

Transportowiec *Aura* - model do sklejania w prezencie!

nasze

# MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 4 (28) kwiecień 2008  
NR INDEKSU 211214

Parada Statków Pasażerskich  
– *Queen Victoria*



**Tylko u nas!**  
**Przekraczamy bramy supertajnej**  
**jednostki polskiej armii.**



Będziemy tu budować statki  
– mówi wiceszef Stoczni Gdańsk



Sopot lepszy od Dubaju



Nowy zakup PZM

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

ISSN 1895-4812



# WODA NIE WYBACZA



# Praca na morzu

Ponad 500 ofert pracy miesięcznie



MASTER, C/O, 2/OFF, 3/OFF, C/E, 2/ENG, 3/ENG, 4/ENG, ELECTRICIAN, EL.CADET, BOSUN A/B, AB/BOSUN, O/S, O/S CADET, MOTORMAN, WIPER, PUMPMAN, OILER, COOK, STEWARD



PortalMorski.pl

## [www.PortalMorski.pl](http://www.PortalMorski.pl)

SPAWACZ ELEKTRYCZNY, SPAWACZ GAZOWY, MONTER RUROCIĄGÓW, MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH, MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO, MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ, MONTER WENTYLACJI, ELEKTROMONTER OKRĘTOWY, MONTER RUSZTOWAŃ, ŚLUSARZ REMONTOWY, MALARZ KONSERWATOR, OPERATOR CNC, OPERATOR WÓZKA WIDŁOWEGO, PODDŹWIGNICOWY



## Praca na lądzie

Nowy dział w serwisie PortalMorski.pl



www.naszemorze.com.pl



Nr 4 (28) Rok III  
ISSN 1895-4812

**WYDAWCA**

„Okrętownictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.

**Prezes zarządu,  
Redaktor naczelny:**

Grzegorz Landowski  
tel. (58) 307 12 49  
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl

**Dyrektor****ds. wydawniczych:**

Ilona Młuszczyńska  
tel. (58) 307 15 54  
ilona.mluszczynska@naszemorze.com.pl

**Sekretarz redakcji**

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

**Publicyści:**

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

Piotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 22 45  
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl

**Sekretariat:**

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

**Adres**

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

**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż****numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę  
krajową przyjmują:**

Poczta Polska,  
Ruch SA, Kolporter SA

**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**

Jakub Bogucki, Hubert Bierdgarski,  
Przemysław Miller, Tomasz Konopacki,  
Adam Woźniczka.

**Stale współpracują:**

Monika Jankiewicz - Brzostowska,  
Liliana Gieldon, Jerzy Drzemczewski,  
Marian Lenz, Andrzej Perepeczko,  
Marek Twardowski.

**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 adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,  
a także do zamieszczania kopii materiałów  
drukowanych w „Naszym Morzu”  
i „Budownictwie Okrętowym”  
na stronie WWW bez dodatkowego  
wynagrodzenia.

Nakład 3500 egz.



# Stocznie otworzą drogi do świata?

Od 2 do 12 kwietnia w kilku krajach Europy, w tym także w Polsce, odbywał się Europejski Tydzień Stoczniowy. Jego organizatorem w Europie jest Community of European Shipyards Associations (CESA), a w Polsce – Związek Pracodawców Forum Okrętowe. My także – jako wydawca miesięcznika „Nasze MORZE” – uczestniczyliśmy w przygotowaniach do tej imprezy w Polsce.

Przez kilka kwietniowych dni, pod hasłem „Stocznie otwierają drogi do świata”, w stoczniach, morskich uczelniach i szkołach okrętowych wybrzeża, muzeach morskich, placówkach badawczych i okrętowych odbywały się dni otwarte, wystawy i spotkania promujące przemysł okrętowy. Celem było przyciągnięcie młodzieży do stoczni, zachęcenie jej do wyboru drogi życiowej związanej z przemysłem morskim (o tym co działo się podczas tego Tygodnia napiszemy w następnym wydaniu „Naszego MORZA”).

Z powodu umiarkowanych sukcesów i przeciągających się w czasie prywatyzacji stoczni produkcyjnych w Gdyni w i Szczecinie, tym razem zrezygnowano z imprezy głównej. Przypomnijmy, że przed dwoma laty, podczas analogicznego cyklu, taką imprezą była konferencja poświęcona przyszłości polskiego przemysłu okrętowego.

Dlaczego Europa chce promować przemysł okrętowy? Ponieważ zapędziła się w przysłowiowy kozi róg. W wielu krajach ograniczono lub zlikwidowano ten przemysł, pozamykano stocznie i wiele szkół okrętowych, obniżono nakłady na szkolnictwo techniczne, morskie i okrętowe. Towarzyszyła temu swoista społeczna i medialna antypromocja przemysłu określanego jako 3 x D (dirty, difficult and dangerous – brudny, trudny i niebezpieczny). W bogatych krajach zachodnich Europejczykom po prostu nie chce się pracować w stoczniach i zawodach morskich. Brakuje stoczniowców, marynarzy, specjalistów branżowych. W tych zawodach wytworzyła się luka pokoleniowa, której nie ma kim „zapełnić”.

W największej europejskiej grupie stoczniowej AkerYards średni wieki pracowników to 46 lat, a najliczniejszą grupę stanowią tam osoby w wieku 55-59 lat. Zatrudnienie w europejskim przemyśle stoczniowym spadło z ponad 430 tys. w roku 1975 do 137 tys. w roku 2006. W Polsce zatrudnienie w stoczniach znajduje



obecnie ponad 19 tys. osób, w latach 70. było ich ok. 50 tys.

Europejczycy zeszli na ląd. Chcą mieć statki i zarabiać na transporcie morskim, ale budować je i pływać na nich - niekoniecznie. Ktoś jednak musi to robić. Tym bardziej, że przemysł okrętowy należy do najważniejszych eksporterów w Unii Europejskiej sprzedając nabywcom spoza Unii ponad 50 proc. swej produkcji. Koniunktura w tym przemyśle jest taka, że obecnie nawet stocznie dalekowschodnie nie dają rady sprostać zamówieniom na budowę nowych statków. Bogata Europa sięgnęła więc po pracowników z Europy biedniejszej, a także spoza niej. Do stoczni niemieckich, norweskich, holenderskich i innych jadą Polacy, Ukraińcy, Rosjanie. Jadą po wyższy zarobek. W efekcie w polskich stoczniach brakuje rąk do pracy.

Europa wymyśliła nową strategię LEADERSHIP 2015. Chce konkurować z Dalekim Wschodem, który buduje tanio, poprzez konstruowanie skomplikowanych technologicznie statków, których tanio zbudować się nie da. Przemysł 3 x D staje się przemysłem Hi-Tech. Europa się broni. Chce teraz odzyskać w przemyśle okrętowym to, co na własne życzenie straciła. W końcu morze – to przyszłość. Tego nie kwestionuje nikt rozsądny. Czy jeszcze nie jest na to za późno? Miejmy nadzieję, że nie...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Stocznie otworzą drogi do świata? str. 3

## WYDARZENIA

Będziemy tu budować statki str. 5  
Stocznia bez prezesa str. 9  
Rybak rybakowi nierówny str. 11  
Życie pod żaglami str. 12  
W arktycznym piekle str. 14  
Za realizowane marzenia str. 18

## Z WIZYTĄ U...

Woda nie wybacz str. 20

## PRZEWODNIK MORSKI

Co, gdzie i kiedy w morskim świecie? – część 3 str. 26



20

## Woda nie wybacz

Formoza jest jedną z najbardziej tajnych grup specjalnych w polskim wojsku. W internecie i innych mediach o jej działalności znaleźć można jedynie bardzo skąpe informacje. Nie wiadomo, które są autentyczne, a które wyszane z palca.

- Ze względu na naszą specyfikę, nie szukamy kontaktu z dziennikarzami – mówi kmdr por. Jan Pawłowski, dowódca Formozy, związany z nią od ponad dwudziestu lat, jedyny żołnierz tej jednostki, którego nazwisko mogliśmy ujawnić w tekście. - Dla „Naszego MORZA” zrobiliśmy wyjątek.

## MORSKIE INWESTYCJE

Sopot lepszy od Dubaju str. 30

## LUDZIE MORZA

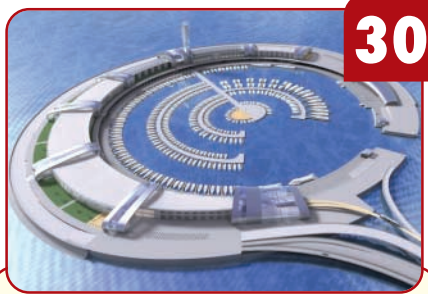
Bezpieczny promień str. 32

## ŚWIAT Z BLISKA

Tunel pod Bosforem str. 36

## MORZE PRAWA

Przedstawiciel armatora str. 38



30

## Wyspa w Sopocie

Za kilka lat wizytówką Trójmiasta nie będzie Skwer Kościuszki w Gdyni, moło w Sopocie, czy ul. Długa w Gdańsku. Najbardziej charakterystycznym obiektem Wybrzeża ma szansę stać się sztuczna wyspa na Zatoce Gdańskiej zbudowana na granicy Gdańska i Sopotu. Z lądem łączyć ją będzie półkilometrowej długości ciąg komunikacyjny składający się z trzech elementów. Samochody jeździć będą dołem (3,5 metra nad powierzchnią morza), nad nimi spacerować będą ludzie (na wysokości 8,5 metra) a jeszcze wyżej (11 metrów nad lustrem wody) jeździć będzie kolejka na poduszce powietrznej.

## POCZTÓWKA Z MORZA

Pod żaglami *Zawiszy*... str. 40

## ARCHIWUM MORZA

Ważne daty sprzed lat str. 48

## MORZE TAJEMNIC

Mordercy i złodzieje? str. 50

## WSPOMNIENIE „MORZA”

„Morze” nasze „Morze” str. 54

5



## Będziemy tu budować statki

- Jestem prawnikiem, zajmuję się głównie prawem cywilnym i handlowym. Nie pracowałem w przemyśle okrętowym. Znam jednak dobrze polskie realia. Jestem i pracuję w Polsce jako menedżer od czterech lat. Uczestniczyłem w tworzeniu grupy ISD w Polsce od podstaw. Jestem członkiem rady nadzorczej ISD Huta Częstochowa, członkiem zarządu ISD Trade, prokurentem ISD Polska, dyrektorem departamentu administracyjno-prawnego ISD Polska no i wiceprezesem Stoczni Gdańsk. – mówi Igor Jacenko, wiceprezes Stoczni Gdańsk SA.

## MORZE OPOWIADAŃ

Meldorau, Meldorau str. 56

## OBRAZY MORZA

Tadeusz Popiel – piewca tradycji str. 60

## MORZE KSIĄŻEK

Od Jagiellonów do U-Bootów str. 64

## MORZE FILMÓW

Surfujące pingwiny str. 65

## PROMOCJA

Klimat dla biznesu str. 68

MAYDAY znaczy aktywizacja str. 71

W dodatku  
„Budownictwo Okrętowe”:

Nowy zakup PŻM str. 2

„Pasażery” przyplływają zimą str. 4

Żegluga Gdańska towarowa? str. 7

Ostatni dla Petera Döhle str. 8

*Combi Dock II* spłynął na wodę str. 9

Bez *Samsona* nie da rady... str. 10

## Zdjęcie na okładce:

Komandos Formozy.

Fot. Łukasz Głowala



Nowa Stocznia Gdańsk

# Będziemy tu budować statki

**- Jak wielu nowych menedżerów zatrudniono od chwili przejęcia Stoczni Gdańsk SA przez ISD Polska i czy są to głównie menedżerowie z Ukrainy? Pan objął swoje stanowisko w grudniu 2007 r.**

- Mamy zarówno zupełnie nowych, jak i „nowych starych” przedstawicieli zarządu, czyli osoby wytypowane z lokalnego środowiska przemysłu okrętowego, znające dobrze Stocznnię Gdańsk. Jeżeli chodzi o nowych menedżerów pochodzących z Ukrainy, to jest to 5-6 osób: dyrektor handlowy, z-ca dyrektora generalnego, osoba odpowiadająca za nadzór budowy statków, jeszcze jedna osoba, która odpowiada za zakupy i ja. Będzie jeszcze prezes.

**- Jest Pan wiceprezesem Stoczni Gdańsk SA. W chwili, gdy rozmawiamy - stanowisko prezesa nie jest jeszcze obsadzone. Jakie jest pańskie doświadczenie zawodowe?**

- Jestem prawnikiem, zajmuję się głównie prawem cywilnym i handlowym. Nie pracowałem w przemyśle okrętowym. Znam jednak dobrze polskie realia. Jestem i pracuję w Polsce jako menedżer od czterech lat. Uczestniczyłem w tworzeniu grupy ISD w Polsce od podstaw. Jestem członkiem rady nadzorczej ISD Huta Częstochowa, członkiem zarządu ISD Trade, prokurentem ISD Polska, dyrektorem departamentu administracyjno-prawnego ISD Polska, no i wiceprezesem Stoczni Gdańsk.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Z Igorem Jacenko, wiceprezesem Stoczni Gdańsk SA, rozmawiają Miriam Fahey z międzynarodowego tygodnika żeglugowego „Fairplay” i Piotr B. Stareńczak z „Naszego MORZA”.



**- Jak w lokalnym środowisku były odebrane zwolnienia kilku dotychczasowych menedżerów, o czym donosiła prasa?**

- Zależy kogo mamy na myśli... Zaczniemy od członków poprzedniego zarządu - dyrektora produkcji Sławomira Łubińskiego oraz dyrektora ds. handlowych - Andrzeja Buczkowskiego. Te osoby odeszły same. Wbrew spekulacjom - nie zostały zwolnione. Rada Nadzorcza odwołała pana Buczkowskiego ze stanowiska członka zarządu firmy, ale następnego dnia on sam złożył wypowiedzenie z pracy w Stoczni Gdańsk. Podobna sytuacja była z p. Łubińskim, który po miesiącu złożył wypowiedzenie.

Jeżeli chodzi o panią Elżbietę Zmysłowską i pana Andrzeja Jaworskiego - zmiany ich stanowisk wynikają jedynie z tego, że ISD, podobnie jak każdy strategiczny inwestor, ma prawo i chce mieć swoich ludzi w ścisłym zarządzie. Oboje pozostali w firmie i dobrze nam się z nimi pracuje. Pani Zmysłowska (były członek zarządu) została dyrektorem finansowym, a pan Jaworski (były prezes zarządu) został powołany na stanowisko dyrektora biura programowego, które odpowiada za restrukturyzację, koordynuje ją i nadzoruje, jest również doradcą ISD Polska w tych kwestiach.

Nowym członkiem zarządu jest profesor Bożydar Metschkow, osoba dobrze znana w okrętownictwie. Polegamy na jego wielkiej wiedzy kierunkowej.

Ja zostałem członkiem zarządu jako znający reguły gry i zadania realizowane w grupie. Mam też dobre relacje ze wszystkimi spółkami grupy ISD Polska. To też jest ważne, by było dobre porozumienie z inwestorem i hutą, która dostarcza stal.

**- Jak wyglądają relacje Stoczni Gdańsk z Komisją Europejską i na jakim etapie znajdują się obecnie trudne rozmowy dotyczące kwestiono-**

**wanej przez UE pomocy publicznej, jaką w przeszłości otrzymała Stocznia Gdańska?**

- Akurat dzisiaj (wywiad przeprowadzony został 17 marca - red.) odbywają się nasze rozmowy z przedstawicielami Komisji Europejskiej w Brukseli. Z naszej strony jest tam m.in. prof. Metschkow i trzy osoby z grupy ISD Polska. Ale jest to spotkanie robocze - jedno z wielu na drodze przygotowania do decydujących rozmów. Spotykamy się, by wspólnie wypracować kompromis.

Dostarczyliśmy dokumenty wymagane przez KE, a dotyczące głównie naszych planów restrukturyzacji i naszych wariantów uwzględnienia wymogów Komisji Europejskiej. Dzisiaj będą omawiane nasze uwagi... Wbrew złowieszczym spekulacjom prasowym, stanowisko KE nie jest jeszcze wyraźnie i stanowczo sprecyzowane.

**- A kiedy się można spodziewać ostatecznego stanowiska Komisji Europejskiej?**

- Trudno powiedzieć. Uważam, że może to potrwać jeszcze co najmniej miesiąc, może nieco dłużej. Na samym początku nasze i KE stanowiska bardzo się różniły, jednak w międzyczasie doszło do ich zbliżenia i zmierzamy w kierunku pogodzenia tych stanowisk.

**- Czego oczekujecie od Komisji Europejskiej?**

- Generalnie oczekujemy, że Komisja Europejska zaakceptuje takie podejście do pomocy publicznej, które pozwoli z jednej strony zaspokoić wymagania komisji w tym względzie, a z drugiej nie spowoduje zaprzestania działalności w Stoczni Gdańsk i pozwoli zrealizować nasze plany inwestycyjne i produkcyjne. I to jest do pogodzenia.

**- Początkowe wymagania KE wydawały się być bardzo drastyczne, a stanowisko sztywne...**

- Po jednej i drugiej stronie są ludzie rozsądni. Każdy ma swoje zadania. Trze-

ba wypracować wspólne stanowisko. Przy wsparciu przedstawicieli rządu polskiego uważam, że to się uda.

**- A konkretnie - zwrotu jak dużej kwoty pomocy publicznej spodziewa się Stocznia Gdańsk? W zeszłym roku według niektórych doniesień, miałyby to być 600, a nawet 700 mln zł...**

- Tak, taka kwota padła na pierwszym spotkaniu Stoczni Gdańsk z przedstawicielami KE, na której my - nowi właściciele stoczni - byliśmy obecni. Nasze stanowisko i założenie mówi o kwocie 60 mln zł. Taka zresztą była nasza wiedza przed wejściem do stoczni w charakterze inwestorów. Mamy nadzieję, że ta pomoc do zwrotu, w jakiegokolwiek ostatecznie kwocie by nie została ustalona, nie zagrozi bytowi stoczni.

Wiele też zależy od tego, jak się liczy kwotę pomocy publicznej. Metodologia jest z jednej strony niby dość ścisła, a z drugiej - daje spore pole do interpretacji i dowolności. Mamy nadzieję, że generalny kierunek będzie taki, iż pomoc publiczna zostanie uznana za legalną, a my ze swej strony weźmiemy na siebie pewne obowiązki, zobowiązania, które będą przesłanką do uznania tej pomocy za legalną. Ale to jest dość trudny temat, niemożliwy do szczegółowego rozwinięcia, w związku z tym, że nadal toczą się negocjacje i nie można mówić wszystkiego.

**- Na jakim etapie jest restrukturyzacja w Stoczni Gdańsk?**

- Krótko mówiąc - restrukturyzacja jest w toku. Za wcześnie na rozmowę o jej rezultatach.

**- Czy grupa ISD Polska jest gotowa ujawnić szczegóły?**

- Ależ my od samego początku, cały czas, jasno, publicznie, deklarujemy, na czym polegają nasze plany restrukturyzacyjne. W pierwszej kolejności skupiamy się na planach inwestycyjnych, które nie są poufne i od początku o nich mówiliśmy. To przede wszystkim za-





miana Stoczni Gdańsk w stocznię kompaktową i skupienie produkcji na wyspie, z docelową rezygnacją z pochylni na rzecz montażu kadłubów na płycie montażowej i wodowaniu ich poprzez dok pływający.

Pozostałe kwestie związane z restrukturyzacją to zmiana struktury organizacyjnej, uporządkowanie organizacji pracy, zmniejszenie kosztów, poprawienie gospodarki materiałowej, nadzoru, ochrony mienia firmy, etc. To typowe, „standardowe” podejście do firmy, którą trzeba uzdrowić niezależnie od branży.

Nie ma tu szczegółów, które - co do zasady - różniły się od praktyki innych zakładów. A ISD ma spore doświadczenie w uzdrawianiu firm.

#### - A program produkcyjny?

- Naszym celem jest budowanie statków całkowicie wyposażonych, a nie tylko częściowo wyposażonych kadłubów, jak miało to miejsce dotychczas. Mamy w planach budowę czterech większych statków rocznie - kontenerowców (2700 TEU) i ośmiu w ciągu roku jednostek dla sektora *offshore*.

Jeżeli chodzi o całkowicie nowe kontrakty, które miałyby być od początku do końca zaaranżowane przez nas (po przejęciu stoczni), jesteśmy właśnie na etapie końcowych, szczegółowych ustaleń dotyczących zamówień od nowych armatorów. Jest to w zasadzie odrabianie zaległości po tym, jak Stocznia Gdańska praktycznie „nie było na rynku”. Natomiast jeśli chodzi o wcześniejszych klientów stoczni, to kontynuujemy współpracę z nimi, budując jednostki *offshore*. Myślę, że za kilka tygodni będziemy mogli poinformować o pierwszych całkowicie nowych kontraktach.

**- Skoro jesteście przy restrukturyzacji - jak dużo macie zamiar zainwestować w stocznię i czy na pewno będziecie tu budować statki?**

- Od 500 do nawet 600 milionów zł. To zależy od wielu czynników. Także od rezultatów rozmów z Komisją Europejską... Bo jeżeli ograniczenia narzucone przez Brukselę będą takie, że nie pozwolą uzyskać zwrotu z inwestycji, to fakt ten przekreśla ich sens. Musielibyśmy wtedy realizować inny plan restrukturyzacji, inne plany inwestycyjne i produkcyjne.

W każdym przypadku inwestycje będą i to w rozwój przemysłu okrętowego. Dodatkowo będzie rozpoczęta i rozwijana także produkcja konstrukcji stalowych i elektrowni (wież) wiatrowych. Nie jako alternatywa dla produkcji okrętowej. Nie myślimy w ogóle o zamianie produkcji okrętowej na wspomniane gałęzie produkcji.

**- Część takich „farm wiatrowych” powstaje na morzu. W Polsce też są takie plany. Poza tym branżę morską i elektrownie wiatrowe łączy także to, że nadzorem nad ich projektowaniem i budową zajmują się towarzystwa klasyfikacyjne, wyrosłe z sektora morskiego. W Polsce produkuje się już elektrownie wiatrowe? Będziecie mieli sporą konkurencję?**

- Są miejsca w Polsce, gdzie montuje się takie urządzenia. Na południu niewielki zakład ma japońska firma Mitsui. Jednak dotychczas nie produkowano tu „wiatraków” na dużą skalę. My zaś mamy zamiar zbudować dość duży zakład, który by produkował elektrownie wiatrowe, nawet jedną wieżę dziennie.

**- Jaki rodzaj kapitału doświadczeń i wiedzy, związanej głównie z przemysłem okrętowym, ISD ma zamiar wnieść do Stoczni Gdańsk poza żywą gotówką?**

- Generalnie zbieramy nadal taką wiedzę i zbieraliśmy przed wejściem do gdańskiej stoczni z całego świata. Przy badaniu stoczni, przy opracowywaniu naszych planów, zaangażowaliśmy międzynarodowe



Marzec 2008 roku - burzenie jednej z hal w Stoczni Gdańsk.

Fot. Maciej Kosygarz / KFP

we, doświadczone spółki konsultingowe w rodzaju Mackenzie Consulting. Wizytujemy zagraniczne stocznie. Nawet dzisiaj wyjeżdżamy do Niemiec przyrzeć się z bliska stoczniom kompaktowym, które powstały na miejscu dawnych stoczni NRD-owskich. Taką właśnie, kompaktową stocznia, chcemy w Gdańsku wybudować.

Wciąż się uczymy, co nie znaczy, że nie mamy własnych doświadczeń. Jeden z top menedżerów naszej stoczni był prezesem stoczni na Krymie. Naszym atutem jest też wybitny okrętowiec profesor Metschko. Poza tym w znacznym stopniu bazujemy na fachowej, okrętowej wiedzy polskiego środowiska, ludzi zatrudnionych dotąd w polskich stoczniach. Sama Stocznia Gdańsk jest źródłem wiedzy i doświadczenia. To, że trzeba w stoczni sporo zmienić nie znaczy, że ta wiedza jest nieprzydatna.

**- Ile ludzi zatrudnia obecnie stocznia i jak może się zmieniać zatrudnienie w efekcie przeprowadzanej restrukturyzacji?**

Panorama Gdańska. W centrum dźwigi i pochylnia Stoczni Gdańsk SA, po prawej tereny postoczniove.





- Mamy 2700 pracowników. Wszystko zależy od planów produkcyjnych. Za wcześniej jeszcze ostatecznie wyrokować w tej sprawie. Obecnie badamy, czy te zasoby ludzkie wystarczą i układamy je pod HBS (harmonogram budowy statków). Zatrudnienie będziemy przystosowywać do potrzeb produkcyjnych.

**- Na koniec - czy mógłby się Pan podzielić swoimi refleksjami na temat klimatu gospodarczego wokół, przechodzącej restrukturyzację Stoczni Gdańsk i oceną gospodarczych posunięć rządu.**

- Zawsze dobrze oceniam każdy rząd. Jego przedstawiciele dokładają wszelkich starań, by robić to, co - ich zdaniem - jest potrzebne, by wzmacniać pozycję kraju i

poprawiać sytuację jego obywateli. Ale ten rząd pracuje zaledwie od czterech miesięcy. Sytuacja ekonomiczna oczywiście mogłaby być lepsza, ale to tak samo jak w każdym, nawet najbogatszym, kraju. Zawsze da się coś poprawić. Ale i tak sytuacja ekonomiczna Polski nie jest zła.

Oczywiście pół-żartem, ale zawsze można wychwycić takie wskaźniki ekonomiczne opisujące sytuację w Polsce, które są tu znacznie lepsze niż w USA (choćby te dotyczące rynku kredytowego nieruchomości). Złoty, niestety, nadal wzmacnia się w stosunku do dolara, choć niektórych i to może cieszyć.

Gospodarka w Polsce się rozwija. Naprawdę są powody do optymizmu wśród kadry menedżerskiej w przemyśle okrę-

towym. A i w otoczeniu jest nieźle. Weźmy przykład Huty Częstochowa, w której sporo już zdziałaliśmy i sprawy idą tam w dobrym kierunku.

Jestem przekonany, że każdy menedżer ma prawo do myślenia wyłącznie o sukcesie. Trzeba myśleć pozytywnie. Pytany o to, czy w Stoczni Gdańsk będzie dobrze - zawsze odpowiadam, że będzie, bo po prostu nie mamy innego wyjścia.

Sytuacja Stoczni Gdańsk jest trudna, ale nie beznadziejna. Najważniejsze, że ma ona obecnie silne zaplecze finansowe w postaci grupy ISD. Nie bez znaczenia jest też wsparcie, dobre relacje handlowe z Hutą Częstochowa, co wiąże się też z obecnością obu współpracujących firm w jednej grupie kapitałowej.

Oczywiście ostatecznie sporo zależy od tego, jaki będzie wynik rozmów z Komisją Europejską. Mamy określone plany produkcyjne. Jeżeli stanowisko KE będzie zbyt trudne do zaakceptowania, zmienimy swoje plany produkcyjne.

**- Są jednak dodatkowe zjawiska niesprzyjające. Np. odpływ wykwalifikowanych pracowników na Zachód, zwiększona presja w kierunku podwyżek pensji, etc.**

- Myślę, że większość z tych pracowników prędzej czy później wróci do Polski. Po pierwsze warunki pracy i płacy, wobec poprawiającej się sytuacji w Polsce, zaczynają być w Zachodniej Europie coraz mniej konkurencyjne. Poza tym doszliśmy do tego momentu, że zaczynają być odczuwalne społeczne oraz osobiste i psychologiczne koszty wyjazdów zarobkowych. Część ludzi jest już zmęczonych i mają zamiar wkrótce wracać do Polski.

A kiedy ludzie dostrzegą, że w Polsce (np. w tej stoczni) naprawdę się coś dzieje, zmienia na lepsze - wrócą... Obecnie mamy z kim pracować. Ludzie odchodzą, ale też przychodzą nowi...

**- Będziecie inwestować nie tylko w nowe instalacje produkcyjne, ale i w ludzi?...**

- Wzrost wynagrodzeń już postępuje. Premiiowani jednak będą najbardziej zaangażowani, najbardziej efektywni pracownicy. Pracownicy Stoczni Gdańsk będą zarabiać za jakiś czas nie mniej, niż zatrudnieni w najlepszych obecnie polskich stoczniach.

**- Dziękujemy za rozmowę.**

- Dziękuję.

**60-lecie Stoczni Gdańsk  
- październik 2007 r. Wodowanie  
kadłuba statku badawczego  
Fugro Saltire dla stoczni  
norweskiej Bergen  
Mekaniskie.**

Fot. Wojtek Strojny / KFP





*Czas restrukturyzacji*

# Stocznia bez prezesa



**Tak w październiku 2007 r. stoczniovcy ze Stoczni Gdańsk protestowali przeciwko zahamowaniu prywatyzacji SG i usunięciu ze stanowiska przez PO prezesa Andrzeja Jaworskiego.**

Właściciel Stoczni Gdańsk, ISD Polska rozpoczął zapowiadane porządki. Na początek zlikwidował tzw. kanciapy i odwołał prezesa Andrzeja Jaworskiego. Trwają poszukiwania jego następcy.

Andrzej Jaworski został odwołany z funkcji prezesa Stoczni Gdańsk w połowie marca. Tymczasowo jego obowiązki przejął członek dwuosobowego w tej chwili zarządu Igor Jacenko (wywiad z nim zamieszczamy na str. 5). Sam Jaworski nie wygląda na zmartwionego decyzją ukraińskiego właściciela zakładu. Jak mówi, spodziewał się odwołania, jego kadencja upłynęła dwunastego marca i był to naturalny moment na zmianę stanowiska. Poza tym, nie odchodzi z zakładu, otrzymał propozycje dalszej pracy w ISD Polska jako doradca zarządu do spraw restrukturyzacji w siedzibie spółki w Warszawie. Będzie zajmował się także tworzeniem Fundacji Stoczni Gdańsk, której celem ma być przede wszystkim pomoc obecnym i emerytowanym pracownikom, organizacja imprez i spotkań. Zapowiada, że zorganizuje w Gdańsku duży, otwarty koncert plenerowy.

## Podsumowanie prezesury

Dwuletniego okresu swoich rządów w stoczni nie uważa za zmarnowany.

Jak mówi, najważniejsze, że udało mu się oddzielić Stocznę Gdańsk od Stoczni Gdynia i pozyskać dla niej inwestora strategicznego. Identycznie pracę byłego prezesa ocenia szef stoczniowej „Solidarności” Roman Gałęzowski: - Oddzielił nas od Gdyni, doprowadził do względnie szybkiego znalezienia odpowiedniego inwestora - mówi. - Jako jedyni z trzech największych stoczni, jesteśmy sprywatyzowani. Poza tym, w okresie jego działalności stocznia nie otrzymała z zewnątrz żadnej pomocy finansowej, poradziliśmy sobie sami, przetrwaliśmy ten trudny okres. I to w części jest jego duża zasługa.

Według związkowca, odwołanie Jaworskiego nie było niespodzianką, świadczyły o tym wcześniejsze rozmowy z zarządem ISD Polska: - Wiadomo było, że inwestor chce zmiany, że teraz jest potrzebny inny człowiek, bo przed stocznia stoją inne zadania.

Sam, jako członek rady nadzorczej stoczni, głosował za odwołaniem. Związek zawarł bowiem z ISD umowę, że nie będzie wtrącał się do sprawy „presuwania”

stoczniovców na inne stanowiska. - Jeżeli jest zgoda co do takich działań wobec szeregowych pracowników, to złym sygnałem byłoby, gdybym w sprawie prezesa Jaworskiego miał inne zdanie.

## Koordinator

Jacek Łęski, rzecznik ISD Polska dopowiada, że nowy inwestor jest zadowolony z pracy Jaworskiego, czego dowodem jest fakt, iż ów zostaje w stoczni.

- Kiedyś prezes ISD Polska Konstanty Litwinow powiedział w telewizji, że stocznia potrzebuje właściwie trzech prezesów: na teraz, na czas, kiedy będzie zmieniała się w stocznia kompaktową oraz na okres, gdy będzie już stocznia „pełną gębą”. Jaworski był dobrym prezesem „na teraz” - przeprowadził stocznia przez bardzo trudny okres, doprowadził do restrukturyzacji, do znalezienia nowego właściciela, zadbał o to, żeby pracownicy mieli wypłaty. A mogło być różnie. Teraz będzie kimś w rodzaju menedżera, będzie zajmował się koordynacją prac kilku ekip.



Przypomnijmy, że Jaworski to z wykształcenia etnolog, polityk Prawa i Sprawiedliwości, przed objęciem funkcji prezesa stoczni (wiosną 2006 roku) nie ma-

## Bursztynowa Gdynia

Przemysław Sztuczkowski, właściciel Złomreksu i jeden z najbogatszych Polaków, otrzymał wyłączność na rozmowy w sprawie zakupu Stoczni Gdynia. Ministerstwo Skarbu zdecydowało, że założona przez niego specjalnie pod kątem inwestycji stoczniowych spółka Amber, przedstawiła lepszą ofertę, niż drugi z potencjalnych inwestorów - firma Ray Car Carriers, należąca do izraelskiego armatora Ramiego Ungara (głównego klienta Stoczni Gdynia, zamawiającego w niej statki do przewozu samochodów).

- Czas najwyższy na taką decyzję, stocznia jadąc na kropłowiec nie przeżyje długo. Żaden armator w nią nie zainwestuje, jeżeli jej byt nie zostanie określony – komentuje Dariusz Adamski, szef stoczniowej Solidarności.

Złomrex to jeden z największych w Polsce dostawców złomu stali oraz metali nieżelaznych, a także producent i dystrybutor wyrobów hutniczych. W notowaniu za 2007 r. szef konsorcjum znalazł się na 30. miejscu listy 100 najbogatszych Polaków tygodnika „Wprost”. MSP chce mu sprzedać 33 proc. akcji stoczni. Obecnie trwają finalne negocjacje dotyczące zakupu pakietu większościowego, oddłużenia spółki, inwestycji oraz urealnienia planu restrukturyzacji.

Konieczne będą także rozmowy z Komisją Europejską, która podejmuje decyzje w sprawie zapowiadanego ograniczenia mocy produkcyjnych Stoczni Gdynia. Spółka Amber ma przedstawić program restrukturyzacji zakładu do połowy kwietnia. Zgodnie z harmonogramem, który Polska przedstawiła Komisji Europejskiej, Stocznia powinna być sprywatyzowana do końca czerwca 2008 r.

jący do czynienia z branżą stoczniową (był m.in. szefem rady nadzorczej koncernu Energa). Jest związany z Lechem Kaczyńskim i to poparcie obecnego prezydenta RP (oraz przewodniczącego Gałęzewskiego) pozwoliło mu objąć fotel prezesa SG. Ówczesna opozycja mówiła wprost o zawłaszczaniu stanowiska przez rządzącą partię i „malowanym prezesie”. Startował w wyborach na prezydenta Gdańska (otrzymał 30 procent głosów). Po dojściu do władzy Platformy Obywatelskiej jej politycy żądali odwołania Jaworskiego. W jego obronie stanęła wówczas część związkowców.

