

Parada Statków Pasażerskich – Hanseatic

nasze
MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 8 (32) sierpień 2008
NR INDEKSU 211214

Reporter „Naszego MORZA” pokonał prawie 4,5 tysiąca mil morskich. Przez cztery morza – Bałtyckie, Północne, Norweskie i Grenlandzkie dotarł do Spitsbergenu.



Statek patrolowy do ochrony rybołówstwa *Hirta* - model do sklejenia w prezencie



Całkowicie polski *Gdańsk*



Kanadyjskie dzieje



Orkan stulecia

**BYLIŚMY
W ARKTYCE!**



www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

The world's leading shipbuilding fair

23 - 26 sept. 2008



shipbuilding · machinery &
marine technology

international trade fair · hamburg

 **Hamburg Messe**

Krzysztof Karas
Phone: +48 22 6207198 · karas@eurotargi.com

www.smm2008.com

www.naszemorze.com.pl

Nr 8 (32) 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 Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@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.plPiotr 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:Hubert Bierndgarski,
Monika Jankiewicz - Brzostowska,
Liliana Gieldon, Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Marian Lenz,
Andrzej Perepeczeko,
Piotr Radwański,
Tomasz Rozwadowski,
Marek Twardowski, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 GdyniaRedakcja 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 3300 egz.



Uff, jak gorąco...

Lato w pełni. Na nadmorskich plażach i w trójmiejskich dokach gorąco. Unijni komisarze podarowali polskim stoczniom produkcyjnym jeszcze dwa miesiące życia i udali się na urlopy. Komisarz Neelie Kroes nie chciała na to pójść, bo jak stwierdziła: „polskie stocznie i tak grają w doliczonym czasie”. Ale w końcu Komisja Europejska uległa premierowi Tuszkowi i zgodziła się na 2 miesiące dogrywki (czyt. str. 5). Miejsmy tylko nadzieję, że po niej nie nastąpią rzuty karne...

W stoczniach Grupy REMONTOWA też gorąco, jednak z zupełnie innych powodów. Lato to szczyt usług remontowych, więc doki i nabrzeża pełne są statków i stoczniovcy mają co robić. Gdańska Stocznia Remontowa SA zwodowała niedawno kontenerowiec dla Gdańskich Linii Morskich (piszemy o nim w dziale Budownictwo Okrętowe). To pierwszy statek o nazwie *Gdańsk* budowany w tym stuleciu przez polską stocznnię dla polskiego armatora. Kilka następnych tego typu czeka w kolejce. Także Stocznia Północna buduje i woduje kolejne jednostki. Nic więc dziwnego, że podczas niedawnych targów Balt Military Expo 2008 Remontowa SA zgarnęła kilka nagród (str. 14). Stocznie i inne firmy tej grupy przemysłowej zdecydowanie uciekają do przodu, tyle, że nie przed Komisją Europejską. Uciekają europejskiej konkurencji...

Gorąco było także niedawno na Skwerze Kościuszki w Gdyni. Pod hasłem „Cała Polska szuka Orła” na statku *Imor* na Morze Północne wyruszyła (pod naszym patronatem) ekspedycja śmiałków, którzy chcą znaleźć wrak tego najsłynniejszego polskiego okrętu podwodnego (czyt. str. 7). Sądząc po tysiącach turystów i Gdynian żegnających naszych poszukiwaczy myślę, że przytoczone wcześniej hasło z plakatu mówi prawdę. My też tam byliśmy i promocyjne egzemplarze „*Naszego MORZA*” rozdawaliśmy... Zainteresowanie było takie, że chwilami nam też robiło się gorąco. Jednak w pięknym letnim słońcu pławiliśmy się z rozkoszą, tym bardziej, że całkiem niedawno „*Nasze MORZE*” eksplorowało tereny położone na Północ o wiele dalej niż Morze Północne...

Nasz specjalny wysłannik powrócił właśnie z wyprawy na Spitsbergen (czyt. str. 20). Postanowiliśmy wspólnie z załogą statku *Horyzont II* sprawdzić jak się żyje i pracuje naszym polarnikom. Jego mrozących krew opowieści słuchaliśmy w środku upalnego lata popijając bezalkoholowe z lodem, przywiezionym oczy-



wicie z arktycznego lodowca. Zapraszam do lektury tekstu (i do obejrzenia zdjęć oraz pokaz slajdów) z tej wyprawy, pierwszego i na pewno nie ostatniego. Tym bardziej, że jesteśmy chyba jednym z nielicznych (o ile nie jedynym z) tytułów prasowych, którego dziennikarz postawił stopę na ziemi Svalbardu.

