmy zajmującej się głównie usługami dla przemysłu offshore, wykonał jedno ze swoich pierwszych holowań morskich.

ZUŻ wprowadził do eksploatacji w ostatnich miesiącach jeszcze jeden holownik tylnopędnikowy - *Euros* (ex *Jaguar*, ex *Wandelaar*) - 1800 KM, zbudowany w 1970 roku w Holandii, odkupiony od jego krótkotrwałego właściciela - firmy J. Stępniewski z Gdyni.

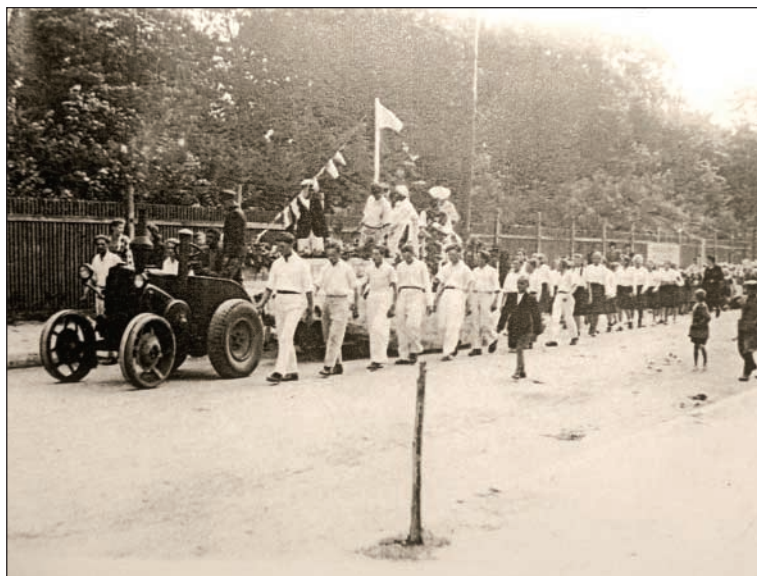
(PBS)

Statek „na kołach”

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wykorzystanie załączonego zdjęcia ze Święta Morza w roku 1945 w miejscowości Nisko nad Sanem w woj. rzeszowskim, które posiadam w swoim archiwum rodzinnym. Autor zdjęcia jest nieznanym. Widoczny na zdjęciu „statek” na kołach z „międzynarodową załogą” w czerwcu 1945 roku przejechał po ulicach Niska, budząc duże zaciekanie mieszkańców.

Dla wyjaśnienia podaję, że jestem synem Władysława Kuligowskiego, który wówczas jako dyrektor Gimnazjum Rolniczego w Nisku wraz z uczniami był organizatorem tych ciekawych obchodów Święta Morza w postaci zbudowanego „statku na kołach”.

Jacek Kuligowski, Toruń



Rozdzielenie stoczni w Gdańsku i Gdyni

Rozstania

nadszedł czas...

Rozdzielenie stało się możliwe za sprawą Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., która objęła kolejne 24 procent udziałów w Stoczni Gdańsk. Tym samym, ma już 56 procent akcji zakładu (w lipcu ARP przejęła od Stoczni Gdynia 32 proc. akcji gdańskiej spółki w zamian za umorzenie jednej z pożyczek). To oznacza ostateczne oddzielenie gdańskiego zakładu od Stoczni Gdynia, która była do tej pory jego 100-proc. właścicielem.

Już pod koniec lipca Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańskiej i jednocześnie prominentny polityk pomorskiego PiS, ogłaszając, że ARP przejęła od Stoczni Gdynia pakiet ok. 32 proc. akcji jego firmy, mógł w ten sposób oznajmić realizację jednego ze sztandarowych haseł swojej partii z okresu ubiegłorocznej kampanii wyborczej. W Gdańsku rozdzielenie obu stoczni osobiście obiecywał Jarosław Kaczyński. Jaworski, który jest także szefem Rady Nadzorczej Energi zaszkodził wszystkim informując, że koncern nie jest już zainteresowany stoczniami.

Szybki zwrot akcji

Jeszcze w marcu br. Waldemar Bartelik, ówczesny prezes Energi ogłosił, że jego firma wspólnie z ARP zamierza przejąć akcje Stoczni Gdańskiej. Ta ostatnia winna jest koncernowi ok. 20 mln zł za nieopłacone dostawy prądu. W zamian za umorzenie długu Energa miała otrzymać akcje stoczni. Do zawiązania państwowego konsorcjum, które miało ostatecznie rozdzielić oba zakłady, nie doszło. W czerwcu odwołano prezesa i cały zarząd Energi.

- Koncern nie jest już zainteresowany stoczniami – oznajmił Jaworski w trakcie lipcowej prezentacji następczyni Bartelika, Alicji Barbary Klimiuk (dotychczas kierowała Suwalską Specjalną Strefą Ekonomiczną, na stanowisko w Enerdze została wybrana z konkursu).

Od piątku, 11 sierpnia 2006 r., należy mówić o Stoczni Gdańsk S.A. Nie ma już bowiem Stoczni Gdańskiej Grupa Stoczni Gdynia.

Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańsk S.A. i jednocześnie polityk pomorskiego PiS, może powiedzieć, że zrealizowano jedno ze sztandarowych haseł jego partii z okresu ubiegłorocznej kampanii wyborczej.



Kontrakt z Antypodów?

Pod koniec lipca Stocznia Gdańska otrzymała ofertę udziału w konsorcjum – m.in. z jedną ze stoczni francuskich – które miałyby zbudować dwa okręty dla marynarki australijskiej.

- Mogę jedynie potwierdzić, że taka oferta do nas wpłynęła – mówi Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańskiej.

Według nieoficjalnych informacji, władze spółki przystąpiły już do wyliczenia kosztów udziału kolebki „Solidarności” w przedsięwzięciu. Australijczycy mają wybrać wykonawcę okrętów w czwartym kwartale tego roku. Gdyby stało się nim konsorcjum z polskim udziałem, w Gdańsku zbudowano by najprawdopodobniej części kadłubów jednostek. Zostałyby one wysłane na doposażenie do Francji, a ostateczny montaż uzbrojenia miałby już odbywać się na Antypodach.

Na oficjalnej stronie internetowej australijskiego resortu obrony można znaleźć informację, że w latach 2006-2007 kraj ten chce zamówić dwa okręty amfibijne. Miałyby być zdolne do przenoszenia około tysiąca ludzi wraz z wyposażeniem oraz śmigłowców. Australijczycy chcą, aby mogły one zarówno brać udział w działaniach bojowych, jak i być wykorzystywane do udziału w operacjach ratowania rejonów dotkniętych klęskami żywiołowymi.

Nowe władze energetycznego giganta (Energia to największy w Polsce dostawca energii elektrycznej) chcą teraz długi stoczni sprzedać.

- Energia na interesie stoczniowym się nie zna – przyznał Adam Jaśkowski, nowy wiceprezes koncernu.

Według niego, operacja odzyskiwania długów od stoczni ma być przeprowadzana spokojnie, z jak najmniejszym uszczerbkiem dla tej ostatniej. Jednak w końcu czerwca konta Stoczni Gdynia, na których znajdowały się pieniądze przeznaczone na opłacenie podatku VAT, zajął komornik wysłany przez... Energe. Miał wyegzekwować około cztery miliony złotych.

- Decyzję o egzekucji podjął jeszcze stary zarząd z prezesem Bartelikiem i to na dzień przed odwołaniem – tłumaczył Jaśkowski.

Według zapewnień nowych władz koncernu, do takich sytuacji ma już nie dochodzić.

Umarzanie, pompowanie

Za 32 proc. akcji Stoczni Gdańskiej ARP nie zapłaciła ani złotówki. Udziały od Stoczni Gdynia (miała dotychczas 100 proc. udziałów w gdańskim zakładzie) przejęto w zamian za umorzenie pożyczki, jaką zakład otrzymał od Agencji w 2003 r. Przy okazji tej transakcji zapowiedziano, że kolejne akcje kolebki „S” ARP będzie przejmować sukcesywnie i w taki sam sposób. Dodatkowo, ma otrzymać mniejszościowe pakiety w trzech spółkach zależnych od Stoczni Gdynia (m.in. Euroluk i Euromał). ARP zapłaci za nie gdyńskiej firmie ok. 30 mln zł. Stocznia zachowa tzw. opcję put, czyli będzie mogła odkupić akcje po tej samej cenie. Paweł Brzezicki, którego Agencja ma być głównym instrumentem restrukturyzacji polskiego przemysłu okrętowego, w wywiadzie udzielonym „*Naszemu MORZU*” (nr 7/2006) przekonywał, że pomoc dla Stoczni Gdynia i Stoczni Gdańskiej musi być poprzedzona skutecznym rozdzieleniem obu przedsiębiorstw.

- My będziemy z kolei poszukiwali inwestora, bo nie chodzi o to, aby ARP kupiła firmę – zaznacza Andrzej Jaworski. - Chętnych jest kilku. Najlepszym rozwiązaniem byłoby znalezienie kilku branżowych inwestorów mniejszościowych.

Komu stocznia, komu?

Dwóch potencjalnych inwestorów, którzy złożyli swoje oferty, było dotychczas jednak zainteresowanych całą Stoczną Gdańską. Pierwszy - związany ze Stoczną Gdynia izraelski armator Rami Ungar – na początku sierpnia wycofał jednak swoją ofertę zakupu gdańskiej spółki. Powodem jest objęcie udziałów w tej ostatniej przez ARP. Ungar, który od 1999 r. zamawia w Gdyni

samochodowce, chciałby również kupić Stocznia Gdynia (jego firma Ray Car Carriers Ltd. ma już 16 proc. akcji tego zakładu). Narzeka jednak na polityków, którzy zwlekają z podejmowaniem decyzji dotyczących firmy. Mimo to, Ungar nie porzucił ostatecznie pomysłu objęcia pakietu akcji w Stoczni Gdańskiej.

- Nadal prowadzimy negocjacje, tyle że wobec wejścia do firmy ARP izraelski armator jest zainteresowany mniejszościowym pakietem akcji – zapewnia prezes Andrzej Jaworski. - Z tego, co wiem, sprawa jego inwestycji stoczniowych w Polsce ma być także poruszana w trakcie wizyty prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Izraelu.

Według Jaworskiego, taka wizyta ma się odbyć we wrześniu.

Drugim inwestorem, który chciałby kupić 100 proc. akcji Stoczni Gdańskiej, jest włoski armator i właściciel stoczni na Sycylii. W samej stoczni jest oceniany jako najpoważniejszy oferent. Dwa kolejne podmioty, według zapewnień Jaworskiego, chciałyby przejąć pakiety mniejszościowe w Stoczni Gdańskiej. Są to norweski Aker i ukraiński Donbas. Ten ostatni wyraził również wstępne zainteresowanie akcjami Stoczni Gdynia. Ukraińcy są już właścicielami Huty Częstochowa, która do obu stoczni dostarcza blachy.

Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańsk S.A. poinformował, że kierowana przez niego firma, już jako nowa spółka, parafowała z armatorem niemieckim umowę dotyczącą budowy dwóch kontenerowców o długości prawie 200 metrów i ładowności 2,7 tys. TEU (kontenerów 20-stopowych) każdy.

Michał Lewandowski
„Dziennik Bałtycki”



**KANCELARIA
ADWOKACKA**

Andrzej Drania
ADWOKAT

Kancelaria Adwokacka, założona w 1990 r., specjalizuje się w świadczeniu usług prawnych w zakresie prawa gospodarczego i handlowego, na rzecz podmiotów krajowych i zagranicznych.

W ramach powyższego Kancelaria przygotowuje projekty kontraktów handlowych, uczestniczy w ich negocjacjach, prowadzi spory sądowe zarówno przed sądami powszechnymi, jak i arbitrażowymi, jak też sporządza opinie prawne.

Kancelaria Adwokacka prowadzi obsługę prawną w językach: angielskim, francuskim i rosyjskim.

www.adwdrania.pl

ul. Świętojańska 87, 81-389 Gdynia, Polska
tel.: + 48 58 620 65 58, + 48 58 620 25 79, + 48 58 620 24 65 fax.: + 48 58 620 13 56
e-mail: kancelaria@adwdrania.pl

Przejęzyczenie, czy całkiem racjonalna propozycja?

Gazoport według premiera

Wydawało się, że sprawa lokalizacji terminalu gazowego, wobec silnego poparcia ministra gospodarki morskiej, zostanie rozstrzygnięta raczej na korzyść Świnoujścia. Nieoczekiwanie w sukurs Trójmiastu przyszedł sam premier Jarosław Kaczyński. I rozpętała się burza.

Jarosław Kaczyński tuż przed wyjazdem na urlop, na konferencji prasowej w Gdańsku powiedział: „Jest także sprawa (...) wielkiego magazynu gazowego niedaleko Gdyni. I stąd tam będzie naftoport, w tej części wybrzeża, bo o to był spór. Przepraszam, gazoport, naftoport już mamy”.

Wypowiedź wzbudziła oddźwięk wśród ludzi z branży i samorządowców. Potem zaś, w zależności od tego, skąd pochodzili, wielką radość lub przygnębienie:

- Słowa premiera o lokalizacji gazoportu nad Zatoką Gdańską świadczą o zwycięstwie podejścia opartego na ekonomii nad podejściem opartym na polityce – cieszył się Andrzej Kasprzak, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

- Niestety, potwierdzają się moje obawy, że o lokalizacji mogą decydować politycy, a nie względy ekonomiczne. A to niedobrze rokuje dla nas. Być może wypowiedź pana premiera to efekt takiego politycznego lobbingu – narzekał Janusz Żmurkiewicz prezydent Świnoujścia.

Działacze z Zachodniopomorskiego byli zdziwieni tym bardziej, że wcześniej zarówno minister Rafał Wiechecki, jak i były premier Kazimierz Marcinkiewicz wypowiadali się za lokalizacją portu gazowego właśnie w Świnoujściu. I chociaż studium wykonalności opracowywane na polecenia jednego z inwestorów, Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa, będzie gotowe za miesiąc (a decyzja o lokalizacji ma zapaść dopiero pod koniec roku), wobec takiego poparcia byli jak najlepszej myśli. A tu taki cios!

Dziennikarze i zachodniopomorscy samorządowcy byli tak zdziwieni, że poczuli dociekać, czy premier przypadkiem się nie przejęzyczył (tym bardziej, że gdyby gazoport miał powstać w okolicach Trójmiasta, byłby to raczej Gdańsk niż Gdynia). My także zapytaliśmy służby prasowe Kancelarii Premiera, jak należy rozumieć słowa premiera.

- Lokalizacja gazoportu niedaleko Gdyni to rozwiązanie racjonalne i prawdopodobne. Ostateczne potwierdzenie zapadnie w wyniku analizy wykonalności zamówionej przez PGNiG, elementem analizy jest studium lokalizacji – odpowiedziała nam Elżbieta Lastra z Centrum Informacyjnego Rządu. Na bardziej szczegółowe pytanie: czy wypowiedź premiera przesądza sprawę umiejscowienia gazoportu na korzyść „okolic” Gdyni, nie otrzymaliśmy już jednak odpowiedzi.

Politycy i menadżerowie z zachodniopomorskiego nie mogąc uwierzyć, że premier od tak sobie podjął niespodziewaną decyzję, rozpoczęli własne „śledztwo” w tej sprawie. Jedni powątpiewali w prawdziwość przytoczonych przez prasę słów Jarosława Kaczyńskiego, inni zadzwonili do PGNiG (gdzie nie wiadomo, by zapadła decyzja o lokalizacji), inni sięgnęli jeszcze głębiej. Szczeciński poseł PO Sławomir Nitras kilka dni po wypowiedzi Kaczyńskiego ujawnił, iż posiada informacje z wiarygodnego źródła w PGNiG, że ktoś naciska, by niezależnie od wyników ekspertyz spółka wybrała Gdańsk. I tym kimś ma być rzekomo

brat premiera – prezydent Lech Kaczyński, „któremu Gdańsk jest bardzo bliski”.

PGNiG nie komentuje słów Jarosława Kaczyńskiego do czasu zakończenia prac nad studium wykonalności. A szpecińska Platforma Obywatelska, wbrew istotnym różnicom politycznym, zamierza wspierać ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego (przypomnijmy, posła Ligi Polskich Rodzin), który ma dopilnować, by o wyborze lokalizacji gazoportu zdecydowały argumenty ekonomiczne, a nie polityka.

- Minister nie ukrywał, że względy polityczne, troska o zachowanie integralności Ziemi Zachodnich z Polską wskazują na tamten port (Świnoujście). Podkreślał jednak, że ostatecznie zdecydują racje państwowe - powiedział Marian Szolucha, rzecznik Wiecheckiego.

Terminal LNG ma uniezależnić Polskę od dostaw gazu rurociągami z Rosji. Gaz miałby być transportowany specjalnymi statkami z krajów Afryki Północnej lub Nigerii. O gazoport biją się od miesięcy Świnoujście i Gdańsk. Terminal gazowy gwarantuje co najmniej 300-400 mln euro wydanych w regionie przez operatora gazoportu, miejsca pracy przy trwającej trzy lata budowie, a później - stałe źródło dochodów dla portu. „Magazyn gazowy”, o którym wspominał premier, to zbiorniki, które mają powstać w znajdujących się tysiąc metrów pod ziemią złożach soli w Kosakowie niedaleko Gdyni.

Okolice Gdyni jako ewentualne miejsce dla gazoportu premier Jarosław Kaczyński wymienił podczas konferencji prasowej w Gdańsku.

Fot. Krzysztof Myszkowski/KFP

Cała morska Polska żegnała prof. Jerzego Wojciecha Doerffera

Lekcja człowieczeństwa

W poniedziałek, 14 sierpnia, na cmentarzu Katolickim w Sopocie rodzina, przyjaciele i cała morska Polska pożegnali prof. Jerzego W. Doerffera, wybitnego naukowca, inżyniera i konstruktora, współtwórcę i promotora polskiego współczesnego przemysłu okrętowego.

Nestor polskiego przemysłu budowy statków zmarł w wieku 88 lat. W ostatniej drodze Profesorowi towarzyszyli także pomorscy posłowie i senatorowie, przedstawiciele władz samorządowych, przedstawiciele firm polskiej gospodarki morskiej, wyższych uczelni z Trójmiasta i Szczecina, w tym także wychowankowie i współpracownicy z Politechniki Gdańskiej, z którą profesor był związany.

- Chciałoby się powiedzieć „jesteś”, niestety, trzeba powiedzieć „byłeś” – okrętem flagowym Politechniki Gdańskiej – mówił podczas ceremonii rektor tej

Z głębokim żalem żegnamy

Profesora zw. dr inż.
JERZEGO WOJCIECHA DOERFFERA

Wielkiego Przyjaciela „Remontowej”, Nestora polskiego okrętownictwa, Wielkiego Człowieka, Wielki Autorytet. Panie Profesorze, jest Pan obecny na wszystkich statkach wybudowanych w polskich stoczniach, pływających pod banderami całego świata. Na zawsze pozostanie Pan obecny w umysłach i sercach polskich okrętowców, a szczególnie w „Remontowej”, która cieszyła się Pańską przyjaźnią i korzystała z Pańskich rad do ostatnich chwil.

Wyrazy serdecznego współczucia
Rodzinie i Najbliższym

składa Prezes, Zarząd i Pracownicy
Gdańskiej Stoczni „Remontowej”
im. J. Piłsudskiego S.A.

Wyrazy głębokiego współczucia
żonie oraz rodzinie
zmarłego śp.

prof. Jerzego Doerffera

składają
Zarząd i załoga
T.Z.U.O "TOWIMOR" S.A.

A jeszcze w ubiegłym roku na Politechnice Gdańskiej, z udziałem samego Jubilata, świętowaliśmy 87 urodziny prof. Jerzego W. Doerffera...

uczelnicy prof. Janusz Rachóń. - Przeogromny jest twój inżynierski, dydaktyczny i naukowy wkład w rozwój naszej uczelni i polskiego okrętownictwa. Budowałeś w młodych ludziach przekonanie, że jeszcze wiele niezbadanych światów przed nimi. Budowałeś powojenny przemysł okrętowy w Polsce.



Urodzony w 1918 roku w Wielkiej Łące koło Poznania, Jerzy Wojciech Doerffer jeszcze przed wojną rozpoczął studia w Wyższej Szkole Technicznej w Wolnym Mieście Gdańsku (dziś – Politechnika Gdańska) na wydziale okrętowo – lotniczym. Wojna zastała go w Wielkiej Brytanii, gdzie odbywał praktyki w tamtejszych stocznjach Svan Hunter, Wigham Richardson Ltd. w Newcastle (przy budowie statku pasażerskiego m/s *Jan Sobieski*), oraz Samuel Wight. Na wieść o wybuchu wojny Jerzy Doerffer zaciągnął się na okręt ORP *Błyskawica*. Po odbyciu kilkumiesięcznej służby studiował na Uniwersytecie Glasgow. Po uzyskaniu dyplomu inżyniera w roku 1942 trafił do brytyjskiej stoczni Vickers-Armstrongs Ltd. w Barrow on Furness.

Po wojnie wrócił do kraju, gdzie w roku 1946 rozpoczął pracę w Stoczni Gdańskiej. Na nowo podjął przerwane wybuchem wojny studia na Politechnice Gdańskiej

w roku 1950 uzyskując dyplom magistra inżyniera budowy okrętów. W roku 1951, na skutek intryg politycznych, odszedł ze Stoczni Gdańskiej, w której pracował jako budowniczy, potem kierownik Wydziału Budowy Statków, w końcu dyrektor techniczny. W 1956 roku, po tzw. „odwilży”, proponowano mu powrót do stoczni i stanowisko dyrektora naczelnego, jednak Jerzy Doerffer odmówił.

Jeszcze w trakcie pracy w stoczni inżynier Doerffer zaprojektował i zainicjował budowę serii 17-metrowych kutrów rybackich, w których kadłuby z drewna dębowego zastąpiono stalowymi i całkowicie spawanymi. W tamtych czasach na Bałtyku była to absolutna nowość. Budowano je wg jego projektu autorskiego w specjalnej obrotnicy. W 1956 roku kutry te stanowiły już aż 80 proc. polskiej floty rybackiej. Nadzorował budowę pierwszego po wojnie polskiego pełnomorskiego statku handlowego – rudowęglowca *Sółdek*, który zwodowany w 1948 roku pływał pod polską banderą ponad 31 lat, a dziś jest statkiem – muzeum, odwiedzanym każdego roku przez tysiące turystów, zacumowanym na Motławie przy Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

W 1952 roku Jerzy W. Doerffer związał się naukowo z Politechniką Gdańską, na której zdobywał tytuły kolejno: asystenta (1948), zastępcy profesora (1952), docenta (1958), profesora nadzwyczajnego (1964)

w końcu profesora zwyczajnego (1969). Współtworzył Wydział Budowy Okrętów (dzisiejszy Wydział Okrętownictwa i Oceanotechniki), zorganizował i kierował Katedrą i Zakładem Technologii Okrętów i Organizacji Przemysłu Okrętowego. Utworzył specjalność *technologia okrętów*, wypromował pierwszych w Polsce doktorów w tej dziedzinie.

Pełnił kolejno funkcje dziekana (1953/54 i 1958/64), prorektora d/s ogólnych (1964/67), zastępcy dyrektora Instytutu Okrętowego (1968/75) oraz rektora Politechniki Gdańskiej (1981/84). Na uczelni tej pracował aż do przejścia na emeryturę w roku 1988.

Razem ze swoim zespołem prof. Doerffer zainicjował, opracował i wdrożył wiele innowacyjnych rozwiązań technologicznych i projektów naukowych, które przyczyniły się do rozwoju budownictwa okrętowego na świecie. Współpracował ze wszystkimi polskimi stoczniami, projektując dla nich gotowe rozwiązania technologiczne i konstrukcyjne, m. in. tzw. metodę połówkową budowy dużych kadłubów okrętowych i doków pływakowych. Zaprojektował i zbudował prototypy jednostek z laminatów, m. in. łodzie i kapsuły ratunkowe zdolne do sforsowania strefy ognia, miniaturowe wojskowe podwodne pojazdy załogowe (LTS-7 *Grześ*, baza płetwonurków *Czapla*, nośnik sonarów, pojazdy podwodne



W ostatniej drodze profesora Jerzego Wojciecha Doerffera uczestniczyło kilkaset osób, które przyjechały z różnych zakątków Polski i Europy.

Koral i *Koral AT*, jednostki desantowe piechoty *ED* i *Marabui*), a także trałowce i kutry rybackie. Zainspirowany wypadkiem tankowca *Amoco Cadiz*, w efekcie którego doszło do katastrofy ekologicznej na wybrzeżach Anglii i Francji, pracował nad poprawieniem bezpieczeństwa żeglugi. Tzw. „Ster Doerffera” zwiększający manewrowość i skuteczność hamowania dużych statków, zainstalowany na dwóch jednostkach, był przykładem epokowego rozwiązania wyprzedzającego stan ówczesnej techniki.

Napisał wiele książek i fundamentalnych podręczników z zakresu budowy okrętów, na których kształcili się pokolenia inżynierów i konstruktorów statków. Uczestniczył i kierował pracami najważniejszych zespołów oraz gremiów doradczych i eksperckich ds. gospodarki morskiej.

W 1993 roku zorganizował Forum Okrętowe (Związek Pracodawców Przemysłu Okrętowego) i czterokrotnie (w latach 1993-2003) wybierany był jego przewodniczącym. Od 2003 r. pełnił funkcję honorowego przewodniczącego Forum, które jako pierwsza organizacja z krajów byłego bloku socjalistycznego zostało przyjęte w 1995 roku do *Association of European Shipbuilders & Shiprepairers*.

Jego dokonania przyniosły mu wiele najwyższych odznaczeń państwowych i resortowych (m.in. Krzyż Kawalerski i Krzyż Komandorski *Polonia Restituta*), a także doktoraty *honoris causa* uczelni polskich i zagranicznych.

Prof. Jerzy Wojciech Doerffer był wzorem moralności, patriotyzmu i naukowej rzetelności. Dla swoich studentów i wychowanków był autentycznym autorytetem i mistrzem, a dla wszystkich ludzi - przede wszystkim życzliwym człowiekiem.

- Dziękujemy Ci i za to, że całym swoim życiem dałeś nam wielką lekcję człowieczeństwa – powiedział podczas żałobnych uroczystości rektor Politechniki Gdańskiej, prof. Janusz Rachoń.

Jeszcze nie tak dawno, 21 kwietnia 2005 roku, w dniu swoich 87 urodzin, będącym jednocześnie dniem „wodowania” II tomu swoich książkowych „*Wspomnień*”, w auli Politechniki Gdańskiej prof. Jerzy Doerffer powiedział:

„Przez większość danego mi czasu uczestniczyłem w wychowywaniu młodej kadry. To była najwspanialsza praca, jaką w życiu można mieć”.

land

Testament Profesora

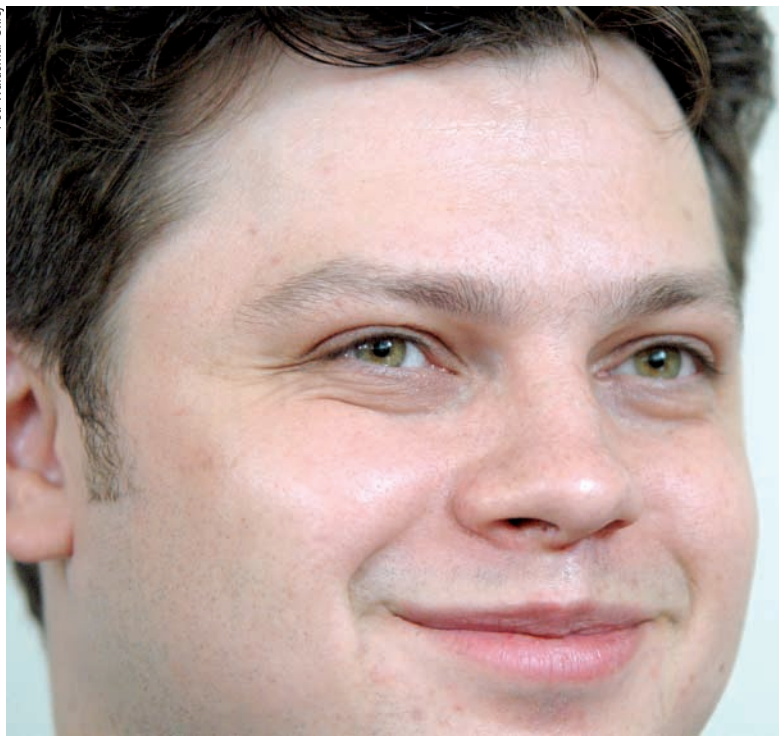
Trudno oprzeć się wrażeniu, że odejście Profesora oznacza koniec pewnej epoki. Epoki należącej do ludzi odbudowujących ze zniszczeń wojennych polską gospodarkę i budujących w kraju z dostępem do morza przemysł okrętowy. Epoki wielkich nadziei, naznaczonej wizją polskich stoczni budujących statki wszelkich typów, które pod biało-czerwoną lub inną banderą zawijają do wszystkich portów świata, sławiąc imię polskiego inżyniera, konstruktora i stocznio-wca. Epoki nacechowanej marzeniem o silnej polskiej gospodarce morskiej z prężnym przemysłem stocznio-wym i liczną polską flotą. Temu marzeniu i tej wizji, której realizacji poświęcił całe życie, Profesor był wierny do końca.

Wiele razy miałem okazję osobiście z Nim rozmawiać, także w Jego domu w Sopocie. O tej swojej wizji mówił zawsze z pasją i żarliwością. Przyznam, że nie do końca podzielałem Jego poglądy na współczesną gospodarkę. Zawsze jednak słuchałem Go z uwagą, będąc pod wrażeniem Jego wybitnej pamięci, niezwyklej serdeczności, otwartości i szacunku dla rozmówcy (moją nieznaną okrętowej technicznej materii, na szczęście dla mnie, Profesor traktował z pobłażaniem), a także wiedzy, erudycji i osobistej kultury. Każda z tych naszych rozmów była dla mnie arcyciekawą intelektualną przygodą. Niezapomnianą przygodą...

Dziś, w czasach, gdy z Jego marzeń niewiele zostało (mam na myśli zwłaszcza polską flotę), w czasach, w których zapanowała swoista medialna moda na dezawuowanie wszystkiego, co ma związek z przeszłością, Jego poglądy na miejsce i rolę polskiej gospodarki morskiej we współczesnym świecie, w tym i przemysłu stocznio-wego, mogą się wydawać anachroniczne. To jednak tylko pozory. Bo Profesor, choć potrafił marzyć, nie był marzycielem. On twardo stąpał po ziemi. Jeśli kiedykolwiek miał złudzenia, to na pewno szybko je stracił. Najpierw, gdy przyjechał z Anglii do powojennej Polski i od razu musiał udowodnić „ważność” zdobytego na Zachodzie dyplomu, później, w latach 50., gdy z łatką wroga politycznego musiał odejść ze Stoczni Gdańskiej. Po wojnie mógł przecież zostać w Anglii, jak wielu jego szkolnych kolegów i przyjaciół, albo potem do niej wrócić i tam robić naukową i inżynierską karierę. On jednak, mimo przeciwności losu, wolał pracować w swoim kraju. Dlaczego? Bo jak sam napisał w II tomie swoich „Wspomnień”: „Istniała wówczas silna wiara w lepszą przyszłość, którą można jedynie samym wypracować, stwarzając lepsze warunki życia dla następnych pokoleń”. Czy dziś także nie przydałaby się nam taka wiara?

Związał się z Politechniką Gdańską, tu założył fundament pod nowoczesną technikę i wiedzę inżynierską, dając początek zjawisku znanemu dziś jako „polska szkoła budowy okrętów”, ucząc, szkoląc i wychowując kilka pokoleń ludzi morza. Uczyl ich on sam, a potem innych uczyli Jego wychowankowie. Doerfferowi zawdzięczamy formację intelektualną całego pokolenia polskich inżynierów okrętowców, tych, którzy dziś jeszcze stoją na czele wielu stoczni i firm morskich, którzy projektują i budują statki w Polsce, albo robią błyskotliwe kariery w zagranicznych stoczniach i biurach projektowych. Na paradoks zakrawa fakt, że w Anglii, gdzie inżynier Doerffer zdobywał wiedzę i doświadczenie, dziś duży przemysł okrętowy praktycznie nie istnieje, natomiast w Polsce, mimo ekonomicznych trudności i uwikłania w politykę, wciąż jest i ma osiągnięcia, z powodzeniem konkurując na rynku globalnym. Myślę, że tych osiągnięć nie byłoby, gdyby niegdyś ludzie tacy jak Profesor Doerffer bali się marzyć. Warto dziś zrobić wszystko, żeby przemysł okrętowy w Polsce przetrwał, żeby mógł dalej istnieć i rozwijać się na zdrowych zasadach. Jesteśmy Mu to winni. Bo, w pewnym sensie, wszyscy dziś czujemy się duchowymi spadkobiercami Profesora. I to jest chyba najpiękniejszy i najtrwalszy testament, jaki mógł po sobie zostawić...

Grzegorz Landowski



Minister Rafał Wiechecki, początkowo zajęty głównie organizowaniem resortu, najwyraźniej wziął się ostro do roboty. Na pierwszy ogień poszła biało-czerwona bandera...

Utworzono zespół ds. biało-czerwonej bandery

Rafał Wiechecki, minister gospodarki morskiej zabiera się, tak jak wcześniej zapowiadał, za wskrzeszenie biało-czerwonej bandery. W grudniu ma być gotowy projekt ustawy o zatrudnieniu na statkach.

Pan minister **pracuje**

Minister Wiechecki od początku urzędowania zapowiadał (m.in. w wywiadzie w numerze 6 „Naszego MORZA”), że powrót do kraju floty jest jednym z jego priorytetów. Nad projektem nowej ustawy bądź nowelizacją starej będzie teraz pracował powołany przez niego w lipcu zespół ds. biało-czerwonej bandery.

- Chcemy uelastyczyć system zatrudnienia polskich marynarzy, nie możemy utrzymywać dalej sytuacji, że armatorzy na świecie mają bardzo elastyczny czas pracy i rozpowszechniony system kontraktów, a w Polsce jest inaczej - zapowiedział na konferencji prasowej w Kołobrzegu minister Wiechecki.