### Stoczniowe porządki

Odwołanie Jaworskiego (i członka zarządu Elżbiety Zmysłowskiej, która zajmowała się finansami) to nie jedyne porządki w stoczni, która, jak zapowiada nowy właściciel, ma za kilka lat być najlepszym tego typu zakładem w Europie. Ukraiński inwestor, chcąc podnieść wydajność pracy, ogrodził stoczniowe tereny, a wstęp za bramę mają tylko posiadacze przepustek. Zlikwidowano także metalowe budy, nazywane „kanciapami”, które w teorii miały być podręcznymi magazynami sprzętu. W rzeczywistości stoczniowcy spędzali tam przerwy, jedli posiłki, zamiast pracować - odpoczywali lub nawet pili alkohol. „Bez uporządkowania zakładu daleko się nie zajedzie” głosi podtytuł jednego z artykułów stoczniowej gazetki.

Kiedy poznamy następcę Jaworskiego i kto nim będzie, nie wiadomo.

- Trwają rozmowy „na różnych frontach” – mówi Jacek Łęski. - To nie jest prosta sprawa. Trzeba się zastanowić, czy ma to być ktoś z Ukrainy, Polski czy może fachowiec z Zachodu. Pole manewru nie jest niestety zbyt duże, szczególnie na naszym rynku.

### Rozmowy trwają

Przewodniczący Gałęzewski ma na ten temat własne zdanie: - Wiem, że są prowadzone rozmowy ze specjalistami z Niemiec i Skandynawii. Moje osobiste zdanie jest takie, że ISD źle robi szukając prezesa za granicą. Nie uważam, by w Polsce nie było odpowiednich specjalistów. Według mnie prezesem powinien być Polak, człowiek znający nasze uwarunkowania, stan prawny, kształcony tutaj. Bez znajomości naszego prawa osobie z zewnątrz trudno będzie poruszać się w wielu



Fot. Czesław Romanowski

**Kiedyś prezes Stoczni Gdańsk, dzisiaj doradca zarządu ISD Polska do spraw restrukturyzacji w siedzibie spółki w Warszawie.**

kwestiach. ISD wiele decyzji podejmuje w sposób chaotyczny.

Gałęzewski widziałby na tym stanowisku konkretną osobę, ale nie chce podać jej nazwiska. Nie chce, by było odbierane jako lobbing na jej rzecz.

Cały czas trwają rozmowy przedstawicieli stoczni z Komisją Europejską dotyczące redukcji mocy produkcyjnych stoczni i kwestii zwrotu pomocy publicznej.

- Z rozmów wynika, że KE jest skłonna pójść na ustępstwa. Cały czas przekonujemy ją, że zamknięcie dwóch pochylni i ograniczenie mocy produkcyjnych do 100 tys. CGT (jednostka stoczniowej produktywności) uczyni ją trwale nierentowną. A tego KE przecież nie chce – wyjaśnia rzecznik ISD Polska.

Firma zgadza się zmniejszyć moce produkcyjne ze 170 do 160 tys. CGT, ale do 2013 roku musi mieć możliwość budowy statków na wszystkich trzech pochylniach. W tym czasie zakład zostanie przebudowany na stocznię kompaktową wyspecjalizowaną w statkach offshore i pochylnie nie będą już potrzebne.

- Nie ukrywam, że przedłużające się rozmowy z KE wiążą nam nieco ręce – mówi Łęski. – Nie możemy ruszyć pełną parą nie znając ostatecznej decyzji w sprawie stoczni. Ale jesteśmy dobrej myśli.

**Czesław Romanowski**



*Dorsz bez limitów i ograniczeń?*

# Rybak rybakowi nierówny

Unia Europejska zdecydowała, że od pierwszego stycznia 2008 roku na łowiskach nr 27 i 28 (obszary na północ od Gotlandii, czyli Bałtyk Północny) można bez ograniczeń połować dorsza. Rybacy z Litwy, Łotwy, Estonii i Szwecji mają na te łowiska najbliżej. Polscy rybacy są oburzeni. Chcą, aby polski rząd interweniował.

Rozporządzenie weszło w życie 25 lutego, ale obowiązuje z datą wsteczną, od pierwszego stycznia. Urzędnicy z Unii Europejskiej opierając się na wieloletnich programach ochrony i odnowy dorsza uznali, że można z programu wyłączyć dwa obszary połowowe, łowiska nr 27 i 28. Swoją decyzję opierają na sprawozdaniach państw członkowskich, które co roku raportują połowy tej ryby.

## Dorsz nie chroniony

Polscy rybacy, którzy od lipca ub.r. mieli całkowity zakaz połowu dorsza, a w tym mają do odłowienia niewiele ponad 10 tysięcy ton, są oburzeni.

- Od wielu lat letnia ochrona dorsza jest świętością dla całej Unii Europejskiej i żaden rybak nie może w tym czasie łowić - mówi Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich. - Od lat mówi się również, że dorsza jest mało i trzeba go chronić. Wprowadza się zakazy połowu, olbrzymie kary, dodatkowe dni ochronne, likwiduje się flotę rybacką tylko po to, aby nie wyłowić całkowicie ryby. I nagle okazuje się, że ryby jest tak dużo, że nie trzeba jej chronić wcale i rybacy mogą łowić bez limitów. Tylko dlaczego prawo to omija naszych rybaków?

Rybacki rozmawiali już na temat rozporządzenia z Kazimierzem Plocke, wiceministrem do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, który winą obarcza poprzedni rząd.

- Rozporządzenie działa dopiero od tego roku, ale już w poprzednim, jeszcze za czasów PiS, ówczesny minister gospodarki morskiej znał jego treść - przeko-

nuje Plocke. - Żaden z urzędników jasno nie sprzeciwił się wtedy takiemu podejściu do sprawy. Dzisiaj mamy tego efekty. Poza tym, nikt polskim rybakom nie zabrania pływania na te obszary i połowienia dorsza.

- Nie rozumiem, jak minister odpowiadający za rybołówstwo może mówić takie rzeczy - mówi podczas spotkania z rybakami Wysoczański. - Polski kuter z dobrym silnikiem będzie płynął w jedną stronę prawie do bę. Dla nas jest to o wiele za daleko i nikomu nie będzie się opłacało pływać tam na połowy dorsza. Zresztą nie o same połowy tu chodzi, a o nierówne traktowanie rybaków z poszczególnych krajów.

Za rybakami opowiadają się również posłowie.

## Czysta dyskryminacja

- Dla mnie to rozporządzenie jest kuriozalne i dyskryminuje polskie rybołówstwo - mówi poseł PiS z Kołobrzegu Czesław Hoc. - Obnaża dotychczasową fikcyjną politykę KE w zakresie ochrony zasobów dorsza i jego odnowienia na Bałtyku. Złożyłem w tej sprawie interpelację poselską i będę domagał się od urzędników bardziej stanowczych działań w tej kwestii. To nie pierwsza sytuacja, kiedy unijni urzędnicy specjalnymi rozporządzeniami pozwalają rybakom na połowy dorsza. W ubiegłym roku pisaliśmy o dokumentach, które pozwalały na połowy dorsza rybakom ze Szwecji w cieśninach Skagerraku, choć wcześniej na tych obszarach obowiązywał zakaz połowu.

- W ten sposób urzędnicy unijni usankcjonowali prawie miesiąc nielegalnych połowów dorsza - komentował wtedy Andrzej Tyszkiewicz, wiceprezes Związku Rybaków Polskich. Możliwe jednak, że nasi urzędnicy nie wniosą żadnej interwencji w tej sprawie. Tym bardziej, że w ostatnim czasie podjęto decyzję o wycofaniu skargi z Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, którą rząd polski złożył, uznając, że wprowadzenie w lipcu ubiegłego roku zakazu połowu dorsza dla polskich rybaków było niezgodne z prawem. Teraz urzędnicy wycofują pozew, bo jak twierdzą, sprawa i tak nie została by wygrana. Poza tym Polska chce zawrzeć z UE kolejny kompromis dotyczący dorsza. Dzięki poprzedniej umowie urzędnicy, na początku tego roku, wywalczyli kilka tysięcy ton, których nie musimy oddawać, mimo udowodnienia, że przelawiamy dorsza (zamiast 14 tysięcy ton będziemy musieli oddać tylko 8 tysięcy i co roku będzie nam odliczane od limitu 2 tysiące ton).

- Oczywiście można dzisiaj dyskutować, czy to dobrze, czy to źle, natomiast przy założeniu, że pozycja negocjacyjna Polski była bardzo słaba, uważam, że to osiągnięcie zasługuje na uznanie. - mówi wiceminister Kazimierz Plocke. - Można sobie przecież wyobrazić taką sytuację, że w roku 2008 polska flota rybacka nie miałaby kwot połowowych, miałaby natomiast problemy z wypłynięciem na Bałtyk.

**Hubert Bierndgarski**

Fot. H. Bierndgarski



**Nawet duże jednostki o mocnych silnikach, aby dopłynąć na łowiska nr 27 i 28 potrzebują ponad 24 godziny. Dla polskich rybaków takie rejsy są nieopłacalne.**



# Życie pod żaglami

*Rejsy Roku rozdane!*

Fot. Lukasz Glowala

Najlepsi polscy żeglarze, najbardziej prestiżowe wyróżnienia i efektowna oprawa – tak w tym roku wyglądało rozdanie nagród Rejsu Roku. Główny laur przypadł Jarosławowi Kaczorowskiemu, ale nie był on jedynym bohaterem uroczystości.

**Jarosław Kaczorowski**  
- najlepszy polski żeglarz  
ubiegłego roku.



To była 38 już edycja nagród honorowych Rejs Roku. Najbardziej cenionego polskiego trofeum żeglarskiego. Tradycyjnie już, w pierwszy piątek marca, tym razem w głównej sali jednego z najbardziej reprezentacyjnych budynków w Gdańsku - w Dworze Artusa - zebrała się śmietanka krajowego jachtingu. Organizator imprezy, Telewizja Polska zadbała, by uroczystość zapadła zgromadzonym w pamięć, a dzięki bezpośredniej transmisji możliwość obejrzenia dokonania polskich miłośników żeglowania mieli także ci, którzy do grodu nad Motławą przyjechać osobiście nie mogli. Dopisali także goście. W żeglarskim święcie udział wzięli m.in. marszałek województwa pomorskiego Jan Kozłowski, poseł Maciej Płażyński i minister infrastruktury Cezary Grabarczyk.

### Sukces samotnika

Tytuł Żeglarza Roku 2007, Srebrny Sekstant i I Nagrodą Honorową TVP Rejs Roku 2007 przypadł w udziale **Jarosławowi Kaczorowskiemu**, który jako drugi w historii Polak, na jachcie *Allianz.pl* wystartował w ubiegłym roku w jednym z najbardziej wymagających żeglarskich wyścigów - Mini Transat 6.50. W klasyfikacji generalnej samotnych regat przez Atlantyk, zajął 19 miejsce - co uznać trzeba za niezwykle sukces.

- To nie jest nagroda tylko dla mnie - podkreślał skromnie laureat. - To prawda, że żeglowałem samotnie, ale pomagała mi w tym setka ludzi na lądzie. I za to jestem im ogromnie wdzięczny.

Kaczorowski był głównym bohaterem dorocznego święta polskich żeglarzy. Ale na uwagę zasługiwali wszyscy wyróżnieni. Szczególne uznanie należy się małżeństwu **Elżbiecie i Leszkowi Sysakom**. Ich dokonanie jest przykładem, że żeglarstwo może być nie tylko pasją, ale także sposobem na życie. Wspólnie, na jachcie *Monotonie* Państwo Sysakowie opłynęli dookoła świata. Zajęło im to aż szesnaście lat! Pływali głównie po ciepłych morzach odwiedzając w tym czasie 80 portów i niezliczoną ilość przystani oraz kotwicowisk.

### Żeglarskie burze

- Najgorsze w czasie naszej podróży były sztormy, nie tylko te na morzu - mówi Elżbieta Sysak. - Na szczęście wszystkie udało się jakoś przeżyć. Na jachcie *Monotonie* na pewno nie było monotonii. Choć w życiu bywa różnie,



**Elżbieta i Leszek Sysakowie - najlepszy przykład na wspólne życie pod żaglami.**

na pokładzie rządził oczywiście kapitan.

Już docenione, żeglarskie małżeństwo z Koszalina nie zamierza spocząć na laurach i przygotowuje się do kolejnego rejsu.

Sysakowie otrzymali drugą nagrodę, wspólnie z innym małżeństwem - **Joelle i Januszem Kurbielami**, którzy popłynęli w ubiegłym sezonie do Grenlandii. Trzecia nagroda przyznana została **Januszowi Kędzierskiemu**, który na 25-metrowym jachcie *Fazisi* przyплыł z Nowego Jorku na Bałtyk, aby wziąć tu udział w The Tall Ships Race Baltic 2007.

Na honorowe wyróżnienia zasłużyli: **Dominik Bac i Sławomir Skalmierski**, którzy dowodzili jachtem *Stary* w rejsie z Vancouver w Kanadzie do Key West na Florydzie, **Andrzej Gruszka** z Polskiego Klubu Żeglarskiego w Nowym Jorku za transatlantyczny rejs na jachcie *Pacyfika* z USA do Polski oraz **Krzysztof Mika** za rejs na trasie Balboa (Panama) - Gdynia na jachcie *Fujimo*.

Polski Związek Żeglarski przyznał swoją nagrodę **Andrzejowi Armińskiemu** za zorganizowanie i sponsorowanie Kobiecych Regat Dookoła Świata, w których dwoma jachtami płynęło w sumie 15 żeglarzy.

- Po raz pierwszy w życiu dostaję nagrodę za rejs, w którym nie przepłynąłem ani mili - żartował Armiński.

### Po wielkiem cichu

Humor dopisywał także kolejnemu wyróżnionemu **Romanowi Kwiatkowskiemu**, który dostał nagrodę od miesięcznika „Żagle”. Kwiatkowski, na własnoręcznie zbudowanym, niespełna 6-metrowym jachcie *Romuś*, pożeglował z Ustki do portów Bornholmu, południowej Szwecji, Danii oraz Niemiec i przez Szczecin, Kołobrzeg powrócił do Ustki.

- Nie spodziewałem się tej nagrody. Starłem się płynąć po cichu - mówi żeglarz. - Ale, jak się ma przyjaciół, to zawsze doniosą gdzie trzeba.

Laurem Bractwa Kaphornowców (elitarniej organizacji skupiającej Polaków, którzy pod żaglami opłynęli Przylądek Horn) przyznawanym za dobrą robotę żeglarską w wyjątkowo trudnych warunkach, postanowiono uhonorować **Janusza Słowińskiego** za rejs na wody Antarktyki na jachcie *Bona Terra* (więcej o tej wyprawie czytaj na str. 14).

W tym roku po raz pierwszy nagrodę specjalną Bursztynową Różę Wiatrów ufundował także prezydent Gdańska Paweł Admowicz. Trafiła do władz Szczecina za organizację światowego zlotu żaglowców The Tall Ships Races 2007.

**Tomasz Falba**



*Pokonali wiatr i lód*

# W arktycznym. piekle

Polacy znowu poskromili Horn i żeglowali po wodach wokół Antarktydy. Arkadiusz Pawełek został pierwszym człowiekiem na świecie, który opłynął Przylądek Nieprzejednany (jak o Hornie mówią żeglarze) na pontonie. A kilkanaście dni przed jego wyczynem, jacht *Bona Terra* popłynął najdalej na południe w historii polskiego żeglarstwa.



Fot. Akuna Horn Expedition

**Wygrana z Hornem to drugi,  
wielki „pontonowy” sukces  
Arkadiusza Pawełka.**





Fot. Z archiwum Waldemara Waszczyka

**Bona Terra na antarktycznych wodach.**

Dla ludzi morza pokonanie Przylądka Horn jest tym samym, czym zdobycie K-2 dla himalaistów. Niezwykle kapryśny, nawet latem, akwen wokół niego, gdzie stale wieją silne wiatry, wywołując fale 20-metrowej wysokości, czyni go najtrudniejszym na świecie do nawigacji. Nic dziwnego, że opłynięcie Hornu uznawane jest za nie lada wyczyn i świadczy o najwyższych umiejętnościach żeglarskich. W przypadku Pawełka sukces jest tym większy, że opłynięcia Przylądka Nieprzejednanego dokonał samotnie na otwartym pontonie motorowym o długości zaledwie 7 metrów.

### Światowy bohater

Opłynięcie Hornu (wyprawa nosiła nazwę Akuna Horn Expedition) jest drugim

wielkim sukcesem w karierze tego pochodzącego z Wrocławia Polaka. Dziesięć lat temu, również na pontonie, Pawełek przepłynął samotnie Ocean Atlantycki (jako drugi człowiek na świecie). W obu przypadkach podróżnik musiał się zmagać z kapryśkami natury. Tym razem, aby wyruszyć w kierunku Przylądka Horn musiał czekać kilka dni na lepszą pogodę.

Udało się 24 lutego o godz. 23.44 czasu polskiego. Nasz bohater płynął z zachodu na wschód. Jak wyznaje, u celu podróży był zmęczony, ale szczęśliwy.

- Co czułem kiedy to się już stało? Ulgę, radość, zmęczenie i skupienie - do bezpiecznej przystani pozostało jeszcze wiele godzin żeglugi, a miałem uszkodzone ładowanie akumulatorów i nie mogłem włączyć autopilota - mówi podróżnik.

Na szczęście wszystko ułożyło się po myśli Pawełka. Najtrudniejsze, zdaniem żeglarza nie było jednak samo płynięcie (choć zdarzyły się krytyczne momenty), ale zmaganie się ze sprawami organizacyjnymi. Najpierw trzeba było czekać na ponton, którego transport na start wyprawy trwał dwa tygodnie dłużej niż pierwotnie zakładano, a potem na specjalne pozwolenie od władz chilijskich umożliwiające żeglugę na akwenu wokół Przylądka Horn. Bez tego dokumentu nie można było w ogóle wypłynąć. Trudności udało się jednak pokonać, a po opłynięciu Hornu, Pawełek stał się nagle bohaterem na skalę światową - gratulacje otrzymał od żeglarzy z każdego niemal zakątka ziemi.

- Gdy wychodziłem z Puerto Williams do Ushuaia, kończąc wyprawę, kilkudziesię-



## Dramat *Bona Terry*

Wody wokół Przylądka Horn i to nawet dla bardzo doświadczonych żeglarzy, wciąż pozostają wyjątkowo niebezpiecznym rejonem... Już po napisaniu artykułu o sukcesie załogi *Bona Terry* dotarła do nas wiadomość, że jacht najprawdopodobniej zatonął podczas sztormu.

Do fatalnego zdarzenia doszło 13 marca około godz. 3 czasu polskiego. Jak udało się nam dowiedzieć od Krystyny Słowińskiej, żony prowadzącego jacht kpt. Janusza Słowińskiego, jednostka weszła na skały około 17 km na wschód od Przylądka Nieprzejednanego. Na pokładzie był wtedy tylko kpt. Słowiński, który zamierzał samotnie opłynąć legendarny cypel.

Niestety, w trakcie tej próby wokół przylądka gwałtownie załamała się pogoda. Wiatr w porywach osiągał prędkość 180 km na godzinę. Fale dochodziły do 8-9 metrów wysokości.

Według informacji chilijskich mediów kapitan do końca starał się uratować siebie i jacht. Poddał się dopiero, kiedy złamały się oba maszty i jednostka zaczęła nabierać wody. Wezwał pomoc. Do akcji ratunkowej przystąpiła Chilijska Marynarka Wojenna i inne

jednostki znajdujące się na tym akwenie. Ostatecznie kapitan został zdjęty z jachtu przez chilijski kuter rybacki. Okazało się, że Słowiński może mówić o dużym szczęściu. Był wyziębiony i mocno poobijany, ale nic poważnego mu się nie stało. Dopiero w szpitalu w Puerto Williams okazało się, że ma uszkodzony kręgosłup. Chilijscy lekarze musieli założyć mu gorset.

- Ciągłe nie mogę o tym spokojnie rozmawiać – wyznała Krystyna Słowińska. - Nikomu nie życzę tego, co przeszłam, kiedy dowiedziałam się o wypadku.

W chwili oddawania tego numeru do druku kpt. Słowiński ciągle jeszcze znajdował się w Chile. Nie wiadomo było dokładnie, kiedy wróci do kraju. Jak nas zapewniła jego żona, był w dobrej kondycji psychicznej. To co mu się przydarzyło, nie załamało go. Kapitan nie zamierza rezygnować z dalszej przygody z morzem.

Mniej szczęścia miała sama *Bona Terra*. Wszystko wskazuje na to, że zatonała. Trudne warunki atmosferyczne uniemożliwiły holowanie jednostki. Została zostawiona na pastwę żywołów.

sięciu oficerów i marynarzy żegnało się ze mną stojąc przed budynkiem kapitanatu portu – wspomina podróżnik. - To było bardzo wzruszające.

## Rekordowy jacht

Pawełek już myśli o następnych wyprawach. Morskich planów na najbliższą przyszłość zdradzać jednak nie chce.

- Na razie pozostaję na lądzie – mówi - W kwietniu jestem komandorem rajdu Poland Trophy, którego pierwsza edycja odbędzie się w Górach Sowich. Co będzie dalej zobaczymy.

Arkadiusz Pawełek to nie jedyny Polak, który tej zimy bił rekord na nieprzyjaznych wodach wokół Antarktydy.

11 lutego o godz. 17.05 czasu polskiego, 14-metrowy jacht *Bona Terra*, dowodzony przez kpt. Janusza Słowińskiego z Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica” z Gdyni zszedł poniżej 68 stopnia szerokości geograficznej południowej (osiągnął dokładnie 68 stopni 26 minut i 15 sekund szerokości geograficznej południowej). Tym samym pobił poprzedni rekord, ustanowiony 30 lat temu przez jacht *Gedania* i stał się jednostką, która najdalej w historii polskiego żeglarstwa zapłynęła na południe.

- Mieliśmy fatalne warunki pogodowe, mgłę, gęsty śnieg, praktycznie zerową widoczność – mówi jeden z uczestników wyprawy Andrzej Kucharczyk. - Gdyby nie to, moglibyśmy popłynąć jeszcze dalej na południe. Kiedy jednak dodatkowo pojawiło się niebezpieczeństwo, że wiatr, dochodzący w porywach do 8 stopni w skali Beauforta, może nas zepchnąć w zalegający przy Wyspie Ade-



Waldemar Waszczyk w polskiej stacji polarnej na Antarktydzie.



Ponton, na którym Pawełek ujarzmił Horn.



lajdy lód, z ciężkim sercem musieliśmy zawrócić.

Historyczny wyczyn żeglarze uczcili symbolicznym drinkiem z pieczolowicie chronionej na tę okazję butelki whisky. Jak podkreśla Kucharczyk, sporą porcję dostał także Neptun.

Zejście poniżej 68 równoleżnika nie było jedynym rekordowym osiągnięciem *Bona Terra* w rejsie o nazwie „Sails on Antarctica 2007/2008”. *Bona Terra* była także pierwszym w historii polskim jachtem, który dotarł na Georgię Południową – brytyjską wyspę znajdującą się na południowy-wschód od Falklandów. Jacht, jako jeden z nielicznych, odwiedził również polską stację antarktyczną im. Henryka Arctowskiego położoną nad Zatoką Admiralicji na Wyspie Króla Jerzego.

### Mistyczne żeglowanie

W tej części podróży jednostką dowodził kpt. Waldemar Waszczyk, który również jest członkiem Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica”, jednocześnie prezesując Fundacji Morskiej „Hetman”, która była współorganizatorem wyprawy. Podobnie jak Kucharczyk i on podkreśla, że rejs odbywał się w trudnych warunkach pogodowych. Jacht trafił na sztormy, które dały się mocno we znaki jego załodze, dwukrotnie odrzuciły jednostkę od 67 równoleżnika. A Przylądek Horn udało się opłynąć dopiero za trzecim podejściem.

- Pomimo tego uważam, że żeglowanie po antarktycznych wodach jest przeżyciem nieomal mistycznym, a w każdym razie nieporównywalnym z niczym innym – mówi Waszczyk. - Dla mnie najbardziej fascynujące było obserwowanie albatrosów, które nic sobie nie robiły ze złej pogody. Majestatycznie szybowały nad wzburzonym oceanem, czasem zawisały nad masztami prezentując niepowtarzalny kształt skrzydeł. Patrzenie na nie uspokajało, dawało nadzieję, że żaden sztorm nas nie zmoże.

Choć załoga *Bona Terra* wróciła do Polski, jej rejs trwał nadal. Kpt. Słowiński nie zamierzał obierać kursu na dom.

- Wracam do kraju za pół roku – poinformował w elektronicznym liście wysłanym z pokładu jachtu. - Teraz samotnie Horn i Pacyfik.

\*\*\*

Los zdecydował inaczej - patrz ramka na str. 16.

**Tomasz Falba**

Infografika: ImageEdit



Antarktyczne wody, które pokonali Polacy.





„Conrady 2007”, od lewej: Andrzej Radomiński, Andrzej Drapella, Marcin Sochaj, Piotr Soyka, Marian Kula i Bogdan Piskorski.

*Jedenaste „Conrady”*



# Za realizowane marzenia

Międzynarodowa Nagroda „Conrady”, przyznawana przez jury Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy w Gdańsku najznakomitszym indywidualnościom morskim, trafiła w tym roku do ośmiu laureatów. Uroczystość rozdania prestiżowych statuetek odbyła się w wypełnionej po brzegi sali konferencyjnej Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

„Nagroda Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy w Gdańsku jest uznaniem wybitnych osobowości morskich, przyznawana za krzewienie przyjaźni, braterstwa na morzach i lądach świata, odkrywania ich piękna dla innych, za popularyzację kultury morskiej, za wybitne osiągnięcia w gospodarce morskiej. „Conrady” są laurem dla tych, których dokonania służyć mogą za wzór innym w urzeczywistnianiu marzeń, w realizacji życiowych pasji, w tworzeniu morskich osiągnięć zawodowych.” – głosi sentencja wybita na certyfikacie nagrody.



**Andrzej Radomiński ze statuetką i egzemplarzem „Lorda Jima” Josepha Conrada Korzeniowskiego.**



**Kapitan Jerzy Wąsowicz wspomina rejs Anticą z Andrzejem Sochajem. Po prawej syn tego ostatniego, Marcin.**





**Prezes Piotr Soyka - menedżer wśród żeglarskiej braci. Laudację wygłosił europoseł dr Janusz Lewandowski.**



**Tak kapitan Andrzej Drapella cieszył się z „Conrada”.**



**Nagrodę odbiera Marian Kula.**

„Conrady” przyznawane są od jedenastu lat. Trofea - brązowe statuetki, przedstawiające Josepha Conrada Korzeniowskiego - otrzymało w tym roku osiem osób, w większości żeglarze. Jednym z laureatów został także stoczniowy menedżer - prezes Gdańskiej Stoczni Remontowej SA Piotr Soyka, w uznaniu zasług dla rodzimej gospodarki morskiej. Dodajmy, że związki stoczni z żeglarstwem są nader częste - w dokach

GSR goszczą polskie i rosyjskie żaglowce, w tym *Dar Młodzieży*, nad którym Remontowa SA sprawuje patronat.

- Podejmując przed laty pracę w stoczni kierowałem się tym, że będę w niej miał stały kontakt z ludźmi morza – mówił podczas uroczystości prezes Piotr Soyka. – Dlatego cieszę się, iż w ich towarzystwie otrzymałem nagrodę. Gdy byłem jeszcze budowniczym, marynarze ze statków przypluwających do stoczni na remont opowiadali mi o swoich przeżyciach na morzu, a nawet o kłopotach osobistych. W ten sposób stałem się powiernikiem niejednej morskiej tajemnicy.

Inny z laureatów, kpt. ż.w. i zarazem kpt. jachtowy Andrzej Drapella z Gdyni, stwierdził, że to dla niego najważniejsze żeglarskie wyróżnienie, ponieważ przyznawane jest przez ludzi wywodzących się ze środowiska ludzi morza. Andrzej Radomiński, żeglarz, podróżnik i twórca filmów zacytował z kolei książkę, która go inspirowała - „Lorda Jima” Josepha Conrada – patrona nagrody: „Obcowanie z ludźmi jest równie wielką Sztuką jak obcowanie ze statkami. I ludzie, i statki żyją w niestałym żywiole, podlegają subtelny i potężny wpływom. I pragną, aby raczej zrozumieć ich zasługi niż się poznać na błędach.”

- ...i dlatego tematem moich filmów był zawsze człowiek, statek i morze – powiedział.

Na uroczystości zabrakło niestety laureatów zza granicy. Jose Azevedo „Peter” i Jose Henrique Gonsalves Azevedo z Azorów trofeum otrzymają od załogi pierwszego polskiego jachtu, który w najbliższym czasie pożegluje na Atlantyk i odwiedzi wyspy. Nie było także mieszkającego na Wyspach Bahama żeglarza Andrzeja Sochaja (statuetkę odebrał jego syn Marcin). Natomiast kpt. Jerzego Radomskiego, śląskiego żeglarza, który od 30 lat żegluje po morzach i oceanach

jachtem *Czarny Diament*, reprezentował kpt. Bogdan Piskorski.

Jak nakazuje tradycja, każdy z nagrodzonych przedstawił krótką prezentację. Zdobywca jednej z poprzednich statuetek „Conrada” kpt. Jerzy Wąsowicz wspominał wspólną, sześćioletnią podróż na swoim jachcie *Antica*, z tegorocznym, nieobecny niestety, laureatem Andrzejem Sochajem. Andrzej Radomiński pokazał jeden ze swoich filmów. Uroczystość w Centralnym Muzeum Morskim zakończyła prezentacja osiągnięć zarządzanej przez laureata Piotra Soykę stoczni.

**Tekst i zdjęcia:  
Czesław Romanowski**

## Laureaci „Conradów 2007”

- José Azevedo „Peter” i José Henrique Gonsalves Azevedo z Portugalii, twórcy kultowego miejsca tradycji morskich - „Cafe Sport” na Azorach.
- Andrzej Drapella z Gdyni, znakomity kapitan dwojga flot – jachtowej i handlowej, organizator wypraw żeglarskich i działalności STA Poland.
- Marian Kula z Gdyni, utytułowany morski żeglarz regatowy, twórca polskiej idei regat wokółziemskich.
- Andrzej Radomiński z Warszawy, wybitny twórca filmowy, pisarz marynista, żeglarz podróżnik.
- Jerzy Radomski z Bielska-Białej, uczestnik trzydziestoletniej wyprawy jachtem *Czarny Diament* dookoła świata.
- Andrzej Sochaj z Wysp Bahama – uczestnik wyprawy wokółziemskiej żaglowcem *Antica*, znakomity żeglarz podróżnik.
- Piotr Soyka z Gdańska - wybitny menedżer polskiej gospodarki morskiej, przyjaciel żeglarzy.



**Prezes Remontowej S.A. odebrał także dar od społeczności żeglarskiej klubu „Zejman” - nagrodę „Koraby 2007”. Tablica przedstawia przedwojenną mapę Portu Gdynia oraz takż reklamę Stoczni Gdańskiej. Już po wojnie dyrektorem technicznym tej stoczni był Henryk Soyka. Był też jednym z założycieli Gdańskiej Stoczni Remontowej w roku 1952. Jej prezesem od 1989 r. jest jego syn - Piotr.**



# Woda nie wybacz

*Podwodni komandosi  
spod biało-czerwonej*



Chcesz zostać członkiem jednej z najbardziej elitarnych i najtajniejszych jednostek w polskiej armii? Jeśli nawet tak nie jest, przeczytaj ten tekst. Uchylamy w nim rąbka tajemnicy z działalności polskiej specjalnej grupy pływonurków morskich, nazywanej potocznie Formozą.





Jeszcze cztery miesiące temu Formoza wchodziła w skład Marynarki Wojennej. Jednak 1 stycznia tego roku, po utworzeniu Dowództwa Wojsk Specjalnych, została mu podporządkowana (zachowano jednak marynarskie stopnie), razem z innymi elitarnymi jednostkami polskich komandosów, m.in. sławnym Gromem. I właśnie od dowódcy Wojsk Specjalnych gen. dyw. Włodzimierza Potasińskiego uzyskaliśmy pozwolenie na wizytę w Formozie i zebranie materiałów do tego artykułu.

### Znak rozpoznawczy - tajemność

To nie było takie proste. Formoza jest jedną z najbardziej tajnych grup specjalnych w polskim wojsku. W przeciwieństwie choćby do już wspomnianego Gromu, nikt nie poświęcił jej jeszcze książki. W internecie i innych mediach o jej działalności znaleźć można jedynie bardzo skąpe informacje. Na dodatek nie wiadomo, które są autentyczne, a które wyszane z palca.

Tajemność jest znakiem rozpoznawczym Formozy. Odczuliśmy to na własnej skórze w czasie dwukrotnego pobytu w tej jednostce i w czasie rozmów z jej członkami. Żołnierze stale zasłaniaли się tajemnicą, na wiele pytań nie uzyskaliśmy odpowiedzi. Pomimo tego, dowództwo jednostki niezwykle życzliwie odniosło się

do nas otwierając się przed nami, jak nigdy dotąd przed żadnymi mediami.

- Ze względu na naszą specyfikę, nie szukamy kontaktu z dziennikarzami – mówi kmdr por. Jan Pawłowski, dowódca Formozy, związany z nią od ponad dwudziestu lat, jedyny obecny żołnierz tej jednostki, którego nazwisko mogliśmy ujawnić w tekście. - Dla „*Naszego MORZA*” zrobiliśmy wyjątek.

### Nazwa była wcześniej

Formoza to nieoficjalna nazwa jednostki podwodnych komandosów. Krąży wiele legend wyjaśniających jej pochodzenie. Za prawdziwą uznać jednak należy tę, którą zdradził nam organizator i pierwszy dowódca Formozy kmdr dypl. w stanie spoczynku Józef Rembisz. Okazuje się, że nazwa jest starsza od jednostki. Została wymyślona na określenie kompleksu budynków, w których potem jednostka znalazła siedzibę.

Płetwonurkowie specjaliści zajmują ten obiekt do dzisiaj. Składa się na niego zespół budynków tworzących wyspę na Zatoce Gdańskiej, zlokalizowaną na terenie Portu Wojennego w Gdyni. Wyspę wzniesli w czasie drugiej wojny światowej Niemcy. Znajdował się tam tajny ośrodek naukowy prowadzący doświadczenia z nowymi rodzajami torped.