Nie ma to jak odrobina zimy w sierpniu. Choć sierpień upłynie nam pod znakiem olimpiady w Pekinie. Nam jednak Chiny kojarzą się z... morzem. W tym kraju bowiem powstaje potężna flota masowców budowanych na zamówienie Polskiej Żeglugi Morskiej. Nasz polski armator realizuje największy bodaj w swej historii program wymiany starego tonażu na nowy. Z sentymentem żegnamy więc ostatnie statki ze znakiem PŻM (fotoreportaż z pożegnania *Rolnika* na str. 16). Z radością i nadzieją witamy nowe jednostki, których będzie coraz więcej. Już niedługo na oceanach pojawiają się nowoczesne masowce noszące na burcie nazwy polskich krain i jezior (piszemy o tym w sekcji Budownictwo Okrętowe). Niezależnie od tego jak naszym olimpijczykom pójdzie w Pekinie, Polska Żegluga Morska swoją chińską olimpiadę już wygrała...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Uff, jak gorąco... str. 3

WYDARZENIA

W doliczonym czasie	str. 5
Ekspedycja Orzeł wystartowała!	str. 7
Ryba nie przeskoczy	str. 9
Pokazywanie bandery	str. 12
Czekając na korwetę	str. 14
Pożegnanie ostatniego Niemca	str. 16
I nici z łowienia	str. 18
Święto morskich pieśni	str. 19



20

Byliśmy w Arktyce!

Podobnie jak dla mnie, dla sporej części pasażerów statek był tym, na którym mieli po raz pierwszy wyjść w dłuższą morską podróż. Początkowo uczyliśmy się więc razem sprawnego poruszania się po jednostce. *Horyzont II* ma trzy pokłady, na których znajduje się kilkadziesiąt pomieszczeń o najróżniejszym przeznaczeniu, co w sumie tworzy sporej wielkości labirynt. I tak chcąc np. dojść z kabiny na mostek położony na dziobie, nieraz lądowałem, nie spodziewanie dla samego siebie, w zlokalizowanej na rufie... kuchni. Pierwszy z serii reportaży z podróży reportera „Nasze MORZE” do Arktyki.

PRZEZ MORZA

Byliśmy w Arktyce! str. 20

LUDZIE MORZA

Historia rodziny legendarnego dowódcy ORP *Piorun* (cz. 2) str. 26

MORSKIE LOSY

Orkan stulecia str. 32

MORZE WYPRAW

Gdzie jest rufa? str. 35

MORZE GOSPODARKI

Nie tylko promy na gaz	str. 37
Czas gigantów	str. 42

MORZE PRAWA

Kapitan jako przełożony załogi str. 45

POCZTÓWKA Z MORZA

Niesiony wiatrem str. 46

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 54

MORZE TAJEMNIC

Koniec i początek str. 56

TAJEMNICE NATURY

Fenomen Golsztromu (1) str. 59

WSPOMNIENIE „MORZA”

Niech żyje Gdynia! str. 60

MORZE OPOWIADAŃ

Wyścig str. 62

OBRAZY MORZA

Generała przygoda ze sztuką str. 66

MORZE FILMÓW

Alfred na pełnym morzu str. 70

MORZE KSIĄŻEK

Od przyjaciół Ludojada str. 72

26



Kanadyjskie dzieje

- Szkoliłem się na kontrtorpedowcu i krążowniku, dostałem stopień oficera. I nagle, tak jak ojcu w 1916 roku, zachciało mi się zostać pilotem. A że najlepiej szkolił się pilotów marynarki w Stanach Zjednoczonych, właśnie tam zostaliśmy wysłani. Na pewien czas przyłączyła się do nas grupa studentów, do której należał John McCaine, obecny kandydat republikanów na prezydenta Stanów Zjednoczonych. Zostaliśmy kumplami i przeżyliśmy razem kilka ciekawych eskapad, o których nie będę mówił, bo mogłoby to mu zepsuć szansę wyboru na prezydenta – śmieje się Pławski junior. Druga część wspomnień Jerzego, syna dowódcy ORP *Piorun* Eugeniusza Pławskiego.