Jak zaznaczył, zespół pracuje również nad innymi zmianami, m.in. podatku dochodowego od wynagrodzeń dla marynarzy, tak, by był on niższy, oraz zmianą w zakresie ich ubezpieczeń społecznych. Oprócz tego, kilkunastu ekspertów wchodzących w skład zespołu pracuje nad zmianami w kodeksie morskim dotyczącymi hipotek statków i spraw rejestracyjnych. Według wstępnych planów resort chce, by wszystkie ustawy weszły w życie do końca 2007 roku.

- Zespół ma mieć charakter typowo roboczy. Będą w nim powołane podzespoły, które zajmą się konkretnymi sprawa-

wami i konkretnymi rozwiązaniami - zaznaczył Wiechecki. - Biało-czerwona bandera jest pewnym hasłem, ale chodzi o wzrost konkurencyjności polskich armatorów i stworzenia takich instrumentów, które doprowadzą do tego, że nawet pod polską banderą będą oni konkurencyjni w skali nie tylko europejskiej, ale i światowej - dodał.

Jak tłumaczy, armatorzy płacą podatki pod tanimi banderami (większość statków należących do naszych armatorów zarejestrowana jest pod banderami Cypru, Malty, Vanuatu, Panamy, Liberii czy Bahamów). Ściągając pod biało-czerwoną banderę statki, nasz kraj odzyska te pieniądze.

- A armatorzy? Przede wszystkim pod polską banderą, jako kraju UE, podniosą wiarygodność. No i oczywiście dochodzi element patriotyczny - wyjaśnia.

Minister poinformował także, że w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na rozwój gospodarki morskiej, w tym rozwój portów i ich dostępu od strony lądu i morza, przeznaczono 600 mln euro ze środków unijnych. I walczy o kolejne 200 mln euro w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego. Dodał, że ustalił z trzema marszałkami województw nadmorskich, że w regionalnych

programach operacyjnych znajdą się „jednoznaczne zapisy związane z gospodarką morską”.

Wiechecki spodziewa się, że w ciągu trzech-czterech miesięcy jego resort przejmie z Ministerstwa Rolnictwa sektor rybołówstwa. Zapowiedział, że zrobi wówczas „raport otwarcia”, by jasno powiedzieć, co zostało zrobione w tej dziedzinie.

W skład zespołu ds. biało-czerwonej bandery weszło 14 osób, przedstawiciele przedsiębiorstw gospodarki morskiej, szkolnictwa wyższego oraz polskiej administracji morskiej, Agencji Rozwoju Przemysłu, Polskiego Rejestru Statków i Izby Morskiej w Gdyni. To m.in.: Sławomir Bałazy, prezes Żeglugi Polskiej, reprezentujący jednocześnie Związek Armatorów Polskich, Jan Warchoń z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Wojciech Adamiak z Uniwersytetu Gdańskiego, Czesława Christowa z Akademii Morskiej w Szczecinie, Zbigniew Gomułka, wiceprezes Stoczni Szczecińskiej Nowej, Dariusz Rutkowski, były prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Andrzej Kasprzak, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, oraz Marek Popowicz z ARP.

Cze

Niespodziewana zmiana prezesa

W 10-osobowej Radzie Nadzorczej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, której skład uzupełniono pod koniec czerwca, Skarb Państwa ma sześć głosów. I to właśnie na wniosek jego przedstawicieli 2 sierpnia dokonano zmian w składzie zarządu spółki. Ze stanowisk zostali odwołani prezes Dariusz Rutkowski oraz wiceprezes Dariusz Bernacki.

Nowym prezesem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wybrano dotychczasowego członka Rady Nadzorczej ZMPSiS S.A. Janusza Catewicza. Do zarządu powołano także Annę Grabowską-Pieśla i Piotra Janię.

Janusz Catewicz ma 58 lat. Ukończył Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Politechniki Szczecińskiej. Pracował w PKP na kierowniczych stanowiskach w eksploatacji, w Zakładach Chemicznych „Police” pełnił funkcje kierownika Zakładu Transportu Kolejowego. Następnie był Naczelnikiem Wydziału Inwestycji w Urzędzie Miasta oraz dyrektorem Wydziału Infrastruktury Technicznej w Urzędzie Wojewódzkim. Był przewodniczącym Rady Nadzorczej Szczecińskich Zakładów Nawozów Fosforowych oraz członkiem Rady Nadzorczej lotniska w Goleniowie. Do chwili powołania na stanowisko prezesa ZMPSiS S.A. był dyrektorem technicznym Infraparku Police oraz członkiem Rady Nadzorczej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Janusz Catewicz jest żonaty, ma dwóch synów w wieku 21 i 23 lata.

Dotychczasowy prezes, Dariusz Rutkowski, pełnił swą funkcję przez dwa i pół roku. Port przystąpił w tym czasie do realizacji wielu poważnych inwestycji, wypracował też zysk. Na pierwszych sześć miesięcy 2006 roku przypada rekord -16 mln zł. Do końca sierpnia Dariusz Rutkowski przebywał na urlopie.

„Tak” dla gazoportu

W Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA. 17 lipca powołano – z inicjatywy wojewody Piotra Ołowskiego – Pomorski Zespół Wsparcia Budowy Gazoportu. Działający w jego ramach eksperci będą przekonywać, że Pomorze to najlepszy region, w którym powstać mógłby terminal do przeładunku skroplonego gazu LNG. W spotkaniu, które odbyło się w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., uczestniczyli Anna Zielińska-Głębocka, posłanka PO, Piotr Karczewski, wicewojewoda pomorski, Marcin Szpak, wiceprezydent Gdańska, Janusz Rachoń, rektor Politechniki Gdańskiej, Andrzej Tysszecki, dyrektor firmy doradczej Eko-Konsult oraz Andrzej Kasprzak, prezes Zarządu ZMPG SA.

Argumenty przemawiające za budową gazoportu w Gdańsku wydają się być mocne. Nie bez znaczenia jest fakt, że Port Północny w Porcie Gdańsk nie wymaga prac pogłębiarskich, może bowiem przyjmować statki o zanurzeniu do 15 m, a zatem największe, które mogą wpływać na Bałtyk. Ta lokalizacja umożliwi wykorzystanie istniejącej w tym rejonie zaawansowanej infrastruktury. Port Gdańsk ma także bardzo dobre połącze-

nia z krajową siecią gazowniczą – konieczna jest jedynie budowa gazociągu o długości 32 km. Dodatkowo, połączenie to umożliwi wprowadzenie gazu z terminalu LNG do gazociągu jamalskiego i dalszy eksport do Europy Zachodniej. Port Północny ma też łatwy dostęp do podziemnych zbiorników w Mogilnie (woj. kujawsko-pomorskie) o pojemności 700 mln m sześć. oraz do zaplanowanych zbiorników w Kosakowie koło Gdyni o pojemności 300 mln m sześć (łącznie - 1 mld m sześć. gazu).

W kwietniu br. PGNiG wyłoniło konsorcjum, w którego składzie znajdują się: PricewaterhouseCoopers Polska, PricewaterhouseCoopers LLP, ILF Consulting Engineers Polska i ELF Bertrande Ingenieure oraz kancelaria Chadbourne & Parke-Radzikowski, Szubielska i Wspólnicy. Do końca grudnia konsorcjum ma przedstawić studium, na bazie którego podjęte zostaną ostateczne decyzje co do lokalizacji gazoportu. Koszt terminalu, którego zdolność szacuje się na 3-5 mld m sześć gazu rocznie, wynosi ok. 400 mln euro. Według planów PGNiG, przyszły dostawca gazu miałby współfinansować budowę terminalu.

Kuter z promilami

Załoga kutra HEL-131 została zatrzymana w helskim porcie. Działania funkcjonariuszy Morskiego Oddziału Straży Granicznej z Placówki SG we Władysławowie uniemożliwiły wypłynięcie jej na połowy. Z siedmioosobowej załogi kutra aż pięciu rybaków było pijanych, na czele z szyprem, który miał blisko dwa promile alkoholu.

Jak poinformował Tadeusz Gruchalla, p.o. rzecznika prasowego komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku, załogę kutra HEL-131 zdradziły nieudane manewry w porcie. Podczas jednego z nich kuter otarł się o burtę drugiego. I choć drugi kuter nie do-

znał żadnych szkód, to jednak jego szypier o sytuacji powiadomił przez radio bosmanat portu. Ten wezwał o pomoc Straż Graniczną.

Kontrolerom aż włos się zjeżył, gdy okazało się, że szypier miał blisko dwa promile alkoholu, mechanik 2,64 promila, motorzysta 1,72, starszy rybak – promil alkoholu i rybak dwa promile.

Załodze uniemożliwiono wypłynięcie, każdy z jej członków rozstanie ukarany przez sąd za popełnione przestępstwo. Protokoły z badań na zawartość alkoholu zabezpieczył Bosman Portu, a dalsze czynności w tej sprawie będzie prowadzić kapitanat Portu Hel.

Cumował po śródziemnomorsku

Fot. Piotr B. Stareńczak



Ładunek przez rampę rufową suwnic RTG na statek Condock III.

W piątek, 11 sierpnia, przy nabrzeżu Polskim ZMPG S.A. przeprowadzono ciekawą operację załadunku kolejnych dwóch, zmontowanych przez Portowy Zakład Techniczny sp. z o.o. suwnic placowych (RTG). Zamontowano je na specjalistycznym barkowcu *Condock III*, pływającym pod banderą Gibraltaru, o długości 106 metrów, szerokości blisko 20 metrów, maksymalnym zanurzeniu 4,8 metra i tonażu brutto 6 705 GT. Suwnice trafią do odbiorcy w Lizbonie.

Statek został przycumowany w rzadko spotykany w polskich portach sposób - rufą, prostopadle do nabrzeża. Kotwicząc najpierw na środku kanału portowego i cofając się (napinając jednocześnie łańcuchy rzuconych kotwic) zbliżył się rufą do nabrzeża, gdzie został przycumowa-

ny i mógł wyłożyć na keję rampę ro-ro. Mógł być w systemie ro-ro załadowany w rogu basenu portowego (przy zbiegu prostopadłych nabrzeży), ale takowego nie było do dyspozycji w pobliżu placu na którym montowane są suwnice. Ponieważ ma jedynie rufową, osiową rampę ro-ro - musiał skorzystać z takiego, rzadkiego w naszych portach, sposobu cumowania, zwanego czasem cumowaniem śródziemnomorskim.

W Portowym Zakładzie Technicznym trwają już przygotowania do następnej tego typu operacji. W najbliższym czasie elementy konstrukcyjne suwnic placowych zostaną wysłane do włoskiego odbiorcy.

(rel)

Walne nadzwyczajne

We wtorek, 1 sierpnia, w Warszawie odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., na którym akcjonariusze reprezentowali łącznie 11 195 827 głosów. Najważniejsza decyzja z punktu widzenia

Spółki to powzięcie przez Walne Zgromadzenie uchwały o zatwierdzeniu skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. za rok obrotowy 2005. Zgodnie z porządkiem posiedzenia, Wal-

Zbudują chłodnię

Na terenie Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk powstanie duża chłodnia przeładunkowo-składowa produktów rybnych „Dalekomorski Port Rybacki Gdańsk”. W wyniku przetargu ogłoszonego przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA do realizacji tego przedsięwzięcia wybrano spółkę Północnoatlantycka Organizacja Producentów w Warszawie.

Duża chłodnia przeładunkowo-składowa będzie miała powierzchnię ok. 8 tys. m kw. Całkowita wielkość planowanej dzierżawy terenu wynosi ponad 1,5 ha. Umowa przewiduje dzierżawę gruntu na 10 lat. Ponieważ inwestor zainteresowany jest dłuższym okresem dzierżawy, wystąpiono do Ministerstwa Skarbu Państwa o zgodę na przedłużenie jej do 30 lat.

Spółkę Północnoatlantycka Organizacja Producentów w Warszawie utworzono w 2003 roku. Zrzesza polskie firmy połowów dalekomorskich Atlantex i Arctic Navigations, które eksploatują trawlerzy-przetwórnice *Andres Gdy-38*, *Wiesbaden Gdy-157* i *Polonus Gdy-36*. Trawlerzy łowią na północnym Atlantyku karmazyny, krewetki, dorsze i makrele korzystając z przydzielonych Polsce limitów połowowych. Krewetki i przetworzone ryby sprzedawane są na rynkach Unii Europejskiej. Zgodnie z umową, Północnoatlantycka Organizacja Producentów zainwestuje w budowę „Dalekomorskiego Portu Rybackiego Gdańsk” co najmniej 40 mln zł.

ne Zgromadzenie powzięło uchwały o odwołaniu ze składu Rady Nadzorczej trzech przedstawicieli Skarbu Państwa, tj. Moniki Giler, Janusza Walkowiaka i Waldemara Karabona. Jednocześnie Walne Zgromadzenie powołało do Rady Nadzorczej III wspólnej kadencji spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. trzech nowych przedstawicieli Skarbu Państwa: Ewę Sikorską-Trele, Barbarę Sobieską i Iwonę Klimczak.

Czy to koniec pobytu s/s Rotterdam w Polsce?

Minister wyrzuca azbest

Fot. Kacper Kowalski/KFP

1 sierpnia, po dwóch tygodniach wahań, minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki utrzymał w mocy postanowienie Urzędu Morskiego w Gdyni. Wyładowany azbestem holenderski wycieczkowiec *Rotterdam* miał opuścić polskie wody terytorialne.

S/s Rotterdam przy Pirsie Rudowym gdańskiego portu – od lutego stały element krajobrazu Gdańska.

Rakotwórcza substancja, wwieziona do Polski nielegalnie, ma zostać usunięta ze statku poza naszymi granicami. Nie oznacza to jednak, że wycieczkowiec nie może wrócić do Gdańska na remont, który będzie się wiązał z usuwaniem z jednostki kolejnych materiałów skażonych azbestem izolującym burty statku.

Urząd Morski w Gdyni już w czerwcu nakazał opuszczenie Gdańska przez wycieczkowiec, na pokładzie którego (w ukrytych w chłodni workach) nielegalnie wwieziono do Polski ok. 500 ton azbestowych odpadów. Szacuje się, że kolejne 180 ton czystego azbestu wykorzystano jako materiał izolacyjny w konstrukcji *Rotterdamu*.

- Jeżeli armator nie odholuje jednostki sam, wojewoda pomorski wynajmie firmę, która wykona tę czynność, a kosztami będzie obciążony armator - zapowiedział minister Wiechecki. - Koszt może wynieść około 150 tys. dolarów.

Po ogłoszeniu przetargu na odholowanie jednostki spodziewano się kilku oferentów. Odpowiednimi holownikami dysponują bowiem m.in. Petrobaltic oraz Polskie Ratownictwo Okrętowe. Założono, że jeśli do przetargu nie zgłosi się nikt, wojewoda ogłosi kolejny, tym razem dopuszczający udział także firm z zagranicy.

Wycieczkowiec trzeba odholować, ponieważ nie ma on własnego napędu.

Wątpliwości

Wydając swoją decyzję Rafał Wiechecki wspominał o nieprawidłowościach ze strony armatora wycieczkowca. Zdaniem ministra, wyjaśnienia wymaga kwestia nielegalnie rozpoczętego remontu oraz zatrudnienia przy nim osób bezdomnych, bez wcześniejszego uprzedzenia ich o grożącym niebezpieczeństwie. Miały w tym brać udział polskie firmy. Minister nie podał, które konkretnie, ale zaznaczył, że nie chodzi o stocznie w Gdańsku i w Gdyni. Jak zapowiedział, sprawą zajmie się gdańska prokuratura.

Kalendarium *Rotterdamu*

27 lutego – holenderski transatlantyk s/s *Rotterdam* wpływa do portu w Gdańsku. W Polsce ma być zamieniony w nowoczesne centrum konferencyjne. Wiadomo, że w burtach statku znajduje się rakotwórczy azbest. Po kilku tygodniach pobytu w Polsce okazuje się jednak, że dodatkowe 500 ton azbestowych odpadów wwieziono do Polski nielegalnie. Były ukryte w workach, w chłodni jednostki.

10 lipca – na podstawie nakazu Urzędu Morskiego w Gdyni do tego dnia wycieczkowiec miał opuścić Polskę. Armator jednostki nie wykonał polecenia.

13 lipca – armator podpisuje umowę na remont jednostki ze Stoczną Gdańską. Azbest ma z niego usunąć firma Algader Hofman. Według nieoficjalnych danych, koszt przerobienia *Rotterdamu* na luksusowe centrum konferencyjne to ok. 100 mln złotych, z czego około 25 proc. ma zostać w kasie gdańskiego zakładu na czysto.

18 lipca – Rafał Wiechecki, minister gospodarki morskiej, daje przedstawicielom armatora tydzień na uzupełnienie odwołania od decyzji Urzędu Morskiego, nakazującej jednostce opuszczenie Polski. Jednocześnie wojewoda pomorski ogłasza przetarg na odholowanie wycieczkowca z Gdańska do Holandii.

1 sierpnia – minister Wiechecki odrzuca odwołanie armatora i podtrzymuje decyzję Urzędu Morskiego w Gdyni.

Osobną kwestię stanowi remont *Rotterdamu*. Umowę w tej sprawie armator podpisał w lipcu ze Stocznią Gdańską.

- Wszystko będzie odbywało się zgodnie z prawem – zapewnia Andrzej Jaworski, prezes firmy. – W umowie są zapisy, pod jakimi warunkami przyjmujemy jednostkę na remont. Po pierwsze, musi z niej zniknąć nielegalnie przywieziony do Polski azbest. Po drugie, armator musi posiadać wszelkie zezwolenia na remont, wymagane przez naszą administrację.

Przedstawiciele stoczni zapewniają, że remont będzie bezpieczny dla środowiska, bo usuwaniem azbestu z konstrukcji jednostki zajęłaby się wyspecjalizowana firma. Magnesem dla stoczni jest fakt, że kontrakt remontowy jest dla niej bardzo intratny.

- Poza tym jest również prestiżowy. Nikt w Polsce jeszcze takich prac nie przeprowadzał – zachwalają przedstawiciele stoczni.

Urzędnicy nieugięci

Przeciwko remontowi *Rotterdamu* w Gdańsku protestuje jednak zdecydowanie samorząd województwa. Urząd Morski w Gdyni o ewentualnym powrocie *Rotterdamu* do Polski po pozbyciu się nielegalnie przywiezionego azbestu wypowiada się niechętnie. Ze słów jego dyrektora, Andrzeja Królikowskiego, można jednak wnioskować, że wycieczkowiec nie byłby zbyt mile widziany w Gdańsku.

Przedstawiciele armatora do końca wierzyli, że polska administracja zmieni swoje stanowisko w sprawie opuszczenia przez jednostkę naszych wód. 31 lipca na redzie gdańskiego Portu Północnego stanął specjalnie ściągnięty przez nich statek *Celica*. Na tę właśnie jednostkę mają zostać przeladowane worki z nielegalnymi odpadami azbestowymi. Przedstawiciele armatora mieli nadzieję, że operację będą mogli wykonać w porcie. Gdy jasnym stało się, że to niemożliwe, nie wykluczyli, że przeladunku dokonają na otwartym morzu, poza polskimi wodami terytorialnymi. Potem, zamiast holować *Rotterdam* do Holandii, wróciliby do Gdańska.

Jaskółka na burcie

Jeszcze w lipcu okazało się również, że wycieczkowiec upodobały sobie... chronione ptaki. Inspektorzy z Wydziału Środowiska i Rolnictwa Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku znaleźli na pokładzie 75 gniazd jaskółek oknówek. Z takim „ładunkiem” jednostka nie mogła opuścić portu, ponieważ ptaki zginęłyby na morzu, odcięte od źródeł pożywienia. Na szczęście, problem rozwiązał się sam. Na początku sierpnia jaskółki wraz z młodymi skończyły swój okres gniazdowania i odleciały.

7 sierpnia minął pierwszy termin rozstrzygnięcia przetargu ogłoszonego przez wojewodę pomorskiego na odholowanie statku. Nikt chętny się jednak nie zgłosił. Ogłoszono więc drugi. Do chwili zamknięcia tego numeru „*Naszego MORZA*” wynik przetargu nie był znany.

Od decyzji ministra Wiecheckiego przedstawiciele armatora holenderskiej jednostki mogą odwołać się do sądu administracyjnego. Nie można więc wykluczyć, że odyseja holenderskiego *Rotterdamu* w Polsce będzie miała swój dalszy ciąg.

Michał Lewandowski
„*Dziennik Bałtycki*”

Bezsilność władzy

„O władzy i bezsilności” – taki tytuł nosi najnowsza książka Jadwigi Staniszkis wydana przez Wydawnictwo Literackie w Krakowie. Polecając gorąco jej lekturę, nawiążę do tytułu – władza i bezsilność – dwa, wydawałoby się, przeciwstawne pojęcia – a jak dobrze oddają wszystko to, co działo się wokół holenderskiego statku *s/s Rotterdam*. Nie ma sensu przypominać całej długiej, bo ciągnącej się od lutego historii, wszystkich decyzji, deklaracji i oświadczeń urzędników, wojewodów, marszałków i ministrów. To, co istotne, to bezsilność władzy. Razi ona szczególnie tych, którzy swoje wyobrażenie władzy budują na hierarchii, dla których władza to piramida uprawnień i odpowiedzialności. Im szczególnie gorąco polecam lekturę książki Jadwigi Staniszkis, książki proponującej inne rozumienie władzy we współczesnym świecie, władzy jako sieci, a nie piramidy.

Nie chcę pisać o zmianie funkcjonowania władzy w globalizującym się świecie. To, co dotyczy mieszkańców Trójmiasta i Polski jako europejskiego kraju, to *s/s Rotterdam* i tony azbestu, jakie trzeba zeń usunąć. Jak to możliwe, że przy tak jednoznacznej postawie władz administracji morskiej, wojewody, marszałka samorządu wojewódzkiego, akcji obywatelskiego sprzeciwu zorganizowanego przez redakcję „*Dziennika Bałtyckiego*”, od blisko pół roku statek stoi w porcie gdańskim? Jak to możliwe, że ewidentne przestępstwo, jakim było niezgłoszenie kilkuset metrów sześciennych azbestowych śmieci w ładowniach i wwiezienie ich do Polski nie zostało ukarane, a prokuratura umarza śledztwo? Czy wszystko może tłumaczyć interes upadającej Stoczni Gdańskiej, liczącej na kontrakt na przebudowę tego statku?

W świecie absurdu i bezsilności władzy gniazdujące na burtach *s/s Rotterdam* jaskółki i jerzyki wnoszą ekologiczną puentę – statek nie mógł zostać odholowany na morze, bo oznaczałoby to nieuchronną śmierć piskląt. Jestem za – trzeba chronić przyrodę, małe jaskółki i jerzyki są wartością – ale jeżeli tak, to trzeba też chronić ludzi – mieszkańców Trójmiasta, wśród których choroby nowotworowe występują w stopniu wyższym niż średnia krajowa. Czy pyłący azbestem *s/s Rotterdam* poprawi te wskaźniki? Czy małe dzieci z Nowego Portu, Letnicy, Przymorza, Żabianki i Zaspły to mniejsza wartość niż małe jaskółki i jerzyki? Stoczni Gdańskiej nie uratuje nawet cała flotylla azbestowych trumien, nawet gdyby chciała zrobić z tego swoją specjalizację i zaprosić dawną dumę francuskiej floty lotniskowiec *Clemenceau*, którego nie przyjęły do złomowania nawet stocznie azjatyckie i jak niepyszny musiał powrócić do Francji.

Książka Jadwigi Staniszkis wpisuje się w nurt uzasadniający potrzebę przeprowadzenia w Polsce rewolucji, w wyniku której żyć będziemy w IV RP. Jeżeli IV RP ma oznaczać silną władzę, będzie to rewolucja długa i krwawa.

Zbigniew Szczypiński

Widowiskowe wodowanie w Stoczni Północnej

W lipcu w Stoczni Północnej SA zwodowano specjalistyczny statek dla Wielkiej Brytanii. To już druga jednostka budowana w polskiej stoczni w ramach tzw. kontraktu królewskiego, zawartego przez Gdańską Stocznę Remontową S.A., a przeznaczona dla armatora, którego prezesem jest książę Edynburga Filip.

Ceremonię oglądało wielu gdańszczan, dla których ustawiono specjalne trybuny.

Drugi statek dla księcia Filipa



Statek MFT II zwodowano w Stoczni Północnej S.A. 26 lipca 2006 r.

Jeszcze nie tak dawno, bo w numerze 2/2006 „Naszego MORZA” informowaliśmy o wodowaniu w Stoczni Północnej S.A. w lutym br. statku *Pharos* i związanej tym bezprecedensowym wydarzeniem wizycie w Gdańsku brytyjskiej księżniczki Anny, która była jego matką chrzestną. *Pharos* budowany jest dla Northern Lighthouse Board, szkockiej „siostry” brytyjskiego armatora Trinity House. Właśnie dla tej ostatniej instytucji przeznaczony jest statek, który z pochylni Stoczni Północnej spłynął na wodę 26 lipca. Jego matką chrzestną będzie królowa Anglii Elżbieta II.

Jest budowany w ramach kontraktu zawartego w 2004 roku przez Gdańską Stocznę Remontową im. J. Piłsudskiego S.A., która zleciła jego wykonanie swojej spółce zależnej - Stoczni Północnej S.A.



Po wodowaniu: prezes Remontowej S.A. Piotr Soyka (pierwszy z prawej) i wiceprezes Trinity House admirał Jeremy de Halpert. Ceremonię wodowania przeprowadziła małżonka admirała Jane de Halpert (w środku).

Statek o numerze budowy B 842/2 powstaje dla armatora Trinity House Lighthouse Service – firmy powołanej przez króla Henryka VIII przed pięciuset laty, której prezesem jest obecnie księżka Edynburga Filip – mąż królowej Anglii. Ten brytyjski armator odpowiada za utrzymanie bezpieczeństwa na szlakach wodnych w rejonie Wlk. Brytanii, Walii i Gibraltaru.

To już drugi statek budowany przez firmę należące do Grupy REMONTOWA dla tego armatora (pierwszym był szybki statek interwencyjny *Alert*, który przekazano armatorowi w kwietniu 2006 r.) W rywalizacji o to zamówienie Remontowa S.A. pokonała ponad 20 stoczni europejskich. To jeden z najbardziej prestiżowych i jednocześnie najwyższy kontrakt jednostkowy na budowę statków w historii tej stoczni, o wartości ponad 60 mln euro.

Z kolei Trinity House Lighthouse Service to jeden z najstarszych, najbardziej utytułowanych i także najbogatszych armatorów brytyjskich. Jest m.in. jednym z największych właścicieli ziemi i nieruchomości w Wielkiej Brytanii.

Zwodowany statek (tzw. Multifunction Buoy Tender, czyli wielofunkcyjny stawiacz boi) to jednostka specjalistyczna. Do jego zadań będzie należało utrzymywanie bezpieczeństwa żeglugi, obsługa torów wodnych, dozór i wymiana boi, kotwic, znaków i innych pomocy nawigacyjnych, asysta w operacjach ratowniczych.





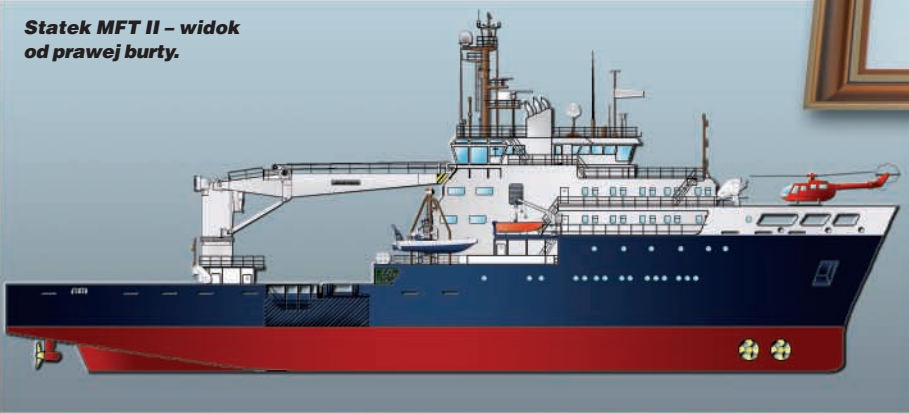
Gości przybyłych na uroczystość powitał prezes Stoczni Północnej S.A. Jarosław Flont.

czych 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. Dzięki wyposażeniu 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. Ma 84 m długości, 16,50 m szerokości i zanurzenie projektowe 4,25 m. Wyposażony jest także w lądowisko dla helikoptera.

Statek zostanie dostarczony klientowi do końca tego roku. Wcześniej armator otrzymał od prezesa Remontowej S.A. pamiątkowy obraz przedstawiający budowany dla niego statek na morzu (jego fragment publikujemy na okładce tego numeru „Nasze MORZE”).

Statek MFT II - widok od prawej burty.



Kierownikiem tego projektu jest Tadeusz Piotrowski, zastępcą - Grzegorz Jankowski.

Stawiacz boi będzie przekazany armatorowi w bieżącym roku. Oficjalne nadanie imienia odbędzie się z udziałem królowej Elżbiety po przekazaniu statku brytyjskiemu armatorowi.

(land)

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

relacja z wodowania na naszej płycie CD!



Dziennikarz prestiżowego brytyjskiego tygodnika Fairplay w Remontowej S.A.

Wspierajcie stocznie w Europie

Aby globalny poziom cen na statki nie wzrastał, w interesie armatorów leży istnienie silnego i konkurencyjnego sektora stocznioowego w Europie – zauważa prezes polskiej stoczni Remontowa S.A. Piotr Soyka, z którym Fairplay rozmawiał w przeddzień wodowania wielofunkcyjnego statku MFT II dla Trinity House.

– Jeśli europejskie stocznie znikną, jak wysoko ceny poszybują wtedy w górę? – tymi słowami prezes polskiej stoczni zachęca armatorów, aby rozważyli długoterminowe konsekwencje ewentualnego zamykania stoczni europejskich, konkurujących ze stoczniami azjatyckimi.

Niskie ceny za statki w Azji na krótką metę mogą się wydawać korzystne dla europejskich armatorów, jednak o utrzymanie sektora budowy i remontów statków w Europie leży w ich długofalowym żywotnym interesie. Jednak, aby ich zlecenia były składane w Europie, musimy szukać rozwiązań, które będą korzystne i dla stoczni, i dla armatorów – zauważa szef polskiej stoczni.

Piotr Soyka nie wierzy jednak, aby sposobem na utrzymanie sektora stocznioowego było subsydiowanie przez państwa europejskie tej gałęzi przemysłu. Jego zdaniem, wspomaganie stoczni z zewnątrz musi być zastąpione z jednej stro-

Okładka nr 357 z sierpnia 2006 roku.

Support your local shipyard



PIOTR SOYKA, MANAGING EDITOR

SHIPOWNERS need a competitive European shipbuilding sector to keep global prices down. Piotr Soyka, chairman of Poland's Remontowa, has warned, "When the yards in Europe disappear, how high will prices be?" he wondered during a conversation with Fairplay last week. He was speaking a day before the groups Northern Shipyard launched Galatea, a multi-function buoy tender it has built for the UK lighthouse authority Trinity House. Remontowa's boss urged European shipowners to consider the long-term implications if their region's yards disappeared and there was no competition for Asian builders. Low prices in Asia might be good for European owners, but "shipbuilding and repair is good for

Europe," he said. "We need a solution that is good for owners and good for yards... It is in owners' interests to keep shipbuilding in Europe going." But he does not believe subsidies are the way to go. Instead, he wants to keep costs under control and match prices. Soyka also said he sees low-cost labour from such countries as Ukraine as an option and believes he can bank on customer loyalty. With repair and conversion work together accounting for half his revenues, Soyka pointed out that hundreds of owners have experienced the yard's skills over the years, so he believes that he can pick up their rebuilding orders on the strength of that reputation. If Remontowa's orderbook is any guide, his strategy seems to

Soyka: owners could suffer if European builders go under

be working, with 15 newbuilding orders listed in Lloyd's Register. All these ships are due for delivery by the end of 2007. That is a tough timetable, admitted Jarosław Florj, chairman of Northern Shipyard, who pointed out that this summer's unusually hot weather has slowed progress. Construction delays have been a concern for Trinity House and its Scottish sister organisation, the Northern Lighthouse Board.

Delivery of ships extended

The sister ship of Galatea, Phoenix, was launched earlier this year. In a meeting at the yard immediately before the launch, the parties agreed to extend the delivery of both ships by four weeks. Some players in the sector told Fairplay that the yard quoted such a competitive price that it cannot be making profits on the contract; one estimate estimated its losses as high as \$10M.

But Soyka retorted that this view is nonsense. He is proud to have delivered a smaller ship, Alert, to Trinity House earlier this year and views that work, together with the two ships now in hand, as a single project. For that reason, he insisted that the yard has profited from the complete job. "If we aren't done, we'll make losses and the yard will finish" he added. He could be speaking for the whole of Europe.

US judge hailed for killing state oil spill law

BY WALL STREET JOURNAL AMERICAS CORRESPONDENT

INTERESTING was the first of several industry groups to sue a US federal judge who has ruled Massachusetts oil spill laws unconstitutional. Stephen Van Dyck, head of a tanker owners' association, said in a statement: "It is a relief that the court has prevailed in another federal pre-emption case. Federal pre-emption best serves our important goals of zero spills and accidents."

Boston-based US District Judge Joseph Tauro ruled that seven key provisions of the Massachusetts act, passed in 2004 in response to a Boreland's Bay oil spill the previous year, overstepped the state's authority and conflicted with federal laws already being enforced by the US Coast Guard – the primary player in the lawsuit.

Tauro also enjoined the state from enforcing its measures. The Massachusetts attorney general, who defended the state's position, has not decided whether to appeal the ruling. The Justice Department and several industry groups joined the Coast Guard in suing over the law, which they alleged placed undue restrictions on shipping. Tauro said in his ruling that key provisions of the act are "pre-empted, invalid and unconstitutional," adding that they are pre-empted by existing federal laws. Massachusetts legislators enacted the law in the days after a Boreland's Bay Transportation Range ran aground, spilling 326 tonnes of oil and polluting 145km of shoreline, which dealt a devastating blow to the state's shellfish industry.