Po wojnie wyspa służyła różnym celom, zakwaterowywano tam m.in. na czas egzaminów kandydatów do szkoły oficerskiej Marynarki Wojennej. Jak wspomina



**Kmdr Józef Rembisz stworzył Formozę.**





**Dwa koniki morskie, spadochron i kotwica – tak wygląda odznaka Formozy. Skrót u góry oznacza Grupa Specjalna Płetwonurków.**

## Nie tylko Formoza

Podwodni komandosi używani są w walce od końca pierwszej wojny światowej. Tego rodzaju jednostki ma obecnie każda szanująca się armia świata. Brytyjska Marynarka Wojenna np. - Special Boat Service (SBS) - jednostkę specjalną wyspecjalizowaną w działaniach na wodzie, takich jak m. in. abordaż, odbijanie statków i platform wiertniczych z rąk terrorystów. Może także prowadzić działania wywiadowcze, minować okręty i niszczyć porty. Komandosi są również przygotowani do działań na lądzie. Jednostka liczy prawdopodobnie ok. 200 członków. Swój oddział płetwonurków bojowych, zaliczany do najlepszych tego rodzaju sił na świecie ma także Niemiecka Marynarka Wojenna. Jednak najsłynniejszą jednostką podwodnych komandosów dysponują Amerykanie. Chodzi o sławne komando foki czyli oddział o nazwie Navy Seals. Jej żołnierze walczyli w każdym większym amerykańskim konflikcie od lat siedemdziesiątych. Dziś są używani do akcji niekonwencjonalnych i specjalnych operacji rozpoznawczych. Ich najsłynniejsze działania miały miejsce podczas wojny w Wietnamie, podczas której rebelianci Wietkongu (komunistycznej partyzantki) nazywali ich „diabłami z zieloną twarzą” - gdy ich zobaczysz to wiedz, że spojrzalesz w oczy śmierci.

kmdr Rembisz, to właśnie wtedy jeden z oficerów określił budynki mianem Formozy, mając na myśli konflikt Chin i Tajwanu. Położenie gdyńskiej wyspy geograficznie skojarzyło mu się z położeniem Formozy (taka jest historyczna nazwa wyspy Tajwan – red.) wobec Chin.

Obiekt połączony jest z brzegiem półkilometrowym betonowym mołem na stalowych palach. Po wejściu na wyspę można się poczuć jak na okręcie wojennym, ze wszystkich stron otacza ją bowiem morze. Trzeba jednak przyznać, że dzięki takiemu usytuowaniu, jest to idealne miejsce na siedzibę jednostki specjalnej. Dostać się tutaj niezauważonym, byłoby zadaniem niemal niemożliwym do wykonania.

Rozmyślnie używamy wyrażenia „niemal”, bo w takim miejscu trzeba zachować ostrożność w wyrażaniu sądów co do ludzkich możliwości. Formoza została przecież powołana do tego, aby wykonywać zadania, których nikt inny wykonać nie jest w stanie. Członkowie grupy są mistrzami skrytego działania w morskich głębinach. Mogą, przez nikogo niezauważeni, podплыć do okrętu i zająć go niepostrzeżenie albo wysadzić w powietrze. Potrafią zaminować wrogi port, odbić zakładników z rąk terrorystów, albo przeprowadzić rozpoznanie na tyłach przeciwnika.

Podwodnym komandosom wykonanie zadania ułatwia supernowoczesny sprzęt, w który są wyposażeni, niczym

nie odbiegający od najlepszych standardów w tej dziedzinie. Sama jednostka ma zresztą opinię jednej z najlepszych tego rodzaju na świecie. O zagranicznych kontaktach Formozy świadczą dyplomy i podziękowania, często w języku angielskim, wiszące na ścianach w głównym budynku jednostki.

## Piankę uszyła żona

Kmdr Rembisz nie ukrywa, że początki Formozy były trudne. Kiedy w 1973 roku, ten pochodzący z rzeszowszczyzny oficer Marynarki Wojennej, pasjonat nurkowania, otrzymał zadanie stworzenia bojowej grupy płetwonurków do zadań specjalnych, startował od zera.

- To była prawdziwa orka na ugorze – wspomina 78-letni dzisiaj Józef Rembisz. - Jako Marynarka Wojenna nie mieliśmy praktycznie żadnych doświadczeń w tej dziedzinie. O działaniach takich grup jak nasza w państwach zachodnich, dowiadywaliśmy się z powszechnie dostępnych publikacji NATO. Bazowaliśmy też na własnych doświadczeniach wyniesionych z klubu „Kotwica”, do którego należeliśmy. Trudno w to dzisiaj uwierzyć, ale pierwszy skafander piankowy dla jednostki wykonała moja żona.

Co ciekawe, do dzielenia się doświadczeniami nie byli skorzy także Rosjanie, teoretycznie największy ówczesny sojusznik Polski. Rembisz działał więc po omacku i na wycucie. Po roku prac koncep-



cja Formozy jednak powstała i 13 listopada 1975 roku szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego powołał do życia, w ramach 3 Flotylli Okrętów Wojennych w Gdyni, Wydział Działań Specjalnych (dla ukrycia rzeczywistego celu działalności, nazywany po prostu Wydziałem Płetwonurków JW 2808).

Na pamiątkę tamtego wydarzenia, 13 listopada obchodzony jest co roku, jako święto jednostki.

Rembiszowi udało się przekonać dowództwo floty do wprowadzenia dwóch, rewolucyjnych jak na ówczesne polskie warunki zmian, kładąc w ten sposób podwaliny pod budowę nowoczesnej jednostki specjalnej, zdolnej do prowadzenia skutecznych operacji na morzu. Po

pierwsze Formoza została już na starcie określona jako grupa płetwonurków, a nie nurków. Jej członkowie nosili więc pianki, akwalungi i płetwy, a nie ciężkie kombinzony z metalowymi hełmami połączone z powierzchnią przewodami doprowadzającymi powietrze. Określono także, że w Formozie podstawowym zespołem będzie para dwóch płetwonurków wzajemnie się asekurujących. Dotychczas płetwonurek nie mógł wejść do wody, jeśli nie był przywiązany do linki asekuracyjnej. Trzy pary żołnierzy tworzyły grupę, pięć grup sekcję. Ta zasada obowiązuje do dzisiaj.

Po drugie, Formoza składała się w połowie z żołnierzy zawodowych, a w połowie z żołnierzy służby zasadniczej – co

było wtedy nowością. Do tej sytuacji dostosowano cykl szkolenia, trzyletni, bo tyle trwała wówczas służba w MW. Współcześnie Formoza jest całkowicie zawodowa, ale trzyletni cykl szkoleniowy został w niej zachowany.

Kmdr Rembisz był dowódcą Formozy do 1982 roku, kiedy to, na własną prośbę, odszedł z wojska na emeryturę, oficjalnie z powodów zdrowotnych. Nieoficjalnie tłumaczy dziś, że zrobił to także z pobudek politycznych, zniechęcony lekceważącym traktowaniem polskiego wojska przez „bratnią” Armię Radziecką. Za jego czasów jednostka stała się realną siłą bojową, aczkolwiek nigdy w tym okresie, w rzeczywistych działaniach bojowych nie została wykorzystana.

**Kmdr por. Jan Pawłowski, dowódca Formozy. Jedynie jego twarz możemy pokazać.**

Fot. Lukasz Glowala





**Siedziba Formozy  
ze wszystkich stron  
otoczona jest morzem.**

## Obrońcy wolności

- Braliśmy udział w różnych nietypowych, jak na jednostkę specjalną, akcjach, takich jak np. wylawianie topielców – opowiada. - Denerwowało mnie to zawsze bardzo, bo odrywało żołnierzy od głównych ćwiczeń, ale rozkaz jest rozkazem.

Jakość Formozy potwierdzili nieoczekiwanie w 1981 roku Rosjanie. W listopadzie tego roku na Zatokę Gdańską wszedł radziecki krążownik. Rosjanie zaniepokojeni rewolucyjnymi poczynaniami „Solidarności”, nie wiedząc jak w tej sytuacji zachowa się dotychczasowy sojusznik, poważnie obawiali się, że jednostka może zostać zaatakowana przez płetwonurków. Okręt był zatem pilnie strzeżony, także pod wodą.

W czasie swojej ponad 30-letniej działalności, Formoza wielokrotnie przeobrażała się organizacyjnie, zmieniała też nazwy, funkcjonując np. jako Grupa Specjalna Płetwonurków. Obecnie nosi nazwę Morskiej Jednostki Działań Specjalnych. Eksperymentowano także z jej wyposażeniem. Pod koniec lat siedemdziesiątych, próbowano wprowadzić miniaturowe pojazdy podwodne polskiej konstrukcji o nazwie „Błotniak” (pisaliśmy o nich w lutym numerze *“Naszego MORZA”* - urządzenie zrekonstruował pasjonat wodnych militariów z Gdyni i od czasu do czasu pływa nim po Zatoce Gdańskiej, kaszubskich oraz mazurskich

jeziorach – red.). Projekt jednak nie wypalił.

Dzisiaj Formoza jest już samodzielną jednostką. Nie wiadomo dokładnie ilu liczy członków. Najprawdopodobniej nie więcej niż kilkudziesięciu. Są podzieleni na tych, którzy służą w grupach bojowych oraz na „całą resztę”, czyli tzw. zaplecze. W Formozie służy się około 15 lat. Służba jest trudna i niebezpieczna, żołnierze mogą zostać w każdej chwili wysłani do akcji w czasie jednej z licznych misji wojskowych, w jakich obecnie bierze udział polskie wojsko, np. do Afganistanu czy Iraku.

O dotychczasowych operacjach z udziałem podwodnych komandosów z Gdyni wiadomo jednak niewiele. Oni sami nie chcą o tym rozmawiać. Prawdopodobnie, w latach 2001-2002, działali na Bliskim Wschodzie kontrolując przestrzeganie embarga nałożonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych na Irak.

Na pewno jednak, rok później, komandosi Formozy zabezpieczali okręt wsparcia logistycznego *Kontradmiral Xawery Czernicki*, który na Oceanie Indyjskim i w Zatoce Perskiej, wspólnie z jednostkami kilku innych państw koalicji antyterrorystycznej operował w składzie V Floty Stanów Zjednoczonych. Wykonywał zadania wsparcia, zabezpieczenia i ochrony jednostek uderzeniowych V Floty US Navy oraz okrętów innych bander uczestniczących w operacjach, które w efekcie doprowadziły do obalenia reżimu Saddama Hussajna.

Bez względu na to, w których operacjach bojowych brali udział żołnierze Formozy, każda tego rodzaju akcja może się zawsze zakończyć śmiercią któregoś z nich. Komandosi z Gdyni są jednak oswojeni z takim ryzykiem. Zmusza ich do tego codzienny trening w środowisku wodnym, które nie wybacza błędów.

Członkowie Formozy nie mogą służyć w niej dla pieniędzy. Jak bowiem powszechnie wiadomo, pobory w polskiej armii nie należą do najwyższych, choć w Formozie, z racji tego, że jest to jednostka specjalna i tak są na nieco wyższym poziomie niż gdzie indziej.

Braki finansowe rekompensuje jednak niezwykle prestiż służby, możliwość udziału w specjalistycznych szkoleniach, często zagranicznych, a także perspektywy, które otwierają się przed jej byłymi już członkami po przejściu na emery-



**Komandosi z oddziału specjalnego.**



ture, co może nastąpić już w wieku około 40 lat.

- Ci co odeszli ze służby nie narzekają na brak ofert pracy. To najwyższej klasy specjaliści. I nie chodzi tu tylko o rynek usług ochroniarskich – przekonuje dowódca Formozy. - Na przykład od kilku lat bardzo modna jest turystyka nurkowa. Ich doświadczenie wystarczy, żeby założyć firmę organizującą wycieczki nad Morze Czerwone. A z tego można całkiem nieźle żyć.

## Poszukiwani

Formoza nieustannie poszukuje ochotników do służby w swoich szeregach. Jest to związane z mniejszym ostatnio zainteresowaniem pracą w wojsku, jak również trudnością w znalezieniu odpowiednich kandydatów. Ogłoszenie o selekcji do jednostki znaleźć można na stronie internetowej Marynarki Wojennej ([www.mw.mil.pl](http://www.mw.mil.pl)) – tam też podany jest kontakt do jednostki.

Kandydaci do służby w Formozie nie muszą mieć skończonych studiów (potrzebna jest jednak matura) czy dużych doświadczeń nurkowych (choć dobrze jeśli takowe mają). Muszą jednak posiadać uregulowany stosunek do służby wojskowej, wielką sprawność fizyczną i odporność psychiczną, a także „końskie” zdrowie.

Droga do Formozy jest dosyć skomplikowana ale, jak nas zapewniono w jed-



Fot. Wojtek Jakubowski/KFP

**Pokoje manewry na Bałtyku pod kryptonimem BALTOPS. Na zdjęciu motorówka jednostki specjalnej Formoza.**

nostce, rozpoznanie przydatności do służby nie trwa zwykle dłużej niż kilka miesięcy. Aby dostać się w szeregi podwodnych komandosów trzeba zacząć od przesłania do jednostki listu motywacyjnego i życiorysu. Przed przystąpieniem do selekcji, kandydaci przechodzą testy psychologiczne. Warunkiem koniecznym do dalszego w niej uczestnictwa jest ich pozytywne zaliczenie.

Kolejne etapy to seria testów sprawnościowych określających przydatność do działania w jednostce specjalnej. Zalicza

się do nich m.in. biegi na różnych dystansach czy marsze na orientację. Wykonywane są w różnych rejonach Polski. Przyszli członkowie Formozy ćwiczą nie tylko nad morzem, ale także w górach.

- Nie chciałbym nikogo zniechęcać, ale prawda jest taka, że osiemdziesiąt procent kandydatów odpada – mówi kmr por. Pawłowski. - Dlatego przede wszystkim szukamy ludzi, dla których służba w takiej jednostce jak nasza jest spełnieniem marzeń i będzie po prostu pasją.

**Tomasz Falba**

**Żołnierze elitarniej jednostki muszą pozostać anonimowi.**



Fot. Łukasz Glowala



Co, gdzie i kiedy w morskim świecie? (3)

# Parada po hambursku

Tym razem, na początek, chcielibyśmy zwrócić uwagę na nowe wydarzenie na mapie znaczących morskich imprez. W tym roku po raz pierwszy odbędą się „Hamburg Cruise Days” („Hamburskie Dni Żeglugi Wycieczkowej”). Metropolia nad Łabą stanie się areną dla parady sześciu „statków ze snów”, które odwiedzą Hamburg w dniach od 30 lipca do 3 sierpnia br. Hamburg Cruise Days 2008 zostaną zainaugurowane wejściem do portu jednego z największych w świecie wycieczkowców - *Queen Mary 2*. W ciągu kolejnych dni wykupić będzie można krótkie rejsy oferowane pod hasłem „Romantyczność morskich rejsów”, pozwalające zainteresowanym poznać przedsmak tego, co czeka ich na pokładach luksusowych statków pasażerskich podczas normalnych, rozkładowych wycieczek. Wśród innych atrakcji (w tym konsumenckich targów turystyki morskiej, nocnej iluminacji wycieczkowców i pokazów laserowych oraz sztucznych ognii) warto szczególnie zwrócić uwagę na „Wielką Paradę Statków” (2 sierpnia), w której mają uczestniczyć wycieczkowce *AIDAaura*, *Astor* i *Deutschland* oraz klasyczny drobnicowiec (znany jako pływające muzeum, zacumowane przy głównym bulwarze nad rzeką, jednak czasami „uruchamiany”) *Cap San Diego* i żaglowiec rosyjski *Sedov* oraz inne, mniejsze jednostki. Natomiast w ostatnim dniu Hamburg Cruise Days 2008 (3 sierpnia) odbędzie się jeszcze jedna - pożegnalna - parada tych statków. Główne rejony, wokół których będzie się skupiała większość wydarzeń w ramach „hamburskich dni wycieczkowców” to Hamburg Cruise Terminal oraz Övelgönne Museum Harbour (port statków muzealnych).

Warto zwrócić uwagę, że przygotowana z takim rozmachem i wymagająca koordynacji pomiędzy wieloma instytucjami i podmiotami gospodarczymi impreza odbywa się w porcie, który zanotował w minionym roku zaledwie 74 zawinięcia statków wycieczkowych (o 6 więcej niż w roku 2006), co jest liczbą porównywalną do liczby zeszłorocznych zawinięć wycieczkowców do portu Gdynia i znacznie mniejszą w porównaniu do łącznej liczby zawinięć w Gdańsku i Gdyni. Jednak z drugiej strony trzeba pamiętać, że Niemcy to jeden z największych (obok Wielkiej Brytanii) rynków europejskich, z którego rekrutują się klienci operatorów wycieczkowców, a Hamburg to nie tylko miejsce zawinięć na trasie wycieczkowców (*destination*), ale w przypadku części rejsów - także port bazowy (*gateway, turnaround port*). Przypomnijmy jeszcze o 819. urodzinach portu (ten wspaniały festiwal morza i statków odbędzie się w tym roku w dniach 9-12 maja 2008), o których pisaliśmy w poprzednim wydaniu „Naszego MORZA”, a na które zapowiedziano zawinięcia 8 wycieczkowców (część z nich również będzie „paradowało” przed publicznością zgromadzoną na bulwarach Hamburga i wzdłuż brzegów Łaby). Szczegółową listę wycieczkowców spodziewanych w Hamburgu w roku 2008 znaleźć można na [www.hamburgcruisecenter.de](http://www.hamburgcruisecenter.de). Warto też zajrzeć pod adres: [www.hamburgcruisedays.com](http://www.hamburgcruisedays.com)

## CZERWIEC

### Wismarer Hafentage

13-15 - Wismar

(głównie Alten Hafen), Niemcy

17. już edycja dni portu Wismar - bogaty program kulturalno-rozrywkowy i shiplover-ski (np. statki udostępnione do zwiedzania).  
info: [www.wismarer-hafentage.de](http://www.wismarer-hafentage.de)

### V European Championship in NS section (NAVIGA)

26.06-02.07 - Pabianice, Polska

Zawody (V Mistrzostwa Europy) redukcyjnych modeli pływających klasy NS.

info: [www.naviga.org/NS\\_EM\\_08\\_Pabianice\\_E.htm](http://www.naviga.org/NS_EM_08_Pabianice_E.htm) oraz [www.naviga.org](http://www.naviga.org)

### A Magical History Tour

do 27.09.2009 - Maritime Museum; Liverpool, Wielka Brytania

Duża wystawa dokumentująca 800-letnią historię Liverpool'u i jego bogate tradycje jako miasta portowego.

info: [www.merseysidemaritimuseum.org.uk](http://www.merseysidemaritimuseum.org.uk)

## LIPIEC

### Gdynia Sailing Days - World Cup Series Event

01-03 - Gdynia, Polska

Cykl regat i żeglarskich imprez towarzyszących.

info: [www.gdyniasailingdays.com](http://www.gdyniasailingdays.com) oraz [www.gdynia.pl](http://www.gdynia.pl)

### 34. Wochenende an der Jade

3-6 - Wilhelmshaven, Niemcy

Tydzień nad zatoką Jade. Festiwal portu i statków. W tym roku będą udostępnione do zwiedzania (lub będzie można na nich odbyć krótkie wycieczki) następujące statki: muzealny stawiacz boi *Kapitän Meyer*, latarniowiec *Weser*, największy, tradycyjny żaglowiec świata *Sedov* i zabytkowy statek pilotowy *Seelotse*.





info: [www.wochenendeanderjade.de](http://www.wochenendeanderjade.de)

### Hartlepool Maritime Festival

**04-06** - Hartlepool, Wielka Brytania  
Nie bardzo „shiploverski”, raczej kulturalny i rozrywkowy festiwal z morskim tematem przewodnim (m.in. koncerty, teatry uliczne, etc.).

info: [www.hartlepoolmaritimefestival.co.uk](http://www.hartlepoolmaritimefestival.co.uk)

### Baltic Sail Gdańsk 2008

**10-13** - Gdańsk, marina przy ul. Szafarnia, Polska  
Międzynarodowy zlot (małych) żaglowców.

info: [www.sailgdansk.pl](http://www.sailgdansk.pl)

### Nationale Vlootdagen (Marinedagen 2008)

**11-13** - Den Helder (Nieuwe Haven), Holandia  
Narodowe Dni Floty (Marynarki Wojennej Holandii) w bazie NATO, pokazy - m.in. z udziałem śmigłowców Lynx - a także jednostek pływających Straży Wybrzeża (Kustwacht) i ochotniczej organizacji ratownictwa morskiego (KNRM), zwiedzanie okrętów holenderskich i z innych krajów.

info: [www.nationalevlootdagen.nl](http://www.nationalevlootdagen.nl)

O innych wydarzeniach związanych z Holenderską Marynarką Wojenną można się dowiedzieć z witryny:

[www.marine.nl/nieuws/evenementen](http://www.marine.nl/nieuws/evenementen)

Wiele różnych imprez odbywających się w ciągu całego roku w Holandii (m.in. liczne „Dni Śledzia”, festiwale szant, zloty oldtimerów) znajdziemy w kalendarzu umieszczonym na stronie:

<http://www.fonv.nl/evenementen.html>

### Brest 2008

**11-17** - Brest, Francja

Znany i uznany zlot żaglowców małych i wielkich. Zapowiedziano udział również małych oldtimerów, jachtów klasycznych, staków i łodzi rybackich, etc. Z Polski na Brest 2008 wybierają się m.in.: *Dar Młodzieży*, *Fryderyk Chopin* i *Iskra*.

info: [www.brest2008.fr](http://www.brest2008.fr)

### Husumer Hafentagen

**16-20** - Husum, Niemcy

Największy festiwal morski na zachodnim wybrzeżu landu Schleswig-Holstein.

info: [www.husum-tourismus.de](http://www.husum-tourismus.de)  
oraz [www.sh-tourismus.de](http://www.sh-tourismus.de)

### Visserijdagen Bruinisse 2008

**17-19** - Bruinisse, Holandia

Tego nie znaleźliśmy... W Holandii wybierają „miss-rybkę”... podczas typowej dla tego kraju imprezy. Oczywiście jarmark, możliwość zwiedzania statków rybackich lub odbycia na nich krótkich przejażdżek, bogaty program rozrywkowo-kulturalny i degustacje ryb...

info: (także zdjęcia uroczej „miss-rybki” z 2007 r.):

[www.visserijdagen-bruinisse.nl](http://www.visserijdagen-bruinisse.nl)

### 34. Bremerhavener Festwoche

**17-20** - Bremerhaven

(Alter Hafen / Neuer Hafen), Niemcy  
Jeden z większych festiwali portowych w Europie – „34. tydzień bremeński” koncentrować się będzie wokół statków i wszystkiego, co morskie. Cykl imprez dla całej rodziny obfitować będzie m.in. w takie atrakcje, jak „dni otwarte” na statkach, głównie zabytkowych, specjalistyczne spotkania dla shiploverów, zlot statków historycznych i współczesnych, pokazy ratownictwa morskiego, przejażdżki na statkach, etc. Można się też spodziewać dni otwartych stoczni i innych firm i instytucji morskich.

info: [www.bremerhaven-touristik.de/festwoche](http://www.bremerhaven-touristik.de/festwoche)

### Torbay Lifeboat Week



**20-27** - Tor Bay (Brixham), Wielka Brytania

Tydzień stacji ratowniczej RNLI Torbay. Ćwiczenia ratownictwa morskiego przed publicznością, dzień otwarty stacji ratowniczej (27.07) i inne atrakcje.

info: [www.torbaylifeboat.org.uk/lifeboatwk2008.htm](http://www.torbaylifeboat.org.uk/lifeboatwk2008.htm)

### XXIII Regaty Heweliusza

**23-28** - na trasie Gdańsk - Kłajpeda - Gdańsk  
Żaglowe regaty morskie na Bałtyku.

info: [www.portowiec.com/regaty/heweliusz/heweliusz.html](http://www.portowiec.com/regaty/heweliusz/heweliusz.html)

### Lowestoft Sea Front Air Festival

**24-25** - Lowestoft, Wielka Brytania

Ta impreza nie tylko w nazwie łączy dwa żywioły - wodę i powietrze. Centralnym jej punktem są pokazy lotnicze oglądane przez wielotysięczną publiczność z pięknych plaż Lowestoft. Festiwal, podobnie jak wiele innych imprez w naszym zestawieniu, przygotowywany jest przez organizację non-profit, wspomaganą przez lokalnych wolontariuszy, sponsorujące i charytatywne instytucje oraz





przez lokalny biznes i władze miasta. Każdy widz czy uczestnik festiwalu proszony jest o dobrowolną opłatę 1 funta brytyjskiego. W zamian ma ok. 4 godziny pokazów wszelkich typów samolotów w powietrzu, łącznie ze słynnym zespołem akrobatycznym Arrows oraz współczesnymi i zabytkowymi samolotami wojskowymi i cywilnymi, pokazy sprzętu wojskowego, festyn i jarmark.

Podczas tegorocznego Lowestoft Sea Front Air Festival odbędą się także widowiskowe zawody szybkich łodzi motorowych z serii Honda Powerboat Grand Prix z uczestnictwem ok. 40 łodzi (w oba dni festiwalu, po pokazach lotniczych).

info: [www.lowestoftairfestival.co.uk](http://www.lowestoftairfestival.co.uk)

### Kotka Maritime Festival

(Kotkan Meripäivät 2008)

24-27 - Kotka, Finlandia

Największy fiński festiwal morski - festyn i jarmark portowy (nautykarski i z gadżetami morskimi), zlot jednostek pływających (w tym np. zabytkowych lodolamaczy) z możliwością ich zwiedzania. Edukacyjno-morskie konkursy dla dzieci.

info: [www.meripaivat.com/](http://www.meripaivat.com/)

[index.asp?link=2913.5&language=2](http://www.meripaivat.com/index.asp?link=2913.5&language=2)

### Spotkania (nie tylko) z Royal Navy



25-27 - Portsmouth, Wielka Brytania

Wielka impreza promująca znaczenie marynarki wojennej dla obronności kraju, służąca przyciągnięciu rekrutów i pokazaniu społeczeństwu na co (np. na jaki sprzęt i jaki poziom wyszkolenia marynarzy) wydawane są pieniądze podatników.

Podczas święta Royal Navy w Portsmouth udostępnione będą do zwiedzania nie tylko liczne okręty wojenne (m.in. trałowce min, fregaty typu 23, lotniskowiec, szybkie łodzie szturmowe, okręty pomocnicze RFA, niszczyciele typu 42, okręty pod-

wodne), ale również np.: arktyczne statki naukowo-badawcze oraz śmigłowce i samoloty. Będą także pokazy lotnictwa morskiego i ratownictwa, pokazy broni i wyszkolenia marynarzy, poza tym, także imprezy typowo festynowe i rekreacyjne. Szkoda, że Polska Marynarka Wojenna podobnego rodzaju imprez organizuje bardzo mało, a w niektórych latach - w ogóle.

info: [www.meetyournavy.co.uk](http://www.meetyournavy.co.uk)

### Hamburg Cruise Days 2008

30.07-03.08 - Hamburg, Niemcy

Pierwsza edycja bardzo atrakcyjnej dla shiploverów imprezy promującej rejsy wycieczkowe wśród mieszkańców i gości Hamburga oraz promujące Hamburg jako „destylację” w rejsach wycieczkowych. W ramach wydarzenia - m.in. „Wielka Parada Statków”.

info: [www.hamburgcruisedays.com](http://www.hamburgcruisedays.com)

## SIERPIEŃ

### EDF Energy Bristol Harbour Festival

01-03 - Bristol, Wielka Brytania (rejon statku muzeum s.s. Great Britain Brunel'a, Harbourside oraz Queen Square, Old City)

Festiwal portowy w Bristolu, celebrujący jego morskie tradycje, to przede wszystkim impreza kulturalna z koncertami na wielu scenach, występami teatrów muzycznych, festynami i jarmarkiem, jednak z licznymi akcentami morskimi. Poprzednie edycje zawierające m.in. takie atrakcje, jak możliwość zwiedzania żaglowców i innych statków, ściągaly do Bristolu po ok. 250 jednostek pływających (w tym *tall ships*) i 200 tys. widzów i uczestników (w piątek od 18.30 do 22.00, w sobotę od 10.00 do 22.30, a w niedzielę - do 17.00)

info: [www.bristol-city.gov.uk/harbourfestival](http://www.bristol-city.gov.uk/harbourfestival)

### Festival Maritim

08-10 - Bremen-Vegesack, Niemcy

Szanty oraz „morski rock i folk” to nie jedyne atrakcje tego, głównie kulturalnego, festiwalu. Także shiploverzy znajdą tu coś dla siebie. Impreza odbywa się na przedmieściach Bremen, gdzie istniał kiedyś port, a przede wszystkim znana (nie istniejąca już) zasłużona stocznia Bremer Vulkan.

info: [www.festival-maritim.de](http://www.festival-maritim.de)

### Visserijfeesten Breskens

09-10 - Breskens, Holandia

Zlot aktywnych statków rybackich i rybaków, jarmark staroci i nie tylko, występy i konkursy artystyczne, festyny i konkursy dla całej rodziny.

info: [www.visserijfeesten.nl](http://www.visserijfeesten.nl)

### Torbay Lifeboat - open evening

17 - Paignton Harbour, Wielka Brytania

Możliwość zwiedzania łodzi ratowniczej RNLI (od 18.30 do 20.00).



info: [www.torbaylifeboat.org.uk/calendar\\_2008.htm](http://www.torbaylifeboat.org.uk/calendar_2008.htm)

### Filmy „pod bałtyckim śledziem”

21-24 - Rauma, Finlandia

Festiwal filmów krótkometrażowych „Baltic Herring Short Film Competition” dla twórców z państw bałtyckich odbywający się w ramach 15th Blue Sea Film Festival. „Śledziowe oskary” przyznawane będą filmom do 30 minut, o tematyce morskiej, lub przynajmniej mających coś wspólnego z wodą.

info: [www.blueseafilmfestival.com](http://www.blueseafilmfestival.com)

### Drezdeńska parada floty



16 - Drezno (start z nabrzeża Dresden Terrassenufer), Niemcy

Parada flotylli dziewięciu historycznych pasażerskich parowych bocznokołowców i dwóch pływających „salonek” na trasie z Drezna w kierunku Pillnitz i z powrotem.

info: [www.saechsische-dampfschiffahrt.de](http://www.saechsische-dampfschiffahrt.de)

### Final Tall Ships' Races 2008

20-23 - Den Helder, Holandia

Finałowy port regat Tall Ships' Races 2008 gościć będzie 90 żaglowców - od niewielkich jachtów po największe *tall ships*.

info: [www.saildenhelder2008.nl](http://www.saildenhelder2008.nl)

Cały program tegorocznych Tall Ships' Races (zaczynających się 18 lipca, przebiegających na trasie Liverpool - Måløy (Norwegia) - Bergen (Norwegia) - Den Helder) znaleźć można na stronie:

[www.sailtraininginternational.org/page.asp?partid=841](http://www.sailtraininginternational.org/page.asp?partid=841)

### Cowes - Torquay - Cowes Powerboat Race

24 - Tor Bay (Torquay), Wielka Brytania

40 do 50 szybkich łodzi o silnikach wielkiej mocy (morska „formuła 1” - P1) w wyścigu na trasie Cowes - Torquay - Cowes.

info - witryna cyklu zawodów w ramach mistrzostw świata P1: [www.powerboatp1.com](http://www.powerboatp1.com)

### Visserijdagen 2008

27-30 - Harlingen, Holandia

Dni rybołówstwa, zlot statków rybackich, z możli-

wością ich zwiedzania lub przejażdżek na nich i kiermaszami rybnymi, pokazy ratownictwa morskiego, jarmark, festyn i inne atrakcje (m.in. możliwe wizyty pojedynczych *tall ships*).

info: [www.visserijdagenharlingen.nl](http://www.visserijdagenharlingen.nl)

### III Złot Oldtimerów

29-31 - Gdańsk, Gdańska Marina, Polska

info: [www.marinagdansk.pl](http://www.marinagdansk.pl)

### Havenfestival IJmuiden

30-31 - IJmuiden, Holandia

Bogaty w zróżnicowane imprezy festiwal morski i portowy, m.in. ze zlotem i pokazami jednostek pływających (zarówno współczesnych, jak i zabytkowych), pokazy ratownictwa morskiego, etc.

info: [www.havenfestivalijmuiden.nl](http://www.havenfestivalijmuiden.nl)

### Dni otwarte morskich drogowskazów

**sierpień** (najprawdopodobniej trzecia niedziela tego miesiąca) - dostępne dla turystów latarnie morskie zarządzane przez Urząd Morski w Gdyni, Polska

W każdą trzecią niedzielę sierpnia obchodzony jest Światowy Dzień Latarni Morskich. W tym dniu wszystkie latarnie, którymi zarządza UM w Gdyni są udostępniane do darmowego zwiedzania. W odpowiednim czasie informacje zapowiadające ten dzień pojawią się prawdopodobnie na witrynie Urzędu Morskiego w Gdyni:

[www.umgdy.gov.pl](http://www.umgdy.gov.pl)

Podobny sposób uczczenia Światowego Dnia Latarni Morskich może mieć miejsce na Pomorzu Zachodnim. W poszukiwaniu imprez z tej okazji lub np. związanych z Dniami Morza, warto zajrzeć na witrynę szczecińskiego Urzędu Morskiego:

[www.ums.gov.pl](http://www.ums.gov.pl)

Radzimy też sprawdzać zapowiedzi imprez na witrynie:

[www.latarnie.com.pl](http://www.latarnie.com.pl)

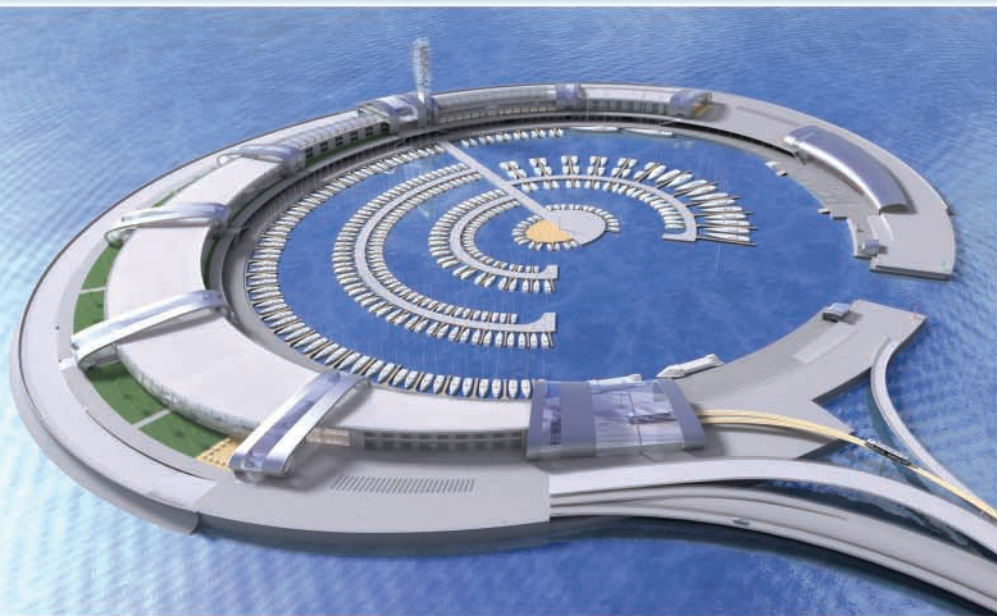
Zapraszamy do uczestnictwa w morskich imprezach i do kopiowania oraz przenoszenia ich na nasz, polski grunt. Zachęcamy też do informowania o morskich imprezach (niezależnie od tego, czy nadsyłający zawiadomienie jest współorganizatorem wydarzenia, czy też chce przekazać informację zasłyszaną lub o imprezie, w której poprzedniej edycji sam uczestniczył jako gość lub widz...).