W dodatku „Budownictwo Okrętowe”:

Całkowicie polski <i>Gdańsk Guardian Leader</i> , 21 z serii 8186	str. 2
<i>Cala Pigafetta</i> odpłynęła	str. 5
Polskie krainy i jeziora	str. 6
Pożegnanie <i>Mikołaja Kopernika</i>	str. 7
	str. 12

Zdjęcie na okładce:
Horyzont II w Arktyce.
Fot. Tomasz Falba

Fot. Lukasz Glowala

Miesiąc niepewności

W doliczonym czasie

Ponad dwa tysiące pracowników Stoczni Gdynia przeszło w „marszu milczenia” ulicami Gdyni.

Przedłużona agonia czy realna szansa na prywatyzację? Los polskich stoczni ciągle wisi na włosku, może nieco grubszym niż miesiąc temu. Komisja Europejska dała polskiemu rządowi ekstra dodatkowe dwa miesiące na przygotowanie prywatyzacji. Czy uda się je wykorzystać?

Gdy 16 lipca na ulicach Gdyni i Szczecina demonstrowali w obronie własnych zakładów pracy stoczniowcy (ci pierwsi w milczeniu, drudzy o wiele głośniejszy), z Brukseli nadeszła wiadomość, iż unijni komisarze zgodzili się przedłużyć do 12 września czas na prywatyzację Stoczni Gdynia i Szczecińskiej Nowej. Mówiono o cudzie, tym bardziej, iż informacje napływające z Komisji Europejskiej do ostatniej chwili były dla nas niepomyślne. Podobno kilka dni przed terminem była już gotowa odmowna odpowiedź Brukseli, a unijni komisarz ds. konkurencji Neelie

Kroes wciąż twardo podkreślała, że nie może dać Polsce więcej czasu, bo i tak już „gramy w doliczonym czasie”.

W czyje ręce?

Polska strona zaproponowała coś w rodzaju wymiany – Unia Europejska ustąpi w sprawie stoczni i zrezygnuje z żądań zwrotu publicznej pomocy, a w zamian Polska zgodzi się na traktat reformujący Wspólnotę. Decyzją „ostatniej szansy” zaskoczona podobno była nawet część unijnych komisarzy. Zapadła ona po trwa-

jącej kilkanaście minut telefonicznej rozmowie premiera Donalda Tuska z przewodniczącym Komisji Europejskiej Jose Barroso. Wcześniej, premier listownie wyjaśniał, dlaczego Polska nie ma szans na zgodne z wytycznymi Brukseli sprywatyzowanie zakładów w Szczecinie i Gdyni do połowy lipca. W tej samej sprawie z przewodniczącym Barroso rozmawiał także prezydent Lech Kaczyński. Intensywne działania dały efekt, choć warunki Komisji Europejskiej są wciąż te same: plany restrukturyzacji stoczni mają zapewniać ich długoterminową rentowność, muszą przewidywać redukcję mocy produkcyjnych, wysoki wkład własny inwestorów i nie mogą prowadzić do dalszego wspierania zakładów z państwowej kasy.

Po pierwszej euforii, rządowi urzędnicy rozpoczęli poszukiwanie firm zainteresowanych przejęciem obu stoczni. Okazało się, że jest ich nadzwyczaj dużo. Tydzień po pomyślnej decyzji Brukseli,

Ministerstwo Skarbu miało gotową listę. Listy intencyjne złożyły: Larsen & Toubro (duży hinduski koncern przemysłowy), CMA Ships wraz z Samsungiem, ABG Shipyard, Abu Dhabi Investments Authority (największy fundusz inwestycyjny świata), Emirates Trading Agency, Fortis (firma reprezentująca interesy księcia Mubarak Jabera, członka kuwejckiej rodziny panującej), norweska stocznia Aker, Eurus Capital (firma zajmująca się fuzjami i przejęciami na rynku polskim i ukraińskim) oraz fundusze ETA Ascom Star, CRG Partners Group i Turtle Bay.

Nadal w grze pozostaje ISD Polska (część ukraińskiego Donbasu), właściciel Stoczni Gdańsk, który ma chrapkę także na zakład w Gdyni. Co ciekawe, pojawiły się informacje, że ukraiński koncern może połączyć się z rosyjską Evaz Group, której 40 proc. udziałów należy do jednego z najbogatszych ludzi na świecie Romana Abramowicza. W wyniku takiego połączenia miałyby powstać warte 50 mld dolarów korporacja, która stałaby się jednym z pięciu największych producentów stali na świecie. Stocznia Gdynia jest wciąż w kręgu zainteresowania Shipbuilding Company – spółki należącej do przedsiębiorcy Janusza Barana, a właścicielem SSN chciałby zostać Mostostal Chojnice z norweską stoczną Ulstein.