KEYPORTS – THE LOGISTICS ELIXIR The Power of a Twin Port
Bremen
Bremerhaven
keyports
www.keyports.com
3 August 2006 Fairplay

Wywiad z prezesem Piotrem Soyką został opublikowany na stronie 9.

ny przez rygorystyczne kontrolowanie kosztów w samych stoczniach, z drugiej – przez zapewnienie odpowiednich cen za usługi stoczniowe. Jedną z możliwości optymalizowania kosztów jest np. wykorzystywanie taniej siły roboczej z innych krajów, np. z Ukrainy, natomiast korzystne ceny można zapewnić tylko wtedy, gdy stocznia poziomem swoich usług potrafi zaskarbić sobie zaufanie i lojalność armatorów.

Soyka podaje przykład Remontowej S.A., w której przeszło połowa przychodów pochodzi z remontów i przebudów statków. Setki armatorów, którzy zlecają tej stoczni takie usługi, przez lata mogły się przekonać o jej sprawności. Dlatego w zdobywaniu kontraktów na budowę nowych statków jego stocznia może wykorzystywać siłę swojej reputacji.

Potwierdzeniem jego słów i także słuszności obranej przez niego strategii jest aktualna lista zamówień na nowe budowy, zawierająca 15 nowych statków wg zestawienia Lloyd Register-Fairplay. Wszystkie one mają być dostarczone armatorom do końca 2007 roku.

- Dotrzymanie tych terminów będzie dużym wyzwaniem – zauważa Jarosław Flont, prezes wchodzącej w skład Grupy REMONTOWA Stoczni Północnej S.A., która buduje te statki. Tegoroczny, niespotykany wcześniej w tej części Europy upalny lipiec dał się bowiem we znaki polskim stoczniovcóm.

Jednak reputacja stoczni dla Trinity House i jej siostrzanej instytucji – Northern Lighthouse Board – znaczy więcej niż gorące lato. Zwodowany w sierpniu statek *Galatea* przeznaczony jest dla

Paul Gunton
z tygodnika *Fairplay* w dniu poprzedzającym wodowanie statku dla Trinity House przeprowadził wywiad z prezesem Remontowej S.A. Piotrem Soyką. Zwiedził także Stocznnię Północną S.A.



Zainspirowany rozmową

Tekst ten został opublikowany w numerze 357 tygodnika *Fairplay* z 3 sierpnia tego roku.

Został zainspirowany rozmową na temat sytuacji w światowym przemyśle stoczniowym z prezesem Remontowej S.A. Piotrem Soyką. Przeprowadził ją Paul Gunton, wydawca prestiżowego i znanego w światowej branży shippingowej tygodnika *Fairplay*, w przeddzień wodowania statku MFT II przeznaczonego dla brytyjskiego armatora Trinity House. Gunton był jednym z brytyjskich gości, którzy przyjechali do Gdańska na tę uroczystość. W rozmowie uczestniczyli także prezes Stoczni Północnej S.A. Jarosław Flont oraz Jan Paszkowski, kierownik Biura Statków Pasażerskich, Specjalnych i Technicznych Remontowej S.A.

by
PAUL GUNTON, MANAGING EDITOR

SHIPOWNERS need a competitive European shipbuilding sector to keep global prices down. Piotr Soyka, chairman of Poland's Remontowa, has warned. "When the yards in Europe disappear, how high will prices be?" he wondered during a conversation with *Fairplay* last week.

He was speaking a day before the launch of the UK lightship *Galatea*, a multi-function buoy tender it has built for the UK Lighthouse Board's boss urged European shipowners to consider the long-term implications of their yards disappearing and the competition for Asia.

Low prices in Asia are good for shipbuilding and... Europe," he said. "It is in owners' interests to have a competitive shipbuilding industry in Europe." He said that he was talking to the UK Lighthouse Board's boss urged European shipowners to consider the long-term implications of their yards disappearing and the competition for Asia.

pierwszej z nich, natomiast wcześniej w tym roku odbyło się już wodowanie statku *Pharos*, budowanego dla szkockiego armatora. Obie instytucje zgodziły się na przedłużenie terminu dostawy obu statków o cztery tygodnie.

Niektórzy z graczy na rynku stoczniowym w rozmowie z *Fairplay'em* twierdzili, że cena, po której polska stocznia buduje trzy statki dla brytyjskiego armatora była tak konkurencyjna w stosunku do cen oferowanych przez inne stocznie, że może ona na tym kontrakcie ponieść stratę. To nonsens – ripostuje prezes Remontowej S.A., podkreślając, że już wcześniej Remontowa S.A. dostarczyła także dla Trinity House statek interwencyjny *Alert*. Budowę wszystkich tych trzech statków stocznia realizuje w ramach jednego kontraktu, który zostanie sfinalizowany z zyskiem.

- Gdybyśmy nie byli dość mądrzy, stocznia miałaby straty i wtedy musieliśmy ją zamknąć – stwierdził polski przedsiębiorca.

Te słowa mogłaby za nim powtórzyć cała Europa.

Paul Gunton
Fairplay
(opracowanie: land)

www.fairplay.co.uk

Pracownicy Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni protestują

Podwyżki - tak, zwolnienia - nie

Dwieście pięćdziesiąt osób ma stracić jeszcze w tym roku pracę w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Jeśli związki zawodowe nie dojdą w tej sprawie do porozumienia z kierownictwem przedsiębiorstwa, w stoczni wybuchnąć może strajk.

Wiadomość o planowanej redukcji zatrudnienia zaostrzyła i tak już napięte stosunki na linii kierownictwo zakładu - związki zawodowe. Związkowi liderzy spodziewali się wynegocjowania podwyżek dla pracowników, a zamiast tego będą musieli uzgadniać listy zwolnień grupowych. W zakładzie zorganizowano pikietę - 10 sierpnia przed południem załoga przerwała pracę i zgromadziła się koło bramy przedsiębiorstwa.

- Negocjacje dotyczące podwyżek płac prowadziliśmy od czerwca, ale nic nie wskóraliśmy - przyznaje Andrzej Kopiccki, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Wojska Stoczni Marynarki Wojennej. - Skoro tak, jesteśmy skłonni wykorzystać wszystkie przewidziane prawem metody, aby doprowa-

dzić do należytego traktowania pracowników. Co prawda nie weszliśmy jeszcze w spór zbiorowy z zarządem stoczni, ale jeśli będzie trzeba, uczynimy to.

- Nie dostaliśmy podwyżek już od kilku lat - dodaje jeden z uczestniczących w pikiecie spawaczy. - Ciągłe tylko słyszemy, że trzeba oszczędzać i zaciskać pasa. Tak dalej być nie może, bo najlepsi fachowcy z naszego zakładu porzucają pracę i wyjeżdżają za granicę, a zastąpić ich nie ma kim. Nikt, kto ma pojęcie o tej robocie, nie zgodzi się pracować za takie pieniądze. Woli zarabiać kilka razy więcej np. w Norwegii!

Kolejny punkt zapalny - kwestia zwolnień - wymuszony jest przez wdrażany w stoczni drugi już program restrukturyzacji. Klemens Pyszka, prezes zakładu,

tłumaczy, że cięcie kosztów także w sferze zatrudnienia w administracji jest koniecznością, inaczej borykająca się z problemami finansowymi stocznia sobie nie poradzi.

- Dla programu restrukturyzacji nie ma alternatywy - twierdzi Pyszka. - Albo zrealizujemy jego założenia, albo będziemy musieli ogłosić upadłość.

Już w zeszłym roku w stoczni straciła na ponad tydzień płynność finansową i zabrakło pieniędzy na wypłaty. Teraz zakład funkcjonuje tylko dzięki temu, że otrzymał 25 mln złotych pożyczki ratunkowej od Agencji Rozwoju Przemysłu.

Problemy firmy wynikają nie tylko z lawinowego w ostatnich latach wzrostu cen stali i niskiego kursu dolara. Zachwiane są także proporcje pomiędzy liczbą pracowników produkcyjnych i biurowych. Bezpośrednio przy budowie statków pracuje jedynie około 600 osób z liczącej 1600 ludzi załogi. Dlatego kierownictwo zapowiada, że od zwolnień odwrotu nie ma. Choć prezes Pyszka jednocześnie wyraźnie podkreśla, że w pierwszej kolejności pracę stracą ci, którzy nabyli już prawa do świadczeń emerytalnych, dodaje też, że pracownikom umysłowym zaproponowane zostanie przekwalifikowanie na stanowiska w produkcji. Związkowcy uważają, że plan restrukturyzacji jest zbyt drastyczny.

- Wielu pracowników umysłowych nie będzie chciało i umiało przystosować się do ciężkiej pracy fizycznej - uważa Tadeusz Szymelfenig ze związku zawodowego „Solidarność”. - Niektórym nie pozwoli na to choćby stan zdrowia. Nie godzimy się na tak szeroko zakrojone zwolnienia, bo dla wielu osób będą one oznaczały zawodową śmierć. Są w takim wieku, że pracy gdzie indziej nie znajdują, a przecież muszą z czegoś utrzymywać rodziny.

Chcemy podwyżek, nie zwolnień - mówią pracownicy Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. 10 sierpnia przerwali pracę i protestowali przed bramą przedsiębiorstwa.

Fot. Waldemar Okroj



Jerzy Szymoniewski

Trzeci co do wielkości wycieczkowiec świata w Polsce!

Przyplynie rekordzista

Do Gdyni zawijają coraz większe wycieczkowce. To nie lada atrakcja dla miłośników statków pasażerskich. Kolejny rekord ma paść w czerwcu 2007 roku. Wtedy to jednego dnia zobaczymy dwa największe wycieczkowce, jakie kiedykolwiek dotąd odwiedzały polskie porty!

W ubiegłym roku w Gdyni wycieczkowiec *Star Princess* pobił bardzo nieznacznie rekord niemal bliźniaczej jednostki *Grand Princess*, ustanowiony w roku 2004. W bieżącym sezonie nie mieliśmy okazji gościć w Polsce statku pasażerskiego, który byłby większy niż ten sprzed roku. Jednak jest już prawie pewne, że kolejny rekord wielkości wycieczkowców zawijających do portu w Gdyni padnie już w lecie przyszłego roku. Tę informację, która na pewno ucieszy shiploverów i shipspottersów, podajemy jako pierwsi!

„Księżniczka” i „Navigator”

Jednego dnia zobaczymy w Gdyni dwa największe wycieczkowce, jakie kiedykolwiek odwiedzały polskie porty. Ta gratka ma się trafić 8 czerwca 2007 roku. Do Gdyni wpłynie dotychczasowy rekordzista - znana już z licznych wizyt od zeszłego roku *Star Princess*, a także „sprawca” nowego rekordu wielkości - *Navigator of the Seas*. W dodatku po raz pierwszy będziemy mieli do czynienia z sytuacją, w której tak duży statek pasażerski (o GT powyżej 100 000 - *Star Princess*) będzie wchodził do „portu wewnętrznego” Gdyni (mijając „Ostrołę Pilotów” i Kapitanat Portu), by zacumować przy nabrzeżu Polskim. Natomiast największy wycieczkowiec w historii portu zacumuje w awanporcie - przy nabrzeżu Francuskim, tradycyjnym dotąd miejscu postoju rekordzistów takich jak *Star* i *Grand Princess* czy *Constellation*.

Krótką wizyta

Jednoczesna wizyta dwóch tak wielkich statków będzie nie lada wyzwaniem logistycznym i organizacyjnym dla biur turystycznych przygotowujących wycieczki dla pasażerów „Księżniczki” i „Navigatora”. Nie wiadomo, ilu ich przyplynie na obu statkach, ale wiadomo, że mają one zdolność przewożenia - odpowiednio - maksymalnie 3100* i 3807 pasażerów. Załogę tych jednostek stanowi 1150 i 1181 ludzi.

Podczas pierwszego zawinięcia do portu gdyńskiego, 8 czerwca *Navigator of the Seas* ma przebywać, wg aktualnych

Europa i Oriana

Przegląd kolejnych gdyńskich rekordzistów z ostatniej dekady podajemy w tabeli na stronie 25. Trudno dotrzeć do źródeł mówiących o wcześniejszych rekordach. Wiadomo jednak, że przez długie lata (chyba jeszcze na po-

czątku lat 80. ubiegłego wieku) nie tylko największym, ale jedynym znaczącym wycieczkowcem zachodniego armatora przybywającym co jakiś czas do polskich portów była „stara” *Europa* Hapag Lloyd’a.

Jeden z najwspanialszych statków roku 1995 - wycieczkowiec *Oriana* - odwiedził Gdynię niedługo po swoich narodzinach,

ustanawiając bodajże pierwszy, znacznie, bardziej spektakularny rekord wielkości statków pasażerskich zawijających do portów polskich. Było to 17 lipca 1995. *Oriana* swój rekord utrzymała dość długo - była największym statkiem pasażerskim, jaki zawijał do polskich portów aż do roku 1998.



Fot. Royal Caribbean International

Navigator of the Seas
zawinie do portu w Gdyni w
czerwcu przyszłego roku.

przytoczyć kilka informacji o nim już teraz. Od stępki do szczytu najwyższego masztu *Navigator of the Seas* mierzy 63,45 m. Ma ponad 311 m długości, czym o 17 m pobije dotychczasowego rekordzistę wśród najdłuższych statków pasażerskich odwiedzających polskie porty - *Constellation*. Pod względem tonażu pojemnościowego brutto *Navigator* przewyższa dotychczasowego gdyńskiego rekordzistę - *Star Princess* - o 29 302 jednostki. Ta różnica to więcej niż cały tonaż niektórych, i to wcale nie najmniejszych, innych statków odwiedzających Gdynię - np. *Black Watch*, *Mona Lisa*, *Maxim Gorkiy* czy *Albatross*. Wprowadzony do eksploatacji *Navigator of the Seas* charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto 138 279 jednostek. Na jego 13 pokładach pasażerskich mieści się m.in. 1557 kabin i apartamentów, z czego prawie połowa ma własne balkony i do 1213 miejsc dla załogi w 690 kabinach. Na

planów, zaledwie od godz. 7 rano do południa. Podobnie ma być podczas jego drugiej i ostatniej wizyty w Gdyni w roku 2007 - 31 sierpnia. Będą to 11-dniowe rejsy „Scandinavia & Baltics Cruise”. *Na-*

avigator przybędzie do Gdyni bezpośrednio z portu bazowego Southampton. Po naszym porcie odwiedzi jeszcze Sztokholm, Helsinki, Tallin, Kopenhagę i Oslo.

Duży, bardzo duży...

Szerzej przedstawimy naszego przyszłorocznego rekordzistę po jego pierwszej wizycie w porcie gdyńskim. Warto jednak



Star Princess po raz kolejny odwiedzi gdyński port w przyszłym roku.

statku znajdują się m.in. lodowisko, 10-metrowa ścianka wspinaczkowa, dziewięciociodłkowe, miniaturowe pole golfowe i symulatory golfa, pełnowymiarowe boisko do koszykówki, trójpoziomowa restauracja, kaplica ślubna, etc. Statek może osiągać prędkość 22 węzłów dzięki trzem pędnikom Azipod o łącznej mocy 42 MW.

Trzeci na świecie

W sierpniu br. po morzach świata pływały 24 statki pasażerskie o pojemności brutto powyżej 100 000. W budowie lub zamówionych było dalszych 17 tak dużych jednostek.

Navigator of the Seas znajduje się obecnie na trzecim miejscu wśród największych wycieczkowców świata (*ex equo* z bliźniaczym, młodszym o niespeł-

na rok *Mariner of the Seas*). Statki te ustępują pod względem tonażu pojemnościowego brutto jedynie wycieczkowcom doskonale znanym dzięki szerokiemu *publicity*, jakie zyskały (opisywanym szeroko również na łamach „Budownictwa Okrętowego” i „Naszego MORZA”): *Freedom of the Seas* (w eksploatacji od maja tego roku, GT 154 407, długość całkowita 338,77 m) i *Queen Mary 2* (z 2003 r., GT 148 528, dług. całkow. 345,03 m).

Zbudują jeszcze większy?

Jeżeli stocznia Aker Finnyards dotrzyma terminu kontraktowego, *Navigator of the Seas* do chwili odwiedzin w Gdyni może już jednak spaść na czwartą pozycję wśród największych „pasażerów” świata. W stoczni tej budowane są bowiem dwie jednost-

ki określane jako siostrzane w stosunku do opisywanego już na naszych łamach, największego obecnie statku pasażerskiego świata, *Freedom of the Seas*, jednak o nieco większej pojemności. Pierwsza z nich ma być przekazana do eksploatacji już w kwietniu przyszłego roku jako *Liberty of the Seas*, spychając tym samym spodziewanego w Gdyni gościa na dalszą pozycję. Statek ten będzie się charakteryzował tonażem pojemnościowym brutto 158 000, a więc większym o ponad 3500 jednostek niż w przypadku *Freedom*. Jeśli nie byłoby to konieczne ze względów technicznych, to i tak zawsze znajdzie się pretekst, choćby natury architektonicznej, by to osiągnąć. Dla marketingowej propagandy. Po prostu Royal Caribbean będzie mogło znowu (wkrótce po *Freedom*) reklamować swój nowy statek (*Liberty*), jako bijący kolejny światowy rekord...

PioSta

* na *Star Princess* mieści się do 3100 pasażerów przy tzw. *double occupancy*, czyli przy wykorzystanych wszystkich miejscach także w kabinach, z drugim (i ewentualnie kolejnymi) miejscami pasażerskimi na łóżkach rozkładanych (pullmanowskich); niepełna zdolność przewozu pasażerów (często podawana w folderach turystycznych przez wszelkich amatorów, by nie odstraszać potencjalnych wycieczkowców „łotkiem” na statku) w przypadku *Star Princess* wynosi 2600; oczywiście środków ratunkowych na statku wystarcza w tym przypadku dla 3100 pasażerów; z kolei na statku *Navigator of the Seas* zdolność przewozowa pasażerów przy *double occupancy* wynosi 3807, a „katalogowa” - 3114.

Wybrani rekordziści w Porcie Gdynia

STATEK	ROK BUDOWY	LOA[M]	LBP[M]	B[M]	B _{MAX} [m]	T[m]	GT	Pierwsza wizyta
<i>Oriana</i>	03.1995	260,00	225,34	32,20	32,24	7,90	69 153	07.1995
<i>Century</i>	11.1995	246,50	211,85	32,20	32,23	7,819	70 606	07.1999
<i>Millennium</i>	06.2000	294,00	263,10	32,20	32,30	8,30	90 228	07.2000
<i>Constellation</i>	05.2002	294,00	262,93	32,20	37,40	8,00	90 280	07.2002
<i>Grand Princess</i>	05.1998	289,52	242,38	36,00	40,20	8,50	108 806	05.2004
<i>Star Princess</i>	01.2002	289,52	242,38	36,00	36,03	8,45	108 977	05.2005
<i>Navigator of the Seas</i>	11.2002	311,12	274,73	38,60	39,04	8,60	138 279	06.2007*
dla porównania - największe statki pasażerskie świata								
<i>Voyager of the Seas</i>	11.1999	311,12	275,36	38,60	47,40	8,80	137 276	-
<i>Queen Mary 2</i>	12.2003	345,03	301,35	41,00	41,08	10,30	148 528	-
<i>Freedom of the Seas</i>	04.2006	338,77	303,21	38,59	39,03	8,80	154 407	-
<i>Liberty of the Seas</i>	04.2007	339,00	303,20	38,60	b.d.	8,80	158 000	-
Projekt „Genesis”	09.2009	360,00	b.d.	47,00	b.d.	b.d.	220 000	-

LOA - długość całkowita; LBP - długość między pionami; B - szerokość na wręgach; B_{MAX} - szerokość całkowita; T - zanurzenie; GT - tonaż pojemnościowy brutto; Wizyta - rok pierwszej wizyty w Gdyni (pobicie rekordu); * - pierwsza planowana wizyta w Gdyni.

*Na mostku
m/f Mikołaj Kopernik
rządzi kobieta*

Morze mam we krwi

Z Elżbietą Drożdżowską-Smulewicz,
kapitanem żeglugi wielkiej, rozmawia
Marta Kafarska

W rodzinie mojego taty było pięciu kapitanów. Uważałam, że to bardzo ciekawy zawód. Nietypowy, nienudny i nietuzinkowy, wymagający dużo samodyscypliny. Widziałam w nim siebie...

Jest Pani jedną z niewielu kobiet - kapitanów żeglugi wielkiej. Jak to się stało, że zainteresowała się Pani morzem?

Morze mam we krwi, zawdzięczałam to tradycji rodzinnej. Tata był z południa Polski, ja urodziłam się pod Częstochową, w Szczekocinach, gdzie płynęła tylko mała rzeczka Pilica. Ludzie o morzu mieli tam bardzo małe pojęcie. Ale tata zbierał literaturę morską i jako siedemnastoletni chłopak wyemigrował na Wybrzeże. Dostał się do „szkoły jungów” i tym sposobem zaczął pływać.

Przyjechałam z rodzicami do Trójmiasta mając siedem lat, byłam w pierwszej klasie. Cały czas rosłam w środowisku morskim, bo praktycznie wszyscy ze strony rodziny mojego taty są związani z morzem. Jest w niej pięciu kapitanów, w tej chwili to już trzecie pokolenie. Uważałam, że to bardzo ciekawy zawód. Nietypowy, wymagający dużo samodyscypliny, wyzwań, nienudny, nietuzinkowy. Widziałam w nim siebie. Uważałam, że

mam szansę, że się nadaję i że dam sobie radę. Wówczas robiła karierę kapitan Danuta Kobylińska-Walas. Była przykładem, że można do czegoś dojść, że może być następną kobietą - kapitan. Tak więc podjęłam decyzję, że pójdę do szkoły morskiej i spróbuję.

Jaka była reakcja Pani ojca, gdy dowiedział się, że zamierza Pani pójść w jego ślady?

- Oczywiście był przeciwny i pierwszy bój musiałam stoczyć właśnie z nim. Jak usłyszał, do jakiej szkoły się wybieram, powiedział, że chyba mam nie po kolei w głowie! Mama wiedziała, że dążę konsekwentnie do celu i że jestem uparta. Znała mnie, była przy mnie cały czas i stwierdziła, że i tak postawię na swoim. Tata długo był nieobecny, bo kiedyś rejsy były dłuższe - często trwały rok, statki miały tzw. nawrotki - więc w zasadzie widywał mnie taką od pieluch coraz większą i większą, kontakt mieliśmy nieco inny. Myślę, że tata się chyba trochę bał. Byłam drobna, delikatna, a on uważał, że to nie jest zawód dla kobiety, że nie dam sobie rady, bo jestem taka krucha, i że w ogóle nie mam pojęcia o tym, co to jest morze. Pewnie, że pojęcia takiego jak on nie miałam, bo to przecież on pracował na morzu.

Zabierał Panią ze sobą w rejsy?

Tak. Najwięcej podróżowała mama, zwiedziła z tatą cały świat. Ja byłam w dwóch czy w trzech krótszych rejsach, żebym mogła pogodzić je ze szkołą. I już wówczas bacznie się wszystkiemu przyglądałam. Właściwie te rejsy utwierdziły mnie w przekonaniu, że pływanie jest tym, czym chciałabym się w życiu zająć. Ale tata był przeciwny, nie wierzył.

A jak potem reagował, gdy obserwował zdobywanie przez Panią kolejnych dyplomów?

Praktycznie do czasu, zanim zostałam starszym oficerem, kiedy już miałam dyplom kapitana żeglugi wielkiej, jeszcze powątpiewał. Myślę, że przyglądał mi się nie bardzo wierząc, że dobrnę do samego końca. Dopiero, gdy dostałam nominację i zostałam kapitanem, zaczął być ze mnie dumny.

Na jakich statkach zdobywała Pani pierwsze szlify?

Długa linia, długie rejsy do Japonii - praktycznie cała Europa, Morze Śródziemne, Tajlandia, Filipiny, później Japonia, Indonezja. Najdłuższy rejs trwał ponad sześć miesięcy. Na tej linii byłam rok na praktyce, na czwartym roku. Zaczęłam pływać zaraz po dyplomie. Później, na

półtora roku, przyszłam na promy jako trzeci oficer. Przez następne pięć lat pływałam znów na długiej linii, w tym również na statku szkolnym m/s *Antoni Garnuszewski*, pod Alaskę w dłuższy rejs ze studentami. Wtedy w zasadzie wypływałam drugi dyplom i wróciłam na promy, bo stwierdzono, że się na nich sprawdzam. Od drugiego oficera do kapitana praktycznie cały czas przepracowałam na promach. Gdy zostałam kapitanem, objęłam dowództwo na rorowcu m/s *Puck* płynącym do Finlandii. Jest taki przepis, że aby zostać kapitanem na statku pasażerskim, należy wypływać wymaganym okresem jako kapitan na statku konwen-

tnie podstaw zawodu. Później także miałam szczęście, bo trafiałam na kapitanów, którzy mnie wiele nauczyli. Legenda floty kapitan Marian Olejarnik, u którego zaczynałam, udzielił mi bardzo wielu mądrych rad. Również wiele wskazówek dał mi tata, dużo czerpałam z jego doświadczeń. Do tej pory jego rady brzmiały mi w uszach. Pływał ponad 40 lat, zdobył ogromne doświadczenie. Pływał też z bardzo dobrymi kapitanami. Można powiedzieć, że miałam szczęście do dobrych ludzi chcących odkryć przede mną tajniki swojej wiedzy i przekazać to, co najcenniejsze. Dali mi rady, z których korzystam do tej pory i które się sprawdzają. Są ponadczasowe.

Wielokrotnie spotykam się z niechęcią marynarzy do obecności kobiet na statkach. Domyślam się, że kiedy Pani zaczynała pływać, było dużo gorzej...

Na pewno, bo musiałyśmy pracować dwa razy tyle, co koledzy. Na każdym statku, na który okręto wałam, podchodzono do mnie z rezerwą i nieufnością. Może nie od razu pokazywano, że skazuje się mnie na przegraną, ale nie była to na pewno aprobata. Gdy zaokręto wałam na m/s *Antoni Garnuszewski*, poszłam przedstawić się kapitanowi. Było dwóch drugich oficerów, więc kapitan Jan Żuromski zapytał, kto będzie oficerem nawigacyjnym. Gdy odpowiedziałam, że ja, usłyszałam: „Bo ja chciałbym spać w nocy”. Od razu dał mi do zrozumienia, jak bardzo wierzy w moje umiejętności... Wtedy *Garnuszewski* „chodził” w czarterze po mączkę rybną i ryby mrożone. To był trudny rejs, ciężkie cumowania na pełnym morzu przy ruchu statków, takie nietypowe, stosowane w zasadzie tylko w czasach wojennych. Nauczyłam się wtedy wielu dodatkowych rzeczy i muszę powiedzieć, że pod koniec rejsu byłam najlepszym oficerem kapitana, dostałam nagrodę i zesłałam na ląd z wnioskiem awansowym na chiefa. Zupełnie wszystko się odwróciło, ale musiałam na to ciężko pracować. Nigdy nie przejmowałam się komentarzami, bo uważałam, że mam swoje wykształcenie i wiedzę, mam taki sam dyplom jak każdy z kolegów. Wiedziałam, że muszę zasłużyć na to, żeby kapitan się do mnie przekonał. Jeżeli chodzi o podejście mężczyzn w ogóle, może faktycznie kiedyś było gorzej, bo dziewcząt na statkach pływało mniej. Teraz jest ich coraz więcej i te układy trochę się zmieniły. Ale z doświadczenia wiem i widzę, że na pewno nie

Kim jest?

Kapitan żeglugi wielkiej Elżbieta Drożdżowska-Smulewicz pracuje w szczecińskiej spółce EuroAfrica Linie Żeglugowe, wyodrębnionej ze struktur Polskich Linii Oceanicznych.

Pływa na trasie Świnoujście-Ystad, promem samochodowo-kolejowym m/f *Mikołaj Kopernik*.

W 1980 roku ukończyła Wyższą Szkołę Morską w Gdyni. Pływała na m/s *Jurata*, m/s *Profesor Rylke*, m/s *Horyzont*, m/s *Antoni Garnuszewski*, m/s *Puck*, m/f *Jan Śniadecki*, m/f *Mikołaj Kopernik*. Elżbieta Drożdżowska-Smulewicz mieszka w Sopocie, ma dwoje dzieci. Syn Sebastian ma 27 lat, jest absolwentem Akademii Morskiej w Gdyni. Pływa jako II oficer. 20-letnia córka Weronika wciąż się uczy.

cyjnym. Odbylam potrzebną praktykę i wróciłam na promy. Pracuję w Świnoujściu od 12 lat.

Każdy w swoim życiu i karierze spotyka osoby, których rady pamięta długo. Janusz L. Wiśniewski w jednym z opowiadań na temat życia marynarskiego pisze, że „każdy ma swojego bosmana”. Kto jest dla Pani takim bosmanem?

Na początku kariery, gdy jeszcze byłam asystentem pokładowym na długiej linii, pływałam ze sztandarowymi kapitanami PLO. Znali moich rodziców, nauczyli

Elżbieta Drożdżowska-Smulewicz
z córką Weroniką.

Fot. Wojtek Jakubowski/KFP



zmienia się do końca. Po prostu mężczyźni nigdy w pełni nie zaakceptują kobiet na morzu. Będą nas tolerować, podświadomie szukając argumentów, że to nie jest zawód dla kobiety i zastanawiając się, po co właściwie my tu jesteśmy. Nie wiem, żeby to się zmieniło.

Czy kiedykolwiek miała Pani problem z posłuchem wśród załogi tylko dlatego, że jest Pani kobietą?

Nie miałam i muszę powiedzieć, że gdybym mogła mieć dwa razy więcej ludzi w załodze, na pewno bym miała. Zdarzają się sytuacje, że marynarze przychodzą i proszą, żeby mogli przyjść na moją zmianę. Uważam, że trzeba od lu-

Jakie były najdziwniejsze reakcje ludzi, którzy dowiadywali się, że kapitanem statku jest kobieta?

Gdy ktoś odkrywa, jaki mam zawód, najczęściej nie wierzy. Kiedyś, gdy jechałam z Gdyni do Świnoujścia, policja zatrzymała mnie do rutynowej kontroli. Z tyłu samochodu zawsze wożę czapkę kapitańską. Taki zwyczaj miała Danuta Kobylańska i ja go przejęłam. To z reguły wzbudza zainteresowanie, więc policjant zapytał, gdzie pracuję. Kiedy mu powiedziałam, bloczek do wypisywania mandatów z wrażenia wypadł mu z ręki!

Kiedyś byłam gościem na promie *Polonia*, wracałam z córką z Ystad. Do-

każdy inny, czy rzeczywiście trzeba mieć do niego specjalne predyspozycje?

Przede wszystkim trzeba umieć współpracować z ludźmi, bo statek to środowisko zamknięte, w którym rodzą się różne konflikty. Myślę, że trzeba dużo samozaparcia i perfekcyjnej wiedzy. Trzeba być profesjonalistą, pokazać, że coś się umie i że coś się sobą reprezentuje, bo wtedy wyrabia się szacunek wśród ludzi.

Dowodzi Pani promem samochodowo-kolejowym m/f *Mikołaj Kopernik*, należącym do spółki EuroAfrica, kursującym na trasie Świnouj-

Fot. Jakub Bogucki



Kapitan Elżbieta Drożdżowska-Smulewicz dowodzi promem samochodowo-kolejowym m/f *Mikołaj Kopernik*, którego armatorem jest EuroAfrica Linie Żeglugowe.

dzi wymagać, być dla nich autorytetem, ale i człowiekiem. Trzeba umieć dostrzec każdego - i kucharza, i marynarza, bo oni też mają swoje problemy i muszą mieć odwagę się nimi dzielić. Moja załoga dobrze wie, że jestem wymagająca i niektórych rzeczy nie toleruję. Jest jedna rozmowa ostrzegawcza, a później się rozstajemy. Załoga dobrze zna moje zasady. Dzięki temu jest spokój, cisza i komfort pracy. I oto chodzi. Nie mam problemów. Na żadnym stanowisku ich nie miałam. Ani jako oficer, ani jako kapitan.

wodził kapitan Marian Weber, którego jestem wychowanką. Bardzo chciałam zobaczyć, jak *Polonia* manewruje. Windą na mostek wiozł mnie pan z Security. Byłam ubrana po cywilnemu, w biały kostiumik i szpileczki. Nie wytrzymał i powiedział: „Pani kapitan, muszę pani powiedzieć, że spodziewaliśmy się zobaczyć kogoś zupełnie innego”. Nie wiem, kogo, ale było zaskoczenie...

Na podstawie własnego doświadczenia jak Pani sądzi - czy zawód marynarza to dla kobiety zawód jak

ście-Ystad. Dlaczego wybrała Pani żeglugę promową?

Ponad pięć lat byłam kapitanem na m/f *Jan Śniadecki*. Później pływałam na zmianę pół roku na *Śniadeckim*, pół roku na *Koperniku*. Od ponad trzech lat jestem na *Koperniku*. Szwedzkie uprawnienia pilotowe mam na obydwu promy. Wyrósłam z żeglugi promowej, na nich się uczyłam i ta forma pracy bardzo mi odpowiada. Tutaj, trzeba powiedzieć, kapitanem jest się od początku do końca. Nie biorę holowników, nie biorę pilotów, ni-

kogo nie mam nad sobą i o wszystkim decyduję sama. Od samego początku jestem nauczona samodzielności. Jest bardzo satysfakcjonująca, nie ma jej na innym statku. Na innych liniach są dłuższe przeloty, które może są mniej męczące, bo pływanie na promach to ciągle tam i z powrotem, ale pojawiają się różne problemy, z którymi trzeba sobie radzić samemu. Na promach stale coś się dzieje. Bardzo lubię to, co robię.

Niedawno obchodziła Pani dziesięciolecie kapitaństwa.