Zgłoszenia prosimy kierować na adres: [piotr.starenczak@naszemorze.com.pl](mailto:piotr.starenczak@naszemorze.com.pl) lub sekretariat@naszemorze.com.pl



Sopot lepszy od Dubaju

# Zbudują wyspę



Wszystko wskazuje na to, że już za kilka lat wizytówką Trójmiasta nie będzie Skwer Kościuszki w Gdyni, molo w Sopocie, czy ul. Długa w Gdańsku. Najbardziej charakterystycznym obiektem Wybrzeża ma szansę stać się sztuczna wyspa na Zatoce Gdańskiej.

Wyspa, a ściślej port jachtowy-marina w Sopocie (taka jest oficjalna nazwa obiektu) ma być zbudowana na granicy Gdańska i Sopotu. Z lądem łączyć ją będzie półkilometrowej długości ciąg komunikacyjny składający się z trzech elementów: promenady spacerowej (z wy-

dzieloną ścieżką rowerową), jezdni dla samochodów i toru kolejki poruszającej się na poduszce powietrznej. Samochody jeździć będą dołem (3,5 metra nad powierzchnią morza), nad nimi spacerować będą ludzie (na wysokości 8,5 metra) a jeszcze wyżej (11 metrów nad lustrem wody) jeździć będzie kolejka. Pasażerowie kolejki wysiądą na dworcu, a dla zmotoryzowanych przygotowano na wyspie podziemny parking na 720 miejsc. Zaplanowano też 20 stanowisk dla autokarów i dwa lądowiska dla helikopterów.

## Centrum na wodzie

Sopocki port jachtowy będzie dużym obiektem. Zajmie 20 hektarów. Kształtem przypominać będzie elipsę o wymiarach 550 na 450 metrów. Wiel-

kość wyspy może zobrazować fakt, że wiodący dookoła niej bulwar spacerowy liczyć ma 2 kilometry długości. Wewnątrz elipsy znajdzie się miejsce dla 350 jachtów i kilku jednostek białej floty. Dzięki temu będzie to największa w Polsce marina. I dodajmy - najbardziej nowoczesna i komfortowa. Żeglarze znajdą w niej wszystko, czego potrzebują, od hotelu po stanowiska do zimowania jachtów dla 63 jednostek. Elipsoidalny kształt wyspy spowodować będzie, że nawet w czasie silnego sztormu wewnątrz mariny będzie spokojnie jak w zacisznej lagunie.

Wyspa służyć ma jednak nie tylko żeglarzom, ale także mieszkańcom Trójmiasta i turystom. Mają się na niej znaleźć hotele, restauracje, a nawet kina. Ma być też centrum konferencyjne i wieża widokowa wznosząca się na wysokość 11 pięter. Oblicza się, że w marinie przebywać i pracować będzie mogło naraz ponad 6 tysięcy ludzi. W pełni bezpiecznie, posadowiona będzie ona bowiem na specjalnych skrzyniach żelbetowych (a nie na palach, jak np. molo w Sopocie).

## Morska fantazja

Autorem projektu jest 34-letni sopocki architekt Tomasz Bosiacki z istniejącego od blisko dwudziestu lat Biura Architektonicznego E. Z. Bosiaccy s.c., znanego z projektów realizowanych nie tylko w Polsce, ale i w Luksemburgu, czy Nigerii. Dziewięć lat temu jego projekt został wyłoniony w konkursie, rozpisany przez Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, zorganizowanym na zlecenie władz Sopotu. Choć od tamtego momentu minęło sporo czasu, projekt się nie zestarzał. Przeciwnie. W 2000 roku przeprowadzono (sfinansowane z Funduszu Phare) badania dna morza w okolicach planowanej inwestycji. Dzięki temu wiadomo, że jej budowa jest możliwa i nie zagraża w żaden sposób środowisku naturalnemu.

- Każdy kto patrzy na mój projekt pyta, czy nie wzorowałem się na słynnej



Film o wyspie w Sopocie obejrzeć można na [www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl) - zakładka AUDIO/VIDEO.

Kliknij na Numer 04/2008. Autorem filmu jest Tomasz Bosiacki/Biuro Architektoniczne E.Z. Bosiaccy s.c.



**Wyspa na Zatoce Gdańskiej**  
- wizja, która ma szansę na realizację.

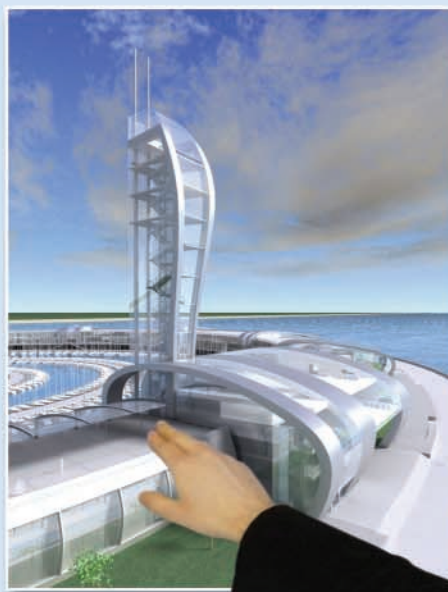
wyspie w kształcie palmy, która powstaje w Dubaju – śmieje się Bosiacki. - Cierpliwie przekonuję, że nie mam z tym nic wspólnego. Mój projekt powstał dwa lata wcześniej.

Kiedy Tomasz Bosiacki projektował wyspę, wydawała się ona futurystyczną

## Sztuczne wyspy

Budowa sztucznych wysp nie jest na świecie nowością, można je napotkać na Karaibach i w Australii. Liderem w ich tworzeniu jest jednak arabski emirat Dubaj położony w Zatoce Perskiej. Istnieje tam kilkaset (sic!) takich obiektów. Najbardziej słynnym jest na pewno „Palm Islands”, kompleks wysp przypominający z powietrza palmę. Mają się na niej znaleźć luksusowe apartamentowce i hotele dla bogatych. Ostatnio także rosyjscy deweloperzy przedstawili plany budowy sztucznej wyspy na Morzu Czarnym. Jej kształt ma być odwzorowaniem topograficznego kształtu Federacji Rosyjskiej. Pewien holenderski biznesmen chce wybudować sztuczna wyspę o powierzchni 100 hektarów u wybrzeży Portugalii. O sztucznej wyspie myśli także rząd Słowenii, który zamierza w ten sposób zwiększyć długość swoich plaż. Obiekt ma mieć kształt delfina. Na jego brzegach powstaną kąpieliska, a w środku - ogród botaniczny i rekreacyjny ośrodek termalny. Całość zostanie połączona z lądem mostem. Najbardziej chyba znanym polskim sztucznym obiektem wychodzącym daleko do morza jest Molo Południowe w Gdyni, przy którym cumują m.in. okręt i statek-muzeum *Błyskawica* i *Dar Pomorza*. Mało który z tysięcy turystów odwiedzających co roku to miejsce zdaje sobie sprawę, że nie jest to twór naturalny.

wizją. Teraz jednak okazuje się, że pomysł może zostać zrealizowany. W tej chwili projekt jest konsultowany społecznie – na jego temat mają się wypowiedzieć sopotanie. Choć formalnie wynik konsultacji nie jest wiążący, władzom miasta zależy na poznaniu opinii mieszkańców. Wiadomo, że budżet najszynniejszego polskiego kurortu nadmorskiego nie uniesie kosztów realizacji inwestycji szacowanych na około 900 milionów złotych. Projekt zrealizować mają prywatni inwestorzy, dla których może to być świetny interes. Jak twierdzi projektant i władze Sopotu, zainteresowanie obiektem jest duże. Jego budowa - od momentu rozpoczęcia prac - potrwać powinna nie dłużej niż trzy lata.



**Tomasz Bosiacki**  
zaprojektował marinę dla żeglarzy bazując na własnych żeglarskich doświadczeniach.

## Megalomania

Oskarżenia o megalomanię pod adresem inwestycji znaleźć można bez trudu w internecie. Władze Sopotu nie obawiają się jednak, że marina świecić będzie pustkami. Co prawda w Trójmieście istnieją już trzy mariny, a kolejne dwie są planowane, wódatrzy uważają jednak, że żeglarstwo ciągle się rozwija i już teraz nowy port jachtowy z prawdziwego zdarzenia jest na Wybrzeżu niezbędny. Liczą także, że z oferty skorzystają żeglarze z zagranicy – Skandynawii i Niemiec.

- Poziom życia Polaków rośnie z roku na rok – przekonuje prezydent Sopotu Jacek Karnowski. - Liczymy, że za tym iść będzie także wzrost zainteresowania żeglarstwem.

**Tomasz Falba**





# Bezpieczny promień

**Uroczystość przekazania latarni morskiej w Nowym Porcie, od lewej Stanisław Jacek Michalak - nowy właściciel latarni i prezydent Gdańska Paweł Adamowicz.**

„Latarnia Michalaka” była widoczna z daleka. Trzeba było jednak determinacji i pieniędzy, żeby przywrócić jej niegdysiejszą świetność. Po niewielkiej „latarence Wójtowicza-Podhorskiego” mogło nie być śladu. W tym wypadku oprócz pasji niezbędna była także spostrzegawczość.

Fot. Krzysztof Mysłkowski/KFP





Tak latarnia w Nowym Porcie wyglądała w 1894 roku.

„Latarnia ta jest osmiokątną wieżą, zwężającą się lekko ku górze, zbudowaną z cegły i posadowioną na cokole obłożonym piaskowcem. Na wieży znajduje się również osmiokątna galeria z poręczami z misternie kutego żelaza, okalająca okrągłą podstawę białej latarni (przeszkłone pomieszczenie latarni morskiej, w którym znajduje się urządzenie optyczne i aparatura umożliwiająca świecenie - red.). Posiadająca czarny, kopulasty dach laterna ma okrągłe okienka w trzech z ośmiu ścian. To z nich widoczne było światło latarni. Z boku wieży widoczne jest miejsce wypełnione jaśniejszymi ceglami - ślad po wojennych uszkodzeniach. Źródłem światła w roku 1894 był układ optyczny składający się z żarówki umieszczonej przed metalowym reflektorem, później wielokrotnie modyfikowany. Przed wyłączeniem w laterni znajdowała się soczewka bębnowa z 1000 W żarówką. Światło wydostawało się z laterni w trzech sektorach rozłożonych co 90 stopni. W czerwcu 1984 roku, jednocześnie z uruchomieniem latarni w Porcie Północnym, latarnia została wyłączona.”

Takie informacje o budowlu w gdańskim Nowym Porcie można przeczytać na jednej ze stron poświęconych latarniom morskim. Na szczęście z chwilą wyłączenia nie zakończyła się jej historia.

### Hobbysta, pasjonat, biznesmen

Stanisław Michalak, syn lekarza okrętowego pływającego m.in. na *Darze Pomorza* i statku *Piłsudski*, współtwórca Akademii Medycznej w Gdańsku, studiował elektronikę na Politechnice Gdańskiej i Warszawskiej. Pod koniec lat 60. wyjechał z Pol-

ski, jeździł po świecie, by w końcu osiąść w Kanadzie. Jest współwłaścicielem firmy w Anglii produkującej urządzenia elektromedyczne. Działa w stowarzyszeniach skupiających miłośników latarni. Gdy w 1999 roku zwiedzał latarnie na polskim Wybrzeżu, natknął się także na tę w Nowym Porcie. Piękną. Zamkniętą na cztery spusty. Wzorem zachodnich biznesmenów-pasjonatów, którzy przywracają blask tego typu nieczynnym budowlom, postanowił zrobić to samo.

Magdalena Kacprzak, która w imieniu mieszkającego za granicą Michalaka nadzoruje latarnię mówi, że w zeszłym roku zwiedziło ją około 10 tysięcy ludzi. W tym może być ich jeszcze więcej, zainteresowanie wzrasta.

- Przychodzi tu coraz więcej ludzi, głównie turyści z Polski, mieszkańcy Gdańska, ale też ludzie zza granicy. - opowiada. - Zachwycają się samą budowlą i widokiem, który z niej można oglądać. Część to entuzjaści, ludzie, którzy „nałogowo” oglądają stare latarnie. Przywożą potem znajomych i w ten sposób zyskujemy na popularności.

O swoim „szefie” mówi: - Jest hobbystą, entuzjastą latarni, rodzinnie związany z Gdańskiem, tu był na studiach, mieszkał wiele lat, potem wyjechał za granicę. Gdy przyjechał do Nowego Portu i zobaczył niszczejącą latarnię, postanowił coś z tym zrobić. Uratować zabytek.

### Bezpieczny promień światła

- Latarnia morska ma tyleż romantyzmu, ile utylizyzmu. Wskazywanie drogi podróżnym i czasami jedyna szansa na ratunek, jedyny pomocny promień świa-

ła prowadzący do bezpiecznego portu. Dzisiaj nawigacja satelitarna skutecznie wypiera latarnie morskie i tak jedna po drugiej gasną. Groziłoby im nieuchronne unicestwienie, gdyby nie mecenat osób prywatnych, instytucji - tłumaczył w jednym z wywiadów swą miłość do latarni Stanisław Michalak.

Jak opowiada Magdalena Kacprzak, on sam i jego pomysł spotykał się z niezwykłą życzliwością władz: prezydenta miasta, konserwatora zabytków, Urzędu Morskiego w Gdyni - właściciela budowli. Wspomina też dobrą atmosferę przy załatwianiu formalności. W 2001 roku podpisano akt notarialny i Michalak stał się właścicielem zabytkowej budowli. Kolejne dwa lata to remont, bo zabytek był w oplakany stanie...

Latarnię, z pompą, otwarto wiosną 2004 roku. Na maszt przed budynkiem wciągnięto gdańską flagę. Od tej pory mogą ją zwiedzać turyści. Na górę wchodzi się po około stu stopniach (Kacprzak:

## Latarnia ze Stanów

Latarnia w Nowym Porcie była wyposażona w reflektory elektryczne (z własnej prądnicy napędzanej maszyną parową). Jej wysokość to 27,3 m, a licząc od poziomu morza 31,3 m. Zasięg światła 13 Mm. Jest kopią latarni w Cleveland, która uchodzi za jedną z najpiękniejszych w Ameryce. Podobno było tak, że przybyli w 1893 r. na Wystawę Światową w Chicago delegaci miasta Gdańska zostali oczarowani wizytowaną latarnią w Cleveland (zbudowaną dwadzieścia lat wcześniej), która architektonicznie przypominała gdańskie budynki tamtej epoki. Po powrocie do Gdańska postanowiono zbudować identyczną latarnię w Gdańsku. Ta hipoteza konkuruje z teorią, że to inżynierowie i architekci gdańscy, którzy wyemigrowali do Ameryki zbudowali w Cleveland wspomnianą latarnię. Zabytkową latarnię w Nowym Porcie zastąpiła nowoczesna, umieszczona w 1984 roku na wieży kapi-tanatu portu w gdańskim Porcie Północnym.



Fot. Czesław Romanowski



**Mariusz Wójtowicz-Podhorski:**  
- Teraz nie jest w najlepszym stanie, ale to będzie zgrabna latarenka.

- Turyści je często liczą, nie zawsze wychodzi im setka). W środku zobaczyć można ryciny i zdjęcia przedstawiające historię gdańskiego latarnictwa, oryginalną i bardzo nowoczesną na ówczesne czasy soczewkę, która zapewniała, że światło latarni widoczne było aż za Hellem. No i wspaniałą panoramę z tarasu: Gdańsk, ujście Martwej Wisły, kanały portowe, Sopot, Gdynia, Zatoka Gdańska, zabudowania na Półwyspie Helskim, Westerplatte...

No właśnie, 1 września 1939 roku niemieccy żołnierze ustawili na latarni karabin maszynowy, z którego jednocześnie z pancernikiem *Schleswig-Holstein* (Michalak twierdzi nawet, że kilka minut przed) ostrzeliwano Westerplatte. Polacy „odgryźli się”, drugi pocisk z jedyne działka polskiej składnicy trafił w latarnię. Teraz w tym miejscu znajdują się jaśniejsze cegły – Niemcy „załatali” nimi dziurę.

- Już w tym roku był u nas Anglik interesujący się historią – opowiada Magdalena Kacprzak. - Przyjechał do Gdańska odwiedzić miejsca historyczne, zawiątał też do nas, z tego właśnie powodu, że tutaj ustawiono karabin maszynowy ostrzeliwujący Westerplatte.

### Czas kuli czasu

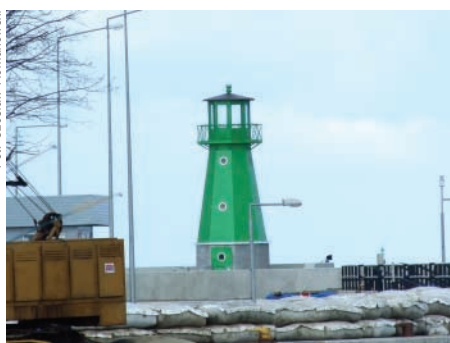
Latarnia w Nowym Porcie nie tylko wskazywała drogę statkom, służyła także, w czasach, kiedy nie było jeszcze ra-

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Jeszcze w 2004 roku latarnia stała przy wejściu do portu.**

Fot. Czesław Romanowski



**Nowa zielona latarnia zastąpiła tę z XIX wieku.**

dia, pilotom. Musieli mieć punkt, z którego mogliby wypatrywać, czy stojące na redzie statki nie wywieszają flag oznaczających wezwanie na burtę. To dla nich było piętro otoczone tarasem, poniżej poziomu, na którym zamontowana była sama soczewka latarni.

Ale to nie wszystko, budynek służył także za bazę tzw. kuli czasu, zresztą je-

dynej w północnej Europie. Urządzenie o tak niezwykle nazwie służyło niegdyś oficerom nawigacyjnym na statkach do nastawiania chronometrów (dokładnych zegarów okrętowych umożliwiających wyznaczanie długości geograficznej).

- Całe urządzenie opiera się na żelaznej kuli o średnicy półtora metra, zamontowanej na 3-metrowym maszcie na kopule latarni. Latarnik wciągał korbką kulę na szczyt masztu. Codziennie, punktualnie o godz. 12, z obserwatorium astronomicznego w Berlinie, przychodził telegraficzny sygnał oznaczający południe. Elektryczny sygnał telegrafu zwalniał kulę (o średnicy 150 cm i wadze 70 kg), która opadała w dół masztu. Kapitanowie statków w porcie i na redzie mogli dzięki temu dokładnie dostroić swoje chronometry – tłumaczył Michalak.

Kula niestety nie zachowała się do dzisiejszych czasów - usunięto ją w 1929 roku, gdy czas pokładowy potrzebny do nawigacji zaczęto ustalać na podstawie radia. Według innych źródeł, zniszczona została podczas wyjątkowo silnego sztormu. W tej chwili na świecie działających kul czasu jest zaledwie kilka. Właściciel latarni od początku zapowiadał, że ma zamiar ją zrekonstruować. Na razie jednak się to nie udało.

- Kula czasu na pewno tu będzie – zapewnia kustosz latarni w Nowym Porcie. - Nie chcemy jednak mówić, kiedy zostanie zamontowana. Wszystko przeciągnęło się z przyczyn niezależnych od nas. Ale jest szansa na ten rok.

Rok temu latarnia wpisana została do rejestru zabytków. Będzie można ją zwiedzać od połowy maja.

### Taka fajna latarenka

„Swoją” latarnię, a właściwie latarenkę, bo mierzy zaledwie około sześciu metrów, Mariusz Wójtowicz-Podhorski znalazł na majdanie Mewiego Szańca, na terenie Westerplatte. Wójtowicz zajmuje się rewitalizacją terenu dawnej składnicy wojskowej, jest pełnomocnikiem wojewody pomorskiego przy tym projekcie. Mewi Szaniec to miejsce, gdzie już po kapitulacji zebrano załogę Westerplatte. Obecnie na placu znajduje się składowisko sprzętu Urzędu Morskiego. Właśnie podczas jednej z wizyt w tym miejscu Wójtowicz natknął się na kupę pomalowanego na zielono żelastwa, w którym rozpoznał dziewiętnastowieczną latarenkę stojącą kiedyś u wejścia do gdańskiego portu.



- Mieliśmy z architektem inspekcję, chodziliśmy po Mewim Szańcu – opowiada. - Jak weszliśmy na majdan, pierwsza rzecz, która mi się rzuciła w oczy, to ta latarnia. Od razu wiedziałem co to jest, choć gdy tak leży nie wygląda reprezentacyjnie. Dla mnie jest jednak bardzo charakterystyczna, bo widziałem ją z okna, gdy mieszałem na Przymorzu. Stała przy wejściu do portu, podobnie jak ta czerwona latarnia z drugiej strony. Jej kształt gdzieś tam sobie zakodowałem.

Latarnia ponad sto lat stała przy wejściu do portu. Można ją zobaczyć np. na zdjęciach z 1939 roku, gdy pancernik *Schleswig-Holstein* wpływał do Gdańska kilka dni przed wybuchem II wojny światowej. Stała tam także po wojnie.

Została zdemontowana, przecięta na pół i przewieziona na teren Mewiego Szańca najprawdopodobniej jesienią 2006 roku, podczas poszerzania wejścia do portu.

- Pomyślałem sobie od razu, że fajnie byłoby ją zrekonstruować, po to żeby stała na przykład na terenie Centralnego Muzeum Morskiego, koło *Soldka*. Napisałem do CMM. Otrzymałem odpowiedź, że nie są zainteresowani, że latarnia nie przedstawia żadnej wartości muzealnej, nie ma śladów po pociskach, nie jest zabytkiem – opowiada Wójtowicz-Podhorski. - A tłumaczyłem przecież, że ślady po pociskach właśnie są, w kilku miejscach, dobrze widoczne. Mogły powstać w 1939, a już na pewno w 1945 roku. Czyli to oryginalna, XIX-wieczna konstrukcja. A poza tym, to fajna latarnia, metalowa, bardzo zgrabna. Oczywiście nie

w obecnym, nie najlepszym stanie. Ale zachowała swój oryginalny charakter. Po odmowie CMM, historyk zadzwonił do Urzędu Morskiego w Gdyni z pytaniem, czy może pozyskać tę latarnię dla zbiorów mającego niedługo powstać Muzeum Westerplatte.

- Odpowiedź otrzymaliśmy od ręki – stara latarnia nie przedstawia wartości techniki muzealnej.

Pomysł jest taki, żeby stanęła gdzieś nad kanałem portowym, przy Zakręcie Pięciu Gwizdków. W tym miejscu będzie część muzealna, punkt widokowy. Żeby nie wprowadzała w błąd, pomalujemy ją na szary kolor, neutralny.

### Latarnia niewiadomego pochodzenia

Po lewej stronie wejścia do gdańskiego portu, patrząc od morza, stoi wspomniana przez Podhorskiego czerwona latarnia. Pomorski konserwator zabytków chce ją wpisać do rejestru zabytków. Kłopot w tym, jak tłumaczy Marcin Tymiański, rzecznik konserwatora, że nie wiadomo, czy przedstawia ona jakąkolwiek wartość historyczną.

- Taką latarnię widać wprawdzie na pocztówkach z końca XIX wieku – mówi Tymiański. - Ale istnieje obawa, że została ona po wojnie całkowicie wyremontowana. Tak więc, zachowując przedwojenne parametry, jest obiektem nowym. Musimy to zbadać.

**Czesław Romanowski**

## Wisłoujście – pierwsza latarnia



Fot. Czesław Romanowski

**Wieża najstarszej gdańskiej latarni w Wisłoujściu.**

Od średniowiecza do XVIII stulecia drogę do portu wskazywała statkom latarnia w Wisłoujściu. Po została po niej tzw. wieża Starej Latarni w Twierdzy Wisłoujście. Jest to najstarsza latarnia, zbudowana w 1482 roku.

Wieża miała wysokość 60 stóp. Na jej szczycie umieszczono platformę i wieczorem rozpalano ogień (najpierw z drewna, potem węgla). Z czasem, wokół niej powstawały kolejne budowle obronne i miejsce to stało się znakomicie umocnioną fortyfikacją. W latach 1584 -1602 zbudowano nowe umocnienia, tworząc tzw. fort carre. Wcześniej, w 1577 r. artyleria Stefana Batorego zniszczyła wieżę latarni. Została jednak szybko odbudowana, a nawet podwyższona, jej wysokość wynosiła wówczas 17 metrów. Szczyt zwieńczono hełmem i zainstalowano nowe światło, którego źródłem były cztery lampy oliwne z reflektorami wykonanymi z polewanego mosiądzu. Światło latarni, którego źródłem były świece, paliło się w okresie od 24 września do 24 marca. Wieża przestała służyć jako latarnia w 1758 roku. Upadek jej znaczenia był związany z wykorzystaniem przez statki wchodzące do portu gdańskiego Głębi Zachodniej jako nowego toru podejściowego. Światło w Wisłoujściu było mylone często ze światłem helskiej blizy. Zdarzało się nawet, że statki grzęzły na mieliźnie.



Fot. Czesław Romanowski

**Czerwona latarnia przy wejściu do gdańskiego portu – oryginał czy podróba?**



*Podwodne połączenie*

# Tunel pod Bosforem



*Dokładnie pod widocznym na zdjęciu statkiem niebawem pojedzie metro. Ponad dziobem widać konstrukcje związane z budową. W dali Most Bosforski.*

Zdaniem niektórych uczonych cieśniny Dardanele i Bosfor łączyły Morze Marmara ze Śródziemnym około 6-7 tysięcy lat temu. Inni twierdzą, że było to 3 tysiące lat wcześniej. Dzisiaj od tych sporów ważniejsza jest budowa tunelu, który łączy Europę z Azją.

Wcześniej, jak pokazują plansze w Muzeum Archeologicznym w Stambule, w latach 16 000-12 000 p.n.e. Morze Marmara było jeziorem o powierzchni połowę mniejszej niż obecna, którą osiągnęło przed 7500 rokiem p.n.e. Kataklizm, lub kataklizmy, które później nastąpiły, sprawiły że dotychczasowe jezioro łączyło się z morzami Czarnym i Egejskim. W latach 5000-3000 p.n.e. powierzchnia morza osiągnęła stan obecny (ok. 11 472 km<sup>2</sup>). Niektórzy wiążą te zdarzenia z biblijnym potopem, inni z historią Atlantydy. Okolica jest wciąż aktywna sejsmicznie.

## Rzeka podróżna

Biegnący doliną prarzeki Bosfor, pośredniczy w wymianie wód między morzami Czarnym i Marmara (i dalej Egejskim).

Przelewa się przezeń 12,6 tys m<sup>3</sup>/sek. wody z Morza Czarnego oraz nad dnem 6,1 tys. m<sup>3</sup>/sek. w kierunku odwrotnym. Taki bilans wody wywołuje stały południowy prąd powierzchniowy o sile 2 do 4,5 węzłów. Na siłę prądu duży wpływ mają północne wiatry.

Nad Bosforem, w okolicy zatoki Złoty Róg, powstało greckie miasto Bizantion, przekształcone w Konstantynopol i przemianowane na Istanbul (Stambuł), które dzisiaj, po obu stronach Bosforu, zajmuje powierzchnię 150 x 50 km zamieszkałą przez 11 milionów mieszkańców. Cieśniną, w odstępach kilkuset metrów płyną z i na Morze Czarne duże frachtowce różnych bander, gdyż na podstawie Konwencji Montrux (1936 r.) Bosfor ma status drogi międzynarodowej. Dodatkowo w poprzek i wzdłuż, pływa tu bez chwili wytchnienia niepoliczalna ilość

tramwajów wodnych, pilotówek, promów i pasażerskich katamaranów.

## Metro w tunelu

Stambuł jest ogromną aglomeracją, a liczba jego mieszkańców podwaja się co dwanaście lat. Dla opanowania sytuacji, w 1973 roku zbudowano pierwszy most - Bosforski - łączący Europę z Azją. Nie na długo się to zdało i już w 1988 roku był gotowy kolejny most, Most Mehmeda Zdobywcy. Jednocześnie już wcześniej, w roku 1984, przystąpiono do projektowania nowego połączenia obu części miasta, Europy z Azją. Miał to być tunel pod Bosforem, którym pobiegnie metro. W maju 2004 roku przystąpiono do budowy. Przedsięwzięcie o nazwie „Marmaray” planowano ukończyć w roku 2008, pojawiają się jednak głosy, że nastąpi to w 2009 roku. Cała linia ma być testowana w 2010 roku, a rok później oddana do eksploatacji.

Linia metra długości 76,3 kilometra łączy stację Halkali na europejskim brzegu, ze stacją Gebze na brzegu azja-



tyckim będzie kosztowała 2,5 miliarda euro. Na długości 63 kilometrów metro będzie biegło na powierzchni. Pozostałe 13,6 kilometrów będzie prowadzone w tunelu, z czego 2 kilometry przykryta odkrywką, 9,6 kilometra wydrążone w litej ziemi, a 1,4 kilometra pod Bosforem w zanurzonej „rurze”. Owa rura będzie się składała z wykonanych na lądzie stalowych sekcji o wysokości 8,75 metra i szerokości 15,3 metra. Jedna z sekcji będzie długości 95 metrów, dwie po 110 metrów i osiem po 135 metrów. Tunel-rura będzie zatopiony w wykopie na dnie, 58 metrów („sufit”) poniżej lustra wody i przysypany trzymetrową warstwą ziemi. Tajemnicze urządzenia pływające obecnie po Bosforze w okolicy Wieży Dziewczyny związane są z budową.

### Bliskość Europy i Azji

Podziemne stacje to Kazlıcesme – Yenikapi - Sirkeci po europejskiej stronie i Uskudar - Ayrikcesme po stronie azja-



**Statek z ładunkiem znaleziony podczas badań archeologicznych.**



**Rekonstrukcja w Muzeum Archeologicznym w Stambule.**

tyckiej (7108 m + 1387 m + 5063 m, łącznie 13 558 m). Cała linia będzie liczyła 39 stacji. Pociąg odległość między stacjami końcowymi pokona w 105 minut. Metro przewiezie w ciągu godziny 75 000 pasażerów. Podniesie to udział transportu kolejowego w komunikacji Stambułu z 3,6 do 27,7 proc. Można też powiedzieć, że metro zbliży dwa lotni-

ska: „Ataturka” (europejskie) i „Sabiha Gogcen” (azjatyckie). W Yenikapi połączy się z systemem kolei europejskich. Natomiast w Gebze z koleją biegnącą do stolicy Turcji, Ankary.

Budowa tunelu pod Bosforem nie jest pomysłem zupełnie nowym. Już w 1860 roku, w okresie „marzeń imperialnych” Osmanów, zrodził się podobny pomysł. Wykonano rysunki techniczne. Projekt przewidywał prowadzenie dwu równoległych rur-tuneli na siedmiu podporach, na wysokości umożliwiającej przepływanie nad nim statkom, czyli gdzieś na połowie głębokości.

Obecną budowę wykorzystano do przeprowadzenia szeroko zakrojonych badań archeologicznych. W ich wyniku odkryto na terenie dawnego portu z IV wieku wiele znalezisk, w tym dziesięciometrową łódź z ładunkiem. Jej wiek szacuje się na ponad tysiąc lat. Dużo więcej na temat historii powstania Bosforu i Mo-

rza Marmara, na temat łodzi i znalezisk, także planów budowy tunelu w połowie XIX wieku oraz budowy tunelu pod Bosforem, można znaleźć w kilku salach Muzeum Archeologicznego, w Stambule.



**Budowa tunelu pod Bosforem.**



**Tekst i zdjęcia:  
Marian Lenz**



*Pozycja prawna kapitana (2)*

# Przedstawiciel armatora



**Piotr Radwański**  
prawnik

W poprzednim, pierwszym odcinku serii artykułów o kapitanie, opisałem niektóre funkcje kierownicze, poruszyłem również kwestię źródła reprezentacji (przedstawicielstwa) kapitana wobec armatora. Dziś skupię się na tej właśnie problematyce. Jest ona istotna choćby z tego względu, że kapitan jako przedstawiciel armatora, działając w jego imieniu, nawiązuje w toku normalnej żeglugi wiele stosunków prawnych, w których zobowiązanym wprost jest armator. Dlatego, aby uniknąć nieporozumień, w interesie obu stron leży posiadanie wiedzy o rodzaju i zakresie tych czynności.

Sytuacje, w których kapitan przekracza ramy reprezentacji, występują sporadycznie (niesubordynacja może być przyczyną rozwiązania z nim umowy), jednak w razie gdyby taki fakt miał miejsce, armator może zwolnić się z odpowiedzialności za skutki takich czynności. Warto zatem wiedzieć, jakie czynności dokonywane przez kapitana wiążą prawnie armatora, a jakie są dla niego bezskuteczne (brak skutku prawnego w majątku armatora). Tym bardziej, że za skutki czynności dokonywanych poza zakresem

przedstawicielstwa teoretycznie może być odpowiedzialny kapitan!

## Wiążący kontrakt

Pomiędzy kapitanem a armatorem musi istnieć więź prawna, nadająca temu pierwszemu uprawnienie do dowodzenia konkretnym statkiem. Tą więzią jest umowa o pracę (w praktyce morskiej nazywana kontraktem), która kształtuje stosunki na statkach handlowych. Może nią być także spółdzielcza umowa o pracę (ta forma już zanikła, dawniej występowała głównie w rybołówstwie), a także poza pracownicze formy zatrudnienia (umowa zlecenie, umowa o dzieło), regulowane przez Kodeks cywilny. Nie obejmują one jednak żeglugi handlowej, a przede wszystkim sportową lub rekreacyjną. Taka więź (stosunek prawny) w momencie powstania uaktywnia reprezentację (przedstawicielstwo) kapitana wobec armatora, a co za tym idzie - szereg kodeksowych i pozakodeksowych praw i obowiązków. Umowa o pracę lub stosunek cywilnoprawny z kapitanem zawierana jest przez armatora, natomiast sam akt podpisania dokumentu nie musi być przez niego dokonany osobiście. Często jest to fizycznie niemożliwe, gdyż współcześnie armatorzy to wielkie przedsiębiorstwa żeglugowe. Umowa taka najczęściej jest zawierana przez upoważniony organ osoby prawnej będącej armatorem lub przez jego pełnomocnika.

