

Premiera nowego opowiadania **Andrzeja Perepeczki**

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 6 (18) czerwiec 2007
NR INDEKSU 211214

Znany dyrygent i jego orkiestra
zagrali w Gdańsku „Sto lat!” jubilatce,
która z każdym dniem jest... coraz młodsza!



Nakład 4000 egz.

STOCZNIA JAK Z NUT

Czerwiec pełen atrakcji



Wielki „pasażer” w Gdyni



Dzień Otwarty na promie



Centaur II już na służbie



Wielkie żaglowce
płyną do Szczecina

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

ISSN 1895-4812





100 największych firm polskiej gospodarki morskiej

- stocznie
- porty i terminale
- armatorzy
- przedsiębiorstwa żeglugowe
- kooperanci i dostawcy przemysłu okrętowego

Ranking miesięcznika „Nasze Morze”
przygotowany we współpracy
z Instytutem Badań nad Gospodarką Rynekową.

Publikacja już we wrześniu 2007
razem z miesięcznikiem „Nasze MORZE”
– na Baltexpo 2007 i w salonach prasowych!



www.naszemorze.com.pl



Nr 6 (18) Rok II
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

Publicysta:

Piotr B. Stareńczak
tel. (58) 307 22 45
piotr.starenczak@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, Tomasz Konopacki,
Krzysztof Kubiak, Waldemar Okrój,
Przemysław Miller, Ewa Opiela,
Dorota Rembiszewska,
Hubert Biermdgarski,
Jerzy Szymoniewski,
Adam Woźniczka.

Druk:

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

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



Inwestor? Na zdrowie!

Wielokrotnie już w tym miejscu pisałem o problemach polskich zrenacjonalizowanych stoczni produkcyjnych. Coraz bardziej realna groźba zwrotu pomocy publicznej, artykułowana przez unijną komisarz Nellie Kroes, idące w setki milionów złotych straty i wzrastające zadłużenie, odwołująca się prywatyzacja to temat samograj – w kontekście opóźniającego się dokapitalizowania Stoczni Gdynia - wciąż aktualny (zob. str. 10 i 11). Czy jednak po podniesieniu kapitału i spłacie długów stocznia ta będzie miała szczęście do inwestora – czas pokaże.

Wielokrotnie pisałem też o fenomenie jedynej dużej prywatnej stoczni w Polsce, która na przekór skupionym wyłącznie na problemach polskich stoczni massmediom, z upodobaniem lansującym negatywny obraz całego przemysłu stoczniowego w Polsce, z powodzeniem wygrywa w globalnej konkurencji z najsilniejszymi graczami.

Jubileusz 55-lecia Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A., którego kulminacja przypadła w czerwcu był bez wątpienia dla polskiej gospodarki morskiej jednym z najważniejszych wydarzeń tego roku (czyt. w dziale Budownictwo Okrętowe na str. 1-7).

Fenomen stoczni, która niegdyś była bazą remontową tzw. bloku wschodniego, a dziś jest firmą, która na przestrzeni ostatnich 18 lat potrafiła w pełni wykorzystać szansę stworzoną przez wolny rynek, wart jest studiowania. Trzeba go studiować wciąż i za każdym razem od nowa. Im dłużej się mu jednak przyglądam, tym bardziej dochodzę do przekonania, że przypadek Remontowej jest nie do powtórzenia. Nie da się go po prostu użyć jak jakiegoś wzorca à Sèvres i zastosować gdzie indziej. Każda stocznia i w ogóle każda firma w Polsce ma swoją niepowtarzalną historię i sama musi znaleźć swoje miejsce na rynku, znaleźć własną drogę do sukcesu.

Musi to być jednak droga oparta na rachunku ekonomicznym i na zdrowej gospodarce. To właśnie dzięki temu w tegorocznych rankingach gospodarczych Grupa Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. jest najwyżej notowanym podmiotem działającym w sektorze gospodarki morskiej. Trzeba pamiętać, że Remontowa S.A. to nie tylko stocznia, ale także spółka – matka dla ponad 20 innych firm. Niektóre z nich były zupełnie nowe, ale kilka – jeszcze zanim zostały kupione przez dobrze prosperującą stocznice - mimo znanej marki balansowało na krawędzi bankructwa. Dopiero wejście silnego inwestora, który miał jasną strategię – zapewniło im zastrzyk kapitału i zapoczątkowało wzrost. Efekt? Już dziś wiele spółek Grupy Remontowa jest liderami w swoich branżach, świadcząc nie tylko usługi na rzecz spółki – matki, ale także na rynek lądowy, coraz więcej eksportując – również na rynek unijny.



Oto tylko jeden, ale za to dobitny przykład. Dziś Remontowa S.A. ma 90 proc. pakiet akcji Stoczni Północnej S.A. Jeszcze nie tak dawno stocznia ta produkowała głównie kadłuby i jednostki rybackie, borykając się z problemami. Dziś buduje ultranowoczesne prototypy i pierwsze serie równie nowoczesnych jednostek, zakontraktowane i zleczone jej przez spółkę – matkę. Wjeżdżając na gdańską wyspę Ostrów wystarczy spojrzeć na pochylnie, nabrzeża i place Północnej, żeby zobaczyć nawet 10 statków różnych typów znajdujących się w różnych fazach budowy. W tym roku Stocznia Północna przekaze ich armatorom 14. Jej przychody ogółem za rok 2006 wyniosły 146 mln zł, stocznia zanotowała też zysk. Za I półrocze 2007 – osiągnęła blisko 90 mln zł przychodów, a managerowie stoczni zapowiadają, że ten rok zamknie ona przychodem o 40 proc. większym niż w 2006. Ile innych – porównywalnych wielkością stoczni w Polsce może pokazać takie wyniki? Silny inwestor, właściwa forma własności i prawdziwy nadzór właścicielski (nie mówiąc o dobrym zarządzaniu i poświęceniu stoczniowców) pozwoliły osiągnąć efekt synergii i pomogły Północnej skorzystać z kapitalnej obecnie światowej koniunktury na budowę nowych statków.

Nic więc dziwnego, że główny laur przyznawany każdego roku przez Krajową Izbę Gospodarki Morskiej – „Bursztynowa Kaczka” w tym roku przypadnie właśnie Stoczni Północnej S.A. To wiadomość jeszcze nieoficjalna, ale już pewna (oficjalnie nagroda zostanie wręczona podczas „Wspólnej Kaczki”, czyli tradycyjnego spotkania biznesu morskiego w listopadzie). My jednak już teraz - gratulujemy!

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Investor? Na zdrowie!..... Str. **3**

OPINIE

Listy Czytelników, nadesłane do redakcji „Naszego MORZA”

..... Str. **6**

WYDARZENIA

Terminal pracujePierwszego czerwca 2007 roku DCT Gdańsk, nowy głębokowodny terminal kontenerowy, rozpoczął działalność operacyjną. Str. **7****Nagonka na Stocznie Gdańsk?**Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego bada pierwszy, po rozdzieleniu od Stoczni Gdynia S.A., kontrakt Stoczni Gdańsk SA. Str. **8****Niepokojąco gorący czerwiec**Bruksela podtrzymuje sztywne stanowisko w sprawie polskich stoczni – czerwiec to ostatni miesiąc na zmniejszenie mocy produkcyjnych oraz pozyskanie inwestorów. Str. **10****Spokojnie, to tylko ćwiczenia**W największych w tym roku manewrach wojskowych na Morzu Bałtyckim udział wzięło ponad 80 okrętów, 70 śmigłowców i kilka tysięcy żołnierzy z 17 krajów należących do NATO. Str. **12****Hubem być...**Przedstawiciele portów i terminali, międzynarodowych armatorów oraz naukowców zgromadziło VII Międzynarodowe Forum Gospodarcze w Gdyni. Str. **14****Skandynawska otwartość**Cztery tysiące osób zwiedziło prom *Stena Baltica* podczas czerwcowego Dnia Otwartego, zorganizowanego w Gdyni. Str. **16****Dzień rekordzistów**Trzy statki pasażerskie - *Navigator of the Seas*, *Star Princess* i *Hanzeatic* - jednocześnie odwiedziły port w Gdyni. Str. **19****Zatrudnianie i zwalnianie**Państwowa Inspekcja Pracy i Najwyższa Izba Kontroli zainteresowały się sytuacją w Urzędzie Morskim w Słupsku. Str. **22**

O TYM SIĘ MÓWI

Cień HeweliszW Ministerstwie Gospodarki Morskiej przygotowany jest projekt ustawy, która ma powołać do życia sądy morskie. Oznacza to likwidację izb morskich. Str. **24****Nowa Gwinea zamiast Elbląga?**Kuter raketowy *ORP Władysławowo* najprawdopodobniej nie stanie się eksponatem muzealnym. Str. **27**

THE TALL SHIPS' RACES

Impreza na 101Trwają ostatnie przygotowania do szczecińskiego finału The Tall Ships' Races - najbardziej prestiżowego zlotu żaglowców na świecie. Str. **28****Dziedzictwo Macaja**Załogi ponad 100 żaglowców z całego świata pokażą w Szczecinie, że wychowanie pod żaglami jest najlepszą szkołą życia. Str. **31**

MORZE FIRM

Mostem, mości panowieDzięki nowemu wiaduktowi, który powstanie nad Martwą Wisłą, wzrośnie konkurencyjność gdańskiego portu. Str. **34**

MORZE - ŚWIAT

DrogowskazDziennikarz „Naszego MORZA” obserwował w Bremie Europejską Konferencję dotyczącą przyszłej polityki morskiej UE. Str. **38**

TEMAT MORZA

Feta w RotterdamieKalendarium morskich imprez, które w najbliższych miesiącach odbędą się na całym świecie. Str. **40**

LUDZIE MORZA

Przystań artysty

Zapraszamy do stworzonego przez Waldemara Rudzieckiego gdyńskiego Muzeum Współczesnego Pomorskiego Rękodziela Marynistycznego. Str. **44**

**Mistrzowie wojennych uciezek**

Przypominamy ciekawe, ale nieco zapomniane epizody z historii Polskiej Marynarki Wojennej. Str. **66**

MORZE TAJEMNIC

Wolin, Wolin, Trelleborg

Jesienią tego roku Unity Line wprowadzi do eksploatacji nowy prom. Będzie nosił nazwę *Wolin*. Str. **8**

WYDARZENIA

Centaur dużo może

Holownik *Centaur II* jeszcze przed uroczystym wcieleniem do służby wykonał ponad 20 prac holowniczych. Str. **10**

Samochodowiec mniejszy

W suchym doku SD II Stoczni Gdynia SA 3 czerwca zwodowano piątą już samochodowiec typu 8245. Str. **13**

„Nowa” w dryfie

Stocznia Szczecińska Nowa produkuje coraz mniej i coraz wolniej. Str. **14**

MORZE OPOWIADAŃ

Rocket Bonus

Premiera najnowszego opowiadania Andrzeja Perepeczki, napisanego specjalnie dla Czytelników „Naszego MORZA”. Str. **48**

POCZTÓWKA Z MORZA

Pod ostrzałem

Podczas ostatniej wojny w skład walczącej na Zachodzie Polskiej Marynarki Wojennej wchodziły także okręty podwodne. Str. **53**

ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej

Przypominamy ważniejsze czerwcowe daty wydarzeń związanych z morzem. Str. **60**

OBRAZY MORZA

Wariacje na temat

Większość spośród nadmorskich pejzaży autorstwa Stefana Filipkiewicza powstała w Rozewiu, Jastrzębiej Górze i Helu. Str. **62**

MORZE W FILMIE

By inny mogli żyć

Wydany właśnie na DVD „Patrol” jest pierwszym obrazem w całości poświęconym morskim ratownikom z amerykańskiej Straży Przybrzeżnej. Str. **70**

MORZE W TV

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

**Dodatek branżowy o stoczniach i statkach**

WYDARZENIA

Urodziny Perelki

23 czerwca 2007 r. z ust gości zaproszonych na uroczystość 55-lecia Gdańskiej Stoczni Remontowej im. J. Piłsudskiego S.A. padły pod adresem jubilatki niezliczone komplementy. Str. **2**

PROMOCJA

O stoczniach i stoczniołwach

W Sali Wielkiej Wety Ratusza Głównego Miasta Gdańska odbyła się międzynarodowa konferencja „Wzrost zdolności adaptacyjnych pracowników i firm branży okrętowej”. Str. **16**

WYDARZENIA

W czerwcu w stoczniach

W Stoczni Północnej w Gdańsku zwodowano czwarty już wielozadaniowy statek typu AHTS. W Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” ochrzczono przybrzeżny patrolowiec dla norweskiej Straży Wybrzeża. Str. **18**

PRENUMERATA

Jak zamówić „Nasze MORZE” z dostawą prosto do domu? Str. **19**

Na okładce:

55-lecie Gdańskiej Stoczni Remontowa SA. Na zdjęciu prezes stoczni Piotr Soyka i dyrektor Adam Sztaba.
Fot. Piotr B. Stareńczak

Szanowny Panie Redaktorze,

Piszę te słowa na gorąco, po lekturze kwietniowego wydania miesięcznika „*Nasze MORZE*”. Chcę Panu i Redakcji podziękować za wspomnieniowy artykuł poświęcony *ORP Kaszub*. Jestem mianowicie głównym projektantem tego okrętu, któremu poświęciłem wiele lat życia i wiele bezsennych nocy. Jest to okręt całkowicie, wbrew temu, co niektórzy mówili i pisali, zaprojektowany w Polsce.

Zaczytnałem projekt od gołej kalki i poprzez ciągle piętrzące się obiektywne kłopoty w projektowaniu, a następnie w budowie, udało się w końcu podnieść na okręcie banderę Marynarki Wo-

jennej. Okręt rodził się w bólach, a ból chyba uszlachetnia, bo przez następne 20 lat eksploatacji okręt ciężko pracował i dobrze przysłużył się Polskiej Marynarce Wojennej.

Za wkład w powstanie tego okrętu zostałem z inicjatywy ówczesnego Dowództwa Marynarki Wojennej odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz uhonorowany przez admirała Romualda Wągę kordzikiem oficerskim.

Z morzem i z przemysłem okrętowym byłem związany poprzez pracę w CBKO-2, CTO i Stoczni Północnej.

Na emeryturę, po 47 latach pracy, odszedłem w 2004 roku z CTO, gdzie byłem przez ostatnie dziewięć lat kierownikiem Zakładu Badawczo-Rozwojowego.

Pozdrawiam Pana Redaktora i cały zespół Redakcji.

Wojciech Wszędybył



www.PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ



PortalMorski.pl

DZIAŁ PRACA NA MORZU

ponad 500 ofert pracy na morzu
każdego miesiąca

100 agencji załogowych
forum wymiany opinii

DZIAŁ PRACA NA LĄDZIE

oferty pracy w sektorze
gospodarki morskiej
w kraju i Europie

The screenshot shows the website interface with a sidebar on the left containing navigation links like 'Morze Pracy' and 'www.baltic.pl'. The main content area displays a list of job offers under the heading 'Tylko Najlepsze Załogi'. The offers include details such as the date, company name, and job title. For example, one offer is for 'CE na holownik' dated 23.3.2017. The website also features a search bar and various menu options like 'STRONA GŁÓWNA', 'OFERTY PRACY', and 'SZUKAJ WYKONAWCĘ'.

Największa inwestycja
w polskim porcie realizowana
jest zgodnie z planem

Terminal pracuje

Pierwszy pociąg,
pierwszy statek,
pierwszy armator.

Pierwszego czerwca 2007 roku
DCT Gdańsk, nowy głębokowodny
terminal kontenerowy, rozpoczął
działalność operacyjną.

30 maja PCC Rail SA, jeden z największych polskich prywatnych przewoźników kolejowych, przewiózł pierwszy ładunek do DCT Gdańsk – nowego polskiego terminalu kontenerowego. Pociąg dostarczył 53 kontenery Hapag Lloyd. 1 czerwca 2007 roku załadowano je na należącą do Team Lines jednostkę *Göta-land*, inaugurując tym samym działalność operacyjną terminalu.

Aby uczcić to wydarzenie, w terminalu gościli prezes Zarządu Portu Morskiego

Gdańsk Stanisław Cora, wiceprezydent Gdańska Marcin Szpak, przedstawiciele służb celnych i Straży Granicznej. Powitali ich członkowie kadry kierowniczej DCT Gdańsk, CEO Colin Chanter oraz dyrektor generalny Fred Kamperman.

– Mijają prawie dwa lata od chwili, kiedy wyznaczaliśmy 1 czerwca 2007 roku jako początek działalności terminalu DCT Gdańsk i wielką nagrodą jest zobaczyć, jak pierwszy statek przybija do brzegu w terminie - mówił Colin Chanter, CEO DCT Gdańsk. - Każdy związany z tym projektem powinien czuć się dumny. Cieszy nas, że to właśnie Team Lines i Hapag-Lloyd, dwie wiodące w branży kontenerowej firmy, czynią ten dzień tak pamiętnym. Jesteśmy pewni, że wkrótce dołączą do nich inne duże firmy, kiedy uświadomią sobie niezwykły potencjał, którym dysponujemy w Gdańsku.

6 czerwca do DCT Gdańsk przybył *Cape Fulmar*, statek feederowy o ładowności 1400 TEU. Wylądował 27 kontenerów 20-stopowych oraz sześć 40-stopowych, załadował dwa 40-stopowe. Tym samym CMA CGM, jeden z trzech największych światowych przewoźników oceanicznych, stał się pierwszym dużym

Należąca do Team Lines jednostka Göta-land była pierwszą obsługaną w gdańskim terminalu głębokowodnym. Zabrała na pokład 53 kontenery Hapag-Lloyd'a, czyli 55 TEU.

O terminalu

DCT Gdańsk ma dwie suwnice ship-to-shore (STS) typu post-Panamax oraz trzy placowe na kołach (RTG). Jest połączony z infrastrukturą drogową i kolejową Polski. Do września 2007 roku terminal operować będzie trzema suwnicami STS i pięcioma RTG, które wraz z odpowiednim zapleczem placowym i dodatkowym sprzętem operującym zapewnią roczną zdolność przeładunkową na poziomie 500 000 TEU.

dalekomorskim armatorem kontenerowym, który włączył najnowszy polski terminal do swojej globalnej siatki połączeń. Przewiduje się, że *Cape Fulmar* będzie zawiązał regularnie do DCT Gdańsk w ramach cotygodniowych rejsów na trasie łączącej cztery terminale kontenerowe w Hamburgu z Gdynią, Kłajpedą, a obecnie także z DCT Gdańsk.

– Bardzo się cieszę widząc CMA CGM w naszym porcie – przyznał Fred Kamperman, dyrektor generalny DCT Gdańsk. – Twierdzili, że będą u nas pierwsi i cały czas byli nam bardzo przychylni. Pożyczyli nam nawet kilkadziesiąt kontenerów dla celów szkoleniowych. DCT Gdańsk został włączony w rozkład serwisu CMA CGM FAS Baltic1. Będziemy starali się dowieść, że jesteśmy godni ich zaufania.

DCT Gdańsk SA

To spółka zarejestrowana w Polsce, w większości jest własnością Global Infrastructure Fund (GIF) - specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquaire Bank Group, z siedzibą główną w Australii. Brytyjska spółka utworzona specjalnie do zapoczątkowania projektu i budowy terminalu posiada udziały mniejszościowe.

Kontrakt z niemiecką firmą budzi kontrowersje

Nagonka na Stocznnię Gdańsk?

Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego bada pierwszy, po oddzieleniu od Stoczni Gdynia S.A., kontrakt Stoczni Gdańsk S.A. Dyrekcja zakładu twierdzi, że śledczy pomylili euro ze złotówkami. Związkowcy ze stoczniowej „Solidarności” podejrzewają spisek.

Pierwszy samodzielny kontrakt i pierwsze kłopoty. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego sprawdza, czy doszło do wyrządzenia Stoczni Gdańsk „znaczej szkody majątkowej”.

Fot. Maciej Kosycarz / KFP

- Staramy się zrozumieć tych z naszych przeciwników, których motywem działania jest zwyczajna niechęć i zawiść wywołana faktami, że nie tylko nie upadliśmy jako zakład, ale zaczynamy z sukcesami odzyskiwać utracony czas i pozycję na światowym rynku budowy statków. Nie możemy natomiast zrozumieć działań Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, która rozpoczęła badanie pierwszego samodzielnego kontraktu podpisanego przez Stocznnię Gdańsk S.A. już po rozdzieleniu ze Stocznia Gdynia S.A., gdyż jakoby mogło dojść do wyrządzenia naszej stoczni „znacznej szkody majątkowej” – napisali do Zbigniewa Wassermann, ministra koordynatora służb specjalnych, związkowcy z „Solidarności” Stoczni Gdańsk.

To ich reakcja na doniesienia prasowe na temat prowadzonego przez ABW dochodzenia dotyczącego podpisanej w listopadzie zeszłego roku umowy na dostawę kontenerowca dla niemieckiej firmy KG Projex Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. Na jej mocy stocznia ma wybudować dwustumetrową jednostkę za 40 mln euro. Według ABW, kontrakt jest dla zakładu niekorzystny, ponieważ jego wartość może być niższa niż koszty produkcji oraz materiałów i wyczerpuje znamiona wyrządzenia jej „znacznej szkody majątkowej”.

Według „Gazety Wyborczej”, która ujawniła sprawę, na podstawie kontraktu stocznia wzięła na siebie kupno materiałów do budowy. Mogą one kosztować prawie 30 mln euro. Tymczasem na samą robociznę potrzeba około 14 mln euro. Analiza jednego z dyrektorów wykazała, że umowa byłaby opłacalna, gdyby materiały i wyposażenie kosztowały niewiele ponad 20 mln euro. Do tego należy doliczyć dodatkowe wydatki: wykonanie dokumentacji, ubezpieczenie statku, cena kooperacji czy nadzór rzeczoznawcy - razem kilka milionów euro.

Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańsk, uważa, że wręcz przeciwnie - kontrakt jest dla stoczni nad wyraz korzystny. Zarzucił funkcjonariuszom stronnicy - jego zdaniem donos w tej sprawie do ABW mógł złożyć jeden ze zwolnionych przez niego dyrektorów, którego syn pracuje w Agencji. Jak mówi, o wynik śledztwa jest spokojny.

Wiceprezes stoczni, Andrzej Buczkowski, który negocjował umowę mówi, że komuś piszącemu donos w tej sprawie złotówki pomyliły się z euro. - Nie ma mowy o żadnej niegospodarności. To

światowa cena. Niech nikt się nie martwi o koszty zakupu materiałów. Kupimy najtaniej, jak się da - tłumaczy.

Według gdańskiej Prokuratury Okręgowej, nadzorującej śledztwo w tej sprawie, nie jest ona tak prosta, i dlatego wymaga wyjaśnienia. Kiedy zakończy się postępowanie, czy i komu zostaną postawione zarzuty?

- Na takie pytania jest jeszcze za wcześnie, jesteśmy dopiero na początku śledztwa – powiedziała nam Grażyna Wawryniuk, rzecznik prasowy prokuratury.

Z kolei Katarzyna Bernecka, rzeczniczka gdańskiego oddziału ABW twierdzi, że sugerowanie Agencji stronnicy jest absurdalne. Wyjaśnia, że o żadnej pomyłce walutowej nie może być mowy.

- Prokuratura nie zgodziłaby się na wszczęcie postępowania, gdyby nie było to uzasadnione – tłumaczy.

Przesłuchany w sprawie został już m.in. prezes Jaworski. Planowane są przesłuchania kolejnych członków zarządu i Rady Nadzorczej.

W sprawie wypowiedzieli się również szefowie stoczniowej „Solidarności”. Zgadzają się z dyrekcją zakładu, że Agencja jest stronnicy, a nagłośnione przez media śledztwo to pomówienie i nagonka

na zakład, by zniechęcić inwestorów zagranicznych do zakupu firmy. Właśnie trwają z nimi decydujące negocjacje. A Komisja Europejska, w razie fiaska prywatyzacji, grozi zakładowi (oraz innym stoczniom) poważnymi konsekwencjami. Stąd ich, cytowane na początku artykułu, pismo do ministra Wassermann. Proszą w nim o szczególny nadzór nad śledztwem.

- Jeśli rzeczywiście popełniono przestępstwo, nikogo nie będę bronił – zapowiada Karol Guzikiewicz, wiceprzewodniczący zakładowej „Solidarności”. – Ale z informacji przekazanych nam przez rząd wynika, że cena w kontrakcie jest korzystna i nie było działania na szkodę spółki.

- Nie chcemy kwestionować działań wyjaśniających tej instytucji (ABW), jednakże wystarczyłoby porównać osiągniętą cenę z notowaniami cen światowych na ten typ statku, żeby stwierdzić, że uzyskana cena należy do najwyższych na świecie – napisali w piśmie do ministra.

Zbigniew Wassermann po otrzymaniu listu od związkowców zlecił ABW wyjaśnienie sprawy.

Czesław Romanowski



W sprawie umowy podpisanej z niemieckim kontrahentem przesłuchano już Andrzeja Jaworskiego, prezesa Stoczni Gdańsk.

Fot. Maciej Kosycarz / KFP

Polskie stocznie na finiszu?

Niepokojąco gorący czerwiec

Jeżeli do wakacji polski rząd nie przedstawi zadowalającego planu redukcji zdolności produkcyjnych i prywatyzacji, Komisja Europejska może nie uznać dwumiliardowej pomocy publicznej udzielonej naszym stoczniom.

Przedstawiciele europejskiego związku producentów statków wzywają unijnych urzędników do łagodniejszego potraktowania polskich zakładów. A nasi stocznioowcy, nie czekając na ostateczne rozstrzygnięcia, rezygnują z pracy w rodzimych zakładach.

Bruksela podtrzymuje sztywne stanowisko w sprawie polskich stocznii – czerwiec to ostatni miesiąc na zmniejszenie mocy produkcyjnych oraz pozyskanie inwestorów. Miesiąc temu przytoczyliśmy w „Naszym MORZU” wypowiedzi przedstawicieli Stoczni Gdynia. Z ich słów wynikało, iż Bruksela zgodziła się poczekać dwa – trzy miesiące na znalezienie przez zakład inwestora i sprywatyzowanie zakładu. Jednak według ostatnich informacji docierających z siedziby UE Komisja Europejska uznała, iż dotychczasowe zabiegi polskiego rządu są opieszale i niewystarczające. I nie jest wcale aż tak różowo...

**To trudny czas dla Stoczni
Szczecińskiej Nowej.
Z jednej strony musi się liczyć
z ewentualnym ograniczeniem
produkcji, z drugiej rozpaczliwie
potrzebuje wykwalifikowanych
pracowników.**



Fot. Czesław Romanowski

Ostrożny minister

Ze strony polskiego rządu negocjacje prowadzi Piotr Woźniak, minister gospodarki. - Rezultaty tego, co zrobiliśmy do tej pory, bez litości rozliczono. Nie możemy ani położyć na stole decyzji prywatyzacyjnych, ani powiedzieć, że obniżyliśmy zdolności produkcyjne do poziomu, którego się spodziewa KE - przyznał po jednej z rozmów z Nellie Kroes, unijną komisarz ds. konkurencji.

Według Polskiej Agencji Prasowej, powołującej się na źródła w Brukseli, scenariusz najbliższych wydarzeń może być taki, iż jeśli Komisja nie zobaczy po stronie polskiej „postępu”, w lipcu może zapisać decyzja o nakazaniu polskim stoczniom zwrotu udzielonej im pomocy państwowej. To spowoduje bankructwo i załamanie się tego sektora przemysłu. Minister Woźniak deklaruje zmieszczenie się w tym terminie. Ale nie do końca jest tego pewien. - Jeśli się nie uda, możliwy jest hiszpański scenariusz wydarzeń – zastrzega. - Ponad dwa lata temu przymusowa restrukturyzacja doprowadziła tam do zredukowania przemysłu stoczniowego o ponad połowę.

CESA apeluje

Unijni urzędnicy chcą wymóc na polskich stoczniach czterdziestoprocentową redukcję mocy produkcyjnych, co oznacza np. w Gdyni zamknięcie jednego doku, a w Szczecinie nawet dwóch. To balansowanie na granicy opłacalności – twierdzą stoczniowcy. Dlatego negocjacje są takie trudne. W sukurs naszym stoczniom przyszli przedstawiciele CESA, europejskiego związku producentów statków. Wezwali KE do łagodniejszego potraktowania polskich stoczni. Zdaniem sekretarza generalnego organizacji, Reinharda Lukena, brukselscy urzędnicy, domagając się od Polski restrukturyzacji i radykalnych cięć mocy produkcyjnych, nie wykazują zrozumienia dla warunków panujących w branży okrętowej i trzymają się reguł ochrony konkurencji tylko dla zasady.

Exodus ze Szczecina

Nawet, jeżeli polskie stocznie przetrwają, mogą mieć w najbliższych miesiącach olbrzymie problemy z wykwalifikowanymi pracownikami. Stoczniowcy wyjeżdżają z naszego kraju już od kilku lat, ale ostatnio wygląda to coraz bardziej niepokojąco. To już nie są pojedyncze odej-

ścia z pracy, a wręcz masowa emigracja. Pracowników ubywa, bo np. w najpopularniejszej wśród stoczniowców Skandynawii po pierwsze nie muszą bać się o przyszłość zakładów, a po drugie – zarabiają kilkakrotnie więcej niż w Polsce.

W szczególnie tragicznej sytuacji znalazła się Stocznia Szczecińska Nowa. W zeszłym roku pracę w stoczni porzuciło aż 1300 osób z pięć i pół tysięcznej załogi. Wydaje się, że roku 2007 będzie jeszcze gorzej, bo od stycznia z zakładu odeszło 877 stoczniowców. Widać tego efekty

stocznia na podwyżki po prostu nie ma pieniędzy.

Desant z Poznania

Próbuje więc innego rozwiązania – o pomoc poprosiła swego kooperanta, poznańską Fabrykę Silników Okrętowych im. Cegielskiego. Tam sytuacja jest odwrotna – są dni, że robotnicy siedzą bezczynnie.

- Zdarza się, że nawet 150 osób nie ma co robić - przyznaje Bolesław Janusz-



Fot. www.europarl.europa.eu

Nellie Kroes, unijną komisarz do spraw konkurencji. To ona zdecyduje, jaki los czeka polskie stocznie produkcyjne.

- z powodu braku wykwalifikowanej kadry prace na zbudowanym dla holenderskiego armatora kontenerowcu *Genca* ukończono dwa miesiące po przewidzianym terminie.

Na polskim rynku stoczniowym, jak w wielu innych dziedzinach przemysłu, zwyczajnie brakuje fachowców – rozkładają ręce specjaliści z branży morskiej. Ci, którzy przychodzą do pracy, nie są tak doświadczeni, a co za tym idzie – wydajni, jak wykwalifikowani robotnicy, którzy wyjechali na Zachód. Kierownictwo szczecińskiej stoczni, z powodu braku rąk do pracy, cofnęło nawet urlopy. W związku z czym stoczniowcy zaczęli brać zwolnienia lekarskie. Absencja z tego powodu sięgnęła jednej czwartej!

Jest jedno wyjście z takiej sytuacji – podwyżki płac dla pracowników. Związki widziałyby je w wysokości 20 – 25 procent. Wówczas, jak zapewniają, stoczniowcy nie zdecydowaliby się na emigrację. Dyrekcja zakładu sądzi jednak, że nawet taki wzrost płac nie zahamuje odpływu pracowników. A poza wszystkim,

kiewicz, rzecznik zakładów. - To efekt przestojów spowodowanych m.in. przez kontrahentów nie płacących za dostarczone produkty.

Do pracy w szczecińskiej stoczni mogłoby przyjechać stamtąd około 30 osób. Poznaniaków kusi przede wszystkim płaca. Wykwalifikowany robotnik otrzymuje w Cegielskim 1500 zł brutto miesięcznie - z tego powodu związkowcy grożą nawet rozpoczęciem strajku po wakacjach. Tymczasem w Szczecinie może dostać na rękę nawet 2600 zł. Co poznaniacy mieliby tam robić?

- Chętnych z Poznania chcielibyśmy zatrudnić przy wyposażaniu naszych statków – tłumaczy Izabella Maruszczak ze Stoczni Szczecińskiej Nowej.

Jednak i tu pojawił się problem. Część poznańskiej załogi ma ochotę pojechać do pracy w stoczni, ale pod warunkiem, że kierownictwo Cegielskiego zapłaci im za nadgodziny z ubiegłego roku.

Czesław Romanowski

Noble Mariner 2007



Spokojnie, to tylko ćwiczenia

**Kryzys na południowym Bałtyku!
Wojska NATO wylądowały na usteckiej plaży
i ewakuowały z okolicy zagrożonych mieszkańców!**

Z terytorium państwa Mapleland oddzieliły się regiony północne, bogate w odkryte niedawno złoża ropy. Utworzyły autonomię, której władze roszczą sobie prawo do uznania na arenie międzynarodowej za nowe, niepodległe państwo – Poplarland. Granice z Maplelandem zostały zamknięte, a bardzo silna Marynarka Wojenna autonomii rozpoczęła aktywne działania na Bałtyku. Doszło do migracji ludności, łamano prawa człowieka. Pojawiło się zagrożenie eskalacji kryzysu. W takiej sytuacji ONZ zdecydowa-

ła się zwrócić do NATO o wysłanie Sił Odpowiedzi, które przywrócą w regionie spokój. Siły Sojuszu wylądowały na wybrzeżach autonomii Poplarland, by ewakuować stamtąd zagrożoną ludność.

Do konfrontacji wojsk Mapleland i Poplarland doszło na plaży w Ustce. Zgodnie z planem – można by napisać, bo konflikt powstał tylko na papierze i stanowił scenariusz manewrów Noble Mariner 2007. W tych największych w tym roku manewrach wojskowych, które odbyły się na Morzu Bałtyckim, udział wzię-

ło ponad 80 okrętów, 70 śmigłowców i kilka tysięcy żołnierzy z 17 krajów należących do NATO. Noble Mariner 2007 to sprawdzian elitarnych jednostek Sił Odpowiedzi Sojuszu Północnoatlantyckiego, od 14 do 24 maja trwał na wodach Bałtyku, Morza Północnego i w Cieśninach Bałtyckich. Ćwiczenie sprawdziło wszystkie sfery działalności Sił Odpowiedzi NATO, przede wszystkim prowadzenie operacji wymuszania i utrzymania pokoju, reagowanie w sytuacjach kryzysowych, ewakuacje ludności cywilnej, akcje humanitarne oraz operacje antyterrorystyczne. - Nasze jednostki brały udział zarówno po stronie atakujących, jak i broniących się – wyjaśnia Bartosz Zajda, rzecznik prasowy dowódcy Marynarki Wojennej.

Żołnierze Sił Odpowiedzi NATO przybyli do Ustki w celach jak najbardziej pokojowych.



- Jako jeden z gospodarzy ćwiczeń zabezpieczaliśmy manewry pod względem logistycznym, hydrograficznym i meteorologicznym. To również sprawdzenie mobilności naszej floty. Najwięcej zadań przydzielono polskiemu niszczycielowi min *ORP Czajka*, który zajmował się wykrywaniem i niszczeniem min dennych i kotwicznych oraz wytyczaniem bezpiecznych torów wodnych dla innych jednostek, w tym statków desantowych przewożących cywili. Po stronie atakujących znalazła się fregata raketowa *ORP Gen. Kościuszko*, na której przeprowadzano strzelania do celów nawodnych i powietrznych. W akcji brała również udział łódź podwodna *ORP Kondor*.

Szefowie połączonych sił NATO nie ukrywali, że wyniki ćwiczeń bardzo ich

zadowolili. - Możliwość wykorzystania szkolenia, które polega głównie na wprowadzeniu przeciwdziałania ze strony przeciwnika, jest bezcenna - przyznał admirał Sir James Burnell-Nugent, dowódca Komponentu Morskiego NATO w Northwood. - Rozwija umiejętności planowania, koordynacji i pracy w zespole. Pomaga stwierdzić, czy siły NATO znajdują się w stanie pełnej gotowości do działania w ramach odpowiedzi na pojawiające się kryzysy w dowolnej części świata.

Noble Mariner było morskim ćwiczeniem NATO ściśle związanym z dwoma równorzędnymi ćwiczeniami: lotniczym Noble Award i lądowym Kindred Sword.

Hubert Bierndgarski



Konflikt zbrojny na niby, ale zmęczenie w stu procentach prawdziwe...