Dwa lata temu, już niestety dwa lata temu! Czas leci! Jestem przerażona tym upływającym czasem. Tym, że to tak szybko minął.

Wiele osób twierdzi, że dzisiejsze pływanie to już nie to, co kiedyś. Nie ma dawnego romantyzmu, a ludzi z prawdziwym zacięciem morskim, wykonujących zawód z miłością, spotyka się rzadko.

Kiedyś oficerowie spojrzeli na mnie na mostku jak na postać nie z tej epoki. Gdy cumujemy w Ystad o 6 rano, jestem budzona o 4.40. Krótka po piątej jestem na mostku, widzę pięknie wschodzące słońce i mówię do swoich oficerów: „No widzicie, gdzie indziej można coś tak pięknego zobaczyć?” Czy nie ma już romantyzmu? Nie wszystkie statki są szybkie, nie wszystkie to kontenerowce czy masowce, szybko przeladowywane. Są jeszcze takie, które w porcie stoją dłużej. Jak się chce zobaczyć świat, to na pewno jest okazja. Kiedy pływałam na długich liniach, w zasadzie w każdym porcie, po wachtach, gdy tylko miałam czas, brałam z biura turystycznego przewodnik i oglądałam wszystko, co chciałam. Dzisiaj też tak można. Marynarze mówią, że nie ma romantyzmu, bo nie chcą się ruszać ze statku. Jeśli dla kogoś pływanie nie miało być romantyczne, to nigdy takie nie będzie. W tym zawodzie trzeba umieć dostrzec piękno przyrody, wschody i zachody słońca, ciszę na pokładzie, szum morza, krzyk mew. Po prostu chcieć zobaczyć piękno.

Praca na morzu, w dodatku na stanowisku kapitana, przynosi ogromną satysfakcję. Jednocześnie jest bardzo odpowiedzialna i stresująca. Co daje Pani największą radość z wykonywania tego zawodu?

Każde w trudnych warunkach bezpieczne dowiezienie do portu ładunku, ludzi, za których się odpowiada - to jest chyba najbardziej satysfakcjonujące. Świadomość, że człowiek sobie poradził i że rejs był bezpieczny.

Pamięta Pani najtrudniejszy moment czy wydarzenie, a może cały rejs, w którym musiała Pani zachować zimną krew i poradzić sobie z przeciwnościami?

Nauczono mnie maksymalnej koncentracji i panowania nad emocjami w ciężkich warunkach. Jestem bardzo spokojna i myślę, że przez to załoga również się uspokaja. Jestem tak skupiona i skoncentrowana na tym, co mam zrobić i jaką decyzję podjąć, że po fakcie po prostu nie czuję stresu. Nauczyłam się zupełnie odcinać od innych rzeczy. Myślę intensywnie, obserwuję, patrzę. Im trudniejsza sytuacja, tym większy spokój. Nervowość kapitana, nawet jeżeli nie krzyczy, a widać ją po nim, udziela się. Ludzie wpadają wtedy w panikę, nie wiedzą, co robić. Polecenia są wykonywane inaczej, gdy widać, że kapitan nie radzi sobie z sytuacją.

Ma Pani swoje sposoby na odreagowanie statkowego stresu? Jak spędza Pani wolny czas, np. urlop?

Na wolnej „czternastce” najczęściej jestem bardzo zajęta. Wychowanie dzieci zajmuje mnie przede wszystkim, ale staram się też nie zapominać o sobie. Odrobina egoizmu nie zaszkodzi. Jeżdżę regularnie na rowerze, najchętniej wcześnie rano, gdy ścieżki rowerowe nie są jeszcze zbyt zapchane. Chodzę na spacer, mam przyjaciół, którzy mają sporo wolnego czasu. Staram się chodzić na basen, do fitness klubu, ale tylko dla relaksu, bo na szczęście nie muszę modelować sylwetki. Bardzo relaksuje mnie czytanie. Ja po prostu uwielbiam książki, i muszę przyznać, że zaległości najbardziej nadrabiam na statku.

Jakie rejony świata zrobiły na Pani największe wrażenie? Były rejsy, których nigdy Pani nie zapomni?

Najbardziej pamiętam i tęsknię za rejsami do Japonii. Fascynowały mnie tamte rejony. Uwielbiałam Singapur, bardzo dobrze się czułam w Hongkongu. Podobala mi się bardzo atmosfera i otwartość ludzi na Filipinach. Dużo zwiedzałam, podpatrywałam dalekowschodnie kultury trochę od wewnątrz. Dobrze czuję się w tropiku, lubię słońce, i dlatego trochę mi brakuje tamtej części świata. Uważam, że jest fascynująca jeżeli chodzi o przyrodę i kulturę tak odmienną od naszej. Mam dużo zdjęć, dużo wspomnień, tego nikt mi nie odbierze.

Jakie miejsca na świecie chce Pani jeszcze odwiedzić?

Bardzo bym chciała zobaczyć Chiny. Fascynuje mnie ich kultura, chciałabym zobaczyć zabytki. Przyjrzeć się, jak ten kraj się zmienił. Nie byłam w Ameryce Południowej. Jak się dobrze nauczę hiszpańskiego i będę miała czas, może się tam wybiorę.

Bardzo byłam zadowolona z rejsu na *Garnuszeuskim*, gdy płynęliśmy aż pod Alaskę, na Morze Beringa. Po drodze dwa dni spędziliśmy w San Francisco. Zwiedziliśmy Alcatraz, zobaczyliśmy most Golden Gate. Bardzo chciałabym pojechać do Izraela, do Ziemi Świętej. To takie moje marzenie, żeby się tam wybrać z mamą, dla której byłoby to bardzo duże przeżycie. Jeśli chodzi o Europę, to nie byłam tylko w Norwegii.

Po tych latach spędzonych na morzu, gdyby mogła Pani wybierać jeszcze raz, ponownie wybrałaby Pani ten zawód?

Tak. Nie widzę siebie w innym. Gdy jestem w domu na wolnej „czternastce” i mijają te dwa tygodnie cieszę się, że jadę do pracy. Jak wracam z rejsu cieszę się, że jadę do domu. Widocznie mam takie dwa miejsca w życiu, gdzie się dobrze czuję i jestem z tego zadowolona. Nie zniósłabym pracy, w której się siedzi w jednym miejscu od godziny do godziny. Jak chodziłam na kurs chiełkowski i kapitański, wykłady do godziny 16 były katorgą. Najważniejsze, żeby nie czuć się pracą znudzonym. Wiadomo, że czasem zmęczenie przyjdzie. Są sztormy czy mgły i stoi się na mostku ileś godzin... Ale te chwile są wpisane w kapitańską pogodę.

Jakie są Pani dalsze plany i ambicje zawodowe?

Na razie na pewno będę pracować w Świnoujściu. Kapitanowie promowi, którzy się sprawdzają, pracują praktycznie do emerytury. To taka inwestycja firmy w nas, gwarancja bezawaryjności, do pewnego stopnia oczywiście.

A plany na przyszłość? Moim marzeniem jest rejs dookoła świata statkiem pasażerskim. I to nie zawodowo, ale jako pasażer. Pewnie skończyłoby się tak, że siedziałabym kapitanowi na mostku, gdyby się zgodził.

Życzę więc Pani tej podróży. Dziękuję za rozmowę.

Marta Kafarska

W Bałtyku zalegają setki tysięcy ton bojowych środków trujących



Fot. Lukasz Glowala

W Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej spoczywa broń chemiczna zatopiona po II wojnie światowej. Ile? Dokładnie nie wiadomo, ponieważ takich danych nikt w Polsce nie gromadzi. Sprawa odżyła ostatnio w związku z planowaną budową Gazociągu Północnego na dnie Bałtyku. To, co odkryły ekipy badawcze, jeży włos na głowie...

Decyzja o zatopieniu tzw. bojowych środków trujących zapadła na Konferencji Poczdamskiej 2 sierpnia 1945 roku. Na rejon zatopienia Amerykanie, Brytyjczycy, Francuzi oraz Rosjanie wybrali Głębię Gotlandzką i Bornholmską, uznając je za najbardziej bezpieczne i przydatne do tego celu.

W latach 1945–1948 w czterech strefach okupacyjnych - brytyjskiej, amerykańskiej, francuskiej i radzieckiej - odnaleziono 296 103 ton BST. Faktyczna ilość jest znacznie większa, ponieważ mówi się o zapasach pamiętających jeszcze I wojnę światową. Alianci nie zajmowali się jej ewidencjonowaniem, ponieważ wskutek korozji była w tak złym stanie, że władze okupacyjne w Niemczech zdecydowały się na jej natychmiastowe zatopienie już w 1945 roku. O ilości zgromadzonych zapasów BST w Niemczech może świadczyć fakt, że III Rzesza tylko w latach 1935–1945 wyprodukowała aż 65 tys. ton iperytu siarkowego, fosgenu, adamsytu, clark I, clark II, tabunu i luizytu.

Unia popiera rurę

Pod koniec lipca br. poinformowano, że Gazociąg Północny znalazł się na liście 42 priorytetowych projektów energetycznych Unii Europejskiej, co oznacza, że jego twórcy mogą ubiegać się o preferencyjne pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego i łatwiej pozyskiwać pieniądze od prywatnych inwestorów. Listę zaaprobowali ministrowie ds. konkurencyjności państw członkowskich, z udziałem Polski i krajów bałtyckich, mimo, że wcześniej rząd RP oficjalnie sprzeciwiał się budowie gazociągu na dnie Bałtyku.

Komisja UE przyznaje, że z powodu kontrowersji, jakie Gazociąg Północny wzbudza w Polsce i krajach bałtyckich, długo zastanawiano się nad pozostawieniem go na liście projektów priorytetowych. Zwyciężyło przekonanie, że projekt ma charakter ogólnoeuropejski, bo dostarczy energię z Rosji nie tylko do Niemiec, ale także Wielkiej Brytanii i innych państw.

Bezpieczne zatopienie

Przyjmując na siebie zobowiązania konferencji poczdamskiej, a szczególnie trwałej demilitaryzacji faszystowskich Niemiec, alianci napotkali na duże trudności związane z likwidacją zgromadzonych zapasów broni chemicznej. Występowała ona nie tylko w postaci różnej wielkości pojemników i kontenerów od 100 do 1500 l, ale i specjalnie elaborowanej amunicji (bomby lotnicze, pociski artyleryjskie, granaty i miny).

Ze względu na czasochłonność i duże koszty chemicznych metod biodegradacji zdecydowano się na proste rozwiązanie problemu. We wszystkich strefach okupacyjnych zatopienia broni chemicznej miały odbywać się wyłącznie w specjalnie wyznaczonych do tego rejonach, które swoim położeniem gwarantowały należytą ochronę śmiertelności ładunku. Głębia Bornholmska ze swoją głębokością wahającą się od 70 do 105 m i Gotlandzka z maksymalną 249 m wydawały się odpowiednie, jednak do zatopień wybrano miejsca płytsze - z głębokością od 70 do 120 m.

Chirurgiczna precyzja...

Najbardziej profesjonalnie podchodzili do sprawy Brytyjczycy, Amerykanie i Francuzi, którzy rygorystycznie trzymali się ustanowionych przez siebie zasad. Większość akcji planowano starannie i z dużym wyprzedzeniem. Zwracano uwagę na najdrobniejsze detale, nie mówiąc już o pogodzie, która była warunkiem powodzenia misji. Jedyną błędną decyzją było zatopienie na głębokości zaledwie 30 m w Małym Bęlcie tabunu i fosgeny. Na szczęście, nie były to zatopione luzem skrzynie z amunicją chemiczną, a całe statki i barki, dzięki czemu nie było mowy o przemieszczaniu się ładunku po dnie. Jednak obawy okolicznej ludności i względy bezpieczeństwa zadecydowały na przełomie lat 1959–1960 o wydobyciu niebezpiecznej amunicji, zabetonowaniu jej w formie bloków i ponownym zatopieniu - tym razem w Zatoce Biskajskiej, na kilkusetmetrowej głębokości. Koszty operacji wydobycia, zabetonowania, przetransportowania w nowe miejsce wyniosły niemałą jak na ówczesne czasy kwotę kilkunastu milionów dolarów.

... i duża beztroška

Do tematu „utylicacji” BST w Bałtyku najgorzej podeszli Rosjanie. W latach

1947–1948 oficjalnie zatopili na wschód od Bornholmu oraz w pobliżu Gotlandii 12 tys. ton BST w postaci pojemników, pocisków artyleryjskich, bomb lotniczych i granatów zawierających iperyt siarkowy, clark I, clark II, adamsyt, sole cyjanowe oraz kwas pruski. Z relacji naocznych świadków – pracowników portów wynika, że tego typu ładunki wychodziły w morze już w lipcu, sierpniu i wrześniu 1945 roku. Wynika z tego, że Rosjanie w dwóch wymienionych miejscach zatopili ok. 50 tys. ton amunicji chemicznej.

A to oznacza, że oficjalne dane dotyczące ilości zatopionej w morzu broni chemicznej nie są prawdziwe. Rosjanie nadal nie chcą ujawnić wielu szczegółów dotyczących ilości, rodzajów oraz miejsc zatopionych środków. Zgodnie z ustaleniami, BST powinny znajdować się tylko i wyłącznie w rejonach i miejscach ściśle określonych i oznakowanych na mapach morskich. Nie jest tajemnicą, że Rosjanie topili wspomniane środki niechlujnie i bez troski. Amunicję najczęściej zrzucano z płynących statków w drewnianych skrzyniach prosto do wody. Często przy złej pogodzie i problemach z dopłynięciem w wyznaczone miejsce, zatopień dokonywano poza wyznaczonymi strefami, jeszcze w czasie transportu na najbardziej uczęszczanych torach wodnych, gdzie operowali rybacy i żegluga cywilna. Wrzucana do wody w drewnianych skrzyniach amunicja często dryfowała poza wyznaczony rewir. W owym czasie nagminnie wyrzucano skrzynie na brzegi Bornholmu, Szwecji, a nawet Polski. Jest bardzo prawdopodobne, że w bliskim sąsiedztwie łądu Głębi Gdańskiej Rosjanie również potajemnie zatopili broń chemiczną. Potwierdza to epizod sprzed 52 lat, gdy wydobyto w tym miejscu znaczną ilość amunicji chemicznej. W tym samym czasie fale morskie wyrzuciły w okolicy Juraty beczkę z iperytem siarkowym.

Uwaga, trucizna!

- Złożony na obszarze Głębi Gdańskiej ładunek pokryty jest najprawdopodobniej warstwą zaledwie 10-centymetrowego osadu z dna morza, gdyż wskutek słabych prądów żwiru, piaski, muł i ily odkładają się tam wyjątkowo wolno – uważa dr Marzena Stempień-Sałek z Instytutu Nauk Geologicznych PAN w Warszawie. Geolog ostrzega, że jeśli dojdzie do skażenia wód morskich chemikaliami, będzie się ono utrzymywać przez dziesiątki lat. Bałtyk jest morzem zamknię-

Toksyczna produkcja

W latach 1935 – 1945 w Niemczech wyprodukowano:

- 25 tys. ton iperytu siarkowego
- 5,9 tys. ton fosgeny
- 12 tys. ton tabunu
- 3,9 tys. ton adamsytu
- 1,5 tys. ton clark I
- 100 ton clark II

Tony na dnie

W strefach okupacyjnych odnaleziono następujące ilości BST:

- brytyjskiej 122 508 ton
- amerykańskiej 93 995 ton
- francuskiej 9 100 ton
- radzieckiej 70 500 ton

tym i pełna wymiana wody następuje w nim dopiero po 42 latach.

Do najtragiczniejszego w skutkach wypadku z bronią chemiczną doszło w lipcu 1955 roku na plaży w Darłóweku. Fale morskie wyrzuciły wówczas na brzeg skorodowany pojemnik, z którego zaczęła wydobywać się brunatno – czarna ciecz. W pobliżu wyciekającej substancji bawiły się nieświadome śmiertelnego zagrożenia dzieci. Już po około 30 minutach wystąpiły pierwsze charakterystyczne objawy poparzenia iperytem siarkowym. Skażonych zostało ponad 100 dzieci, u czworga stwierdzono nieodwracalne uszkodzenie oczu. Poszkodowane dzieci zbyt późno otrzymały fachową pomoc, a przybyli na miejsce lekarze nie byli w stanie precyzyjnie rozpoznać nagłych przyczyn porażenia. Żaden z lekarzy nie wiązał pojawiających się na skórze dużych zaczerwienień ze skażeniem iperytem siarkowym. Poważnemu skażeniu uległ również duży fragment plaży, który potem zamknięto i odkażano chlorowanym wapnem.

Pierwsza powojenna dekada pokazała, że zatopienie BST w morzu absolutnie nie rozwiązało problemu niebezpie-

Bez pośredników

8 września 2005 roku Niemcy i Rosja podpisały umowę o budowie rurociągu o długości 1200 km, który połączy Wyborg w Rosji, na północ od Petersburga, z Greifswaldem w Meklemburgii. Biegając po dnie Bałtyku, umożliwi dostawy rosyjskiego gazu do Europy z pominięciem pośredników. Od roku 2010 ma nim płynąć 27,5 mld metrów sześciennych gazu rocznie. Rosyjsko-niemiecką magistralę buduje spółka North European Gas Pipeline Company (NEGPC), w której rosyjski Gazprom kontroluje 51 proc. akcji, a jego niemieccy partnerzy (BASF i E.ON-Ruhrgas) po 24,5 proc.

Przeciwko budowie gazociągu protestowała Polska i kraje nadbałtyckie, które uważają ją za atak na swoje interesy.

Bałtyk do czyszczenia

Unia Europejska chce przeprowadzić gigantyczne czyszczenie dna Bałtyku. Postulat taki został zapisany w tzw. Zielonej Księdze - oficjalnym dokumencie Komisji Europejskiej dotyczącym wspólnej polityki morskiej państw UE. Postulaty zawarte w księdze powstały w czasie prac Forum Parlamentów Południowego Bałtyku w maju 2006 r. Strona polska wносиła o oczyszczenie dna morza w związku z planowaną budową rosyjsko - niemieckiego gazociągu, argumentując, że zalegające na dnie wraki i chemikalia stanowią poważne zagrożenie ekologiczne w trakcie budowy i po powstaniu gazociągu.

W ten sposób postulat o sfinansowanie tego przedsięwzięcia z pieniędzy UE trafił do Zielonej Księgi. Na jej podstawie zostaną wyłonione projekty, które sfinansuje UE.

czeństwa ewentualnego skażenia ludzi i terenów nadmorskich. Podobne zdarzenia obserwowano także w Danii, Szwecji, Niemczech, Litwie i Łotwie.

Kolejne wypadki w postaci skażenia plaż w Kołobrzegu i Dziwnowie oraz kutrów rybackich zdarzały się przez następne 42 lata. Ostatni poważny wypadek odnotowano 9 stycznia 1997 roku. Skażeniu uległa cała załoga kutra WŁA 206 z Władysławowa, która łowiła w odległości 30 NM* na północ od macierzystego portu. W miejscu, przez które wiódł kiedyś szlak transportu BST w kierunku Głębi Gotlandzkiej, rybacy WŁA 206 wyłowili około pięciokilogramową bryłę przypominającą glinę. Nieświadomi grożącego im niebezpieczeństwa, przywieźli ją zaplątaną w sieci do portu. Bezpośredni kontakt z nieznaną substancją spowodował u nich objawy klasycznego poparzenia iperytem siarkowym. Ośmiu członków załogi hospitalizowano, czterech z nich przeszło poważne kilkutygodniowe leczenie w szpitalu.

Na wodach należących do Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej zdarzyło się szesnaście oficjalnie udokumentowanych wypadków z BST. Brak danych nie pozwala na pełne zobrazowanie skali problemu, ponieważ wielu zdarzeń nigdy nie odnotowano. Niewątpliwie do największej liczby incydentów z udziałem BST dochodzi w Danii.

Co jeszcze wypłynie?

Po upływie 61 lat cienkościenne korpusy bomb lotniczych stały się cieńsze o 2-3,5 mm w stosunku do swojej pierwotnej grubości - ocenia komandor Tadeusz Kasperek, kierownik Zakładu Obrony Przeciwichemicznej na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Niewątpliwie doprowadzi to również do zwiększonego uwalniania ich trującej zawartości.

Z przeprowadzonych przez Bundesmarine pod koniec lat 90. ubiegłego stulecia badań stanu zatopionych BST wynika, że są skorodowane w przeszło 80 procentach. Oznacza to, że coraz częściej będzie dochodziło do wyrzucania na brzeg morza lub zaplątywania się w rybackie sieci nieznanymi brunatno-czarnymi bryłami. Dzieje się tak najczęściej z zagełszonym iperytem siarkowym, który ma konsystencję gliny i przyjmuje formy trudne do naturalnego rozdrobnienia. Toksyczność iperytu siarkowego w takiej bry-

le może być niezmienną nawet przez sto lat, a kulisty kształt umożliwia jej swobodne przemieszczanie się po dnie, wskutek prądów dennych i falowania wody na bardzo duże odległości. Nie możemy mieć pewności, że taka „niespodzianka” nie pojawi się nagle na którejś z polskich plaż w szczycie sezonu urlopowego.

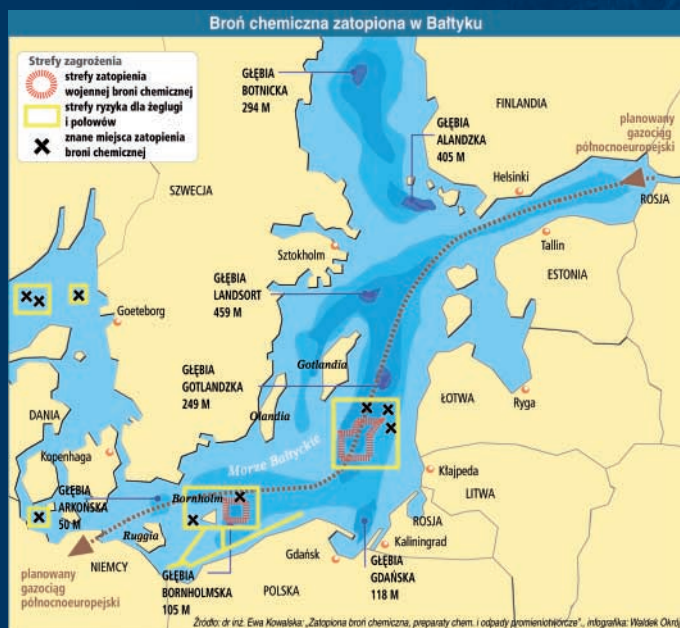
Przykład ze Skandynawii

Wszystkie dotychczasowe wypadki z udziałem BST wynikają ze słabej znajomości zasad postępowania w takich okolicznościach, chociaż Urzędy Morskie wielokrotnie informowały załogi kutrów ry-

Grozi nam katastrofa?

W początkach sierpnia Polska Agencja Prasowa poinformowała, że na wodach terytorialnych Danii odkryto ponad 10 miejsc, gdzie prawdopodobnie znajduje się broń chemiczna z czasów II wojny światowej. Informację tę podał dyrektor atlantyckiego oddziału Instytutu Oceanologii Rosyjskiej Akademii Nauk Wadim Paka. Chemiczne anomalie w wodach przy dnie - oznaczające, że w miejscu tym może znajdować się broń z substancjami toksycznymi - znaleziono dzięki badaniom międzynarodowej ekspedycji, prowadzonym na rosyjskim statku naukowo-badawczym *Szelf*.

- Na dnie Morza Bałtyckiego spoczywają setki tysięcy ton niemieckiej broni chemicznej. Stanowią one ogromne zagrożenie ekologiczne dla regionu, gdyż nie jest znany jej obecny stan i nie wiadomo, w jakim stopniu wpływają na nią procesy chemiczne zachodzące w słonej wodzie morskiej - zaznaczył Wadim Paka. Uzyskane dane oznaczają przełom w pracach nad poszukiwaniem broni chemicznej. W opinii naukowców korozja pojemników jest już tak zaawansowana, że układanie rur Gazociągu Północnego może spowodować przedostanie się toksycznych substancji do wody i stać się przyczyną katastrofy ekologicznej.



backich, że takie zdarzenia mogą z upływem lat pojawiać się coraz częściej. Mimo, że rybacy dysponują dobrą jakością mapami nawigacyjnymi, na których zaznaczono miejsca zatopienia BST jako niezalecane do połowu ryb i kotwiczenia, na gminnie te zakazy łamano. Ostrzeżenia i organizowane szkolenia rzadko przynosiły zamierzony efekt. Przykładem rozsądnego zachowania w obliczu zetknięcia się z truczną było postępowanie w lipcu 1969 roku szypra kutra UST 3, który zdecydował o użyciu specjalnego pakietu przeciwichemicznego, dzięki czemu udało zapobiec się tragedii.

Inaczej podchodzą do problemu Duńczycy i Szwedzi, którzy już wiele lat temu postanowili przeszkolić swoich rybaków oraz wyposażyć ich w skuteczne środki przeciwdziałania (zestawy przeciwichemiczne). Rybacy przechodzą specjalistyczne szkolenia, dzięki którym poznają opis oraz cechy charakterystyczne poszczególnych substancji. Zobowiązani są do stosowania i przestrzegania procedur w kwestii kontaktu z BST.

Podobne zarządzenia i procedury opracowały w 1997 roku Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, ale mimo realnego zagrożenia niewielu rybaków stosuje się do nich lub - co gorsza - w ogóle o nich nie wie. Największymi, a zarazem jedynymi profesjonalistami jeżeli chodzi o znajomość problemu, przeciwdziałanie, neutralizowanie i edukowanie jest Marynarka Wojenna i jej specjalistyczne oddziały przeciwichemiczne, które wielokrotnie służyły pomocą poszkodowanym.

Pytania bez odpowiedzi

W Ministerstwie Ochrony Środowiska nie powstała dotąd analiza zatopionych w Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej BST. Nieznany pozostaje wpływ na faunę i florę Bałtyku arsenu, który zawiera w sobie iperyt siarkowy, luizyt, adamsyt, clark I i clark II. Nie ma wiarygodnych badań, które wykluczyłyby hipotezę jego kumulacji w biosferze np. u ryb. Wiadomo tylko, że rozpuszczalność arsenu w wodzie morskiej prowadzi do jego czasowej koncentracji w bezpośrednim otoczeniu.

Broń chemiczna jest także poważnym zagrożeniem dla naszego wybrzeża, ponieważ pod wpływem korozji środek trujący, poddany działaniu falowania wody i prądów dennych, może zostać uwolniony w dowolnym miejscu wybrzeża. Zdarzenia takie są możliwe w ciągu całego roku, szczególnie w okresach silnych wiatrów i sztormów.

Nie prowadzi się stałego monitoringu miejsc, gdzie oficjalnie zatapiało BST, nie mówiąc już o dzikich wysypiskach takich jak Głębia Gdańska czy szlaki transportu tych środków. Zatopione środki trujące w różnym stopniu reagują z wodą morską. Na ogół w wyniku hydrolizy* powstają zupełnie nietoksyczne związki, ale w wypadku iperytu siarkowego tworzą się zupełnie nowe substancje o dużej toksyczności.

W Polsce nie poszukuje się nowych, nieznanych dotąd miejsc zatopienia BST. Nikogo nie interesuje stan skorodowania amunicji chemicznej i pojemników zawie-

Zatopione, znalezione

Przypadki wyłowienia BST w rejonie Bornholmu przez Duńczyków w latach 1985 – 2005

rok	wylowione BST	BST dostarczone na ląd
1985	2695 kg	585 kg
1986	1830 kg	370 kg
1987	582 kg	175 kg
1988	1044 kg	115 kg
1989	1966 kg	120 kg
1990	979 kg	182 kg
1991	5378 kg	269 kg
1992	2597 kg	100 kg
1993	1467 kg	198 kg
1994	1097 kg	118 kg
1995	876 kg	134 kg
1996	1127 kg	217 kg
1997	1346 kg	158 kg
1998	763 kg	87 kg
1999	683 kg	104 kg
2000	1211 kg	130 kg
2001	964 kg	78 kg
2002	686 kg	147 kg
2003	1074 kg	165 kg
2004	988 kg	150 kg
2005	950 kg	160 kg

rających truczną. Nie ma planów neutralizacji broni chemicznej w Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej. Przepuszczalnie koszty całego przedsięwzięcia wyniosłyby ok. 10 miliardów dolarów, a sama operacja obliczona jest na 10 lat.

Jak dotąd, nie powstał również system współdziałania różnych służb i instytucji, którego rolą byłoby ujednoczenie postępowania oraz prowadzenie działalności szkoleniowo-edukacyjnej dla wszystkich, którzy w jakikolwiek sposób związani są z morzem.

Przemysław Miller

* **NM** (ang. Nautical Mile) – mila morska = 1852 m

* **hydroliza** – reakcja podwójnej wymiany, która przebiega między wodą i substancją w niej rozpuszczoną. Prowadzi do powstania cząsteczek nowych związków chemicznych. Hydrolizie ulega większość BST, w wyniku czego tracą one swoje toksyczne właściwości.

Gdynia

miasto
z marzeń i...
wież?

W Gdyni powstaje olbrzymia budowla, która stanie się wizytówką miasta – Sea Towers. Szkoda tylko, że w żadnym swoim elemencie nie nawiązuje do morza, z którym miasto jest jak najściślej związane.

Sea Towers, który ma się stać wizytówką Gdyni, ma być ukończony za dwa lata.

Sea Towers stanie przy Nabrzeżu Prezydenta w Gdyni, w sąsiedztwie Centrum Gemini. Ta olbrzymia budowla to dwie połączone łącznikiem wieże o różnej wysokości, liczące 36 i 28 kondygnacji. Wyższa wieża wraz z masztem antenowym będzie miała wysokość 138 m, dwukrotnie przewyższy pobliską Kamienną Górę. Będzie to najwyższy budynek mieszkalny w Polsce, o 28 metrów wyższy od, dzierżącego w tej chwili ten tytuł, Łucka City znajdującego się w Warszawie. Na jego ostatniej kondygnacji znajdzie się taras widokowy dla mieszkańców i ich gości, którzy podziwiać będą z niego mogli Zatokę Gdańską oraz Hel. Niżej znajdzie się m.in. kompleks rekreacyjno-rozrywkowy z basenami pod szklaną kopułą, siłownią, salą do gry w squasha. Trzy dolne kondygnacje zostaną przeznaczone na biura i lokale usługowe. Właścicielem budynku jest Invest Komfort, a projekt opracowała znana wiedeńska pracownia architektoniczna Andrzeja Kapuścika. Kamień węgielny pod Sea Towers wmurowano w maju tego roku.

Wieże będą oczywiście znakomicie widoczne od strony morza. Staną się więc najbardziej charakterystyczną budowlą Gdyni, może nawet Trójmiasta. Jej kształt w żaden sposób nie nawiązuje jednak do symboliki morskiej, co nieco dziwi w mieście, bądź co bądź, ściśle z morzem związanym. Miasta, jak głosi nazwa jednego z albumów o Gdyni, „z morza i marzeń”. Takim budynkiem jest np. stojący w centrum Dom Towarowy „Batory”, ogólnym zarysem przypominający przybijający do wybrzeża słynny transatlantyk.

- Założenie, jakie przyjęliśmy dla Sea Towers było takie, że będzie to wizytówka miasta, że ma to być forma, która będzie odczytywana jako forma gdyńska. I uważam, że ten projekt spełnia tę funkcję – tłumaczy Marek Stępa, wiceprezydent Gdyni, jednocześnie jeden z członków komisji konkursowej, która wybierała projekt. - Jeżeli dobrze sobie przypominam, nie było w konkursie żadnych prac nawiązujących do tematyki morskiej, jakiejś próby przedstawiania żagla czy też łodzi. Przy tej skali obiektu podobne próby byłyby, wydaje mi się, bardzo naiwne. W składzie komisji konkursowej byli przedstawiciele różnych branż, w tym morskiej, a jednak właśnie wybrany projekt Sea Towers zwrócił największą uwagę wszystkich i jednogłośnie wygrał – tłumaczy.

Pan wiceprezydent przynajmniej, że nie widział wybudowanego w Dubaju największego na świecie hotelu, który kształtem przypomina żagiel.

- Nie przeczę, że istnieją jakieś projekty nawiązujące do tematyki morskiej. I być może są one udane. Ale powielanie tego uważam za błąd – mówi. Po chwili zastanowienia wiceprezydent Stępa znajduje jednak elementy morskie w Sea Towers: - Samo

umieszczenie takiej wysokiej wieży na brzegu morza nawiązuje do tradycji budowy latarni morskiej. I tu można powiedzieć, że ten projekt wpisuje się w tradycję morską. Oczywiście nie jest to nawiązanie „wprost”, ale latarnie morskie z natury rzeczy musiały być wyższe niż otaczające ją obiekty. Tak jak Sea Towers.

Jednak nie wszyscy są tak pełni entuzjazmu, jeżeli chodzi o przyszłą wizytówkę miasta, jak władze Gdyni. Budynek nie podoba się, ale raczej z powodu wielkości samej inwestycji przy Nabrzeżu Prezydenta, a nie kształtu, Towarzystwu Przyjaciół Gdyni. Gdański architekt Przemysław Kryszk twierdzi natomiast, że budowla nie stworzy żadnego silnego symbolu, jak np. wspomniany hotel w Dubaju.

- Odnoszę wrażenie, że przy tej inwestycji chyba najmniej liczyła się sztuka – powiedział nam. - Jako architekt mogę powiedzieć, że stawiając Sea Towers obok innych budynków, które są wizytówką miasta, gdyńska inwestycja wypada bardzo blado. W szwedzkim Malmö stoi na przykład niezwykła budowla w kształcie skróconego kwadratu – bardzo charakterystyczna, zwracająca uwagę. A tutaj? Sea Towers jest chaotyczny, przypadkowy, w żaden sposób nie nawiązuje kształtem do żadnego elementu morskiego. Nie jest też na tyle charakterystyczny, by prezentował sobą coś nowego, świeżego, charakterystycznego. I to ma być wizytówka Gdyni?