## Skutki reprezentacji

Czym jest przedstawicielstwo i gdzie leży jego źródło? Zgodnie z Kodeksem cywilnym przedstawicielstwo polega na tym, że jedna osoba (przedstawiciel, w naszym przypadku kapitan) dokonuje w imieniu drugiej osoby (reprezentowanego, tu armatora) czynności prawnej, która, jeśli mieści się w granicach upoważnienia

przedstawiciela do działania w cudzym imieniu (umocowanie), pociąga za sobą skutki bezpośrednio dla reprezentowanego. Są one nieodwracalne, chyba że przedstawiciel dokona jakichś czynności, które przekroczą zakres praw i obowiązków. Ten zakres określony jest właśnie w Kodeksie morskim w art. 54 § 1. Kwestią problematyczną jest, gdzie leży źródło tej reprezentacji. Trzeba bowiem podkreślić, iż prawo rozróżnia dwa rodzaje przedstawicielstwa – ustawowe (którego źródłem jest ustawa) oraz pełnomocnictwo (które powstaje poprzez oświadczenie woli reprezentowanego). W doktrynie prawniczej kapitan uważany jest za przedstawiciela ustawowego, a w takiej sytuacji źródłem jego praw i obowiązków (a szerzej reprezentacji) jest ustawa Kodeks morski. Stanowi o tym art. 54 § 1: „kapitan statku jest z mocy prawa przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządzeniem statkiem i ładunkiem. W tych granicach kapitan może w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem dokonywać poza portem macierzystym czynności prawnych oraz zastępować ich przed sądem”. Ta bardzo ważna norma nadaje w praktyce ogromną władzę kapitanowi – każdy jego podpis, jako podpis kapitana danego statku (z wyjątkiem sytuacji, kiedy zastrzega, iż działa we własnym imieniu) zobowiązuje prawnie armatora. Oznacza to, że – jeśli tylko czynność nie będzie wychodzić poza zakres – armator poniesie majątkowe skutki takiego zobowiązania. Zakres ten to właśnie zwykle sprawy związane z wykonywaniem żeglugi oraz zwykły zarząd statkiem i ładunkiem.

Co jest źródłem rzeczony reprezentacji kapitana wobec armatora – ustawa czy oświadczenie woli? To kwestia niejednoznaczna – moim zdaniem jednak jest nim oświadczenie woli, bowiem status kapitana nie może istnieć bez podstawowego stosunku między nim a armatorem.

## Przedstawiciel czy pełnomocnik

Osoba, aby uzyskać status kapitana, musi zostać wyznaczona przez armatora (poprzez zawarcie umowy). To moment zawarcia umowy (powstania stosunku pracy lub stosunku cywilnoprawnego) uruchamia artykuł Kodeksu morskiego, który zawiera zakres czynności jakie kapitan może wykonywać w imieniu armatora. Czy kapitan jest w czystej postaci przedstawicielem ustawowym, czy też



pełnomocnikiem? Problematyka przedstawicielstwa kapitana to temat bardzo szeroki, podam więc jedynie dwa argumenty przemawiające za pełnomocnictwem. Przede wszystkim swoboda wyboru i odwołania kapitana, która ze względu na odpowiedzialność tej funkcji, jest bardzo istotna. Pełnomocnictwo bowiem powstaje i ustaje na mocy oświadczenia reprezentowanego (jednostronnej czynności prawnej), może również wynikać z umowy między stronami. Natomiast przedstawicielstwo ustawowe ma swoje źródło i kres w ustawie albo w akcie wydanym przez sąd lub organ administracyjny. W przypadku przedstawicielstwa ustawowego, reprezentowany nie ma wpływu na to, że staje się przedstawicielem – staje się nim bowiem z mocy prawa w momencie wystąpienia zdarzenia prawnego (tak jak np. rodzic wobec dziecka). Przy pełnomocnictwie z kolei, mocodawca decyduje o osobie, którą chce mianować kapitanem, a co najważniejsze, może w każdej chwili ją odwołać (prawo do zwolnienia kapitana zależy naturalnie od postanowień umowy między nimi, ale w rzeczywistości armator ma tu swobodę). Gdyby natomiast przyjąć, że kapitan jest przedstawicielem ustawowym, reprezentowany nie miałby prawa do samodzielnego jego odwołania! Może tego dokonać bowiem tylko ustawa albo akt władzy. Kolejnym ważnym argumentem jest skuteczność czynności dokonanej poza zakresem z art. 54 § 1 (gdy kapitan uczynił więcej, niż do czego został uprawniony). Przy przedstawicielstwie ustawowym czynność taka byłaby bezwzględnie bezskuteczna (czyli nie może wywrzeć skutków w majątku armatora), natomiast przy pełnomocnictwie uległaby zawieszeniu i jej skuteczność zależałaby od potwierdzenia czynności przez armatora.

W momencie powstania więzi między kapitanem a armatorem, ten pierwszy staje się również przedstawicielem osób zainteresowanych ładunkiem. Są nimi, frachtujący, załadowcy, odbiorcy, sprzedawcy, kupujący, właściciele ładunków, podmioty zajmujące się pośrednictwem morskim (agenci, maklerzy) lub świadczące portowe usługi pomocnicze (przedsiębiorstwa spedytorskie, sztauerskie, przeladunkowe, rzeczoznawczo-kontrolne), a także ubezpieczyciele cargo. Kapitan jest uprawniony, a także obowiązany działać w interesie tych osób w celu zabezpieczenia ich przed stratami oraz w miarę możliwości powinien zawiadamiać ich o szczególnych zdarzeniach dotyczących ładunku. Może zawie-

rać umowy m.in. z przewoźnikami, przeładowcami, ratownikami itp. Należy pamiętać, aby przy ich zawieraniu zastrzec, że działa się w ich interesie, tak aby nie angażować odpowiedzialności swojej lub swojego armatora.

### Prawnie kapitan?

To jak różne skutki prawne wynikają z zakwalifikowania kapitana jako przedstawiciela ustawowego lub pełnomocnika obrazuje sytuacja, którą opisałem w poprzednim numerze „*Naszego MORZA*”. Kto zastąpi kapitana, który z powodu poważnej choroby nie może pełnić obowiązków na statku? Zwyczajowo jest przyjęte, że kierownictwo sprawuje wówczas starszy oficer albo najstarszy stopniem oficer nawigacyjny. Natomiast czy i w jaki sposób uzyskuje on status kapitana? Jeśli by kapitana kwalifikować jako przedstawiciela ustawowego, stałby się nim z mocy prawa - czyli automatycznie. Gdyby kwalifikować go jako pełnomocnika musiałby być wyznaczony – choćby na odległość – przez armatora. Jak już wspominałem, nie ma tu znaczenia brak kwalifikacji kapitańskich zastępcy, gdyż Kodeks morski nie narzuca takiego wymogu. W opisanym kazusie bardziej praktyczne jest zostanie kapitanem z mocy prawa, bowiem uzyskanie łączności z armatorem nie zawsze jest możliwe. Uzasadnienie prawne tej kwestii jest konieczne, gdyż status kapitana statku jest nierozdzielnie związany z przedstawicielstwem wobec armatora.

Czy to, że określimy kapitana jako przedstawiciela ustawowego czy pełnomocnika ma jakieś znaczenie praktyczne?

Przecież w rzeczywistości armator nie zastanawia się, czy może zwolnić kapitana, który kwalifikowany jest jako przedstawiciel ustawowy. A gdyby kapitan był interpretowany jako pełnomocnik i dokonałby czynności poza zakresem kodeksowym, nikt nie podnosiłby kwestii, że skuteczność takiej czynności jest zawieszona do momentu potwierdzenia jej przez armatora. Jednak moim zdaniem teoria różnych źródeł reprezentacji mogłaby być przydatna, gdyby została podniesiona przed sądem w razie ewentualnego sporu.

**Piotr Radwański**  
piotr.radwanski@op.pl

(Autor jest prawnikiem, specjalistą z zakresu prawa morskiego)

### W następnym odcinku:

Definicja zakresu z art. 54 § 1 Kodeksu morskiego – zwykle sprawy związane z wykonywaniem żeglugi oraz zwykły zarząd statkiem i ładunkiem. Opis czynności wchodzących do powyższego zakresu oraz czynności przekraczające zakres.

### Źródła:

- Kodeks morski z 2001 r. z dalszymi zmianami
- Jan Łopuski, Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa, Gdańsk 1974
- Stanisław Matysik, Prawo Morskie. Zarys systemu. Tom I, Wrocław 1971
- Aleksander Wolter (red.), cywilne, Zarys części ogólnej, Warszawa 1999
- Zbigniew Radwański, cywilne – część ogólna, Warszawa 2003



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Kapitan statku jest z mocy prawa przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządkiem.**



Zawisza Czarna

# Pod żaglami

# Zawiszy...



... życie płynie jak w bajce ...  
A komu i jak się płynęło oraz czy  
na pewno było tak bajkowo, spróbujemy opisać poniżej.

Jesienią 1934 roku, wieczorem, na gdyńskiej redzie pojawił się niewielki żaglowiec. Załoga pilotówki na banderze rozpoznała duże, czerwone i białe plamy, więc zameldowała, że statek jest prawdopodobnie japoński. Rankiem tajemniczy szkuner wpłynął pod żaglami

do Basenu Prezydenta i wybierając przewiezione na ład cumy dobił do nabrzeża Wilsonowskiego, gdzie w tym czasie mieściły się siedziby gdyńskich klubów żeglarskich. Okazało się wówczas, że jest to niedawny nabytek polskich harcerzy, noszący odpowiednią nazwę *Harcerz*.

Tajemnicza bandera okazała się banderą harcerską – stosowaną przez jednostki należące do Harcerskiego Ośrodka Morskiego: na czerwonym tle znajdowały się dwa białe, ukośne pasy, na ich przecięciu duże, białe koło, a w nim harcerska lilijka. *Harcerz* przybył do Gdyni, gdzie





**Galion wykonany przez Młcisława Kociejowskiego.**

miał być przebudowany i przystosowany do zadań szkoleniowych.

### Pierwsze lata – w szwedzkiej służbie

Przyszły flagowiec ZHP powstał w 1902 roku w stoczni należącej do panów Holma i Gustafssona, w niewielkim porcie Raa, w pobliżu Hälsingborga w Szwecji. Jego pojemność wynosiła 173 BRT, był największym statkiem, jaki powstał w tej stoczni, a zbudowano go na zamówienie grupy 28 udziałowców: kapitanów, szyprow, urzędników. Znaleźli się wśród nich nawet miejscowy malarz oraz wdowa. Jeden z udziałowców był jednocześnie kapitanem żaglowca i plenipotentem całej grupy. Nowy statek wyruszył w morze pod nazwą *Petrea*. Ożaglowany jako szkuner gaflowy, popularny w tym rejonie Bałtyku, nosił w tym czasie ok. 500 m<sup>2</sup> żgla

Statek pływał głównie w żegludze bałtyckiej. Okazjonalnie odwiedzał porty Morza Północnego, wyprawiał się nawet na Grenlandię. W 1916 roku zmienił port macierzysty na Halmstad, ale w 1920 roku powrócił do Raa, odkupiony za kwotę 70 tys. koron. Jego nowi właściciele skorzystali z powojennej koniunktury i ożywienia gospodarczego. W latach dwudziestych szkuner pojawiał się w Gdańsku, po węgiel. Kryzys żeglugowy, postęp techniki i rosnące koszty osobowe spowodowały, że w 1930 roku zainstalowano na nim silnik spalinowy o mocy 80 KM, dzięki czemu załogę można było ograniczyć do pięciu ludzi: kapitana, sternika (bosmana), marynarza, chłopca po-

kładowego i kucharza. Najwyraźniej nie przyniosło to spodziewanych efektów, a w dodatku po latach służby niektóre elementy konstrukcji statku okazały się przegniłe. W 1931 roku żaglowiec sprzedano armatorowi z Skarhamn, za kwotę zaledwie 8500 koron.

Zimą, na przełomie lat 1933 i 1934, *Petrea* stała w Helsinkach, bez zatrudnienia. Właściciel wystawił ją na sprzedaż, a wiadomość o tym dotarła do Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Do Kopenhagi (bo tam przybył statek w swej ostatniej podróży pod szwedzką banderą) udali się przedstawiciele KHDŻ i po oględzinach wydali pozytywną opinię o żaglowcu. W początkach czerwca 1934 roku szkuner na silniku przeszedł do Gdyni. W ciągu trzech dni zakończono formalności i sta-

tek przeszedł w polskie ręce. Podniesiono na nim, wspomnianą wcześniej, banderę harcerską, nadano nazwę *Harcercz* i odprowadzono do Jastarni, do powstającego wówczas Harcerskiego Ośrodka Morskiego.

### Przebudowa

Harcercze kupili statek za 40 tys. złotych – równowartość 29 tys. koron. Z pewnością ostatni szwedzki właściciel *Petrei* zrobił na nim interes życia... Pięniądze udało się zebrać dzięki życzliwości wielu ludzi i organizacji. Wystarczyło ich na zakup i przebudowę żaglowca. Z komisji likwidacyjnej Komitetu Floty Narodowej ZHP uzyskało 40 tysięcy złotych, 20 tysięcy – od Państwowego Komitetu Wychowania Fizycznego, 2 tysiące – od



**Wykład generała Zaruskiego.**





**Zawisza Czarna w gali, 1936 r.**

Szefa KMW, a kolejne 2 tysiące zgromadzili harcerze w ramach zbiórki na Fundusz Żeglarski.

Szkuner przybył do Jastarni już podczas sezonu żeglarskiego. Nie był przystosowany do planowanej funkcji, nie było też odpowiedniej załogi. Jedynym wykwalifikowanym marynarzem był absolwent PSM Jan Kuczyński, który podjął się wyszkolenia podstawowej kadry.

W pierwszym sezonie pod polską banderą *Harcercz* służył głównie jako stacjonarna baza szkoleniowa podczas kursów morskich prowadzonych tam przez ZHP. Okazjonalnie wychodził na Zatokę Pucką, aby uczestnicy obozów żeglarskich – do tychczas szkoleni na małych jachtach – mieli okazję zaznajomić się z tak dużym statkiem. Pod koniec sezonu plany przebudowy były już sprecyzowane, a ponieważ nadchodzące jesienne sztormy mogły zagrażać statkowi w Jastarni – postanowiono przeprowadzić go do Gdyni.

Wówczas to – jesienią 1934 roku – doszło do wspomnianego na początku „japońskiego” incydentu w karierze przyszłego *Zawiszy*.

Już wcześniej zaczęto poszukiwanie zakładu, który podjąłby się przebudowy statku. Najtańszym okazała się Stocznia Gdańska, która za całość prac zażyczyła sobie kwotę 270 tysięcy złotych – niewyobrażalną dla harcerzy. Dlatego postanowiono statek przebudować własnymi siłami.

Przeprowadzono go w odludny kraniec portu w Gdyni, w rejon torfowisk pod Obłuzem. Zaangażowano ekipę cieśli z Suchej Beskidzkiej (ze stawką godzinową o połowę mniejszą, niż lokalnych szkutników), w Wadowicach zakupiono wagon dębiny (dostarczony bezpłatnie przez PKP) i przystąpiono do pracy. Górale braki w wiedzy szkutniczej zastępowali wrodzoną smykałką do ciesielstwa, a nad wszystkim od strony fachowej czuwał Jan Kuczyński.

Wymieniono gnijące fragmenty konstrukcji, przebudowano całe wnętrze i wykonano nową nadbudówkę na pokładzie, mieściły się w niej kuchnia, umywalnia i ubikacje. Kabina nawigacyjna znajdowała się w nadbudówce rufowej, a obok niej umieszczono kabiny kapitana i dwóch oficerów. Przestrzeń pod pokładem podzielono w tradycyjny sposób: w części rufowej były pomieszczenia oficerskie (dwie kabiny dla 5 osób i mesa oficerska). Środkową część (tzw. międzypokład) przeznaczono dla kursantów: przy burtach umieszczono dwupiętrowe koje (po roku zmienione na trzypiętrowe), a pośrodku można było zawiesić hamaki – łącznie można było zaokrętować 35 (potem 40) kursantów. W części dziobowej zbudowano sześciuosobową cabinę dla marynarzy, umywalnię i prowanitury. Skrajnik dziobowy tradycyjnie wykorzystano na magazynek bosmański.

Podczas prac kadłubowych, przy okazji wymiany przegniłych fragmentów, zmieniono kształt dziobnicy, a pod bukszprytem umieszczono galion wykonany przez Mściława Kociejowskiego – harcerza, żeglarza i studenta Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie.

W ramach remontu wykonano nowe stengi i drzewca ruchome: gafle i bomby. Nowy komplet żagli, o powierzchni 432 m<sup>2</sup>, zamówiono w Danii.

Jeszcze w trakcie remontu, na życzenie przyszłego dowódcy statku – gen.



**Kąpiel na pokładzie.**



# Zawisza Czarny



**Czytaj i zbieraj pocztówki  
ze słynnymi polskimi żaglowcami**



Mariusza Zaruskiego – zmieniono nazwę szkunera na *Zawisza Czarny*, aby przypominał, że „na słowie harcerza polegaj, jak na Zawiszy”.

Ostatni etap remontu wykonano w Stoczni Gdańskiej, gdzie statek zadokowano, uszczelniono, a burty przemalowano na biało. Tam też wyposażono żaglowiec w system tłumienia pożaru dwutlenkiem węgla. Polscy pracownicy Stoczni Gdańskiej na złomowanych tam statkach zbierali nadające się jeszcze do użytku sprzęty i meble, które wykorzystano na *Zawiszy*. Również w Gdańsku władowano na *Zawiszę* balast stały – 80 ton żeliwnych kostek, przysłanych ze Śląska jako dar tamtejszych hut.

Całość kosztów nabycia, remontu i wyposażenia zamknęła się kwotą 79 tysięcy złotych.

### Początki harcerskiej służby

Idea szkolenia harcerzy na własnym statku była logiczną konsekwencją rozwoju wychowania morskiego w ZHP. Jego początki sięgają jeszcze 1919 roku, gdy w dalekowschodnim Charbinie polscy skauci (już wówczas zwani harcerzami) rozpoczęli wiosłowanie i żeglownię na obozach organizowanych przez polski Hufiec Syberyjski. Ich działalność kontynuowały sierocińce przybyłe z tamtych rejonów Rosji, od 1923 roku działa-

jące w Wejherowie – dawny hufcowy z Władywostoku dr Józef Jakubkiewicz począł organizować letnie obozy żeglarskie na Półwyspie Helskim. Żeglarsstwem zainteresowały się też drużyny harcerskie w głębi kraju. W żeglarsztwie upatrywano – słusznie – drogę do poprawienia tężyzny fizycznej i nauki odpowiedzialności. W 1931 roku Główna Kwatera Harcerzy powołała Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich. Wkrótce dla HDŻ zakupiono kilkanaście jachtów, a w Jastarni do ich dyspozycji oddano budowany właśnie ośrodek żeglarski w Jastarni.

Propagatorem szkolenia harcerzy na dużym żaglowcu był wspomniany wcześniej Jan Kuczyński, który swe przemyslenia opublikował w 1933 roku. Uznał, a poparli go inni członkowie KHDŻ, że masowe szkolenie nawigacyjne i żeglarskie najłatwiej jest przeprowadzić na większym statku, pod okiem wykwalifikowanych instruktorów. Skutkiem tych idei był zakup *Zawiszy* i jego przebudowa. Wydawało się, że będzie on naturalnym kandydatem na dowódcę tego żaglowca, ale posiadane kwalifikacje – był porucznikiem żeglugi małej – wykluczały jego kandydaturę. Dowódcą został w maju 1935 roku gen. Mariusz Zaruski – legenda polskiego żeglarsstwa. Pełnił tę funkcję społecznie, do wybuchu wojny. Urząd Morski przymknął oko na fakt, że nie nostryfikował swego rosyjskiego dyplomu, ale zażądał, aby wśród oficerów na *Zawiszy* w każdej podróży był choć jeden absolwent PSM. W pierwszej podróży takim gwarantem fachowości był J. Kuczyński, jednak jego współpraca z generałem nie ułożyła się najlepiej i po tym rejsie musiał rozstać ze statkiem, który wymyślił, zakupił i przebudował według własnych idei.

Pierwszy rejs prowadził szkuner w lipcu 1935 roku na Morze Północne. W Kopenhadze odebrano nowy komplet żagli, po czym *Zawisza* pożeglował do Londynu. Tam wzbudził zawiść lokalnych skautów – w tym czasie był największym żaglowcem we władaniu jakiegokolwiek organizacji młodzieżowej. Potem nastąpiły jeszcze wizyty w Antwerpii i Amsterdamie i po siedmiu tygodniach szkuner powrócił do Gdyni. Po zmianie załogi i uzupełnieniu zapasów wyszedł pod koniec sierpnia w drugi, miesięczny rejs do portów bałtyckich. W załodze znajdowało się m.in. 29 kandydatów PSM, którzy zdobywali w ten sposób praktykę – *Dar Pomorza* dopiero wracał z podróży dokoła świata.



Poświęcenie żaglowca - 1936 r.



Zimą 1935 roku *Zawiszę* skierowano na remont do Stoczni Marynarki Wojennej. Tam podbudowano mu stępkę o 25 cm (dla poprawienia żeglowności), przebudowano koje na trzypiętrowe, poprawiono wentylację oraz wbudowano dodatkowe zbiorniki wody słodkiej. Wiosną zacumował – po raz pierwszy – w zbudowanym dopiero co Basenie Żeglarskim. W czerwcu tego roku uczestniczył w obchodach Dnia Morza. Ich głównym punktem było uroczyste poświęcenie... *Zawiszy Czarnego*. Poprzedniego roku uroczystości nie zdążono zorganizować i teraz nadrabiano to z nawiązką: poświęcenia dokonał biskup „morski” Stanisław Okoniewski, „matką chrzestną” była p. prezydentowa Maria Mościcka, a podczas uroczystości podniesiono banderę ufundowaną przez miasto Warszawa.

### Pod harcerską banderą

Od tego czasu *Zawisza Czarny* kilka razy w czasie sezonu wyruszał w podróże zagraniczne.

W 1936 roku wypłynął z Gdyni dwukrotnie: w lipcowy rejs do Szwecji, Finlandii i Estonii, a w sierpniowy (trwający do połowy września) – do Szwecji i Danii.

Kolejny rok zapisał się sporem między generałem Zaruskim, a polską administracją morską na temat bandery, którą powinien nosić *Zawisza*. Generał konsekwentnie, od lat dwudziestych, na dowodzonych przez siebie statkach podnosił banderę marynarki handlowej. Urząd Morski stał na stanowisku, że prawo do



**Gen. Zaruski wśród młodzieży, na dziobie *Zawiszy*.**



**Walka na bomie.**

takiej bandery mają jedynie statki polskie, zarejestrowane jako handlowe. Cały spór zakończył się ustanowieniem w następnym roku polskiej bandery sportowej – biało-czerwonej z godłem i znacznikiem PZŻ przy drzewcu. Spór o banderę nie zatrzymał oczywiście *Zawiszy* w porcie: w drugiej połowie czerwca popłynął w dwutygodniowy rejs do Szwecji, a w początkach lipca w nieco tylko dłuższy, na Łotwę. Pod koniec lipca wyszedł do Holandii, gdzie uczestniczył w V Jamboree Skautów w Ijmuiden. Powrócił 1 września 1937 roku, a w 20 dni później wyszedł w dwutygodniowy rejs do Szwecji.

W 1938 roku *Zawisza Czarny* popłynął w pięć półmiesięcznych podróży do Szwecji, Łotwy i Danii. Podobnie miał wyglądać sezon 1939 roku. Zdołano wykonać cztery podróże, do Danii i Szwecji.

Piąta podróż została odwołana. Zbliżała się wojna i 20 sierpnia 1939 roku,



Dane techniczne:

	Jako <i>Petrea</i> (po zbudowaniu)	Jako <i>Zawisza Czarna</i> (po przebudowie)
<b>Pojemność</b>	173 BRT, 133 NRT, 305 t nośności	165 BRT, 68 NRT
<b>Wymiary</b>	37,6 całk. x 8,1 x 3,1	
<b>Silnik</b>	-	Spalinowy (Saeffle), 80 KM
<b>Pow. żagli</b>	Ponad 500 m <sup>2</sup>	432 m <sup>2</sup>
<b>Załoga</b>	6	12 + 40 kursantów

po wyjściu z Gdyni statek skierowano na redę Jastarni, a następnie, 23 sierpnia, z powrotem do Gdyni, gdzie załogę i kursantów wyokrętowano. Wkrótce niektórzy z załogi stałej zostali zmobilizowani i musieli wyjechać. 28 sierpnia gen. Zaruski oświadczył, że żaglowiec został zarekwirowany przez marynarkę wojenną i dwa dni później wyjechał do Warszawy.

Po zajęciu Gdyni przez Niemców nieuszkodzony szkuner wpadł w ich ręce. „Zajął” się nim niemiecki Treuhänder – pełnomocnik rządu do spraw dawnego polskiego majątku. Pod koniec 1940 roku przydzielono go niemieckiej Kriegsmarine. Po krótkim remoncie w Gdańsku został wcielony do służby jako *Schwarzer Husar*, statek szkolny dla kadetów; stacjonował w Glücksburgu.

Powojenne losy

*Zawiszę Czarnego* odnaleziono w Niemczech latem 1946 roku i z końcem lipca został przez alianckie władze zwolniony. Pod koniec października w Neustadt przejęła go polska załoga i 30 października przeholowano do Lubeki, gdzie stanął w doku do remontu. Dopiero 13 grudnia przeholowano go do Travemünde, gdzie oczekiwał na powrót do Polski.



*Zawisza po podniesieniu z dna, w 1948 r.*

20 grudnia 1946 roku *Zawisza Czarna* wyszedł do Polski w ósmej podróży rewindykacyjnej, prowadzony przez holownika *Rekin*. Po trzytygodniowym oczekiwaniu na lepszą pogodę w szwedzkim Ystad, przybył 16 stycznia 1947 do Gdyni, na holu *Rekina*. W dwa dni później przekazano go przedstawicielom ZHP.

Dalsze losy legendarnego szkunera są – mówiąc delikatnie – niezrozumiałe.

Istniały dwie instytucje, które powinny się zająć zasłużonym weteranem. Pierwszą z nich był Związek Harcerstwa

mont, a potem na eksploatację. Od samego początku w oficjalnych doniesieniach mówiono o *Zawiszy* jak o wraku (...*powrócił z przeciekami, ze zdekompletowanym takielunkiem, ...ze zdemontowanym wnętrzem, ...z uszkodzonym motorem, ...jest sędziwy, ...remont będzie utrudniony...*). Sytuacji nie poprawił fakt, że zaraz po zawinięciu do Gdyni, trzeba było z niego wypompować wodę.

Przez cały rok właściciele zastanawiali się, co zrobić z *Zawiszą*. Sytuacji nie ułatwiały spory ideologiczne, które od końca wojny odgrywały coraz większą rolę w życiu kraju. Harcerstwo toczyło w tym czasie walkę o byt, (którą zresztą przegrało w 1949 roku) i nie miało możliwości organizacyjnych i finansowych zajęcia się statkiem. PCWM znalazło w 1947 roku w Trzebieży dwa nieukończone, poniemieckie kadłuby dużych jachtów budowanych tam dla *Marine-Hitlerjugend*, które postanowiono ukończyć dla swoich potrzeb (były to późniejsze *Janek Kraśnicki* i *Zew Morza*). Liga Morska dopiero



*Załoga Zawiszy w strojach sztormowych.*

Polskiego – z racji prawa własności i wynikających z niego obowiązków. Drugą instytucją mogłoby być Państwowe Centrum Wyszkozenia Morskiego, przeżywające właśnie swój rozkwit – realizowało program szkolenia młodzieży zbliżony do przedwojennego; co więcej – właśnie w PCWM znaleźli się dawni inicjatorzy zakupu *Zawiszy* i członkowie jego załogi.

Niestety, obie instytucje najwyraźniej obawiały się przejęcia statku, który wymagałby dość znacznych nakładów na re-

co pozbyła się nazwy członu *Kolonialna* i próbowała znaleźć sobie miejsce w nowej rzeczywistości. Posiadała w tym czasie dwa duże jachty (*Generał Zaruski* i *Dar Żoliborza*) i też nie była zainteresowana odbudową wraku. Marynarka wojenna spodziewała się przybycia *Iskry*, a PSM jeszcze w 1945 roku odzyskała swój skarb – *Dar Pomorza*.

W tej sytuacji *Zawiszę Czarnego* przeholowano z Nabrzeża Rotterdamskiego i postawiono „w krzakach”, na terenie



Stoczni Gdyńskiej, gdzie powoli niszczał. Co prawda Stocznia wyrażała chęć podjęcia odbudowy żaglowca (nawet wprowadzono go do doku, dla oględzin części podwodnej), ale brakowało chęci ze strony właściciela. W sierpniu 1948 roku zatonał przy nabrzeżu. Przyczyną było wyszabrowanie jednego z kingstonów – nie wiadomo, czy była to próba kradzieży, czy może któryś ze stoczniovców potraktował *Zawiszę* jako podręczny magazyn deficytowych części. Dość, że statek przechylony, osiadł na dnie w przechyle, z ledwo wystającym nad wodę pokładem. Po jakimś czasie podniesiono go, ale czas i brak opieki zrobili swoje – żaglowiec nie nadawał się do pływania.

Harcerze zrzekli się kłopotliwego majątku na rzecz PCWM. Tam rozważano wykorzystanie kadłuba jako koszar dla Szkoły Jungów, ale i ten pomysł upadł. Postanowiono rozebrać statek, co okazało się zadaniem ponad siły – dostępu do wnętrza broniły dębowe burty tak naszpikowane bolcami, śrubami i nitami, że pozyskane w ten sposób drewno nie nadawało się nawet na opał. Ostatecznie statek po cichu wyholowano z portu i zatopiono (ponoć przy pomocy ładunków wybuchowych) na Zatoce Puckiej, w rejonie Chałup. Nie znamy daty tego wydarzenia. Resztki wraku leżą tam do dziś, na głębokości około 20 metrów.

Podczas swego krótkiego pływania pod polską banderą *Zawisza Czarny* przepłynął około 14 tysięcy mil, zawijając do 28 portów w 10 krajach (niektóre z portów odwiedził kilkakrotnie). Podczas 17 podróży zagranicznych przeszkolenie na jego pokładzie przeszło około 550 osób. Połowa z nich to harcerze, a wśród pozostałych znaleźć można było studentów Politechniki Lwowskiej, kandydatów do PSM, aktywistów Ligi Morskiej, a nawet oficerów Wojska Polskiego.

Na szczęście kronika harcerskiego żaglowca nie zakończyła się tak smutnym akcentem. W 1961 roku harcerską banderę podniósł drugi *Zawisza Czarny*, który będzie bohaterem jednego z kolejnych odcinków naszego cyklu.



A piosenka „Pod żaglami Zawiszy” tak naprawdę powstała w 1935 roku na jachcie *Grażyna*, związana była z dramatycznym rejsem tego jachtu z całkowicie żeńską załogą i została „zawłaszczona” przez załogę *Zawiszy* ...

**Marek Twardowski**

## Generał Mariusz Zaruski



*Zawisza Czarny* nierozzerwalnie związany jest z osobą generała Mariusza Zaruskiego, którego silna osobowość na długie lata nadała polskiemu szkolnictwu morskemu i żeglarstwu romantyczny, a jednocześnie utylitarny kierunek.

Urodzony w 1867 roku, był postacią iście renesansową. Podczas studiów w Odessie pracował jako junga na tamtejszych żaglowcach, a po zesłaniu w 1894 roku do Archangielska, za działalność patriotyczną, ukończył tamtejszą szkołę nawigacyjną i z czasem dowodził szkunerem *Nadzieja* w arktycznych rejsach.

W 1899 roku powrócił ze zsyłki do Odessy, ożenił się i wyjechał do Krakowa. W 1901 roku rozpoczął studia w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, którą ukończył w 1906 roku. W 1904 roku osiadł z Zakopanym, a w pięć lat później stał się jednym z założycieli Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego i jego pierwszym kierownikiem. Śmiało można nazwać go jednym z pionierów polskiego narciarstwa i taternictwa. W 1912 roku wstąpił do „Strzelców”, a w 1914 - do Legionów Polskich. Do 1926 roku pozostawał w służbie czynnej w Wojsku Polskim, dochodząc do stopnia generała brygady. Dowodził ułanami, a w latach 1923-1924 był adiutantem generalnym prezydenta RP. W latach 1927-1028 pełnił funkcję starosty morskigo.

Człowiek niespożytej energii, po zakończeniu kariery wojskowej rzucił się

w wir pracy społecznej. Już wcześniej związał się z żeglarstwem – był jednym z organizatorów polskiego żeglarstwa, współzałożycielem Yacht Klubu Polski i Oficerskiego Yacht Klubu, dowodził polskimi jachtami w pierwszych wyprawach do portów zagranicznych. Pod koniec lat dwudziestych zajął się organizacją Komitetu Floty Narodowej, którego działalność zaowocowała zakupem *Daru Pomorza*.

Jedną z pasji gen. Zaruskiego była literatura. Był utalentowanym poetą, z kilkoma zbiorami wierszy, publikowanych jeszcze przed I wojną światową. Pozostawił po sobie wspomnienia oraz relacje morskie i tatrzańskie, w książkach zajmował się również narciarstwem, jeździectwem i badaniem jaskiń.

Mariusz Zaruski był prominentnym działaczem Stowarzyszenia „Bandera Polska” i Ligi Morskiej. Z tej racji uczestniczył we wszystkich ważniejszych wydarzeniach żeglarskich lat dwudziestych i trzydziestych. Nic więc dziwnego, że w początkach 1935 roku delegacja KHDŻ zwróciła się do niego z prośbą objęcia dowództwa nad *Zawiszą Czarnym*. Mało która prośba mogła bardziej uradować zapalonego żeglarza i urodzonego wychowawcę. W pierwszy rejs wyruszył 29 czerwca 1935 roku, na Morze Północne.

Po odwołaniu kolejnej podróży, pod koniec sierpnia 1939 roku gen. Zaruski wyjechał z Gdyni i zgłosił się do służby czynnej. W październiku 1939 roku NKWD aresztowało go we Lwowie. Osłabiony więzieniem, zmarł na cholebrę w kwietniu 1941 roku w Chersoniu.

Dziś w Zakopanym znajduje się jego symboliczny grób. Pamięć o nim była na tyle silna, że w 1946 roku mieszkańcy Żoliborza (gdzie generał mieszkał przed wojną) podczas społecznej zbiórki zebrali fundusze na remont dużego jachtu, znalezione go w Gdyni. Pod koniec sezonu 1946 roku wszedł do eksploatacji w Lidze Morskiej jako *Dar Żoliborza*. Wcześniej – w styczniu 1946 roku – pod polską banderę wcielono żaglowiec *General Zaruski*, zbudowany jeszcze na przedwojenne zamówienie Ligi Morskiej. O jego losach opowiemy w innym odcinku naszego cyklu.



# Zdarzyło się

## w polskiej gospodarce morskiej...

**10 lat temu**

Kwiecień 1998 r.

**1** - W Stoczni Gdynia przekazano armatorowi niemieckiemu kontenerowiec *Columbia* (2102 TEU) - prototyp serii 8148, wycarterowany Maerskowi, który zatrudnił go pod nazwą *Maersk Genua*.

**4** - Na złom sprzedano chiński statek *Yu Mei*, dawny polski *Antoni Garnuszewski*, pełniący funkcje statku szkolnego WSM w Gdyni, którego utrzymanie finansowały PLO.

**14** - W Rijece podniesiono polską banderę na zbudowanym tam nowym statku Chipolbroku, nazwanym *Norwid* (1094 TEU). Dwa dni później wyruszył w pierwszą podróż eksploatacyjną.