W Noble Mariner uczestniczyli żołnierze z 17 krajów należących do NATO.

Siły Sojuszu są już na wybrzeżach autonomii Poplarland, można więc zacząć ewakuację zagrożonej ludności.



VII Międzynarodowe
Forum Gospodarcze w Gdyni

Hubem być...

Przedstawiciele portów i terminali, międzynarodowych armatorów oraz naukowców zajmujących się tematyką morską zgromadził Panel Gospodarki Morskiej, który odbył się 24 maja w ramach VII Międzynarodowego Forum Gospodarczego w Gdyni.

W tym roku tematem sesji był rozwijający się rynek kontenerowy, a co za tym idzie – idea tworzenia tzw. hubów morskich (portów pełniących główną rolę w danym regionie). Jak tłumaczą organizatorzy, światowe przewozy kontenerowe stanowią prawie połowę dynamicznie rosnącej wymiany handlowej na świecie. Na tym tle szczególnie wyróżnia się region Morza Bałtyckiego, w którym tempo wzrostu obrotów kontenerowych jest o połowę wyższe od średniej światowej, osiągając 15 procent w skali roku. Spowodowane jest to intensywnym rozwojem gospodarczym wszystkich krajów bałtyckich, a przede wszystkim Rosji. Dodatkowym elementem stymulującym wzrost obrotów kontenerowych w naszym regionie jest impuls gospodarczy, będący rezultatem wejścia do Unii Europejskiej Polski, Litwy, Łotwy i Estonii. Bałtycki rynek kontenerowy przekracza obecnie 5 mln TEU rocznie. Polska wraz ze swoim potencjałem gospodarczym i terminalowym staje się znaczącym graczem na tym rynku.

Jak to się robi

Potrzebne jest więc jak najszybsze znalezienie nowych rozwiązań transportowych i logistycznych na tym rynku. Uczestnicy dyskusji zastanawiali się nad taką organizacją transportu morskiego, który będzie mógł sprostać stawianym przez rozwój handlu i obrotów towaro-

liderami eksportu i importu, np. Niemcy – Hamburg, Bremerhaven. Inna koncepcja mówi, że huby powstają dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu, na przecięciu szlaków przewozowych. Jest także trzeci rodzaj, łączący w jedno dwa pierwsze czynniki.

Jak tłumaczył prof. Grzelakowski, wzrost obrotów kontenerowych w Kotce w Finlandii czy w Gdyni pozwala snuć optymistyczne prognozy co do dalszego rozwoju tej gałęzi handlu, a co za tym idzie - tworzenia hubów w rejonie Bałtyku.

Atuty Gdyni

Polskie porty mają szansę powalczyć o bałtycki hub, muszą jednak spełnić kilka warunków:

- Polska jest na drugim miejscu pod względem dynamiki wzrostu przewozów kontenerowych. Bez budowy zintegrowanych logistycznie łańcuchów transportowych, bez zintegrowania układu morskiego, bez izolacji poszczególnych jego segmentów nie osiągniemy jednak sukcesów w zakresie budowy hubów w regionie bałtyckim – mówił prof. Grzelakowski. I nie pozostawiał złudzeń co do naszych możliwości: - Koncepcja budowy takiego hubu na polskie potrzeby to perspektywa, patrząc na dynamikę rozwoju układu sieci komunikacyjnych, co najmniej pięciu, siedmiu lat.

Przemysław Marchlewicz, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia, który miałby ambicje stać się jednym z bałtyckich hubów, potwierdzał, że dla dynamicznie-

wych wymaganiom. Dyskutowali także o kwestii zasadności powstania „hub-u bałtyckiego” - gdzie ma się znajdować i jakie spełniać warunki techniczne. Nas najbardziej interesowało, czy polskie porty mają szansę, w jakich warunkach i kiedy, stać się bałtyckimi hubami.

Jak powstają huby? Na to pytanie odpowiadał Andrzej Grzelakowski, profesor zwyczajny Akademii Morskiej w Gdyni:

- Huby kształtują się tam, gdzie istnieje ogromny potencjał rozwoju gospodarczego, w krajach, miastach, które są

Zdaniem Andrzeja Grzelakowskiego, profesora zwyczajnego Akademii Morskiej w Gdyni, wzrost obrotów kontenerowych w Kotce i Gdyni pozwala snuć optymistyczne prognozy co do tworzenia hubów w rejonie Bałtyku.





- Potencjał przeładunkowy polskich portów osiągnie poziom dwóch milionów TEU rocznie, co przecież nie stanowi kresu ich możliwości – mówił podczas gdyńskiego Forum Gospodarczego Sławomir T. Kalicki, prezes zarządu spółki Inter Marine, moderator dyskusji w czasie panelu morskiego.

go rozwoju kierowanego przez niego portu musi powstać odpowiednia infrastruktura: - Gdyński port, po wybudowaniu w przyszłym roku Estakady Kwiatkowskiego, będzie najlepiej skomunikowanych polskim portem jeżeli chodzi o dostęp do sieci dróg krajowych. Lata 2007 – 2013 to dla nas wielkie pójście do przodu. Dostaniemy 100 milionów euro ze środków unijnych, będziemy pogłębiali port. Czekają nas rozbudowa terminalu ro-ro, terminalu pasażersko-promowego, Nabrzeża Bułgarskiego. W najbliższym czasie w głównej mierze skupiali się będziemy na kontenerach.

W tej chwili Gdynia to czwarty port kontenerowy na Bałtyku, a pierwszy w południowej jego części. - Jesteśmy silnym portem, ale silnym portem lokalnym – podkreślał Marchlewicz. - Myśląc o hubie w Polsce powinniśmy myśleć o Trójmieście jako całości. Musimy spowodować, żeby nie zrodziła się między naszymi portami wojna cenowa. Podobna jest opinia portu gdańskiego. Jeżeli w najbliższym czasie Gdańsk pozyska kilkaset tysięcy TEU ładunku, to na Bałtyku będziemy mniejsi tylko od Sankt Petersburga. Czy za naszymi planami nadąży jednak infrastruktura transportowa – np. budowa autostrady A1? Tego nie potrafię przewidzieć.

Duńska odpowiedź

Jednym z portów, które mają ambicje stać się hubem, jest duński Aarhus. Niepodważalnym jego atutem jest fakt, że znajduje się tam terminal Maersk Line, największego kontenerowego armatora na świecie. Szef Aarhus, Bjarne Mathiesen, mówił (co może stanowić wskazówkę dla szefów rodzimych portów) m.in. co robić, by stać się portem atrakcyjnym, by przyciągnąć przewoźników. Trzeba przede wszystkim liczyć koszty oraz „patrzeć na korzyści”.

- Trzeba być atrakcyjnym z punktu widzenia możliwości przeładunkowych, dobrych wydajności i cen – i ciągle jeszcze osiągać zysk. Trzeba wszystko kalkulować i wybierać jak najlepsze rozwiązanie. Dzięki temu Aarhus może stać się hubem dla części Morza Północnego oraz Bałtyku.

Sławomir T. Kalicki, prezes zarządu spółki Inter Marine, który był moderatorem dyskusji w czasie panelu morskiego, podkreślał, że obecny rok zapisze się w historii polskich portów jako przełomowy. Przede wszystkim dlatego, że właśnie zainaugurował w Gdańsku działalność głębokowodny terminal kontenerowy (DCT), dzięki czemu o prawie połowę zwiększą się zdolności przeładunkowe

polskich terminali. O znaczeniu DCT mówił zresztą w czasie panelu Colin Chanter, dyrektor naczelny firmy.

- Jednocześnie działające już terminale (BCT, GCT, GTK) konsekwentnie i znacząco zwiększają swoje moce przeładunkowe dzięki wielomilionowym inwestycjom w sprzęt i infrastrukturę portową. W rezultacie, potencjał przeładunkowy polskich portów ogółem wzrośnie o około 100 procent, osiągając poziom dwóch milionów TEU rocznie, co przecież nie stanowi kresu możliwości tych portów – mówi prezes Kalicki.

Jest nadzieja

Przy sprzyjających więc warunkach, przede wszystkim gdy infrastruktura drogowa nadąży za dynamicznym wzrostem rynku przewozów kontenerowych, polskie porty mogą poważnie zaważać w najbliższym czasie o zdobycie pozycji silnego bałtyckiego hubu. Czy stanie się to, jak prorokuje profesor Grzelakowski, dopiero za siedem lat, czy może nieco wcześniej, zobaczymy.

Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski

Stena Line zaprosiła do zwiedzania jednego ze swoich promów

Skandynawska otwartość

Cztery tysiące – tyle osób zwiedziło prom *Stena Baltica* podczas czerwcowego Dnia Otwartego. By z bliska obejrzeć kapitański mostek, kabiny pasażerskie i pokład samochodowy, niektórzy przyjechali do Gdyni z głębi Polski!

Jeżeli ktokolwiek miał wcześniej wątpliwości, czy warto organizować dla szerszej publiczności okazje do zetknięcia się z techniką i gospodarką morską, wydarzenie przygotowane przez operatora promowego Stena Line ostatecznie je rozwiało. Sukces Dnia Otwartego na promie *Stena Baltica* przekonuje, że imprezy takie są oczekiwane przez publiczność, a organizatorom przynoszą satysfakcję.

Dla armatora to promocja. Dla załogi, nawet jeżeli chwilami trudna organizacyjnie i wymagająca wysiłku, to mile widziana okazja do zapoznania szerszej publiczności ze specyfiką i trudem pracy na morzu oraz do pochwalenia się dobrze utrzymanym i bogato wyposażonym w najnowsze urządzenia statkiem.

Do tego potrzebnego i cieszącego się dużym powodzeniem wydarzenia doszło dzięki staraniom Stena Line Polska sp. z o.o. i porozumieniu z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. w sprawie cumowania statku w niecodziennym miejscu.

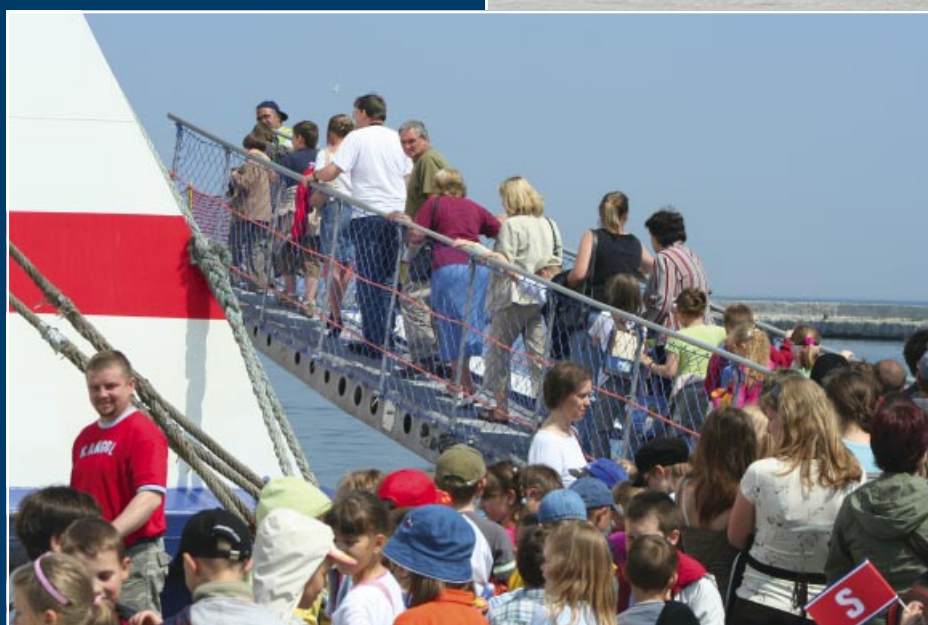
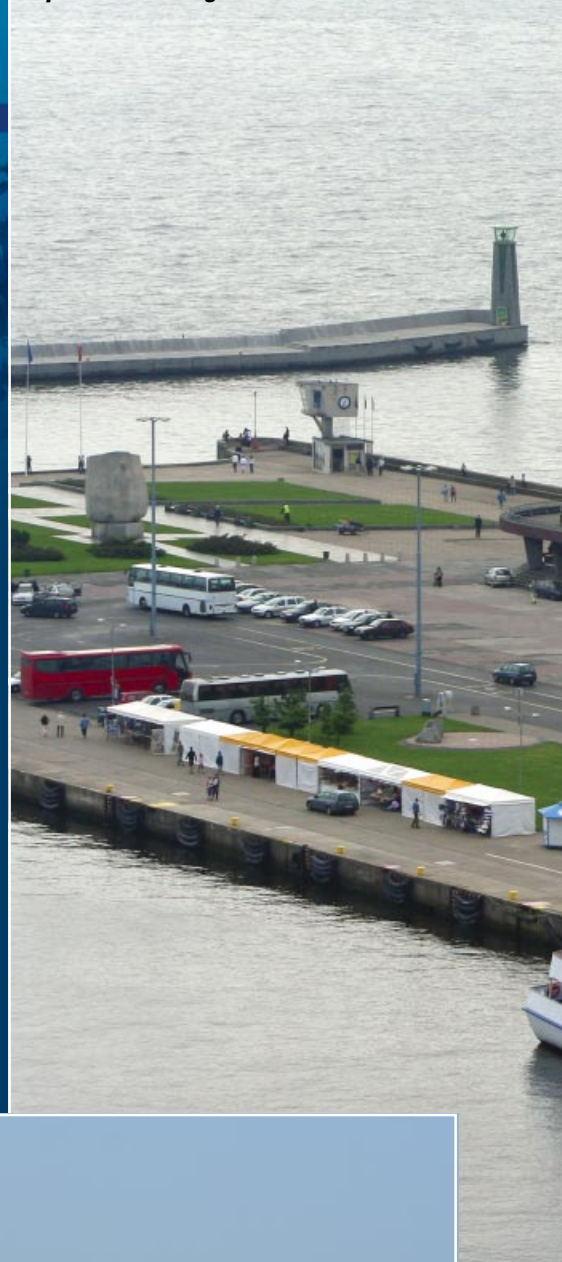
Prom przy Skwerze

Przy nabrzeżu Pomorskim mola Południowego w Gdyni (Skwer Kościuszki) 4 czerwca zacumowała sprawnie (bez holowników, pokazując siłę swych sterów strumieniowych) *Stena Baltica* - największy z trzech obecnie promów pływających między Gdynią a Karlskroną. Mimo, że poruszanie się po tej części portu jest dla tego statku sytuacją niezwykłą, kapitan dokonał tego samodzielnie - bez pi-

lota. Dowódcy promów zdobywają bowiem uprawnienia pilotażowe nie tylko na zwyczajową, codzienną trasę promu. Wejście przez główki południowe portu Gdynia to droga awaryjna, na użycie której kapitanowie muszą być przygotowani.

Na obserwujących prom podczas podejścia do mola Południowego wrażenie zrobiły imponujące rozmiary *Steny*, stanowiącej tło dla budowli Skweru Kościuszki. Ku zaskoczeniu wielu okazało się, że bryła kadłuba i nadbudówki jest znacznie większa od budynku Akwarium Gdynińskiego, na przeciwko którego statek cumował.

To prawdziwa niespodzianka! Bryła kadłuba i nadbudówki promu *Stena Baltica* okazała się znacznie większa od budynku Akwarium Gdynińskiego, na przeciwko którego statek zacumował.



Zwiedzający wchodzili na pokład promu przez specjalny, duży trap przystawiony do wyłożonej w pozycję roboczą rufowej rampy.



**I już po wszystkim...
Po wizycie na promie zostanie chorągiewka
z logo armatora i masa wrażeń.**

Stena Baltica przycumowała około godz. 11 i w pół godziny później zaczęto wpuszczać na jej pokład (przez specjalny, duży trap przystawiony do wyłożonej w pozycję roboczą rufowej rampy) pierwszych gości. Do około godz. 15, gdy wpuszczono ostatnich chętnych, weszło ich na prom około czterech tysięcy! Już sama frekwencja była sukcesem. Trzeba bowiem pamiętać, że prom udostępniono w godzinach pracy, w dzień powszedni (rozkład jazdy na linii Gdynia - Karlskrona nie pozwala wygospodarować kilku godzin na wyłączenie promu z eksploatacji w weekendy).

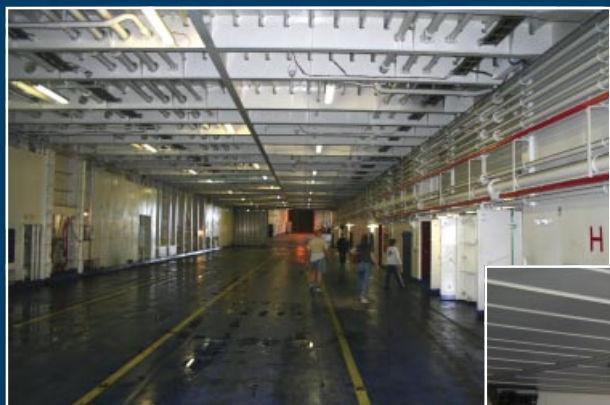
Poza pojedynczymi zwiedzającymi i rodzinami były także wycieczki szkolne (armator otrzymuje w ciągu roku liczne zapytania od zainteresowanych obejrzeniem promu bez konieczności wykupienia rejsu). Na pokładzie *Stena Baltica* spotkaliśmy miłośników statków i okrętów, którzy specjalnie na Dzień Otwarty promu przybyli z głębi Polski.

Dla dużych i małych

Na zwiedzenie potrzeba było minimum 40 minut, ale wielu zwiedzających pozostawało na gościnnych pokładach

znacznie dłużej. I nic dziwnego, bo na statku każdy znalazł dla siebie coś ciekawego. Dla gości przygotowano atrakcje, z których wiele czeka na podróżnych podczas rejsu. Dzieci bawiły się na trzech placach zabaw i podczas malowania buź. Na pamiątkę dostawały baloniki, chorągiewki i piłeczki z logo armatora. Dorośli robili zakupy. Można było, uciekając od upału na otwartych pokładach, odwiedzić

klimatyzowany C-View Bar, gdzie była okazja obejrzeć koncert DVD czy spędzić chwilę przy drinku. W Food City można było przetestować statkową kuchnię. Na wysoko położonym pokładzie otwartym udostępniono Terrace Bar, gdzie sącąc np. piwo, można było podziwiać dość niezwykły widok - prawie jak z lotu ptaka - na Skwer Kościuszki i centrum Gdyni od strony morza. Taka perspektywa jest nieosiągalna w tym miejscu nawet dla turystów przybywających w ten rejon gdyńskiego portu na pokładach luksusowych wycieczkowców, gdyż są one z reguły o wiele mniejsze i niższe niż *Stena Baltica*.



Rzadko zdarzają się okazje, by na dłużej zatrzymać się na pokładzie samochodowym nie zasłoniętym upakowanymi na nim samochodami, ciężarówkami i autokarami.

Wreszcie, można było dowiedzieć się czegoś o Szwecji i Karlskronie - na pytania gości czekali przewodnicy i konsultanci obsługi klienta.

Pokazano (pozostawiając otwarte na trasie zwiedzania) kabiny pasażerskie różnych wielkości i standardów. Hobbyści morscy oraz miłośnicy statków i okrętów docenili niezwykle rzadką okazję obejrzenia mostka kapitańskiego. Nie tylko tam, ale przede wszystkim na mostku, do dyspozycji zwiedzających byli oficerowie, którzy ochoczo i niestrudzenie odpowiadali na niekończące się pytania publiczności. Kto wie, czy nie mniej atrakcyjna była okazja zatrzymania się na dłużej na pokładzie samochodowym - podczas Dnia Otwartego nie zasłoniętym upakowanymi na nim samochodami, ciężarówkami i autokarami.

Czego nie pokazano

Szkoda, że nie otwarto dziobowej furty i rampy, by goście mogli obejrzeć jej skomplikowany, ciekawy mechanizm w pozycji roboczej (otwartej) od środka

(przebywając na pokładzie samochodowym), jak i z zewnątrz (z nabrzeża, spacerując w pobliżu promu). Ze względów bezpieczeństwa nierealne jest raczej wpuszczanie dużych grup zwiedzających do siłowni i nie można mieć za bardzo do gospodarza imprezy pretensji, że takiej możliwości nie stworzył. Ale skoro dla chcącego nic trudnego, to może przynajmniej w ograniczonym zakresie (dla małych grup najbardziej zainteresowanych, które zgłosiły się w recepcji promu) takie „wycieczki” w ramach kolejnego Dnia Otwartego w przyszłości zorganizować.

Czy będzie następny Dzień Otwarty (w przyszłym roku)? To na razie sprawa... otwarta. Armator nie wyklucza włączenia okazji do zwiedzenia jego promu, raz w roku, do stałego kalendarza letnich atrakcji dla mieszkańców i turystów przebywających w Trójmieście. Oby tak się stało.

z pokładami promu i z większością jego pomieszczeń.

Trochę to smutne i przykre, że polscy operatorzy promowi od kilku lat udostępniają swoje promy do zwiedzania w Szwecji (podczas Dnia Otwartego portu Ystad), natomiast Polaków za godnych wpuszczenia na pokład w polskim porcie jako pierwszy uznał operator zagraniczny (Stena), a nie polski (PŻB lub Unity Line). Polferries zaplanował Dzień Otwarty na swoim promie w Kopenhadze, ale nie wiedzieć czemu, nie pomyślano o takiej samej imprezie z promem PŻB w polskim porcie...

Nie ma techniczno-organizacyjnych przeszkód dla zorganizowania takiej imprezy w bazie promowej PŻB w Gdańsku. Przeszkodą obiektywną może być rozkład jazdy w tzw. wysokim sezonie. Jednak nie ma problemu, by zorganizować to np. w kwietniu, maju lub jesienią. O tym, że prom można udostępnić do zwiedzania poza terminalem - przekona-



Na kapitański mostek wstępu nie ma nikt poza członkami załogi. No, chyba że jest święto... Piotr Kamiński, starszy oficer, niestrudzenie odpowiadał na niekończące się pytania zwiedzających.

Teraz Polska!

Tymczasem czekamy na podobną imprezę na polskim promie, w polskim porcie. Sukces imprezy Stena Line przekonuje, że warto (z punktu widzenia operatora promowego) i trzeba (ze względu na zapotrzebowanie społeczne oraz konieczność podejmowania choć minimum wysiłków w kierunku wychowania morskiego społeczeństwa) organizować dla szerokiej publiczności takie okazje do zapoznania się z bliska

ła swoją imprezą przy Skwerze Kościuszki w Gdyni Stena Line.

Podobnie w Świnoujściu - nawet większe od promów PŻB i Unity Line statki handlowe bywają cumowane przy nabrzeżu - promenadzie lewobrzeżnego Świnoujścia (w okolicach kapitanatu portu). To również byłoby świetne miejsce dla takiej imprezy.

**Tekst i zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak**

Dzień rekordzistów

Navigator of the Seas,
Star Princess i Hanzeatic
jednocześnie odwiedziły
port w Gdyni

**Zobaczyć w Gdyni
przedstawiciela
czwartego w świecie co
do wielkości typoszeregu
statków pasażerskich
to dopiero coś...**



Fot. Piotr B. Słoneczak

8 czerwca przejdzie do historii gdyńskiego portu. Tego dnia zawinął tu największy ze statków pasażerskich, jakie widzieliśmy dotąd w Polsce.

Mimo wczesnej pory, w rejon „Ostrogi Pilotów”, Kapitanatu Portu i Dworca Morskiego przyszły tłumy, jakich nie widziano od czasów świetności polskiej żeglugi pasażerskiej i transatlantyków.

Już latem ubiegłego roku „Nasze MORZE” jako pierwsze informowało o spodziewanej wizycie kolosa. W ślad za naszą publikacją informacja o zawinięciu statku pasażerskiego znacznie większego od dotychczasowego rekordzisty wśród gości gdyńskiego portu przetoczyła się falą po polskich mediach. *Navigator of the Seas*, bo o nim mowa, nie mógł więc narzekać na brak reklamy.



Fot. Piotr B. Słoneczak

Od 8 czerwca Navigator of the Seas ma swoją gwiazdę w gdyńskiej Alei Statków Pasażerskich. Pamiątkową tablicę odsłoniли Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni, Leif Otto Bang, kapitan statku oraz Zygmunt Śmigieński, prezes Morskiej Agencji Gdynia – agenta obsługującego Navigatora.

Jeszcze przed wejściem statku do portu, tuż po godz. 6 rano, na gdyńskiej „Ostródze Pilotów” czekało na niego kilkadziesiąt osób. Tłum gęstniał, bo wkrótce do *Navigatora* miała dołączyć dobrze w Gdyni znana *Star Princess*. Podobnego „załudnienia” żaden rejon gdyńskiego portu nie

przeżył od dziesiątków lat. Prywatne samochody musiały parkować niemal kilometr od Dworca Morskiego i Kapitanatu Portu, gdyż bliżej - na poboczach drogi do nich prowadzącej i na parkingu koło kapitanatu - nie można było już wcisnąć szpilki. Najwięcej ludzi zgromadziło się w por-



cie przed godz. 13, gdy kolos miał odpływać.

Czy druga (i ostatnia) wizyta statku w Gdyni wzbudzi podobne emocje i przyciągnie tylu widzów? Kto nie miał okazji za pierwszym razem, powinien zobaczyć *Navigatora* 31 sierpnia.

Zmiana planów

Dodatkową atrakcją dla shipspotterów miał być fakt, iż 8 czerwca zobaczyć mieliśmy w Gdyni dwa największe wyciecz-

wanie, pozwoliło na obycie się bez asysty holowników.

Miłośników statków ominęła jednak gratka obserwowania *Star Princess* z najmniejszego możliwego dystansu, czyli z „Ostrogi Pilotów”.

Jednoczesna wizyta dwóch tak wielkich statków, jak „Nawigator” i „Gwiazdona Księżniczka”, była nie lada wyzwaniem logistycznym i organizacyjnym dla biur turystycznych przygotowujących wycieczki dla pasażerów obu jednostek. Prowadzone od dawna przygotowania wielu

było zapewne spowodowane utrudnieniami komunikacyjnymi, jakie spotkały na drogach Trójmiasta autokary wycieczkowiczów (był to dzień wizyty na Wybrzeżu prezydenta USA) oraz korkami na remontowanych traktach między Gdańskiem a Gdynią.

Wielki, duży, malutki

Tego samego dnia Gdynia gościła jeszcze trzeci statek pasażerski - znacznie mniejszy *Hanseatic*, cumujący przy nabrzeżu Pomorskim na Skwerze Kościuszki. Tuż za jego rufą, przed południem, uroczyście odsłonięto kolejne dwie tablice w jedynej w swoim rodzaju na świecie „Alei Statków Pasażerskich”. *Star Princess* znalazła tu miejsce już wcześniej. Najnowsze kamienne „gwiazdy” należą do *Navigator of the Seas* oraz do niemieckiego wycieczkowca ekspedycyjnego *Hanseatic*.

Wróćmy jednak do pary największych statków pasażerskich, jakie dotąd odwiedziły polskie porty, i które spotkały się w Gdyni jednego dnia. Charakteryzują się zdolnością przewożenia – odpowiednio – maksymalnie 3100 (*Star Princess*) i 3807 pasażerów (*Navigator of the Seas*). Załogi jednostek to odpowiednio 1150 i 1181 osób. W załodze *Navigatora* jest też kilku Polaków (np. 25-letni student turystyki i hotelarstwa z Warszawy, który na urlopie dziekańskim pracuje na statku jako barman).

Na wszystkich trzech wycieczkowcach, jakie spotkały się u nas 8 czerwca, przybyło do Gdyni niemal 10 000 pasażerów. Około 7000 z nich skorzystało ze zorganizowanych wycieczek. Reszta pozostała na pokładach wycieczkowców lub wyległa na ulice Gdyni.

Navigator of the Seas pojawia się w tym sezonie w Gdyni w ramach 11-dniowych rejsów „Scandinavia & Baltics Cruise”. Do Gdyni przybył po raz pierwszy bezpośrednio z portu bazowego Southampton w Wielkiej Brytanii. Później



W gdyńskim porcie dawno nie widziano takich tłumów. Z godziny na godzinę rosła liczba tych, którzy na własne oczy chcieli się przekonać, jak imponujący jest Navigator.

kowce, jakie kiedykolwiek odwiedziły polskie porty (i trzeci, mniejszy, na deser). Po raz pierwszy mieliśmy mieć do czynienia z sytuacją, w której *Star Princess* - duży statek pasażerski o GT powyżej 100 000 - miał wchodzić do „portu wewnętrznego” Gdyni (mijając „Ostrołę Pilotów” i Kapitanat Portu), by zacumować przy nabrzeżu Polskim. Ale w ostatniej chwili okazało się, że wolne będzie nabrzeże Holenderskie, po przeciwnej stronie pirsu, przy którym (przy nabrzeżu Francuskim) cumował *Navigator*. Dla *Star Princess* wejście do tej części portu było wygodniejsze i ponoć bezpieczniejsze. Wiązało się też z krótszym czasem potrzebnym na manewry i cumo-

profesjonalistów i firm portowych (za organizacyjnym pośrednictwem Morskiej Agencji Gdynia, agenta „Nawigatora”) oraz obsługujących „turystykę przyjazdową” (pod przewodnictwem Baltic Gateway) dały dobre rezultaty.

Navigator of the Seas odcumował krótko przed godz. 13, wobec planowanej pierwotnie godz. 12. Pasażerom wycieczkowców przybywających do Trójmiasta proponuje się często wycieczki na Kaszuby lub do Malborka. Tym razem, ze względu na krótki postój „Nawigatora” w Gdyni, goście musieli zadowolić się wycieczkami autokarowymi do Gdańska. Nieznaczne opóźnienie wyjścia statku

**Navigator of the Seas
żegna się z Gdynią,
Star Princess jeszcze
trochę tu zostanie.
Chwili jak ta w polskich
portach dotąd nie było.**



odwiedził jeszcze Sztokholm, Helsinki, Tallin, Kopenhagę i Oslo. 11-dniowy rejs z Southampton przez Sztokholm, Helsinki, Gdynię, Tallin, Kopenhagę, Oslo kosztuje (w zależności od rodzaju kabiny) 1426 - 5163 euro.

Ze względu na bardzo restrykcyjne na amerykańskich statkach procedury bezpieczeństwa i krótki czas postoju w Gdyni ekipie żadnego z mediów nie udało się wejść na pokład *Navigatora*.

Ale i bez „korespondencji własnej” warto przytoczyć choć podstawowe informacje o tym niezwykłym - nawet jak na goszczącą liczne wycieczkowce Gdynię - statku.

Robi wrażenie!

Od stępki do szczytu najwyższego masztu *Navigator of the Seas* mierzy 63,45 m, czyli tyle, ile 20-piętrowy wieżowiec. Ma ponad 311 m długości, czym o 17 m pobił *Constellation* - dotychczasowego rekordzistę wśród najdłuższych statków pasażerskich odwiedzających polskie porty. Pod względem tonażu pojemnościowego brutto, *Navigator* bije dotychczasowego gdyńskiego rekordzistę - *Star Princess* - aż o 29 302 jednostki. Ta różnica to więcej niż cały tonaż niektórych, wcale nie najmniejszych, statków odwiedzających Gdynię - np. *Black Watch*, *Mona Lisa*, *Maxim Gorkij* czy *Albatross*.

Wprowadzony do eksploatacji *Navigator of the Seas* charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto 138 279 jednostek. Na 13 pokładach pasażerskich mieści się m.in. 1557 kabin i apartamentów (prawie połowa ma własne balkony) oraz do 1213 miejsc dla załogi w 690 kabinach.

Na statku znajdują się m.in. lodowisko, 10-metrowa ścianka wspinaczkowa, dziecięciodolkowe, miniaturowe pole golfowe i symulatory golfa, pełnowymiarowe boisko do koszykówki, trasa do biegania. O kondycję zadbać można w dyskotekach lub w centrum odnowy biologicznej.

Na pokładach statku położono 50 km kw. wykładziny. „Zakrętowano” na nim ponad cztery tysiące dzieł sztuki wartych 12 milionów dolarów, zainstalowano 400 automatów do gry. Trzy baseny i sześć jacuzzi wypełniono 320 tonami wody. Do dyspozycji pasażerów jest 12 barów, siedem restauracji (jedna trzypoziomowa), kasyno, kino, teatr (z pięciopoziomą widownią, z wyposażeniem dla przedstawień „broadway’owskich” lub w stylu Las Vegas), biblioteka, centrum konferencyjne. Czas można spędzić w galerii sklepów, przypominającej 5th Avenue w Nowym Jorku. Gdy już znudzą się wszelkie wymienione atrakcje, można... wstąpić w związek małżeński - w pokładowej kaplicy ślubnej.

Spod igły

Navigator pływa od 2002 r. pod banderą Wysp Bahama, w barwach Royal Caribbean International z Miami na Florydzie. Znany jest m.in. z tego, że jego matką chrzestną jest tenisistka Steffi Graf. Zbudowano go w fińskiej stoczni w Turku, należącej do koncernu Aker - tej samej, którą niedawno opuścił *Liberty of the Seas*, największy „pasażer” świata.

Navigator może osiągać prędkość 22 węzłów dzięki trzem pędnikom Azipod przenoszącym łączną moc 14 MW.

W chwili pierwszego zawinięcia do polskiego portu *Navigator of the Seas* był przedstawicielem czwartego w świecie co do wielkości (tonażu pojemnościowego brutto) typoszeregu statków pasażerskich. Wraz z jednostką bliźniaczą (młodszym o niespełna rok *Mariner of the Seas*) ustępują pod względem tonażu pojemnościowego brutto jedynie wycieczkowcom doskonale znanymi dzięki szerokiej publicy, jakie zyskały (opisywanym również na łamach „Budownictwa Okrętowego” i „Naszego MORZA”): *Freedom of the Seas* (w eksploatacji od maja ub. roku, GT 154 407, dług. całk. 338,77 m), *Queen Mary 2* (z 2003 r., GT 148 528, dług. całk. 345,03 m) oraz największemu statkowi pasażerskiemu świata - *Liberty of the Seas* o pojemności brutto 158 000 (niemal „bliźniak” *Freedom*, większy od niego o ponad 3500 jednostek). Pod względem architektonicznym *Navigator* jest bardzo podobny do *Freedom* i *Liberty*.

Piotr B. Stareńczak

Zobacz też
na naszej
płytkie CD



**Ta „lupina” przy dziobie
Navigatora to Hanzeatic - najmniejszy
spośród trzech statków wycieczkowych,
które 8 czerwca zawinęły do Gdyni.**



Fot. Aleksandra Dyjko

PIP i NIK zainteresowały się sytuacją w Urzędzie Morskim w Słupsku

Zatrudnianie i zwalnianie

Od sierpnia 2006 roku dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku jest Bogusław Piechota, związany z Ligą Polskich Rodzin. Zastąpił na tym stanowisku Andrzeja Szczotkowskiego, związanego z Sojuszem Lewicy Demokratycznej. Szczotkowski został zwolniony, gdy pojawiły się wątpliwości co do prawidłowego wydzierżawienia terenów na usteckiej wydmie (w tej sprawie toczy się postępowanie prokuratorskie). Nieoficjalnie mówi się jednak, że zwolnienie Szczotkowskiego stanowi element czystki przeprowadzanej przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej we wszystkich urzędach morskich.

Minister Rafał Wiechecki jest członkiem LPR. Kontakt z partią miało lub ma pięć spośród nowych pracowników słupskiego Urzędu Morskiego. Pojawiły się więc głosy, że podczas rekrutacji ważniej-

Pięć z nowo przyjętych do pracy w słupskim Urzędzie Morskim osób związanych jest z Ligą Polskich Rodzin. Urzędnicy zapewniają jednak, że liczą się tylko kompetencje, a o czystce wśród zatrudnianych przez związanego z SLD byłego dyrektora nie może być mowy.

Bogusław Piechota, dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku przyznaje, że nie ma większego doświadczenia związanego z gospodarką morską.

Kim jest Bogusław Piechota?

Bogusław Piechota studiował na Wydziale Budownictwa i Transportu Politechniki Warszawskiej. Po studiach zamieszkał w Białogardzie, w 1982 roku przeprowadził się do Słupska. Przed rozpoczęciem pracy w Urzędzie Morskim w Słupsku był szefem słupskiej delegatury Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego. Przyznaje, że nie ma większego doświadczenia związanego z gospodarką morską, ale dodaje, że brał udział w budowie portów morskich w Darłowie, Kołobrzegu, Uście i Łebie. Pracował wtedy w PKP i planował węzły kolejowe w tych portach. Zajmował się także hodowlą świni pstrej złotnickiej oraz hodowlą pszczół.