Dr Maria Jolanta Sołtysik z Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej w wypowiedzi dla „Gazety Wyborczej” dodaje:

- Trzeba postawić pytanie, czy ten projekt buduje tę specyficzną legendę Gdyni, której jesteśmy kontynuatorami? Mam co do tego pewne wątpliwości. Powiedziałabym, że projekt nawiązuje do konwencji techniczno-międzynarodowej. A powinniśmy starać się tworzyć coś własnego, a nie w sposób mniej lub bardziej udany kopiować międzynarodowe wzorce. Oceniając każdy projekt, trzeba wziąć pod uwagę historię miejsca, w którym ma być realizowany.

Budynek, który ma być ukończony za dwa lata, będzie częścią tzw. Forum Morskiego, reprezentacyjnej dzielnicy miasta. Idea tej części miasta zrodziła się jeszcze przed wojną. Na razie jedynym budynkiem owego forum jest kompleks handlowo-kinowy Gemini. Kolejnymi, obok Sea Towers, ma być centrum hotelowo-konferencyjne oraz tzw. multilandia, czyli kompleks sportowy, z profesjonalną kręgielnią czy torem wrotkarskim. Za mieszkanie na najwyższych kondygnacjach Sea Towers trzeba zapłacić nawet 20 tysięcy złotych za metr kwadratowy.

Czesław Romanowski

Najbardziej luksusowy...

*Burj Al Arab w Dubaju
przypomina wypełniony
wiatrem żagiel.*

...żagiel

Fot. Burj Al Arab/Jumeirah Beach Resort



Najwyższe atrium na świecie w Burj Al Arab.

Budowli nawiązujących do tematyki morskiej jest na świecie sporo. Najstłynniejsza, największa i najbardziej okazała to imponująca Burj Al Arab w Dubaju, jednym z miast Zjednoczonych Emiratów Arabskich. To najwyższy hotel na świecie – mierzy 321 metrów (dla porównania – Wieża Eiffla w Paryżu ma wysokość 300 metrów). Budynek przypomina olbrzymi, wypełniony wiatrem żagiel. Został wybudowany na sztucznej wyspie biegnącej 280 metrów w głąb morza, jest połączony z lądem jedynie cienką, krętą ścieżką. W najbardziej luksusowym hotelu na świecie znajduje się m.in. kilka restauracji, platforma widokowa, dwie pływalnie, dwa baseny do nurkowania, 18 pomieszczeń leczniczych, pokoje z hydroterapią i masażami, solarium, sauna i jacuzzi, studio fitness, muzeum i biblioteka.

W skład 202 luksusowych pomieszczeń wyposażonych w najnowszą technologię, m.in. kamery, komputery przenośne i dostęp do Internetu, wchodzi 142 pojedyncze apartamenty, 18 pomieszczeń panoramicznych, cztery pomieszczenia klubowe, 28 podwójnych sypialni, sześć potrójnych sypialni, dwa apartamenty prezydenckie i dwa apartamenty królewskie. Do budowy zużyto 360 000 m sześć. cementu i ponad 9000 ton stali. Dodatko-

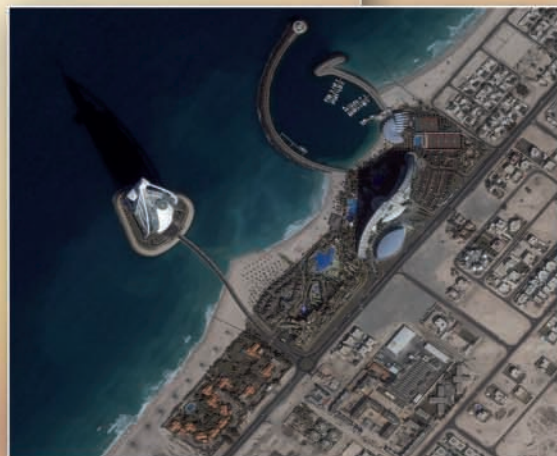
wo, dla zabezpieczenia konstrukcji, w ziemię na głębokość 40 metrów wbito 250 stalowych pali. Do tego specjalnie projektowane meble, akwaria z 500 różnymi gatunkami ryb tropikalnych z Zatok Perskiej oraz unikalna restauracja oferująca owoce morza...

Burj Al Arab to połączenie stylów z różnych er i kultur z futurystycznym rozmachem, które w efekcie daje wszystko, co najlepsze, nie tylko w Arabii, ale na całym świecie. W hotelu znajduje się 2000 metrów kwadratowych złożonych z 22-karatowym złotem powierzchni. Al Falak - sala balowa - jest praktycznie w całości pokryta złotem. Wielokolorowe, ręcznie robione dywany przywieziono z Indii, Republiki Południowej Afryki i Anglii, granit użyty do wykończenia wydobyto w Brazylii, a marmur Statutario z Canera we Włoszech pokrywający posadzki i ściany to ten sam, którego Michał Anioł używał na materiał dla swoich rzeźb. Płytki mozaikowe używane do wykładania różnokolorowych mozaik zawierają rzadkie szkło Sicis, które można dostać w jednym na świecie źródle w Północnych Włoszech, len pochodzi z Irlandii, okna i witraże wykonano ręcznie na zamówienie. Wszystkie malowidła, obrazy, rzeźby, które podkreślają arabski styl hotelu, poczynawszy od przyrody po różnego rodzaju arabski, zaprojektowali i wyprodukowali specjalnie dla Burj Al Arab artyści z różnych zakątków świata.



Na dachu Burj Al Arab znajduje się najwyższy położony kort tenisowy na świecie. Grali na nim Andre Agassi i Roger Federer (na zdjęciu widać, jak serwuje). Ciekawe tylko, kto i gdzie potem zbiera piłki?

Burj Al Arab zbudowano na sztucznej wyspie położonej 280 metrów w głąb morza, połączonej z lądem jedynie cienką, krętą ścieżką.



Fot. Burj Al Arab/Jumeirah Beach Resort

Batory, Galeon, Kliwer



Ilustr.: Materiały promocyjne

Gdańska Marina Primore to zespół budynków, z których najwyższy, noszący nazwę Galeon, kształtem przypomina żaglowiec.

Budynków w jakiś sposób nawiązujących do tematyki morskiej, nie brak także w Polsce. W Trójmieście najbardziej charakterystyczny to Dom Towarowy Batory w Gdyni oraz powstająca na gdańskim Przymorzu Marina Primore.

Batory, zgodnie ze swoją nazwą, przypomina nasz słynny transatlantyk. Konkurs na projekt domu handlowego wygrali architekci Pracowni Autorskiej w Sopocie. Autorzy projektu chcieli, by nie przypominał on typowych, często bardzo sztamowych, budowli tego typu, a odwoływał się do morskich skojarzeń. Stąd Batory przybijający do portu. Bryłę budynku podzielono na dwie części. Pierwsza w ogólnym zarysie przypomina nabrzeże portowe, druga - przybijający statek. Architekci zadbali o najdrobniejsze szczegóły, aby urealnić swoją koncepcję. Ciągi komunikacyjne przypominają pokłady statku, więc wyłożono je drewnem mahoniowym. Obie części budynku są połączone „trapami”.

- Nasz dom to Batory cumujący przy nabrzeżu – reklamował podczas otwarcia Batorego, pod koniec 1998 roku, Ryszard Huciński, prezes spółki Kupcy Gdynscy. - Ten obiekt ma duszę - dodał.

Budynek w następnym roku otrzymał Statuetkę Czas Gdyni, przyznawaną dla najlepszej inwestycji w mieście. Członkowie komisji docenili oryginalną architekturę Batorego, nawiązującą, jak uzasadniali, do gdyńskiego modernizmu lat międzywojennych oraz morskich tradycji miasta.

Gdańska Marina Primore to z kolei zespół budynków, z których najwyższy, noszący nazwę Galeon, kształtem przypomina żaglowiec. To, jak zachęca inwestor, wyjątkowa propozycja dla poszukujących mieszkań i apartamentów z tarasami, balkonami i przeszklonymi wykuszami z rozległym widokiem na morze. Główny budynek w kształcie żagla wzniesie się na wysokości 17 pięter (60 metrów). Kompleks zostanie ukończony przed 2010 rokiem.

Budynek w kształcie żagla powstał także w... Warszawie. Nosi nazwę Kliwer i kształtem przypomina właśnie wypełniony wiatrem kliwer - typ przedniego trójkątnego żagla, z fasadą pokrytą nowoczesnymi materiałami wykończeniowymi (aluminium, szkło, kamień). Kliwer ma 12 kondygnacji.

Dom Towarowy Batory w Gdyni jest jak transatlantyk cumujący do nabrzeża...



Fot.: Krzysztof Myszkowski/KFP

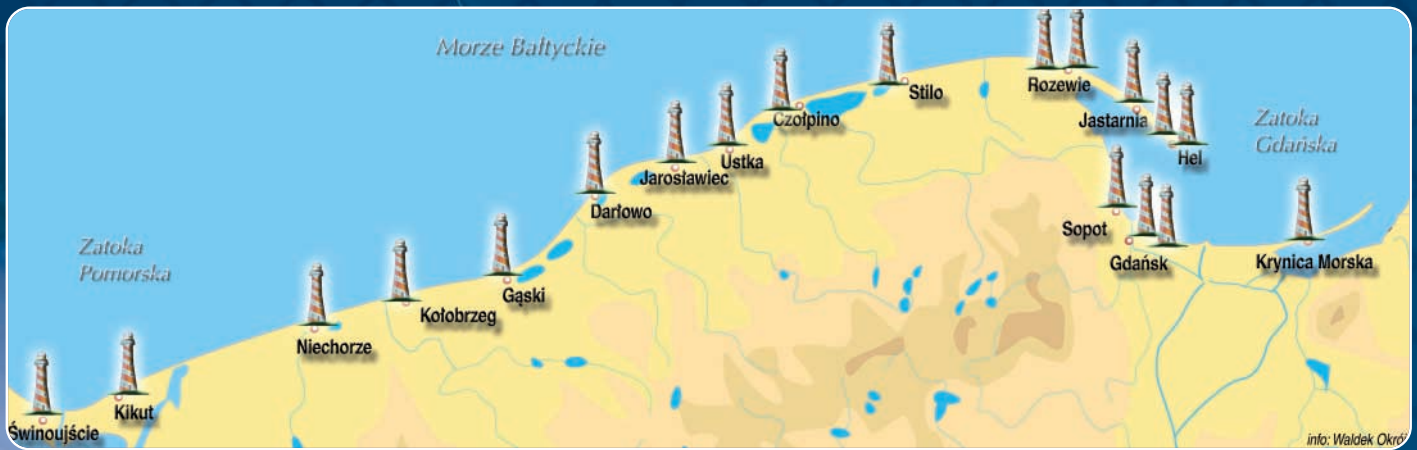
Latarnie

polskiego wybrzeża

Okres kanikuły sprzyja temu, by odwiedzić interesujące miejsca, do których w innych okolicznościach nie zawitalibyśmy. Do takich właśnie, wartych wizyty obiektów zaliczyć trzeba latarnie morskie. Obecnie na polskim wybrzeżu znajduje się szesnaście pracujących i trzy wygaszone latarnie. Przyjrzyjmy się im bliżej...

Krynica Morska

Pierwsza latarnia w Krynicy Morskiej (miasto i gmina w województwie pomorskim, w powiecie nowodworskim na Mierzei Wiślanej między Bałtykiem a Zalewem Wiślanym) zbudowana została w latach 1894-95 przez niemiecką administrację morską w celu wypełnienia luki zasięgu między latarniami w Heli i Piławie. Przetrwała ona do roku 1945, kiedy to wysadziły ją wojska niemieckie. Nową latarnię wzniesiono w pobliżu ruin poprzedniczki w latach 1950-51. Zbudowana na planie okręgu wieża ma 26,5 m wysokości przy średnicy u podstawy 6 m i średnicy u szczytu 4,5 m. Światło wzniesione jest 53 m nad poziom morza, a jego nominalny zasięg wynosi 18 mil morskich (1 mila morska – 1852 metry).



Niechorze

Latarnię w Niechorzu (nadmorska miejscowość wypoczynkowa w Zachodniopomorskiem, w powiecie gryfickim, w gminie Rewal, pomiędzy wybrzeżem Bałtyku na północy, a jeziorem Liwia Łuża na południu) wzniesiono w roku 1866, w celu wypełnienia luki między latarniami w Świnoujściu i Kołobrzegu. Latarnia ma formę wieży wykonanej z żółtej, licowanej cegły. Do wysokości 13 metrów jest ona czworokątna, natomiast wyżej ośmiokątna. Całkowita wysokość obiektu to 45 metrów. Do latarni przylegają zabudowania mieszczące pomieszczenia obsługi. Po wojnie, latarnia uruchomiona została w roku 1948. Wzniesienie światła to 62,8 m nad poziom morza, a zasięg nominalny 20 mil morskich.

Świnoujście

Latarnię morską w Świnoujściu zbudowano w latach 1954-57, z żółtej licowanej cegły dostarczanej ze szwedzkich zakładów Skomberga. Początkowo miała ona przekrój ośmiokątny, ale podczas remontu w latach 1902-03 zmieniono go na kołowy. Latarnia mająca 68 metrów wysokości jest najwyższym tego rodzaju obiektem na Bałtyku i jednym z najwyższych na świecie. Podczas nalotów alianckich w 1945 roku doszło do popęknięcia wieży i w 1959 roku wykonano zastrzyki betonowe zespalaające mury. Wzniesienie światła wynosi 68 m, zasięg nominalny 25 mil morskich.

Gdańsk – Port Północny

Obecnie eksploatowana gdańska latarnia morska wzniesiona została przy okazji budowy Portu Północnego i zaczęła świecić w 1984 r. De facto powstała ona poprzez nadbudowanie latarni na wieży kapitanatu portu. Światło latarni wzniesione jest 56 m nad poziom morza, zaś zasięg nominalny wynosi 26 mil morskich. Latarnia znajduje się na terenie ogólnodostępnym, ale przylegającym do instalacji przeladunkowych o znaczeniu kluczowym dla bezpieczeństwa państwa. Dlatego nadmierna aktywność tam wykazywana może wywołać interwencję służby ochrony obiektów lub Straży Granicznej, czego piszący te słowa także w swoim czasie doświadczył.



Fot. Krzysztof Kubiak

Gdańsk - Nowy Port

Murowane latarnie morskie funkcjonują w Gdańsku, co najmniej od roku 1484, ale do chwili obecnej przetrwała budowla wzniesiona w Nowym Porcie w roku 1894. Jest to ośmiokątna wieża z licowanej cegły o wysokości 27 metrów. Ponad laterną umieszczona była tak zwana „kula czasu”, służąca do regulacji chronometrów okrętowych. Latarnia przeszła do historii, kiedy to strzałami z niej właśnie (a nie z pancernika *Schleswig Holstein*) wymierzonymi w Westerplatte rozpoczęła się II wojna światowa. Latarnia pracowała do 1984 roku, kiedy to zastąpił ją nowy obiekt w Porcie Północnym. W 1986 roku wpisano ją do rejestru zabytków, a w 2004 udostępniono zwiedzającym.



Fot. Krzysztof Mysłowski/KFP

Sopot

Historia narodzin latarni morskiej w Sopocie jest dość niezwykła. Wieża ją mieszcząca powstała bowiem w latach 1976-77 niejako dla zamaskowania komina kotłowni ówczesnego Szpitala Reumatologicznego (mieszczącego się w obiektach dawnego zakładu balneologicznego). W powstałym w ten sposób obiekcie zainstalowano światło, które zapalono w październiku 1977 roku. Źródło światła sopockiej latarni wzniesione jest 25 m nad poziom morza, zaś jego nominalny zasięg wynosi 17 mil morskich.



Fot. Krzysztof Kubiek

Hel

Pierwszą murowaną helską latarnię wznoszono w latach 1806 – 1827. Po wielu modernizacjach przetrwała ona do 19 września 1939 roku, kiedy to obiekt stanowiący doskonały punkt orientacyjny dla niemieckich artylerzystów wysadzili polscy obrońcy półwyspu. Obecnie eksploatowana latarnia wzniesiona została w 1942 roku około 10 m na południowy wschód od ruin poprzedniczki. Jest to ośmiokątna ceglana wieża o wysokości 41,5 m. Zasięg nominalny światła wynosi 17 mil morskich przy wzniesieniu jego źródła 41,5 m nad poziom morza.



Fot. Krzysztof Kubiek

Góra Szwedów

W 1931 roku Ministerstwo Rolnictwa wydzieliło na półwyspie helskim półhektarową działkę, na której w roku 1936 wzniesiono ażurową konstrukcję latarni morskiej o wysokości 17 metrów. Pracowała ona do października 1990 roku, kiedy to, po kolejnej kradzieży kabla zasilającego (latarnia była znakiem bezobsługowym, nadzorowanym przez załogę latarni w Helu) podjęto decyzję o jej ostatecznym wygaszeniu.

Jastarnia

W latach 1872 - 1936 (do czasu uruchomienia latarni Góra Szwedów) lukę w zasięgu latarni w Rozewiu i Helu wypełniała latarnia w Helu Borze (polscy żołnierze wysadzili ją w 1939 roku). W latach 1938 - 39 w Jastarni wzniesiono ażurową konstrukcję o wysokości 25 metrów, jednak z początkiem wojny podzieliła ona losy latarni z Boru i Helu. Obecną latarnię uruchomiono w 1950 roku, wykorzystując kolumnę buczka mgłowego zdemontowanego z latarni Stilo. Jest to stalowa wieża o wysokości 13,3 m, zwieńczona ośmiokątną laterną. Wzniesienie światła wynosi 22 metry nad poziom morza, a jego zasięg 15 mil morskich.



Fot. Krzysztof Kubiak

Rozewie

Obecnie użytkowana rozewska latarnia wzniesiona została w 1821 roku, jako zwężająca się ku górze, okrągła kamiennie-ceglana wieża. Ponad częścią murowaną wznosiła się od 1910 roku pięciometrowa stalowa konstrukcja przykryta szesnastokątną laterną.

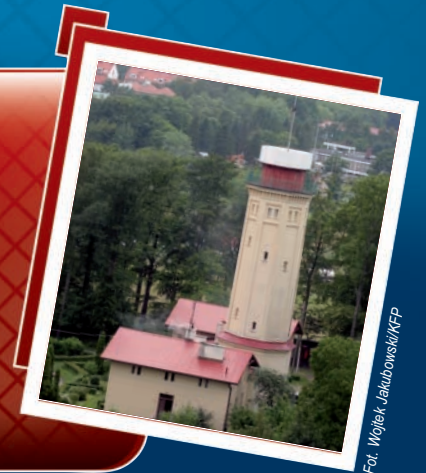
W 1978 roku, kiedy światło latarni zaczął przesłaniać bukowy starodrzew, między stalową podstawę, a laternę wmontowano cylindryczny moduł o wysokości 8 metrów. W latarni znajduje się uruchomione w 1963 roku Muzeum Latarnictwa, na uwagę zasługuje też izba pamięci Stefana Żeromskiego. Światło rozewskiej latarni wzniesione jest 91,2 m nad poziom morza, a jego zasięg to 26 mil morskich.



Fot. Krzysztof Kubiak

Rozewie - stara latarnia

Kiedy w 1875 roku zbudowano latarnię w Czołpinie, dla wyeliminowania pomyłek w identyfikacji obu znaków nawigacyjnych, latarnię rozewską wzbogacono o jeszcze jedną wieżę (stała się więc ona latarnią podwójną, obie wieże emitowały światło o takiej samej charakterystyce). Wzniesiono ją 190 metrów na zachód od latarni istniejącej, była to ośmiokątna ceglana wieża otynkowana na pomarańczowo. Pracowała ona do modernizacji starej latarni w 1910 roku, ale jej budynku nie rozebrano i do dzisiaj można go oglądać na rozewskim cyplu.

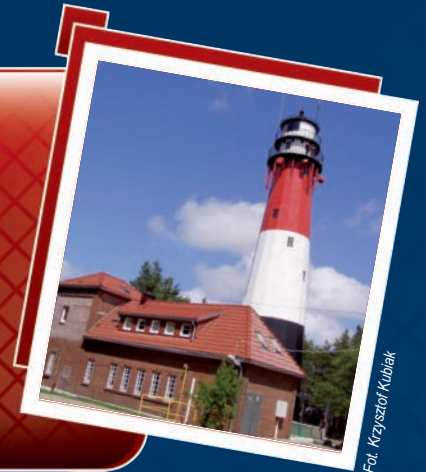


Fot. Wojciech Jankowski/KFP

Stilo

Latarnię Stilo (wieś niedaleko Sasina), zbudowano w latach 1904-1906. Jest ona wykonana z odlewów żeliwnych połączonych śrubami. Spoiny między poszczególnymi elementami wypełnione są ołowiem, a cała konstrukcja jest pokryta od środka korkiem.

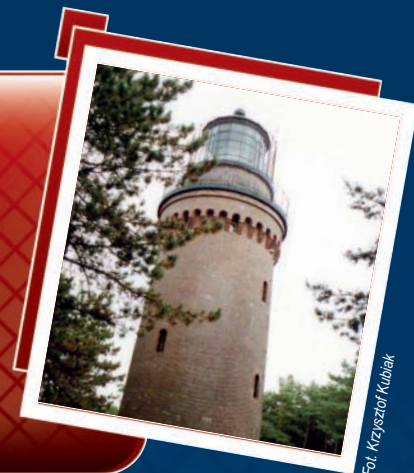
Szesnastokątna wieża o szerokości u podstawy 7,3 m ma 33,4 m wysokości. Konstrukcja latarni ma unikatowy charakter - drugi taki obiekt w Europie to latarnia Longe Jaap w holenderskim Den Helder. Podczas wojny latarnia nie doznała poważniejszych uszkodzeń - uruchomiono ją w 1946 roku. Światło wzniesione jest 75,0 m nad poziom morza, a jego zasięg nominalny wynosi 23,5 mili morskiej.



Fot. Krzysztof Kubiak

Czołpino

Latarnia morska w Czołpinie (wieś w Smoldzinie na Pomorzu w powiecie słupskim) zbudowana została w latach 1874 - 75. Jest to okrągła wieża z lico-
wanej cegły i średnicy u podstawy 7 m, średnicy u szczytu 6,2 m i wysokości 25,2, m. Podobnie jak latarnia w Stilo, obiekt w Czołpinie nie odniósł poważ-
niejszych uszkodzeń w czasie ostatniej wojny. Światło wznesione jest 75,0 m
nad poziom morza, a jego zasięg nominalny wynosi 21 mil morskich.



Fot. Krzysztof Kubiek

Ustka

Latarnia uestecka powstała w roku 1903, poprzez wyposażenie w wieżę
zwieńczoną laterną, wznoszonej właśnie stacji pilotów. Po II wojnie światowej
administracja polska uruchomiła latarnię już w listopadzie 1945 roku. Światło
latarni wzniesione jest 22,2 m nad poziom morza, zaś jego zasięg nominalny
wynosi 18 mil morskich.



Fot. Wojtek Jakubowski/KFP

Darłowo

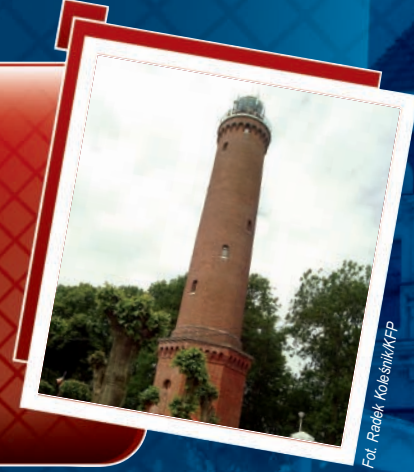
Obecnie użytkowana w Darłowie latarnia powstała poprzez dobudowanie
w 1927 roku jednej kondygnacji zwieńczonej laterną do istniejącej od 1885
roku stacji pilotów. Obecnie czworokątna wieża ma 22 m wysokości. Z uwagi
na położenie tuż przy wejściu do portu latarnia narażona jest na oddziaływa-
nie morskiego żywiołu, jest często zalewana, zaś w czasie mrozów północną
ścianę pokrywa lód. Światło wzniesione jest 19,7 m nad poziom morza, a jego
zasięg to 15 mil morskich.



Fot. Krzysztof Kubiek

Gąski

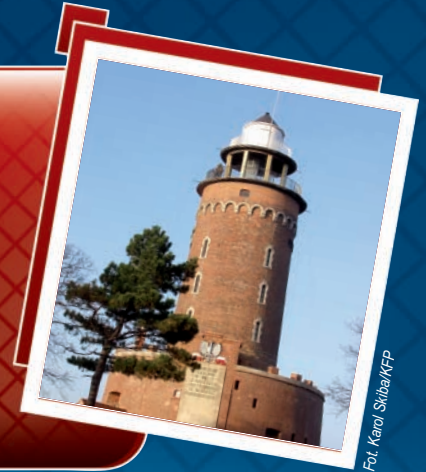
Latarnię w Gąskach (miejscowość 12 km na zachód od Mielna w woje-
wództwie zachodniopomorskim, w powiecie koszalińskim, w gminie Mielno),
zbudowano w latach 1876-1878. Jest to okrągła ceglana wieża o wysokości
51,2 m posadowiona na kamiennie – betonowym postumencie. W roku 1933
na zachodniej ścianie pojawiły się pęknięcia, na które założono plomby. Ko-
lejny remont miał miejsce w latach 1960-64, a w latach 1995-96 nałożono na
ściany warstwę tworzywa syntetycznego zapobiegającego wchłanianiu wody
przez cegły. Światło latarni wzniesione jest na 50,1 m nad poziom morza, zaś
jego zasięg nominalny wynosi 23,5 mili morskiej.



Fot. Radek Kolesnik/KFP

Kołobrzeg

Dzisiejsza latarnia w Kołobrzegu zbudowana została na wzmocnionym sklepieniu fortu – głównej platformie pruskiej twierdzy Kolberg. Nowa wieża wykonana z cegły pozyskanej z fortyfikacji zastąpiła obiekt związany z wzniesioną w 1909 roku stacją pilotów, a wysadzony przez saperów niemieckich w marcu 1945 roku. Światło latarni wzniesione jest 36,5 m nad poziom morza, zaś jego zasięg nominalny to 16 mil morskich.



Fot. Karol Słuba/KCP

Kikut

Latarnię Kikut (od nazwy wsi w powiecie kamieńskim, Zachodniopomorskie, ok. 2,5 km na północ od Wiselki, w której znajduje się sama latarnia) uruchomiona została w 1962 roku, kiedy w związku ze zwiększeniem natężenia ruchu statków do portów Świnoujścia i Szczecina pojawiła się konieczność zwiększenia dokładności prowadzonej nawigacji. Na latarnię zaadaptowano wieżę widokową wznoszącą się na szczycie wzgórza Strażnica (75 m n.p.m.). Na zbudowanej z polnych kamieni wieży pojawiło się więc ceglane podwyższenie zwieńczone latarnią. Budowla ma 12,8 m wysokości, przy grubości muru u podstawy 1,1 m. Światło wzniesione jest na wysokość 91,5 m nad poziom morza, a jego zasięg nominalny to 16 mil morskich.



Fot. Krzysztof Kubiak

Jarosławiec

Latarnię w Jarosławcu (wieś województwie zachodniopomorskim, w powiecie sławieńskim, w gminie Postomino, położona na wschodnim krańcu Zatoki Pomorskiej, między miejscowościami Wicko i Darłowo) wznoszono w latach 1829-30. Kiedy prace ukończono okazało się, że obiekt jest zbyt niski, zaś okoliczni mieszkańcy nie zgadzają się na wycięcie drzew. W związku z tym budynek przeznaczono na kwatery dla letników, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie wzniesiono okrągłą ceglana wieżę o wysokości 33,3 m. Jarosławska latarnia zaczęła pracę w roku 1838. Po II wojnie światowej zapalono ją ponownie w roku 1946. Wzniesienie światła wynosi 50,2 m, zaś zasięg 23 mile morskie.

Antarktyda

Przegląd polskich latarni morskich byłby niepełny bez zdania choćby o obiekcie wzniesionym w 1977 roku około 400 metrów od stacji antarktycznej im Arctowskiego, położonej na wyspie Króla Jerzego w archipelagu Szetlandów Południowych. Jest to stalowa kratownica pokryta blachą ocynkowaną o średnicy 80 cm i wysokości 6 m.

Lata 70. ubiegłego wieku.
Stefan Batory wpływa
do portu w Gdyni.



Stefan Batory

Polska obecność na transatlantyckim szlaku pasażerskim rozpoczęła się 14 sierpnia 1930 roku rejsem statku *Polonia* – pod polską banderą – do Nowego Jorku, a zakończyła po 57 latach, gdy 20 października 1987 roku do Gdyni powrócił z ostatniego „montrealskiego” rejsu nasz ostatni transatlantyk - *Stefan Batory*.

Służba *Stefana Batorego* pod polską banderą będzie szczegółowo opisana w jednym z następnych numerów „*Naszego MORZA*”. Tutaj skupimy się na jego genezie i holenderskiej służbie, tym bardziej, że zapisał się w historii światowej żeglugi również z innych, niż sentymentalne, względów.

Maasdam (1952-1968)

Historia *Stefana Batorego* rozpoczęła się w 1948 roku, gdy holenderski armator Holland America Line (HAL - obcho-

dzący wówczas 75. rocznicę powstania) zamówił w stoczni Wilton-Fijenoord w Schiedam trzy statki pasażersko-towarowe (z 60 miejscami pasażerskimi) na linię północnoamerykańską. Aby obniżyć koszty, postanowiono wykorzystać projekt kadłuba typowego amerykańskiego frachtowca wojennej budowy typu „C-3” oraz urządzenia napędowe przeznaczone dla statków tego typu. Pierwszy z nowych statków - *Diemerdyk* - wszedł do służby w 1950 roku. Drugi, którego stępkę położono 17 grudnia 1949 roku, miał nazywać się *Dinteldyk*. Jednak w tym

czasie na trasie transatlantyckiej gwałtownie rosło zapotrzebowanie na statki pasażerskie zapewniające tanie miejsca w klasie turystycznej. HAL postanowił wykorzystać złożone już zamówienie, tym bardziej, że należało wycofać mocno leciwe statki pasażerskie *Volendam* i *Veendam*. Szybko dokonano zasadniczych zmian w projekcie i 30 października 1950 roku dyrekcja HAL ogłosiła, że latem 1951 roku do służby wejdzie nowy statek pasażerski *Ryndam* (tak postanowiono przemianować drugi ze statków pasażersko-towarowych), zaś w 1952 roku

dołączy do niego bliźniaczy *Maasdam* (czwarty tego imienia) - ostatni z zamówionej trójki. Jego budowa (jako statku nr 733) rozpoczęła się 19 grudnia 1950 roku, od razu według zmienionych planów. Na statkach pozostawiono turbiny parowe firmy General Electric (pochodzące z 1945 roku) o mocy 8500 KM, zaopatrzone w dwustopniową przekładnię i napędzające jedną śrubę. Zapewniały niewielką prędkość 16,5 w, przez co podróż w jedną stronę trwała osiem dni. Za to zużycie paliwa było rewelacyjnie niskie - 53 tony dziennie!

Nie tylko dla elit

Oba statki, mimo niewielkich rozmiarów i nieszczerólniej prędkości, sprawiły konkurencji niespodziankę. Nowością było przeznaczenie praktycznie całego statku dla pasażerów klasy turystycznej,

zamiast - jak dotychczas - „chować” ich w najmniej atrakcyjnych kątach. Zwiększono liczbę miejsc w tej klasie do 854; pasażerowie mieli do dyspozycji nieco ciasne kabiny wyposażone w większości w umywalki, ale każda kabina była klimatyzowana. Klasie pierwszej pozostawiono jedynie 39 miejsc na pokładzie łodziowym, w większości w podwójnych kabinach zewnętrznych. Szczęśliwą klasę pierwszą pozostawiono jedynie z racji przepisów, aby statki spełniały wymagania postanowień Konferencji Atlantyckiej. Dowodem na słuszność założeń dyrekcji HAL był fakt, że w pierwszym rejsie transatlantyckim w klasie I zajętych było jedynie 55 procent miejsc (w większości przez gości oficjalnych), a w klasie turystycznej - 96 procent.

Budowa *Ryndama* postępowała szybko i 16 lipca 1951 roku wszedł on do służby - o miesiąc wcześniej, niż plano-

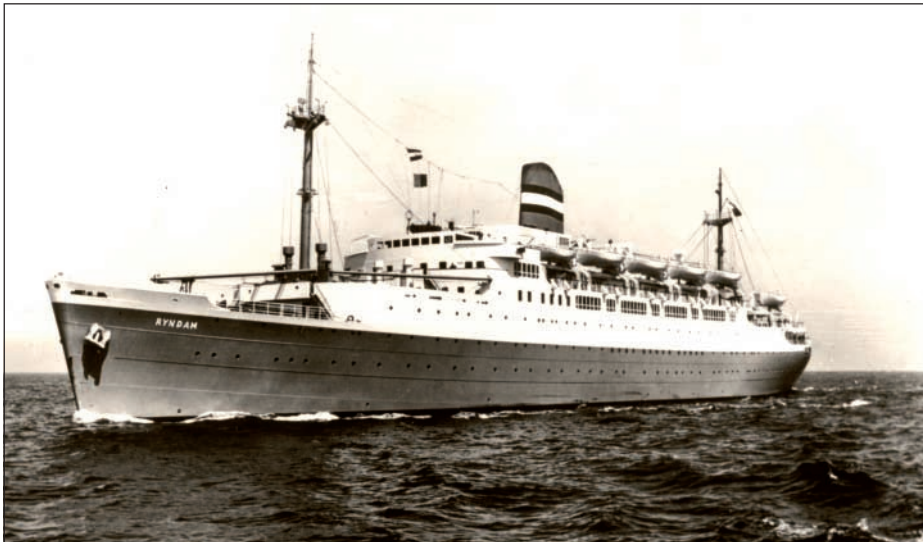
wano - ruszając z Rotterdamu do Nowego Jorku.