**30** - Po raz pierwszy do polskiego portu (Świnoujście) zawinął masowiec *Diana* pływający w barwach PŻM pod cypryjską banderą. Jego budowę w stoczni w Warnie zakończono w lipcu 1997 r.

W polskich stoczniach zwodowano 3 kontenerowce.

**20 lat temu**

Kwiecień 1988 r.

**6** - Przy Nabrzeżu Francuskim portu gdyńskiego, w obecności kilkusetosobowej załogi transatlantyku, odbyła się smutna uroczystość opuszczenia polskiej bandery na flagowym statku polskiej floty liniowej *Stefanie Batorym*. Po 19 latach wierniej i szczęśliwej służby w PLO, w 36 roku życia statku. Była to również okazja do spotkania 4 kapitanów *Stefana Batorygo*: Jerzego Pszennego, Bolesława Ra-



kowskiego, Hieronima Majka i Jerzego Raczkowskiego (na zdjęciu).

**8** - W Stoczni Gdańskiej zwodowano trawler-przetwórnę *Atria* - pierwszy z typu B-671. Spośród rozpoczętych 6 statków tego typu, Dalmor odebrał tylko 4; pozostałe sprzedano w trakcie budowy odbiorcom zagranicznym.

**22** - Na Atlantyku, podczas ostatniej podróży do Nowego Jorku, w rejonie Nowej Fundlandii, na zbiornikowcu *Athenian Venture* (dawny polski *Karkonosze*, 31000 BRT) należącym do polsko-cypryjskiej spółki *Athenian Tankers* nastąpiła eksplozja. Statek przełamał się, zginęli wszyscy znajdujący się na burcie: 5 pasażerów i 24 członków załogi. Część dziobowa zatonała w kilka dni później, a część rufowa dopiero 17 czerwca, podczas holowania, 200 mil od hiszpańskiego Vigo.



**23** - Nadano 5000 audycję radiowego „Studia Bałtyk” – od 17 lat przybliżającą mieszkańcom całego polskiego wybrzeża problemy gospodarki morskiej.

W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec, statek pasażerski i trawler rybacki.

**30 lat temu**

Kwiecień 1978 r.

**7** - Do Portu Północnego w Gdańsku wpłynął największy do tego czasu statek - zbiornikowiec *Olimpia Arrow* (216 tys. ton nośności) z ładunkiem 116 tys. ton ropy.

**15** - PŻB zakupiło prom pasażersko-samochodowy *Aalotar*, któremu nadano nazwę *Rogalin*.

**17** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach prototypowego masowca typu B-518, nazwanego później *Charles L. D.* (39 900 ton nośności)

**23** - Drobnicowiec *Iwonicz Zdrój* zderzył się w gęstej mgłę ze statkiem *Rio D'oro* (2140 BRT, bandery greckiej) i został osadzony na brzegu w rejonie Terschelling. Później został wyremontowany i pływał pod polską banderą do 1986 r.

W polskich stoczniach zwodowano 2 masowce.

**40 lat temu**

Kwiecień 1968 r.

**2** - Służbę zakończył parowiec *Marchlewski*, który 20 lat wcześniej zwodowano w Szczecinie jako *Oliwa*. W czerwcu przecholowano go do Szczecina, gdzie służył jako magazyn pływający aż do złomowania w 1980 r.

**5** - Parowiec PŻM *Wrocław* zatonał z rozdartym dnem po wejściu na przeszkodę w rejonie wyspy Saaremaa, wskutek błędów w nawigacji. Był statkiem pechowym: pierwszy raz zatonał w wyniku kolizji w grudniu 1935 r. na gdyńskiej redzie, a drugi raz - po nalocie w Świnoujściu w sierpniu 1944 r.

**13** - PHZ Centromor zakupiło za ok. 3 mln USD używany statek pasażerski *Maasdam*, który po rocznym remoncie i przebudowie wszedł do polskiej służby jako *Stefan Batory*.



W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce (w tym *Seahawk* w Stoczni Gdańskiej, pierwszy z serii B-448), 2 trawlerzy (przetwórnę i burtowy – *Arcitic*



*Buccaneer* w SKP, prototyp serii B-427/ B), okręt hydrograficzny i zbiornikowiec bunkrowy.

**50 lat temu**

Kwiecień 1958 r.

2 - Prasa doniosła o zdjęciu ze statku *General Walter*, za próbę przemytu, do czasu wykrycia winnych, całej załogi.

W polskich stoczniach zwodowano 3 węglowce, bazę rybacką (*Sewierodwinsk* w Stoczni Gdańskiej, pierwszą typu B-62) i 3 trawlerzy burtowe.



**60 lat temu**

Kwiecień 1948 r.

1 - W pierwszy rejs wyruszył statek pasażerski GAL-u s/s *Jagiello*, pływający w czarterze firmy Fratelli Cosulich na linii z Genui do Hawany na Kubie.



3 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy z zamówionych przez Żeglugę Polską statków typu B-30, który następnie wszedł do służby jako *Sółdek*. Tego samego dnia położono stępkę pod pierwszy z czterech holowników typu B-60, również zamówionych przez ŻP, który po ukończeniu został przejęty przez marynarkę wojenną i wcielony do służby jako BG-7.



7 - W skład Polskiej Marynarki Wojennej weszły trzy trawłowce amerykańskiego typu „Byms”, nazwane *Delfin*, *Foka* i *Mors*. Statki zakupiono z demobilu w Wielkiej Brytanii dla Urzędu Morskiego, który przekazał je na cele wojskowe (wbrew klauzulom zawartym w umowie zakupu) w ramach rekompensaty za przetrąlanie niektórych torów wodnych.



24 - W Szczecinie zwodowano kadłub drobnicowca *Oliwa*, pozostawionego na pochylni przez Niemców. Statek przeholowano do Gdańska, a po wyposażeniu przekazano do eksploatacji jako *Marchlewski*.



30 - Na redzie Tel Awiwu podczas silnego sztormu został rzucony na skały drobnicowiec *Lewant*, co spowodowało jego przełamanie na wysokości czwartej ładowni i konieczność osadzenia go na mieliźnie. Tam przez kilkanaście dni załoga, głównie własnymi siłami, przy pomocy przewożonego ładunku, którym były szyny kolejowe doprowadziła statek do takiego stanu, że mógł samodzielnie popłynąć do Triestu, gdzie poddano go gruntownemu remontowi.

30 - Do Szczecina przybył pełnomorski holownik-lodołamacz *Swarożyc*. Jego budowę rozpoczęto podczas wojny w stoczni amsterdamskiej, po wojnie zo-

stał zakupiony przez Polskę i ukończony dla potrzeb szczecińskiego portu.

**70 lat temu**

Kwiecień 1938 r.

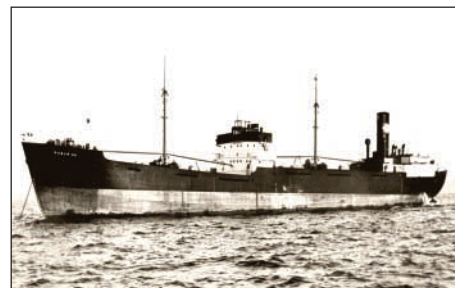
1 - Powołano do życia przedsiębiorstwo „Delfin” - Połowy Dalekomorskie SA Gdynia.

11 - Podniesiono polską banderę na niewielkim drobnicowcu *Rozewie*, zbudowanym w Finlandii dla Żeglugi Polskiej. Miesiąc wcześniej do służby wszedł jego bliźniak – *Oksywie*.

29 - W stoczni w Papenburgu zwodowano lugier *Korab I*, budowany na zamówienie rządu RP.



30 - W angielskiej stoczni w Burntisland zwodowano węglowiec *Robur VIII* (2864 BRT) - największy statek „Polskarobu”.



**80 lat temu**

Kwiecień 1928 r.

21 - W brytyjskiej stoczni w Newcastle zwodowano przybrzeżny statek *Jadwiga*, budowany na zamówienie Żeglugi Polskiej.

W brytyjskiej stoczni w Stockton-on-Tees przekazano Żegludze Polskiej masowiec *Niemen*.

**Rubrykę redagują:  
Jerzy Drzemczewski  
i Marek Twardowski  
Zdjęcia zostały wykonane  
przez autorów lub pochodzą  
z ich archiwów.**



*Polacy pod piracką banderą*

# Mordercy i złodzieje?

Paweł Beneke, Adam Mierosławski, Ignacy Blumer, Józef Olszewski. Mało kto dzisiaj pamięta kim byli i co robili. Tymczasem ich działalność dowodzi, że Polacy, na równi z innymi nacjami, potrafili także zajmować się piractwem.





Nawet dziecku nie trzeba dziś tłumaczyć kim byli piraci. Można o nich przeczytać w niezliczonych książkach, obejrzeć na dziesiątkach filmów, a nawet samemu zostać jednym z nich grając w opartą na pirackich przygodach grę komputerową. Uczynmy jednak od razu zastrzeżenie: choć większość z powyższego utwierdza nas w przekonaniu, że piraci byli romantycznymi morskimi rabusiami chroniącymi swe skarby na tajemniczych wyspach, mit ten ma niewiele wspólnego z rzeczywistością.

Piraci istnieli na morzu od kiedy istnieje żegluga. Od zawsze, pod każdą szerokością geograficzną, znajdowali się tacy, którzy napadali na statki przewożące ładunki i próbowali je siłą zagarnąć, mordując broniących je ludzi. Piraci byli po prostu zwyczajnymi złodziejami i mordercami.

Swój największy rozkwit przeżył ten proceder po odkryciu przez Krzysztofa Kolumba Ameryki. Przez kilka wieków ulubionym miejscem pirackiej działalności było Morze Karaibskie, gdzie krzyżowały się szlaki żeglugowe wiodące z Nowego Świata do Europy. Pełen wysp i wyseppek akwen ułatwiał nieoczekiwane ataki na niczego nie spodziewające się statki handlowe, umożliwiał też szybkie znalezienie bezpiecznej kryjówki.

### Kaperski sąd

Szczególną formą piractwa było korsarstwo, czy też mówiąc bardziej po bałtycku - kaperstwo. Kaprowie byli żeglarzami, którzy oferowali swoje usługi w zwalczaniu wrogich statków władcom, w zamian za udzielenie im ochrony prawnej i zapewnienie udziału w łupach. W pewnym sensie było to więc piractwo zalegalizowane. Granica była cienka, nągnięciem zdarzało się, że kaprowie wykorzystywali swoją sytuację napadając na jednostki neutralne, a czasem nawet sojuszniczne. Warto jednak podkreślić, że to właśnie z kaperstwem wiąże się początek polskiej floty.

Przyjmuje się, że pierwszą w Polsce flotę kaperską wystawił król Kazimierz Jagiellończyk w czasie wojny trzynastoletniej z Zakonem Krzyżackim. Króla nie było stać na budowę i utrzymanie własnej stałej floty, więc kaprowie wydawali się idealnym rozwiązaniem. I rzeczywiście, okazali się skuteczni. 15 września 1463 roku na Zalewie Wiślanym rozgromili niemal doszczętnie całą flotę Wielkiego Mistrza. W starciu, po obu stronach,

wzięło udział ponad 70 jednostek. Batalia ta należy do najświetniejszych w historii polskiego oręża. A na dodatek jest jedyną w naszej historii bitwą morską, w której zwycięstwo przyczyniło się do wygranej w całej wojnie.

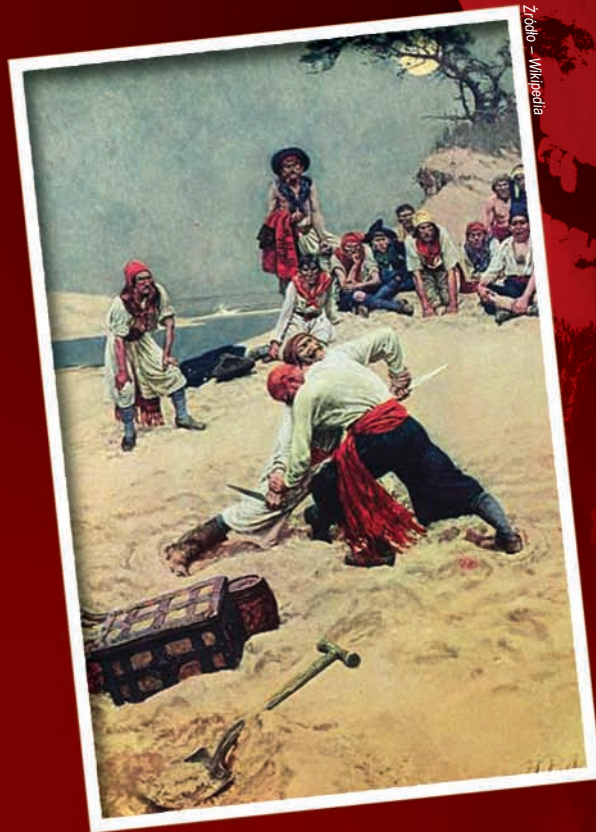
Tak jak i inne grupy zawodowe, tak i kaprowie mieli swoje, jakbyśmy to dzisiaj powiedzieli „gwiazdy”. Jedną z najjaśniejszych był niewątpliwie Paweł Benেকে (występujący także jako Paul Benেকে). Wsławił się tym, że w roku 1473 roku, dowodząc statkiem *Piotr z Gdańska*, dokonał, zuchwałego abordażu płynącego do Londynu burgundzkiego galeonu *Święty Tomasz*. Po jego zajęciu okazało się, że przewozi on obraz wybitnego malarza niderlandzkiego Hansa Memlinga „Sąd Ostateczny” z przeznaczeniem dla jednego z kościołów we Florencji. Zagrabione dzieło kaper przekazał w darze Bazylice Mariackiej w Gdańsku, w którym to mieście do dzisiaj dzieło to pozostaje, ciesząc oczy turystów.

Piractwem trudnili się nie tylko kapitanowie szybkich i dużych statków. Od czasu do czasu nie gardzili nim także Kaszubi. Łupy ze zrabowanych statków stanowiły poważne uzupełnienie ich skromnych budżetów, szczególnie w chudsze w lata ryby. Kaszubi sprowadzali na mie-

lizny statki, które potem bezlitośnie rabowali. Był to proceder głęboko zakorzeniony wśród zamieszkujących bałtyckie wybrzeża Słowian, którzy już w wieku XII potrafili wychodzić na swych łodziach na rozbójnicze wyprawy w kierunku Skandynawii.

### Przygody kapitana Adama

Jedną z najbarwniejszych postaci osądzanych o zajmowanie się piractwem był Marek Jakimowski (Jacek Komuda uczynił go bohaterem swojej najnowszej powieści „Galeony wojny” – pisaliśmy o tym w marcowym wydaniu „Naszego MORZA” - red.). Polski szlachcic z Podola, po bitwie pod Cecorą w 1620 roku, dostał się do tureckiej niewoli baszy Kassymbeka, który postanowił sprzedać go na targu niewolników w Aleksandrii. Jakimowski, razem z dwustu innymi polskimi jeńcami, miał tam dopłynąć na wielkiej galerze. W czasie podróży galernicy zbuntowali się, przejęli statek i pod dowództwem Polaka dotarli do Rzymu, gdzie nasz rodak został gorąco przywitany i gdzie złożył u stóp papieża admirałską flagę Kassymbeka. Potem, wraz ze świętą poślubioną małżonką, także zresztą była niewolnicą, wrócił na Podole. Przy-



Zobacz - Wikipedia

**Walka piratów o skarb, ilustracja z książki o piratach Howarda Pyle'a.**



gody dzielnego szlachcica stały się głośne w całej Europie. Rzeczywistość wymieszana się tu jednak z legendą i trudno już dzisiaj odróżnić, co jest w niej prawdą, a co fałszem. Niektórzy badacze sądzą, że zanim Jakimowski wrócił w rodzinne strony, dowodząc galerą zagarniętą Kasymbekowi, napadał na tureckie statki rabując je i pałac bez litości. Miał się dzięki temu wzbogacić na tyle, żeby żyć dostatnio do końca swoich dni.

Jakimowski nie jest jedynym Polakiem „podejrzany” o piracką działalność. Innym jest młodszy brat dobrze znanego z podręczników historii, sławnego działacza niepodległościowego, Ludwika Mierosławskiego - Adam Piotr Mierosławski. Brał udział w Powstaniu Listopadowym, gdzie m.in. walczył na Woli pod komendą generała Józefa Sowińskiego. Ranny w czasie obrony legendarnej reduty Ordona trafił do niewoli, skąd udało mu się zbiec i dotrzeć do Francji. Tam zaciągnął się na statek zdążający na Reunion. Tak zaczęła się jego niezwykła morska kariera. Niezwykła, bo Polak w wieku zaled-

wie 25 lat został kapitanem we Francuskiej Marynarce Wojennej. Służbę porzucił w 1840 roku osiadając na Reunionie, gdzie też wkrótce się ożenił.

Niestety, ledwie miesiąc po ślubie żona, którą bardzo kochał, niespodziewanie zmarła. Mierosławski ponownie więc wyruszył na morze. Kupił statek, którym żeglując natrafił w południowej części Oceanu Indyjskiego na dwie malutkie wysepki. Ponieważ nie znalazł ich na mapach uznał się za ich odkrywcę i zamierzał urządzić tam polską kolonię.

Na wieść o Wiośnie Ludów wyruszył do Europy. U boku swego brata, jako dowódca floty, wspierał Włochów w ich walce o niepodległość. Potem powrócił na Reunion, gdzie zajął się handlem żeglując po Oceanie Indyjskim statkiem o znamiennej nazwie *Moja Polska*.

Podobno Mierosławski nie tylko jednak handlował. „Bywało, że na spróchniałym, szmatami zatkanym galeocie, sam z dziesięcioma ludźmi po jaskiniach, odludnych wysp zwerbowanymi, wioził z jednej części świata do drugiej, w po-

rach całej żegludze zabronionych, majątek i nadzieję wielu rodzin. Potęgą jego woli i pogarda śmierci tak były znane korsarzom Oceanu Indyjskiego, że cztery razy żeglował bez zadrasnięcia pośród flotylli malajskich, które płynęły pustoszyć brzegi Kochin-Chiny, bo przeszło w przysłowie, że „kapitan Adam” nie przyjmuje nikogo na swój pokład, chyba pałac cygaro przy beczce prochu.” - tak wspomina go jego brat Ludwik. Jak było naprawdę, zapewne nigdy się nie dowiemy. Adam Mierosławski zmarł w 1851 roku w czasie jednej ze swych morskich podróży.

### Senior Isidro sieje postrach

Jeśli nawet mielibyśmy wątpliwości, czy wszyscy wymienieni dotąd Polacy zajmowali się rzeczywiście piractwem, to takich problemów z określeniem profesji nie mamy w odniesieniu do takich ludzi, jak Ignacy Blumer, Wincenty Kobyłański czy Józef Olszewski. Oni byli prawdziwymi piratami i to na dodatek z samych osławionych Karaibów.



Zdjęcie - Internet

**Bitwa na San Domingo**  
pędzla Januarego Suchodolskiego.



Polacy pojawiali się na Karaibach od XVII wieku. Na Tobago bowiem istniała kolonia Kurlandii, księstwa lennego Rzeczypospolitej założona tam w 1654 roku. W okresie swojej świetności zamieszkiwało ją 12 tysięcy Kurlandczyków. Na skutek starć z Holendrami musieli się jednak stamtąd wycofać w roku 1686. Być może już wtedy część z nich zasilila pirackie szereg.

Kolejna duża grupa Polaków przybyła w rejon Karaibów na początku XIX stulecia. Byli to żołnierze Legionów Polskich założonych przez Jana Henryka Dąbrowskiego we Włoszech. W sumie, na rozkaz Napoleona, 6 tysięcy Polaków wzięło udział w tłumieniu antyfrancuskiego powstania niewolników na wyspie San Domingo w latach 1802-1803. Ekspedycja została jednak rozbita.

Z San Domingo do domu wróciło zaledwie kilka setek naszych rodaków. Polacy ginęli nie tylko od kul. Dziesiątkowała ich także żółta febra. Samopoczucie naszych żołnierzy nie polepszał też fakt, że musieli toczyć bitwy z ludźmi, którzy tak jak i oni walczyli za wolność. Nie ma się zatem co dziwić, że zaczęli się buntować, a nawet przechodzić całymi oddziałami na stronę dotychczasowego wroga. Zaskarбили sobie tym przychylność powstańców do tego stopnia, że kiedy już San Domingo ogłosiło niepodległość, Polacy otrzymali prawo zamieszkania na wyspie. Część skorzystała z tej propozycji, większość jednak postanowiła wrócić do kraju. Niewielka zaś grupa nie wybrała ani jednego, ani drugiego. Pozostali na Karaibach zaciągając się do pirackich załóg. Niebawem zrobiło się o nich głośno.

Do pierwszych sławnych Polaków – piratów z Karaibów zaliczają się z pewnością Ignacy Blumer i Wincenty Kobyłański. Blumer nigdy zapewne nie zacząłby uprawiać pirackiego fachu gdyby w drodze powrotnej z San Domingo do kraju statek, którym podróżował nie napotkał jednego z angielskich okrętów wojennych. Anglicy uprowadzili ze sobą Francuzów, zostawiając, obecnych na pokładzie Polaków, z których większość chorowała na żółtą febrę, na pastwę losu. Wtedy to dowództwo jednostki przejął Blumer. Statek zamienił w piracki okręt, napadał na angielskie jednostki łupiąc je niemilosiernie. Kiedy już on i jego kompani wystarczająco się obłowili, wrócili w rodzinne strony. Blumer zaś kontynuował karierę wojskową dochodząc do generałowskiego stopnia. Podobnie ułożył się

także los Wincentego Kobyłańskiego, który powrócił do domu cały i zdrow, wcześniej nieźle zachodząc za skórę Brytyjczykom, których nękał operując z terytorium Kuby.

Obu oficerów sławą przewyższył Izidor Borowski, zwany „Senior Isidro”. Główną bazą tego pochodzącego spod Pultuska szlachcica była słynna Tortuga. Szybko stał się znaczącą postacią pirackiego półświatka. Ale jego działalność nie ograniczała się tylko do łupienia bezbronnych brytyjskich statków wyładowanych po brzegi drogocennym towarem. „Senior Isidro” nie zapomniał o polskich korzeniach i pomagał bojownikom walczącym o niepodległość Wenezueli dostarczając im zdobyczną broń oraz amunicję.

Anglicy byli głównymi wrogami Polaków spod pirackiej bandery. Niektórzy jednak starali się, na ile to oczywiście było tylko możliwe, zalegalizować jakoś swój proceder, stając się korsarzami. Tak było w przypadku Kazimierza Luxa. Wycierpiawszy wiele w czasie niemal dwuletniego pobytu w brytyjskim więzieniu na Jamajce, jedynym czego pragnął po uwolnieniu, była zemsta. W tym celu wystarał się od francuskiego generała Jeana Ferranda o specjalny list kaperski upoważniający do podejmowania akcji w imieniu Francji. Lux wykorzystał to do maksimum. Na swoim 60-osobowym okręcie *Mosquito* grabił i rabował ile się dało. Łupy sprzedawał głównie na Kubie. Co jednak ciekawe, nie zapomniał o rodakach, szczególnie tych, których wojna okaleczyła. Część pieniędzy przekazywał na pomoc dla potrzebujących Polaków – inwalidów i uciekinierów z angielskich więzień.

### Józio był ostatni

Osobną postacią karaibskich wód był Józef Olszewski. Osobną, bo znalazł się w tym regionie inaczej niż jego koledzy z Legionów. Olszewski pochodził z wioski koło Płocka. Od młodości marzył o dalekich podróżach. Z nadzieją zaciągnięcia się na statek dotarł do Gdańska gdzie zamustrował na holenderską jednostkę o nazwie *Najade*. Na jej pokładzie dotarł wkrótce na Kubę. Tam przypadkowo zgubił się w porcie i spóźnił na statek. Po jakimś czasie trafił na niewielki szkuner, którego załoga, jak się niebawem okazało, z wielkim zacięciem uprawiała piractwo. Po kilku wyprawach statek zaatakowany został przez inny i zatopiony, a jego załoga, poza Olszewskim, który wkrótce

zaskarbił sobie zaufanie kapitana, zakuta w kajdany.

*Salamandra*, bo tak się nazywał statek, na którym teraz służył młody Polak, trudniła się handlem niewolnikami. Łowiła ich w Afryce i przywoziła na Karaiby, gdzie znajdowały się liczne plantacje egzotycznych owoców nieustannie cierpiące na brak rąk do pracy. Olszewski szybko nauczył się zasad niewolniczego biznesu. Pamiętajmy, że już wtedy był to proceder, przynajmniej oficjalnie, potępiany i ścigany. *Salamandra* została po jakimś czasie zatopiona. Olszewskiemu jednak sprzyjało szczęście. Wyszedł cało z tej przygody wzbogacając się dodatkowo o skarb, którego miejsce ukrycia zdradził mu umierający kapitan *Salamandry*. Po spieniężeniu kosztowności Olszewski, znany w morskim półświatku pod pseudonimem „Yousyu” (od polskiego „Józia”) kupił statek, który obsadził żadną zysku i przygód załogą. Na własny już rachunek Olszewski trudził się handlem niewolnikami nie gardząc też działalnością piracką. Był jednym z ostatnich przedstawicieli tego fachu na Karaibach.

Piractwo nie umarło wraz z XIX wiekiem. Do dzisiaj żegluga w niektórych regionach świata, głównie na Oceanie Indyjskim nie jest bezpieczna. Co jakiś czas docierają do nas informacje o kolejnych napadach na statki handlowe czy platformy wiertnicze. Choć od czasów „Józia” Olszewskiego nie słyhać było o piratach z polsko brzmiącymi nazwiskami, to jednak nikt nie zaręczy, że wśród współczesnych morskich rozbójników ich nie ma.

**Tomasz Falba**



# „Morze” nasze „Morze”

70 lat temu,  
w kwietniu 1938 roku:

## Sprawy z Murzynem

Plantacje polskie w Liberii zostały zorganizowane przez Ligę Morską i Kolonialną i są przez nią traktowane jako swego rodzaju szkoła dla przyszłych pionierów kolonialnych. Przybywający tu bowiem kolonista musi sobie samodzielnie dawać radę z wielu zagadnieniami, których dobrze nie zna, a których rozwiązanie stanowi nieraz dość duże trudności. (...) Plantator musi znać się na wszystkim: powinien umieć zbudować dom czy magazyn, przeprowadzić pomiary miernicze, zbudować most, wytyczyć drogę – słowem wiedzieć cały szereg rzeczy, które są związane z gospodarką plantacyjną. Podstawowe wiadomości z medycyny są również bardzo potrzebne. (...)

Ponieważ Liberia jest pokryta gęstą puszcza, poluje się w nocy przy lampach elektrycznych umieszczonych na głowie. Emocją takiego polowania jest to, że strzelając do zwierzyny, widzi się właściwie tylko oczy i zazwyczaj nie wiadomo, czy to, co się bierze za małą antylopę nie jest bawołem. Omyłka mogłaby być nieco ryzykowna. Naturalnie w miarę zdobywania doświadczeń, można czasami z kolo-

ru świecących oczu czy ich ruchów rozpoznać zwierzynę, ale to nigdy nie jest pewne. (...)

Załatwienie sprawy z Murzynem nie należy do rzeczy łatwych. Murzyn, mając interes do białego przychodzi zwykle w otoczeniu swoich żon i przyjaciół z tradycyjną białą kurą w rękę i zaczyna półgodzinne przemówienie, zaczynające się zwykle od słów: „panie, ja pragnę cię widzieć”. Dopiero po tej przemowie można się dowiedzieć, o co mu chodzi. (...)

**(„W wolnej republice czarnych”,  
Kazimierz Armin)**

## Smakowita szarańcza

(...) Bez przygody mijamy przełęcz łańcucha gór Bucoie, biegnącego z północy na południe. Lecz oto na czystym

przed chwilą horyzoncie, spostrzegamy olbrzymią czerwoną chmurę, która rośnie w oczach. Zdaje się, że słońce przykryła wielka ciemno-ruda zasłona. Jednocześnie mimo warkotu silnika do uszu naszych dochodzi równomierny, stale wzrastający szum, jakies suche, chropowate szeleszczenia.

- Co to? – pytam zaniepokojony.

Oczy kierowcy stają się dziwnie błyszczące. Chwilami widać tylko białka.

- To szarańcza. Bardzo, bardzo dobra szarańcza – szofer mlaska smakowicie językiem.

Dowiaduję się później, że szarańcza jest ulubionym przysmakiem czarnych. Taka, pięknie wyglądająca chmura szarańczy ciągnie się nieraz setkami kilometrów i biada plantacji, na której osiadzie, bo pożarte zostanie dosłownie wszystko. (...) Po przybyciu do Posto Quipeio, zawarłem znajomość z innym szkodnikiem afrykańskim „bissoną”, wielką czerwoną mrówką. Owad ten posiada mocne kleszcze i wyrwać go można jedynie z ciałem, toteż stanowi postrach dżungli. Ucieka przed nią wszystko: lew, słoń, nosorożec. Mrówki te mają doskonale zorganizowane społeczeństwo i robią prawdziwe wyprawy wojenne. (...)

Pragnąłbym jeszcze nadmienić słów parę o wierzeniach murzyńskich. Negr środkowo-afrykański w ścisłym tego słowa znaczeniu religii nie posiada. Nie wie, co to jest Bóg, jako człowiek niezmiernie lekkomyślny nie zadaje sobie nawet trudu wysunięcia koncepcji jakiegokolwiek bądź życia pozagrobowego. Jediną religią jego jest „strach”, który przeniesiony w płaszczyznę wierzenia, wyraża się



w całkowitym uznaniu dla czarów i czarowników.

**(„Wspomnienia polskiego kolonisty”, Juliusz Gebethner)**

### Gdzie złoto płynie...

Dzień otwarcia bazy morskiej w Singapurze był na pewno wielkim dniem dla W. Brytanii i Dalekiego Wschodu, a może nawet – i dla całego świata. W obecności dwunastu tysięcy zaproszonych gości, przedstawicieli najwyższych władz brytyjskich, cywilnych i wojskowych, przy asyście potężnego zespołu sił zbrojnych, morskich, powietrznych i lądowych, przy huku ciężkich dział okrętowych i baterii nadbrzeżnych zainaugurowany został uroczysto i oddany do użytku największy morski dok pływający świata: dok im. Jerzego VI-go. (...) jest tak obszerny, że może pomieścić nawet transoceaniczne kolosy w rodzaju „Queen Mary”. (...) 2200 stóp nadbrzeży betonowych i wielka ilość kranów, z których każdy ma siłę nośną 150 ton, wreszcie – dziesiątki kilometrów nowozbudowanych linii kolejowych – oto poszczególne fragmenty tej olbrzymiej bazy morskiej. Kosztowała ona W. Brytanię, bez fortyfikacji i bez urządzeń bazy

lotniczej, około dwudziestu pięciu milionów funtów szterlingów (blisko siedemset milionów złotych). Praca nad całością trwała, co prawda z pewnymi przerwami, około 15 lat. (...)

Bo dzisiejsze Singapur jest nie tylko najpotężniejszą twierdzą morską świata i wielkim światowym portem. Jest ono także wielkim, półmilionowym miastem, stolicą ludnego i bogatego Półwyspu Malajskiego, potężnym ośrodkiem kauczuku i ołowiu. Złoto płynie tu strumieniami, a jego blask nęci coraz to nowe gromady spragnionych łatwego zarobku włóczędzów, sprytnych i przedsiębiorczych śmiałków, którzy jutro będą tu szanowanymi powszechnie milionerami, lub biedne, bezradne, pionki ludzkie, które zginą szybko i bez śladu w rojnym kosmopolitycznym tłumie. (...)

**(„Baza morska w Singapurze”, Edward Czerw)**

### Czynnik nowoczesny

6 marca 1938 roku o godzinie 8.30 salut admirałski 13 strzałów oznajmił, że oto przybył Polsce nowy okręt wojenny – największy z istniejących dotychczas. O. R. P. „Gryf”, przewyciężywszy silne

sztormy na morzach Północnym i Bałtyckim (...), zacumował się szczęśliwie w Gdyni. (...)

Jednak kto by powiedział, że „Gryf” jest, w porównaniu do okrętów innych państw, okrętem małym, i że jego 2.250 ton, to zaledwie jedna dziesiąta jakiegoś pancernika – ten miałby słuszność tylko pozornie. Albowiem w dziedzinie obrony wybrzeża, „Gryf” stanowi czynnik poważny i nowoczesny. On to – jako stawiacz min – zagrozi w razie potrzeby drogę do Gdyni. W ciągu kilku godzin może postawić swe miny, których trałowanie (wydobywanie) nie będzie łatwe. Jest to więc okręt obronny, świadczący o tym, że Polska cudzego nie chce, jednak swego tak łatwo nie da...(...)

Pamiętajmy, że nie bogactwo narodu jest powodem do budowy floty wojennej, ale ta właśnie flota jest źródłem korzystnych przymierzy, pokoju, bezpieczeństwa i dobrobytu narodowego. A radując się przybyciem „Gryfa”, myśleć już winniśmy o dalszych, coraz to większych i silniejszych okrętach – realizatorach naszych nadziei na lepsze jutro i naszej wolności suwerennej.

**(„Okręt Rzeczypospolitej Polskiej >Gryf<”, Inż. J. G.)**



60 lat temu,  
w kwietniu 1948 roku:

### Rybak i jego trudy

Dotkliwy brak rybaków morskich był pierwszym i – bodajże jest po dziś – najważniejszym czynnikiem hamującym rozwój tej dziedziny gospodarki. Jedyną radą na to niedomaganie jest realnie zaplanowana i szeroka akcja szkolenia rybackiego. W końcu 1947 r. przystąpiono do zakładania większych ośrodków szkolenia rybaków. (...) Nie pozbawionym także znaczenia jest moment pochodzenia

uczniów tych szkół. Winni nimi być głównie mieszkańcy Wybrzeża, żyjący od lat nad morzem, doświadczenie wykazało bowiem, że element napływowy w po-

goni za dużym zyskiem wydatnie zasilał kadry rybaków morskich, ale nie wytrzymał długo ciężkich trudów pracy morskiej, wycofując się przy pierwszym niepowodzeniu i zetknięciu z niebezpieczeństwem. Tylko rybak znający od młodości morze, potrafi wytrzymać trudy pracy i częste zastoje, spowodowane sztormami i niebezpieczeństwami walki z żywiołem.