W ostatnich wyborach Bogusław Piechota kandydował z listy LPR do sejmiku województwa pomorskiego. Zdobył 689 głosów, co stanowiło 0,47 procent głosów w okręgu wyborczym, z którego startował.

Jest zdeklarowanym członkiem Ligi Polskich Rodzin. Do pracy w Urzędzie Morskim zgłosił go Robert Strąk, słupski poseł tej partii.

sza od kompetencji jest przynależność partyjna.

- To nieprawda – odpiera zarzuty Bogusław Piechota. Utrzymuje, że dyrektor Szczotkowski stracił stanowisko, bo prokuratura zarzuciła mu nieprawidłowości przy dzierżawach.

- Oczywiście, jest różnica między prawomocnym wyrokiem sądowym i zarzutami prokuratorskimi, ale nasi prawnicy uznali, że same zarzuty dają podstawę do zwolnienia - przekonuje Piechota. - Poza tym dziwi mnie zachowanie dziennikarzy, którzy najpierw zarzucają mi, że nie podejmuję działań karnych, a później, gdy zwalam pracowników odpowiedzialnych za nieprawidłowości zarzucają mi, że ich zwalam...

Zaraz po dyrektorze Andrzeju Szczotkowskim pracę straciły kolejne 24 osoby. Jednocześnie zatrudniono 15 nowych. Co ciekawe, część z nich to byli lub obecni działacze LPR. Pracę w Urzędzie Morskim w Słupsku znalazł między innymi Igor Strąk, brat posła LPR Roberta Strąka oraz Mirosław Pająk, słupski radny związany z tą partią. Urzędnicy z Urzędu Morskiego nie widzą w tym nic złego. - Zatrudniamy młodych fachowców i dla nas najważniejsza jest ich wiedza, a nie przynależność partyjna - przekonuje Tomasz Górski, wicedyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku. - Przyznaję, że kilka osób jest związanych z LPR. Ale nie robimy żadnych czystek. Zwolniliśmy emerytów, którzy i tak dostają wysokie emerytury. Chcemy pokazać, że młode osoby mają w Słupsku szansę na normalną pracę.

Górski broni Strąka i Pajaka. Twierdzi, że zatrudniono ich nie z klucza partyjnego, ale dlatego, że są specjalistami. Igor Strąk został naczelnikiem Wydziału Zapatrzenia i Transportu, Mirosław Pająk kierownikiem transportu i warsztatów.

- Igor Strąk ma wyższe wykształcenie i doświadczenie na kierowniczym stanowisku w administracji, co na pewno przysłuży się w tej pracy – uważa wicedyrektor Górski. - Mirosław Pająk do tej pory prowadził własną działalność transportową i był kierowcą w słupskim pogotowiu ratunkowym. Na pewno ma wiedzę związaną z organizacją transportu.

To, co szefem Urzędu Morskiego wydaje się oczywiste, nie przekonuje jednak kontrolerów z Państwowej Inspekcji Pracy i Najwyższej Izby Kontroli. Obie instytucje zainteresowały się sytuacją w urzędzie. Jolanta Zedlewska, rzecznik prasowy gdańskiej PIP, której podlega również Słupsk potwierdziła nam, że

w Urzędzie Morskim w Słupsku prowadzona jest kontrola dotycząca przestrzegania prawa pracy przy zwalnianiu i zatrudnianiu pracowników.

Do Słupska wybierają się również inspektorzy NIK.

- Pod koniec czerwca planowana jest tam doraźna kontrola - zapowiada Małgorzata Pomianowska, rzecznik prasowy Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie. - Przeprowadzą ją nasi pracownicy z Gdańska. Nie mogę powiedzieć, czego będzie dotyczyła, bo wtedy nie miałyby sensu. Mogę natomiast zdradzić, że podjęliśmy te działania po skardze, jaka do nas dotarła.

Kilku byłych pracowników Urzędu Morskiego w Słupsku skierowało już do sądu sprawy przeciwko dyrektorowi Bogusławowi Piechocie. Zarzucają mu zwolnienia niezgodne z prawem pracy.

Hubert Bierndgarski

„Fachowcy” od ministra

Takim właśnie tytułem opatrzyliśmy w lipcu 2006 r. tekst o pierwszych decyzjach personalnych Rafała Wiecheckiego, nowo powołanego ministra gospodarki morskiej.

1 czerwca 2006 stanowisko zastępcy dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie objął Wojciech Łuczak, działacz szczecińskiej LPR, rzecznik ministra. Magister ekonomii o specjalności transport, handlował rajstopami i telefonami komórkowymi, pracował w spółce oferującej kredyty, był przedstawicielem handlowym Coca-Coli. Andrzej Borowiec, jego poprzednik w UM, może pochwalić się 26-letnim stażem pracy w urzędzie.

Tego samego dnia stanowisko zastępcy dyrektora UMS do spraw inspekcji morskiej stracił kpt. ż. w. Mirosław Szajkowski. Na jego miejsce powołano Henryka Ramędę, absolwenta WSM, wcześniej pracownika firm armatorskich. Ramęda jest starszym mechanikiem. Formalnym warunkiem niezbędnym do objęcia omawianego stanowiska jest jednak posiadanie dyplomu kapitana żeglugi wielkiej.

Fot. Artur Bissari

Co dalej z izbami morskimi?

Cień Heweliusza

Część środowiska morskiego jest zbulwersowana - w Ministerstwie Gospodarki Morskiej przygotowany jest projekt ustawy, która ma powołać do życia sądy morskie. Oznacza to likwidację izb morskich.

„Izby morskie cieszą się autorytetem wśród marynarzy i rybaków, a został on wypracowany przede wszystkim dzięki profesjonalnemu podejściu do zasad bezpieczeństwa żegluga w najróżniejszych aspektach dotyczących nawigacji, eksploatacji, spraw techniki okrętowej i budownictwa okrętowego, jak i bezpieczeństwa pracy. Gwarancją profesjonalizmu orzecznictwa izb morskich jest udział w rozstrzyganiu spraw, w charakterze ławników, marynarzy posiadających nie tylko najwyższe kwalifikacje zawodowe, ale także zaufanie środowiska, z którego się wywodzą. Propozycja utworzenia sądów mor-

skich, które mają funkcjonować w ramach struktur sądów, niesie za sobą duże niebezpieczeństwo zaprzepaszczenia dotychczasowego dorobku” – czytamy w piśmie Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej Gdyni do ministrów gospodarki morskiej oraz sprawiedliwości.

Strasburg: zmiany są konieczne

Ponad dwa lata temu Europejski Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu zakwestionował wyrok wydany przez polskie izby morskie w sprawie zatonięcia

promu *Jan Heweliusz*. Powodem była skarga złożona przez wdowy po marynarzach z tego statku, powołujące się na przepis gwarantujący prawo do rzetelnego procesu przed niezawisłym i bezstronnym sądem. Według skarżących, sprawy przed izbami morskimi prowadzono tak, aby ukryć rzeczywiste, najprawdopodobniej techniczne przyczyny wypadku oraz uwolnić od zarzutów i winy organy administracji państwowej i przedsiębiorstwa. Sędziom i ławnikom izb zarzucono brak bezstronności i arbitralność ustaleń w postępowaniu dowodowym oraz nierzetelne postępowanie w czasie procesu: ci sami sędziowie prowadzili dochodzenia, a potem procesy.

Strasburg skargę przyjął uznając za niedopuszczalne, by orzeczenia izb morskich były ostateczne i nie przysługiwało od nich odwołanie. Zakwestionował też sposób powoływania przewodniczącego i wiceprzewodniczącego izby, mogący stwarzać wątpliwości co do ich niezawisłości (powoływani są przez ministra sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem gospodarki morskiej). Nakazał stronie polskiej załatwienie tej sprawy zgodnie z europejskimi standardami.

Propozycje z Warszawy

Ministerstwo Gospodarki Morskiej powołało zespół, który od kilku miesięcy pracuje nad nową ustawą. Według wstępnego projektu, w miejsce izb morskich mają zostać powołane dwie nowe instytucje: Państwowa Komisja Badania

Tragedia promu

Należący do Euroafrica Linie Żeglugowe prom samochodowo-kolejowy *Jan Heweliusz* zatonął 14 stycznia 1993 r. na Bałtyku, w czasie huraganu. Zginęło 55 osób - 20 marynarzy i 35 pasażerów. Uratowało się jedynie dziewięciu członków załogi. Była to największa katastrofa w historii polskiej floty handlowej. Sprawę przez sześć lat rozpatrywały izby morskie w Szczecinie i Gdyni oraz Odwoławcza Izba Morska w Gdyni. W ostatecznym orzeczeniu stwierdzono, że prom w ostatni rejs wyszedł ze Świnoujścia w stanie niezdatnym do żegluga.

Przed Izbą Morską w Gdyni toczyła się między innymi sprawa zderzenia jachtu *Bieszczady* z tankowcem *Lady Elena*. Na zdjęciu: sędzia Michał Gnatowski, przewodniczący składu orzekającego.

Fot. Waldemar Otrój



Wypadków Morskich, która będzie zajmować się ustalaniem okoliczności wypadku morskiego i wyjaśnianiem jego przyczyn oraz sądy morskie, funkcjonujące w ramach Sądów Okręgowych w Gdańsku i Szczecinie - jako ich wydziały. Mają się zajmować m.in. odpowiedzialnością zawodową marynarzy, sprawami karnymi, tj. przestępstwami popełnionymi na polskich obszarach morskich, w polskim porcie lub przystani, na statku o polskiej przynależności, a także w związku z działalnością bezpośrednio związaną z żeglugą morską - budową i remontem statków.

Przeciw likwidacji izb zaprotestowały stowarzyszenia kapitanów żeglugi wielkiej z Gdyni i Szczecina. Na początku czerwca w Akademii Morskiej w Gdyni odbyła się debata w tej sprawie. W liście skierowanym do jej uczestników minister Rafał Wiechecki nieco łagodził rządowe stanowisko, wyjaśniając, że uznaje i docenia znaczenie izb morskich dla gospodarki morskiej. Ale reforma sądownictwa morskiego musi zostać dokonana. Jego stanowisko wydaje się jednak bardziej zbliżone do tego, czego oczekują kapitanowie.

- Polska jako członek Unii Europejskiej jest zobowiązana do powołania komisji do badania wypadków morskich, wobec czego izby morskie nie będą prowadziły dochodzeń morskich. Nie będą też orzekały co do winy i do kary, gdyż nawet w przypadku przyznania im przymiotu niezależności i pełnego trybu odwołań jedynie sądy mogą orzekać co do winy i odpowiedzialności. W związku z tym izby morskie prowadziłyby jedynie rejestr okrętowy, przyjmowałyby protesty morskie oraz prowadziły sprawy dyscyplinarne. Reasumując – reforma sądownictwa morskiego musi nastąpić. Jej zakres jest i będzie przedmiotem konsultacji społecznych ze środowiskiem morskim. Likwidacja izb morskich i zastąpienie ich sądami morskimi w ramach sądownictwa morskiego jest najbardziej radykalną formą reformy i niekoniecznie słuszną. Osobiście skłaniam się do wniosku, aby dokonać tzw. małej nowelizacji ustawy o izbach morskich. Jednak wybór rozwiązania i jego zakres zostanie uzgodniony ze środowiskiem morskim – obiecuje minister Wiechecki.

**Modyfikacja - tak,
likwidacja - nie**

Mirosław Proskurnicki z gdyńskiego SKŻW cieszy się ze zmiany sztywnego

do tej pory stanowiska ministra. I dodaje: - Zdajemy sobie sprawę, że modyfikacja musi nastąpić zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Ale żeby dostosować do tego naszą ustawę o izbach morskich, nie trzeba wprowadzać sądów.

Wtórzuje mu senator Prawa i Sprawiedliwości Dorota Arciszewska-Mielewczyk, która twierdzi, że i owszem, trzeba brać pod uwagę europejskie orzeczenia, „ale bez przesady”.

- Jestem przeciwnikiem bezkrytycznego przyjmowania dyrektyw, które nie uwzględniają uwarunkowań panujących w danym kraju. Tutaj mamy taki przykład. Nie możemy burzyć i likwidować

- Byłoby to niebezpieczne. I na to naszej zgody nie będzie! – grzmi senator Arciszewska.

Witold Kuczorski, prezes Odwoławczej Izby Morskiej, krytykuje orzeczenie Trybunału Strasburskiego ironizując, iż pisząc o wątpliwościach dotyczących obiektywizmu izby „sugeruje on, że minister sprawiedliwości czy gospodarki morskiej może wykonać telefon do sędziego i powiedzieć, że trzeba załatwić sprawę tak i tak. Jest to pogląd chybiony już od samych postaw.”

Przytacza fragmenty orzeczenia opatrzonego własnym komentarzem. Jak mówi, Trybunał uznał, że „...izby morskie



Fot. Czesław Romanowski

Senator PiS Dorotę Arciszewską-Mielewczyk niepokoi fakt, że projekt ustawy o sądach morskich w praktyce likwiduje udział w postępowaniach przed tym sądem w charakterze ławników przedstawicieli ludzi morza.

czegoś, co dobrze funkcjonuje. Możemy to dostosować do prawa unijnego, ale na pewno nie na ślepo i nie bez przekonywania do słuszności i dobrych prac naszych izb morskich.

Według pani senator niepokojący jest fakt, że projekt ustawy o sądach morskich w praktyce likwiduje udział w postępowaniach przed tym sądem w charakterze ławników marynarzy, rybaków i żeglarzy, a więc przedstawicieli ludzi morza, którzy najlepiej i w sposób odpowiedzialny mogą ocenić kwalifikacje zawodowe, umiejętności, przydatność do wypełniania swych funkcji przez ludzi odpowiedzialnych za bezpieczeństwo morskie.

w kształcie, w jakim istnieją w polskim prawie, nie mogą być uważane za niezależne sądy zdolne do zagwarantowania sprawiedliwego rozpatrzenia sprawy. Skarżący, zdaniem trybunału, mogli mieć obiektywnie uzasadnione wątpliwości co do niezależności i bezstronności izb morskich. Nastąpiło zatem naruszenie art. 6 Konwencji Praw Człowieka. Trybunał stwierdza, że nie wprowadzono możliwości kasacji od orzeczeń Odwoławczej Izby Morskiej do sądu, a także że nie zmieniono sposobu powoływania i odwoływania przewodniczących i wiceprzewodniczących izb. Prawo to nie jest zatem odpowiedzialnością na zarzut skarżących dotyczący

braku niezawisłości i bezstronności. Instytucja izb morskich nie spełnia wymogów sądu i w związku z tym należy się stosowne zadośćuczynienie za szkody wyrządzone przez państwo polskie tym stanem prawnym.”

- Według mnie przewodniczący Izby Morskiej dlatego jest przewodniczącym, że jest sędzią – komentuje prezes Kuczorski. - Hydraulik, stolarz czy malarz nie może zasiadać i orzekać w izbie. Trybunał zakwestionował też polską konstytucję, rozstrzyga ona bowiem, jakie organy sprawują wymiar sprawiedliwości w danym państwie. Stanowi ona, że wymiar sprawiedliwości sprawują sądy i trybunały. Izby morskie, jakkolwiek mają przymiot polskiego wymiaru sprawiedliwości – sądami nie są. A Trybunał stwierdził, że są. Jeżeli mamy komisję rozjemczą na terenie ogrodów działkowych, rozstrzygającą o prawie uprawiania działki i umożliwiającą wykluczenie obywatela z członkostwa w związku działkowców, to mamy do czynienia z sądem? Może przecież orzec o winie! Uważam, że trybunał poszedł za daleko.

Niech decydują fachowcy

Według niego, propozycja całkowitej likwidacji izb morskich jest nietrafna dlatego, że jeżeli sprawy rozstrzygane przez izby morskie przeniesione zostaną do sądów powszechnych, „to element morskości pozostanie tylko w tytule.”

- Izby morskie mają ten podstawowy walor, że w składzie orzekającym nie zasiada „czynnik ludowy” - ława przysięgłych - lecz profesjonaliści, fachowcy. O przyczynach wejścia na mieliznę i wi-

nie kapitana nie może rozstrzygać fryzjerka, lecz ktoś, kto ma doświadczenie, by mógł sprawiedliwie ocenić, co się stało i dlaczego. Pozbawiać kogoś prawa zajmowania stanowiska na statku może osoba, która rozumie temat. Jako człowiek pracujący w tym temacie od 17 lat stwierdzam: izby morskie spełniają swoje zadania i jeszcze mają co nieco do zrobienia – przekonuje sędzia Kuczorski.

Zbigniew Sulatycki, były wiceminister transportu i gospodarki morskiej, założyciel i aktualny prezes Towarzystwa Gospodarczego Morskiego, wymienia minusy ministerialnego projektu. Według niego, jeżeli sprawy morskie trafią do sądów powszechnych, „utoną” w powodzi tysięcy innych, równie ważnych spraw rozpoznawanych w tych sądach. Spowolnione zostanie tempo ich rozpoznawania, w rozpoznawaniu spraw z zakresu tzw. odpowiedzialności zawodowej nie będzie miejsca dla ławników profesjonalistów, specjalistów, czyli kapitanów, mechaników okrętowych, elektryków czy specjalistów budowy okrętów.

- Nie ulega wątpliwości, że jedynym rozsądnym i sprawdzonym w praktyce rozwiązaniem jest utrzymanie izb morskich – twierdzi minister Sulatycki.

Według Jana Jankowskiego, prezesa Polskiego Rejestru Statków, znaczenie i dorobek izb jest nie do przecenienia: - Działając przez tak wiele lat wrosły w świadomość polskiej gospodarki morskiej, stały się elementem kultury morskiej. PRS wielokrotnie stawał przed izbami morskimi, głównie w charakterze świadka. Braliśmy udział w rozpatrywaniu przyczyn wypadków. Orzeczenia izb morskich mają charakter prewencyjny. Zdarzyło się, że na ich podstawie PRS poprawiał badania techniczne. Uważamy, że podejmując decyzję dotyczącą przyszłości izb morskich powinniśmy być bar-

dzo ostrożni, żeby nie popsuć funkcji spełnianej przez izby oraz ich wypracowanego przez wiele lat charakteru.

Na katastrofę: komisja

Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, czyli przedstawiciel administracji w terenie, łagodnie nastroje mówiąc, że nie wszystko jest przesądzone, a projekt podlega konsultacji społecznej.

- Na pewno musi zostać stworzone coś, co jest niezależną instytucją, która będzie dociekała przyczyn wypadków morskich, nie będzie wydawała werdyktu, bo od tego są sądy. Taka komisja musi powstać – mówi dyrektor.

Za komisją jest kapitan żegluga wielkiej Marek Błuś, publicysta morski, który izby morskie zna od podszewki (krytykował ich działalność i ustalenia m.in. w związku z katastrofą *Heweliusza*). Według niego, w miejsce zlikwidowanych izb morskich, co uważa za konieczność, powinna powstać instytucja mająca charakter administracyjny, która nie będzie sądem, lecz komisją właśnie. Taką, jaka powoływana jest np. w wypadku katastrofy lotniczej. Nie będzie tam sędziów ani prawników, jedynie ludzie znający się na rzeczy. Taki organ opracowywałby raport, który nie orzekałby o winie i byłby zaskarżalny do instytucji wyższej instancji. Mogłoby to być coś w rodzaju sądu apelacyjnego.

Taki model przyjęty jest w Szwecji - tamtejszy urząd zbiera materiał dowodowy, przedstawia go prokuraturze i ta dopiero formułuje zarzuty lub umarza sprawę. Błuś nie jest zwolennikiem powołania wydziałów morskich w sądach powszechnych.

- W naszym wypadku cały problem wziął się z tego, że izby są quasi sądami morskimi, ale formalnie nimi nie są. Pytanie, jak sędziowie mogą badać wypadek, kiedy członkowie składu się na tym nie znają. W sądzie postępowanie trwa latami. W wypadku naszej hipotetycznej komisji - jeżeli na jej posiedzenie nie przyjedzie jeden z członków, nic się nie stanie. W sądzie nie ma ławnika i już sprawę trzeba przelożyć.

Co dalej z izbami morskimi, przekonamy się w najbliższych miesiącach. Na razie trwać będzie, zapowiadana przez ministra Wiecheckiego, konsultacja z zainteresowanymi środowiskami.

Czesław Romanowski



Zbigniew Sulatycki, były wiceminister transportu i gospodarki morskiej, założyciel i aktualny prezes Towarzystwa Gospodarczego Morskiego, punkt po punkcie wymieniał minusy ministerialnego projektu likwidacji izb morskich.

*Stowarzyszenie Lastadia nie dostanie
za darmo ORP Władysławowo*

Nowa Gwinea zamiast Elbląga?

Pół roku temu pisaliśmy o pasjonatach okrętownictwa ze Stowarzyszenia Lastadia, którzy chcieli uratować przed pocięciem na żyłki kuter rakietowy ORP Władysławowo.

Miał być pierwszym z kilku planowanych eksponatów cumujących przed Muzeum Historyczno - Archeologicznym w Elblągu. Wydawało się wtedy, że to finisz wielomiesięcznych starań. Nic podobnego...

„Nadrzędnym celem Stowarzyszenia Lastadia jest zachowanie dla przyszłych pokoleń materialnych świadectw historii techniki morskiej i rzecznej i ich udostępnianie dla zwiedzających poprzez organizację w Elblągu skansenu zabytkowych jednostek pływających oraz prowadzenie badań nad historią budownictwa okrętowego i żeglugi i upowszechnianie ich wyników poprzez wystawy, publikacje i konferencje naukowe.” – piszą członkowie Stowarzyszenia. Z ambitnych planów i zamierzeń na razie nici. Ministerstwo Obrony Narodowej postanowiło bowiem na ORP Władysławowo zarobić.

Małgorzata Cholewińska, rzecznik prasowy Agencji Mienia Wojskowego, w którego władaniu jest wycofany okręt: - W lipcu zostanie rozpisany przetarg na jego sprzedaż. Kupnem zainteresowanych jest kilka państw.

Michał Glock, prezes Stowarzyszenia Lastadia: – Jesteśmy bardzo rozczarowani. To jakiś absurd. Jestem przekonany, że Agencja kręci i wprowadza w błąd MON. Komu potrzebny jest wycofany ze służby kuter rakietowy? Chcą po prostu sprzedać ten piękny okręt na złom. Zamiast kutra torpedowego MON zaproponował nam kuter *Pilica*, który zupełnie nie nadaje się do celów muzealnych. Jest po prostu za mały.

Przypomina, że Stowarzyszenie spełniło wszystkie warunki narzucone przez

Ministerstwo Obrony Narodowej. Zmieniono m.in. statut elbląskiego muzeum, by mogło dysponować morskim eksponatem. *Władysławowo* miało być ozdobą i niejako „okrętem flagowym” przyszłego skansenu zabytkowych jednostek pływających.

- Przez ponad rok starań nie mieliśmy sygnałów, że po dopełnieniu wszystkich formalnych wymogów może zapaść decyzja odmowna. Cały biznesplan przedsięwzięcia wynikał z planu pozyskania dwóch zabytkowych jednostek pływających: *Władysławowa* oraz pierwszego zbudowanego przez polski przemysł okrętowy lodołamacza typu L-250 *Lampart*. To pierwsza od ponad trzydziestu lat akcja społeczna ratowania przez zniszczeniem zabytkowego okrętu wojennego, który ze względu na swoją historię jest godzien zachowania – przypomina prezes Glock.

Rzecznik Cholewińska: - Nie możemy przekazać okrętu za darmo, ponieważ zakazuje nam tego ustawa. Adresatem prośby o przekazanie okrętu towarzystwu może być tylko minister obrony narodowej.

Cena wywoławcza *Władysławowa* to prawie cztery miliony złotych. Stowarzyszenie nie stanie do przetargu, bo nie ma tyle pieniędzy. Jego członkowie ledwo zebrali fundusze na utrzymanie okrętu jako obiektu muzealnego.

- Zresztą, nie o to chodziło – mówi Michał Glock. – To była społeczna akcja



Fot. Waldemar Okroj

Michał Glock, prezes Stowarzyszenia Lastadia, nie kryje rozczarowania i złości. - Przez ponad rok nie mieliśmy sygnałów, że po dopełnieniu formalnych wymogów może zapaść decyzja odmowna.

zakładająca dobrą wolę ludzi, którzy decydują o losach okrętu. Szczerze mówiąc, jestem zły i zdruzgotany.

Coś z podejrzeń na temat wprowadzenia w błąd MON jest na rzeczy. Płk. Jarosław Dębski z Departamentu Wychowania i Promocji Obronności MON, który zajmował się sprawą *Władysławowa* dopiero od nas dowiedział się, że okręt będzie wystawiony przez AMW na przetarg.

- Jestem zdziwiony, musimy jeszcze raz przyjrzeć się sprawie – powiedział „Naszemu MORZU”. Jak tłumaczy, powodem cofnięcia zgody na odstąpienie okrętu była informacja z AMW, że „jedno z państw” zainteresowane jest jego kupnem. Z naszych informacji wynika, że chodzi o Nową Gwineę. Sprzedaż kutra ma być elementem tzw. transakcji wiązanej. - A przecież sprzedaż wycofywanego ze służby mienia to jedno z zadań AMW – podkreśla Dębski.

Po co więc organizować przetarg, jeżeli jest już ktoś poważnie zainteresowany kupnem okrętu? To właśnie płk. Dębski chce wyjaśnić.

Czesław Romanowski

Wielkie Żagle w sierpniu w Szczecinie

Sedov – najbardziej „kłopotliwy” uczestnik szczecińskiego zlotu żaglowców. Tak prezentował się podczas wielkiej parady na Zatoce Gdańskiej, gdy w 2003 roku gospodarzem regat The Cutty Sark Tall Ships’ Races była Gdynia



Impreza na 101

- O popularności naszej imprezy świadczy fakt, że do odbywającego się w tym samym czasie na Morzu Śródziemnym zlotu żaglowców zgłosiły się 42 jednostki, czyli o ponad połowę mniej – chwali się Tomasz Banach, pełnomocnik prezydenta Szczecina ds. organizacji regat The Tall Ships’ Races. – Nigdy nie mieliśmy tu wydarzenia o tak wielkiej skali. Oceniamy, że będziemy musieli przygotować się na obsługę około półtora miliona zwiedzających.

Organizatorzy podkreślają, że impreza to niepowtarzalna szansa na promocję miasta w świecie. Jej obsada jest, jak zwykle przy tego rodzaju okazjach, międzynarodowa: chęć zobaczenia wielkich żaglowców zapowiedziały załogi jachtów z Polski, Niemiec, Szwecji, Ukrainy, Rosji, Holandii, Belgii, a nawet USA. Szczecin chce się mienić miastem wielokulturowym, o międzynarodowym charakterze, ale przyciągać tym, z czego Polacy słyną na całym świecie – gościnnością.

- Niektóre jednostki były u nas już wcześniej, załogi innych jedynie tylko

Ponad 100 jednostek zgłosiło się do regat The Tall Ships’ Races, których finał odbędzie się na początku sierpnia w Szczecinie. Trwają ostatnie przygotowania do tego najbardziej prestiżowego zlotu żaglowców na świecie. – To nie tylko wspaniałe wydarzenie, ale także znakomita promocja naszego miasta – mówią organizatorzy.

o nas słyszały, o polskiej gościnności - mówi Banach. - I to ich do nas przyciąga. Nie możemy ich zawieść. Chcemy, żeby ci ludzie po imprezie powiedzieli: przyjęto nas tu znakomicie, wszystko było świetnie zorganizowane, warto tu wracać.

Ogrom pracy

Przygotowania do imprezy trwały od trzech lat. Okazało się niestety, że dla wielu zamierzonych i niezbędnych inwestycji to zbyt mało. Planowano odnowienie niezbyt reprezentacyjnego budynku dworca głównego PKP w Szczecinie. Nie udało się, będzie on jedynie nieco „odświeżony”.

- Najwięcej czasu pochłonęły prace związane z infrastrukturą. Chodziło m.in. o przygotowanie nabrzeży, uregulowanie spraw własnościowych terenów, gdzie odbywać się mają imprezy i cumować jednostki - wyjaśnia pełnomocnik prezydenta Szczecina. - Pogłębiono tor wodny, przejęto tereny Starówki. W samym centrum regat, na Wyspie Grodzkiej, przygotowaliśmy ponton cumowniczy. Na Wyspie Bielawa siedzibę znajdzie centrum zarządzania bezpieczeństwem. Prace przygotowawcze pochłonęły ok. 30 mln zł. Dzięki finałowi regat na trwałe miasto będzie miało efektownie oświetlony wlot do Szczecina.

Bezpieczny Sedov

Szczegóły przygotowań i organizacji imprezy publiczności morscy poznali w czasie międzynarodowej sesji publicystycznej (oprócz polskich uczestniczyli w niej także dziennikarze z Niemiec), która odbyła się w Szczecinie na początku czerwca. Dziennikarze dopytywali o szczegóły wizyty największego żaglowca świata - *Sedov*. Wcześniej prasa doniosła, iż może nie wpłynąć do szczecińskiego portu, ponieważ uniemożliwi mu to linia energetyczna, która przecina Odrę na wysokości Skolwina.

Według wstępnych informacji, wysokość masztów *Sedova* to 58 m, linia energetyczna ma wisieć mniej więcej na takiej wysokości. Zasila całą szczecińską aglomerację, łącznie z Policami. Jest pod napięciem 220 kV. Zgodnie z wymogami bezpieczeństwa, statek nie może się do niej zbliżyć na odległość mniejszą niż cztery metry. Tyle wynosi strefa zagrożenia. Jeżeli zejdzie do dwóch metrów, istnieje realna groźba „przebicia” - nagłego przepływu prądu między linią a masz-

tem jednostki. Gdy w powietrzu jest dużo wilgoci, niebezpieczeństwo wzrasta i trzeba zachować jeszcze większe odległości.

- Wysokość bezpieczna wszelkich jednostek, które mogą wchodzić do naszego portu, to 57 metrów. I tyle mają maszty *Sedova*. Wysokość linii, która wisi nad Odrą, to 64 metry - tłumaczył publicystom Tomasz Banach. - To wysokość bezpieczna. Gdyby *Sedov* szedł skrajem toru wodnego, nie powinno być żadnych kłopotów. Ale podjęliśmy działania, żeby linia energetyczna była w tym czasie wyłączona. A poza tym, statki są wyposażone w odpowiednie uzziemienia, są bowiem narażone na pioruny, wyładowania, które mogą spotkać je na morzu. Nie powinno być kłopotów.

Są jeszcze inne możliwości - np. napełnienie zbiorników żaglowca, dzięki czemu jednostka zanurzy się jeszcze bardziej. *Sedov* zresztą wszedł i wyszedł ze Szczecina w 1985 r. bez problemów, a w czerwcu 2004 r. był tam nieco mniejszy *Kruzensztern*. Pod linią bez problemu przechodzą wysokie na ponad 50 metrów kontenerowce.

Atrakcje na Wałach

Według organizatorów szczecińskiego finału regat nie trzeba się też martwić tym, że *Sedov* nie stanie przy Wałach Chrobrego, lecz w okolicach cypla Łasztownia (przy Wałach jest dla niego za płytko). Jak tłumaczą, z założenia ma być atrakcją, która przyciągnie turystów właśnie do tej części portu.

Ostatecznie, u stóp Wałów Chrobrego, na wysokości znajdującej się tam fontanny, mają stanąć rosyjski *Kruzensztern* i nasz *Dar Młodzieży*. Za nimi zacumuje kilkanaście mniejszych jednostek. Potem zwiedzający natkną się na ponad 90-metrowy *Cuauhtemoc* z Meksyku. Za cumującym przy cyplu Łasztownia *Sedovie*, w głębi basenu, stanie pływający apartamentowiec *The World*. Na tym luksusowym statku o długości niemal dwustu metrów przyplynie obejrzeć regaty ponad setka osób, które stać było na wykupienie luksusowych apartamentów na statku (jest ich w sumie 160, każdy wart od miliona do ponad 6 mln dolarów). Mniejsze jednostki staną przy wybrzeżu Starówka oraz przy Nabrzeżu Weleckim.

Żaglowce wychodzące ze Szczecina 8 sierpnia rano ze względów bezpieczeństwa nie będą wypływać pod żaglami. W pełnej krasie zobaczyć je będzie można dopiero w Świnoujściu. Tam ma zo-

stać uformowany szyk paradny. Żaglowce między godz. 16 a 17.30 będą wychodzić z portu. Obiorą kurs na wschód, w stronę Międzyzdrojów. Najlepiej więc będzie można obserwować je ze wschodniego brzegu Świny, a także z mola w Międzyzdrojach.

Oprócz wymienionych wyżej jednostek, w Szczecinie obecne będą m.in.: niemiecki *Alexander von Humboldt*, holenderskie *Eendracht* i *Europa* oraz nasz *Fryderyk Chopin*.

Regaty The Tall Ships' Races 2007 rozpoczną się w duńskim Aarhus w czwartek, 5 lipca. Następnym portem będzie Kotka w Finlandii, kolejnym Sztokholm, ostatnim Szczecin.

Czesław Romanowski

The Tall Ships' Races

Regaty i zloty żaglowców odbywają się w Europie od kilkudziesięciu lat. Pomysł wyścigów statków żaglowych zrodził się w Anglii na początku lat 50. XX w. W ten sposób próbowano uratować „białe ptaki oceanów”, wypierane ze szlaków handlowych przez statki parowe. Pierwsze regaty rozegrano w 1956 r. pod patronatem księcia Edynburga. Na trasie z angielskiego Torbay do Lizbony ścigało się 21 żaglowców. Sukces imprezy spowodował przekształcenie komitetu organizacyjnego w The Sail Training Association (STA) - brytyjskie Stowarzyszenie Szkolenia pod Żaglami. Tak też narodziła się idea „sail training” - edukacji młodych ludzi na pokładach statków żaglowych oraz regat i zlotów. Kiedy w 1972 r. sponsorem imprezy został producent szkockiej whisky z wizerunkiem *Cutty Sark* - najpiękniejszego i najszybszego klipra herbacianego XIX w., przyjęła nazwę The Cutty Sark Tall Ships' Races. Od 2004 roku impreza odbywa się pod nazwą The Tall Ships' Races. Sponsorem głównym na lata 2004 - 2006 została Antwerpia. W 2006 roku regaty The Tall Ships' Races świętowały 50. urodziny. W tym roku, po raz pierwszy w historii, ich finał odbędzie się w Szczecinie.



Sail Training
International

Szczecin
4 - 7 VIII 2007

www.szczecin2007.pl



Miłość do morza, do której pierwsi ludzie i pierwsze narody
przynaję się z taką gorliwością, jest uczuciem szlachetnym; składa
się na nią wiele dumy, szpota musu, a najlepsza i najistotniejsza
jej część to przypisanie do okretów, niestrudzonych słudźników
naszych nadziei i naszej godności.

"Zwierciadło morza" Józef Conrad Korzeniarski, w roku conradarskim



Macaj, dyrektor szkoły w Szczecinie.

60 lat temu kapitan
Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz
otrzymał nominację na stanowisko dyrektora
Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie

Dziedzictwo Macaja

W Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie pod sztandarem - jakbyśmy dziś powiedzieli - *sail training* szkolono nowe kadry morskie. W poniedziałek, 6 sierpnia, załogi ponad 100 żaglowców z całego świata, podczas szczecińskiego finału 51. regat *The Tall Ships' Races* pokażą, że wychowanie pod żaglami jest najlepszą szkołą życia.

Obchody Święta Morza w 1947 roku w Szczecinie. 29 czerwca. Główna atrakcja - wizyta *Daru Pomorza*. Żaglowiec zacumował przy nabrzeżu Wałów Chrobrego, obok statków białej floty, jednostek Marynarki Wojennej i statków służby portowej. Na lądzie, na przeciw *Daru*, wybudowano ołtarz polowy. Prezydent Bierut, w otoczeniu ministrów i generalicji, odebrał paradę jednostek pływających. Na pokładzie *Daru* rozmawiał z grupą uczniów, którzy jesienią mieli rozpocząć naukę w szczecińskiej Państwowej Szkole Morskiej. Zawsze obok, dyskretnie, na drugim planie zdarzeń, charakterystyczna sylwetka Macaja. Legendarnego, niezrównanego, wielkiego, pierwszego z pierwszych – kapitana kapitanów.