Maasdama zwodowano 5 kwietnia i ukończono 15 lipca 1952 roku, a 10 sierpnia przekazano armatorowi. Również i ten statek ukończono wcześniej. W dziewięć rejs wypłynął 11 sierpnia, a nie - jak planowano - 24 września. Po przejściu Atlantyku zawinął do Montrealu (gdzie wyokrętowano większość z 880 pasażerów), po czym popłynął do Nowego Jorku. Następnie oba statki weszły do regularnej służby na linii Holandia - Nowy Jork, zaś poza sezonem pasażerskim pływały w rejsy wycieczkowe na Morze Karaibskie.

W pierwszym roku *Maasdam* w rejsach pasażerskich był wypełniony przeciętnie w 85 procentach, natomiast w wycieczkowych - w 96 proc. Niskie ceny biletów (przyciągające pasażerów) okupione były mniejszą ilością załogi hotelowej oraz mniej obfity i urozmaiconą kuchnią. Wystarczyło to jednak pracownikom „budżetowym”, studentom lub artystom. Sukces obu statków był przyczyną zamówienia w 1955 roku kolejnego - o podobnych założeniach, nazwanego *Statendam*.

Pechowiec

Jednak *Maasdam* był pechowy. Już 10 grudnia 1952 roku wychodząc we mgle z Rotterdamu uderzył w mały (268 BRT) niemiecki zbiornikowiec *Ellen* i zatopił go wraz z całą, sześćosobową załogą; samemu nie odnosząc uszkodzeń. Kolejna kolizja miała miejsce 3 października 1954 roku, gdy w rejonie Rhode Island w drodze do Europy uderzył - znów we mgle - we francuski frachtowiec *Tofevo*. Rufa *Maasdama* uległa zgnieceniu i statki powróciły do Nowego Jorku, gdzie z kolei doszło do strajku... pasażerów, którym armator początkowo odmówił pokrycia kosztów utrzymania na lądzie na czas remontu *Maasdama*. W połowie lat 50. doszło do kolejnego uszkodzenia, gdy podchodząc do nabrzeża w Rotterdamie *Maasdam* uszkodził dziób uderzając w keję. Mniej więcej w tym czasie zaopatrzone oba statki w urządzenia przeciwprzechylowe systemu Denny Bron. Jako pierwszy otrzymał je w 1955 roku *Maasdam*, a w rok później - *Ryndam*. Kolejna modernizacja nastąpiła w 1961 roku, kiedy to kabiny śródokręcia na pokładzie głównym zaopatrzone w toalety i prysznic, co zmniejszyło liczbę miejsc klasy turystycznej do 822.



Ryndam - bliźniak Maasdama.



Maasdam z holenderskiej stoczni Wilton-Fijenoord w Schiedam. Po 16 latach zmienił imię na Stefan Batory.

Fot. Janusz Ukjeński/Archivum



Stefan Batory przy nabrzeżu Dworca Morskiego w Gdyni.

W 1963 roku postanowiono przedłużyć linię obsługiwaną przez *Maasdama* do Bremerhaven, jednak rejs inauguracyjny okazał się pechowy. Kra lodowa przesunęła boje oznaczające wraki i rankiem 15 lutego *Maasdam* wszedł w gęstej mgle w rejonie latarniowca *Weser* na wrak brytyjskiego parowca *Harborough*, który jeszcze w 1959 roku zderzył się z leżącym w pobliżu wrakiem radzieckiego statku *Chotmogory*. W burcie *Maasdama* wyrwana została trzymetrowa dziura, a statek przechylił się o 12 stopni. Pasażerów w liczbie 230 ewakuowano na statek pilotowy. Podobnie emocjonujący, choć szczęśliwszy, był ostatni rejs w 1963 roku, gdy *Maasdam* zawinął 22 grudnia do Nowego Jorku po żegludze wśród fal o wysokości

12 metrów i w śnieżnej zamieci niesionej huraganem o prędkości przekraczającej 140 km/godz.

Konkurencja na niebie

W 1957 roku na północnoatlantyckiej trasie nastąpiło zrównanie liczby pasażerów przewiezionych drogą morską i lotniczą. Później było coraz gorzej. Gdy w 1964 roku statki przewiozły tylko 17 procent pasażerów, armator *Maasdama* postanowił zreorganizować swą działalność. *Ryndam* został skierowany na linię wokółziemską, w zamian za wycofane statki *Willem Ruys* i *Oranje*. W październiku 1965 roku *Maasdam* dołączył do niego, wyruszając w rejs wokółziemski na trasie Rotterdam - Southampton - Port Said - Colombo - Fremantle - Melbourne - Sydney - Wellington - Papeete - Los Angeles - Acapulco - Balboa - Cristobal - Kingston - Nowy Jork - Cobh - Southampton - Rotterdam. Rejsy te nie były zbyt dochodowe i *Ryndam* został wycofany z linii w połowie 1966 roku, zaś *Maasdam* - w 1968 roku.

Jego ostatni wokółziemski rejs miał miejsce między 7 stycznia a 3 kwietnia 1968 roku, a dalsza przyszłość statku rysowała

**Na Stefanie Batorym
dobrze czuli się nie tylko
polscy pasażerowie, ale
także obcokrajowcy.**



Dane techniczne (po zbudowaniu w 1952 r.):

pojemność:	15024 BRT, 8976 NRT,	
nośność:	7057 ton	
wymiary:	144,8 m.p., 153,4 całk. x 21,1 x 8,8 (największe), m	
napęd:	2 kotły Foster Wheeler, 2 turbiny parowe General Electric (niskiego i wysokiego ciśnienia), łącznie 8500 KM = 18 w. (eksploatacyjna: 16 w.), 1 śruba; zasięg 12200 mil	
pasażerowie:	- I klasa:	39 (9x1, 15x2)
	- klasa turystyczna:	854 (6x1, 270x2, 28x3, 56x4)
załoga:	ok. 306 osób	



Pokój myśliwski na Stefanie Batorym.



Sala kinowa na 220 osób.



Gry sportowe na pokładzie.

się niewesoło. Co prawda na linii kanadyjskiej statki miały za-
pełnienie rządu 85 procent, ale wiązało się to bardziej z wyco-
fywaniem tonażu przez armatorów. Na szlaku - prócz *Maasda-
ma* - pozostały tylko dwa statki Canadian Pacific, wprowadzo-
ny na tę linię w 1965 roku radziecki *Aleksander Puszkina* oraz
polski *Batory*, dla którego poszukiwano następcy. Działania
polskiego armatora zbiegły się z rozterkami Holendrów.

Stefan Batory (1968-1988)

15 maja 1968 roku ogłoszono sprzedaż *Maasdamy* Polskim
Liniom Oceanicznym (za pośrednictwem CHZ „Centromor”) za
kwotę niecałych trzech milionów dolarów. 20 września 1968
roku statek wyruszył po raz ostatni pod holenderską banderą
z Montrealu, a w dziewięć dni później w Rotterdamie opu-
szczono na nim banderę. 8 października w Wilton-Fijenoord prze-
kazano go Polakom i jeszcze tego samego dnia popłynął do
Polski. Na burcie widniała już nowa nazwa - *Stefan Batory*. Na
kominie znajdował się znak nowego armatora - PLO. Otrzymał
sygnał zawezwawczy SPYM.

Nowy polski nabytek wpłynął do Gdańskiej Stoczni Re-
montowej. Tam, między listopadem 1968 i kwietniem 1969
roku, poddano go pierwszemu etapowi przebudowy. Drugi
etap trwał od grudnia 1969 do marca 1970 roku; dokonany
został również w GSR. Wymieniono komin, maszty z bomami
zastąpiono nowoczesnymi dźwigami ładunkowymi, przedłu-
żono dziobową nadbudówkę, a maszt rufowy przeniesiono ku
dziobowi, na zakończeniu pokładu spacerowego. W części ru-
fowej pokładu spacerowego zbudowano salę gimnastyczną i sau-
nę. Wokół basenu dla pasażerów zbudowano szklany wiatro-
chron. Ponad pomostem dowodzenia wzniesiono maszt, na
którym umieszczono radary, światła itp. wyposażenie. Zmiany
nastąpiły również wewnątrz statku. Po przebudowie na *Stefa-
nie Batorym* znalazło się 39 miejsc w pierwszej klasie oraz 766
w klasie turystycznej. Zlikwidowano pierwszą i czwartą ładow-
nię: w luku pierwszej ładowni zbudowano kabiny i basen ką-
pielowy dla załogi, a w samej ładowni urządzono salę kinową
na 280 miejsc. W czwartej ładowni znalazły się pomieszczenia
rekreacyjne dla załogi. Wiele pomieszczeń ogólnych (salony,
jadalnie, itp.) urządzono w stylu bardziej przypominającym daw-
nego *Batorego*. Zmodernizowano również kuchnie i po-
mieszczenia załogowe, instalując system wykrywania pożar-
ów zgodny z ówczesnymi przepisami. Statek dostosowano
do konwencji SOLAS 1960, a zmiany zewnętrzne spowodowa-
ły poprawę jego własności morskich. Po przebudowie
pojemność wynosiła 15 044 ton rejestrowych brutto i 8684
t.r. netto, a nośność - 7170 ton.

Dla sentymentu i dla zarobku

11 kwietnia 1969 roku *Stefan Batory* wyszedł z Gdyni
w pierwszy rejs pasażerski na trasie Kopenhaga - Tilbury - Qu-
ebec - Montreal, przybywając do Montrealu 23 kwietnia.

Następca starego *Batorego* cieszył się popularnością - w cza-
sie pierwszego sezonu zapełnienie wynosiło 93 procent. Po-
dobne wyniki osiągnięto i w następnych latach. Oznaczały, że
Stefan Batory zadomowił się na linii kanadyjskiej. Gdy w 1971
roku wycofano *Empress of Canada*, jego jedynym konkuren-
tem na tej linii pozostał nowoczesny radziecki *Aleksander Puszkina*.
Jednak polski statek - starszy, mniejszy i wolniejszy - zwy-
ciężał w tej rywalizacji: w 1971 roku średnio 92 procent miejsc

S/s Stefan Batory



pasażerskich było na nim zajętych, podczas gdy na radzieckim liniowcu zazwyczaj wykupiona była niecała połowa miejsc. Ostatecznie w 1980 roku *Puszkina* przeszedł na inne linie, a *Stefan Batory* pozostał jedynym statkiem na linii kanadyjskiej. Wraz z brytyjskim *Queen Elizabeth II* był też ostatnim klasycznym statkiem pasażerskim na szlaku z Europy do Ameryki Północnej.

O popularności *Stefana Batorego* decydowało kilka czynników. Ogromne znaczenie miał sentyment, jakim ten statek darzyła amerykańska Polonia. Dla Anglików i innych obcokrajowców ważna była przytulna atmosfera niewielkiego (w porównaniu z innymi transatlantykami) statku. Natomiast dla Polaków mieszkających w siemieżnym PRL-u największą zaletą *Stefana Batorego* były obszerne ładownie, w których można było przewieźć dużo więcej bagażu niż podczas podróży samolotem. Jeden z dziennikarzy wyliczył, że w 1983 roku pasażerowie i załoga w czasie jednego rejsu zarobili netto tyle (licząc tylko towary zgłoszone do odprawy), co armator przez cały rok eksploatacji statku!

Prócz rejsów transatlantycznych, *Stefan Batory* pływał również w rejsach wycieczkowych. Wiodły one na Morze Karaibskie, Wyspy Kanaryjskie, do norwe-



Stefan Batory w Gdyni w grudniu 1980 r. W kolejnych dwóch latach, po wprowadzeniu stanu wojennego, wiele rejsów transatlantyka zostało odwołanych.

skich fiordów, a nawet na Morze Czarne (wiosną 1979 roku). W 1980 roku wprowadzono również tzw. „rejsy donikąd” - trzydniowe pływanie po Bałtyku, bez zawijania do portów.

Ostoja tradycji

Stefan Batory nie uniknął zawirowań politycznych – np. po 1981 roku, wobec wprowadzenia w Polsce stanu wojennego, wiele rejsów *Stefana Batorego* kończyło się w Rotterdamie, a rejsy nowo-

roczne w latach 1981 i 1982 zostały odwołane.

Z latami zmieniał się grafik podróży *Stefana Batorego*. Od 1972 roku zawijał do Niemiec - najpierw do Cuxhaven, a później do Hamburga. W 1975 roku skończyły się postoje w Kopenhadze, a w 1976 roku w Quebecu. W tym też roku *Stefan Batory* po raz ostatni zawinął do Nowego Jorku; na przeszkodzie dalszym postojom w tym porcie stanęły przepisy ochrony środowiska. Od 1977 roku zawijał do Rotterdamu, Tilbury i Montrealu, a liczbę rej-

TRANSATLANTYKI POLSKIE



Więcej szczegółów o tym i ośmiu innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantyczną, znajdziecie Państwo w wydanej 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.

sów okrężnych zmniejszono z dziewięciu do sześciu rocznie. W 1987 roku liczba rejsów okrężnych spadła do czterech rocznie.

W czasie pierwszego rejsu w 1982 roku, z Rotterdamu do Montrealu, na statek dotarła wiadomość, że *Queen Elizabeth II* zmobilizowano na wojnę Falklandzką. Tym samym, *Stefan Batory* pozostał jedynym liniowcem na północnoatlantyckim szlaku! Pozwoliło to poprawić wyniki finansowe: wielu dotychczasowych zwolenników brytyjskiego statku przekonało się, że brak niektórych wygod (łazienki!) może być zrekompensowany przyjazną i ciepłą atmosferą panującą na *Stefanie Batorym* – a wszystko za umiarkowaną cenę. W ten sposób dawny „rewolucjonista”, na którym wprowadzono nowe idee w przewozach pasażerskich, stał się ostoją tradycji.

Początek końca

Jednak koniec służby *Stefana Batorego* zbliżał się nieuchronnie. Wiadomo było, że w 1988 roku powinien przejść remont generalny, ale jego koszt będzie zbyt wielki. Skutkiem zaostrożonych kanadyjskich wymagań ochrony środowiska połączonych z trudnościami gdyńskiego armatora było ogłoszenie w styczniu 1987 roku, że w marcu 1988 roku *Stefan Batory* zostanie wycofany ze służby. Ostatni rejs do Kanady rozpoczął się w Gdyni 22 września 1987 roku. Na pokładzie wśród 211 pasażerów (dalszych 280 wsiadło w Rotterdamie i Tilbury) znalazły się m.in. ekipy Wytwórni Filmów Dokumentalnych i Telewizji Polskiej. 5 października zawinął do Montrealu, a w dwa dni później pożegnał Kanadę i wyszedł do Polski. Nie obyło się bez przygód: u wejścia na Tamizę, w silnym sztormie i wietrze sięgającym 200 km/godz., przy przechyłach do 10° (mimo stabilizatorów!), statek próbował rzucić kotwice, jednak obie zostały zerwane, a statek zaczął dryfować ku pobliskim mieliznom. Ostatecznie *Stefan Batory* zawinął do kraju 20 października 1987 roku, kończąc 140 podróż okrężną pod polską banderą.

Kariera *Stefana Batorego* zakończyła się serią rejsów wycieczkowych oraz wizytą w Ameryce Południowej. Ostatni rejs rozpoczął się w Tilbury 17 stycznia 1988 roku. Był to 153 rejs wycieczkowy; statek popłynął wówczas z wycieczką na Morze Karaibskie i powrócił do Anglii 22 marca. Następnego dnia odstawiono go do rezerwy, a 6 kwietnia 1988 roku

opuszczono na nim polską banderę. W czasie służby pod polską banderą *Stefan Batory* przewiózł 288 tys. pasażerów.

Smutny los Stefana

Po wycofaniu *Stefana Batorego* ze służby w PLO w maju 1988 roku sprzedano go za 2,75 mln dolarów greckiej firmie Elias Panagiakos, za pośrednictwem firmy maklerskiej Hellenic Polish Line (Polhellas). Ta z kolei wydzierżawiła go panamskiemu armatorowi Erne Compania Maritima S.A, która zamierzała przekształcić go w okręt mieszkalny zakotwiczony w centrum Londynu. W tym też czasie skreślono statek z polskich rejestrów. 23 czerwca 1988 roku *Stefan Batory* wyszedł z Gdyni i trzy dni później (26 czerwca) zakotwiczył na redzie holenderskiego Vlissingen. Z przebudowy nic nie wyszło (brytyjscy ekolodzy protestowali przeciw takiemu wykorzystaniu statku) i 1 listopada *Stefan Batory* wyruszył z Vlissingen - z greckim kapitanem i 20-osobową polską załogą - w podróż do Pireusu, do którego dotarł 13 listopada i na rok stanął na tamtejszym kotwicowisku. Plany wycarterowania go hinduskiemu armatorowi do rejsów z pielgrzymami w basenie Oceanu Indyjskiego nie powiodły się. 10 grudnia 1988 roku, w czasie postoju na kotwicy, w sztormie zderzył się niegroźnie z greckim pojazdowncem *Sitia*.

W 1989 roku sprzedano go - za 4,3 mln dolarów - za pośrednictwem City Shipping International Inc., działającemu w imieniu szwedzkiego armatora Stena A/B. Nazwę statku skrócono do *Stefan* (sygnał zawezwawczy C6IL8), o co zresztą występowała strona polska w trosce o dobre imię i tradycję *Stefana Batorego*. *Stefan* wyruszył w drogę do Szwecji 23 grudnia 1989 roku. Następnie przeszedł krótki remont, przystosowujący go do funkcji koszarowych.

Prawie półtora roku - od 1 lutego 1990 do czerwca 1991 roku - był czarterowany przez szwedzki rząd i służył w Göteborgu jako hotel i statek mieszkalny dla azylantów. W czerwcu 1991 roku wypożyczono go jako rekwizyt do włosko-francuskiego filmu; dla jego potrzeb zmieniono nazwę statku na *Las Delicias*. 7 sierpnia 1991 r. wyszedł na holu z Göteborga do Pireusu. Po drodze zawinął do libijskiego Benghazi, gdzie przez trzy tygodnie był miejscem kolejnych obchodów rewolucji pułkownika Kadafiego.

Planowano przebudowę statku na nowoczesny wycieczkowiec, jednak do tego nie doszło. *Stefana* postawiono w Pireusie, gdzie w 1992 roku służył jako statek mieszkalny, eksploatowany przez Tony Travel & Agency; właścicielem była spółka Courage Maritime Co. z Nassau (Wyspy Bahama).

W lipcu 1994 roku *Stefana* przeholowano na greckie kotwicowisko Chalkis i tam pozostawiono. Ostatecznie zarzucono też plany przebudowy go na wycieczkowiec, tym bardziej, że 27 grudnia 1996 roku, w czasie sztormu, *Stefan* zdrzyfował na mieliznę.

W ostatnią swą podróż *Maasdam - Stefan Batory - Stefan* ruszył w marcu 2000 roku. 22 marca tego roku przyholowano go do tureckiej stoczni złomowej w Aliaga. W połowie kwietnia usunięto z niego meble oraz drobne wyposażenia i rozpoczęto złomowanie. Trwało pół roku. Tak skończył życie ostatni polski transatlantyk, spadkobierca polskich dążeń morskich i ostatni parowy transatlantyk, których era rozpoczęła się w 1838 roku śmiałym rejsiem małego *Siriusa*.

Marek Twardowski

Zdjęcia i reprodukcje, o ile nie podpisano inaczej – ze zbiorów Marka Twardowskiego i PLO.

Indianie z plemienia Huronów ofiarowują na pokładzie Stefana Batorego autentyczne canoe, przeznaczone dla Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

sierpień 1996 r.

10.08. – w Stoczni Szczecińskiej zwodowano chemikaliowiec *Engen Rainbow* – pierwszy z serii B-573 o nośności 44 532 ton – największy do tego czasu statek zbudowany w Szczecinie. Zamówienie na ten i kilka następných statków budowanych dla armatora z RPA – Union Lines – doszło do skutku m.in. dzięki pracującemu tam emigrantowi z Polski, byłemu pracownikowi PLO mgr. inż. Władysławowi Kazimierzczakowi.

26.08. – po 186 dniach od wydania orzeczenia w sprawie zatonięcia promu *Jan Heweliusz* (14 stycznia 1983 r.) Izba Morska w Gdyni rozesała wszystkim uczestnikom rozprawy obszernie, 240-stronicowe, uzasadnienie orzeczenia.

30.08. – do eksploatacji w Baltic Container Lines wszedł trzeci kontenerowiec *Canopus*, co umożliwiło uruchomienie połączenia Gdyni z Kalingradem.

20 lat temu

sierpień 1986 r.

08.08. – w argentyńskiej stoczni Allianza przekazano PŻM masowiec *Manifest PKWN*, który następnie wyszedł z ładunkiem ziarna w pierwszą podróż do Europy i do macierzystego portu Szczecina.

11.08. – do Świnoujścia (i po raz pierwszy do Polski) zawinął panamax *Ossolineum*, zbudowany dla PŻM w Argentynie (bliźniak masowca *Manifest PKWN*). Przejęty przez Polaków w marcu 1986 r. (do tego czasu zdążył odbyć trzy podróże eksploatacyjne).



25.08. – podczas podróży z Casablanki do Amsterdamu, mając w ładowniach 400 ton pulpy pomarańczowej oraz ponad



tysiąc ton wody (jako balastu) zatonął 14 mil od Ushant (Zatoka Biskajska) w ciężkim sztormie drobnicowiec *Sopot*. 5 pasażerów i 26 członków załogi zostało szczęśliwie ewakuowanych przez helikoptery i holownik ratowniczy, w akcji ratowniczej uczestniczył m.in. polski masowiec *Obrońcy Poczty*.

28.08. – w Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec *Armia Ludowa* – pierwszy z serii masowców typu B-545.

30 lat temu

sierpień 1976 r.

6-10.08. – z wizytą w Gdyni przebywał *Gangut* - okręt szkolny radzieckiej MW. Należał do serii trzech okrętów projektu 887, zbudowanych w Szczecinie.

10.08. – w Stoczni „Wisła” zwodowano kuter pilotowy-katamaran *Pilot 21*.



18-23.08. – z wizytą w Hawanie przebywał okręt szkolny *Wodnik*, ze słuchaczami WSMW.

21.08. – w Stoczni Gdańskiej przekazano kolumbijskiemu armatorowi kontenerowcowi *Ciudad de Popayan* – pierwszy statek z serii B-464.

28.08. – W Gdyni zakończył się I Kongres Kultury Morskiej zorganizowany przez Stowarzyszenie Działaczy Kultury Morskiej.

31.08. – w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazano norweskiemu armatorowi ropo-rudo-masowiec *Jorek Combiner* (pieszczotliwie nazywany przez stoczniowców „Jurek Kombinator”) – pierwszy typu B-525, o nośności 116 280 ton.



40 lat temu

sierpień 1966 r.

11.08. – do służby PŻM wszedł niewielki drobnicowiec uniwersalny *Kotobrzeg II*, zbudowany w bułgarskiej Warnie w stoczni im. Georgi Dymitrowa. Dowództwo statku objęła kpt.ż.w. Danuta Walas-Kobylińska.



19.08. – Zmarł kpt. ż.w. Tadeusz Meisner – legendarny dowódca *Warszawy* i *Batorego*, wybitny nawigator i wykładowca w PSM w Gdyni; poseł na Sejm w pierwszej popaździernikowej kadencji (1957-61).

23.08. – w Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod trawler-przetwórnę *Carina* dla „Dalmoru” – pierwszy z serii B-22.

27.08. – w duńskiej stoczni w Aalborg zwodowano dla potrzeb linii śródziemnomorskich PLO zautomatyzowany drobniowiec *Sandomierz* z ładowniami chłodniczymi.



tyjski trawler parowy *Braconmoor*, który w polskiej służbie otrzymał nazwę *Wega*.

70 lat temu

sierpień 1936 r.

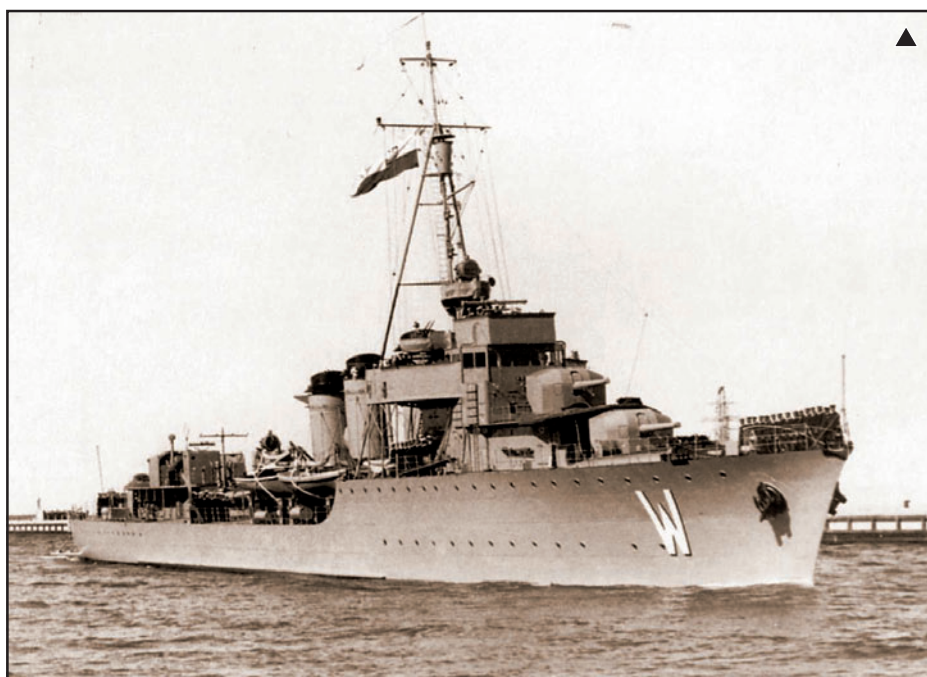
17.08. – dzięki zabiegom Witolda Urbanowicza GAL złożył zamówienie w Zjednoczeniu Stoczni Polskich na budowę

19.08. – Dywizjon kontrtorpedowców (niszczyciele *Burza* i *Wicher*) wypłynął z oficjalną wizytą do Tallina i Rygi.

60 lat temu

sierpień 1946 r.

06.08. – do Gdyni powrócił z wojennej tułaczki masowiec *Lida* należący do „Polbrytu”. Był ostatnim polskim statkiem, który wyszedł z Gdyni przed wybuchem wojny (29.08.1939).



10.08. – Reaktywowano linię żeglugową z Gdyni do portów śródziemnomorskich.

trzech węglowców (później zamówienie rozszerzono na sześć statków). Pierwszym ukończonym statkiem tej serii był *Soldek*.

21.08. – dekretem Prezydenta RP półwysep helski uznano za „Rejon Umocniony”.

10.08. – w Nowym Porcie rozpoczął się czteromiesięczny kurs dla 40 żołnierzy WOP, którzy tym samym stali się załóżkami kadr morskich powstającej flotylli jednostek pływających WOP.

23.08. – Do Gdyni przybyły rewindykowane z Niemiec zbiornikowce *Plebendorfi Tiegenort* (dawna lichtugi przebudowana przed wojną na krypy minowe, a w czasie wojny – przez Niemców – na zbiornikowce), który wkrótce przejęła marynarka wojenna. Pływały jako *Krab* i *Żółw*.

26.08. – Rada Ministrów upoważniła władze Gdyni do zakupu od Stoczni Gdańskiej akcji Stoczni Gdynia. Posunięcie to uratowało gdyńską stocznice przed upadłością, do której dążył jej gdański konkurent.

14.08. – W Grimsby załoga „Dalmoru” przejęła w ramach dostaw UNRRA bry-

**Opracowali: Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski**

Tajniki dzieł marynistów (8)

Kadry z życia rybaków

Akwarele Władysława Jarockiego to najbardziej konsekwentny i realistyczny przekaz dokumentujący pracę kaszubskich rybaków w polskim malarstwie międzywojennym.

Fot. M. Bracki



„Rybak przy łodzi”, 1924, papier, akwarela, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Polscy artyści z różnych przyczyn sięgali po tematykę morską. Dla niektórych była to okazja do zmierzenia się z trudnym zadaniem wyrażenia barwą tego, co niematerialne: pogody, światła i powietrza. Innych urzekały statki, nieodmiennie kojarzące się z romantyzmem dalekich podróży. Była też spora grupa artystów sięgających po tematykę rodzajową. Dostrzegali tę bardziej prozaiczną stronę życia nad morzem - najważniejszy był dla nich człowiek zmagający się z morskim żywiołem. Do takich twórców należał **Władysław Jarocki**.

Inżynier i artysta

Urodził się 6 czerwca 1879 r. w Podhajczykach na Wołyniu, zmarł 7 lutego 1965 r. w Krakowie. Jego ojciec Włodzimierz był uczestnikiem powstania styczniowego. Jak wielu jemu współczesnych, nie od razu zdecydował się na naukę na uczelni artystycznej, gdyż - jak uważano - bycie malarzem nie zapewniało stabilizacji. Ukończył zatem Politechnikę Lwowską, uzyskując dyplom inżyniera-architekta. Zdobytą na studiach wiedzę wykorzystał zresztą później nadzorując prace nad przeniesieniem z Zakrzowa k. Kalwarii Zebrzydowskiej do Zakopanego XVIII-wiecznego drewnianego kościoła p.w. św. Jana Apostoła i Ewangelisty, stanowiącego do dziś prawdziwą ozdobę miasta. Jarocki jest także autorem kilku obrazów ołtarzowych w tym kościele. W jednym z nich, przedstawiającym Boże Narodzenie, pod postaciami pasterzy uwiecznił miejscowych górali.

Inżynier Jarocki studia artystyczne odbył w latach 1902-1906 na krakowskiej ASP, w pracowni **Leona Wyczółkowskiego** i **Józefa Mehoffera**, a później w paryskiej Academie Julian. W 1921 r. był już na tyle uznanym artystą, że powie-



Fot. M. Bracki

„Rybak i rybaczka”, 1924-26, papier, akwarela, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

rzono mu funkcję profesora rysunku na jego macierzystej uczelni.

Twórczość Władysława Jarockiego jest bogata. Najbardziej znane są jego prace inspirowane folklorem Huculszczyny i Podhala, ale malował również pejzaże, portrety (często rodziny bądź bliskich przyjaciół), nie stronił od tematyki religijnej, a i marynistyka nie była w jego twórczości tylko epizodem. Wiele podróżował, będąc niezłomnym propagatorem polskiej sztuki za granicą, organizując liczne wystawy, w tym bardzo często w Wenecji. To miasto odwiedził po raz pierwszy w 1911 r. jako stypendysta austriackiego ministra oświaty. Zauroczony, uwiecznił je pastelami na papierze i było to pierwsze marynistyczne doświadczenie malarza.

Jego prace znajdują się w zbiorach największych polskich muzeów, a także w muzeach europejskich. Największa kolekcja mieści się w galerii przy Muzeum Jana Kasprowicza na Harendzie. Jest to darowizna żony malarza, Anny, córki wybitnego polskiego poety **Jana Kasprowicza**, z którą Jarocki przeżył wiele szczęśliwych lat i która z pietyzmem zadbała o spuściznę po nim. W tejże galerii obejrzeć można wspomniane widoki Wenecji, a także obrazy malowane w Tur-

cji i na Krymie. Polskie wybrzeże Bałtyku odwiedzał wraz z żoną kilkakrotnie. Szczególnie upodobał sobie Rozewie, gdzie przebywał w sezonie letnim 1922 i 1923 r. Wracał tam też po wojnie.

Akwarele jak film

Ze znajdujących się w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego 10 akwarel z życia kaszubskich rybaków osiem powstało w latach 1922-1926, a więc podczas lub tuż po pobycie artysty nad morzem. Prace te uderzają realizmem. Bez upiększeń i nadmiernej stylizacji artysta ukazuje nam kaszubskich rybaków, umieszczając ich zawsze na pierwszym planie, swobodnych, nie upozowanych, zajętych wyłącznie połowem, rozwijaniem, zwijaniem bądź naprawą sieci. Wrażenie naturalności jest tak silne, że poszczególne akwarele są niemal jak pojedyncze kadry dokumentalnego filmu, który powoli przewija się przed naszymi oczami, podczas gdy jego bohaterowie obojętnie oddają się swoim codziennym zajęciom.

Aby uzyskać taką głębię reporterskiej prawdy, artysta musiał zdobyć zaufanie swoich modeli. Życ wśród nich i tak jak oni. Ze wspomnień jego żony Anny wia-

domo, że podczas pobytu w Rozewiu mieszkał w prostej, wiejskiej chacie, wyruszał nawet z rybakami na połów, nie obawiając się sztormów i niebezpieczeństw. Rybacy, dla których przyjezdni - coraz liczniejsi wczasowicze odwiedzający polski skrawek wybrzeża Bałtyku - byli przybyszami z innego, miejskiego i wygodnego świata, potrafili to docenić. A może imponowało im, że uznany artysta, już wtedy profesor krakowskiej Akademii (a zawód nauczyciela cieszył się w Polsce międzywojennej wyjątkowym prestiżem) tak bardzo interesuje się ich życiem.

Miłośnik detalu

Najbardziej dla Jarockiego charakterystyczna, nosząca wszystkie cechy reporterskiego zdjęcia, jest akwarela „Rybaczy”. Przedstawia ich czwórkę na dziobie łodzi. Każdy zajęty jest czymś innym. Dwóch wyciąga z wody sieć, trzeci zwija sznur, a czwarty, zwrócony do widza profilem, przygląda się pozostałym. Nic nie umknie baczemu oku artysty – obserwatora. Kształt kadłuba łodzi, elementy konstrukcji – zarys wręgów, dziobnica, dulki, sposób zwinięcia żagla wokół masztu. Praca ta skadowana jest w sposób dla malar-



„Para dzieci rybaków kaszubskich”, 1926, papier, akwarela, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

stwa nietypowy, ukazując tylko mały fragment większej całości, rezygnując prawie całkowicie z planu ogólnego, który pozwalał malarzom na budowanie iluzji przestrzeni. Ten z pozoru przypadkowy, w rzeczywistości wybrany z rozmysłem fragment pozwala artyście odwzorować wszystkie szczegóły, a zarazem zachować wrażenie szkicu na gorąco i tym samym nadać przedstawieniu sugestywny i autentyczny wyraz.