**(„Zagadnienia rybołówstwa morskiego”, J. Wójcicki)**

**Opr. Czesław Romanowski**

Zachowaliśmy  
oryginalną pisownię.  
Archiwalne numery  
„Morza” można  
znaleźć na stronie:  
<http://www.magemar.com.pl/>



*Opowieści  
Mórz Południowych*

# Meldorau, Meldorau

Andrzej Perepeczko



*Gdy zamknę tylko oczy widzę piasku plaże  
Rybacy płyną w morze, wiatr chwije liśćmi palm  
Ponad Fortalezę dysk słońca się rozżarzył  
A moje bosc stopy jęzory liżą fal.*

*Z Corcovado Chrystus miastu błogostawi  
Rumby ognistej w Rio rozbrzmiewają dźwięki  
Tętno karnawałowe płynie ulicami  
Daleki po widnokrąg Atlantyku błękit*

*Copacabana zdobna ciał kobiecych kwiatem  
Z favel Orfeo Negro melodia się ścyczy  
Związana z brazylijskiej kawy aromatem.  
Na horyzoncie niebo blaskiem wód się łączy*

*W dali Buenos Aires w rytmie tanga tańczy  
W Montevideo również rozbrzmiewa muzyka  
W sadach drzewa ciężarne słońcem pomarańczym  
Pod zamkniętą powieką cała Ameryka.*

**R**ok 1950 był dla Polski rokiem zdecydowanie nieciekawym. Po „złaniu partii” PPS i PPR w Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą praktycznie zakończyła się działalność socjalistów w stylu Marszałka Piłsudskiego i coraz bardziej nasilała się walka z „reakcyjnym podziemiem”. Żelazna kurtyna bardzo szczelnie i z dużym nakładem kosztów oddzielała Polskę Ludową od wolnego świata.

Prawem kontrastu i szczęśliwego losu – ów rok 1950, a przynajmniej jego środkowy, letni fragment – zapisał się niezwykle korzystnie i ciekawie w mojej pamięci.

Po ukończeniu nauki na trzecim roku Wydziału Mechanicznego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, nadszedł czas na kilkumiesięczną, tak zwaną „dyplomową”, praktykę. Nieco przyspieszony rok szkolny zakończył się bodajże w połowie kwietnia i wkrótce potem stanęliśmy przed obliczem dyrektora PSM, magistra Mieczysława Jurewicza. My, to znaczy grupka siedmioosobowa, przeniesiona po ukończeniu Państwowego Liceum Budowy Okrętów na ostatni rok Peesemki.

Z grupki tej jedynie ja jeden odbyłem przeszło dwumiesięczny rejs na statku pełnomorskim, pozostała szóstka była prawdziwymi żółtodziobami w marynarskim fachu.

- Ponieważ nie pływaliście dotychczas, kieruję waszą siódmką na *Dar Pomorza* – oświadczył dyrektor.

- A za co, panie dyrektorze? – wyrwałem się, jak zwykle.

- Jak to, za co? – zdziwił się dyrektor i spojrzął na mnie.

- Przecież na *Dar* mustrują mechanicy za karę – odpowiedziałem prawie zgodnie z prawdą, a co najmniej zgodnie z posiadanymi w tym temacie wiadomościami.

Istotnie, na praktykę na *Dar Pomorza* wysyłano przeważnie mało zdyscyplinowanych słuchaczy Wydziału Mechanicznego. Na fregacie panował dość ostry rygor, starannie egzekwowany przez oficerów i instruktorów, jak też bosmana i innych członków stałej załogi, łącznie z kucharzami, a zatem było niewiele szans na rozmaite wysoki. Poza tym – czym kierownictwo Peesemki raczej się nie przejmowało – silnik *Daru* nie był szczytem nowoczesności i dla absolwentów wydziału mechanicznego praktyka na pięknym żaglowcu była zawodowo mało przydatna.

Taka przynajmniej krążyła opinia wśród słuchaczy Szkoły Morskiej.

O dziwo, dyrektor Jurewicz po moim występie, uśmiechnął się i bez zwłoki zdecydował, żeby wysłać nas na praktyki dyplomowe na dość wtedy liczne polskie statki handlowe.

Mnie i mojemu przyjacielowi Ziemowitowi Krzyżanowskiemu trafiło się chyba najlepiej z całej siódmki. Zamustrowaliśmy bowiem na spory na ówczesne czasy statek *Pulaski*. Zbudowany w niemieckiej stoczni pod nazwą *Leuna* pływał w latach wojny jako statek zaopatrzeniowy dla Korsarskich Krążowników Kriegsmarine. Dla nas, przyszłych mechaników, ważne były dwie rzeczy – po pierwsze *Pulaski* posiadał napęd turbinowy, a w kotłowni stało aż pięć kotłów opalanych paliwem płynnym, co było rzadko spotykane w tamtym czasie, a po drugie, statek płynął do... portów Południowej Ameryki!!!

Już same nazwy - Brazylia, Argentyna, Urugwaj, a przede wszystkim Rio de Janeiro budziły w mojej wyobraźni kuszące wielokolorowe obrazy, tak bardzo różne od szarej, siemiejnej, pełnej powojennych gruzów Polski Ludowej, odciętej szczelną żelazną kurtyną od tamtych wspaniałości.

Z bijącymi radośnie sercami, obarczeni – jak przystało na „prawdziwych” marynarzy – workami żeglarskimi, z całym niemal posiadanym dobytkiem, pojawiliśmy się na statku.

Przybycie nasze nie wzbudziło sensacji, ani specjalnego zainteresowania. Ochmistrz wpisał nas na listę załogi i skierował do kabiny.

Znajdowała się na dziobie, czyli „pod bakiem”, surowe umeblowanie składało się z sześciu metalowych łóżek, przyspawanych do stalowego pokładu i tyłuż blaszanych szafek, zamocowanych dla odmiany do dziobowej ściany, czyli do „forszotu”. Na środku stał stół i dwie kilkuosobowe ławy, również zamocowane na sztywno. I tyle.

Przez środek tego mało przytulnego pomieszczenia przechodziły od sufitu do podłogi dwie grube rury, na razie niewiadomego przeznaczenia. Razem z nami tę imitację kabiny zajmowało czterech absolwentów Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Jeden z nich został kilkanaście lat później kapitanem polskiego flagowego pasażera *Stefana Batorego*.

Kapitanem *Pulaskiego* był Jan Godecki, absolwent Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni w 1930 roku. W nas, ówczesnych praktykantach, kapitan wzbudzał szacunek i zaufanie, ale dzielił nas niewyobrażalny chyba dzisiaj dystans. Kapitan zawsze występował w mundurowej gali, który to zwyczaj wyniósł zapewne z przedwojennego pływania na pasażerach.

Naszym szefem w maszynie był Wiesław Kochański, również marynarz konwojowy. Drugi mechanik był przed wojną szefem kotłowni na polskim niszczycielu *Wicher*. Przeżył jego zatopienie na Helu we wrześniu 1939. Trzeciego mechanika nie pamiętam, natomiast czwartym był mój późniejszy serdeczny kolega i współwykładowca w Szkole Morskiej Tadek Jędrzejczak, absolwent - prymus z rocznika 1948, pierwszego powojennego rocznika gdyńskiej Szkoły Morskiej.

• • •

W kilka dni po zamustrowaniu, wyszliśmy z portu i tym samym znaleźliśmy się z Ziemkiem w wolnym świecie, po drugiej stronie idiotycznej i bezsensownej żelaznej kurtyny, rozdzielającej dwa światy. Ten fatalny i obrzydliwy kapitalistyczny i ten szczęśliwy i radosny socjalistyczny, a w przyszłości nawet jeszcze lepszy, komunistyczny, jak wmawiała polskiemu społeczeństwu oficjalna propaganda.



Pierwszym portem była Antwerpia. Ja, ponieważ już dwa lata wcześniej pływałem na statku *Bolesław*, byłem nieco uodporniony, ale Ziemek niewątpliwie doznał szoku w tym zderzeniu dwóch idei, dwóch obcych sobie, wręcz wrogich, światów.

Potem był egzotyczny, murzyński Dakar w Senegal, interesujący dla mnie, miłośnika historii morskiej, z racji nieudanego desantu wolnej Francji gen. de Gaulle'a jesienią 1940 roku. Ale to wciąż nie było to. Czekałem na moją Południową Amerykę, po drugiej stronie Atlantyku i po drugiej stronie Równika.

A jak Równik, to oczywiście Równikowy Chrzest, do którego szykowaliśmy się z zapalem przede wszystkim my, mechanicy i nawigatorzy z obu Morskich Szkół. Oprócz nas „kaoszczak”, czyli zastępca kapitana do spraw polityczno-wychowawczych, czy jakoś podobnie. Był to człowiek w równej mierze ograniczony, jak i złośliwy i nosił dziwnym zbiegiem okoliczności zdecydowanie nie pasujące temu stanowisku nazwisko Stuła. I tenże Stuła stanowczo zabronił przeprowadzenia Chrztu Równikowego jako „szkodliwego zabobonu”.

Przeszliśmy tedy równik nawet bez sygnału syreną i znaleźliśmy się na południowej półkuli, gdzie nocą błyszczały na bezchmurnym niebie inne, równie wspaniałe konstelacje, z majestatycznym Krzyżem Południa na czele, a w dzień słońce przebiegało zupełnie innym torem.

I wtedy, któregoś popołudnia radio złapał Brazylię i z głośnika na otwartym pokładzie usłyszałem w takt żwawej melodii słowa, które wryły mi się w pamięć:

*Meldorau, Meldorau, sabanetti Meldorau... Sabanetti Leven, sabanetti Lux...*

I znowu: *Meldorau...* i tak dalej.

Była to, jak się później dowiedziałem, dość prymitywna reklama... mydła, ale dla mnie po dziś dzień, po niespełna sześćdziesięciu latach, ta melodia i słowa utożsamiają się z powitaniem mnie przez Brazylię.



W Rio de Janeiro wyszliśmy na miasto w białych mundurkach z niebieskimi kołnierzami i w okrągłych czapkach marynarskich z wstążką, na której widniały czerwone litery z napisem „SZKOŁA MORSKA”.

Zwiedzaliśmy zachłannie to urokliwe miasto. Wszystko było piękne. I szerokie miejskie arterie zatłoczone samochodami, i rozciągnięte na wzgórzach favele – dzielnice biedoty, i piesza wspinaczka, z powodu braku pieniędzy, na kolejkę na Corcovado, do stóp potężnego posągu Chrystusa, skąd roztaczała się jedyna w swoim rodzaju, rozległa panorama zatoki, zamkniętej od oceanu masywem wyniosłej skały o nazwie Głowa Cukru.

Ale chyba najbardziej wstrząsających wrażeń doznaliśmy na plaży Copacabana, wśród tłumów nader skąpo ubranych, ale jak pięknie zbudowanych dziewcząt. Nigdy już i nigdzie nie widziałem takiej plaży z takimi... ech, jest co wspominać!



Potem był Santos pachnący upojnie kawą, której wówczas w PRL praktycznie nie było i z plażą Gonzaga, znacznie mniejszą od Copacabany, ale może ładniejszą, a dziewczyny... Było znów na co popatrzeć.

I wreszcie „Bones” czyli Buenos Aires, rozległe i nowoczesne, gdzie nasz *Pułaski* ugrzązł na prawie sześć tygodni, ale nikt z załogi raczej nie narzekał. Może z wyjątkiem kaoszczaka Stuły, który musiał dbać o to, aby marynarze nie dali się omamić trującą propagandą kapitalistyczną. Wydaje się, że głów-

nie nasza dwójka spędzała mu sen z powiek, bo udało mu się szantażem i naciskami zmusić niestety jednego z naszych kolegów do wychodzenia z nami do miasta, a następnie składania meldunków. Na szczęście, nie było w tamtych czasach elektronicznych możliwości podsłuchu, dzięki czemu, gdy udało nam się czasami urwać koledze, mogliśmy z Ziemkiem swobodnie prowadzić oglądy i wymieniać szczerze poglądy.

A oglądać w Bonesie było co. Nasze codzienne popołudniowe wyjścia do miasta wyglądały mniej więcej zgodnie z następującym rytuałem. Wychodziliśmy w mundurach, tym razem granatowych z racji panującej w Argentynie zimy, wynosząc na ląd po paczce zaoszczędzonych w morzu amerykańskich papierosów, które skupował od nas właściciel drobnego sklepiku gdzie było: mydło, powidło i inne delikatesy i który mówił po polsku z zapamiętanym sprzed wojny, charakterystycznym akcentem.

Tak uzyskane zasoby pozwalały na zakup dwóch biletów do kina, których było co najmniej kilkanaście na ulicy Lavalle, na „zuracho” (nie wiem jak to się pisze) czyli na solidny befszytk, na butelkę „vino tinto” i na „venticucque mandarinos poza uno peso” przed powrotem na statek.

Kin było sporo, filmów, których nie wyświetlano w PRL w bród, pogoda słoneczna bez upałów, a że każdego dnia spotykaliśmy licznych tu Polaków, czas mijał nam dość beztrudnie.

I nagle... gazety i radio doniosły, że rozpoczęła się kolejna w moim życiu wojna! Tym razem w Korei, ale mogła się bardzo łatwo przekształcić w światową zawieruchę, jako że jedną z walczących stron byli Amerykanie.

Wraz z tą wiadomością, z dnia na dzień ustał załadunek solonych skór na nasz statek, znikli załadowcy, a na nabrzeżu spacerować zaczęli argentyńscy policjanci.

Na razie wypuszczano nas na ląd i w czasie jednego z wyjść zobaczyliśmy spore ogłoszenia, które informowały, że ambasada USA przyjmuje zgłoszenia młodych ludzi do wojska. Do Army lub Navy. Poniżej podawano warunki, a wśród nich: 300 dolarów zaliczki żołdu, a po miesiącu od jej otrzymania należało się zgłosić na przeszkolenie w Stanach Zjednoczonych. I potem zapewne wyjazd na front do Korei.

No i zaczęło się... W Peerelu panował wręcz terror, raz po raz miały miejsce pokazowe procesy „zaplutych karłów reakcji”. Akowcy siedzieli w więzieniach z wieloletnimi wyrokami, w Wojsku Ludowym wielu wyższych oficerów ledwo mówiło po polsku. A tu takie perspektywy... tym bardziej, że miałem w swoim nieujawnionym życiorysie Szare Szeregi Harcerstwa Armii Krajowej, a ojciec, przedwojenny oficer został w Anglii na emigracji. Mój przyjaciel miał podobny życiorys.

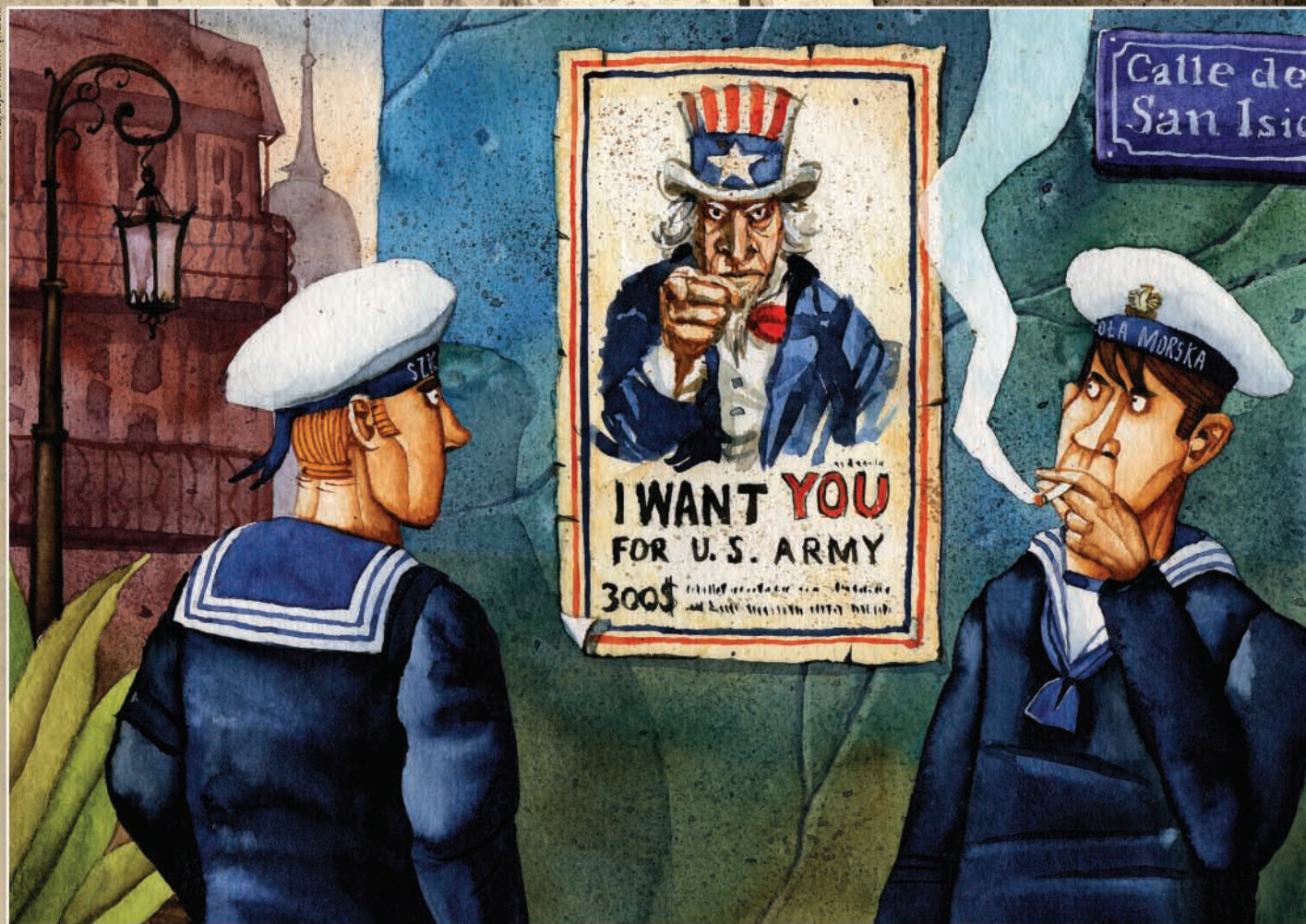
Przez następne przeszło dwa tygodnie zastanawialiśmy się przy „vino tino”, dyskutowali i rozważaliśmy wszystkie „za” i „przeciw”. Oczywiście możliwe to było tylko wówczas, gdy byliśmy pewni, że nikt nas nie podsłuchuje, na przykład we wnętrzu odstawionego z pracy kotła, który mozolnie czyściliśmy przez długie godziny.

Kaoszczak w tej dość drastycznej dla niego sytuacji, wzmógł inwigilację. Jednym ze zwerbowanych przez niego był mes-boy, czyli chłopak kuchenny jawnie okazujący swoje komunistyczne przekonania.

Tymczasem wojna w Korei nabierała rozpędu, o czym donosiły codzienne gazety, w tym i emigracyjna, polskojęzyczna, krążyły pogłoski, że argentyńskie władze – a panował wówczas generał Peron i jego piękna małżonka Evita – będą internowały wszystkie statki z za żelaznej kurtyny, a załogi zo-



Ilustracja: Adam Pełalski



staną zamknięte w obozach. Nic dziwnego, że takie pogłoski nie wzbudzały naszego entuzjazmu i jeszcze bardziej skłaniały do zgłoszenia się na rekrutację.

W czasie jednego z zebrań załogi kaoszczak nagle oświadczył, że nasz statek będzie na siłę przebijał się na otwarte morze. Pewno przeczytał gdzieś o ucieczce *Orla* z Tallina w 1939 czy z Dakaru w 1940.

Nie wziął jednak pod uwagę, że staliśmy bardzo głęboko w porcie, przy olbrzymiej rzeźni, za dwiema śluzami, a na dodatek dość daleko od morza i że na Rio de La Plata zapewne patrolowały okręty Argentyńskiej Marynarki Wojennej, i wreszcie, co postanowiłaby załoga naszego statku wobec próby rozpraczenia niemożliwej do realizacji akcji.

Tak więc, w dalszym ciągu dyskutowaliśmy i naradzali we dwójkę, czy to w zakamarkach maszynowni, czy też na lądzie w jednej z licznych bodeg, przy kolejnej butelce wina.

Bardzo istotnym, wręcz przeważającym argumentem przeciw, były rodziny w kraju. Moja samotna po wojnie matka, z córką – inwalidką i starszszą teściową i rodzice przyjaciela ze starszym od niego bratem – studentem Politechniki.

Po kilku tygodniach niepewności i zastoju przystąpiono do zakończenia załadunku, który przebiegał teraz błyskawicznie i wypuszczono nasz statek w morze.

Polityka polityką, komunizm komunizmem, wojna w dalekiej Korei wojną, a biznes – biznesem.

• • •

W rejsie powrotnym było jeszcze Montevideo, Rio Grande do Sul i ponownie Santos.

Oddalając się od brazylijskich brzegów w kursie na Casablanca po drugiej stronie Atlantyku usłyszałem cichnącą coraz bardziej znaną melodię i słowa:

*MELDORAU, MELDORAU, SABANETTI MELDORAU...*

Słowa, którymi żegnała mnie Brazylia. Żegnała na długo, na bardzo długo.

• • •

**P.S. 1** W Buenos Aires z załogi *Pułaskiego* pozostał na lądzie i „wybrał wolność” jedynie... chłopak kuchenny, zaufany dostawca kaoszczaka Stuły.

**P.S. 2** Gdy w początku lat sześćdziesiątych spotkałem się z byłym kaoszczakiem na terenie wyścigów konnych w Sopocie, ten gęsto tłumaczył się, że nie wiedział, że nie rozumiał, itp. Na to ja odpowiedziałem krótko, ale dosadnie - Nie dość, że głupi, to na dodatek s...

**Za miesiąc kolejne wspomnienia pt. „Nowojorskie targi”.**





*Tajniki dzieł marynistów (27)*

## Piewca tradycji

Wybitnie zdolny student, później autor tematów biblijnych, scen rodzajowych, portretów i pejzaży. Malował panoramy i freski. Znany szerokiej publiczności, przez krytyków nierzadko atakowany za brak nowatorstwa.



Pejzaż morski, k. XIX w.,  
ze zbiorów Centralnego Muzeum  
Morskiego w Gdańsku.



Tadeusz Popiel był rówieśnikiem powstania styczniowego - urodził się w 1863 roku w miejscowości Szczucin w Tarnowskim. Jego ojciec, Antoni pracował w cesarsko-królewskiej służbie celnej, a po latach został zarządcą urzędu celnego w Brodach i w Szczakowej.

Prywatnie interesował się prowadzeniem gospodarstwa rolnego, napisał nawet poradnik dotyczący hodowli bydła. Brat przyszłego malarza, również Antoni, parał się rzeźbą.

### Uznanie Matejki

Tadeusz Popiel rozpoczął edukację artystyczną w 1876, wstępując do krakowskiej Szkoły Sztuk Pięknych. Jego profesorami byli między innymi **Władysław Łuszczkiewicz** i **Florian Cynk**. Szybko zyskał opinię wybitnie zdolnego studenta i w 1881 r. dostał się do klasy mistrzowskiej prowadzonej przez samego **Jana Matejkę**. Wydaje się, że Popiel zaskarbił sobie przychylność i uznanie Ma-

tejki, bo jako jeden z nielicznych otrzymał dzięki jego rekomendacji zlecenie na namalowanie obrazu. Było to „Zmartwychwstanie”, przeznaczone do kaplicy więziennej w Stanisławowie.

Popiel pod okiem Matejki namalował trzy obrazy o tematyce biblijnej, których przyjęcie przez krytykę i publiczność jest bardzo znamienne dla oceny twórczości tego artysty. Obraz „Żydzi w niewoli babilońskiej” nabył Maurycy Poznański, syn największego fabrykanta w Łodzi, przemysłowiec, działacz gospodarczy, członek polskiej delegacji na Konferencję Pokojową w Paryżu. „Mojżesz na górze Synaj” był wielokrotnie wystawiany i w 1890 otrzymał brązowy medal na Salonie Paryskim. Trzeci ze wspomnianych obrazów - „Józef i żona Putyfara” - eksponowany w marcu 1883 w warszawskim Salonie Krywulta, doczekał się bezlitosnej recenzji Bolesława Prusa, opublikowanej w „Kurierze Warszawskim” pod tytułem „O wpływie marcowych chłódów na stosunki Józefa z Putyfarową”.

Złośliwości Prusa najwyraźniej nie zaszkodziły karierze malarza, bo już od roku 1884 regularnie wystawiał w Towarzystwie Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie, a od 1885 zaczął pokazywać swoje prace również w Towarzystwie Przyjaciół Sztuk Pięknych w Krakowie. W tymże roku wyruszył do Wiednia, by kontynuować studia u Hansa Makarta. Dopelnieniem nauki były dwa lata spędzone w Monachium, gdzie kształcił się pod okiem K. Piloty'ego i A. Wagnera. Oprócz tematów religijnych malował kompozycje historyczne, a także sceny rodzajowe, portrety i pejzaże.

Po powrocie do kraju zorganizował szkołę rysunku dla kobiet (później także dla mężczyzn). Przedsięwzięcie to finansował Marceli Harasimowicz, malarz-pejzażysta, podobnie jak Popiel wykształcony w Krakowie, Wiedniu i Monachium. Tadeusz Popiel odbył w jego towarzystwie podróż po Europie w 1891 r. Dwa lata później obraz Popiela zaprezentowany został w polskiej ekspozycji na Wystawie Światowej w San Francisco, gdzie otrzymał złoty medal. Nagradzano go również w Chicago i Filadelfii, a ostatecznie został nabyty do zbiorów muzealnych w St. Louis.

### Pracowity artysta

Ważną część dorobku malarza stanowi udział w tworzeniu panoram. Takie malowidła, eksponowane na wewnętrz-



nej powierzchni rotundy i dzięki temu dające widzowi złudzenie znalezienia się w centrum prezentowanych wydarzeń, stały się bardzo modne pod koniec dziewiętnastego wieku. Prezentowano w tej postaci doniosłe wydarzenia historyczne - zazwyczaj bitwy: „Bitwa pod Sybinem”, znana także jako „Bem w Siedmiogrodzie”, „Przejście przez Berezynę”, „Bitwa pod piramidami” - a także tematy religijne („Golgota”). Ze względu na ogromne rozmiary i trudności ekspozycyjne dzieło je często już po zaprezentowaniu, niektóre ulegały zniszczeniu w zawieruchach dziejowych I połowy XX wieku. Jedyna zachowana do dziś w całości to „Panorama Raclawicka”, namalowana w 1894 r. na zamówienie miasta Lwowa z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej. Panoramę stworzył zespół, któremu przewodzili Jan Styka i Wojciech Kossak. Popiel malował do niej partie pejzażowe i postacie chłopów. Jego praca została przychylnie przyjęta przez krytykę podczas wystawy we Lwowie w 1894 r., gdzie „Panoramę” wyeksponowano w specjalnym pawilonie. Artysta brał także udział w tworzeniu panoram „Bem w Siedmiogrodzie” i „Golgota”.

Znaczące sukcesy odnosił Popiel w dziedzinie malarstwa ściennego.

W 1899 roku wygrał konkurs na malarską dekorację kaplicy p.w. św. Stanisława w katedrze padewskiej. Warunki konkursu przewidywały, że przed rozpoczęciem prac artysta przez rok przebywać będzie we Włoszech, doskonaląc swą technikę. Popiel odwiedzał kolejno Florencję, Rzym, Wenecję i Loreto. Ukończone w 1900 roku prace przyniosły mu sławę, a co za tym idzie, liczne nowe zamówienia na dekoracje freskowe, przeważnie do wnętrza świątyń. Nie sposób w tym miejscu wyliczać wszystkich, ale do najważniejszych należały: dekoracja tzw. kaplicy holenderskiej w katedrze w Padwie, dekoracja nawy głównej kościoła franciszkanów w Krakowie, freski w katedrze przemyskiej.

Tadeusz Popiel słynął z pracowitości i liczne zamówienia nie przeszkadzały mu w udziale w życiu artystycznym. Współorganizował w 1900 r. stowarzyszenie „Młoda Sztuka” we Lwowie, mające za cel pomoc i doradztwo młodym artystom, a także Stowarzyszenie Artystów w Poznaniu, w ramach którego sam wystawiał w latach 1908, 1910 i 1912. Kiedy artysta zmarł w Krakowie 22 lutego 1913 r., Stowarzyszenie zorganizowało także pośmiertną wystawę jego prac.

Jego twórczość znana była szerokiej publiczności z licznych reprodukcji w czasopiśmie, ale krytycy nierzadko ją ignorowali lub zarzucali brak nowatorskich poszukiwań stylistycznych. W jego dziełach czytelne jest przywiązanie do tradycyjnego repertuaru środków wyrazu wyniesione z pracowni Matejki, a także z akademii w Monachium i Wiedniu. Jedynie w malarstwie ściennym wykraczał nieco poza ten krąg, skłaniając się ku estetyce prerafaelitów.

## Widok na morze

W Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku znajdują się trzy obrazy Tadeusza Popiela. Najmniejszy z nich, zatytułowany „Morze”, jest znakomitą ilustracją pochwał, jakie zbierał Popiel jako pejzażysta. Namalowany zapewne podczas pobytu we Włoszech w latach 1899-1900 obraz przedstawia oglądany z kamienistego brzegu, którego skrawek widoczny jest przy dolnej krawędzi, rozległy widok na morze ze skalistym półwyspem po lewej, przy uniesionej do 2/3 wysokości kompozycji linii horyzontu. Po prawej w oddali taflę otwartego morza ożywiają żagle dwóch niewielkich łódek, tworząc zarazem optyczną przeciwwagę

Fot. M. Brucik



Brzeg morski w Sorrento (Przed burzą), 1904, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.





**Morze, ok. 1900, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.**

dla półwyspu po lewej. Centralnym elementem kompozycji jest jednak spieniony wał morskiej wody rozbijającej się o kamienisty brzeg na pierwszym planie. Całość utrzymana w jasnej, chłodnej gamie błękitów i zieleni, podkreślonych białą pianą morską i brązowo-fioletowymi odcieniami skał. Cały ten rozległy krajobraz, namalowany lekko, ale bez uproszczeń, z dbałością o realizm szczegółów, mieści się na niewielkiej deseczce o wymiarach 21,5 x 34,3 cm.

Drugi obraz, większy od poprzedniego, to jakby studium fragmentu pejzażu. Prawdopodobnie również powstał we Włoszech. Jego kompozycja zdominowana jest przez ukazaną po lewej grupę głazów, o które rozbijają się napływające z otwartego morza po prawej, fale morskie. Ciemne, fioletowo-brązowe głazy odcinają się wielką, masywną bryłą od świetlistej tafli morza i jasnego nieba. Artysta wyraziście oddał kontrast między, twardą i chropawą materią skał, a prześwieconą słońcem, przezroczystą wodą morską, delikatnie zmieniającą barwy, od jasnej zieleni na pierwszym planie poprzez coraz chłodniejsze tony błękitu, aż po niemal granatowe w oddali, przy uniesionej linii horyzontu. Gama rozbielonych błękitów dominuje też w tych partiach wody, które oceniają przedstawione na obrazie głazy.

### Obraz do kolekcji

Największy obraz w kolekcji CMM - mierzący 124 x 200 cm - to monumentalny widok brzegu morskiego w Sorrento, zatytułowany przez autora „Przed burzą”. Przedstawia fragment kamienistego brzegu morskiego z wznoszącymi się nad wodą skałami po prawej. Nad linią uniesionego do 3/4 wysokości kompozycji horyzontu widoczne są fioletowe chmury gromadzące się na miodowo-złotym tle nieba. Barwy morza zmieniają się od jasnej zieleni na pierwszym planie, poprzez zielen szmaragdową, aż do chłodnego błękitu przy linii horyzontu. Skały po lewej i przy dolnej krawędzi obrazu są bardzo ciemne, fioletowo-niebieskie. Kompozycja całości jest bardzo precyzyjnie wyważona, tak by zharmonizować ryzykowne przeciw zestawienie ciemnego masywu skał po lewej i delikatnej, niczym nie urozmaiconej tafli morza po prawej.

Obraz namalowany został w 1904 roku. Jedną z nalepek na odwrocie potwierdza udział obrazu w wystawie Stowarzyszenia Artystów w Poznaniu. Niestety, brak daty na nalepce nie pozwala stwierdzić, o którą wystawę chodzi - czy jedną z trzech, w których Popiel uczestniczył w latach 1908-12, czy też o wystawę pośmierną. Druga nalepka dotyczy przynależności obrazu do kolekcji rodziny Janta-Polczyńskich. Kolek-

cję malarstwa założył Roman Teodor Stanisław Janta-Polczyński (1849-1916) - ziemianin, działacz społeczny i gospodarczy, publicysta, związany z Wielkopolską i Pomorzem. W roku 1890 został posłem do parlamentu niemieckiego z Pomorza. Aktywnie wspierał organizację Muzeum Kaszubsko-Pomorskiego w Sopocie. Kolekcję malarstwa założył w swoim wielkopolskim majątku Żabiczyn. Po jego śmierci działalność kolekcjonerską kontynuował jego syn Roman Mieczysław Janta-Polczyński (1891-1984), ziemianin, dyplomata, działacz społeczny. Wszechstronnie wykształcony - studiował agrotechnikę, ekonomię, prawo i geografię w Krakowie, Monachium i Lozannie - po wybuchu powstania wielkopolskiego wrócił do kraju i rozpoczął pracę w dyplomacji. Po kilku latach zakończył ją i zajął się prowadzeniem gospodarstwa w swoich majątkach w Żabiczynie i na Powiślu. W czasie II wojny światowej zbiory zgromadzone w Żabiczynie zdeponowano w Muzeum Wielkopolskim. Po wojnie Roman Janta-Polczyński wrócił z ocalonymi zbiorami malarstwa do Sopotu.

**Monika Jankiewicz-Brzostowska**

**Ilustracje:  
© Centralne Muzeum Morskie  
w Gdańsku**



# Od Jagiellonów do U-Bootów

Ostatnie miesiące uraczyły pasjonatów marynistyki wyjątkową obfitością dobrych książek. Na początek warto odnotować dwie pozycje o wręcz unikatowym charakterze.

Pierwsza z nich to „Dzieje polskiej floty. Od Kazimierza Jagiellończyka do Augusta II Mocnego” Tadeusza Górskiego (Wydawnictwo L&L). Publikacja absolutnie wyjątkowa. Górski nie tylko przypomina nam najdawniejszą historię polskiej obecności na morzu (w sposób kompetentny i kompletny), ale także pokazuje jej zupełnie do tej pory nieznanne aspekty. Lektura jego pracy uzmysławia nam, często niezauważane do tej pory, znaczenie podejmowanych w imię polskich interesów działań flotylii kozackich czajek na Morzu Czarnym. Miały one znaczny wkład w powstrzymanie tureckiej ekspansji w XVI i XVII wieku. Publikacja Górskiego zmienia obraz polskiej floty z czasów I Rzeczypospolitej, pozwalając widzieć ją znacznie szerzej niż dotychczas. Powinna znaleźć się na półce każdego zainteresowanego historią polskiej floty.

Na podobne uhonorowanie zasługuje także najnowsza „produkcja” Krzysztofa Kubiaka: „Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej. Studia przypadków.” (Wydawnictwo Książka i Wiedza). To praca, jakiej na naszym krajowym rynku dotąd nie było. Dzieło monumentalne. Na ponad ośmiuset stronach Kubiak opisuje rolę sił morskich w największych i najbardziej znaczących konfliktach zbrojnych, do których doszło od roku 1945 do czasów współczesnych. To pasjonująca, w wielu miejscach bardzo odkrywcza (przynajmniej dla polskiego czytelnika), lektura. Podobnie jak w przypadku Górskiego, praca Kubiaka stawia go na czele polskich historyków wojennomorskich.