Historia zatacza koło

W tej samej scenerii co wówczas, u podnóża Wałów Chrobrego, zacumuje wkrótce setka żaglowców z całego świata. W poniedziałek, 6 sierpnia, załogi uroczysto zakończą 51. regaty *The Tall Ships' Races*. Pokażą, że idea *sail training* nie straciła na aktualności.

Czyż nie ma w obu wydarzeniach „znaku czasu”? 6 sierpnia 1947 r. kapitan Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz, najślynniejszy dowódca legendarnych polskich żaglowców - *Lwowa*, a potem *Daru Pomorza* i *Zewu Morza* - otrzymał od wiceministra żeglugi Kazimierza Petruszewicza nominację „na stanowisko dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie”. Miasto, jak mówił minister Jędrzychowski, stanie się wielkim portem, tu będą budowane statki, tu musi kształcić się kadra oficerska i załogi polskiej floty! Gdyńskie doświadczenia Maciejewicza, gdzie dyrektorował Szkole Morskiej od 1945 roku, jego kariera zawodowa i przekonanie, że nie ma rzeczy niemożliwych sprawiły, iż jemu powierzono zadanie utworzenia „kuźni kard morskich” na Ziemiach Zachodnich. - Jak mus, to mus! - mawiał z rosyjskim akcentem w sposób, który wykluczał sprzeciw.

Kapitan organizuje szkołę

Do Szczecina przyjeżdżał wcześniej. Na rekonesans. Wiedział, jakiego obiektu szukać. Gmach musiał być przestronny i funkcjonalny. Sale wykładowe i pra-

cownie w jednej części, w drugiej – internat oraz mieszkania profesorskie. Pełne zaplecze gospodarcze i boisko. Marzeniem był basen, warsztaty lub pracownice dostosowane do robót bosmańskich.

Trafił na aleję Piastów 19. Niemal idealny budynek z niewielką salą gimnastyczną! Natychmiast przystąpiono do remontu. Wiosną 1947 r., na parterze, czynne było biuro szkoły. Obok zorganizowano bibliotekę. Na pierwszym piętrze - sale nauki indywidualnej oraz miejsca do odrabiania lekcji. Poza tym - sale wykładowe i sypialnie.

Co kilka dni przyjeżdżały z Gdyni samochody ze sprzętem i pomocami naukowymi. Część wyposażenia przysłało koleją.

- Kłopotem dla kuchni szkolnej było dostarczanie posiłków na piętra, gdzie znajdowały się jadalnie - wspominał Jan Paszyński. - Kolega Majerowski powiedział dyrektorowi, że na cmentarzu, w krematorium, widział dobrze zachowaną windę mechaniczną. Po kilku dniach urządzenie zamontowano w szkole, a uruchamiał je, oczywiście, Maciejewicz.

Nowych uczniów kapitan witał krótkim przemówieniem.

- Tak wy przyjechali, kochani, tu do nauki i pracy, rozumiecie? Tak ja nie będę długo po durnemu gadał. Widzieli wy miasto po drodze, a teraz wy jesteście w swojej szkole.

- Spotykaliśmy się wieczorami, by pogawędzić, omówić plan pracy na dzień następny – przypominał J. Paszyński. - Maciejewicz przychodził jako ostatni. Musiał osobiście pozamykać drzwi, spraw-

- Uczyl nas prawa drogi na morzu – wspominał kpt. E. Daszkowski. – Maciejewicz biegał po sali, zaskakiwał słownictwem i terminologią z carskiej floty. Wkrótce, stając do odpowiedzi, mówiliśmy po „macajowemu”. „Paraszutnyje cwieta”, panie kapitanie, to... – i unosiliśmy ręce, jak wcześniej on, by zobrazować opadające na małych spadochronach rakiety sygnałowe. Ale on był już przy

dło szkoły zamienialiśmy na barwny świat marynarskiego żywota – opowiada kpt. E. Daszkowski. – Raz były to wnętrza tajemniczego żaglowca, innym razem fragmenty rafy koralowej. Goście z miasta nie wiedzieli - zwiedzać czy tańcować!

Maciejewicz był częstym gościem Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, zaglądał do ośrodka szkoleniowego uczelni w Łebie, interesował się rozwijaniem działalności żeglarskiej; uczestniczył w egzaminach na żeglarskie dyplomy morskie.

- Do szczęścia czegoś jednak mi brakowało... Brakowało morza. I statku. Chciałem ściągnąć do Szczecina Dar Pomorza. Byliśmy szkołą kształcąca nawigatorów, więc nie Gdynia, lecz Szczecin winien teraz być portem macierzystym Białej Fregaty. Pertraktacje szły bardzo opornie. Niemniej Dar był częstym gościem w Szczecinie, a na strychu przy Piastów przechowywaliśmy zapasowy komplet jego żagli.

Było to miejsce tajnych schadzek wilków morskich i ich koleżanek. Nie przeżyła ich jedna kłódka, potem druga i kiedy ktoś zasugerował – założymy trzecią, Macaj machnął ręką i polecił przenieść żagle do innych pomieszczeń. - Tego podartego foka to zostawcie na strychu. Żeby nie mówili, że stary, chalera, nie człowiek - miał powiedzieć.

Wielkie serce

- Wyjeżdżaliśmy na święta. Śnieg, zimno i chlapa - wspominał kpt. Zbigniew Bargielski. - Kolega miał podarte buty. Macaj zobaczył go, szykującego się do wyjścia. „Stój! Gdzie? Zaraz!” Podbiegł do ucznia, uklękł, chwycił za nogę, a kiedy zobaczył, że buty są rzeczywiście porwane, omal nie ściągnął ich mocnym szarpnięciem. „Do domu, marsz!” W swoim mieszkaniu wyciągnął stertę butów i kazał mierzyć. Pasującą parę przetaił z kurzu rękawem i powiedział uczniowi, żeby nie ważył się po powrocie zwracać butów.

Maciejewicz był bardzo zasadniczy w sprawach socjalnych. Uczniowie otrzymywali podręczniki, zeszyty, mundury, obuwie. Musztra i wielogodzinne przemarsze zapewniały szkolnemu szewcowi pracę przez okrągły tydzień. Każdy uczeń mógł dwa razy oddać obuwie do zelowania. Wystarczy. - Macie, chalera, porządne szkurpy!

Obiadów, jak w szkolnej stołówce, nie jadalі wcześniej. Na drugie śniada-



Dyplom polski kapitański.

dzić okna. Zajrzał tu i tam i dopiero wtedy zapalał papierosa.

Jedyny taki belfer

Prawe skrzydło gmachu zajęli nauczyciele i wychowawcy. W każdej chwili, w czasie służby i po pracy, wszyscy na jednym pokładzie. Gdy chłopców angażowano do przeładunków w porcie sprawdzał, czy otrzymali ubrania drelichowe i, chalera, gorącą herbatę, żeby „nie poprzębiali się, malczyki”. Zarobione pieniądze sprawiedliwie dzielił: to na potrzeby szkoły, to – słuszną część – na nagrody dla najlepszych „pracarzy”. Gdy mowa była o finansach, powtarzał: „Panowie, duimy skarba państwa do maksimum, oj, duimy! A teraz - do nauki!”. Nic nie mogło usprawiedliwić opóźnień w realizowaniu programu nauczania.

tablicy, chwycił kolorowe kredy i rysował sytuacje, zapalał kolorowe światła pozycyjne statków, pokazywał, jak płyną kursem na zderzenie, jak wykonują inne manewry. Światła gasił... rękawem marynarki sfatygowanego munduru. Nie miał czasu na ścierki, celebrację i galanterię. Za drzwiami sali wykładowej czekały przecież problemy, awarie, kolizje, katastrofy.

Szczecin pod wrażeniem

Z carskiego Korpusu Kadetów, potem z Tczewa i Gdyni, przeniósł kapitan Maciejewicz do Szczecina tradycję szkolnych balów morskich. W mieście, w którym była szkoła morska, żaden bal nie mógł się równać morskiemu.

- Bezludne wyspy, skarbcze piratów, egzotyczne wybrzeża – całe lewe skrzy-

nie dostawali dwie bułki z masłem i kubek mleka.

Zmiany, zmiany

Ostatnie lata 40. i początek 50. to w dziejach polskiego szkolnictwa morskiego nieustanne reorganizacje. 24 czerwca 1949 roku szkoły morskie w Gdyni i Szczecinie weszły w skład Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. W czerwcu 1951 r. otrzymały nowe nazwy: Technikum Morskie Nawigacyjne w Szczecinie i Technikum Morskie Mechaniczne w Gdyni, oba o pięcioletnim cyklu nauczania. Zlikwidowano Państwową Szkołę Jungów. Dwa lata później podjęto decyzję o likwidacji Technikum Morskiego Nawigacyjnego w Szczecinie i przeniesieniu kształcenia nawigatorów do Gdyni.

Zły kapitan

Do Szczecina często przyjeżdżały ministerialne komisje. Kontrolerzy krytycznie oceniali... wszystko. W protokołach czytamy o „zastraszającym stanie szkoły pod względem nauczania i wychowania”. Kadra pedagogiczna to nauczyciele starszego wieku, stosujący przestarzałe metody nauczania. Nie naświetlali zagadnień od strony marksistowsko-leninowskiej! Kapitan Maciejewicz - kawaler najwyższego rosyjskiego odznaczenia, przyznanego przez cara Orderu św. Stanisława, człowiek o szlacheckim rodowodzie. Kapitan Ledóchowski to hrabia, członek sławnego rodu. Nie byli najlepszymi propagatorami marksistowsko-leninowskich metod wprowadzania młodych w dorosłe życie... Odeszli, a raczej - wyrzucono ich z ich szkoły.

- Odejście ze szkoły omal nie załamało ojca - wspomina Olgierd Maciejewicz. - Nie wyobrażał sobie, by po tylu latach mógł nie spotykać się już z młodzieżą.

W kwietniu 1953 roku ministerstwo poprosiło kapitana, by objął dowództwo żaglowca *Zew Morza*.

- Jakby urodził się na nowo! - wspomina Konstanty Maciejewicz junior. - Zaczynał układać plany rejsów, rozpisywał harmonogram codziennych zajęć dla słuchaczy. Odzyskał równowagę. Zameczał nas ciągłym mówieniem o *Zewie*.

W obcym świecie

- Nasze szkoły sąsiadowały ze sobą, mieliśmy obok formalnych wiele niezawodnych kontaktów - mówi dyrektor ówczesnego Technikum Eksploatacji Żeglugi i Portów, Kazimierz Machaj. - Rozmawialiśmy z Maciejewiczem o szpiclowaniu, skarżeniu, podżeganiu, o bezsilności wobec krzykaczy i figurantów. W ostatnich miesiącach pracy podchodził do mnie i wykrzykiwał: „Panie, trzeba rozpedzić tę klikę”.

Nie potrafił nawigować przez morza zawiści i nieuczciwości. Gdy po zwycięstwie Rewolucji Październikowej stawał przed proletariacką, marynarską komisją decydującą o losach byłych oficerów carskiej floty, marynarze jednogłośnie wybrali go na dowódcę. Że obcy klasowo? Ale marynarz szczerzy i sprawiedliwy. I fachowiec! Uratował siebie i kilku współtowarzyszy z zatopionego okrętu podwodnego. W 1930 roku uratował *Dar Pomorza* z morderczej kipieli. Znał swój fach, rozumiał morze, ono było mu powolne. - Zadziwił kunsztem żeglarskim i niesłychanym „nosem” w nieprzewidzia-

tego?” Odpowiadałem, że nic ciekawego, a prawdę mówiąc, to głupstwa. „Tak też i ja myślałem” - odpowiadał kapitan i drzemał dalej.

Krótkie burze

- Pamiętam, jak dopadał do grupy leniuchujących kolegów, pieklił się, krzyczał, wyklinał, gestykulował - wspominał Stanisław Wojciechowski. - Biegniemy do zajęć na pokładzie. Jedni pucują mosiądze, inni skrobą deski pokładu, ostukują rdzę. Macaj prostuje się, odsuwa czapkę na tył głowy. Wolno zbliża się do pracujących. Spogląda im przez ramię, obserwuje pociągnięcia pędzli. Nagle przykłęka, chwytając pędzel i zaczyna malować. „O, tak!” - tłumaczy. - „Energicznie wcieraj tę farbę!” Przywołuje bosmana, każe mu nadzorować pracę i w paru susach jest przy kolejnej grupie. Gdy nikt nie pozostaje bez zajęcia prostuje się, bierze pod boki, z poplamionych spodni nie-



Macaj ze studentami.

nych, groźnych sytuacjach żaglowcowej nawigacji - pisał Eugeniusz Wasilewski.

- Miał zupełnie oryginalny sposób bycia - mówi kpt. J. Prüffer. - Tylko on mógł pozwolić sobie, gdy słuchał wyjaśnień składanych przed Izbą Morską, na skomentowanie ich „Dupa, nie oficer”. Niekiedy rozsiadał się wygodnie i nie zważając na nikogo, ucinął sobie drzemkę. Kiedy to spostrzegaliśmy, ścisaliśmy głos, żeby nie obudzić kapitana. Miał już jasny pogląd o rozpatrywanej sprawie. Co kilka minut budził się, nachylał w moją stronę i pytał; „Co on tam mówi, panie

dbale próbuje strzepnąć kurz, zetrzeć krople farby. I stoi. Spogląda to na maszty, to na pracujących. Tych, którzy dobrze wykonują jakąś czynność, poklepuje po ramieniu. Schyla się. Coś szepcze do ucha. Potrafił przeprosić za to, że przed chwilą się uniósł, nakrzyczał, że pewnie było to niepotrzebne. I dziwi się pan, że później śpiewaliśmy w piosence: „Macaju, Macaju, z tobą było nam jak w raj”?”

Marek Koszur

Dzięki wiaduktowi nad Martwą Wisłą wzrośnie konkurencyjność gdańskiego portu

Mostem, mości panowie

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA od lat zabiegał o poprawę lądowego, w tym kolejowego, dostępu do portu. Jest szansa na sukces, bo port i PKP podpisały umowę w sprawie budowy nowego dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą.

Linia kolejowa nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny łączy Port Północny i zasadniczą część Portu Gdańsk (położoną na wyspie Stogi) z magistralą kolejową i całą siecią PKP. To podstawowy element infrastruktury kolejowej obsługującej port, umożliwi dalszy jego rozwój oraz prawidłowe funkcjonowanie. Ma też podstawowe znaczenie dla rozwijania preferowanego przez Unię Europejską transportu intermodalnego. Znaczenie linii podkreślają portowe, miejskie i regionalne strategie rozwojowe oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Dwutorowa linia kolejowa nr 226 to jedynne połączenie zasadniczej części portu z krajową i międzynarodową siecią kolejową. Zapewnia dostęp do Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI, łączącego regiony nadbałtyckie z południem Europy przez port gdański. Bliższe powiązanie tego korytarza z korytarzami równoleżnikowymi sprawia, że port gdański może stanowić ważny multimodalny węzeł transportowy, łączący gospodarkę i rynki krajów Europy Zachodniej i Wschodniej.

W planach rozwoju portu gdańskiego oraz infrastruktury transportowej jego lądowego zaplecza przewidziana jest rola europejskiego lądowo-morskiego węzła transportowego. Odpowiada to koncepcji rozwoju transportu Unii Europejskiej, o czym świadczy rekomendowanie przez

Parlament Europejski w 2004 roku trzech projektów:

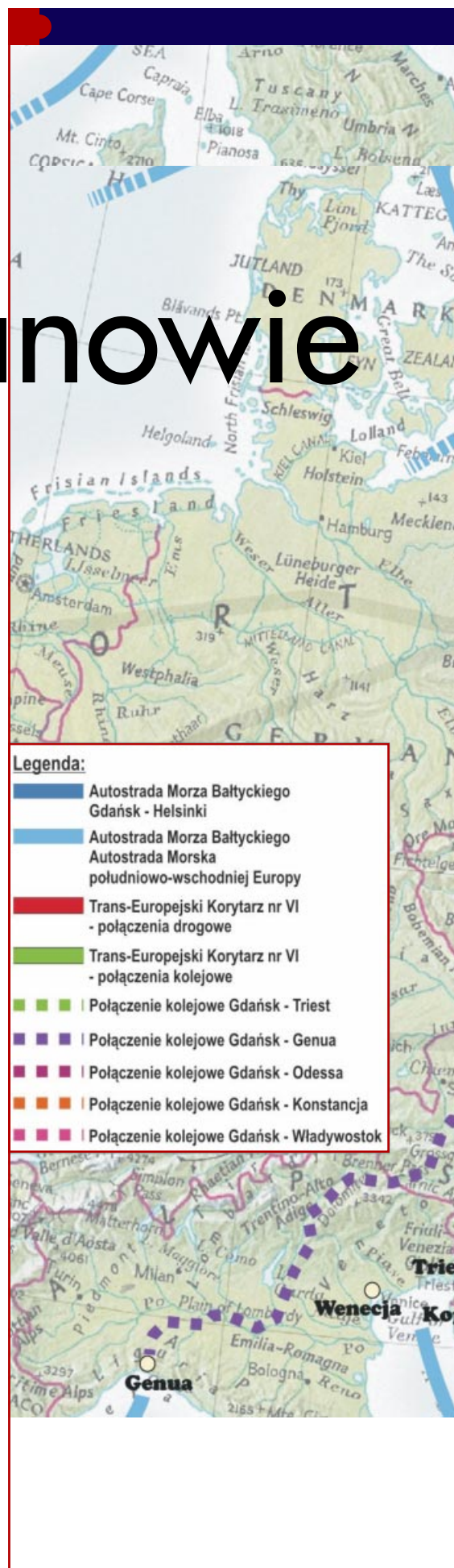
- Nr 25 – Oś autostradowa Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń
- Nr 23 – Oś kolejowa Gdańsk – Katowice – Brno/Bratysława – Wiedeń
- Nr 21 – Autostrady Morskie, w tym Autostrada Morza Bałtyckiego

Linia kolejowa Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny powinna spełniać parametry umów AGTC jako ciąg zapewniający dostęp do portu morskiego.

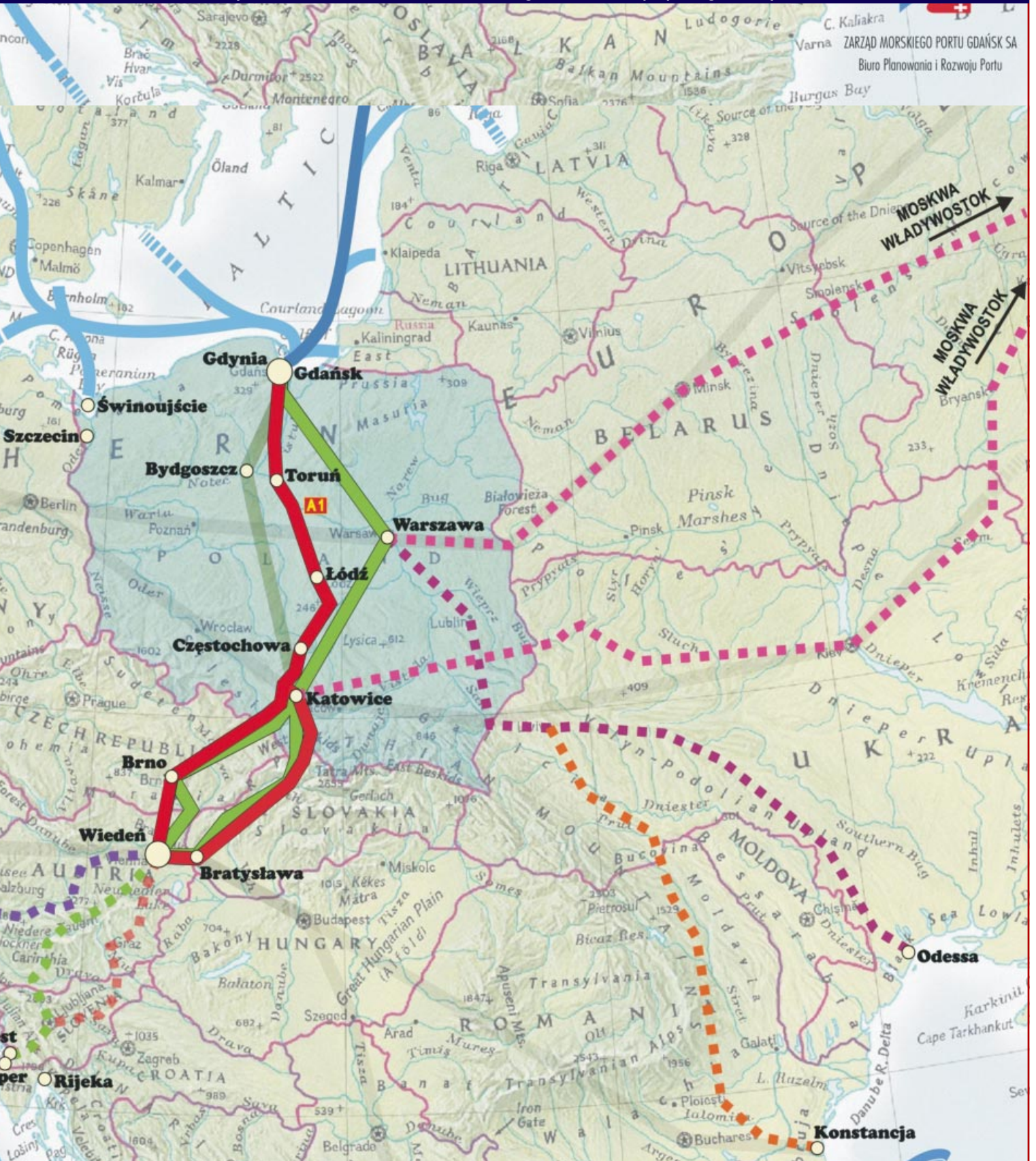
Linia 266 - numer 1

Strategicznym elementem tej trasy jest most kolejowy przez Martwą Wisłę, zapewniający dostęp do położonej na wyspie Stogi zasadniczej części portu. Obecny 100-letni, jednotorowy most kolejowy jest najsłabszym ogniwem powiązania portu z międzynarodową trasą kolejową E 65 oraz trasą CE 65, tzw. węglową. W Pruszczu Gdańskim linia kolejowa nr 226 włącza się do międzynarodowej linii E 65 (CE 65), ujętej w wykazie projektów priorytetowych Unii Europejskiej jako projekt Nr 23.

Kompleksowa modernizacja infrastruktury linii nr 226 wraz z budową nowego dwutorowego mostu kolejowego pozwoli znieść istniejące ograniczenia prędkości. Wzrośnie zdolność przewo-



Usytuowanie Portu Gdańsk w ciągu Transeuropejskiego Korytarza Nr VI



Co, gdzie, kiedy, czyli kalendarium imprez morskich
część III

Feta w Rotterdamie

Koniec lata nie oznacza końca atrakcji mających przyciągnąć do miast portowych nie tylko shiploverów. Targi, festiwale, zloty jednostek pływających... Będzie się działo!

WRZESIEŃ

Visserijdagen Den Oever 2007

1-3 - Den Oever, Holandia

Zlot rybaków i łodzi rybackich; festyny, kiermasze, degustacje, etc.

Info: www.visserijdagen.nl

Bremen Maritime Woche

3-7 - Bremen i Bremerhaven

Festiwal portowy zawierać będzie m.in. takie atrakcje, jak dzień otwarty firmy CHS Container Handel GmbH oraz wielu innych tam działających (m.in. terminali kontenerowych), zwiedzanie portów na statkach białej floty, zwiedzanie z przewodnikiem śluz Fischereihafenschleuse i Industriebahnhafen.

Ewolucja statku

03-20 - porty europejskie - wycieczka zorganizowana na statku pasażerskim

Coś dla bogatych shiploverów - wycieczka edukacyjno-hobbystyczna po portach północnej Europy i Skandynawii pod hasłem „The Evolution of the Ship”, zorganizowana przez National Maritime Historical Society z USA i z udziałem wykładowcy, przewodnika oraz patrona tej edukacyjnej wyprawy – Ray’a Ashley’a, dyrektora Muzeum Morskiego z San Diego.

Baltexpo 2007

4-6 - Gdańsk, hala Olivia
XV Międzynarodowe Targi
Morskie Baltexpo 2007.

Na zdjęciu: targi Baltexpo 2005.

Info: www.baltexpo.com.pl



Fot. Wojtek Jakubowski / KFP

Parametry projektowanego nowego dwutorowego podnoszonego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą (12,668 km)

Parametr	Projektowany most	Istniejący most
Długość mostu	2 x 70 m	36+19,5+19,5+36
Ilość torów na moście	2	1
Zdolność przelotowa	105 par pociągów	51 par pociągów
Wysokość konstrukcyjna	0,80 m	0,80-0,98 m
Wysokość całkowita konstrukcji	9,00 m	8,30 m
Wysokość podnoszenia	2,00 m	0 m
Pochylenie niwelety toru na dojazdach	8,5 ‰/8,5 ‰	5,9‰/6,3 ‰/8,6 ‰
Wysokość toru wodnego pod mostem		
♦ w położeniu stałym	6,00 m	5,20 m
♦ po podniesieniu	8,00 m	
Szerokość toru wodnego	60,00 m	2 x 11,00 m
Planowany okres eksploatacji obiektu	100 lat	ok. 100-120 lat

■ ewentualna możliwość zlokalizowania terminalu importowego gazu płynnego LNG w porcie gdańskim. 30 procent planowanych obrotów terminalu miałyby być dystrybuowane w głąb kraju w cysternach, w tym również kolejowych.

Wąskie gardło

Jako element włączający Port Gdańsk do prowadzącego do Wiednia kolejowego Transeuropejskiego Transportowego Korytarza Nr VI linia nr 226 jest istotnym elementem rozwoju regionalnego. Już teraz przewozi się nią ok. dziewięciu milionów ton towarów rocznie. Modernizacja zaktualizuje gospodarczo rozległe tereny portowe i miejskie, położone po obu stronach

rzeki oraz na wyspie Stogi, gdzie znajdują się tereny rozwojowe głębokowodnego Portu Północnego. Pojawiają się nowe inwestycje, a w konsekwencji - miejsca pracy. Możliwy stanie się rozwój portowych terminali przeładunkowych, a co za tym idzie zwiększy się liczba przewozów koleją, nastąpi rozwój transportu oraz współpracy w relacji północ - południe Europy.

Realizacja projektu pozwoli też wyeliminować „wąskie gardło” transportowe, które poważnie utrudnia sprawne funkcjonowanie wszystkich terminali w Porcie Północnym i właściwe wykorzystanie portowej infrastruktury multimodalnej (ro-ro, kontenery). Biorąc pod uwagę przewidywany wzrost przewozów w wyniku zakończenia planowanych i obecnie realizowanych inwestycji, zaniechanie

realizacji projektu grozi dalszym obniżeniem standardów przewozów kolejowych przez Port Gdański, a w konsekwencji osłabieniem jego konkurencyjności.

Porozumienie podpisane

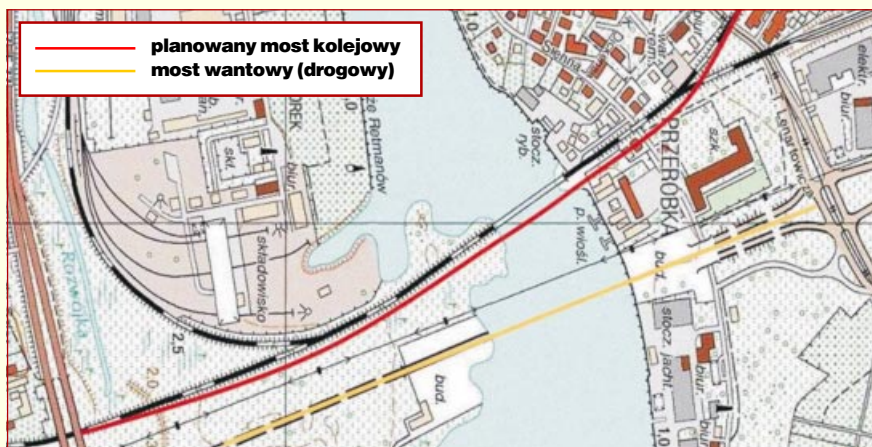
Projekt - z uwagi na znaczenie, a także własność infrastruktury będącej jego przedmiotem – musi zostać wprowadzony do planów inwestycyjnych PKP. Nie bez znaczenia są także nakłady potrzebne na tę inwestycję - według szacunków to ok. 65 mln euro.

5 lutego 2007 ZMPG S.A. i PKP PLK S.A. podpisały porozumienie dotyczące ustalenia zasad i warunków wspólnej realizacji projektu „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdański” z uwzględnieniem możliwości pozyskania funduszy Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”. Zarząd Portu przygotuje Studium Wykonalności, natomiast PKP PLK S.A. podejmą się rzeczowej realizacji projektu.

Zgodnie z ustaleniami, następnym etapem będzie jak najszybsze opracowanie dokumentacji przedprojektowej, zawierającej studium wykonalności oraz wnioski aplikacyjne o przyznanie środków pomocowych UE dla tego przedsięwzięcia - na projekty i realizację robót - realizowane już przez PLK S.A przy udziale ZMPG S.A. w roli partnera.

Jerzy Znyk
Dyrektor Biura
Planowania i Rozwoju Portu
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Lokalizacja nowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą



„Nasze MORZE” w Bremie na Europejskiej Konferencji dotyczącej przyszłej polityki morskiej UE

Die künftige Meerespolitik der EU:
Eine europäische Vision für Ozeane und Meere
Europäische Konferenz
2.-4. Mai 2007 in Bremen

Drogowskaz



Fot. Piotr B. Sierafczak

Trzydniowa konferencja, która zgromadziła w Bremie około 500 polityków, wysokich urzędników z Brukseli oraz z właściwych dla spraw morskich ministerstw i innych instytucji krajów Unii, a także naukowców i ekspertów, była jedną z ostatnich tak dużych imprez służących, trwającym od roku, konsultacjom międzypaństwowym poprzedzającym przyjęcie Zielonej Księgi.

Obecność na otwarciu konferencji Angeli Merkel, kanclerz Niemiec najlepiej świadczy o wadze, jaką przywiązuje się w tym kraju do spraw morskich. Na zdjęciu (od lewej): Jens Bohrsen, przewodniczący Senatu Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Bremy, José Manuel Barroso, przewodniczący Komisji Europejskiej, Angela Merkel, kanclerz Niemiec oraz Wolfgang Tiefensee, federalny minister transportu, budownictwa i urbanizacji RFN.

Kanclerz Niemiec Angela Merkel i przewodniczący Komisji Europejskiej José Manuel Barroso 2 maja w pięknych, przesiąkniętych morskim i historycznym klimatem wnętrzach ratusza Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Bremy otworzyli uroczyste dużą, międzynarodową konferencję na temat formułowanej przez Komisję Europejską Zielonej Księgi, zawierającej przyszłą politykę morską Europy. Do krajów, które już zadeklarowały gotowość przedłożenia swoich projektów i memorandumów w sprawie Zielonej Księgi, należy Polska. W Bremie reprezentował nas Rafał Wiechecki, minister

gospodarki morskiej, oraz urzędnicy merytoryczni. Minister przybył do Bremen na zaproszenie Wolfganga Tiefensee, ministra transportu, budownictwa i urbanizacji RFN.

W ważnej sprawie

Gospodarzem trwającej do 4 maja konferencji były Niemcy, dzierżące prezydencję Rady Ministrów Unii Europejskiej, oraz Land Bremen. Po obecności na otwarciu konferencji pani kanclerz, ministrów i wysokich urzędników z Niemiec w całym jej przebiegu widać, jak

wielką wagę przywiązuje się w tym kraju do spraw morskich.

Konferencja „Europejska wizja oceanów i mórz” („The Future Maritime Policy of the EU: A European Vision for Oceans and Seas”) była najważniejszym punktem kończącego się w czerwcu w całej Unii Europejskiej procesu konsultacyjnego Zielonej Księgi w sprawie przyszłej polityki morskiej UE. Głównymi jej celami była promocja dialogu nad wartością dodaną zintegrowanej polityki morskiej UE, ukazanie potencjału zrównoważonego rozwoju gospodarki morskiej w kontekście założeń Strategii Lizbońskiej oraz

przyszłej zintegrowanej polityki morskiej Wspólnoty, a także przegląd stanu procesu konsultacyjnego dokumentu w poszczególnych państwach członkowskich UE. Dyskusje skupiły się wokół czterech obszarów tematycznych: zatrudnienie i konkurencyjność, badania i innowacyjność, wspólna odpowiedzialność za środowisko morskie, warunki życia w obszarach nadmorskich.

Dyskusje plenarne otworzyły 3 maja wystąpienia Wolfganga Tiefensee, federalnego ministra transportu, budownictwa i urbanizacji RFN, Joe Borga, komisarza UE ds. polityki morskiej i rybołówstwa, Jensa Bohrsena, przewodniczącego Senatu Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Bremy oraz Uwe Doeringa, ministra sprawiedliwości, pracy i spraw europejskich Szlezwigu Holsztyna.

Minister obecny

Następnie głos zabrał minister Rafał Wiechecki, który podzielił się konkluzjami z polskiego procesu konsultacyjnego Zielonej Księgi na temat przyszłej polityki morskiej. Minister poinformował, że 30 kwietnia 2007 r. rząd RP przyjął stanowisko wobec dokumentu Komisji, które przesłano do Brukseli. Minister Wiechecki nakreślił główne założenia oraz przedstawił historię jego powstania, ze szczególnym uwzględnieniem dwóch niezwykle udanych konferencji konsultacyjnych na temat przyszłej polityki morskiej UE (w Szczecinie w październiku 2006 r. oraz w Sopocie w lutym 2007 r.) Skierował szczególne podziękowania do grupy naukowej zrzeszającej wybitnych profesorów zajmujących się gospodarką morską w Polsce, która pracowała nad przygotowaniem polskiego Stanowiska wobec Zielonej Księgi. Podkreślił rolę i znaczenie edukacji morskiej, odniósł się do wybitnych osiągnięć i wspaniałych tradycji polskich uczelni morskich, które pozostają światowymi liderami w kształceniu kadr morskich.

Minister Rafał Wiechecki wziął też udział w panelu dyskusyjnym. Obecni na nim byli Tienieke Huizinga-Heringa, sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Robót Publicznych oraz Zagospodarowania Zasobami Wodnymi Królestwa Holandii, Astrid Thors, minister ds. europejskich w rządzie Republiki Finlandii oraz Manuel Lobo Antunes, wiceminister spraw zagranicznych republiki Portugalii. W dyskusji podkreślano potrzebę zrównoważonego rozwoju gospodarki morskiej z po-

szanowaniem środowiska morskiego. Zastanawiano się również nad wpływem zmian klimatycznych na stan morza oraz związanymi z tym konsekwencjami dla obszarów przybrzeżnych.

Konferencja zakończyła się 4 maja wystąpieniem podsumowującym Joe Borga, komisarza UE ds. polityki morskiej i rybołówstwa.

Nie tylko dyskusje

Do imprez towarzyszących należało świetnie zorganizowane seminarium dla dziennikarzy. Wśród kilkunastu jego uczestników z całej Europy, jako jeden z dwóch reprezentujących Polskę, był też wysłannik „*Naszego MORZA*”...

Nim wieczorem 2 maja w hanzeatyckim bremeńskim ratuszu uroczyste otwarto konferencję, w „Domu Nauki” (Haus der Wissenschaft) zainaugurowano wystawę dotyczącą badań morza. Placówka przybliżyła działalność naukowców społeczeństwu - prowadzi działalność edukacyjną, popularyzatorską. Bremen i niedalekie Bremerhaven mają wspólnie zarządzane porty i są siedzibą wielu morskich instytucji i firm morskich o dużym znaczeniu dla gospodarki, techniki i nauki niemieckiej. Jednym z nich jest Das Alfred-Wegener-Institut zajmujący się ba-

Tu znajdziesz informacje

Zainteresowani Zieloną Księgą mogą szukać informacji na witrynie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Rybołówstwa i Gospodarki Morskiej Unii Europejskiej

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

Dostępnych jest tam wiele materiałów, również o charakterze edukacyjnym, dotyczących gospodarki i środowiska morskiego Europy.

daniami mórz, oceanów i rejonów arktycznych, posiadający znaczącą flotę statków naukowo-badawczych. Nic więc dziwnego, że tematyka morska często gości w bremeńskim „Domu Nauki”, mieszczącym się nieopodal rynku starego miasta i ratusza.