Jeszcze nie raz zadziwi nas artysta swoją znajomością szczegółów budowy łodzi rybackich. Zawdzięcza ją być może przynajmniej w części inżynierskiej wiedzy zdobytej na uczelni technicznej. Na obrazie „Rybak przy łodzi” widzimy jej część rufową wraz ze stewą z metalowymi uchwytnymi służącymi do zamocowania steru. Dający się odczytać fragment żółtego napisu na rufie „...PADEŁY” oznacza wieś Tupadły na Rozewiu, gdzie artysta przebywał.

Zamiłowanie do malowania technicznych szczegółów odezwie się raz jeszcze na obrazie „W łodzi”. Na białym tle niezamalowanego arkusza papieru widzimy ukazaną w trzech-czwartych całości łódź rybacką. Nawet takie detale jak sposób łączenia klepek poszycia metodą „na zakładkę” został przez artystę zauważony. W łodzi piętrzy się sprzęt rybacki: kotwiczki do sieci, zwoje sznura, skrzynka z narzędziami, bosaki, wiosła. Artysta z wyraźną przyjemnością podkreśla urodę drewna, jego strukturę, formuje kształty przedmiotów, opisuje grubość desek poszycia. Akwarela ta to nowoczesna wariacja na znany od wieków w malarstwie temat określany jako „martwa natura”. Malarz pracy

tej nie podpisał, być może uważając ją za niedokończoną. Na odwrocie znajduje się odręczny zapis żony artysty, swoisty certyfikat autentyczności, a zarazem pamiątka o szczególnym znaczeniu: „Niżej podpisana stwierdzam, że/drugostronna akwarela przedstawiająca/sprzęt rybacki w łodzi, jest oryginalną pracą/mojego ś.p. męża Władysława Jarockiego/malowaną w r. 1923/Anna Kasprowicz Jarocka/Zakopane Harenda 1973 r.”

W kaszubskiej maszoperii...

W tworzonym przez Jarockiego paradokumentalnym zapisie życia i pracy rybaków najważniejsi byli ludzie. Ich twa-

rze giną pod daszkami czapek, rysy lekko się rozsmazują, nie na tyle jednak, by nie odróżnić wieku przedstawionych mężczyzn. Oczom widza ukazują się roboty strój, składający się zazwyczaj z podwiniętych spodni i ciepłych, znoszonych kurtek. Dla artysty ważne są takie szczegóły jak mocne, spracowane dłonie rybaków i ich bose stopy, które niekiedy zdają się nieproporcjonalnie duże w stosunku do całej sylwetki. Na niektórych akwarelach widzimy pracujące kobiety, jak chociażby na tej zatytułowanej „Rybak i rybaczką”. Dwoje ludzi, mężczyzna i kobieta, trzyma rozpostartą sieć. Przed chwilą mężczyźni wrócili z połowu, kuter został wyciągnięty na piach, sieć trzeba naprawić i wysuszyć. To właśnie naprawą zerwanych sieci bądź oporządzeniem i sortowaniem ryb najczęściej zajmowały się kaszubskie kobiety, wnosząc swój wkład w funkcjonowanie rodzinnego przedsiębiorstwa. Dzieci od najmłodszych lat uczono samodzielności i odpowiedzialności, przydzielając drobne obowiązki. Na obrazie „Para dzieci rybaków kaszubskich” Jarocki pokazał małego chłopca i niewiele starszą od niego dziewczynkę zajętych czytaniem książki. Właściwie to dziewczynka pod nieobecność rodziców zajmuje się prawdopodobnie opieką nad młodszym bratem. Ten z kolei nie wygląda na szczególnie zainteresowanego. Wolalby zapewne w tym czasie zająć się czymś innym, np. puszczeniem na fale modeli statków, zabawą bardzo wówczas popularną, stanowiącą w dziecięcej wyobraźni namiastkę dorosłe-



„W łodzi”, 1923, papier, akwarela, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Fot. M. Bracki

„Rybacy”, 1951, papier, akwabela, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

go życia. Artysta odmalował tu nie tylko wdzięczne sylwetki małych dzieci, ale potrafił również wnikać w ich psychikę. Być może podążał tropem **Stanisława Wyspiańskiego**, autora całej serii prac poświęconych dzieciom, najczęściej wywodzącym się z ludu, ujmujących prostotą i umiejętnością nawiązania kontaktu emocjonalnego z małym modelem.

Od ołówka do farby

Wszystkie wymienione prace namalował Władysław Jarocki w wymagającej sporych umiejętności technice akwareli, farbie o spoiwie wodnym, gdzie raz położona plama barwna jest zabiegiem ostatecznym, nie poddającym się dalszej korekcie. Artysta nie starał się ukryć przed odbiorcą tajemnic swego warsztatu. Dzięki temu, iż wiele prac pozostawił nieukończonymi, widać wyraźnie, że przed przystąpieniem do malowania pędzlem wykonywał ołówkiem nie tylko ogólny zarys kompozycji, ale również szkicował szczegóły. Obok bosej stopy dziewczynki na obrazie „Para dzieci rybaków kaszubskich” uważny obserwator dostrzeże na-

rysowaną ołówkiem drugą stopę, z której namalowania autor ostatecznie zrezygnował, być może zniechęcony jej trochę nienaturalnym ułożeniem. Na pozostałych akwaelach widoczne są ślady ołówka, których artysta ostatecznie nie wykorzystał. Farbę nanosił starannie i zarazem lekko, nie pozbawiając jej przejrzystości i czystości. I chociaż konsekwentnie starał się oddać trójwymiarowość przedmiotów i postaci za pomocą klasycznego modelunku światłocieniowego i malowania walorowego (partie oświetlone są jasne, nieoświetlone – ciemne), pozostał wierny płynności i miękkości linii, uwodząc widza charakterystyczną dla secesji dekoracyjnością.

Władysław Jarocki dobrze radził sobie z malowaniem samego morza. Na wspomnianych akwaelach występuje ono co prawda jako odległe tło, ledwie naszkicowane, ale za to z wycuciem i konsekwentnie. Sposób prowadzenia pędzla, który na pierwszy rzut oka wydaje się przypadkowy, po bliższym przyjrzeniu się ukazuje krótkie, poziome, precyzyjne pociągnięcia o różnym stopniu nasycenia koloru, które w wybranych

miejscach pozornie wymykają się spod kontroli i swobodnie spływają, tworząc malownicze zacieki.

Zobaczyć, co niewidoczne...

Chyba nigdy w swej historii polskie wybrzeże Bałtyku nie doczekało się tylu malarskich przedstawień, jak w okresie międzywojennym. Władysław Jarocki ma w tym i swój udział. Jego akwarele opowiadające o życiu kaszubskich rybaków budzą zainteresowanie nie tylko dla ich czysto malarskiej urody, lecz także, a może przede wszystkim, ze względu na realistyczny sposób przekazu. Dowodzą raz jeszcze, że artysta nie jest tylko nieco oderwanym od rzeczywistości pięknoduchem, lecz świadomym uczestnikiem życia społecznego, i to takim, który potrafi wydobyć prawdy dla innych niewidoczne.

Liliana Gieldon
Cdn...

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

- codziennie aktualizowany serwis prasowy

- 500 000 odsłon miesięcznie

- serwis polskiej gospodarki morskiej

PORTALMORSKI.PL
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Patron medialny: Baltexpo 2005, Balt-Military-Expo 2005, Polish 2005

Start Szukaj O Portalu Morskim ShippingLogistics.net Reklama Kontakt

WIADOMOŚĆ DNIA

Trwają prace końcowe nad od dawna zapowiadanyymi nowymi działami na Portalu Morskim. Użytkownicy naszego serwisu będą mogli niebawem zapoznać się z nowymi działami Stocznie Polskie oraz Stocznie Świata, a także znacznie odświeżonym działem dot. polskich portów.

Z NAD BAŁTYKU

06.02 Nowy przedstawiciel Reynold'a w Polsce
Przedsiębiorstwo żeglowne Reynold Van Lines Ltd, będące filią Sun Hing Group, ...

02.02 Współpraca duńsko-indyjska
Po długich negocjacjach duński przewoźnik Nord Scan Line KS i firma ...

Z EUROPY

06.02 Hanjin Shipping otwiera biuro w Belgii
Koreański przewoźnik kontenerowy, Hanjin Shipping, otwiera w Antwerpii swój oddział, drugi ...

03.02 Statki do przewozu skrzydeł
Dwa ogromne statki zostaną wybudowane specjalnie w celu transportowania skrzydeł najnowszej ...

Z ŚWIATA

06.02 Chiny wyprzedzają Japonię
W roku ubiegłym, pod względem otrzymanych zamówień, przemysł stoczniowy Chin okazał ...

04.02 Katastrofa egipskiego promu
Egipski prom „Salam Boccaccio 98” zatonął wczoraj na Morzu Czerwonym. Na ...

KATALOG FIRM

Stocznie
produkcyjne remontowe ...

Remonty
statków urzędzeń ...

PORTY MORSKIE

06.02 Inwestowanie w porty
06.02 Imponujący start gdańskich portowców
03.02 Czy państwo dopłaci do inwestycji

ŻEGLUGA MORSKA

06.02 Zdobywają kwalifikacje
06.02 Najgorsze są stojące baby
06.02 Most w Przegalinie nie będzie utrudniał żeglugi

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

06.02 Praca jest, wystarczy być dobrym
06.02 Stocznia rozwiązuje budowę gazowców LNG
03.02 Rozwój dwóch biedaków

LOGISTYKA I SPEDYCJA

27.01 Bez pomysłu na dywersyfikację
26.01 Dobry start biur morskiego Polfro
26.01 Polfrost przyniemy zmrózoną drobn

MAR

31.01
23.01
18.01 Rok 2000 saperów

RYBOLÓWSTWO MO

www.PortalMorski.pl

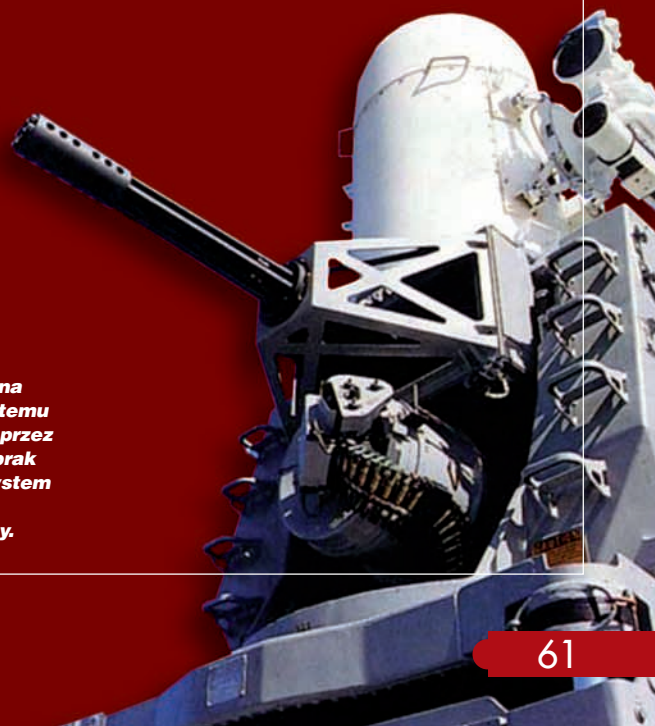
Pocisk raketowy dosięgnął izraelską korwetę

Korweta raketowa Hanit, typ Sa'ar 5 (stosowana jest również nazwa typ Eilat, od pierwszego okrętu serii) – budowa Litton Ingalls Shipbuilding (USA), wodowanie – marzec 1994 (Eilat – luty 1993, Lahav – sierpień 1993). Wyporność standardowa 1 075 ton, wyporność pełna 1 227 ton, długość – 85,64 m, szerokość – 11,88 m, zanurzenie 3,17 m, siłownia skonfigurowana w systemie CODOG, dwa silniki wysokoprężne MTU 12V 1163TB82, turbina gazowa GE LM 2500, prędkość maksymalna 33 węzły, zasięg przy prędkości 17 węzłów 4000 mil morskich. Uzbrojenie: osiem rakiet przeciwskrętowych RGM-84 Harpoon, osiem rakiet przeciwskrętowych Gabriel, 2 x 32 wyrzutnie kadłubowe dla rakiet przeciwlotniczych Barak, zestaw obrony bezpośredniej Vulcan-Phalanx, 2 x 20 mm armaty, 2 x III wyrzutnie torped kalibru 324 mm, śmigłowiec Aerospatiale H-665A Dauphin, załoga 61 (25 oficerów).

Chiński cios Hezbollahu

14 lipca operująca na wodach libańskich w rejonie Bejrutu izraelska korweta raketowa *Hanit* (typ *Eilat* lub *Sa'ar 5*) trafiona została wystrzelonym z brzegu pociskiem raketowym. Okręt manewrował wówczas około 10 mil morskich od brzegu. Pocisk uderzył w burtę w części rufowej, gdzie znajduje się lądowisko dla śmigłowca. Eksplozja spowodowała rozległe uszkodzenia i pożar znajdujących się tam zbiorników paliwa lotniczego. Pozbawiony możliwości manewrowania okręt został odholowany z zagrożonej strefy przez inne izraelskie okręty. Ostatecznie trafił do Aszdod. W oficjalnym komunikacie izraelska marynarka stwierdziła, że na pokładzie *Hanit* zginęło czterech ludzi.

Artyleryjski zestaw obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx to sześciolufowa armata rotacyjna kalibru 20 mm (tak zwanego systemu Galtinga), naprowadzana na cel przez stację radiolokacyjną. Obecnie brak informacji, czy feralnego dnia system był uruchomiony, a jeżeli tak, to dlaczego okazał się nieskuteczny.



Zaskoczenie

Incydent ten był zaskoczeniem dla dowództwa izraelskich sił morskich oraz załóg okrętów, które do tej pory liczyły się raczej z zagrożeniem ze strony łodzi obsadzonych przez samobójców lub ostrzałem z jednostek przybrzeżnych (lub brzegu), prowadzonym przy użyciu granatów przeciwpancernych lub przeciwpancernych pocisków raketowych. Zarówno w jednym, jak i w drugim przypadku Izraelczycy wypracowali i wdrożyli skuteczne procedury przeciwdziałania i poziom rzeczywistego ryzyka ponoszonego przez okręty był stosunkowo niewielki. Teraz sytuacja się zmieniła.

Dowództwo Morskich Sił Obronnych nałożyło embargo informacyjne na wy-

darzenia związane z uszkodzeniem korwety *Hanit*, ale w oparciu o rozmaite dostępne publikacje można – w ogólnym zarysie – odtworzyć przebieg wydarzenia z 14 lipca. Już dzień wcześniej (czyli dobę po zaatakowaniu przez Hezbollah patrolu po izraelskiej stronie granicy z Libanem, zabiciu ośmiu i uprowadzeniu dwóch żołnierzy) armia izraelska rozpoczęła zakrojone na szeroką skalę działania odwetowe. Rozpoczęły się ataki lotnicze na wybrane cele w Libanie, a jednocześnie marynarka zablokowała wybrzeże, biorąc również udział w ostrzale obiektów położonych w pasie nadbrzeżnym. W działania zaangażowane były znaczne siły, a okręty manewrowały stosunkowo blisko brzegu.

Prezent z Iranu

Sytuację tę wykorzystał Hezbollah, który pozyskał w Iranie pewną ilość (ile dokładnie – nie wiadomo) przeciwokrętowych pocisków raketowych chińskiego typu C-802 (początkowo spekulowano również o możliwości użycia pocisku C-701, ale hipoteza ta upadła). Według niektórych źródeł w Libanie znaleźli się również instruktorzy należący do irańskiego Korpusu Strażników Rewolucji Islamskiej i to właśnie oni odpalili raketę. Pociski (w kierunku izraelskiego okrętu wystrzelono dwie rakety) znajdowały się na zamaskowanych stanowiskach ogniowych, a do skierowania ich na cel posłużono się najprawdopodobniej środkami optycznymi, uruchamiając stacje radiolokacyjne naprowadzania rakiet natychmiast po starcie. Jedna raketa trafiła korwetę, druga naprowadziła się na przechodzący w pobliżu statek handlowy bandery panamskiej.

C-802

Poddźwiękowy przeciwokrętowy pocisk kierowany produkcji chińskiej. Długość 6,39 m, średnica kadłuba 0,39 m, rozpiętość 1,18 m, masa całkowita 715 kg, masa głowy bojowej 165 kg (ładunek odłamkowo - burzący), prędkość przelotowa 0,9 Macha, zasięg maksymalny 120 km, naprowadzanie: w pierwszej fazie lotu urządzenie inercyjne, w końcowej stacja radiolokacyjna.

Po roku 1991 pociski omawianego typu zaczął importować Iran, nabywając około 60-80 sztuk. Amerykański przewodniczący Połączonego Komitetu Szefów Sztabów generał John Shalikashvili usiłował wymóc

w roku 1996 na swym chińskim partnerze generale Chi Haotian wstrzymanie eksportu. Nie przyniosło to jednak rezultatów. Nie istnieją żadne porozumienia międzynarodowe ograniczające handel tym rodzajem uzbrojenia (nawet nieformalne porozumienie MCTR – Missile Technology Control Regime – odnosi się do rakiet i pocisków manewrujących o zasięgu powyżej 500 km i masie głowy bojowej przekraczającej 500 kg). Nie można wykluczyć, że wspólny irańsko-północnokoreański program współpracy wojskowej zaowocował modernizacją pocisków C-802.

**Niekompatybilny**

Rodzą się jednak wątpliwości. Dlaczego izraelski okręt, wyposażony w zaawansowane technologicznie środki walki radioelektronicznej oraz systemu samoobrony nie wykrył nadlatującej rakiety, mimo, że pracował jej radar naprowadzania? C-802 jest pociskiem poddźwiękowym, pokonanie 10 mil morskich zajmuje mu około minuty. W warunkach współczesnej wojny morskiej to dużo czasu. Skutecznością nie wykazały się też systemy samoobrony korwety: raketowy wykorzystujący pociski Barak, oraz artyleryjski oparty o 30 mm zestaw Vulcan-Phalanx. W specjalistycznych publikacjach postawiono wobec powyższego hipotezę, że część systemów radioelektronicznych okrętu *Hanit* była wyłączona ze względu na brak kompatybilności elektromagnetycznej ze sprzętem sił powietrznych. Mówiąc inaczej, urządzenia okrętu mogły zakłócać systemy pokładowe działające w tym samym rejonie izraelskich myśliwców. Jeżeli opinia ta się potwierdzi będzie to oznaczać, że poziom cyfrowej integracji poszczególnych rodzajów izraelskich sił zbrojnych jest niższy niż wynikałoby to z wypowiedzi wojskowych i producentów sprzętu.

Opisany epizod stanowi również dotkliwą porażkę izraelskich służb rozpoznania i wywiadu. Według słów dowodzącego morskim komponentem sił zaangażowanych w libańską operację kontradmirała Norma Faiga, Izraelczycy w swoich planach nie przewidzieli zagrożenia ze



Bojowe centrum informacyjne to mózg współczesnego okrętu. Mimo, że izraelskie jednostki wyposażone są w najnowocześniejsze systemy radioelektroniczne, Hanit nie zdołał uniknąć trafienia stosunkowo prymitywnym pociskiem raketowym. Może to świadczyć o tym, że część urządzeń wyłączono, by nie zakłócały działań własnego lotnictwa.

strony takiego uzbrojenia. Wynika z tego, że nie zdołano pozyskać informacji zarówno o przekazaniu przez Iran pocisków Hezbollahowi, ani też złamać tajemnicy otaczającej ich przechowywanie, szkolenie personelu do ich bojowego użycia czy wytyczanie stanowisk ogniowych.

Dalej od brzegu

Po uszkodzeniu korwety *Hanit* marynarka izraelska zwiększyła odległość od

brzegu, w jakiej działają okręty, by nie wystawiać ich na kolejne uderzenia. Zakładając, że Hezbollah ma rakiety, a nie pełen raketowy kompleks nadbrzeżny ze stacją radiolokacyjną kierowania ogniem, jest to dość skuteczny środek zapobiegawczy. Nie zmienia jednak faktu, że swoboda działania izraelskiej marynarki na wodach libańskich uległa znacznemu ograniczeniu, a wizerunek zarówno państwa, jak i floty poważnie ucierpiał. Była to prawdopodobnie największa strata bojowa izraelskich

Morskich Sił Obronnych od czasu zatopienia przez Egipcjan niszczyciela *Eliat* na reddie Port Fuad w roku 1967.

Krzysztof Kubiak
Zdjęcia: IDF, US Navy

Kolejna podwodna zagadka rozwiązana

Nowe życie Grafy Zeppelina

Po prawie 60 latach odnaleziono w Bałtyku wrak niemieckiego lotniskowca *Graf Zeppelin*. Ucina to spekulacje na temat powojennych losów tego okrętu.

Odkrycia dokonali pracownicy gdańskiego „Petrobalticu”, firmy zajmującej się poszukiwaniem i wydobywaniem ropy

naftowej na Morzu Bałtyckim. 12 lipca, w czasie rutynowych pomiarów przeprowadzanych ok. 40 mil morskich na północ od Rozewia, na głębokości ok. 87 metrów, zlokalizowali wielki wrak. Jego parametry i wygląd pasowały do wymiarów *Grafy Zeppelina* - słynnego niemieckiego lotniskowca z czasów drugiej wojny

Wodowanie Grafu Zeppelina odbyło się 8 grudnia 1938 roku w stoczni Deutsche Werke w Kilonii.



Genehmigt mit 10985 v. 8.39

Oberkommando der Kriegsmarine
 Amt für Kriegsschiffbau
 Archiv u. Plant. R I
 Flugzeugtr. Nr. 427

Nur für den Dienstgebrauch!

„Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des § 88 Reichs-Siegelbuchs vom 24. April 1934. Mißbrauch dieses Siegels bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.“

Deutsche Werke Kiel A.G.
 14.6.39

Vorstellungen	Nr.	Erworfen	Gezeichnet	Homologiert	Geprüft	Abgefragt	Stempel	Bemerkungen
		7.3.39	Michaelis		10637	316	12.6.39	

Umfertigt: über für verlässlichen Aufbau

Bezeichnung des Schiffes: **„Graf Zeppelin“**

Bezeichnung des Schiffes: **K. 252**

Zeichnungs-Nr.: **SI/9214**

Objekt-Nr.: **200**

Gegenstand: **Wasserschleier-Anlage für die Flugzeughallen.**

Handwritten: **Punkt XI**

Niemiecki dokument z 1939 roku – zezwolenie przeznaczone „do użytku wewnętrznego”, związane z budową Grafu Zeppelina.

światowej. Odkrywczy nie byli jednak pewni swego. Dlatego o znalezisku poinformowali Marynarkę Wojenną. Ta wysłała we wskazany przez nich rejon okręt hydrograficzny ORP *Arctowski*.

W międzyczasie informacja o odnalezieniu wraku „wyciekła” do mediów. Te, w sensacyjnym tonie, nagłośniły sprawę.

Adam Stoltmann „prowadził” podwodny pojazd AERO B, który – spuszczony 80 metrów pod powierzchnię wody – dokładnie sfotografował i sfilmował leżący na dnie Bałtyku wrak Grafa Zeppelina.



Odżyły spekulacje na temat lotniskowca. Pasjonaci historii i miłośnicy morza, nie tylko z Polski, w napięciu oczekiwali na wynik ekspedycji.

27 lipca Marynarka Wojenna potwierdziła przypuszczenia pracowników „Petrobalticu”. W ten sposób *Graf Zeppelin* rozpoczął nowy rozdział swoich dziejów.

Budować, nie budować?

O budowie własnego lotniskowca Niemcy myśleli na długo przed *Grafem Zeppelinem*. Już w czasie pierwszej wojny światowej zrodził się pomysł przerebobienia na ten cel statku pasażerskiego *Ausonia*. Także potem, w czasie drugiej

wojny światowej, wielokrotnie i na różne sposoby do sprawy wracano. Bezskutecznie. *Graf Zeppelin* pozostał jedynym niemieckim lotniskowcem w historii.

Cofnijmy się jednak do marca 1934 roku. Wtedy to po raz pierwszy określono oficjalnie wymogi, jakie spełniać miał przyszły niemiecki lotniskowiec. Według



Taki obraz niemieckiego lotniskowca zarejestrowała kamera podwodnego pojazdu AERO B.

nich, miał mieć zasięg 12 tys. mil morskich, wyporność ok. 15 tys. ton i osiągać prędkość 33 węzłów. Jego uzbrojenie stanowić miało dziewięć dział kalibru 150 mm lub sześć kalibru 203 mm, silna artyleria przeciwlotnicza i 60 samolotów startujących z pokładu o długości minimum 180 metrów.

Na głównego projektanta jednostki wyznaczono, 36-letniego wówczas, wyższego urzędnika biura konstrukcyjnego marynarki, inż. Wilhelma Hadelera. Napotkał on w swojej pracy na ogromne trudności, wynikające nie tylko z braku wcześniejszych niemieckich doświadczeń w tej dziedzinie. Haderler musiał borykać się z niezrozumieniem części dowództwa Kriegsmarine. W owym czasie, podobnie jak i w niektórych innych flotach, także w Niemczech nie brakowało oficerów, którzy nie dostrzegali potrzeby posiadania lotniskowców.

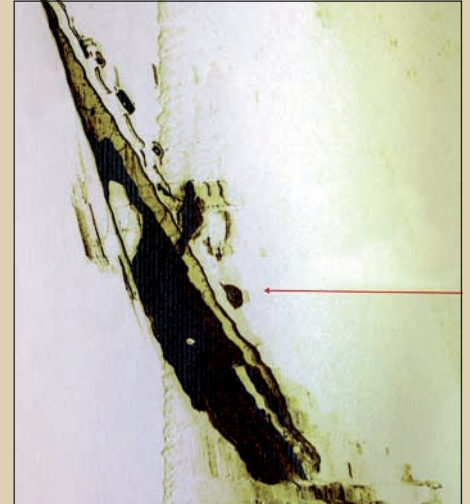
Mimo to Haderlerowi udało się wykonać projekt w rekordowym tempie, bo w niecały rok.

Szpieg na pokładzie

Aby zdobyć potrzebne do niego dane, Niemcy chwyтали się niemal wszystkiego. Potajemnie dostali się np. na pokład brytyjskiego lotniskowca *Furious*, gdy zo-



Obraz niemieckiego wraku utworzony na podstawie danych sonaru.

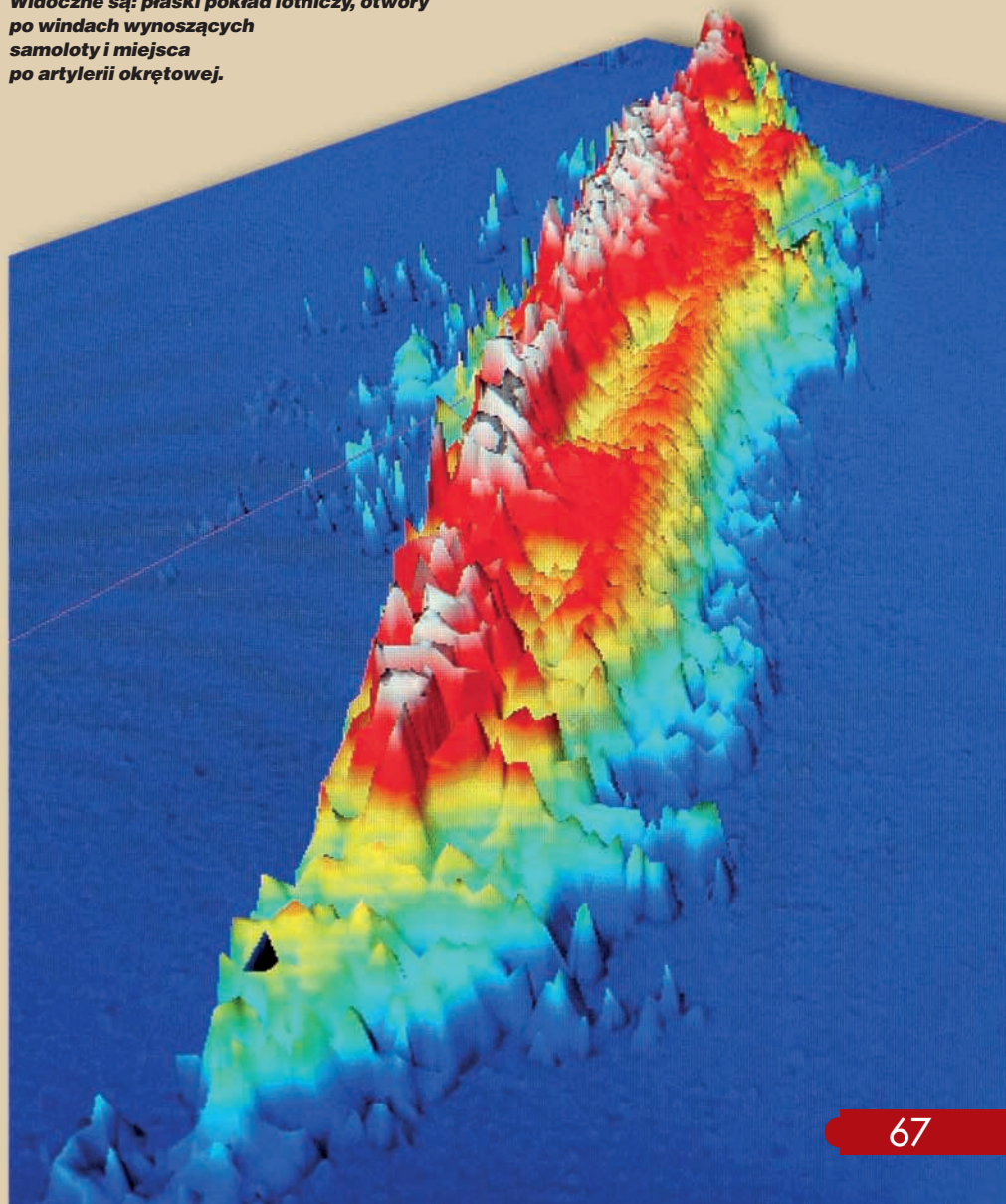


Obraz Grafa Zeppelina z echosondy wielowiązkowej. Widoczne są: płaski pokład lotniczy, otwory po windach wynoszących samoloty i miejsca po artylerii okrętowej.

Co zobaczył *Arctowski*

Spoczywający ok. 40 mil morskich na północ od Rozewia, na głębokości ok. 87 metrów wrak leży na prawej burcie, jest przechylony o około 50 stopni. Poważnie uszkodzony kadłub nie złamał się. Uszkodzona jest część dziobowa, wieżyczka na prawej burcie oraz pokład startowy dla samolotów. Na rufie widoczny jest duży lej.

Choć załoga ORP *Arctowski* nie odnalazła ewidentnego dowodu, że wrak to faktycznie *Graf Zeppelin* (chodzi tu np. o umieszczoną na kadłubie nazwę okrętu, komin, dzwon, tabliczki znamionowe), wiele szczegółów odpowiada informacjom, które o lotniskowcu ma Marynarka Wojenna.





Kmdr ppor. Dariusz Beczek, dowódca okrętu hydrograficznego ORP Arctowski jest pewny na 99,9 procent, że 260-metrowy wrak, na który 12 lipca natknęli się pracownicy „Petrobalticu”, to niemiecki lotniskowiec Graf Zeppelin.

Kpt. Artur Grządziel, zastępca kapitana ORP Arctowski mówi, że na wraku Grafia Zeppelina nie udało się odnaleźć tabliczek znamionowych z informacjami o jednostce.



stał udostępniony zwiedzającym podczas brytyjskiego Tygodnia Marynarki. Nawiązali też kontakt z Japończykami, którzy jesienią 1935 roku pozwolili im nie tylko odbyć wizytę na swoim lotniskowcu *Akagi*, ale także udostępnił im część planów technicznych tego okrętu.

Zlecenie budowy pierwszego niemieckiego lotniskowca otrzymała 16 listopada 1935 roku stocznia Deutsche Werke w Kilonii. Wodowanie odbyło się - w obecności samego Adolfa Hitlera - dwa lata później, 8 grudnia 1938 roku. Okrę-

Graf Zeppelin w liczbach (po roku 1942)

Wyporność bojowa	ok. 33,5 tys. ton
Długość całkowita	ok. 262,5 m
Szerokość	31,5 m
Zanurzenie	8,5 m
Wysokość burty	22,5 m
Długość pokładu lotniczego	244 m
Maksymalna szerokość pokładu lotniczego	30 m
Moc maszyn napędowych	200 tys. KM
Prędkość maksymalna	34,5 węzła
Zasięg - 8 tys. mil morskich (przy prędkości 19 węzłów)	
Zapasy (prowant i inne)	na 7-8 tygodni
Załoga	2026 osób
Uzbrojenie - 16 dział kalibru 150 mm, 12 dział kal. 105 mm, 22 działa przeciwlotnicze kal. 37 mm, 28 dział przeciwlotniczych kal. 20 mm	
Samoloty - 42 (30 Junkersów Ju 87C i 12 Messerschmittów Me 109T)	
Grubość pancerza - do 100 mm na śródokręciu	

towi nadano imię *Graf Zeppelin* na cześć hrabiego Zeppelina, legendarnego niemieckiego twórcy sterowców. Jego córka została również matką chrzestną jednostki.

Początkowo prace nad budową lotniskowca przebiegały bez przeszkód. W chwili wybuchu drugiej wojny światowej był gotowy w ok. 90 procentach. Nie spodziewanie jednak budowę wstrzymano już w lipcu 1940 roku. Okręt przeholowano do Gdyni. Cumował tam do ataku Niemiec na Związek Radziecki w czerwcu 1941 roku, gdy w obawie przed sowieckim lotnictwem zmieniono mu miejsce pobytu na Szczecin. Do Gdyni wrócił pięć miesięcy później. Już jako *Zugvogel* służył tam za pływający magazyn do przechowywania zapasów drewna szlachetnego dla Kriegsmarine.