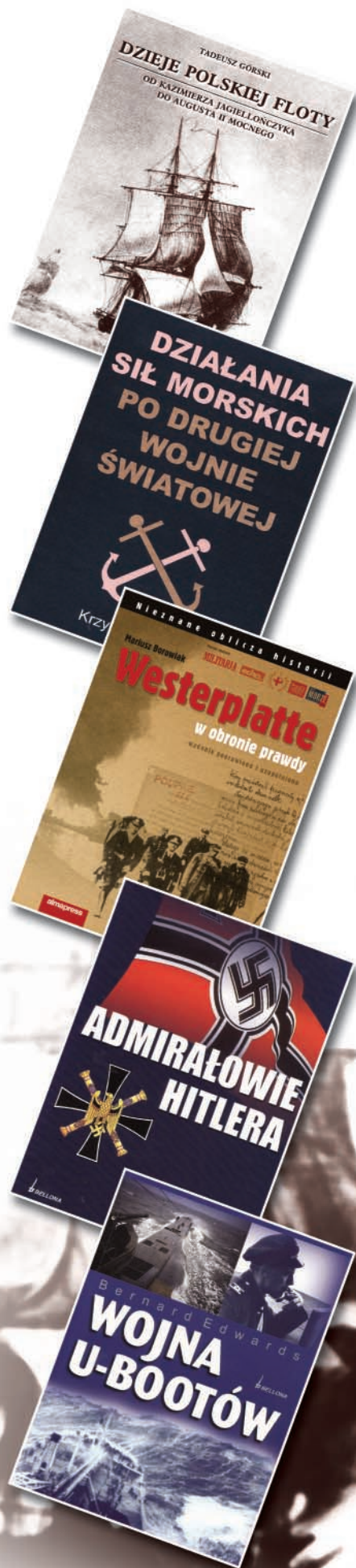
Na wyróżnienie zasługują także dwie inne publikacje. Obie wydane przez wydawnictwo Bellona. Chodzi o „Wojnę U-Bootów. Walkę floty podwodnej Kriegsmarine z aliancką marynarką handlową” Bernarda Edwardsa i „Admirałów Hitlera”

G.H. Bennetta i R. Bennetta. W pewnym sensie są to prace wzajemnie się uzupełniające. Zarówno jedna, jak i druga traktują o tym samym aspekcie drugiej wojny światowej na morzu. Pierwsza opowiada o, nieraz niezwykle tragicznych i wstrząsających, losach załóg alianckich statków handlowych zatopionych przez U-Booty.

Druga to opublikowane po raz pierwszy opracowania niemieckich admirałów (w tym m.in. Karla Donitza – słynnego szefa broni podwodnej, dowódcy Kriegsmarine, a w końcu także następcy Hitlera), które sporządzili w latach 1945-1946, na prośbę wywiadu Brytyjskiej Marynarki Wojennej, będąc przetrzymywani jako jeńcy wojenni. Opracowania dotyczą całego okresu drugiej wojny światowej. Ich główną zaletą jest to, że zostały sporządzone „na gorąco”, w większości przypadków jeszcze przed procesem w Norymberdze. Pokazują stan umysłów niemieckich admirałów jeszcze nie uładzony na potrzeby późniejszej obrony.

I na koniec kolejna publikacja „etatowego” skandalisty dziejów polskiej floty wojennej Mariusza Borowiaka „Westerplatte. W obronie prawdy”. To druga, po „Plamach na banderze”, praca opublikowana w cyklu „Nieznane oblicza historii” wydawnictwa Ama-Press. W swojej najnowszej pracy Borowiak opowiada o tym, jak naprawdę wyglądała obrona Westerplatte. To poprawione i uzupełnione wydanie jego wcześniejszej książki na ten temat. Miłośnicy talentu Borowiaka będą zachwyceni, jego przeciwnicy jak zwykle zde gustowani. Wobec tej książki nikt nie przejdzie jednak obojętnie. Dla dwóch naszych Czytelników, którzy jako pierwsi się z nami skontaktują mamy darmowe egzemplarze.

**Tomasz Falba**





„Na fali” – nominowana do Oscara animacja

# Surfujące pingwiny



O pingwinach wiemy wiele - żyją na Antarktydzie, żywią się rybami, są ptakami, ale nie latają. Są za to doskonałymi pływakami i... - jak próbuje nas przekonać animowany film „Na fali” - równie znakomitymi surferami!

Pingwiny stały się ostatnio bardzo popularnymi bohaterami kina. Najpierw w 2006 roku Oscara dla najlepszego filmu dokumentalnego zdobył francuski „Marsz pingwinów”, a rok później za najlepszy film animowany Amerykańska

Akademia Filmowa uznała „Happy Feet: Tupot małych stóp” (pisał o nim w „Morzu Filmów” we wrześniu ub.r.). Także najnowszy animowany obraz o czarno-białych nietotach z krainy lodu był w tym roku nominowany do Oscara. Prze-

grał jednak rywalizację z „Ratatuj”, którego bohaterem jest... szczur przygotowujący potrawy dla klientów ekskluzywnej paryskiej restauracji.

Czy to znaczy, że „Na fali” nie jest dobrym filmem? Przeciwnie! Po prostu





trzeci rok z rzędu pingwiny nie mogły zdobyć statuetki...

### Wyrwać się z Dreszczydołów

Bohaterem „Na fali” jest młody pingwin Cody Maverick, który marzy tylko o jednym – surfowaniu. Problemem jest jednak to, że jako mieszkaniec Dreszczydołów na Antarktydzie może co najwyżej sortować ryby – jak wszystkie inne pingwiny z jego stada. Jako odstający od powszechnie uznanych norm młodzieniec, staje się obiektem żartów i niezrozumienia. Już na początku filmu jeden z pingwinów żartuje sobie z Cody’ego, pytając czy będzie tańczył, czy śpiewał? – co jest aluzją do wspomnianej wyżej, młodszej o rok animacji o pingwinach „Happy Feet: Tupot małych stóp”.

Niezrażony Cody, każdą wolną chwilę poświęca na trenowanie pływania na desce, czyli lodowej krze. Wierzy, że kiedyś uda mu się wyrwać z zaścianka i wyruszyć w wielki świat. Kiedy pewnego dnia u wybrzeży Antarktydy pojawia się wieloryb z łowcą talentów na pokładzie, Cody’emu udaje się zakwalifikować do grona zawodników mających wziąć udział w jubileuszowym 10. Memoriale Fali im. Wielkiego Surfera Biga Z.

### Być jak Big Z

Świat surfingu - przynajmniej ten z „Na fali” - nie znał większego mistrza niż Big

Z Topanga. Przez lata był niedoścignionym mistrzem fali, zdobywającym jedno po drugim wszystkie możliwe surferskie trofea. Niestety, dziesięć lat przed wydarzeniami z filmu, wielki Big Z po raz ostatni wziął udział w zawodach. Fala, która zniosła mistrza na skały, wyrzuciła na brzeg jedynie połamane szczątki jego deski. On nigdy nie został odnaleziony. Od tego czasu sława Biga Z obrosła legendą, w dużej mierze dzięki organizowanym co roku największym surferskim zawodom na świecie - Memoriale Fali im. Wielkiego Surfera Biga Z.

Dla Cody’ego Big Z jest niekwestionowanym idolem – sławnym sportowcem, który osiągnął w życiu wszystko, o czym on sam marzy. Młody pingwin wierzy, że wygranie zawodów i zdobycie tytułu super surfera przyniosą mu uwielbienie i szacunek równie wielkie, jakimi cieszy się jego idol.

### W konwencji reality show

Cały, trwający blisko 1,5 godziny, film zrealizowany został w konwencji telewizyjnego show – na taki genialny w swej prostocie pomysł wpadli reżyserzy Ash Brannon (współreżyser „Toy Story 2”) i Chris Buck (reżyser „Tarzana”). Nie ma tu tradycyjnej filmowej narracji znanej z innych tego typu animacji. Już od pierwszej sceny zarzucani jesteśmy całą masą dynamicznie zmontowanych obrazków rodzem z telewizyjnych programów typu

## SURFING

Jest to sport wodny polegający na „jeździe” (ślizgu) na specjalnej desce, unoszonej przez czoło fali morskiej. Najlepsze efekty osiąga się surfując na przybrzeżnych falach oceanicznych.

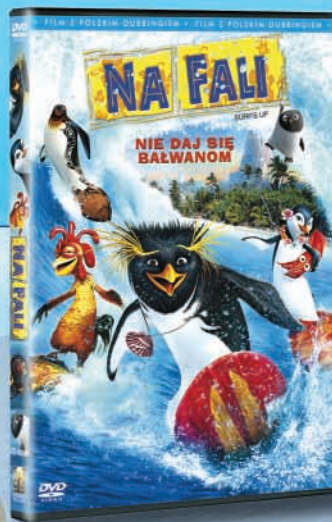
Oprócz zwykłego surfingu na gołej desce wyróżnia się jeszcze windsurfing – kiedy deska wyposażona jest w żagiel oraz kitesurfing – w przypadku deski napędzanej rodzajem latawca-paralotni. Jednym z rodzajów surfingu jest również bodyboard, czyli ślizg na desce w pozycji leżącej.

„reality show”, zgrabnie połączonych z utrzymanymi w stylistyce paradoksalnej „archiwalnymi” wstawkami ukazującymi historię pingwiniego surfingu. Wśród nich znajdziemy wiele prawdziwych artystycznych perełek, które ogląda się z ogromną przyjemnością (np. czarno-białe i kolorowe sekwencje stylizowane na starą, mocno zniszczoną i momentami zacinającą się taśmę filmową).

Do tego dochodzą realizowane „z ręki” zdjęcia telewizyjnej ekipy, non stop - nawet nocą - podążającej za bohaterami filmu oraz zdjęcia z kamer zamontowanych na ich deskach surfingowych, dzięki czemu sceny ślizgania się po fali wyglądają niezwykle realistycznie i dynamicznie! Całość momentami może nieco męczyć widza, wymaga bowiem - przynajmniej podczas pierwszego oglądania - mocnego skupienia na tym, co dzieje się na ekranie. Co chwilę bowiem telewizyjne kamery pokazują nam nową postać, komentującą bieżące wydarzenia i samych surferów opowiadających o sobie. Taki styl realizacji filmu wymagał również innego podejścia do dubbingu, tak, aby przedstawione postaci mówiły w naturalny sposób, a dialogi były często improwizowane i nakładające się na siebie.

Tym samym „Na fali” stał się filmem, w którego centrum są postaci, a opowiadana historia momentami schodzi na plan dalszy. Chociaż oczywiście nie mogło zabraknąć tu wychowawczego dla młodych widzów morału, że prawdziwy zwy-





ciężca nie zawsze pierwszy przekracza linię mety...

### Trochę historii

Twórcy „Na fali” przekonują nas, że pionierami surfingu są... pingwiny. Tymczasem pierwsze zapiski na temat tego sportu pochodzą z 1778 r. Kapitan James Cook, podczas trzeciej wyprawy na Pacyfik, zamieścił w swych dziennikach szczegółowy opis mieszkańców wysp hawajskich, którzy na deskach ujeżdżali fale w zatoce Kealakekua. Jednak historyczne korzenie ślizgania się na desce po falach sięgają jeszcze dalej. Badacze przypuszczają, że Polinezyjczycy potrafili surfować już w IV wieku n.e., kiedy przybyli na Hawaje. Pewne jest tylko to, że sport ten narodził się na Oceanie Spokojnym i stamtąd rozprzestrzenił na cały świat.

Surfing stał się popularny dopiero na początku XX wieku. Dzięki twórczości Jacka Londona oraz pokazom w Kalifor-

nii zrobił się szum medialny wokół tego sportu i w kolejnych latach jak grzyby po deszczu zaczęły powstawać stowarzyszenia popularyzujące surfing. Największy szal wybuchł jednak po 1953 roku, kiedy w amerykańskich gazetach wydrukowano słynne po dziś dzień zdjęcie trzech surferów na gigantycznej fali. Od tamtego czasu surfing stał się bardzo modny i zaczął się dynamicznie rozwijać do kilku odmian, w jakich jest uprawiany w obecnie.

**Tomasz Konopacki**  
Zdjęcia: Imperial CinePix



**Tytuł oryginalny:** Surf's Up

**Reżyseria:** Ash Brannon, Chris Buck

**Obsada (w polskiej wersji językowej):**

Marcin Hycnar, Grzegorz Pawlak, Sylwia Gliwa, Jacek Lenartowicz, Tomasz Karolak, Jakub Tolak, Joanna Wizmur, Tomasz Steciuk, Paweł Szczęsny, Jacek Kopczyński, Krzysztof Banaszyk

**Czas trwania:** 82 min.

**Obraz:** 1.85:1 (anamorficzny 16:9)

**Dźwięk:** Dolby Digital 5.1 - angielski, polski (dubbing), węgierski

**Napisy:** angielskie, polskie, rumuńskie, węgierskie

#### **Dodatki:**

- Komentarze twórców
- Animowane krótkometrażówki: „The ChubbChubbs” (Oscar 2002 – Najlepszy Animowany Film Krótkometrażowy) oraz „ChubbChubbs ratuje Święta”
- Sceny niewykorzystane
- Reportaże
- Galerie fotosów
- Teledysk
- Gry: „Wieloryb i Kurczak Joe”, „Odnaleźć Cody’ego”
- Dodatki ukryte
- Zwiastuny



Final konkursu Best of European Business w Brukseli



Fot. Materiały promocyjne

# Klimat dla biznesu

Zwycięzcy europejskiego finału Best of European Business 2007 (od lewej): Cyrille de Montgolfier, dyrektor na Centralną i Wschodnią Europę AXA Group, Wolfgang Gerhardt, wiceprezes BASF AG, Manuel Ferreira de Oliveira, prezes Galp Energia, Wojciech Heydel, wiceprezes PKN Orlen.

21 lutego 2008 r. w Brukseli wręczono nagrody najlepszym europejskim przedsiębiorstwom w trzeciej edycji konkursu Best of European Business. Europejski finał konkursu odbył się w ramach Europejskiego Szczytu Biznesu.

Pomysłodawcą i organizatorem konkursu jest Roland Berger Strategy Consultants, a międzynarodowym patronem medialnym telewizja CNN. Konkurs ma na celu wyłonienie najlepszych i najbardziej efektywnych przedsiębiorstw europejskich. Dlatego też już samo znalezienie się w europejskim finale jest dużym wyróżnieniem. W tym roku spotkało ono aż sześć polskich firm: **LPP SA, Fabrykę Maszyn Famur SA, Koelner SA** w ka-

tegorii Wzrost, **Gdańską Stocznię Remontową SA, Inter Groclin Auto SA** w kategorii Konkurencyjność Międzynarodowa oraz **PKN Orlen** w kategorii Fuzyje i Przejęcia.

Laureaci polskiej edycji konkursu Best of European Business konkurowali na europejskim szczeblu z takimi firmami jak: Benteler AG, CFF Derichebourg, Galp Energia, Grupa EDP (jeden z największych światowych dostawców energii),

Grupa SOS, Haulotte Group, Martifer, Schmitz Cargobull, SENER, Grupa de Inżynieria, Avanquest Software, AXA, BASF, Befesa Medio Ambiente, Fresenius, Iberdrola.

## Najlepsi w Europie

Aby wyłowić czołówkę europejskiego biznesu potrzebnych było 9 miesięcy pracy ekspertów Roland Berger, którzy



## Idea i cel konkursu Best of European Business

Ogólnoeuropejski konkurs Best of European Business odbył się w Polsce już po raz trzeci. Konkurs ten ma na celu wyłonienie najlepszych i najbardziej efektywnych przedsiębiorstw europejskich, w tym polskich. Konkurs Best of European Business, organizowany przez firmę Roland Berger Strategy Consultants przy współpracy z telewizją CNN będącą międzynarodowym patronem medialnym, jest przeprowadzany w 7 krajach Unii Europejskiej: we Francji, Hiszpanii, Niemczech, Portugalii, Wielkiej Brytanii, Włoszech oraz Polsce. Polska jest jedynym nowym krajem Unii Europejskiej, który bierze udział w tej inicjatywie.

### **AXA i PKN ORLEN w kategorii „Transgraniczne Fuzje i Przejęcia”**

AXA, jeden z największych w Europie dostawców ubezpieczeń, została wyróżniona przez jury za przejęcie konkurencyjnej firmy Winterthur w 2006 roku.

Transakcja zakupu umożliwiła firmie dostęp do lukratywnego rynku w Szwajcarii. Poszerzyła także grono oferowanych przez AXA produktów, dzięki czemu zwiększyła swój udział w światowym rynku ubezpieczeń do 20 proc. Jury doceniło wartość transakcji (8 miliardów euro) i jej strategiczny wpływ na wzmocnienie pozycji firmy zarówno w Szwajcarii, jak i na kluczowych rynkach Europy Zachodniej i Wschodniej. Przejęcie szwajcarskiego podmiotu stworzyło potencjał synergii o wartości 350 milionów euro.

### **Galp Energia w kategorii „Wzrost”**

Aby wyłonić zwycięzcę w kategorii „Wzrost”, jury oceniło realizację strategii biznesowej w kontekście wyników finansowych. Portugalska Galp Energia, firma z sektora ropy naftowej i gazu ziemnego, zdobyła głosy jury dzięki dwucyfrowemu wzrostowi (15,3 proc.), jaki osiągnęła w latach 2002-2006. Głoszący docenili również eksplorację nowych obszarów wydobywczych w Angoli i Brazylii. Jury podkreśliło też pomyślną integrację firmy Agip w strukturach Galp Energia w Hiszpanii.

### **Polski koncern paliwowy PKN ORLEN, został również zwycięzcą w kategorii „Transgraniczne Fuzje i Przejęcia”**

W maju 2006 roku firma ogłosiła największą w swej historii transakcję przejęcia, jaką było kupienie litewskiej rafinerii w Możejkach. Transakcja o wartości 2,78 miliarda dolarów była największą inwestycją zagraniczną Polski. Jury uhonorowało w swoim werdykcie strategię przejęcia i możliwości integracji wewnątrz struktur PKN Orlen. Przejęcie Możejek w 2006 roku oraz dokonane wcześniej w 2005 roku przejęcie Unipetrolu wskazuje na kontynuowanie strategii nakierowanej na regionalną ekspansję i umacnianie pozycji rynkowej spółki.

### **BASF uhonorowany nagrodą „Green Business”**

Jury wyróżniło także koncern BASF specjalną nagrodą za wyjątkowe zaangażowanie w upowszechnianie przyjaznych środowisku technologii oraz za rozwijanie nowych rozwiązań z wykorzystaniem „zielonej” energii. Firma zdobyła także nagrodę „Best of European Business” w kategorii „Fuzje i Przejęcia” w konkursie krajowym za niedawny zakup amerykańskiego producenta katalizatorów, firmy Engelhard. Jury uznało, że to posunięcie wzmocniło zaangażowanie firmy BASF w aktywną redukcję emisji dwutlenku węgla na całym świecie.





**W europejskim finale znaleźli się zwycięzcy polskiej edycji Best of European Business 2007 (od lewej): Czesław Kisiel, prezes zarządu TDJ Investments, większościowego akcjonariusza Famur SA, Piotr Soyka, prezes zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, Joanna Drzymała, córka prezesa Inter Groclin Auto SA Zbigniewa Drzymały, Waldemar Maj, wiceprezes ds. finansowych PKN Orlen, Dariusz Pachla, wiceprezes LPP i Tomasz Mogiński, wiceprezes zarządu spółki Koelner.**

opierając się na publicznie dostępnych danych i indeksach badawczych, sklasyfikowali i ocenili ponad 6000 firm działających w największych europejskich gospodarkach. Następnie niezależne kapituły, w skład których weszli przedstawiciele świata biznesu, mediów i nauki, wybrały zwycięzców z poszczególnych krajów. W Polsce przewodniczącym jury był dr Ludwik Sobolewski, prezes Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie.

W tym roku zwycięzcami finału europejskiego zostały cztery firmy. W kategorii Wzrost zwyciężył lider portugalskiego sektora energetycznego - Galp Energia. Natomiast globalny potentat ubezpieczeniowy - francuska AXA oraz polski PKN Orlen zostały uznane za liderów Fuzji i Przejęć. Dodatkowo firma BASF zdobyła nagrodę „Green Business” za korzystanie z technologii przyjaznych środowisku naturalnemu.

### Tylko 2 kategorie

Przypomnijmy, że w listopadzie 2007 r. w finale polskiego konkursu, laureatów wybierano w 3 kategoriach: **Wzrost, Fuzje i Przejęcia** oraz **Konkurencyjność**

**Międzynarodowa.** Ostatnia z nich nie znalazła się jednak w ogóle w finale konkursu europejskiego, co może nieco zaskakiwać. W związku z tym ani polskie, ani inne europejskie firmy, które zwyciężyły w tej kategorii w krajowych edycjach konkursu, nie konkurowały w finale europejskim. Nad takim, a nie innym dobo-rem kategorii mógł zaciążyć fakt, że tegoroczny finał konkursu Best of European Business był imprezą towarzyszącą podczas Europejskiego Szczytu Biznesu, który przebiegał pod hasłem możliwości, jakie stwarza dla biznesu rozwijanie technologii sprzyjających ochronie środowiska naturalnego: „Greening the Economy: new Energy for Business”. Tematyka szczytu i wystąpienia panelistów poświęcone były przede wszystkim problemom paliwowym i energetycznym, m.in. sprawie dywersyfikacji dostaw energii i gazu ziemnego dla Unii Europejskiej i związanej z tym polityki Brukseli wobec Rosji.

### 1000 gości na gali

Uroczysta gala wręczenia statuetek Best of European Business w ramach VI Euro-

pejskiego Szczytu Biznesu i stanowiła europejskie wydarzenie wysokiej rangi. W brukselskim Tour&Taxis zebrało się ponad 1000 prominentnych gości z europejskiego świata biznesu i polityki. Polska była reprezentowana m.in. przez Jacka Szwajcowskiego, prezesa Polskiej Grupy Farmaceutycznej, Jacka Chwedoruka, prezesa Rothschild Polska, Marka Piechockiego i Dariusza Pachlę - prezesa i wiceprezesa LPP SA, Wojciecha Heydla, wiceprezesa PKN Orlen. Na gali był również obecny Marek Kamiński, nasz sławny podróżnik, zdobywca obydwu biegunów, a także przedstawiciele firm: Solaris Bus&Coach oraz Gdańskiej Stoczni Remontowej SA. Polscy goście uczestniczyli również w panelach dyskusyjnych podczas Europejskiego Szczytu Biznesu, w którym udział wzięli przedstawiciele najwyższych instytucji Unii Europejskiej, a wśród nich Jose Manuel Barroso, przewodniczący Komisji Europejskiej, Günter Verheugen, komisarz Unii Europejskiej do spraw przemysłu i przedsiębiorczości, a także Fulvio Conti, szef włoskiego koncernu energetycznego ENEL oraz światowej sławy ekonomista Jeremy Rifkin.

**Grzegorz Landowski**



Partnerzy



# MAYDAY

## znaczy aktywizacja

Najbardziej narażoną na utratę pracy grupą społeczną są osoby w wieku powyżej 50 lat. Wielu spośród nich cechuje obniżona konkurencyjność na rynku pracy, brak kwalifikacji i umiejętności wykorzystywania nowych technik i metod pracy związanych z bardzo szybkim rozwojem nowoczesnych technologii oraz – co jest bardzo istotne – brak elastyczności wobec zachodzących zmian na rynku.

Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” chcąc znaleźć rozwiązanie problemu starszych, nie chcianych przez pracodawców i wyrzucanych z pracy pracowników, cztery lata temu zainicjował projekt MAYDAY – Model Aktywnego Wsparcia Pracowników i Firm wobec Zmian Strukturalnych w Gospodarce. Skierowany do pracowników, w wieku powyżej 50 lat, firm sektora okrętowego oraz małych i średnich przedsiębiorstw,

odpowiadał na wyzwania postawione przez uchwałę Programową Walnego Zjazdu Delegatów związku na lata 2002-2006, głównie w zakresie budowy „Paktu dla Pracy” jako narzędzia przeciwstawiania się bezrobociu.

### Zmiana świadomości

Głównym rezultatem projektu jest model systemu wsparcia pracowników w wieku powyżej 50 lat zatrudnionych w firmach sektora okrętowego, obejmujący system doradztwa, system szkoleń, system informacyjny służący zmianie świadomości w zakresie potrzeby uczenia się przez całe życie. Cel projektu to poprawa sytuacji tej grupy pracowników przez zbudowanie innowacyjnego modelu, aktywnego systemu wsparcia pracownika zapewniającego utrzymanie jego ak-

tywności zawodowej poprzez śledzenie potrzeb rynku pracy, dostosowywanie kwalifikacji do wymogów rynku pracy i realnych potrzeb pracodawców, zapewnienie wsparcia i doradztwa w sytuacjach kryzysowych, konsultowanie kierunków kształcenia.

Po czterech latach pracy, mimo że Polska nadal zajmuje ostatnie miejsce wśród krajów unijnych pod względem zatrudniania ludzi starszych oraz wieku ich aktywizacji zawodowej, dzięki projektowi zmieniła się świadomość pracowników, pracodawców, instytucji rynku pracy oraz polityków. Zmiana świadomości dotyczy możliwości dostosowania się pracowników w każdym wieku do zmian w zakładzie pracy i gospodarce, dotyczy potrzeby i konieczności uczenia się przez całe życie. Projekt pokazał na wielu przykładach, iż liczy się doświadczenie i kwa-



**Zespół zajmujący się realizacją projektu. Od lewej: Zbigniew Kowalczyk, Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „S”;**  
**Stanisław Szczepanik, Związek Pracodawców Forum Okrętowe;**  
**Stanisława Gatz, Menager Projektu; Joanna Wierszyło, CTO;**  
**Roman Kuzimski, przedstawiciel BO SKPO NSZZ „S”;**  
**Iwona Kowalczyk, Woj. Urząd Pracy; Tadeusz Grubich, przedstawiciel Beneficjentów Ostatecznych Zarz. Reg;**  
**Krzysztof Żmuda, SKPO NSZZ „S”;**  
**Włodzimierz Przybylski, Politechnika Gdańska .**





Wizyta we włoskiej stoczni Fincantieri w Moncalfone – styczeń 2008 r.

likację, a nie wiek. Model został przetestowany poprzez przeszkolenie 300 pracowników i pracodawców, opracowanie 30 modułów szkoleniowych, wdrożenie kompleksowych rozwiązań inwestycyjnych w zakresie nowych technologii w firmach sektora MSP, przeszkolenie pracowników starszych w zakresie wykorzystania tych urządzeń i mentoringu, umożliwiając im pracę mistrza wobec młodych pracowników. Platformę internetową przetestowano na 1600 osobach.

### Proces wspierający

System mentoringu, procesu wspierającego naukę i rozwój zawodowy pracowników, opartego na partnerskich relacjach pomiędzy uczniem a mentorem (nauczycielem), pilotażowo został przetestowany w kilku przedsiębiorstwach. CTO SA, jeden z partnerów projektu, podjęło decyzję o uruchomieniu pilotażowego programu mentoringu przy projektowaniu statków. Wybór obszaru merytorycznego, w którym przeprowadzono mentoring był podyktowany sytuacją rynkową, gdzie siły popytu i podaży weryfikują dostępne zasoby ludzkie. Stosując wypracowany zestaw narzędziowy próbowano połączyć wieloletnie doświadczenie starszych projektantów z wiedzą młodych osób, które doskonale znają techniki ICT, ale niestety nie mają dostatecznie dużego doświadczenia zawodowego. Statki – generalizując – to produkty skomplikowane technicznie, dlatego też istotnym jest dążenie do najlepszych, innowacyjnych rozwiązań w ich projektowaniu i budowie. Symbioza wieloletniego doświadczenia zawodowego z wiedzą o nowoczesnych technikach wspomaga-

nych komputerowo może zagwarantować tę innowacyjność.

Doświadczenia uzyskane w trakcie realizacji projektu przez jego partnerów miały wpływ na zmianę świadomości zarówno uczelni wyższych w zakresie potrzeby wypracowania systemu kształcenia ustawicznego dostosowanego do potrzeb gospodarki, jak i instytucji pracy w kierunku zmiany podejścia do aktywności osób starszych.

Doświadczenia członków władz Zarządu Regionu Gdańskiego zostały wykorzystane przy uchwalaniu programu Regionu Gdańskiego NSZZ „S” na lata 2006-2010, który sprawę kształcenia, podniesienia kwalifikacji swoich członków, stawia priorytetowo.

Rezultaty projektu służą podniesieniu kwalifikacji pracowników i zapewnieniu pewności i bezpieczeństwa zatrudnienia. Służą one również pracodawcom, którzy uświadomili sobie, że starszy pracownik posiadający dużą wiedzę zawodową, nauczy się nowych technologii, a zapewnia jakość i odpowiedzialność przy realizacji zadań.

### Prawo do kształcenia

Ważnymi rozwiązaniami wypracowanymi w projekcie są:

- Pomorska Umowa Społeczna, jako instrument partnerskiego rozwiązywania problemów na poziomie regionalnego dialogu społecznego,
- Regionalna Fundacja Pracy wspierająca pracowników i osoby bezrobotne,
- System promocji na rzecz przekonania pracowników, pracodawców i instytucji szkoleniowych i kadry kierowniczej, co do konieczności uczenia się przez całe życie.

Na podstawie wyników projektu uruchomiona została, przez partnera projektu SKPO NSZZ „S”, reprezentująca Sekretariat Metalowców NSZZ „Solidarność”, inicjatywa legislacyjna w kierunku zapewnienia prawa do kształcenia, podnoszenia kwalifikacji pracownikom w zakładach pracy, jednocześnie uwzględniając interes pracodawcy. Wnioski z realizacji projektu wykorzystano do wprowadzenia zmian do Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki na lata 2007-2013 w zakresie Priorytetu V – Dobre Rządzenie, który uzupełniono o działania na rzecz dialogu społecznego zwiększając jego rolę oraz działania na rzecz rozwoju reprezentatywnych organizacji partnerów społecznych poprzez możliwość uzyskania środków finansowych z programu strukturalnego Unii Europejskiej – Europejskiego Funduszu Społecznego.

### Rządowy program

Osiągnięcia projektu na rzecz osób w wieku starszym zostały zauważone przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, w wyniku, czego przedstawiciele projektu zostali zaproszeni do współpracy nad rządowym programem „Solidarność pokoleń 50+”. Wszystkie nowe rozwiązania wypracowane w ramach projektu MAYDAY służą realizacji głównego celu Strategii Lizbońskiej - „więcej lepszych miejsc pracy”, czyli poprawie sytuacji pracowników na rynku pracy oraz w zakładach pracy. Służą też uznaniu pozycji związku zawodowego „Solidarność” i docenieniu jego roli oraz roli dialogu społecznego, jako jednego z istotniejszych instrumentów wsparcia pracowników, w nieuniknionych procesach restrukturyzacji przedsiębiorstw.

Projekt MAYDAY realizowany jest przez konsorcjum „Partnerstwo na Rzecz Rozwoju”, w skład którego wchodzi następujący partnerzy: Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” – jako wnioskodawca projektu, Akademia Morska w Gdyni, Centrum Techniki Okrętowej SA, Związek Pracodawców Forum Okrętowe, Politechnika Gdańska, Sekcja Krajowa Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” oraz Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku.

**Stanisława Gatz,**  
Manager Projektu MAYDAY

**Joanna Wierszyło,**  
Centrum Techniki Okrętowej SA





Materiały audiowizualne  
tego wydania miesięcznika  
„Nasze MORZE” obejrzysz  
w Internecie na stronie:

[www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl)  
w zakładce AUDIO/VIDEO.



Wyspa Sopot - projekt  
Tomasza Bosiackiego



Rozmowa  
z komendantem *Daru Młodzieży*  
Mirosławem Peszkowskim



Filmowy  
przeгляд wydarzeń





# REMONTOWA

---

---

---

## GRUPA

Gdańska Stocznia REMONTOWA im. J. Piłsudskiego S.A.

GDAŃSKIE LINIE MORSKIE Sp.z o.o.

Stocznia PÓŁNOCNA S.A.

INVEST – REM S.A.

HYDROSTER Zakłady Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

RUMIA Fabryka Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

POLAM – REM S.A. – *sprzęt oświetleniowy, konstrukcje pulpity sterowniczych*

FAMOS Fabryka Mebli Okrętowych Sp.z o.o.

PBUCH Przedsiębiorstwo Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.

KLIMOR Zakłady Urządzeń Chłodniczych i Klimatyzacyjnych Sp.z o.o.

MORS Morska Obsługa Radiowa Statków Sp.z o.o.

IT – REM Sp.z o.o. – *elektroautomatyka statków, teleinformatyka*

STAL – REM S.A. – *konstrukcje stalowe*

KMK Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

HOLM Construction Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

TRANS – REM Sp.z o.o. – *usługi transportowe*

PAINT – INVESTREM Sp.z o.o. – *usługi konserwacyjno-malarskie*

SHIP PAINTERS Sp.z o.o. – *zabezpieczenia antykorozyjne*

TAK – REM Sp.z o.o. – *obróbka mechaniczna*

RAMO – REM Sp.z o.o. – *usługi elektryczne*

GAZ – REM Sp.z o.o. – *dostawy gazów technicznych*

ENERGO – REM Sp.z o.o. – *remonty infrastruktury energetycznej*

CAPITAL Sp.z o.o. – *usługi rusztowaniowe*

METALOCK Polska Sp.z o.o. – *regeneracja części maszyn*

TMX Zakłady Techniczne Sp.z o.o.

NED Sp.z o.o. – *okrętowe biuro projektowo-konstrukcyjne*

HUT – REM Sp.z o.o. – *obrót wyrobami hutniczymi*

POLSHIP Trading GmbH, Hamburg – *dostawy stali i części zamiennych*

Okrętownictwo i Żegluga Sp.z o.o. – *wydawca miesięcznika Nasze Morze*

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.northship.com.pl](http://www.northship.com.pl)

[www.uslugi.investrem.com.pl](http://www.uslugi.investrem.com.pl)

[www.hydroster.com.pl](http://www.hydroster.com.pl)

[www.fuorumia.pl](http://www.fuorumia.pl)

[www.polam-rem.com.pl](http://www.polam-rem.com.pl)

[www.famos.com.pl](http://www.famos.com.pl)

[www.pbuch.com.pl](http://www.pbuch.com.pl)

[www.klimor.pl](http://www.klimor.pl)

[www.mors.gda.pl](http://www.mors.gda.pl)

[www.it-rem.pl](http://www.it-rem.pl)

[www.stalrem.com.pl](http://www.stalrem.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.paint-investrem.pl](http://www.paint-investrem.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.ned.com.pl](http://www.ned.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.polship.de](http://www.polship.de)

[www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl)

**29 firm = 6 tysięcy pracowników = 4 tysiące kooperantów**