**Z Bremy:
Piotr B. Stareńczak, rel**

Ekolodzy też byli...

Obecność kanclerz RFN Angeli Merkel i wysokich urzędników oraz ekspertów Unii Europejskiej ds. gospodarki, techniki i środowiska morskiego na otwarciu bremeńskiej konferencji wykorzystali aktywiści z organizacji „zielonych” (m.in. WWF, Robin Wood, Greenpeace). Przed ratuszem, gdzie uroczyste inaugurowano konferencję, protestowali przede wszystkim przeciwko działaniom UE w zakresie kontroli rybołówstwa. Twierdzili (chwilami zakłócając wystąpienie Angeli Merkel), że wiele lat europejskiej polityki morskiej doprowadziło do przelobienia akwenów wokół Europy i zagrożenia istnienia wielu gatunków ryb. Do protestu wciągnięto dzieci. Wykrzykiwały hasła, trzymały agresywne w wymowie transparenty. Wcześniej jednak zaproszono je do zabawy - happenin-

gu polegającego na „ubieraniu” wielkiego szkieletu ryby w ciało z papierowych odpadów.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Co, gdzie, kiedy, czyli kalendarium imprez morskich
część III

Feta w Rotterdamie

Koniec lata nie oznacza końca atrakcji mających przyciągnąć do miast portowych nie tylko shiploverów. Targi, festiwale, zloty jednostek pływających... Będzie się działo!

WRZESIEŃ

Visserijdagen Den Oever 2007

1-3 - Den Oever, Holandia

Zlot rybaków i łodzi rybackich; festyny, kiermasze, degustacje, etc.

Info: www.visserijdagen.nl

Bremen Maritime Woche

3-7 - Bremen i Bremerhaven

Festiwal portowy zawierać będzie m.in. takie atrakcje, jak dzień otwarty firmy CHS Container Handel GmbH oraz wielu innych tam działających (m.in. terminali kontenerowych), zwiedzanie portów na statkach białej floty, zwiedzanie z przewodnikiem śluz Fischereihafenschleuse i Industriebahnhafenschleuse.

Ewolucja statku

03-20 - porty europejskie - wycieczka zorganizowana na statku pasażerskim

Coś dla bogatych shiploverów - wycieczka edukacyjno-hobbystyczna po portach północnej Europy i Skandynawii pod hasłem „The Evolution of the Ship”, zorganizowana przez National Maritime Historical Society z USA i z udziałem wykładowcy, przewodnika oraz patrona tej edukacyjnej wyprawy – Ray’a Ashley’a, dyrektora Muzeum Morskiego z San Diego.

Baltexpo 2007

4-6 - Gdańsk, hala Olivia
XV Międzynarodowe Targi
Morskie Baltexpo 2007.

Na zdjęciu: targi Baltexpo 2005.

Info: www.baltexpo.com.pl



Fot. Wojtek Jakubowski / KFP

Warmondse Schippertjesdagen

7-9 - Warmond, Holandia

Złot małych jednostek żaglowych, motorowych i parowych, mini-holowników, etc.

Info: www.schippertjesdagen.nl

Wereldhavendagen

7-9 - Rotterdam (rejon Wilhelminapier, Parkkade, Boompjes i mostu Erasmusa), Holandia
Ścisła czołówka najciekawszych i szczytujących się najbogatszym i najbardziej morskim programem festiwali morskich i portowych w Europie. W tym roku Dni Portu mogą być jeszcze atrakcyjniejsze, jako że impreza obchodzi jubileusz 30-lecia, co zbiega się z obchodami 400. rocznicy urodzin ważnej dla Holandii postaci historycznej związanej z morzem - admirała Michiel de Ruyter. W dodatku zarząd portu - Havenbedrijf Rotterdam - obchodzi w tym roku 75-lecie działalności.



Fot. <http://www.portofrotterdam.com>

Dni Portu Rotterdam co roku przyciągają ponad 400 000 widzów. Imprezy odbywają się tak w porcie, jak i niemal w centrum Rotterdamu. W ramach

festiwalu można zwiedzać okręty wojenne, statki handlowe, holowniki. Te ostatnie na rzece Mass, niemal w centrum miasta, biorą udział w efektownych wyścigach lub „tańcą” przed wielotysięczną widownią zgromadzoną na miejskich bulwarach, pokazując siłę swych armatek wodnych. Organizowane są parady old-timerów - odrestaurowanych statków motorowych, parowych i żaglowców, których tak wiele w Holandii.

W czasie trzech wrześniowych dni można wybrać się na wycieczkę autokarową z centrum miasta do terminali kontenerowych samego Rotterdamu lub pobliskiego Europortu i zobaczyć od środka to, co widzą przez cały rok tylko osoby uprawnione do przebywania w ich obrębie. A na terminalach kontenerowych w Rotterdamie jest co oglądać - np. trailery - „roboty” - zdalnie sterowane pojazdy przewożące kontenery między rozległymi placami składowymi a suwnicami przeladowującymi kontenery na i ze statków. Zobaczyć można tam także z bliska największe kontenerowce świata. Do tego dochodzą wycieczki do stoczni, giełdy shiploverskie oraz „dni otwarte” firm związanych z gospodarką morską.

Info: www.wereldhavendagen.nl www.rotterdam.nl

oraz www.whatsonwhen.com/events/event.asp?/events/~27340.jml

Great Yarmouth Maritime Festival

8-9 - South Quay, Great Yarmouth, Wielka Brytania

Spektakularny Maritime Festival jest okazją dla celebrowania bogatych tradycji morskich, żeglarskich i rybackich miasta Great Yarmouth. To połączenie skansenu, festynu i jarmarku z rzemiosłem morskim, morską muzyką (głównie koncertów szantowych), targu ze stoiskami pełnymi świeżych ryb i wizyt statków, które będą udostępnione do zwiedzania. W tym roku Great Yarmouth odwiedzi m.in. *Grand Turk*, replika XVIII-wiecznej fregaty, która grała ważną rolę w telewizyjnym serialu „Hornblower”. Royal Navy udostępni trenażery i symulatory. Będzie można „pokierować” helikopterem Lynx, samolotem pionowego startu Sea Harrier i łodzią szturmową. Odbędą się też pokazy ratownictwa morskiego. Przewodnicy będą bezpłatnie oprowadzać po Great Yarmouth śladami morskiej historii miasta i portu. Festiwal w Great Yarmouth jest współfinansowany przez Unię Europejską.

Info: http://www.great-yarmouth.co.uk/beve/whats_on.asp?p=whats_on_maritime

DSEi

11-14 - ExCeL, Londyn, Wielka Brytania

Impreza należąca do największych w świecie wszechstronnych targów i wystaw militarnych oraz konferencja naukowo-techniczna dotycząca broni i uzbrojenia, także morskiego. Ekspozycja nie jest otwarta dla szerokiej publiczności, ale sprowadzane na targi okręty wojenne są widoczne z Tamizy i jej przeciwnych brzegów, a także podczas podejścia do nabrzeży, gdzie są eksponowane w ramach DSEi i gdy wypływają z Londynu. Edycja z 2005 roku zgromadziła m.in. 1201 wystawców z 36 państw i osiem okrętów z sześciu krajów.

Info: <http://www.dsei.co.uk>

Clipper Round The World Yacht Race Start

15 - Liverpool (Albert Dock / Mersey); Wielka Brytania

Start otwartego „wyścigu kliprów” - ekstremalnych regat dla każdego, jedynych w świecie regat wokółziemskich dla nieprofesjonalistów. Clipper 07-08 odbędzie się na najdłuższej jak dotąd trasie - ponad 35 000 mil. Zakończenie spodziewane jest latem 2008 roku, również w Liverpoolu, który będzie wtedy Kulturalną Stolicą Europy.

Info: www.clipper-ventures.co.uk/2006/content/0708

Eems-Dollard Havenfestival 2007

15-16 - Eems, Holandia

Festyn morski i jeden z większych w Holandii zlotów historycznych i współczesnych jednostek pływających (m.in. holowników, statków rybackich, kabotażowych frachtowców, a nawet pogłębiarek) z możliwością ich zwiedzania lub odbycia mini-rejsów na ich pokładach.

Info: www.havenfestival.com

XIV Naviga World Championships RC Sailing Classes F5-E, F5-M, F5-10

15-25 - Senec, Słowacja

Regaty zdalnie kierowanych pływających modeli żaglowych.

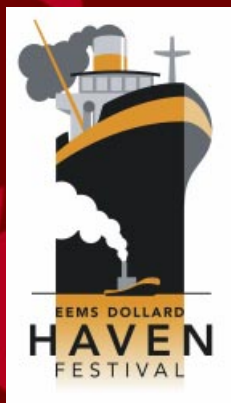
Info: www.zmos.org

Monaco Yacht Show 2007

19-22 - Port Hercules, Monaco

17. edycja targów jachtowych MYS, gromadzących nie tylko nowe, ale i już eksploatowane super i mega-jachty żaglowe i motorowe oraz uczestników rynku luksusowych jachtów - projektantów, stocznie, brokerów, producentów wyposażenia oraz dóbr luksusowych (choćby cywilnych śmigłowców, które często znajdują się na wyposażeniu mega-jachtów). Podczas zeszłorocznej edycji targów i zlotu zaprezentowało się kilkadziesiąt jachtów o długości 25 - 90 m, przy czym 55 proc. z nich stanowiły jednostki między 40 a 90 m długości. Obecne były m.in. *Mirgab Vze* stoczni Burger Boat Company, 65-metrowa *Amborsia III* ze stoczni Benetti, 60-metrowy *Oasis* z niemieckiej stoczni Lürssen czy 52-metrowa *Lady In Blue*, dzieło holenderskiej stoczni Amels koncernu Damen (częściowo wyposażony kadłub tego superjachtu powstał w Polsce - w stoczni Damen Shipyards Gdynia), czy wreszcie 88-metrowy *Maltese Falcon* z ożagłowaniem Dynarig ze stoczni Perini Navi i Perini Istanbul.

Info: www.monacoyachtshow.com



Fot. archiwum

Cruise Terminal Official Opening

21 - Liverpool (Prince's Landing Stage)

Uroczyste otwarcie nowego terminalu pasażerskiego, połączone z wizytą wycieczkowca *QE2*.

NEVA 2007

24-27 - St. Petersburg (Lenexpo Complex), Rosja

9. międzynarodowa wystawa portów, żeglugi, przemysłu offshore oraz budowy i remontu statków - International Shipping, Shipbuilding, Ports and Offshore Energy Exhibition. Prawdopodobnie największe obecnie targi morskie w krajach byłego bloku wschodniego.

Info: www.setcorp.ru/exb/?Ex=n

World Maritime Day

27 - okręt zabytkowy *HQS Wellington*, Londyn, Wielka Brytania

Centralna uroczystość współorganizowana przez Honourable Company of Master Mariners oraz International Maritime Pilots Association, mająca uczcić i podkreślić wkład branży morskiej w rozwój światowej gospodarki w proklamowanym przez IMO Światowym Dniu Morza. W ostatnich latach w Polsce odbywało się z tej okazji, organizowane przeważnie w siedzibie PRS i połączone z małym sympozjum, spotkanie kierownictwa „działu morskiego” Ministerstwa Infrastruktury lub kierownictwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej z przedstawicielami firm i instytucji związanych z gospodarką morską.

Info: www.worldmaritimeday.com

(Kilkudziesięciu chętnych, na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy” może zapisać się wypełniając formularz na tej witrynie i otrzymać bezpłatną wejściówkę na tę VIP-owską imprezę)

Światowy Dzień Morza w Urzędzie Morskim

24-28 - porty w obrębie działania Urzędu Morskiego w Gdyni

Tradycyjnie urzędy morskie w Polsce obchodzą Światowy Dzień Morza. Podczas obchodów najprawdopodobniej będą udostępniane do zwiedzania jednostki UM w Gdyni.

PAŹDZIERNIK

PRADS 2007

01-05 - Houston, Texas, USA

10. konferencja dotycząca praktycznych zagadnień projektowania jednostek pływających - The International Symposium on the Practical Design of Ships and Other Floating Structures (PRADS). Prawdopodobnie największa i najważniejsza tego typu impreza naukowo -techniczna dla projektantów i inżynierów okrętowców.

Info: www.prads2007.us

Jade Weser Port - Cup

05-10 - Wilhelmshaven

Zlot żaglowców i regaty. W tym roku spodziewany jest udział przynajmniej 25 żaglowców, w tym m.in. takich tall ships, jak *Sedov*, *Alexander von Humboldt* czy *Thalassa*.

Info: www.jadeweserport-cup.de

Organizatorze...

Zgłoszenia od organizatorów oraz sugestie Czytelników co do imprez, o które powinniśmy wzbogacić nasze zestawienie, nieustannie czekamy pod adresem: piotr.starenczak@naszemorze.com.pl

**Omówienie i listę wydarzeń opracował:
Piotr B. Stareńczak**

Kalendarium imprez zaplanowanych na listopad i grudzień – w następnym numerze.

*Zapraszamy do gdyńskiego
Muzeum Współczesnego Pomorskiego
Rękodziela Marynistycznego*

Choć zbiory Muzeum Współczesnego Pomorskiego Rękodziela Marynistycznego gromadzone są zaledwie od siedmiu lat, ich liczba imponuje. Do tej pory udało się zakupić kilkaset eksponatów, pogrupowanych w kilka kolekcji.

Pierwsza to szopki z elementami marynistycznymi. - Spośród 12 apostołów

Przystań artysty

To jedyne takie miejsce w Trójmieście i jedno z nielicznych na Pomorzu. Tu jak nigdzie indziej zdajemy sobie sprawę z miłości, jaką można darzyć morze i z siły tradycji tkwiącej w kaszubskich duszach.

Gdzie i kiedy

Muzeum Współczesnego Rękodziela Marynistycznego

Centrum Rozrywki Gemini
ul. Waszyngtona 21, Gdynia
tel. 058-661-76-58, 601-670-377

Czynne:

piątki, soboty, niedziele
w godz. 16-20
w wakacje codziennie

Wstęp wolny

Muzeum ma oddziały
w Pucku i Krokowej



czterech było rybakami - mówi Waldemar Rudziecki, właściciel muzeum. - Kaszubi twierdzą więc, że na pewno także rybacy byli pokłonić się Jezusowi. Co roku muzeum organizuje konkurs „Pomorska Szopka”, pod patronatem marszałka województwa pomorskiego. Niektóre spośród eksponatów to właśnie nagrodzone prace.

Druga kolekcja obejmuje rybackie scenki rodzajowe, rzeźbę ludową i to, co jest związane z rybołówstwem. Kolejna przedstawia pomorskie łodzie i kutry, które łowiły na Bałtyku w ciągu ostatnich

100 lat. - To z kolei efekt konkursu dla modelarzy ludowych, którzy mają rzemiosło we krwi i nie pracują według ściśle opracowanych planów, tak jak modelarze muzealni - wyjaśnia Rudziecki. - Pochodzą z całego Półwyspu Helskiego, głównie Pucka czy Władysławowa, ale są i z Trójmiasta. Konkursy to także forma zachęcenia modelarzy do przygotowania kolejnych prac.

Kolekcja numer cztery to typowe rękodzieło marynistyczne autorstwa marynarzy i rybaków, którzy pływają. Całości dopełnia współczesne malarstwo mary-

nistyczne. - Centralne Muzeum Morskie ma kolekcje modeli łodzi i kutrów głównie średniowiecznych i do połowy XIX wieku - mówi Rudziecki. - Miałem takie wrażenie, że gdzieś brakuje tych ostatnich stu lat. Te łodzie bardzo szybko znikają, oddawane są do kasacji. Żal, aby ślad po nich zaginął, dlatego chcemy pokazać to, co współcześnie powstaje.

Gdy pasja staje się zawodem

Morzem pan Waldemar jest zafascynowany od kilkudziesięciu lat. Od urodzenia

Wielu marzy, by z pasji uczynić swój zawód. Waldemarowi Rudzieckiemu się udało. Zakochany w morzu, stworzył Muzeum Współczesnego Pomorskiego Rękodziela Marynistycznego.



Żaglowiec wykonany przez Zygmunta Szymerowskiego z Pucka z ości dorsza. Coraz trudniej taki model zbudować, bo brakuje dużych ryb.





Ta oryginalna szopka to dzieło Mariana Bacha z Gdyni.



Marian Bach z Gdyni wyczarowuje z kawałka drewna niezwykle realistyczne postacie rybaków.



Na pamiątkę wizyty w muzeum można kupić figurki przedstawiające ludzi morza, autorstwa m.in. Dzisławia Grajpera, Wernera Pietrzyka i Henryka Tarki.



Kuter autorstwa Józefa Bonka z Tucholi; z serii „Rybacy morscy”.

bowiem mieszka nad morzem. - W młodości wszystkie wolne chwile spędzałem na dzikich plażach w okolicach Ustki i Rowów - wspomina. - Dzikie plaże w czasach komuny wyglądały tak samo jak dzisiaj. Na szczęście nie miała na nie wpływu, chociaż uważano, że w tamtym systemie nawet pogoda była gorsza... W wielu miejscach na plażach można było zobaczyć wraki okrętów. Do dzisiaj pamiętam drewniane kutry i zapach dziegciu.

Morze kojarzyło się panu Waldemarowi z wolnością, której bardzo mu wówczas w Polsce brakowało. Często zastanawiał się, jak uciec do Szwecji. - Uważałem, że przez morze będzie najprościej - przyznaje.

Nim jednak marynistyka stała się jego pasją i pracą jednocześnie, zajmował się wieloma rzeczami. Pisał scenariusze, produkował programy telewizyjne, stworzył pierwsze w Trójmieście profesjonalne studio nagrań, zorganizował setki koncertów.

Aż kiedyś przyjaciel ze Stanów Zjednoczonych uświadomił mu, jak bardzo

popularne są za oceanem polskie szopki. U nas jednak sprawa nie wyglądała kolorowo. - Zaczęłem się rozglądać i okazało się, że praktycznie nic nie można w Polsce kupić - wspomina pan Waldemar. - Zacząłem jeździć po kraju, fotografować, tworzyć bazę danych polskich artystów ludowych. Dziś liczy kilkanaście tysięcy osób. Początkowo szopki miały trafić tylko do sprzedaży. Ale okazało się, że skarby kaszubskiej sztuki są tak bogate i tak niezwykle, że warto je promować i zadbać o ich ekspozycję. - Założyliśmy więc Stowarzyszenie Popierania Przemysłu Ludowego Art Gdynia, promujące sztukę ludową Kaszub, Kociewia, Żuław, Dolnego Powiśla.

Szopki, wiosła, stare krzesła

W sopockim Krzywym Domku, przy ulicy Bohaterów Monte Cassino, działalność rozpoczęło muzeum rękodziela. Po roku przeniesiono je do Centrum Kultury i Rozrywki Gemini w Gdyni. Tu, na pierw-

szym piętrze, muzeum zaprasza w niezwykłą podróż, w której przewodnikami są artyści ludowi. Formalne wykształcenie zastępuje im pasja.

Do pomieszczeń muzeum wiedzie trap z figurą galionową, nawiązującą do smoczych łodzi. Jej autorem jest Marcel Bieliński, szkutnik z Górek Zachodnich. Tuż przy wejściu dech zapierają przepiękne, ręcznie wykonane i zdobione okuciami kufry kapitańskie. W takich skrzyniach kapitanowie wozili swoje rzeczy. Na wiekach były wyryte ich nazwiska.

- Jeden z kufków zrobiono specjalnie dla mnie - pokazuje pan Waldemar.

„Waldemarowi Rudzieckiemu, ostatniemu Mobikaninowi podtrzymania tradycji rękodziela marynistycznego na Pomorzu Gdańskim Marcel Bieliński...” - czytamy inskrypcję widoczną wewnątrz skrzyni.

Muzeum udało się pozyskać prace Piotra i Zbigniewa Gollów, braci ze słynnej artystycznej rodziny z Władysławowa. Uwagę zwraca niezwykła szopka

wykonana przez Piotra Gollę, który wykorzystał sieci rybackie oraz postać rybaka. Jest też bardzo ciekawy model statku. To tak zwana połówka, którą można powiesić na ścianie.

- To kuter pławicowy 1890, wykonany przez ojca Gollów – tłumaczy Waldemar Rudziecki.

Niezwykle bogata jest kolekcja modeli jednostek pływających gdańszczanina Lecha Zuzańskiego. Tu zobaczyć można np. żaglowiec *Knudel*, zbudowany na bazie kutra rybackiego, jednego z 50 wybudowanych w latach 1949-1954 w stoczni rybackiej w Ustce z przeznaczeniem do jednodobowych połowów w pasie 5-50 mil od brzegu.

- Dziś stoi w basenie jachtowym w Gdyni – mówi pan Waldemar. - To na nim właśnie organizowane są pogrzeby morskie.

Tuż obok zacumowała piękna *Helena* - szkuta rewska, żaglowiec z 1872 roku zbudowany w Rewie do przewożenia towarów w żegludze. Jerzy Pikniczka z Gdyni, autor płaskorzeźb i obrazów, zaskakuje nie tylko zastosowaną przez siebie formą, ale przede wszystkim rodzajem użytych materiałów.

- Wykorzystuje to, co morze wyrzuciło na brzeg, a więc fragmenty krzesel, beczek – mówi Rudziecki.

Cuda, cudenka

Niejeden zwiedzający z pewnością uśmiechnie się oglądając twórczość Andrzeja Kukuli z Pelplina. Siłą jego rzeźb jest dowcip. Każdej pracy nadaje tytuły, nierzadko kontrastujące z tym, co dzieło prezentuje. I tak np. „Rybak frasobliwy” ubrany jest w czerwoną koszulę i granatowe spodnie.

Artyści ludowi, aby jeszcze bardziej podkreślić swój związek z regionem, podpisują prace np. sentencją w języku polskim i kaszubskim. Tak robi Józef Chełmowski z Brus. - „Gwiazda Morza rozpędź te burze, groźne nawały, prowadź ku brzegom” – pisze na jednej z prac artysta.

Wiele zgromadzonych w muzeum prac wykonał Marian Bach. Z jednego kawałka drewna potrafi uczynić cuda.

- Przepiękna jest figurka rybaka wyciągającego sieć, z której wystają ryby – mówi Rudziecki.

W muzeum można wybrać się w podróż palcem po makiecie polskiego wybrzeża, na której można rozstawić latarnie wykonane przez więźniów z Koszalina.

Święta na co dzień

Ci, którzy nawet w Boże Narodzenie nie chcą rozstawać się z morzem, mogą zobaczyć, jak powinna wyglądać prawdziwa bombka marynistyczna, bo i takie eksponaty znalazły swoje miejsce w Muzeum Współczesnego Pomorskiego Rękodzieła Marynistycznego.

Obok nich - kilkadziesiąt szopek. Każda jest inna. W jednej Jezus leży w łodzi, w innej czuwają nad nim mewy, a w jeszcze innej towarzyszą mu delfiny. Jest i zrobiona z muszli, i taka, w której rybak, marynarz i anioł czuwają nad Dzieciątkiem.

Tych eksponatów kupić jednak nie można. Za to drobiazgi wykonane przez ich autorów - jak najbardziej.

- Te szopki są nagrodzone, a jurorami byli mieszkańcy Trójmiasta - wyjaśnia Waldemar Rudziecki.

Zupełnie nowe pomysły

Muzeum Współczesnego Pomorskiego Rękodzieła Marynistycznego to nie jedyne miejsce, w którym pan Waldemar realizuje swoje pasje marynistyczne. Dokładnie naprzeciwko muzeum stworzył Foto-

plastikon Gdyński „Muzeum Złotego Wieku Ilustracji”, w którym będzie można zobaczyć ilustracje z lat 1850-1930, zwanych złotym wiekiem ilustracji.

- Ilustracji marynistycznych będzie kilkadziesiąt tysięcy, a na nich transatlantyki, kutry, porty, często wykonane z ujęć niedostępnych zwykłym ludziom – zapowiada Rudziecki.

Morze pana Waldemara fascynuje. Marzy, żeby mieć własną łódkę. Mówi, że uwielbia atmosferę portów oraz żeglugę przybrzeżną. Lubi być jak najbliżej brzegu. Marzy mu się uruchomienie rozkładowej komunikacji wodnej z Gdyni do Helu i z powrotem wzdłuż brzegu, z przystankami we wszystkich wioskach i portach rybackich po drodze. - Gdynia, Oksywie, Obłuże, Mechelinki, Rewa, Beka, Osłonino, Rzucewo, Puck, Swarzewo, Władysławowo, Chałupy, Kuźnica, Jastarnia, Jurata, Hel – wlicza.

A w tej miłości do morza wcale nie przeszkadza mu fakt, że do dziś nie nauczył się pływać i bez dmuchanego materaca do wody nie wchodzi...

Anna Kabat
Zdjęcia: Łukasz Głowala

W takich oto kapitańskich skrzyniach mieściły się nawet skarby. Mistrzem, który je tworzy, jest Marcel Bieliński z Górek Zachodnich.





*Opowieści
Mórz Południowych*

Rocket Bonus

Andrzej Perepeczko



wchodzi w skład mórz i oceanów świata, ale widocznie urzędy Polski Ludowej wiedziały lepiej od geografów.

Dodatkowego smaczku temu cyrografowi dostarczał niebagatelny fakt, że aktualnie właśnie w tym rejonie świata toczyła się idiotyczna i bezsensowna wojna (jak zresztą wszystkie inne), którą prowadził niejaki Saddam Hussain przeciwko ajatollahowi Chomeiniemu.

Dyskutować na temat moich wątpliwości z urzędnikami POLSERVICE'U nie było sensu, zresztą nie warto z żadnymi, tak więc pozostało mi jedynie samodzielne rozwiązanie problemu: PODPISAC czy NIE PODPISAC?

Tak rozmyślając spojrzałem za okno, przy którym chwilowo siedziałem. Przed moimi oczyma roztaczała się szeroka panorama naszej stolicy z niedużym, ale za to bardzo gustownym Pałacem Kultury w centralnym punkcie tejże panoramy.

Gdy tak rozważałem argumenty „za i przeciw”, biorąc pod uwagę z jednej strony czarnorynkową ówczesną wartość dolara, a z drugiej prawdopodobieństwo ryzyka, nagle przez nisko płynące chmury przedarł się niespodziewanie promień słońca i rozświetlił wierzchołek Pałacu Kultury imienia... zresztą, nieważne czyjego imienia.

Może się uda – pomyślałem a propos słonecznego rozbłysku.

Podpisałem wszystkie trzy cyrografy. Zresztą, jeżeli mi się udało cało uciec zza Buga, jeżeli nie zginąłem w warszawskim powstaniu, jeżeli nie zasypało mnie w czasie służby wojskowej w kopalni o nazwie – jak dla ironii „Wesoła” - to dlaczego miałem teraz trafić na tę sakramencką Zatokę, gdzie mnie jeszcze nie było, a jeżeli nawet trafię, to dlaczego miałoby akurat mnie coś złego spotkać?



Już na samym początku wydało mi się to wszystko dość podejrzane. Kiedy bowiem zjawiłem się rankiem dość ponurego dnia w biurach Przedsiębiorstwa POLSERVICE na szesnastym bodajże piętrze warszawskiego wieżowca, przedstawiono mi na dzień dobry trzy papierki do podpisu. Pierwszy z nich opiewał moją zgodę na potrącanie przez POLSERVICE chyba 20 procent od moich zarobków w twardej walucie podczas pracy na statkach obcej bandery, drugi zawierał moją obietnicę, że w żadnym przypadku nie będę zgłaszał się w czasie kontraktu do przedstawicieli ITF, czyli Międzynarodowego Związku Transportowców, który to związek obejmował na całym świecie między innymi marynarzy, trzeci dotyczył zobowiązania, że zgadzam się pływać na wszelkich morzach i oceanach świata, włącznie z rejonem Persian Gulf.

Zaintrygował mnie i wręcz zaniepokoił ten trzeci dokument, gdy bowiem podpisywałem angaże na poprzednie kontrakty nie było mowy o papierku, który dotyczył „wszelkich mórz i oceanów świata, włącznie z Zatoką Perską”.

Przez całe moje dotychczasowe świadome życie – a przekroczyłem już wówczas pięćdziesiątkę – byłem przekonany, że Zatoka Perska, podobnie jak wszystkie pozostałe zatoki,

Oczywiście, zamustrowałem na tankera, o którym dowiedziałem się w biurze tylko tyle, że jest dość spory, jeżeli tak można określić statek, który bierze – bagatela – ćwierć miliona ton ropy do zbiorników. Druga informacja, jaką udało mi się wydobyć z siedzących na którymś tam piętrze urzędników, była bardziej pozytywna, mianowicie mój przyszły statek miał napęd turbinowy.

Napęd taki preferowałem w swojej karierze zawodowej. W porównaniu do siłowni z silnikami spalinowymi, w turbiniowych było znacznie ciszej, co wpływało uspokajająco na tok myśli w czasie wachty, a po drugie – a raczej po pierwsze – było tam znacznie mniej kłopotów i awarii. Turbina nie wymagała wymiany wtryskiwaczy czy pierścieni tłokowych ani nie trzeba było włączyć do karteru i tak dalej, i tak dalej.

Mój sympatyczny stosunek do turbinowców datuje się jeszcze z praktyki tzw. „dyplomowej” z 1950 roku oraz z późniejszego pływania między innymi na *Stefanie Batorym* i na *Rysach II*.

Na moje usilne próby uzyskania informacji, które pływają ów tankowiec, otrzymywałem jedynie wzruszenie ramion, a jeden z ważniejszych naczelników stwierdził: „A jaka to dla pana

Ilustracja: Adam Pękański



ki są zatapiane, że tylko co któryś, że znałem marynarzy, którzy pływali w konwojach i przeżyli. Że – wreszcie – JAKOŚ BĘDZIE, że MOŻE SIĘ UDAĆ, że SIĘ MUSI UDAĆ.

Potem było prawie dwutygodniowe czekanie na redzie Fujairy u wejścia do Zatoki. Stało tam na kotwicach kilkanaście dużych tankowców i co jakiś czas wychodziły obok nas zbiornikowce pełne irańskiej ropy. Ich załogi pozdrowiały przez UKF-ki czekających, a trzeci mechanik na jednym z nich – Polak – podał, że za wejście za Zatokę dostał aż 5000 zielonych, co wówczas było astronomiczną wręcz sumą.

Kiedy nadeszła nasza kolejka, ruszyliśmy najpierw na kotwiczowisko koło Sirri Island, skąd nie było odwrotu za żadne pieniądze. Wyspę tę marynarze nazywali „POINT OF NO RETURN” i tak rzeczywiście było.

W porcie załadunkowym nalano do naszych zbiorników owe ćwierć miliona ton i o 7 rano statek wyszedł w morze. Może to się wydać dziwne, ale przespałem nasze wyjście z portu. Co prawda spałem w kombinezonie, pod głową zamiast poduszki miałem pas ratunkowy, a w kieszeni w plastikowej, wodoszczelnej torebce książkę żeglarską, paszport, pieniądze i zdjęcia rodziny, ale po dzień dzisiejszy sam sobie się dziwię, że mogłem w takiej sytuacji zasnąć.

Zbudzono mnie jak zwykle o 11.30. Gdy spytałem podczas obiadu, gdzie jesteśmy, drugi oficer powiedział:

- Jeszcze tylko niecałe dwie godziny i opuścimy strefę wojenną.

Może się uda! – ucieszyłem się w myśli, ale nie odezwałem się, aby nie zapeszyć.

W siłowni zjawiłem się dziesięć minut przed normalnym czasem. Uważałem, że wypada dać mechanikowi choć tych parę minut ulgi, bo wiedziałem, że nie było mu lekko przez cztery godziny żyć ze strachem.

A było się czego bać. Para w kotłach miała ciśnienie 64 kilogramy na każdy centymetr kwadratowy i niebagatelną temperaturę 515 stopni Celsjusza.

Gdyby tak... - nie dokończyłem ponurej myśli i od tego momentu zacząłem się bać. Po prostu razem z wachtą przejąłem strach mojego poprzednika.

O 12.00 zmienili się motorzyści wachtowi.

- Panie drugi – powiedział ten z mojej wachty. – Oblec szybko maszynę i wróć do pana do centrali. Zawsze rażniej we dwóch.

- Zostaw pan maszynownię w spokoju, tam wszystko kręci się jak należy. Zrób pan kawę, bo spać mi się chce.

Okręty podwodne Sokół, Jastrząb, Dzik

Pod ostrzałem

Podczas ostatniej wojny w skład walczącej na Zachodzie Polskiej Marynarki Wojennej wchodziły okręty podwodne. Dwa z nich odnosiły sukcesy – głównie na Morzu Śródziemnym. Trzeci pechowo zginął wskutek pomyłki, zatopiony przez alianckie okręty. Oto krótka ich historia...

Po zakończeniu kampanii wrześniowej spośród pięciu okrętów podwodnych wchodzących w skład Polskiej Marynarki Wojennej dwa – *Orzeł* i *Wilk* – znalazły się na Zachodzie. Na przełomie maja i czerwca 1940 roku *Orzeł* zaginął podczas patrolu na Morzu Północnym. Zbudowany pod koniec lat 20. *Wilk* był w złym stanie technicznym i trapiły go awarie. Podczas comiesięcznych patroli nie mógł napotkać na cel godny swych torped, uważany był za okręt pechowy. W Anglii przebywało

wielu wyszkolonych marynarzy: na *Wilku* oraz w bazie w Plymouth, szczególnie w specjalnościach pokładowych. Anglicy proponowali przekazanie Polakom trzech nieco większych okrętów podwodnych budowanych dla Turcji (*P.612*, *P.614*, *P.615* o wyporności 624/861 ton, uzbrojonych w działo 76 mm i pięć wyrzutni torped 533 mm). *Wilk* byłby oddany do rezerwy. Pomysł nie spodobał się dowódcy *Wilka* komandorowi Krawczykowi i wiosną 1940 roku przyjęto od Anglików obietnicę wydzierżawienia Polakom jed-

nego z budowanych okrętów typu U. Wybór padł na *Urchina*, znajdującego się w końcowym stadium budowy w stoczni Vickers-Armstrong w Barrow, o czym Polacy dowiedzieli się 1 września. Wprowadzenie okrętu do służby nastąpiło 11 stycznia 1941 r. (już jako *ORP Sokół*). 19 stycznia uroczystie przekazano Polakom okręt, który nazwano *Sokół*.

Sokół na patrolach

Przyszłego *ORP Sokół* brytyjska Marynarka Wojenna zamówiła 4 września 1939 r. Stępkę położono 9 grudnia 1939 r. Wodowanie jako *Urchina* odbyło się 30 września 1940 r. Należał do średnich okrętów podwodnych typu „U”, które miały zastąpić wysłużone okręty typu „H”, pochodzące jeszcze z pierwszej wojny światowej. Nowe okręty podwodne miały być (jak planowano) jedynie podwodnymi celami do szkolenia załóg eskortowców i niszczycieli, ale już we wczesnym etapie projektu postanowiono je uzbroić, aby mogły służyć też do wstępnego szkolenia podwodniaków. Wówczas pojawiły się koncepcje wykorzystania ich do prowadzenia krótkich patroli bojowych. Zwiększenie zakresu zadań spowodowało konieczność uzbrojenia ich w sześć wyrzutni torped 533mm oraz działo 76mm na pokładzie. Pierwsze trzy okręty zamówiono w 1936 r. Gdy wybuchła wojna – kolejne.

Oficjalnie budowę *Sokoła* zakończono 28 stycznia. Następnego dnia okręt (oznaczony numerem rozpoznawczym *N.97*) przydzielono do 3. Flotylli Okrętów Podwodnych. Przybył do Holy Loch w Szkocji na miesięczne ćwiczenia i zaprawę wojenno-morską. 26 marca przeszedł do Portsmouth, wchodząc w skład

Sokół - śródkręcie.



tamtejszej 5. Flotylli Okrętów Podwodnych. Wtedy też rozpoczął służbę wojenną.

Pierwszy patrol miał miejsce pod Brestem. Podobnie jak dwa następne, skierowany był przeciw niemieckim pancernikom *Scharnhorst* i *Gneisenau*, które w Breście gotowały się od marca 1941 r. do wyjścia w morze. *Sokół* był jednym z wielu alianckich okrętów podwodnych pełniących takie „dyżury” w tym rejonie. Ich zadaniem było rozpoznanie ruchów okrętów niemieckich i ewentualne atakowanie pancerników. *Sokół* przybył do swego sektora 31 marca. Po bezowocnym poszukiwaniu nieprzyjaciela, opuścił go 10 kwietnia. Kolejne patrole – w maju i czerwcu – w Zatoce Biskajskiej również nie przyniosły rezultatu.