Rozczarowanie Hitlera

Rozwój działań wojennych na morzu, a szczególnie na Pacyfiku, udowadniał, jak

bardzo skuteczne mogą być lotniskowce. Także Niemcy to dostrzegali. Postanowili więc dokończyć budowę *Grafa Zeppelina*. W maju 1942 roku na okręcie znowu pojawili się stocznicy. Lotniskowiec ponownie też przebazowano do Kilonii. Wydawało się, że tym razem już nie stanie na przeszkodzie dokończeniu jego budowy.

A jednak. 30 stycznia 1943 roku Hitler, rozczarowany brakiem sukcesów dużych jednostek Kriegsmarine, podjął decyzję o wyłączeniu ich wszystkich ze służby. Dotyczyło to także *Grafa Zeppelina*. Stało się to 2 lutego. Okręt miał wrócić do Gdyni, ale ostatecznie zcumował w Szczecinie. Tam zastał go koniec wojny. Tuż przed wejściem wojsk radzieckich do miasta, 24 kwietnia 1945 roku o godz. 18, zalany wcześniej wodą *Graf Zeppelin* został wysadzony w powietrze.

W rosyjskiej służbie

Po oszacowaniu uszkodzeń Rosjanie postanowili przywrócić go do stanu używalności. I tak 19 sierpnia 1945 roku w Świnoujściu okręt włączono do floty radzieckiej jako jednostkę doświadczalną o mało romantycznej nazwie *PB-101*. Zgodnie z międzynarodowymi postanowieniami, Rosjanie powinni *Grafa Zeppelina* zatopić na dużej głębokości lub zezłomować zaraz po zakończeniu działań wojennych. Z niewiadomych powodów zrobili to jednak dopiero dwa lata później. 14 sierpnia 1947 roku *PB-101* wyprowadzono na poligon morski na północ od przylądka Rozewie. Przed zatopieniem Rosjanie zamierzali przeprowadzić na nim jeszcze testy z materiałami wybuchowymi.

Rozkaz - zatopić

Rankiem 16 sierpnia na okręcie zdetonowano kilkanaście ładunków różnej wielkości. Potem został zbombardowany przez lotnictwo. Do tego celu użyto 24 samoloty i ok. 100 bomb (w cel trafiło jednak tylko sześć!). Ponieważ następnego dnia, 17 sierpnia, lotniskowiec wciąż utrzymywał się na wodzie, a stan morza się pogarszał i okręt zaczął dryfować w kierunku płycizn, Rosjanie podjęli decyzję o „dobiciu” go torpedami. Dzieła dokonały dwa stalowe „węgorze” kalibru 533 mm, wystrzelone z trałowca *TK-503* i niszczyciela *Sławnyj*. W pół godziny później *Graf Zeppelin*, przechylając się na prawą burtę, dziobem w dół poszedł na dno.



Porównanie obrazu z sonaru z rysunkiem *Grafa Zeppelina* pokazuje wiele podobieństw pomiędzy niemieckim lotniskowcem, a znalezionym na dnie Bałtyku wrakiem.

ZSRR poinformował sojuszników o zatopieniu lotniskowca, ale nie ujawnił, w jakich okolicznościach do tego doszło. Wyniki badań z materiałami wybuchowymi były bowiem tajne. Atmosferę tajemniczości podgrzewał też fakt, że do dzisiaj nie wiadomo na pewno, co się z nim działo w okresie między przywróceniem mu pływalności w 1945 roku, a zatopieniem w 1947 roku. Powstały więc liczne, nieraz nawet bardzo fantastyczne wersje jego końca. Według jednej z nich, *Graf Zeppelin* miał np. zatonać niedaleko Lenina z rosyjskimi łupami wojennymi na pokładzie.

Prawda jest chyba jednak bardziej prozaiczna. Lotniskowiec niszczał zapewne przez dwa lata w Świnoujściu, a Rosjanie nie bardzo wiedzieli, co z nim zrobić, aż w końcu zdecydowali o jego zatopieniu. Teraz, już jako wrak, rozpocznie zapewne nowe, być może najbardziej udane życie - wielkiej atrakcji dla miłośników nurkowania.

Tomasz Falba

Zdjęcia i reprodukcje:
Waldemar Okrój



Rybki z ferajny

- bajka niekoniecznie dla dzieci...



„Czy to tak trudno zrozumieć? Widzisz coś, zabijasz, zjadasz. Proste!” – tak obowiązujące w oceanie zasady tłumaczy rekin Frankie swemu bratu Lenny’emu. „A może znajdę jakąś starą, chorą rybę i zaczekam...” – odpowiada Lenny, który ukrywa przed swą krwiożerczą rodziną, że jest... wegetarianinem. Czy to jeszcze bajka dla dzieci, czy raczej już dla dorosłych?

O ty, w ikrę kopany!

Powyższy dialog pochodzi z przebojowej animacji „Rybki z ferajny”. Ta rozgrywająca się w podwodnym świecie rafy koralowej historia była odpowiedzią studia Dreamworks na disneyowski hit „Gdzie jest Nemo”. Odkąd pod koniec lat 90. w animowanym świecie zagościła konkurencja, znacznie poprawiła się jakość kreskówek. Coraz rzadziej są one cklowymi bajkami z morałem dla najmłodszych, systematycznie ewoluując w stronę wielowątkowych historii, pełnych specyficznego - nierzadko czarnego - humoru oraz zapożyczeń z filmowej klasyki i parodii kultowych scen, zrozumiałych już tylko dla wyrobionej, dorosłej widowni.

Podwodna mafia

Takie też są „Rybki z ferajny” – opowieść o podwodnym mieście na rafie koralowej do złudzenia przypominającym nowojorski Times Square, z jego charakterystycznymi, obwieszonymi billboardami budynkami, ulicznymi korkami i żółtymi taksówkami włącznie. Mieszkańcy rafy tylko z pozoru wiodą wesołe i bezpieczne życie. W rzeczywistości, co rusz terroryzowani są przez mafię rekinów pod wodzą bezwzględnego Don Lino. Mafijny boss jest już jednak zmęczony kierowaniem podwodnym półświatkiem i planuje przekazanie władzy swym synom.

Ma jednak z tym duży problem. O ile bowiem starszy syn Frankie wykazuje talent do przestępczego fachu, to młodszy Lenny okazuje się sentymentalnym marzycielem i - co gorsza - wegetarianinem! Gdy na polecenie ojca Frankie daje Lenny’emu lekcję zabijania, niespodziewanie sam ginie, przygnieciony zrzuconą właśnie przez statek kotwicą. Obwiniający siebie za śmierć brata Lenny ucieka z domu. Tymczasem niedoszła ofiara rekinów - Oscar, niespodziewanie staje się bohaterem rafy, gdyż wszyscy sądzą, że to on sam zabił krwiożerczą bestię. Ogłoszony „pogromcą rekinów” Oscar zawsze marzył o takiej sławie, więc korzysta z niej



Robert De Niro użyczył Don Linowi głosu i... pieprzyka na prawym policzku.

i nie wyprowadza mieszkańców rafy z błędu. Ale sielanka nie może trwać długo. Don Lino poprzysięga zemstę zabójcy syna i wysłał do miasta grupę rekinów-zabójców...

Dorosły jak dziecko

Czy tak wygląda scenariusz filmu dla dzieci? Raczej nie, bo Dreamworks - w przeciwieństwie do ówczesnego hollywoodzkiego monopolisty Disneya - od początku postanowił swoje filmy animowane robić również dla dorosłych. I tym między innymi zdobył sympatię widzów, od debiutanckiej „Mrówki Z” począwszy, na kultowym już „Shreku” skończywszy. Po raz pierwszy bowiem okazało się, że na filmie animowanym dorosły nie musi być tylko dodatkiem do dziecka. Stał się równoprawnym widzkiem, który w tym samym filmie odnajduje zupełnie inne treści niż siedzące obok dzieci, a wszyscy przez cały seans równie dobrze się bawią. Dziś już nikt w kinie nie patrzy ze zdziwieniem na dorosłego kupującego dla siebie bilet na kreskówkę i nie pyta: „Ale wie pan, że to film animowany?” – czego osobiście do-

„Rybki z ferajny” – wydanie DVD

Reżyseria: Vicky Jensen, Bibo Bergeron, Rob Letterman

Obsada oryginalna: Will Smith - Oscar, Robert De Niro - Don Lino, Renée Zellweger - Angie, Doug E. Doug - Bernie, Ziggy Marley - Ernie, Martin Scorsese - Sykes, Angelina Jolie - Lola, Jack Black - Lenny

Obsada polska: Cezary Pazura - Oscar, Monika Olejnik - reporterka Kattie Current, Grzegorz Wasowski - Bernie, Sławomir Szczęśniak - Ernie, Michał Gadowski - Frankie, Mieczysław Morański - Sykes, Brygida Turowska - Lola, Joanna Trzepiecińska-Anderman - Angie, Jarosław Boberek - Lenny, Krzysztof Stelmaszyk - Don Lino

Czas trwania filmu: 86 minut

Format obrazu: 1.85:1 (anamorficzny 16:9)

Ścieżki dźwiękowe: Dolby Digital 5.1 – angielski, polski (dubbing), rosyjski

Napisy: polskie, angielskie, rosyjskie

Dodatki specjalne:

- ◆ Taniec Oscara krok po kroku – ty też możesz dołączyć do Oscara i jego ekipy
- ◆ Wzburzone fale – zabawne wpadki techniczne
- ◆ Nie przegap! – interaktywna podróż w głąbiny świata „Rybek z ferajny”
- ◆ Muzyka z filmu „Rybek z ferajny”
- ◆ DreamWorks dla dzieci – tak wygląda zabawa (ponad 20 wspaniałych gier i zabaw)

Cwany właściciel myjni wielorybów Sykes mówi, wygląda i porusza brwiami zupełnie jak Martin Scorsese.



Ryby mają głos

- Mamę zapuszkowali...
- Tkwisz w szambie po skrzela.
- O ty, w ikrę kopany!
- Wyrwiem chwasta bom są rasta. (meduzy rastafarianie po otrzymaniu zlecenia na Oscara)
- Przyjeżdż, chyba że chcesz aby poszła spać z rybkami. To taki żart branżowy... (telefon do Oscara po porwaniu przez rekiny jego ukochanej)
- Rozmowa Lenny'ego z Oscarem:
 - Gdyby tata wiedział, kazałby cię sprzątnąć.
 - A co on ojciec chrzestny, czy co?
 - Nooo...
- Od kiedy z ciebie taki kiler? (do Oscara granego w polskiej wersji przez Cezarego Pazurę)
- Jesteś splukany! Nawet na waciki cię nie stać! (również do Oscara/Pazury)
- - Okropna melodia! – rekin Lenny do brata nucącego motyw muzyczny ze „Szczęk”.
 - Zwariowałeś?! To prawie jak hymn! – stwierdza Frankie.
- Umierający Frankie do brata:
 - Tak mi zimno...
 - To dlatego, że jesteśmy zmienocieplni... – odpowiada Lenny.
- Urzekła mnie twoja historia, uciekaj! (Lenny do krewetki, którą ojciec kazał mu pożreć)
- Wieloryb pytany przez obsługę myjni, czy umyć również zęby:
 - Niech będzie. Jest okres godowy, może coś się trafi...
- Podwodna reporterka Kattie Current mówiąca głosem Moniki Olejnik:
 - Gdzie jest Belka ostatniego ratunku?
 - Będziesz naszym wybawcą, naszym Hausnerem?

(film jest z 2004 roku, gdyby dubbing robiono obecnie pewnie przywołano inne nazwiska).

świadczyłem w epoce „przedshrekowej” w gdańskim kinie „Neptun”...

Obecnie nawet lepiej będzie, jeśli najpierw sami obejrzymy taki film, aby



W filmie nie brakuje nawiązań do „Titanica”...

ocenić, czy jest on odpowiedni również dla naszych dzieci.

Gwiazdorska obsada

Podobny dylemat może towarzyszyć części rodziców przy „Rybkach z ferajny”, które z jednej strony urzekają dzieci feerią kolorów i bogactwem podwodnego świata, a z drugiej są zupełnie niezrozumiałe w warstwie licznych cytatów i zapożyczeń z klasyki kina gangsterskiego, której mali widzowie nie znają i raczej na razie znać nie powinni. Uważny widz dostrzeże tymczasem w „Rybkach...” na-

wiązania do „Ojca chrzestnego”, „Szczęk”, „Myjni samochodowej”, „Titanica” i wielu innych lub bardziej znanych filmów. Nie bez znaczenia jest tu również oryginalna obsada aktorska. Rzadko w jednej animowanej produkcji udaje się zgromadzić aż tyle pierwszoligowych gwiazd kina! Oscarowi głosu użył Will Smith, Lenny'emu – Jack Black, dwie główne role żeńskie przypadły w udziale Angeline Jolie – jako Loli i Renee Zellweger – Angie, a w jednego z rekinów wcielił się słynny porucznik Columbo – Peter Falk. Poza tym, po ponad 20 latach przyjaźni i dziewięciu wspólnie zrobionych filmach,



W „Rybkach...” dostrzeżemy nawiązania do m.in. „Ojca chrzestnego”. Robert De Niro użyczył głosu postaci Don Lino, tworząc przy okazji udaną autoparodię własnej kreacji Don Corleone z drugiej części „Ojca chrzestnego”.



po raz pierwszy mieli okazję „zagrać” razem Robert De Niro i reżyser Martin Scorsese. Pierwszy z nich użyczył głosu postaci Don Lino (tworząc przy okazji udaną autoparodię własnej kreacji Don Corleone z drugiej części „Ojca chrzestnego”), drugi jest cwany właścicielem myjni wielorybów Sykesem. Obydwie animowane postaci korzystają nie tylko z głosów De Niro i Scorsese, ale również zostały wyposażone w cechy charakterystyczne dla swych odtwórców. Don Lino ma na prawym policzku identyczny pieprzyk jak Robert De Niro, a Sykesowi doprawiono charakterystyczne dla Martina Scorsese grube brwi. Również mimika ich twarzy przypomina pewne maniere i grymasy specyficzne dla obu panów.

Chociaż „Rybki z ferajny” miały swoją premierę kinową dwa lata temu, a od ponad roku dostępne są na DVD, film nic nie stracił ze swej świeżości. Za każdym

razem, gdy się go ogląda, można odkryć coś nowego, śmiesznego, czego wcześniej nie dostrzeżliśmy. A potem radośnie krzycząc, jak jeden z bohaterów: „O ty, w ikrę kopany!”, dajemy kolejnego „replaya” i tak aż znudzenia, które – ostrzegam – może w ogóle się nie pojawić.

**Tomasz Konopacki
Zdjęcia i kadry: Universal Pictures**

Rybia obsada

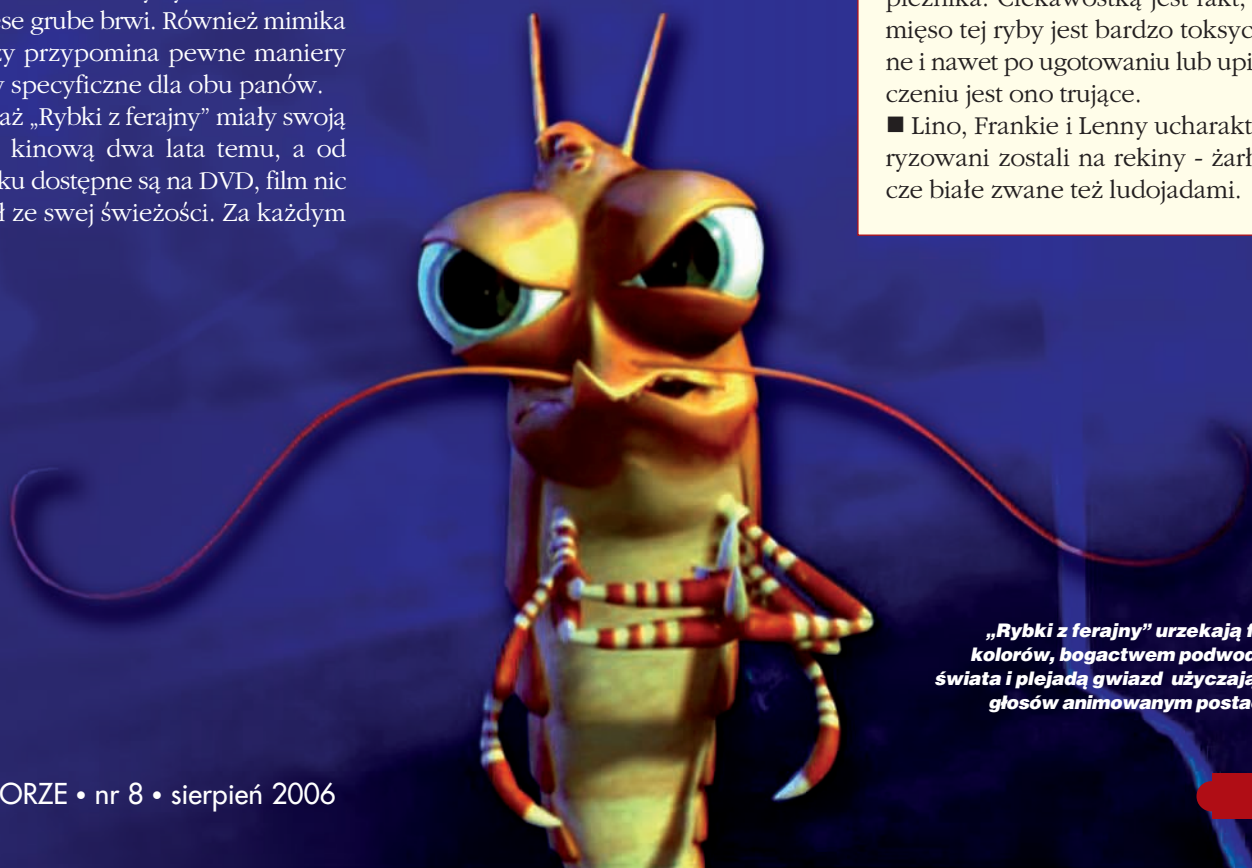
■ Pierwowzorem filmowego Oscara jest wargatek sanitarnik, którego ubarwienie to pasy błękitu, czerni i żółci. Wargatek wyjada pasożyty ze skóry, skrzeli, a także z wnętrza jamy gębowej ryb. Z jego „usług” chętnie korzystają nawet największe drapieżniki morskie. Idealnie pasuje więc do postaci filmowego Oscara, ponieważ w myjni dla wielorybów zajmuje się właśnie taką pracą.

■ Angie jest przedstawicielką skalarów, elegancką rybą o długiej, powłóczystej płetwie, która w filmie wyobraża włosy bohaterki.

■ Lola z kolei to klasyczna skrzydlica - piękna, efektowna ryba, przypominająca wyglądem motyla. Porusza się z wielką gracją, a jej białoczerwone cętki dekoracyjne przyciągają uwagę. Ubarwienie tej ryby pełni jednak funkcję ostrzegawczą. Skrzydlica posiada bowiem rozłożyste płetwy grzbietowe zaopatrzone w kolce, na których końcu znajdują się ampulki z jadem. Taka piękna ryba płynie powoli i nie chce się wierzyć, że może szybko zaatakować. Cały ten opis idealnie pasuje do filmowej fomme fatale - Loli.

■ Sykes to kolcobrzuch, który w momencie podenerwowania rozdyma się, odstraszać w ten sposób drapieżnika. Ciekawostką jest fakt, iż mięso tej ryby jest bardzo toksyczne i nawet po ugotowaniu lub upieczeniu jest ono trujące.

■ Lino, Frankie i Lenny ucharakteryzowani zostali na rekiny - żarłaczce białe zwane też ludojadami.



„Rybki z ferajny” urzekają feerią kolorów, bogactwem podwodnego świata i plejadą gwiazd użyczających głosów animowanym postaciom.



PREMIERA

**Czysta nauka:
Atlantyda**

Zapraszamy na poszukiwania Atlantydy, zaginionego miasta starożytności. Jak głosi legenda, miasto zalały fale ogromnej powodzi. W programie spotkanie z czterema osobami, które próbują udowodnić, że to miasto istniało naprawdę.

Emisja

Piątek, 25 sierpnia, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 27 sierpnia, godz. 17.00

Piątek, 1 września, godz. 14.00

**Duchy
Bałtyku**



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

Pon., 4 września, godz. 22.00

Pon., 11 września, godz. 10.00, 15.00

Piątek, 15 września, godz. 20.00

**Łowcy mórz:
Angielska flota na Pacyfiku**



W kryształowych wodach Morza Południowochińskiego kryją się wraki dwóch ogromnych okrętów wojennych: *HMS Prince of Wales* i *HMS Repulse*. Poznajmy historię tych pancerników.

Emisja

Sobota, 26 sierpnia, godz. 19.00

Pon., 28 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Niedziela, 3 września, godz. 15.00

**Wielkie konstrukcje:
USS Ronald Reagan**



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

Emisja

Środa, 23 sierpnia, godz. 22.00, 01.00

Środa, 30 sierpnia, godz. 10.00, 15.00

**Przechrzyć śmierć:
W szczękach rekina**

Fotograf Tony White został ugryziony przez rekina podczas fotografowania olbrzymich ławic sardynek u wschodnich wybrzeży RPA. Tony powraca w to samo miejsce, z nadzieją, że uda mu się wyleczyć psychologiczne rany.

Emisja

Czwartek, 24 sierpnia, godz. 11.00

**Łowcy mórz:
Królowa Nassau**

HMCS Canada był symbolem dążeń Kanady do uzyskania niepodległości. Po tem statek został sprzedany i zmieniono mu nazwę na *Królowa Nassau*. Zatonął podczas rejsu do Tampa na Florydzie w 1926 roku.

Emisja

Pon., 21 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Niedziela, 27 sierpnia, godz. 15.00

**Przechrzyć śmierć:
Piekło na oceanie**

W 2002 roku na kontenerowcu u wybrzeży RPA wybuchł groźny pożar. Załoga została uratowana. Morze wyrzuciło statek na brzeg rezerwatu przyrody na wyspie St Lucia. Paliwo i chemikalia mogły zniszczyć unikatowy ekosystem wyspy.

Emisja

Środa, 23 sierpnia, godz. 11.00

Duchy *Titanica*



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

Piątek, 25 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Przechytrzyć śmierć: Akcja ratunkowa



Kiedy na morzu dochodzi do tragicznego wypadku lub u wybrzeży ma miejsce groźna katastrofa, do akcji wkraczają ekipy ratunkowe. Zapraszamy na spotkanie z tymi bohaterскими ratownikami, których poznamy podczas codziennej pracy.

Emisja

Piątek, 25 sierpnia, godz. 11.00

Tuż przed tragedią: Eksplozja na Morzu Północnym

Platforma wiertnicza *Piper Alpha* wydobywała 120 tysięcy baryłek ropy dziennie. Błąd podczas rutynowej konserwacji doprowadził do wycieku gazu, który przerodził się w pożar. W wyniku eksplozji śmierć poniosło 167 osób.

Emisja

Sobota, 26 sierpnia, godz. 15.00

Pon., 28 sierpnia, godz. 23.00

Rozbiórki: Stocznia

Specjalistyczna ekipa saperów i inżynierów musi w ciągu pięciu dni rozmontować trzy olbrzymie stalowe dźwigi o wadze 1000 ton w Liverpoolu, w północno-zachodniej Anglii. Silne wiatry i coraz to nowe problemy utrudniają pracę.

Emisja

Pon., 28 sierpnia, godz. 18.30, 01.30

Wtorek, 29 sierpnia, godz. 08.30

PREMIERA

Czysta nauka: Morskie głębiny



Zapraszamy na wyprawę do najmniej poznanych i najdzikszych regionów Ziemi. Zapraszamy na spacer po morskim dnie, gdzie zobaczymy najprzedziwniejsze krajobrazy na naszej planecie.

Emisja

Sobota, 26 sierpnia, godz. 21.00

Piątek, 1 września, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 3 września, godz. 17.00

Czw., 8 września, godz. 09.00, 14.00

PREMIERA

Łowcy mórz: *Rusalka* - zaginiony pancernik cara

Rusalka, jeden z najsłynniejszych okrętów wojennych rosyjskich carów, spoczywa na dnie Morza Bałtyckiego już od prawie stu lat. Historię tego niezwykłego pancernika przedstawią eksperci z Muzeum Morskiego w Estonii.

Emisja

Pon., 28 sierpnia, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 2 września, godz. 19.00

Wtorek, 4 września, godz. 09.00, 14.00

Niedziela, 10 września, godz. 15.00

Superplatforma

W Zatoce Meksykańskiej trwa transport największej na świecie platformy wiertniczej, która ma trafić na swoje miejsce przed sezonem huraganów. Na Atlantyku platforma stanie na trasie lodowców. Czy technika pokona siły natury?

Emisja

Sobota, 26 sierpnia, godz. 13.00

Niedziela, 10 września, godz. 01.00

Środa, 20 września, godz. 22.00, 01.00

Supertóńdz



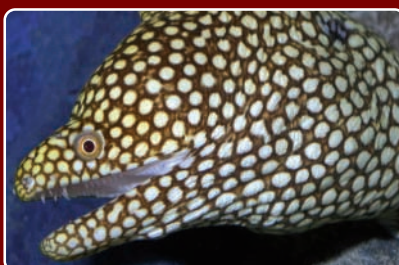
USS Texas to okręt podwodny najnowszej generacji. W programie kulisy powstawania tej i innych supernowoczesnych łodzi podwodnych, spotkanie z załogami statków oraz interesujące animacje komputerowe.

Emisja

Sobota, 26 sierpnia, godz. 14.00

Niedziela, 17 września, godz. 01.00

Oceany za szkłem



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

Emisja

Niedziela, 27 sierpnia, godz. 12.00

Kraksy pod lupą: Grecki prom



Wstrząsające kulisy katastrofy greckiego promu *Express Samina*. W wyniku ludzkich zaniedbań i błędów śmierć poniosło 80 pasażerów.

Emisja

Wtorek, 29 sierpnia, godz. 20.00

Sobota, 16 września, godz. 23.00

Tuż przed tragedią: Katastrofa promu z Zeebrugge



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

Wtorek, 29 sierpnia, godz. 22.00, 01.00

Niedziela, 3 września, godz. 19.00

Wtorek, 5 września, godz. 10.00, 15.00

Wielkie konstrukcje: Oaza luksusu



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

Piątek, 1 września, godz. 12.00, 18.00

Powrót na *Titanica*



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

Niedziela, 3 września, godz. 14.00

Pon., 18 września, godz. 10.00, 15.00

Diabły z głębin



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

Emisja

Czw., 31 sierpnia, godz. 09.00, 14.00

Zatopiony sekret Hitlera



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

Sobota, 2 września, godz. 18.00

Poniedziałek, 18 września, godz. 22.00

Urodzeni mordercy: Podwodni oszuści

Ryby z rodziny skorpenowatych potrafią wspaniale wtopić się w tło. Groźna szkaradnica wyglądem przypomina głaz lub skałę. W królestwie oceanów żyją drapieżniki, które opracowały wyrafinowane sposoby zabijania swoich ofiar.

Emisja

Poniedziałek, 4 września, godz. 17.00

Czw., 14 września, godz. 21.00, 00.00

PREMIERA

Łowcy mórz: Śmierć w cieśninie Dardanele

Na dnie cieśniny Dardanele, w pobliżu wybrzeża Gelibolu, spoczywają dwa okręty *HMS Goliath* i *HMS Triumph*, zatopione podczas kampanii dardaneelskiej. Łowcy mórz badają historię obu wraków.

Emisja

Pon., 4 września, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 9 września, godz. 19.00

Pon., 11 września, godz. 09.00, 14.00

Niedziela, 17 września, godz. 15.00

Wielkie konstrukcje: Na morzu

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

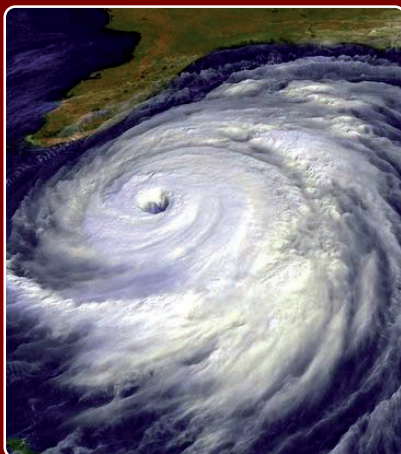
Emisja

Wtorek, 5 września, godz. 12.00

Środa, 6 września, godz. 18.00

PREMIERA

Groźne żywioły: Tsunami



Tsunami to gigantyczne fale, mogące przemieszczać się przez cały ocean, kumulując swą niszczycielską siłę tysiące kilometrów od źródła powstania. Czy fala o niespotykanej wysokości i sile może nam wkrótce zagrozić?

Emisja

Piątek, 8 września, godz. 22.00, 01.00

Środa, 12 września, godz. 22.00, 01.00

Piątek, 15 września, godz. 10.00, 15.00

Niedziela, 17 września, godz. 18.00

Wtorek, 19 września, godz. 10.00, 15.00

Wielkie konstrukcje: Największe platformy wiertnicze



Kulisy jednego z najtrudniejszych i najniebezpieczniejszych zawodów. Spotkamy się z pracownikami ogromnej platformy wiertniczej na niebezpiecznych, otwartych wodach Morza Północnego.

Emisja

Sobota, 9 września, godz. 13.00

Wielkie konstrukcje: Najruchliwszy z portów świata

Jedna czwarta światowych kontenerów i połowa globalnej produkcji ropy naftowej przechodzi przez ten, położony na jednym z najruchliwszych wodnych torów, port. Teraz wyobraźmy sobie, gdyby coś w nim źle zafunkcjonowało...

Emisja

Środa, 6 września, godz. 22.00, 01.00

Środa, 13 września, godz. 10.00, 15.00

Urodzeni mordercy: Rekin



Wyprawa w morskie głębiny na spotkanie z najgroźniejszymi drapieżnikami mórz i oceanów. Poznajemy tajemnicę budzących postrach szczęk rekina oraz jego zachowanie i zwyczaje podczas polowania.

Emisja

Piątek, 8 września, godz. 17.00

Grobowce żółwi zielonych



Niezwykła opowieść o koralowym raju Sipidan, odwiedzanym co roku przez żółwie zielone i inne morskie zwierzęta. Niektóre z nich przybywają tu, by umrzeć.

Emisja

Sobota, 9 września, godz. 10.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 1



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

Emisja

Niedziela, 10 września, godz. 14.00

Środa, 13 września, godz. 20.00

Hood i Bismarck
- morska bitwa, część 2

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

Emisja

Czwartek, 14 września, godz. 20.00
Niedziela, 17 września, godz. 14.00

PREMIERA

Łowcy móż:
Okręt z lodu

W 1942 roku Geoffrey N. Pyke zaproponował budowę ogromnego lotniskowca z materiału będącego połączeniem masy włóknistej i lodu. Łowcy móż badają pozostałości po tej sekretnej konstrukcji z okresu II wojny światowej.

Emisja

Pon., 18 września, godz. 21.00, 00.00

Najwspanialsze ławice

Wielka ławica sardynek okrążyła Przylądek Dobrej Nadziei. Podróż nie należy do bezpiecznych. Po drodze roi się od wygłodzonych rekinów, delfinów i sieci rybackich.

Emisja

Środa, 20 września, godz. 08.00, 19.00

Łowcy móż:
U-215 i Alexander Macomb

W dziewiczym rejsie wojskowy koń pociągowy *Alexander Macomb* został storpedowany i zatopiony przez niemiecką U-boat w pobliżu Bostonu. Łowcy móż nurkują w poszukiwaniu sprzętu wojskowego transportowanego na pokładzie tego okrętu.

Emisja

Sobota, 16 września, godz. 19.00
Pon., 18 września, godz. 09.00, 14.00

Wielkie konstrukcje:
Superporty



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

Emisja

Wtorek, 19 września, godz. 12.00

Wielkie konstrukcje:
Statek olbrzym



Po morzach i oceanach świata pływa jednocześnie prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład *OOCL Atlanta*, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

Środa, 20 września, godz. 21.00, 00.00

PREMIERA

Tuż przed tragedią:
Kursk



Rosyjski okręt podwodny *Kursk* poszedł na dno w wyniku dwóch wybuchów na pokładzie. Jaka była przyczyna katastrofy? Istnieje kilka teorii na ten temat m.in. sabotaż, przyjacielski ogień i kolizja z amerykańskim okrętem podwodnym.

Emisja

Niedziela, 17 września, godz. 21.00
Wtorek, 19 września, godz. 21.00, 00.00



Zdjęcia: National Geographic Channel
Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.



Shipmanagement and Transport Gdynia Ltd. Sp. z o.o.

SIEDZIBA W SOPOCIE

Sopot, ul. Parkowa 46
Tel. (58) 520 72 72
Fax (58) 520 72 73

www.smtgdynia.pl

PRZEDSTAWICIELSTWO W SZCZECINIE

Szczecin, Pl. Rodła 8
Tel./Fax: (91) 359 43 94
Biurowiec "PAZIM" pok. 1910 (19 piętro)
e-mail: crewing@smtgdynia.pl



Zatrudniamy

marynarzy
na dużych masowcach
i drobnicowcach:
kapitanów, starszych oficerów
i oficerów wachtowych,
starszych mechaników,
drugich mechaników
i mechaników wachtowych, bosmanów
i marynarzy
(mile widziane umiejętności obsługi
dźwigów suwnicowych i żurawi
bramowych) oraz
motorzystów, fiterów,
kucharzy, stewardów.

Oferujemy:

atrakcyjne warunki kontraktów
i wynagrodzenia.

Oczekujemy:

praktyki morskiej i dokumentów
kwalifikacyjnych
Zainteresowanych prosimy
o kontakt osobisty lub telefoniczny
w siedzibie w Sopocie
codziennie w godz. 9.00-17.00
oraz w przedstawicielstwie
w Szczecinie
codziennie w godz. 10.00-14.00

codziennie w godz. 10.00-14.00
w Szczecinie
oraz w przedstawicielstwie
codziennie w godz. 9.00-17.00
w Sopocie
o kontakt osobisty lub telefoniczny
zainteresowanych prosimy
kwalifikacyjnych
biografii zawodowej i fotografii

Oczekujemy:

Jak uruchomić płyte

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



REMONTOWA

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



statki
jednostki offshore
konstrukcje stalowe
projektowanie
budowa
remonty
przebudowy

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