Następne dwa patrole – w lipcu i sierpniu – skierowano przeciw nieprzyjacielskiej żegludze w Zatoce Biskajskiej. Nocą z 14 na 15 lipca zaatakował „na podsłuch” czterema torpedami w rejonie wyspy Yeu statek ok. 10 000 ton, bez skutku. Rejon patrolowania opuścił 18 lipca. Pięć dni później powrócił do Portsmouth. Piąty patrol *Sokoła*, u północnych wybrzeży Hiszpanii, rozpoczął się 12 sierpnia i podobnie jak wcześniejsze przebiegł bez sukcesów.

Pechowy *Jastrząb*

Po powrocie z czwartego patrolu załogę *Sokoła* doszły wiadomości o tragedii na *Wilku*, którego dowódca – kmr Bogusław Krawczyk – 19 lipca popełnił samobójstwo. *Wilk* nie był w najlepszym stanie technicznym i w tym czasie było już wiadomo, że przejdzie do służby szkolnej. Atmosfera wśród załogi *Wilka* była bardzo zła, dyscyplina szwankowała. Kierownictwo Marynarki Wojennej, aby uspokoić nastroje na *Wilku*, podjęło decyzję o jak najszybszym objęciu kolejnego okrętu podwodnego. Wkrótce okazało się, że po nowy okręt trzeba będzie udać się za Atlantyk - okrętem przeznaczonym dla polskich marynarzy był leciwy amerykański *S-25*, zwodowany 29 maja 1920 r. w stoczni Fore River Shipbuilding Corp. w Quincy, Massachusetts. Ukończony został 9 lipca 1922 r. Służył na Atlantyku, w rejonie Morza Karaibskiego i Hawajów. W początkach roku 1940 został okrętem eksperymentalnym i szkolnym na wschodnim wybrzeżu USA, a od maja 1941 przygotowywano go do przekazania Anglikom w ramach umowy Lend-Lease; miał pełnić rolę okrętu szkol-

nego. Dawny *S-25* przekazano 4 listopada 1941 r. Polskiej Marynarce Wojennej. Otrzymał nazwę *Jastrząb* i brytyjski numer burtowy *P.551*. Po przybyciu do Anglii wszedł w skład szkolnej 3. Flotylli OP w Holy Loch. 24 kwietnia *Jastrząb* wyszedł z Lerwick jako jeden z okrętów osłony arktycznego konwoju PQ.15. Przejście na pozycję odbywało się w złej pogodzie, na zliczenie i *Jastrząb* znalazł się ok. 30 mil na północ od wyznaczonego sektora. Jednocześnie trasę konwoju PQ.15 przesunięto na południe bez powiadomienia alianckich okrętów podwodnych. 2 maja 1942 *Jastrząb* został omyłkowo zatopiony w pozycji 71°30N/12°32E przez norweski niszczyciel *St. Albans* i brytyjski trałowiec *Seagull*. Zginęło pięciu marynarzy.

Sokół na Śródziemnym

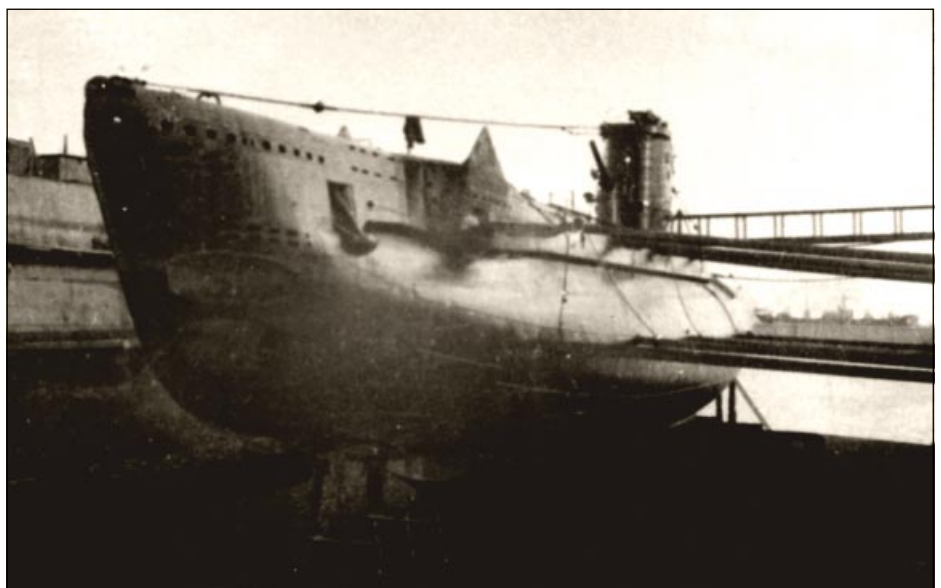
7 września *Sokół* wyszedł do Gibraltaru, a stamtąd popłynął na Malte. Po drodze – w drugiej połowie września – osłaniał aliancką operację „Halberd” (przeprowadzenie konwoju na Malte), jednak nie napotkał celów dla swych torped. 1 października przybył na Malte, gdzie wszedł w skład 10. Flotylli Okrętów Podwodnych. Malta pełniła rolę bazy, z której alianckie okręty mogły atakować niemiecko-włoskie konwoje wiozące zaopatrzenie dla wojsk usiłujących zająć brytyjskie kolonie w Afryce Północnej. Wyspę nieustannie bombardowały nieprzyjacielskie samoloty, o czym załoga *Sokoła* miała się dowiedzieć w niedalekiej przyszłości.

9 października *Sokoła* skierowano w rejon Lampedusy oraz wschodniego

wybrzeża Tunezji dla przechwycenia spodziewanego tam konwoju. Konwoju nie napotkano, podobnie jak i innych statków nieprzyjaciela. 21 października *Sokół* powrócił do bazy.

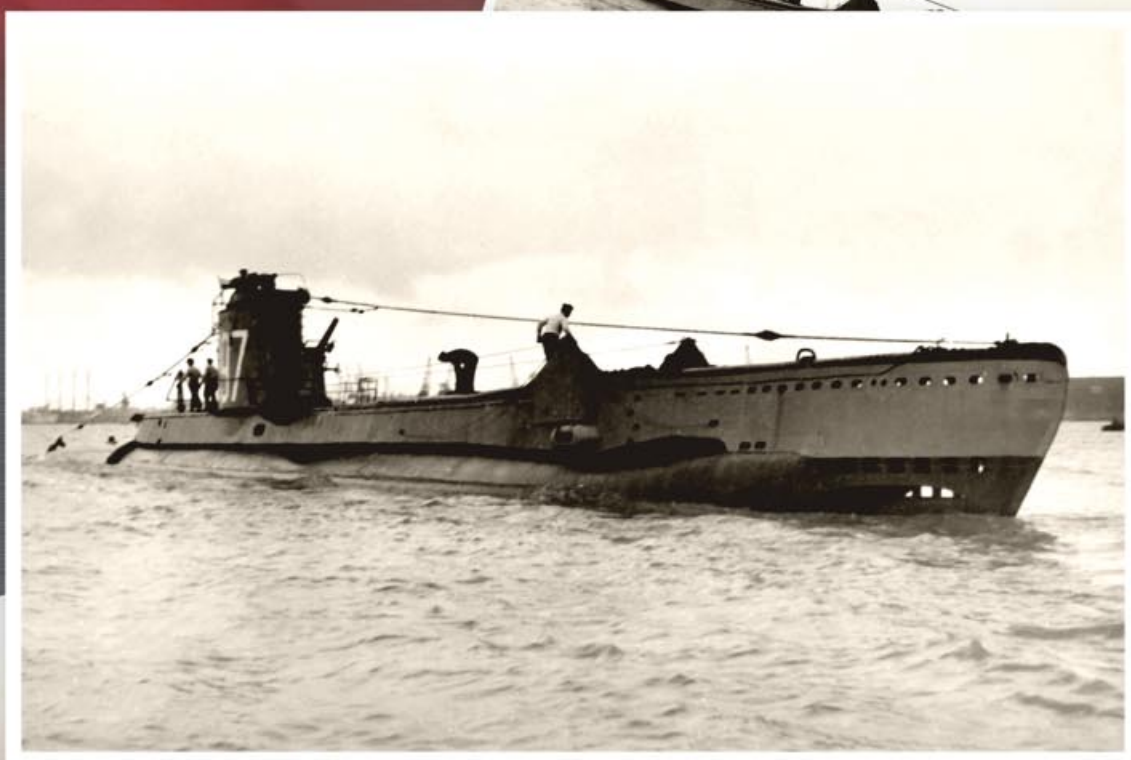
Drugi patrol pozwolił załodze *Sokoła* podjąć bezpośrednią walkę z nieprzyjacielem. 27 października, w rejonie Neapolu, zaatakował statek idący na południe – niestety, bez rezultatu. Następnego dnia meldował o zatopieniu w rejonie wyspy Ischia krążownika pomocniczego *Citta di Palermo* (5413 BRT, zbudowany w 1930 r.). Atak prawdopodobnie zakończył się niepowodzeniem, gdyż kilkanaście dni później krążownik uczestniczył w kolejnej operacji konwojowej. W nocy z 1 na 2 listopada, w rejonie wyspy Marettimo, *Sokół* zaatakował torpedami, a potem artylerią transportowiec 2000 BRT, meldując o jego zatopieniu. Z czasem uznano, że był to włoski *Balilla* (2469 BRT). Po powrocie 4 listopada dowódca okrętu otrzymał z rąk Naczelnego Wodza, generała broni Władysława Sikorskiego flagę „Jolly Roger” dla *Sokoła*, Order Virtuti Militari V klasy dla dowódcy, a Krzyże Walecznych dla innych członków załogi.

13 listopada rozpoczął się następny patrol, na Morzu Jońskim, u wybrzeży Kefalonii. 18 listopada *Sokół* podszedł do portu Navarino (obecnie Pylos), gdzie wraz z trzema innymi angielskimi okrętami podwodnymi czatował na włoski konwój. Rankiem 19 listopada *Sokół* - mimo niewielkich głębokości i braku dokładnych map - zaatakował port. Wchodząc, napotkał sieci przeciwtorpedowe. Zaalarmowane ścigacze zrzuciły 50 bomb



Sokół w doku.

ORP Sokół



**Czytaj i zbieraj pocztówki ze słynnymi
Okrętami Rzeczypospolitej Polskiej**

głębinowych, na szczęście w znacznej odległości. Po dwóch dniach *Sokół* powtórnie podszedł do wejścia do portu i przez uchyloną zagrodę sieciową wystrzelił z odległości 3640 m cztery torpedy. W porcie znajdowały się dwa niszczyciele; po wystrzeleniu torped usłyszano dwa wybuchy i trzask łamiącego się okrętu. Tego samego dnia przed północą *Sokół* zaatakował w rejonie Navarino włoski konwój, meldując o zatopieniu transportowca 3000 BRT oraz – we wcześniejszym ataku na port – niszczyciela typu Soldati.

Przez wiele lat akcję tę opisywano jako jeden z największych sukcesów polskich okrętów podwodnych, potwierdzony zresztą przez brytyjski wywiad. Powszechnie uważano, że zatopionym okrętem był *Ascari* lub *Aviere*, jednak analiza włoskich publikacji prowadzi do wniosku, że musiała nastąpić pomyłka. Oba okręty wzięły wkrótce udział w akcjach, a na dodatek w tym czasie Włosi nie stracili w ataku torpedowym żadnego niszczyciela.

12 grudnia *Sokół* wyszedł na blokadę Tarentu. Mimo deszczowej pogody zauważył zespół włoskich okrętów (dwa pancerniki, dwa krążowniki i 10 niszczycieli) idących na północny-zachód; z powodu odległości i szybkości Włochów nie mógł ich ścigać.

Kolejny patrol (w styczniu 1942 roku) na Morzu Jońskim i w Zatoce Tarenckiej również nie przyniósł spotkania z nieprzyjacielem. 2 lutego *Sokół* po raz pierwszy przeżył silne bombardowanie. Uniknął uszkodzeń, choć w pobliżu eksplodowały trzy bomby.

4 lutego *Sokół* wyszedł z Malty na kolejny patrol, do Zatoki Gabes, u wybrzeży Tunezji. Wieczorem 12 lutego zatrzymał w rejonie Kerkennah i zatopił ładunkami wybuchowymi pomocniczy



Sylwetka Dzika.

patrowiec V-65 (dawniej włoski szkuner motorowy *Giuseppina*, 392 BRT). Najcenniejszą zdobyczą były zabrane z jego pokładu mapy włoskich pól minowych w środkowej części Morza Śródziemnego. Następnego dnia, w tym samym rejonie, atakował torpedami, bez powodzenia, włoski niszczyciel. 20 lutego wrócił na Maltę, gdzie znów prześladowały go naloty. 23 lutego doznał uszkodzeń, kiedy w jego pobliżu wybuchły trzy bomby. Mimo to, w marcu przeprowadził patrol pod Pantellarią – bez rezultatu.

Bombardowania na Malcie

Po powrocie z piętnastego patrolu *Sokół* przeszedł trudne dni na bombardowanej Malcie. 17 marca 1942 roku, podczas ciężkiego nalotu na *Sokole*, w wyniku bliskich detonacji trzech jednostonowych bomb poszycie zostało podziurawione odłamkami, rozbite obie baterie, manometry i instrumenty kontrolne oraz rurociągi powietrza i drenażu. W wyniku spięć w instalacji elektrycznej powstały pożary, a woda dostająca do wnętrza przez przestrzeliny, łącząc się

z elektrolitem wytwarzała trujący chlor, którego nie można było usunąć ze względu na brak zasilania dla instalacji wentylacyjnej. Pożary groziły wybuchem torped. Mimo to, *Sokół* w stoczni przygotowywał się do patrolu. 30 marca remont zbliżał się do końca, ale w czasie kolejnego nalotu, 31 marca, *Sokół* został ponownie uszkodzony trzema bombami. Odnowić się wcześniejsze uszkodzenia, doszły do nich pogięte aparaty torpedowe. Wszystkie zbiorniki paliwa i wody były nieszczelne – naliczono 250 trafień odłamkami. *Sokół* znów przeszedł do stoczni, ale wskutek nalotów robotnicy nie przystąpili do pracy. Załoga sama postanowiła usunąć awarie i skompletować nowe baterie, korzystając ze stoczniowych urządzeń. Co dzień okręt przedstawiano i maskowano lub kryto w zanurzeniu w basenie, jednak ciągle naloty groziły zniszczeniem. Jedynym ratunkiem było przejście do Gibraltaru. *Sokół* wyruszył tam 17 kwietnia z rozbitymi bateriami, uszkodzonym peryskopem, jednym sprawnym manometrem, tylko jedną sprawną śrubą, z możliwością zanurzania się do 20 metrów, przy czym mógł przebyć w zanurzeniu tylko 20 - 25 mil dziennie. Do Gibraltaru zawinął 28 kwietnia. Do połowy czerwca przeszedł prowizoryczny remont. 26 czerwca wyszedł z Gibraltaru do Anglii i 14 lipca przybył do Blyth. Przeszedł tam remont generalny. W międzyczasie I Lord Admiralicji, Dudley-Pound, udekorował kmdra Karnickiego i siedmiu członków załogi *Sokoła* brytyjskimi odznaczeniami. 9 sierpnia 1942 r. nowym dowódcą *Sokoła* został kpt. Jerzy Koziolkowski.

Remont zakończył się 17 listopada. 21 listopada *Sokół* przybył do Dundee i wszedł w skład tamtejszej 9. Flotylli Okrętów Podwodnych.



S-25 - przyszły Jastrząb - w 1940 roku.

ORP *Dzik*

Gdy marynarze *Sokoła* walczyli na Malcie o życie okrętu, dawna załoga *Jastrzębia* obsadziła nowy okręt, nazwany *Dzik*. Należał do tego samego typu, co *Sokół*. Jego stępkę położono 30 grudnia 1941 r. Anglicy przewidzieli dla niego zamiast nazwy jedynie znak burtowy *P.52*. Zwodowany jako *ORP Dzik* został 11 października 1942. 12 grudnia podniesiono na nim polską banderę i wcielono do służby. Po zakończeniu szkolenia, w styczniu 1943, wcielony został do 9. Flotylli Okrętów Podwodnych w Dundee. 30 stycznia wyszedł z tego portu (via Lerwick) na pierwszy patrol, u wybrzeży norweskich, w rejonie fjordu Sogne, na południe od Bergen. Poza sztormową pogodą patrol nie odznaczył się niczym szczególnym i 12 lutego *Dzik* powrócił do Dundee. Tam, wraz z *ORP Sokół*, został przystosowany do służby na Morzu Śródziemnym. 10 marca 1943 r. wyszedł z Portsmouth do Gibraltar, a stamtąd do Algieru i dalej na Maltę.

„Straszne bliźniaki”

Sokół, który w grudniu zakończył remont, odbył spokojny, choć sztormowy patrol z Lerwick na północne wody norweskie, w rejon Altenfjordu. Następny patrol – od 24 stycznia do 8 lutego 1943 r. – prowadzony w tym samym rejonie również nie przyniósł rezultatów. Następnie *Sokoła* przygotowano do kolejnej kampanii śródziemnomorskiej. Zawinął na Maltę 12 maja dołączając do *Dzika*, który przybył tam tydzień wcześniej. Był to początek wspólnej służby obu okrętów w 10. Flotylli Okrętów Podwodnych, która przyniosła im miano „strasznych bliźniaków”.

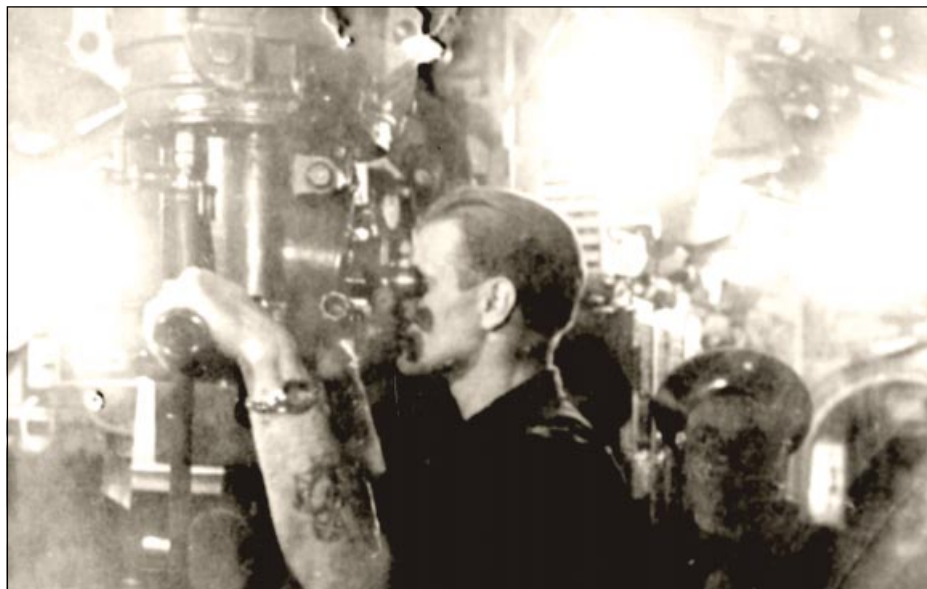
31 maja 1943 roku *Sokół* wyruszył pod wybrzeże Kalabrii w swój pierwszy patrol śródziemnomorski drugiej kampanii na tym akwenie. Jedynym godnym uwagi wydarzeniem był atak dwiema torpedami na nieprzyjacielski żaglowiec w Zatoce Spillace, bez rezultatu. Kolejny patrol (1 - 24 lipca), w rejonie Wysp Liparyjskich, połączony z blokadą Neapolu, również nie przyniósł spotkania z żadną jednostką nieprzyjaciela. Była to jednocześnie osłona lądowania na Sycylii.

15 sierpnia 1943 r. *Sokół* przybył nieco wcześniej na swój trzeci patrol pod Bari, i nieświadomie odciągnął na siebie okręty włoskie atakujące *Dzika* po jego ataku na dwa statki nieprzyjacielskie. 18 sierpnia zaatakował włoski niszczyciel,

cztery dni później zamierzał ostrzelać z działa trzymasztowy szkuner. 25 sierpnia powrócił na Maltę. 6 września rozpoczął kolejny patrol. 11 września przybył pod Brindisi, gdzie nadzorował jednostki włoskie poddające się Aliantom po kapitulacji Włoch.

Dzik jest zły

Sukcesy odnosił również *Dzik*. Na swój pierwszy patrol na Morzu Śródziemnym wyszedł 16 maja, a już 24. w rejonie przyłądka Spartivento zaatakował torpedami i ciężko uszkodził włoski zbiornikowiec *Carnaro* (8257 BRT). Zameldowano o jego zatopieniu, jednak okręt był tylko uszkodzony i Włochom udało się go doprowadzić do Messyny. Uszkodzenia okazały się tak poważne, że do końca wojny statku nie wyremontowano.



Kapitan Jerzy Koziółkowski przy peryskopie.

Następny patrol, pod Wyspami Liparyjskimi, *Dzik* rozpoczął 8 czerwca. Wieczorem 17 czerwca, na północ od Stromboli, zaatakował torpedami statek pasażerski (z niemieckimi żołnierzami) o pojemności ok. 4000 BRT; zameldował o jego uszkodzeniu. Trzeci lipcowy patrol związany był z operacją „Husky” (ładowanie aliantów na Sycylii) i *Dzik* wraz z czterema innymi okrętami podwodnymi blokował bazy w rejonie Tarentu.

5 sierpnia *Dzik* wyszedł na kolejny patrol, w czasie którego miał blokować port w Bari. Spotkanie z wrogiem nastąpiło dopiero 15 sierpnia, gdy zauważył pod Bari konwój składający się ze zbiornikowca 6000 BRT i statku pasażerskiego 5000 BRT, eskortowanych przez torpedowiec typu Generale oraz trałowiec.

które przechodziła ewakuacja Korsyki. 19 września *Dzik* znalazł się pod Bastią. 22 września zaatakował torpedami stojący na redzie transportowiec 7000 BRT i cztery barki desantowe cumujące do jego burt, po czym zameldował o zniszczeniu całej piątki. Zaraz po tym ataku dwiema torpedami zatopił wychodzący z portu transportowiec 3000 BRT. Transportowcem był najpewniej dawny grecki *Nicolaus* (6793 BRT), zatopiony wraz holownikiem *Kraft*. Silny atak bombami głębinowymi nie przyniósł większych szkód, choć zmusił *Dzika* do ponad pięciogodzinnnych uników w zanurzeniu. Następnego dnia napotkał zespół 11 barek desantowych i w dwóch atakach zatopił trzy z nich. Na Maltę powrócił 28 września, zachodząc po drodze do Bizerty. Październik

nikowy patrol (w południowej części Morza Egejskiego, między wyspami Levitha i Kalimos) nie przyniósł sukcesów i po jego zakończeniu *Dzik* zawinął do Bejrutu, gdzie wszedł w skład 1. Flotyli Okrętów Podwodnych.

Ostatni adriatycki patrol *Sokoła* rozpoczął się 26 września. 4 października w zatoce Quarnaro zaatakował torpedami statek określany jako transportowiec amunicji o pojemności 6000 BRT. Usłyszano dwie eksplozje, a po wynurzeniu *Sokół* zameldował o zatopieniu statku (publikowane w Polsce próby zidentyfikowania tego statku jako *Dea Mazzela* o pojemności 3082 BRT należy uznać za błędne). W trzy dni później, w tym samym rejonie, *Sokół* zatopił torpedami włoski *Eridania* (7095 BRT). 7 października, wracając z patrolu i nie mając już torped, *Sokół* napotkał nieprzyjacielski statek pasażerski (prawdopodobnie *Sansego*, 492 BRT) załadowany wojskiem. Zaatakował go artylerią. Zaobserwowano 13 trafień, lecz nieprzyjaciel podszedł pod wybrzeże, pod osłonę tamtejszej baterii brzegowej, która odpędziła *Sokoła*.

Sokół i Dzik – patrole z Bejrutu

W drugiej połowie października, po rozwiązaniu 10. Flotyli Okrętów Podwodnych, *Sokół* również przeszedł do nowej bazy w Bejrucie. 4 listopada, po krótkim remoncie, wyszedł w pierwszy patrol na Morzu Egejskim. Miał obserwować i zwalczać drobną żeglugę nieprzyjacielską, zaopatrującą tamtejsze, jeszcze broniące się, garnizony niemieckie. 11 listopada



Sokół wchodzi do brytyjskiej bazy po zakończeniu drugiej kampanii.

w rejonie Amorgos ostrzelał z działa niemiecki żaglowiec *Argentina* (64 BRT). Opuszczony przez Niemców statek wysadzono, a załogę wzięto do niewoli. Nazajutrz, w rejonie wyspy Nios, zatrzymano i zatopiono kolejny kuter. 19 listopada ostrzelał, a potem zatopił torpedą w zatoce Sitia żaglowiec załadowany wojskiem. Tego samego dnia wypatrył w sąsiedniej zatoce duży żaglowiec wraz ze ścigaczem artyleryjskim – oba zniszczono torpedami. Zgodnie z doniesieniami polskimi, w czasie tego patrolu jeszcze cztery niewielkie statki.

Drugi patrol na Morzu Egejskim, na wschód od Lemnos, odbył się w grudniu 1943 i był nie mniej owocny. Już 11 grud-

nia *Sokół* meldował o zatopieniu w rejonie wyspy Skyro torpedą statku 4500 BRT (powojenne analizy nie doprowadziły do jego identyfikacji). Następnie doniósł o zatopieniu tego samego dnia, na południowo-wschodnim wybrzeżu Lemnos, ogniem artylerii czterech żaglowców. 15 grudnia zatopił w rejonie Lemnos jeszcze jeden kaik. 17 grudnia meldował o zatopieniu nad ranem salwą czterech torped statku 4000 BRT (wywiad zidentyfikował go jako dawny bułgarski *Balkan* o pojemności 3838 BRT; po wojnie okazało się, że torpedy chybiły). Pod koniec miesiąca powrócił do Bejrutu.

Działalność *Dzika* na tym akwenie okazała się nieco mniej owocna. Pierwszy patrol na Morzu Egejskim przyniósł jedynie zatopienie u brzegów Morea 17 listopada ładunkiem wybuchowym małego kutra motorowego, przewożącego benzynę. Podczas następnego, 7 stycznia w rejonie Sporadów, przy burzliwej pogodzie, zaatakował czterema torpedami statek towarowo-pasażerski 6000 BRT. Statek natychmiast zniknął w ścianie deszczu, ale usłyszano dwie eksplozje i zameldowano o zatopieniu. Tego dnia, podczas przeładowywania zapasowych torped, jedną przypadkowo uruchomiono. W czasie opróżniania aparatu wyłamała zewnętrzną pokrywę i wyszła z aparatu. Rozregulowana, krążyła po morzu i omal nie zatopiła *Dzika*. Ze względu na uszkodzoną pokrywę *Dzik* nie mógł się zanurzać na większą głębokość.

8 stycznia *Dzik* zaatakował ogniem artylerii, a później zatopił ładunkiem wybuchowym grecki uzbrojony szkuner *El-*



Od prawej - Sokół, Dzik i Wilk przy burcie Burzy w Harwich; po wojnie.

leni (200 BRT ?), przewożący 11 żołnierzy niemieckich oraz prowiant na Chios. 9 stycznia zatopił ładunkiem wybuchowym kuter, a 13 stycznia powrócił do Bejrutu. 24 stycznia przeszedł do Port Saidu dla naprawy uszkodzonej wyrzutni. 7 lutego wyszedł na kolejny patrol, bez sukcesów. W jego trakcie (pod Cykladami, a potem w rejonie Wysp Jońskich i u wejścia do Zatoki Korynckiej) skierował się na zachód i 3 marca, po patrolu trwającym 26 dni, zawinął do La Valetty. Stamtąd via Gibraltar popłynął do Anglii i 8 kwietnia przybył do Plymouth.

9 stycznia 1944 r. *Sokół* rozpoczął trzeci patrol na Morzu Egejskim, w rejonie południowych Cyklad. Meldował zatopienie artylerią 12 stycznia w rejonie wyspy Milos żaglowca z ładunkiem żywności. 12 lutego wyszedł w patrol w rejonie Salonik; bez sukcesów bojowych. Kończąc patrol *Sokół* udał się od razu na Malte, potem do Gibraltar, a następnie do Anglii. 30 marca przybył do Devonport.

Koniec polskiej służby

W maju *Sokoła* skierowano do remontu trwającego do 8 września, po którym przydzielono go do służby szkoleniowej. Wyposażony w makietę „chrap”, uczestniczył w ćwiczeniach z lotnictwem. 21 listopada wyszedł z Lerwick w patrol na wody norweskie. Nie znajdując celów dla swych torped, a będąc jednocześnie niepokojonym przez niemieckie dozorowce, z końcem listopada *Sokół* powrócił do Dundee. 13 grudnia wyszedł w drugi, dziesięciodniowy patrol w rejonie północnych wybrzeży Norwegii. Do końca wojny *Sokół* służył (z przerwami na remonty) jako okręt-cel dla szkolenia przeciwpodwodnego. Podobny los spotkał *Dziłka*, który po remoncie w Devonport od maja 1944 roku stacjonował w Londonderry jako cel dla okrętów nawodnych. Koniec wojny zastał go w Dundee.

W lipcu 1945 roku *Sokoła* przeniesiono do rezerwy. 11 stycznia 1946 roku przeszedł – wraz z *Dziłkiem* (w rezerwie od stycznia) i *Burzą* – do Hartlepool. 29 lutego cała trójka przeszła do Harwich.

29 lipca 1946 r. *Dzik* wyszedł do Portsmouth. Tam, 1 sierpnia, zwrócono go Anglikom. Powrócił do dawnej nazwy. *Sokoła* zwrócono Anglikom 3 sierpnia w Lisahally. Otrzymał nazwę *P.97* i 3 sierpnia wcielono go do Royal Navy jako okręt szkolny, ale już w grudniu odstawiono do rezerwy. W 1949 roku sprzedano go na złom i jeszcze we wrześniu

tego roku pocięła go firma Dorkin w Gateshead. Wydawało się, że dawny *Dzik* podąży w jego ślady, jednak los okazał się dla niego łaskawszy.

Dzik - służba powojenna

W 1945 roku Dania, która utraciła większość floty w czasie wojny, postanowiła wzmocnić swe siły podwodne poprzez wypożyczenie od Anglików trzech niewielkich okrętów. W 1946 r. ich wybór padł na dawnego *Dziłka*, nazwanego po zwrocie Anglikom *P.52*, oraz dwa okręty bardzo podobnego typu „V”: *Vulpine* oraz *Vortex*. Ten ostatni od grudnia 1944 do września 1946 służył pod banderą Wolnych Francuzów jako *Morse*.

Okręty pierwotnie wypożyczono - z prawem pierwokupu - na trzy lata. Opłata za wydzierżawienie na trzy lata wynosiła 10 proc. szacunkowej wartości. Gdyby Dania wyraziła chęć zakupu któregoś z nich, opłata za dzierżawę miała wejść w skład ceny. Jednocześnie, wartość okrętu miała zostać obniżona ze względu na coraz starszy wiek.

Trzy okręty podwodne z załogami angielskimi przybyły do Kopenhagi w październiku 1946 r. Tam w 1947 r. zaczęły je stopniowo obejmować duńskie załogi, a okręty nazwano *U 1* (ex *P.52*), *U 2* (ex *Vulpine*) i *U 3* (ex *Vortex*). Po przystąpieniu Danii do NATO w 1951 roku okręty przemianowano i nadano im numery identyfikacyjne: *Springeren* (ex *U 1*, ex *P.52*, ex *Dzik*) otrzymał numer

S 321, *Storen* (ex *Vulpine*) - *S 322*, a *Sa-elen* (ex *Morse*, ex *Vortex*) - *S 323*. W latach 1953-54 zmodernizowano je, demontując działa 76 mm i instalując za kioskiem „chrapy”, dzięki którym mogły utrzymywać prędkość sześciu węzłów, idąc na silnikach spalinowych na głębokości peryskopowej. Ich służba związana była z duńską obecnością w NATO – prowadziły patrole w rejonie Cieśnin Duńskich i na Morzu Północnym, uczestniczyły w ćwiczeniach i składały wizyty w obcych portach. W 1950 r. przedłużono dzierżawę na dalsze cztery lata.

W międzyczasie trwały, rozpoczęte jeszcze w latach 40., prace nad projektem nowego okrętu podwodnego dla duńskiej Marynarki Wojennej. Do realizacji skierowano projekt będący rozwinięciem angielskiego okrętu typu „V”. Budowę rozpoczęto w latach 1954 i 1956. Nazwane *Delfinen*, *Spaekbuggeren* i *Tummleren* (595/643 t) weszły do służby w latach 1958-1960. W latach 1961-1964 wybudowano (korzystając z amerykańskiego kredytu) *Springeren* - czwarty okręt tego typu. Trzy okręty typu „U/V” zwrócono Anglikom i przeprowadzono do Faslane w Szkocji. *Springeren* przekazano Anglikom 19 listopada 1957 roku. Podobnie jak pozostała dwójka, po zdjęciu duńskiej bandery nie obsadzono go angielską załogą, ale od razu umieszczono na „Disposal List” i w sierpniu 1958 roku złomowano w Faslane.

Marek Twardowski

Dane techniczne

	<i>Jastrząb</i>	<i>Sokół</i>
Wyporność	832/1072 t	540/735 t
Wymiary	66,82 całk. × 6,30 × 4,85 (śr.), m	58,6 całk. × 4,88 × 3,89, m
Napęd	2 silniki spalinowe 1500 KM = 14 w. / 2 silniki elektryczne 1500 KM = 11 w.	2 silniki spalinowe 1650 KM = 11,5 w. / 2 silniki elektryczne 1230 KM = 8,5 w.
Zanurzenie	60 m	61 m
Uzbrojenie	1 działo 102 mm, 4 wyrzutnie torped 533 mm, łącznie 8 torped zapasowych	1 działo 76 mm, 4 wyrzutnie torped 533 mm, łącznie 8 torped
Załoga	ok. 40 ludzi	ok. 40 ludzi

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Czerwiec 1997 r.

1 - Polska Żegluga Bałtycka, po siedmiu latach przerwy, powróciła na linię Gdańsk-Nyneshamn. Połączenie wznowił prom *Rogalin*.

13 - Do gdyńskiego portu zawinęło 49 okrętów uczestniczących w ćwiczeniach „Baltops '97”; ich załogi liczyły łącznie 4200 osób.

16 - służbę na trasie Gdynia - Karlskrona rozpoczął prom pasażerski *Lion Ferry*, który zastąpił kursujący wcześniej na tej linii prom *Lion Queen*.



23 - Inauguracyjny rejs najszybszym wówczas na Bałtyku promem *Boomerang* (rozwinął prędkość 38 węzłów) na linii Świnoujście-Malmö. Kilka godzin wcześniej na terminalu promowym w Świnoujściu żona prezydenta RP Jolanta Kwaśniewska (odsłaniając wymalowaną na burcie nazwę promu) dokonała aktu chrztu tej najnowocześniejszej w polskiej flocie jednostki handlowej. Jak pokazały następne miesiące jej eksploatacji, okazała się również statkiem, który uzyskiwał najgorsze w całej flocie PMH wyniki ekonomiczne i omal nie doprowadził armatora do bankructwa.

30 - Minister ochrony środowiska Stanisław Żelichowski wydał zgodę na budowę przez tereny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego drogi łączącej trójmiejską obwodnicę z gdyńskim portem, co było przedmiotem kilkuletniego sporu. Formalny status, jako „Trasa Leszczyński”, droga ta uzyskała już w 1962 r. i od tamtego czasu była konsekwentnie umieszczana we wszystkich planach zagospodarowania przestrzennego Gdyni i Trójmiasta jako droga o niepodważalnym znaczeniu. Obecnie jest wreszcie realizowana.

W polskich stoczniach zwodowano trzy kontenerowce.

20 lat temu

Czerwiec 1987 r.

10-11 - Podczas swojej trzeciej pielgrzymki do Polski papież Jan Paweł II odwiedził miasta portowe: Szczecin, Gdynię i Gdańsk oraz Sopot. Spotkał się z ludźmi morza, m.in. na Wałach Chrobrego w Szczecinie, na Zaspie w Gdańsku i Skwerze Kościuszki w Gdyni (gdzie zbudowano ołtarz w kształcie żaglowca).

18 - Do Gdyni, swego portu macierzystego, po raz pierwszy w 4,5-letniej służbie pod białą-czerwoną banderą zawinął statek ro-ro *Katowice II*, zbudowany przez hiszpańską stocznnię Astilleros Espanoles w Puerto Real koło Kadyksu. Statek zatrudniony był na linii australijskiej, na której do tego czasu wykonał 18 podróży okrężnych, które kończył w Hamburgu – swoim porcie bazowym w Europie. Nieliczne ładunki polskie dowożono do Hamburga mniejszymi statkami PLO. Podobnie eksploatowano trzy pozostałe oceaniczne ro-rowce zatrudnione na linii australijskiej: *Gdańsk II*, *Poznań* i *Wrocław II*.



W polskich stocznicach zwodowano pojazdowiec, dwa statki rybackie i kuter szkolny dla Marynarki Wojennej.

30 lat temu

Czerwiec 1977 r.

13-16 - Z wizytą kurtuazyjną w Gdyni przebywał zespół okrętów francuskich:

eskortowce *Le Normandi* i *Le Picard* oraz trałowiec *L'Azalee*.

18 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej zwodowano pierwszy statek zbudowany w drugim suchym doku - gazowiec LPG *Northern Arrow* (75 tys. m³).

W polskich stocznicach zwodowano kontenerowiec/ro-ro, gazowiec (patrz wyżej), trawler-przetwórnę, zbiornikowiec bunkrowy i warsztat pływający.

40 lat temu

Czerwiec 1967 r.

2 - Do Szczecina przyplłynął wodolot *Zryw*, skonstruowany przez zespół naukowców z Politechniki Gdańskiej pod kierunkiem Lecha Kobylińskiego, a zbudowany w Gdańskiej Stoczni Rzecznej Wisła, z przeznaczeniem do utrzymywania komunikacji na trasie Szczecin-Świnoujście.

14 - Wybuch wojny na Bliskim Wschodzie spowodował zablokowanie w Kanałe Sueskim polskich drobnicowców *Bolesław Bierut* i *Djakarta*. Po uwolnieniu w czerwcu 1975 r., sprzedano je Grekom.

15 - Do Montrealu zawinął statek szkolny PSM *Dar Pomorza*. Stanowił polski akcent na trwającej wówczas wystawie „Expo '67”. Podczas kilkudniowego pobytu zwiedziło go ok. 15 tys. osób.

20 - W Stoczni Gdańskiej przekazano radzieckiemu armatorowi drobnicowiec *Fiodor Gladkow*, w którym zawarta była dwumilionowa tona nośności statków zbudowanych przez Stocznnię Gdańską od 1945 roku. Cztery dni później w Stoczni Gdańskiej rozpoczęto budowę 500 kadłuba okrętowego.

20 - Na promie PŻM *Gryf* podniesiono polską banderę. Następnie prom z polską delegacją rządową udał się do Ystad, gdzie uroczyście otwarto linię promową z Polski do Szwecji.

22 - Do Gdyni z kurtuazyjną wizytą przybył radziecki niszczyciel rakietowy *Obrazcowyj*.

26 - Stocznia Gdańska przekazała norweskemu armatorowi masowiec *Gdańsk* - pierwszy „paragrafowiec”.

27 - Oddano do użytku półkilometryowy odcinek Bulwaru Nadmorskiego w Gdyni, zwanego wtedy szwedzkim.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, dwa masowce, trawler-przetwórnę, trzy inne statki rybackie (w tym *Bayard* - prototyp trawlera typu B-429), dwa okręty desantowe i okręt warsztatowy (*PM-25* - prototyp okrętów projektu 303 dla ZSRR).

50 lat temu

Czerwiec 1957 r.

2 - Basen Jachtowy w Gdyni otrzymał imię gen. Mariusza Zaruskiego.

4 - Do Gdyni wpłynął zbiornikowiec *Kasprowy* (13 726 t nośności), zakupiony ze środków Funduszu Rozbudowy Floty.

9 - Do Gdyni zawinęły poławiające na Morzu Północnym trawler „Dalmoru”, których załogi postanowiły w ten sposób wymusić przyspieszenie podpisania nowej umowy zbiorowej. Po rozmowach z przedstawicielami rządu rybacy powrócili na łowiska.

9 - Do portu w Darłowie, po raz pierwszy po kilkuletniej przerwie, wszedł statek towarowy pod obcą banderą - holenderski motorowiec z ładunkiem jęczmienia.

20 - Z Gdyni do Narwiku wyruszyły jachty *Mariusz Zaruski* i *Zew Morza*. Rejs zorganizował JKM „Gryf” dla podkreślenia niedawno odzyskanej samodzielności.

21 - Na wniosek Komisji Rehabilitacyjnej Marynarki Wojennej uwolniono od winy i kary czterech oficerów skazanych w marcu 1950 r.: kontradmirała Adama Mohuczego (pośmiertnie) oraz komandorów: Władysława Sakowicza (pośmiertnie), Hilarego Sipowicza i Konstantego Siemiaszkę.

26 - Z Gdyni na Spitzbergen wypłynął okręt hydrograficzny Marynarki Wojennej *Baltyk* z uczestnikami polskiej wyprawy polarnej na pokładzie (łącznie 108 osób oraz 100 ton sprzętu i żywności).

29 - Do Gdyni przyplłynął zespół okrętów radzieckich (krążowniki *Żdanow*

i dwa niszczyciele) oraz dwa okręty marynarki wojennej NRD.

29 - Do służby wszedł drobnicowiec *Dzierżyński* (12 636 BRT) - dawny niemiecki *Seeburg*, który zatonął na minach w grudniu 1944 r. w rejonie Jastarni. Podniesiony przez PRO w czerwcu 1954 r., został odbudowany przez Stocznnię Gdyni.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, masowiec, trzy statki rybackie, trałowiec i dwie motorówki patrolowe dla WOP.

60 lat temu

Czerwiec 1947 r.

10 - Trałowce *Czapla*, *Kormoran* i *Krogulec* zlikwidowały pole minowe na północ od Jastarni.

12 - W ramach podziału floty poniemieckiej PMH otrzymała stary frachtowiec *Boltenhof* (zbudowany w 1911 r., 3307 BRT). Otrzymał nazwę *Kalisz*, ale nie wszedł do służby z racji znacznego zużycia. Sprzedany w styczniu 1948 roku pod banderę panamską, pływał jeszcze do złomowania w roku 1958.

14 - Statek szkolny *Dar Pomorza* po raz pierwszy w polskiej służbie zawinął do Szczecina.

16 - W Ustce uruchomiono port handlowy.

16 - Transatlantyk *Sobieski* wyszedł z Genui do Nowego Jorku, inaugurując linię detaszowaną GAL z Neapolu do Nowego Jorku.



Oddziały saperów Polskiej Marynarki Wojennej prowadziły prace nad rozminowaniem w rejonie polskiego wybrzeża. W rejonie Goleniowa i zachodniego brzegu Zatoki Pomorskiej usunięto z lasów ok. 4900 pocisków artyleryjskich oraz zabezpieczono 50 bunkrów z amunicją. W rejonie Karsiboru zabezpieczono 110 składów

min morskich i 75 bunkrów z amunicją oraz unieszkodliwiono ponad 1000 pocisków artyleryjskich. Z wyspy Wolin usunięto ok. 2000 pocisków. Działania te były kontynuowane w następnych miesiącach.

70 lat temu

Czerwiec 1937 r.

1 - Zgodnie z rozkazem szefa Marynarki Wojennej z burt polskich okrętów usunięto malowane tam znaki taktyczne.

3 - W Gdyni założono Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Pomorze”. W 1939 roku dysponowało sześcioma dużymi trawlerami burtowymi.

3 - Podczas podróży z Cherbourga do Nowego Jorku w maszynowni transatlantyku *Batory* wybuchł pożar, po którym statek skierowano do trzytygodniowego remontu.

Władysław Wagner ukończył w Guayaquil budowę jachtu *Zjawa III*, którym wyruszył w dalszą część podróży dokoła świata.

80 lat temu

Czerwiec 1927 r.

4 - Z Gdańska wypłynął masowiec *Warta* z ładunkiem 3750 t polskiego węgla – po raz pierwszy do Afryki (do portu Bone w dzisiejszej Algierii).

11-14 - W Gdyni gościł zespół brytyjskich okrętów podwodnych: *H 27*, *H 30*, *H 31* i *H 40* wraz z okrętem-bazą *Alecto*.

19 - Marszałek Józef Piłsudski i minister Eugeniusz Kwiatkowski przybyli do Gdyni na pokładzie parowca *Gdańsk* (pierwszego polskiego statku pasażerskiego), na którym tego samego dnia podniesiono banderę.

21 - Do Gdyni przybył transportowiec *Wilja* z prochami Juliusza Słowackiego, które następnie przewieziono Wisłą do Krakowa.

**Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski**

**Zdjęcia pochodzą
ze zbiorów autorów**

Tajniki dzieł marynistów (17)

„Jastrzębia Góra. Mglisty wieczór”, 1934, olej, płótno,
Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



Fot. Ewa Mersisak

Wariacje na temat

Większość spośród nadmorskich pejzaży autorstwa Stefana Filipkiewicza powstała w Rozewiu, Jastrzębiej Górze i Helu. Szczególnie upodobał sobie Jastrzębią Górę, malując całą serię obrazów przedstawiających tamtejszy klif.

Kolejnym bohaterem otwartej 25 maja w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku wystawy „Nadmorskie ścieżki uczniów Stanisławskiego” jest **Stefan Filipkiewicz**. To on, wspólnie z **Henrykiem Szczyglińskim**, był inicjatorem zorganizowania w 1907 r. retrospektywnej wystawy prac **Jana Stanisławskiego** i jego uczniów. Obaj wychowankowie tego wybitnego pedagoga składali w ten sposób hołd mistrzowi. Byli świadomi, jak wiele mu zawdzięczają nie tylko w dziedzinie opanowania warsztatu malarza, ale szczególnie w zrozumieniu właściwego podejścia do malowania pejzażu, traktowanego jako swojego rodzaju misja.

Pejzaż w plenerze

Stefan Filipkiewicz urodził się 28 lipca 1879 r. w Tarnowie. Stosunkowo wcześnie zainteresował się malarstwem. Jego pierwsza wystawa indywidualna miała miejsce w 1899 r. w Krakowie, w tamtejszym Towarzystwie Przyjaciół Sztuk Pięknych. Rok później podjął studia w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych. Tam przeszedł przez pracownię najwybitniejszych polskich malarzy i pedagogów: **F. Cynka**, **J. Mehoffera**, **L. Wyczółkowskiego** i **J. Stanisławskiego**. Ten ostatni wywarł największy wpływ na jego twórczość. Jan Stanisławski miał bowiem uczniom do zaoferowania nie tylko nowoczesne podejście do malowania pejzażu. Ujmował silną i malowniczą osobowością. Towarzyszył uczniom w licznych wyjazdach plenerowych. I chociaż Stefan Filipkiewicz później poszedł własną drogą, echa twórczości mistrza pozostały stale wyczuwalne w jego pracach.

Przez całe życie ulubionym tematem prac Stefana Filipkiewicza był pejzaż. W pamięci potomnych artysta zapisał się głównie jako malarz krajobrazu tatrzańskiego i podgórskiego, ale w jego dorobku znajdziemy też sporą liczbę widoków nadmorskich. Od 1931 r. artysta regularnie odwiedzał wybrzeże Bałtyku. Szczególnie upodobał sobie Rozewie, Jastrzębią Górę i Hel. To tam powstała więk-

szość jego pejzaży morskich, artysta bowiem - jak na prawdziwego pejzażystę przystało - malował tylko w plenerze. Przymus malowania w plenerze oraz przekonanie, że w przyrodzie kryje się jakaś ponadczasowa prawda, nieomal magia, wyniósł ze szkoły Stanisławskiego.

Mistrz autopromocji

Obok pejzażu malował Stefan Filipkiewicz z dużym powodzeniem również martwą naturę, szczególnie kwiaty, które zestawiał z tkaniną i porcelaną, umiejętnie wygrywając różnicowanie faktur i sposób kładzenia się światła na różnych powierzchniach. We wczesnym okresie próbował sił w grafice, posługując się litografią, drzeworytem i suchą igłą. Uprawiał też sztukę użytkową (ilustracja książkowa, plakat), projektował medale, monety i odznaki.

Był twórcą niezwykle aktywnym, dzisiaj byśmy powiedzieli, że mistrzem autopromocji. Liczba wystaw krajowych i zagranicznych, w których artysta brał udział, jest imponująca i nie sposób wymienić tutaj wszystkich. Dość powiedzieć, że samych wystaw indywidualnych miał Stefan Filipkiewicz dwanaście (w Krakowie, Warszawie, Lwowie, Poznaniu, Bydgoszczy). Siedmiokrotnie brał udział w wystawach secesji organizowanych w Berlinie, Monachium i Wiedniu. Uczestniczył niemal we wszystkich wystawach zagra-

nicznych sztuki polskiej, m.in. w St. Louis, Londynie, Wiedniu, Paryżu. Wystawiał swoje prace na wielkich wystawach międzynarodowych w Dreźnie, Rzymie i aż sześciokrotnie w Wenecji. Za tak aktywnym życiem musiały podążać wymierne sukcesy. Artysta był wielokrotnie nagradzany, m.in. złotym medalem na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 r.

Działacz i pedagog

W 1905 r. Stefan Filipkiewicz przyjęty został do grona członków wiedeńskiej Secesji, stowarzyszenia znanego i wpływowego. Od 1908 r. działał w Stowarzyszeniu Artystów Polskich „Sztuka”, a w 1931 r. piastował nawet prezesurę Zarządu tej instytucji. Nie mogło zabraknąć go też w najbardziej zacnej i zasłużonej polskiej instytucji promującej sztukę - w Towarzystwie Zachęty Sztuk Pięknych, do którego należał od 1925 r. Poza tym znajdował czas na pracę pedagogiczną. W latach 1913-1914 uczył malarstwa dekoracyjnego w Szkole Przemysłowej w Krakowie, a w 1930 r. został wykładowcą na Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, by w 1937 r. dorobić się tamże tytułu profesorskiego. Przez całe życie cieszył się szacunkiem i uznaniem. Jego prace chętnie kupowały zarówno oficjalne instytucje i galerie, jak również pry-



Fot. Ewa Meksia

„Plaża w Jastrzębiej Górze”, ok. 1930, olej, płótno, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

watni kolekcjonerzy w kraju i za granicą. Dzisiaj jego obrazy znajdują się w niemalże wszystkich największych polskich muzeach.

Śmierć za ojczyznę

Prywatnie był Stefan Filipkiewicz człowiekiem odznaczającym się dużą odwagą i patriotyzmem. W latach 1914-1917 służył w Legionach, zaprojektował wtedy m.in. kilka odznak legionowych. W czasie II wojny światowej zaangażował się w działalność konspiracyjną. Za pracę na rzecz Komitetu Obywatelskiego Uchodźstwa Polskiego na Węgrzech zapłacił najwyższą cenę. Aresztowany przez Niemców, osadzony w obozie koncentracyjnym w Mauthausen, został stracony 22 sierpnia 1944 r.

Klif w roli głównej

Na wystawie w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku podziwiać można jedenaście pejzaży pędzla Stefana Filipkiewicza. Aż osiem z nich to pejzaże morskie, malowane w Jastrzębiej Górze i Rozewiu, jeden to widok Cannes od strony morza oraz dwa krajobrazy ze śródlądzia. Artysta szczególnie upodobał sobie Jastrzębią Górę. Namalował całą serię obrazów przedstawiających porośnięty bujną roślinnością wysoki klif, stanowiący punkt widokowy na rozpościerające się w dole morze i plażę. Kompozycja z niewielkimi modyfikacjami zawsze się powtarza. Na pierwszym planie widnieje

kurtyna z drzew zakomponowana po skosie od lewej ku prawej bądź odwrotnie, odsłaniająca fragment piaszczystego brzegu i morze. Każdy z tych obrazów jest jednak inny, ponieważ artysta malował je w różnych porach dnia i roku. Raz jest to pełnia upalnego lata w południe, innym razem mglisty letni wieczór albo wczesna jesień z wszystkimi przynależnymi jej ciepłymi, złocistymi barwami.

Stefan Filipkiewicz nie był jedynym artystą powtarzającym ten sam motyw widokowy w licznych wariacjach. Zwyczaj ten wprowadzili impresjoniści. Do kanonu światowej sztuki weszły słynne, wielokrotnie powtarzane przedstawienia katedry w Rouen **Claude Moneta**. Podążali tą drogą inni artyści, próbujący tym sposobem ukazać zmienne piękno przyrody i odkryć jej tajemnicę. Podstawowym narzędziem służącym temu celowi stał się kolor - oczywiście obok talentu, wrażliwości i spostrzegawczości malarza.

Słoneczna Jastrzębia Góra

Pierwszym obrazem omawianej serii jest „Plaża w Jastrzębiej Górze”. Przed oczami widza rozpościera się tu szeroki, panoramiczny krajobraz malowany w upalny dzień, z przykuwającym wzrok pasem plaży z rozgrzaniem słońcem, złocistobeżowym piaskiem i zmienną linią brzegową, oddalającą się stopniowo w głąb kompozycji licznymi zakolami o kapryśnym rysunku. Na tym tle namalował artysta plażujących ludzi, ich niewielkie, z trudem rozpoznawalne figurki, nieomal plamki zagubio-

ne w wielkiej przestrzeni. Są dla artysty tylko mało znaczącym dodatkiem, ponieważ właściwym bohaterem tego obrazu jest przyroda. Morze łagodnie wzburzone rozlewa się na płaskim brzegu, a w miarę oddalania się ku linii horyzontu jego powierzchnia niemal całkowicie się wygładza, by na końcu utonąć w lekkiej mgiełce. Łagodne i rozproszone światło oraz pojawiające się na błękitnym niebie różowofioletowe chmury wskazują, że minęło już południe, chociaż upał nie zelżał. Kolorystyka tego obrazu jest „słoneczna”. Morze mieni się odcieniami szmaragdowymi i szafirowymi, woda jest przezroczysta, przejrzystość powietrza sprawia, że mimo oddalenia rozpoznajemy najdrobniejsze szczegóły - jak plażowe rekwizyty - oraz dymiący stateczek w głębi.

Plaża przed zmierzchem

Ten sam widok Jastrzębiej Góry, ukazany nieco inaczej, przedstawia obraz „Morze po zachodzie słońca”. W wyborze skrótu perspektywicznego artysta posunął się tu jakby o krok dalej, ukazując widzowi zaledwie niewielki fragment plaży. Głównymi bohaterami przedstawienia uczynił spadzisty klif, częściowo porośnięty roślinnością i morze, rozciągające się w dole aż do linii podniesionego horyzontu. Pejzaż pozbawiony jakiegokolwiek śladu obecności człowieka zyskuje autonomiczną, nieomalże symboliczną siłę wyrazu. Kolorystyka w stosunku do poprzednio omówionego obrazu zmienia się radykalnie. Zamiast „przyjaznych”, złocistych barw dominują szarosrebrzyste, zwiastujące nadchodzący zmierzch. Tonacja wody i nieba zlewa się w jedno, ich powierzchnia, pozbawiona lśniących słonecznych refleksów, matowieje, powietrze gęstnieje, a zieleń przybiera nieco nierzeczywisty, malachitowy odcień. W takich warunkach wszelkie szczegóły z natury rzeczy są niewidoczne. Fragment brzegu przedstawiony został syntetycznie, za pomocą jednej, nieznacznie tylko modulowanej tonalnie plamy barwnej, a gładka tafla morza urozmaicona w partii spiętrzenia fali impastowo nałożoną białą pastą.

Za mgłą

Na trzecim z obrazów cyklu przedstawiającego Jastrzębią Górę „Jastrzębia Góra. Mglisty wieczór” artysta zastosował skróty perspektywiczne najbardziej radykalny, rezygnując całkowicie z przedstawienia brzegu morskiego. W rezultacie kompozycja zostaje jakby przecięta po



„Morze po zachodzie słońca”, ok. 1926, olej, płótno, Muzeum Narodowe w Kielcach.

przekątnej i podzielona na dwie strefy: bujną roślinność porastająca wysoki klif, stanowiącą coś w rodzaju parawanu przesłaniającego widok na leżący w dole brzeg morski oraz morze, ciągnące się do linii wysoko usytuowanego horyzontu. Ten efektowny skrót perspektywiczny poparty został różnicowanym sposobem malowania, zmierzającym zdecydowanie w kierunku dekoracyjności. Postrzępiona kurtyna z drzew malowana krótkimi, lekkimi dotknięciami pędzla i mieniąca się wysmakowanymi odcieniami soczystej zieleni poprzątkanymi złocistymi i rdzawymi brązami wczesniej jesieni kontrastuje z tonią morską, która odcina się długimi pasmami gładko i cienko rozprowadzonej farby w barwach jasnej, zgaszonej zieleni. Artysta, który znajdował szczególne upodobanie w malowaniu zmiennej pogody, w wyszukany sposób namalował tutaj tytułową mgłę. Na pierwszym planie jest ona praktycznie niezauważalna, gęstnieje stopniowo, by ostatecznie „zmaterializować się” tuż przy linii horyzontu, gdzie morze przybiera jasny, szaroniebieski odcień zlewający się praktycznie z barwą nieba.

Rozewskie klimaty

W poszukiwaniu ciekawych widoków równie chętnie co Jastrzębią Górę artysta odwiedzał Rozewie. Na obrazie „Stare buki w Rozewiu” sięgnął po ulubiony motyw gładkiej toni morskiej, prześwitującej zza zasłony bujnej korony drzew. W niezwykle sugestywny sposób oddał wygląd starych drzew o poskręcanych, nieregularnych pniach, zmuszonych mierzyć się z nadmorskimi wichrami i sztormami. To w zasadzie portret drzew, tak dalece indywidualny, że miejsca, gdzie został namalowany, nie można pomylić z żadnym innym. Z obrazu emanuje ledwie wyczuwalny melancholijny nastrój, odwołujący się do symboliki trwania na przekór przeciwnościom losu.

Japońskie inspiracje

Na końcu warto zaprezentować obraz „Strumień leśny zimą. Odwilż”, niezwykle charakterystyczny w dorobku artysty, który zasłynął przecież jako malarz topniejących śniegów i przejściowych pór roku. To obraz niezwykle dekoracyjny, w sposób widoczny inspirowany sztuką japońską, oparty na kontraście dwóch plam barwnych: ciemnej, nieomal granatowej toni wodnej i białej, nieskazi-



„Stare buki w Rozewiu”, ok. 1933, olej, płótno, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



„Strumień leśny zimą (Odwilż)”, 1919, olej, tektura, Muzeum Narodowe w Warszawie.

telnej powierzchni śniegu. Artysta z maestrią oddał subtelną z pozorów walkę toczonej pomiędzy dwiema porami roku. Wiosna daje o sobie znać pod postacią wartkiego strumyka coraz śmielej rzeźbiącego swój nurt, a zima nie chce ustąpić, pozostawiając gdzieniegdzie przy brzegu cienką warstewkę lodu i dryfujące kry.

Liliana Gieldon

Ilustracje:

© Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

Muzeum zaprasza

Omawiane obrazy Stefana Filipkiewicza można oglądać wśród innych prac uczniów Jana Stanisławskiego na wystawie „Nadmorskie ścieżki uczniów Stanisławskiego”, prezentowanej w Gmachu Głównym Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku na Wyspie Ołowiance. Wystawa czynna będzie do 31 sierpnia.

Mistrzowie wojennych ucieczek

Historia Polskiej Marynarki Wojennej kojarzy się głównie z dwoma wydarzeniami - oboma z okresu drugiej wojny światowej. Pierwsze z nich to sławna ucieczka okrętu podwodnego *Orzeł* z internowania w Estonii i jego przedarcie się przez cieśniny duńskie do Wielkiej Brytanii. Drugie to udział niszczyciela *Piorun* w pościgu za pancernikiem *Bismarck*. W dziejach naszej floty doszukać się jednak można wielu innych, równie ciekawych epizodów.

Choć wielu historyków doszukuje się korzeni PMW w zamierzchłej przeszłości, jej historia tak naprawdę zaczęła się dopiero w 1918 roku od rozkazu jej utworzenia, wydanego przez Józefa Piłsudskiego. Ale i takie datowanie nastęrcza sporo trudności. Do lat trzydziestych bowiem była to formacja słaba i niewiele znacząca. Tym bardziej podziwiać należy jej udział w wojnie z bolszewikami w 1920 roku, choć jej działania nie miały jeszcze morskiego charakteru. I tak jednostki Flotylli Wiślanej dzielnie stanęły w obronie Płocka, a marynarze Flotylli Pińskiej toczyli walki na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej - pod Łomaczami, Koszarówką i Czarnobyłem. Na prawdziwy rozwój polska flota musiała poczekać do lat trzydziestych. Do służby weszły wtedy pierwsze nowoczesne, w pełnym tego słowa znaczeniu, okręty wojenne. Ale tylko raz stało się o nich naprawdę głośno, a konkretnie o niszczycielu *Wicher*.

Oczko w głowie marszałka

Biało-czerwoną banderę podniesiono na tym okręcie w 1930 roku. W momencie wejścia do służby był, razem z bliźniaczą *Burzą*, największą jednostką w swojej klasie na całym Morzu Bałtyc-

kim. Nic zatem dziwnego, że oba niszczyciele często wspólnie pełniły funkcje reprezentacyjne. I tak np. w 1931 roku *Wicher* odbył rejs na Maderę, przywożąc przebywającego tam na rekonwalescencji marszałka Piłsudskiego. Na uwagę zasługuje fakt, że był to jedyny oceaniczny rejs polskiego okrętu bojowego w okre-

sie dwudziestolecia międzywojennego. Szczególnym zadaniem *Wichra* było pilnowanie polskich interesów w Wolnym Mieście Gdańsku. Ten twór polityczny ustanowiono w 1919 roku postanowieniami traktatu wersalskiego, kończącego pierwszą wojnę światową. Gdańsk miał być republiką zachowującą niezależność



Działa Wichra wymierzone były w Gdańsk.

Fot. Archiwum

zarówno wobec Polski, jak i Niemiec. Miała o to zadbać Liga Narodów, organizacja państw utworzona na podstawie tego samego traktatu. Gwarantował jednocześnie Polsce prawo do korzystania z gdańskiego portu. W praktyce napotykało to jednak na spore trudności, bo ludność Wolnego Miasta Gdańska nigdy nie ukrywała swoich jawnie proniemieckich, a potem prohitlerowskich, sympatii. Marszałek Piłsudski nie lubił biernie czekać na rozwój wypadków. Obserwował sytuację w Niemczech i (słusznie, jak się potem okazało) obawiał się, że z tego, co tam się dzieje, wynikną kłopoty nie tylko dla Polski, ale także Europy. Planował więc prewencyjne uderzenie na Niemcy. Historycy sprzeczą się do dziś, na ile realizacja tego pomysłu odsunęłaby widmo wybuchu wojny. Faktem jednak jest, że Piłsudski, w przeciwieństwie do swoich zachodnich sojuszników, nie wahał się używać wobec Niemców mocnych argumentów. Takim właśnie „argumentem” stał się *Wicher*.

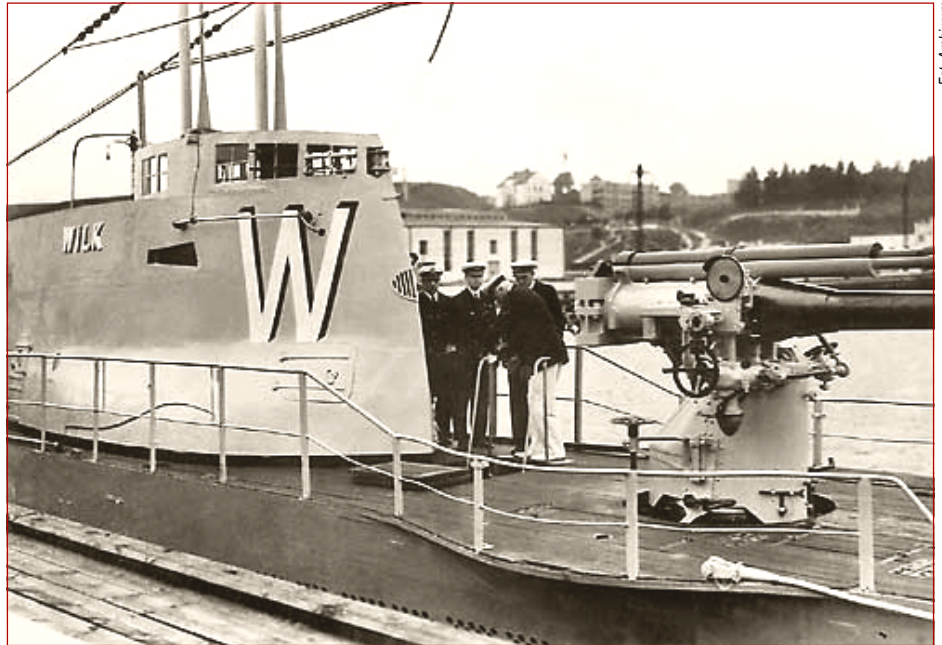
14 czerwca 1932 roku do Gdańska zawinąć miały, z wizytą kurtuazyjną, trzy brytyjskie niszczyciele. *Wicher* miał je przywitać. Władze Wolnego Miasta odmówiły jednak polskiemu okrętowi prawa wejścia do portu. Zachowanie Niemców rozwścieczyło marszałka Piłsudskiego. Dowódca *Wichra* Tadeusz Podjazd-Morgenstern otrzymał rozkaz, żeby mimo wszystko wpłynąć do gdańskiego portu. W razie „obrazy polskiej bandery” - jak to ujął marszałek – miał otworzyć ogień w kierunku gdańskich gmachów urzędowych. Niemcy ugięli się przed tą groźbą i 15 czerwca *Wicher* spokojnie wpłynął do Gdańska.

Szpiedzy w stoczni

Niemcy mieli oko na polską flotę. Robili wszystko, aby ją osłabić. Najbardziej ewidentnym przykładem takiego zachowania było opóźnianie budowy okrętu podwodnego *Sęp*, bliźniaka *Orla*. Jednostka ta powstawała w jednej z rotterdamskich stocznii. Hitlerowskie władze naciskały po cichu na Holendrów, aby zbyt nie spieszyli się z realizacją polskiego zamówienia. Zgodnie z umową, 29 maja 1938 roku okręt powinien być już poddawany próbom morskim. Ale do tego czasu nie został nawet zwodowany! Stało się to dopiero 17 października. I to nie przyspieszyło prac, tym razem wyposażania okrętu. Kiedy okazało się, że na terenie stoczni działają niemieccy agenci

mający za zadanie maksymalnie opóźnić oddanie *Sępa* do eksploatacji, Polacy postanowili przejąć inicjatywę. Do Holandii wyjechała grupa 25 oficerów i podoficerów w celu porwania okrętu i doprowadzenia go do Polski. Okazja do takiej akcji nadarzyła się 2 kwietnia 1939 roku. Tego dnia *Sęp* popłynął do Norwegii na próby zanurzeniowe. W ich trakcie Pola-

narzy. Zanim *Orzeł* dotarł do Wielkiej Brytanii, znalazł się tam inny polski okręt podwodny - *Wilk*. Dokonał tego pod dowództwem Bogusława Krawczyka. Po niebezpiecznej żegludze przez cieśniny duńskie 21 września okręt wszedł do Scapa Flow, głównej wówczas bazy Royal Navy. „Do Scapa Flow wchodziliśmy o siódmej rano. Wyszedłem na pomost. Defilowali-



Fot. Archiwum

Wilk był jednym z dwóch polskich okrętów podwodnych, które przedarły się do Wielkiej Brytanii.

cy przejęli okręt. Nad bezpiecznym powrotem *Sępa* do kraju czuwał niszczyciel *Burza*, specjalnie w tym celu przysłany do Norwegii. Holenderski personel (poza dwoma niezbędnymi specjalistami) został odesłany do domu. 18 kwietnia oba okręty znalazły się bezpiecznie w porcie w Gdyni.

Wilk w Scapa Flow

Cztery miesiące później wybuchła druga wojna światowa. Udział PMW w wojnie obronnej 1939 roku był niezwykle ograniczony. Największe jednostki odesłano do Anglii (niszczyciele: *Burza*, *Błyskawica* i *Grom*), reszta nie odegrała większej roli. Piątce naszych okrętów podwodnych nie udało się w bezpośrednim ataku zatopić żadnej nieprzyjacielskiej jednostki. Jedyne, czym nasza flota wówczas zasłynęła (wspominam o tym bez ironii), to brawurowe ucieczki. Na miano najślynniejszej zasłużyła epopeja *Orla*. I słusznie. Ale nie była to jedyna tego rodzaju akcja w wykonaniu polskich mary-

śmy przed największą flotą świata. Pancerniki, krążowniki, tuziny kontrtorpedowców, lotniskowce. Mimo wczesnej godziny, na wszystkich okrętach podniesiono bandery i załogi ustawiono wzdłuż burt i nadbudówek. W miarę jak mijaliśmy poszczególne jednostki, załogi, podnosząc czapki, krzyczały trzykrotnie <hura>! I to na naszą cześć. Łzy ciurkiem ciekły mi po twarzy.” – wspomina tę chwilę Borys Karnicki (późniejszy dowódca słynnego okrętu podwodnego *Sokół*), wówczas członek załogi *Wilka*.

Kłopoty Batorego

Nieco krótszą drogę ucieczki wybrał ścigacz *Batory*. Ten długi na nieco ponad 21 metrów okręcik służył przed wojną do pilnowania granicy. We wrześniu 1939 roku został rozbrojony, a jego załoga brała udział w lądowej obronie Helu. Jednak 1 października, w przeddzień kapitulacji Półwyspu, marynarze powrócili na okręt i postanowili przedrzeć się przez niemiecką blokadę do Szwecji. Nie przyszło

to łatwo. Po drodze *Batory* napotkał najpierw silny sztorm, potem popsuł mu się silnik, a następnie został wykryty przez niemiecki samolot rozpoznawczy. W pościg ruszyły hitlerowskie ścigacze. Na szczęście, nie udało im się przechwycić polskiej jednostki. Z pomocą przyszedł też szwedzki torpedowiec.

W Szwecji *Batory* dołączył do internowanych wcześniej w tym kraju polskich jednostek: żaglowca *Dar Pomorza* i trzech okrętów podwodnych: *Sępa*, *Rysia* i *Żbika*. Na ich pokładach było 173 podwodniaków. Szwedzi wyznaczili okrętom postój przy wyspie Vaxholm. Jednostki rozbrojono, a marynarzy skoszarowano w pilnie strzeżonym obozie. Od samego początku większość z nich marzyła tylko o jednym - o ucieczce. I to najlepiej razem z okrętami. Niestety, na przeszkodzie w realizacji tych planów stanęła wielka polityka, a ściślej polityka zagraniczna Wielkiej Brytanii. Anglicy obawiali się po prostu skutków ucieczki polskich okrętów. Byli przekonani, że Niemcy wykorzystają to jako pretekst do rozpoczęcia wojny ze Szwecją. Sami Szwedzi zach-

właśnie wojnie sowiecko-fińskiej, storpedowali go.

Kłopot z okrętami

Pomysłów na wykorzystanie polskiej floty na Obczyźnie było zresztą w czasie drugiej wojny światowej więcej. W 1940 roku o mały włos w skład PMW nie wszedł... pancernik! Było to po kapitulacji Francji. W brytyjskich portach zastała ona około setki okrętów tego kraju. Były wśród nich: dwa pancerniki, 10 dużych i małych niszczycieli, siedem okrętów podwodnych i kilkadziesiąt innych jednostek. Nocą z 2 na 3 lipca 1940 roku zajęli je Brytyjczycy. Inaczej, zgodnie z rozkazem francuskiego rządu Vichy uległego wobec Niemców, mogłyby popłynąć do portów w północnej Afryce i w rezultacie trafić w ręce hitlerowców, znacznie wzmacniając tym samym potencjał Kriegsmarine.

Po przejęciu okrętów przez Anglików powstał problem ich obsadzenia. Francuzi w większości odmówili pełnienia dalszej służby. Zrodził się więc pomysł prze-

jego przejęcia otrzymał Karol Trzasko Durski, dowódca bazy szkoleniowej Gdynia, stacjonującej w Devonport.

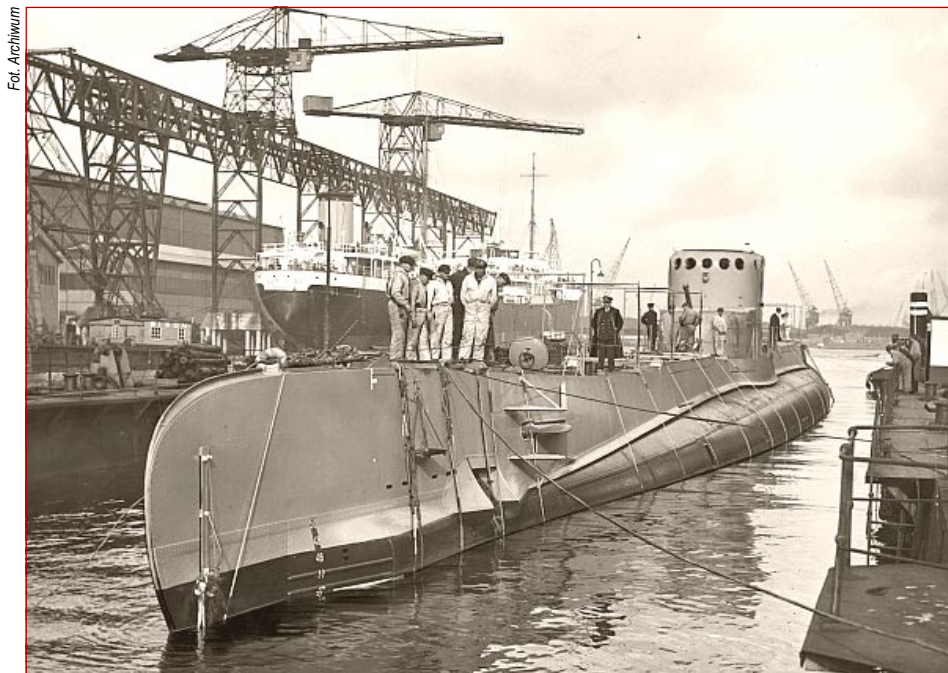
W miarę upływu czasu zapal jednak malał. *Paris* był okrętem przestarzałym, zbudowanym jeszcze przed pierwszą wojną światową. Mimo swojej wielkości (wyporność ponad 20 tys. ton) i dużej siły ognia (12 dział kalibru 305 mm) był powolny (maksymalna prędkość 20 węzłów), co ograniczało jego współdziałanie z innymi okrętami. Brytyjczycy, zdając sobie z tego sprawę, zamierzali go zakotwiczyć u ujścia rzeki Tyne niedaleko Newcastle, gdzie miał służyć za pływającą baterię. Wydaje się, że ostatecznie sprawę przesądził fakt, że do obsługi jednostki potrzeba było ponad tysiąca marynarzy, co wyczerpałoby możliwości osobowe polskiej floty. Tą samą liczbą ludzi można było obsadzić kilka niszczycieli. I ta opcja w końcu zwyciężyła.

Ścisłe tajne

Udział polskich okrętów w drugiej wojnie światowej udowodnił, że i bez pancerników radziliśmy sobie całkiem nieźle. Jednostki pod białą-czerwoną banderą eskortowały 787 konwojów, przeprowadziły 1162 patrole i różnego rodzaju operacje bojowe, zniszczyły 45 jednostek nieprzyjaciela i 20 samolotów. Oprócz tych najbardziej spektakularnych akcji, jak choćby wspomniany udział *Pioruna* w pościgu za *Bismarckiem*, były też operacje mniej widowiskowe, a niektóre nawet tajne. Do najbardziej tajemniczych zaliczyć trzeba działalność dwóch niewielkich kutrów w Cieśninie Gibraltarskiej. Nosiły dumne nazwy *Pies Morski* i *Wilk Morski*. Niestety, na ich temat niewiele więcej da się powiedzieć, bo nie zachowały się żadne inne dane dotyczące tych jednostek. Jedno jest pewne. Ich załogi stanowili polscy marynarze przebrani za rybaków. Zajmowali się potajemnym przewożeniem do Gibraltaru uchodźców z Francji, Hiszpanii i Afryki Północnej. Tym sposobem udało się ewakuować kilkaset osób. Jak ważne to było dla Brytyjczyków świadczą wysokie odznaczenia przyznane Polakom.

Marynarze z AK

PMW nie działała jednak tylko na Zachodzie. Dla wielu będzie pewnie zaskoczeniem, że w ramach Armii Krajowej, zwykle nie kojarzonej z Marynarką Wojenną, przez całą wojnę działał załóżek



Sępa trzeba było porwać ze stoczni.

wywali się w stosunku do Polaków poprawnie. Uznali rząd polski na Obczyźnie, nie wydali okrętów Niemcom, przez całą wojnę pozwalali działać u siebie polskim przedstawicielstwom dyplomatycznym. Anglicy woleli jednak nie ryzykować. Dlatego, kiedy w listopadzie 1939 roku pojawił się pomysł użycia polskich okrętów przeciw ZSRR w rozpoczętej

kazania ich flotom sojuszników, w tym także polskiej. Jednym z zaproponowanych nam okrętów był pancernik *Paris*. Początkowo Polacy przyjęli pomysł z entuzjazmem. Posiadanie pancernika znacznie podniosłoby (przynajmniej w naszych własnych oczach, bo to właśnie druga wojna światowa oznaczała zmierzch tych jednostek) prestiż naszej floty. Rozkaz

przyszłej floty. Powstanie konspiracyjnej marynarki wojennej związane było z grupą oficerów, którzy zostali w kraju po klęsce wrześniowej. Antoni Gnieweccki pseudonim „Witold” już w roku 1940 zorganizował niewielki zespół o kryptonimie Alfa. Podporządkowano go najpierw Związkowi Walki Zbrojnej, a potem Armii Krajowej. Od 1942 roku jednostka funkcjonowała jako Wydział Marynarki Wojennej Komendy Głównej AK. W 1944 roku zmieniła kryptonim na Ostryga. Przez cały okres istnienia wydziałem kierował Gnieweccki. Był także doradcą Komendanta Głównego AK do spraw morskich. Podlegały mu pionierzy: komenda Alfy, Okręg Morski na Wybrzeżu Gdańskim, flotylla rzeczna oraz jednostki mobilizowane przed wybuchem spodziewanego powstania powszechnego w okupowanym kraju.

Struktura organizacyjna Alfy rozwijana była głównie w Warszawie. Jednostka grupowała byłych oficerów, podoficerów i marynarzy Marynarki Wojennej oraz innych ludzi morza: oficerów i marynarzy marynarki handlowej, specjalistów gospodarki morskiej i młodzież żeglarską, także z drużyn harcerskich. Formalnie Alfa była częścią Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej w Londynie uwzględniał ją w swoich planach, a komendant Alfy przysyłał do niego meldunki z prowadzonej działalności. Jednostka dysponowała własnym budżetem, służbą zdrowia i oddziałem kobiecym. Według stanu z września 1944 roku, liczyła 230 ludzi: 51 oficerów, 153 podoficerów i marynarzy, ośmiu pracowników cywilnych i 18 kobiet.

Głównym zadaniem Alfy było przygotowanie kadr dla powojennej Marynarki Wojennej i gospodarki morskiej. Dlatego, w 1943 roku, powstała Komenda Wybrzeża Morskiego o kryptonimie Polana, która była ośrodkiem konspiracyjnej Marynarki Wojennej na Wybrzeżu Gdańskim. Zasięgiem obejmowała porty III Rzeszy, co do których Komenda Główna AK była przekonana, że po zwycięstwie aliantów nad Niemcami wejdą w skład Polski. A więc nie tylko Gdynię, ale także Kołobrzeg, Ustkę, Gdańsk, Elbląg, a nawet Królewiec.

Zadania dla Alfy

Alfa zajmowała się głównie szkoleniem przyszłych kadr morskich. Kursy odbywały się w kilkusobowych grupach i kończyły egzaminami. Szkolenia dla le-

karzy z medycyny morskiej przeprowadzano w szpitalu św. Ducha w Warszawie. Tam też działała marynarska podchorążówka. Wiosną 1943 roku, w ramach konspiracyjnej Politechniki Warszawskiej, Alfa zorganizowała nawet kurs budowy okrętów. Jego program oparto na programie realizowanym przed wojną na Politechnice Gdańskiej. Od 1942 roku działał też, przy Tajnym Uniwersytecie Ziem

rzecznej. Głównym zadaniem „Szczupaka” było zajęcie portu czerniakowskiego oraz zapewnienie powstańcom przepraw przez Wisłę. Niestety, zadania nie udało się wykonać. Pech sprawił, że na godzinę przed powstaniem Niemcy wyprowadzili z portu wszystkie statki i kanonierki. W trakcie walk oddział uległ rozproszeniu. Podobnie stało się z całą Alfą po rozwiązaniu AK w 1945 roku.



Fot. Łukasz Głowala / KFP

Port wojenny w Helu. Ścigacz motorowy Batory wybudowany w 1931-32 roku. W czasie wojny odpłynął do Szwecji, gdzie został internowany. Po wojnie pełnił służbę w Marynarce Wojennej (do 1957 r.). Jest najstarszą zachowaną jednostką MW.

Zachodnich, Tajny Instytut Morski. Kształcił specjalistów dla potrzeb przyszłej gospodarki morskiej.

Członkowie Alfy zajmowali się też wywiadem morskim. Interesowali się wszystkim, co działo się w portach od Hamburga do Rygi. Zbierali informacje o przemyśle okrętowym na terenach, które miały być po wojnie włączone do Polski. Alfa przygotowywała żołnierzy i sprzęt potrzebne do dywersji i na czas wybuchu ewentualnego powstania powszechnego. W ramach jednostki działała też specjalna grupa techniczna, której zadaniem było szybkie uruchomienie po wojnie stoczni dla odrodzonej Marynarki Wojennej.

Największym osiągnięciem Alfy było jednak wystawienie do Powstania Warszawskiego oddziału o kryptonimie „Szczupak”. Dowódcą tej niewielkiej, liczącej zaledwie około 50 ludzi, do tego słabo uzbrojonej jednostki został Władysław Macioch, pseudonim „Mizio”. W skład oddziału weszli głównie specjaliści żegluga

Koniec nie najlepszy

Zakończenie drugiej wojny światowej to tak naprawdę także koniec niespełna trzydziestoletniej historii PMW. Zwycięzcy obeszlą się z nami okrutnie. Co prawda alianci pozwolili jeszcze, aby *Błyskawica*, *Piorun* i *Krakowiak* wzięły udział w operacji Deadlight polegającej na topieniu na Morzu Północnym poddanych przez Niemców U-Bootów, ale to było wszystko, na co się zdobyli. W końcu, coraz mniej potrzebna formacja, została rozwiązana. Część marynarzy powróciła do kraju z naiwną nadzieją w sercach, że PMW uda się odbudować w nowych warunkach. Niestety, szybko przekonali się, że to tylko mrzonka. Komuniści rozpoczęli tworzenie własnej marynarki - według wzorów sowieckich i na ich potrzeby. Przez kolejne czterdzieści lat PMW tylko z nazwy była polska. Jej nową historię zaczęto pisać dopiero po 1989 roku.

Tomasz Falba

„Patrol” z Kevinem Costnerem już na płytach

By inni mogli żyć

O bohaterskich policjantach, strażakach i żołnierzach powstały setki filmów. Wydany właśnie na DVD „Patrol” jest pierwszym obrazem w całości poświęconym morskim ratownikom z amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, z niezwykłym poświęceniem wrywającym morzu jego niedoszłe ofiary.



Takie sceny to najmocniejszy atut trwającego ponad dwie godziny filmu.

Scenariusz „Patrolu” powstał kilka lat temu. Pierwotnie film planowano nakręcić w Nowym Orleanie. Plany pokrzyżował jednak huragan Katrina, który – jak pamiętamy – niemal całkowicie spustoszył Nowy Orlean i okolice.

Widział ich cały świat

Z drugiej strony jednak to właśnie ta wielka tragedia pokazała całemu światu, jak ważną i gotową do poświęceń grupę

stanowią ratownicy amerykańskiej Straży Przybrzeżnej. Wezwani po przejściu Katriny z całych Stanów, ewakuowali ponad 33,5 tysiąca ofiar żywiołu! Cały świat obiegły relacje telewizyjne pokazujące wiszące nad dachami zalanych domów charakterystyczne, biało-czerwone śmigłowce z opuszczonymi na linach ratownikami niosącymi pomoc mieszkańcom zalanego wodą Nowego Orleanu. To tylko utwierdziło hollywoodzkich decydentów o konieczności zrobienia filmu o współczesnych morskich bohaterach.

Romantyczne i niebezpieczne

Amerykańską Straż Przybrzeżną powołano do życia w 1984 roku, ale jej tradycje sięgają końca XVIII wieku. Na 39 tysięcy funkcjonariuszy Straży Przybrzeżnej tylko 280 to ratownicy skaczący ze śmigłowców bezpośrednio do wody. Każdego roku udaje im się ocalić przed śmiercią w morzu ponad pięć tysięcy osób, ofiar katastrof morskich mających miejsce wzdłuż całego amerykańskiego wybrzeża - od Alaski po Florydę. Motto ratowników - „By inni mogli żyć” - przewija się przez cały opowiadający o nich film.



Oś filmu to relacja ucznia, granego przez Ashtona Kutchera i mistrza (w tej roli Kevin Costner), zwyciężanie niechęci i uprzedzeń, by ostatecznie wykorzystać mądrość i doświadczenie starszego kolegi.



Aby uczynić swe postaci jak najbardziej wiarygodnymi, Costner i Kutcher przeszli skrócone, ale ostre szkolenie w ośrodku Straży Przybrzeżnej w Elizabeth Town w Północnej Karolinie.

Polscy ratownicy

W Polsce ratownictwem morskim zajmują się Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (służba SAR – z angielskiego: Maritime Search and Rescue Service) oraz Marynarka Wojenna RP.

SAR ma do dyspozycji statki ratownicze typu SAR 1500, R17 oraz R27. Ratuje przede wszystkim zagrożone statki i inne jednostki. Marynarka Wojenna ma okręty ratownicze na potrzeby własnych działań wojskowych oraz dwa typy śmigłowców ratowniczych przystosowanych do pracy na morzu: W-3RM Anakonda oraz Mi-14PS.

Stacjonujące w Gdyni śmigłowce ratownicze Anakonda i Mi-14PS wchodzi w skład krajowego i międzynarodowego systemu SAR. Uczestniczą w ratowaniu marynarzy i rozbitków w polskim obszarze morskim samodzielnie lub we współpracy z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa.



W „Patrolu” znalazło się kilka naprawdę widowiskowych scen przedstawiających akcje ratownicze, przeprowadzone w ekstremalnych warunkach na Morzu Beringa.

Śmigłowiec ratowniczy W-3RM Anakonda

Przeznaczony do wykonywania różnorodnych zadań poszukiwawczo-ratowniczych nad wodą i lądem, w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy.

Może zabrać na pokład do ośmiu rozbitków. Wyposażony w nowocze-

śny system obserwacji termowizyjnej sprzężonej z reflektorem, zwiększający efektywność poszukiwania rozbitków w nocy, środki ratownicze (kamizelki, radiostacje ratownicze, nosze), dźwig burtowy z wciągarką elektryczną przeznaczoną do podnoszenia lub opuszczania ludzi lub ładunków na wysokość 50 metrów (za pomocą pasów ratowniczych, dwuosobowego kosza ratowniczego oraz noszy). Ma możliwość wodowania dzięki rozmieszczonym wokół kadłuba pływakom.

Załoga:	pięć osób
Długość:	14,22 m
Szerokość:	3,64 m
Wysokość:	4,2 m
Prędkość maksymalna:	230 km/h
Pułap:	4650 m



Fot. Marynarka Wojenna RP

- To romantyczne i bardzo niebezpieczne zajęcie. Jeśli twoje dzieci i twoja żona zaginę na morzu, ci ludzie zrobią wszystko, by wrócili do domu – mówi o morskich ratownikach Kevin Costner, który w „Patrolu” gra jedną z głównych ról.

Mistrz i uczeń

Grany przez niego Ben Randall to prawdziwy weteran i niedościgniony mistrz wśród ratowników Straży Przybrzeżnej. Gdy w trakcie jednej z akcji traci całą załogę, załamuje się i myśli o zakończeniu służby. Zamiast tego otrzymuje od przełożonych propozycję pracy jako wykładowca w elitarniej szkole dla ratowników. Jego niekonwencjonalne, oparte bardziej na praktyce niż teorii metody nauczania sprawiają, że wkrótce z początkowej liczby studentów zostaje zaledwie połowa. Jest wśród nich młody, arogantki mistrz pływacki Jake Fischer (w tej roli Ashton Kutcher), który po kolei bije wszystkie rekordy ustanowione przed laty przez Randalla. Relacja ucznia i mistrza, przewyższanie początkowych niechęci i uprzedzeń, by ostatecznie wykorzy-

Śmigłowiec ratowniczy Mi-14PS

Przeznaczony do wykonywania zadań poszukiwawczo-ratowniczych nad wodą i lądem, w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Śmigłowiec może zabrać na pokład do 19 rozbitków (w pozycji leżącej dziewięciu). Wyposażony jest w środki ratownicze (kamizelki, radiostacje ratownicze, nosze) oraz w dźwig burtowy z wciągarką elektryczną przeznaczoną do podnoszenia lub opuszczania ludzi lub ładunków o ciężarze do 300 kg, do podnoszenia rozbitków

za pomocą pasów ratowniczych, dwuosobowego kosza ratowniczego oraz noszy. Śmigłowiec może wodować i przyjąć rozbitków na pokład bezpośrednio z powierzchni wody.

Załoga:	4-6 osób
Długość:	25,31 m
Szerokość:	3,8 m
Wysokość:	5,32 m
Masa:	11750 kg
Prędkość maksymalna:	230 km/h
Pułap:	4000 m



Fot. Marynarka Wojenna RP

stać mądrość i doświadczenie starszego kolegi, jest osiłą filmu. Nie jest to może oryginalny temat, ale zrealizowany w ciekawej, tym razem morskiej, scenerii.

Fikcyjna historia, prawdziwy trening

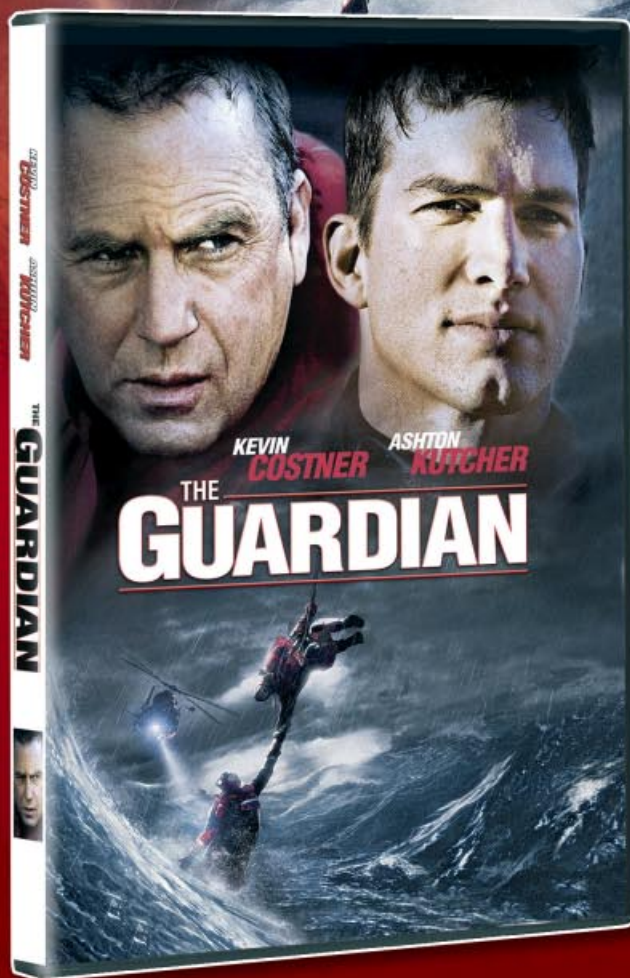
Aby uczynić swe postaci jak najbardziej wiarygodnymi, Costner i Kutcher przeszli skrócony, ale ostry kurs szkolenia w prawdziwym ośrodku Straży Przybrzeżnej w Elizabeth Town w Północnej Karolinie. Wraz z nimi ćwiczyło 22 innych członków ekipy: aktorów i prawdziwych ratowników ze Straży Przybrzeżnej, których zaproszono do występu w filmie. Goście z Hollywood poprosili, by wykładowcy ich nie oszczędzali, a ci to żądanie spełnili. Szczególnie ostro obeszlę się podobno z Ashtonem Kutcherem.

- Nikt mnie nie oszczędzał i nigdy w życiu nikt tak często i tak głośno na mnie nie krzyczał – wspomina aktor. - Ale też nikogo, oprócz rodziców, nie szanowałem tak jak ludzi, którzy dali mi ten wycisk. Tu nikt nikogo nie pytał, czy wykona to, co miał zrobić. Robiłeś to i już. A instruktorzy robili to samo.

Akcja jak na żywo

Poza nieco rozwleczonym wątkiem szkolenia, w filmie znalazło się też kilka naprawdę widowiskowych scen przedstawiających akcje ratownicze, przeprowadzone w ekstremalnych warunkach na Morzu Beringa. Widzimy m.in. ratowników brawurowo skaczących z miotanych wicherą helikopterów wprost do morza i „ginących” wśród kilkumetrowych fal (równie wielkich i realistycznie pokazanych, jak w głośnym „Gniewie oceanu”), a po chwili z wielkim poświęceniem ratujących rozbitków. I trzeba przyznać, że te właśnie sceny są najmocniejszym atutem trwającego ponad dwie godziny filmu. Zarówno pod względem realizacyjnym (rewelacyjne zdjęcia, dynamiczny montaż), jak i technicznym (czysty i ostry obraz oraz przestrzenny dźwięk) to prawdziwy majstersztyk. Oglądając ten film na dużym plazmowym ekranie z sześciogłośnikowym systemem kina domowego dookoła możemy naprawdę poczuć się, jakbyśmy znajdowali się w środku tego żywiołu...

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Imperial-Cinpix



PATROL

Tytuł oryginalny: The Guardian

Reżyseria: Andrew Davis

Występują: Kevin Costner, Ashton Kutcher, Sela Ward, Mellissa Sagemiller, Clancy Brown

Czas trwania: 134 minuty

Obraz: 1.85:1 (anamorficzny 16:9)

Dźwięk: Dolby Digital 5.1 - angielski 5.1, hiszpański, rosyjski; DD 2.0 – polski (lektor), ukraiński

Napisy: angielskie, polskie, hiszpańskie, hebrajskie, greckie, bułgarskie, rosyjskie, łotewskie, litewskie, rumuńskie, ukraińskie, estońskie

Dodatki:

- alternatywne zakończenie
- sceny niewykorzystane
- reportaż z planu
- „By inni mogli żyć” – krótki dokument o ratownikach



Za kulisami: Superlotniskowiec



Zapraszamy na pokład lotniskowca *USS Eisenhower*, najnowocześniejszego okrętu floty amerykańskiej. Na pokładzie stalowego olbrzyma o wadze 97 tys. ton pracuje sześciotysięczna załoga.

Emisja

Piątek, 29 czerwca, godz. 17.00
Wtorek, 24 lipca, godz. 18.00

Wierzyć nie wierzyć?: Trójkąt Bermudzki

W tajemniczym Trójkącie Bermudzkim statki i samoloty znikają bez śladu. Grupa badaczy twierdzi, że znalazła przyczynę tego zjawiska. Autorzy programu postanawiają to sprawdzić.

Emisja

Poniedziałek, 2 lipca, godz. 09.00, 14.00
Środa, 25 lipca, godz. 17.00

Oko w oko z rekinem

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

Emisja

Czwartek, 28 czerwca, godz. 16.00

Tajemnice Biblii: Poszukiwania Noego



Już od wieków wielcy podróżnicy i poszukiwacze przygód próbowali odnaleźć Arkę Noego. Teraz naukowcy szukają dowodów geologicznych, potwierdzających istnienie ogromnej powodzi.

Emisja

Piątek, 29 czerwca, godz. 01.00
Sobota, 30 czerwca, godz. 18.00
Piątek, 6 lipca, godz. 18.00

Czysta nauka: Wielkie mrozy



Morza i oceany na ziemi mogą stać się jednym z czynników wywołujących okresy wielkich mrozów, które zapoczątkują procesy masowego wymierania gatunków i globalnych katastrof.

Emisja

Poniedziałek, 2 lipca, godz. 17.00

Wierzyć nie wierzyć?: Atlantyda

W IV wieku p.n.e. Platon opisał utopijną krainę zwaną Atlantyda, która potem zniknęła bez śladu. Od tamtych czasów ludzie poszukują tej zaginionej cywilizacji. Czy Atlantyda rzeczywiście istniała?

Emisja

Czwartek, 28 czerwca, godz. 18.00
Poniedziałek, 2 lipca, godz. 10.00, 15.00

Wielkie konstrukcje: Palmowa Wyspa w Dubaju



W Zatoce Perskiej trwa realizacja ogromnego projektu, który na zawsze zmieni oblicze linii brzegowej tego regionu. Olbrzymie sztuczne wyspy ułożone w kształcie palmy to jedno z najambitniejszych wyzwań inżynierii XXI wieku.

Emisja

Wtorek, 3 lipca, godz. 12.00
Środa, 25 lipca, godz. 20.00

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

Czwartek, 28 czerwca, godz. 23.00

Pokonać strach

Znawca rekinów, wędkarz, podwodny operator filmowy i biolog postanawiają zmniejszyć negatywny wizerunek rekinów jako krwiożerczych potworów i otoczyć te zwierzęta większą ochroną prawną.

Emisja

Sobota, 30 czerwca, godz. 09.00

Akustyka i rekiny

Kamerzysta Bob Cranston zaobserwował bardzo dziwne zachowania rekinów. Zaprojektował więc „akustyczne rekiny”. Urządzenie ma przyciągnąć prawdziwe zwierzęta w pobliże jego kamery. Pozwoli mu dokładniej przyjrzeć się rekinom.

Emisja

Wtorek, 3 lipca, godz. 16.00

Wielkie konstrukcje: Supertankowiec

Odkrywamy tajemnice olbrzymów pływających po morzach i oceanach. W programie kulisy budowy i funkcjonowania tankowców. Niecodzienna okazja, aby zajrzeć do największych na świecie stoczni i doków.

Emisja

Środa, 4 lipca, godz. 10.00, 15.00

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

Czwartek, 5 lipca, godz. 12.00

Wielkie konstrukcje: Kanał Panamski



Choć Kanał Panamski to jeden z najtrudniejszych do pokonania akwenów wodnych, co roku korzysta z tego szlaku 14 tys. statków. Wzrost natężenia ruchu sprawił, że są już plany rozbudowy kanału.

Emisja

Piątek, 6 lipca, godz. 14.00

Tuż przed tragedią: Eksplozja na pokładzie lotniskowca

W 1967 roku na pokładzie lotniskowca *USS Forrestal* doszło do tragedii. Zginęły 134 osoby, a statek został prawie doszczętnie zniszczony. W programie przyczyny tragicznych w skutkach wydarzeń.

Emisja

Piątek, 6 lipca, godz. 01.00

Wtorek, 24 lipca, godz. 21.00, 00.00

Wielkie konstrukcje: Tunel pod kanałem La Manche



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

Emisja

Niedziela, 8 lipca, godz. 19.00

Poniedziałek, 23 lipca, godz. 20.00

Wielkie konstrukcje: *USS Virginia*

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

Emisja

Poniedziałek, 9 lipca, godz. 12.00

Wtorek, 10 lipca, godz. 20.00

Czysta nauka: Ostrzec przed tsunami



Tsunami z grudnia 2004 roku ukazało światu całą niszczycielską siłę, z jaką atakują te groźne fale. Teraz naukowcy szukają przyczyn powstawania tego zjawiska oraz skutecznych metod ostrzegania.

Emisja

Poniedziałek, 9 lipca, godz. 17.00

Tuż przed tragedią: *Titanic*

Tragedia *Titanica*, jedna z najbardziej dramatycznych katastrof w historii żeglugi pasażerskiej, pochłonęła ponad 1500 ofiar.

Emisja

Wtorek, 10 lipca, godz. 21.00, 00.00

Wtorek, 17 lipca, godz. 09.00, 14.00

Piątek, 27 lipca, godz. 11.00

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, 11 lipca, godz. 12.00

Wielkie konstrukcje: Supergazociąg



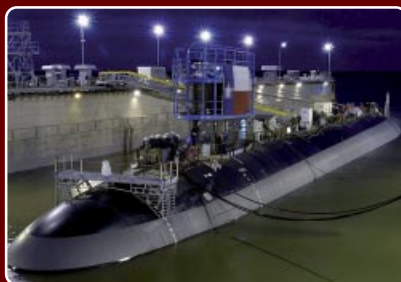
W 2008 roku Norwegię i Wielką Brytanię połączy rurociąg gazowy o długości 1200 kilometrów. To najdłuższy na świecie rurociąg poprowadzony po morskim dnie.

Emisja

Środa, 11 lipca, godz. 20.00

Sobota, 28 lipca, godz. 14.00

Wielkie konstrukcje: Superłódź



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

Czwartek, 12 lipca, godz. 12.00

PREMIERA

Planeta mięsożerców: Rekin ludojad



Wody Zatoki False Bay u wybrzeży Afryki Południowej zamieszkuje samica rekina ludojada, która wyrusza właśnie na trwające pięć tygodni poszukiwania pożywienia.

Emisja

Czwartek, 12 lipca, godz. 21.00, 00.00

Czwartek, 19 lipca, godz. 09.00

Niedziela, 15 lipca, godz. 12.00

Czwartek, 19 lipca, godz. 14.00

Wielkie konstrukcje: Bariery na Morzu Północnym

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

Emisja

Środa, 11 lipca, godz. 22.00, 01.00

Sobota, 14 lipca, godz. 14.00

Środa, 18 lipca, godz. 10.00, 15.00

Piątek, 27 lipca, godz. 20.00

Dzika Indonezja: Tajemnica Celebes



Wizyta na niezwyklej wyspie, którą zamieszkują wyłącznie rzadkie gatunki zwierząt. Nawet współczesna nauka nie jest w stanie wytłumaczyć pochodzenia tych gatunków. W programie wszystko o tajemnicach wyspy Celebes.

Emisja

Czwartek, 12 lipca, godz. 19.00

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 zagrażał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Czwartek, 12 lipca, godz. 23.00

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 supernowoczesny hitlerowski pancernik Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Środa, 11 lipca, godz. 23.00

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

Czwartek, 12 lipca, godz. 20.00

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

Piątek, 13 lipca, godz. 11.00

Kraksy pod lupą: Grecki prom

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

Emisja

Sobota, 14 lipca, godz. 15.00

Niedziela, 22 lipca, godz. 18.00

Zagadki śmierci: Pirackie skarby Jamesa Avery'ego

W 1690 roku pirat James Avery zaatakował statek handlowy na Oceanie Indyjskim, kradnąc klejnoty o niespotykanej wartości. Avery to legendarna postać, ale czy istniał naprawdę? Kevin Rushby wyrusza tropem słynnego pirata.

Emisja

Poniedziałek, 16 lipca, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 28 lipca, godz. 22.00

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

Środa, 25 lipca, godz. 21.00, 00.00

Prawda i fikcja w Hollywood: Katastrofy na morzu

Kulisy prezentacji na ekranie filmowym katastrof morskich. Jak pogodzić naukową wiarygodność z wymogami świata rozrywki? W programie fragmenty filmów oraz wywiady z ich twórcami.

Emisja

Sobota, 14 lipca, godz. 18.00

Czysta nauka: Ataki rekinów

Opowieści o okrutnych atakach rekinów na pływaków i surferów oraz film „Szczęki” sprawiły, że zwierzęta te cieszą się bardzo złą sławą. Prawda o tych przastarych drapieżnikach może być jeszcze bardziej przerażająca...

Emisja

Piątek, 20 lipca, godz. 17.00

Czysta nauka: Atlantyda

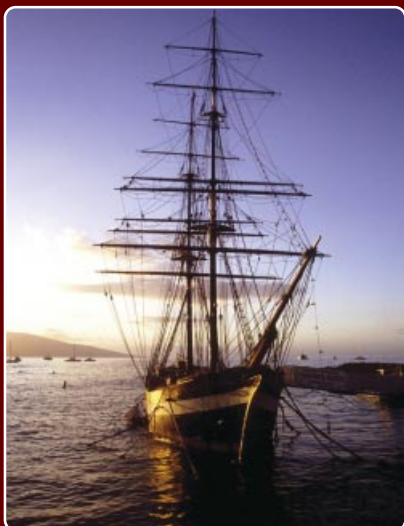
Zapraszamy na poszukiwania Atlantydy, zaginionego miasta starożytności. Jak głosi legenda, miasto zalały fale ogromnej powodzi. W programie spotkanie z czterema osobami, które próbują udowodnić, że to miasto istniało naprawdę.

Emisja

Czwartek, 26 lipca, godz. 17.00

PREMIERA

Wierzyć nie wierzyć?: Statek widmo



Wbrew logice i zasadom zdrowego rozsądku wielu ludzi zdaje się dawać wiarę zjawiskom paranormalnym. W programie próba odkrycia prawdy w przedziwnych opowieściach i historiach.

Emisja

Sobota, 14 lipca, godz. 21.00

Poniedziałek, 23 lipca, godz. 10.00, 15.00

Tuż przed tragedią: Tsunami w Azji



Tsunami z 26 grudnia 2004 roku to największa klęska żywiołowa w historii. Ogromna fala pochłonęła ponad 200 tysięcy istnień ludzkich. Dlaczego tsunami są tak groźne i jak można im zapobiec?

Emisja

Sobota, 21 lipca, godz. 01.00

Masakra na plaży Punta Lobos

Grupa antropologów sądowych postanawia rozwiązać zagadkę sprzed 700 lat, kiedy w Peru dwustu rybaków z zawiązanymi oczami zmuszono do ukłęknięcia nad brzegiem morza i podcięto im gardła.

Emisja

Sobota, 28 lipca, godz. 23.00

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

XIV Międzynarodowe Targi Morskie

BALTEXPO 2007

4 - 6 września 2007

Hala Olivia, Gdańsk

We wrześniu 2007 roku europejska elita przemysłu stocznioowego spotka się po raz kolejny na Międzynarodowych Targach Morskich BALTEXPO. Ponad 400 wystawców z około 20 krajów, zachęconych sukcesem BALTEXPO 2005, weźmie udział w targach uważanych za jedną z największych imprez morskich na świecie.

PROFIL WYSTAWCÓW:

- *Budownictwo okrętowe*
- *Porty i terminale*
- *Sprzęt telekomunikacyjny i nawigacyjny*
- *Urządzenia do załadunku i rozładunku statków*
- *Urządzenia do rybołówstwa i przetwórstwa ryb*
- *Usługi morskie*

BALTEXPO 2007

kolejna szansa by podzielić z nami sukces

Organizatorzy:



Zarząd Targów Warszawskich S.A.

Kontakt: Zarząd Targów Warszawskich S.A.

02-566 Warszawa, ul. Puławska 12a, tel.: 022 849 60 06; fax: 022 849 35 84; e-mail: ztw@ztw.pl; www.baltexpo.com.pl

www.baltexpo.com.pl

Jak uruchomić płytę

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

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

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

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

Już za miesiąc...

Razem z nr 7/2007
miesięcznika „**Nasze MORZE**”
Kartonowy model
żaglowca **Pogoria!**

Patronujemy regatom
The Tall Ships' Races
Szczecin 2007



Sail Training
International

Szczecin
4-7 VIII 2007



Zobacz prezentację na płycie dołączonej do tego numeru!

**Remontowa ma 55 lat
i z każdym dniem staje się młodsza !**

Remontowa is 55 years old and getting younger every day !

1952 55 2007
REMONTOWA

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

Gdańsk Shiprepair Yard "Remontowa" S.A.



www.remontowa.com.pl