Ministerstwo Skarbu Państwa powołało specjalny Zespół ds. Monitorowania Prywatyzacji Morskich Stoczni Produkcyjnych, którego członkowie odpowiadają za przygotowanie planów restrukturyzacji, umów prywatyzacyjnych oraz negocjacje z inwestorami. Do końca lipca przedstawiciele zespołu spotkali się m.in. z przedstawicielami ISD Polska (dwukrotnie) i Polish Shipbuilding Company. Sprawa prywatyzacji stała się także przedmiotem jednego z ostatnich, przed wakacyjną przerwą, posiedzeń Sejmu. Opozycja za-

rzuciła ministrowi skarbu, że zbyt późno podjął działania naprawcze w stoczniach. Ten z kolei winą za zły stan tego sektora gospodarki obarczył rząd Prawa i Sprawiedliwości.

Stocznia, ale jaka?

Jednym z głównych problemów jeżeli chodzi o prywatyzacyjne negocjacje jest fakt, że potencjalni inwestorzy oczekują ze strony Skarbu Państwa dużego zaangażowania finansowego. Jednocześnie, co oczywiste, własnych pieniędzy chcą w przejmowany zakład włożyć jak najmniej. Z kolei Komisja Europejska nie godzi się na taki wariant, bo oznacza to kolejną pomoc publiczną, a tej państwo udzieliło stoczniom, ich zdaniem, już i tak stanowczo zbyt wiele. Na pytanie „Gazety Wyborczej” o to, czy uda się zmienić takie podejście, minister skarbu Aleksander Grad odpowiada:

- Mam nadzieję, że jeśli uzgodnimy z Komisją wielkość redukcji mocy produkcyjnych w stoczniach, to jakie pochylanie i inne urządzenia zostaną zlikwidowane, jaka powinna być wielkość nakładów ze strony inwestorów prywatnych - wówczas Bruksela zaakceptuje nasze plany. Komisja oczekuje, że w Gdańsku i Gdyni inwestorzy prywatni powinni zaangażować 320 mln euro.

Minister Grad zapewnia także, że nie ma mowy, by potencjalny inwestor mógł zaprzestać działalności stoczniowej, zrabiając na handlu przejętymi atrakcyjnymi gruntami i nieruchomościami nad morzem (z takich transakcji znany jest np. fundusz inwestycyjny Abu Dhabi). Jak mówi, w umowie prywatyzacyjnej będzie zobowiązanie do kontynuowania działalności stoczniowej: - Jeśli ten warunek nie zostanie spełniony, oferta inwestora zostanie odrzucona – tłumaczy.

Rękę na pulsie chcą mieć oczywiście sami stoczniowcy. W końcu lipca mieli

spotkać się z premierem Donaldem Tuskiem, by prosić go o osobiste zaangażowanie w proces prywatyzacji i „patrzyć rządowi na ręce”. Spotkanie zostało odłożone, co stało się powodem do podejrzeń. Dariusz Adamski, przewodniczący NSZZ Solidarność Stoczni Gdynia mówi o „tajemniczych rozgrywkach”. - Dochodzą do mnie słuchy o tym, że negocjacje z firmą ISD, która jest zainteresowana nabyciem akcji naszej stoczni, rozpoczęto od nowa. Może dojść do sytuacji, że we wrześniu znowu okaże się, że dla stoczni nie ma inwestora i Unia Europejska powie „dość”. Niech w końcu premier się z nami spotka i powie, czy stocznia zostanie postawiona w stan upadłości, czy - tak jak obiecywał - będzie uratowana – denerwuje się.

Spotkanie ma się ostatecznie odbyć w połowie sierpnia, miesiąc przed wyznaczonym przez Brukselę terminem. Proces prywatyzacyjny ministerstwo podzieliło na fazy tygodniowe: w pierwszym tygodniu sierpnia spotkania z ewentualnymi inwestorami, następnie przesłanie zebranych informacji do Brukseli, by zweryfikować, czy są zgodne z oczekiwaniami Komisji Europejskiej, potem znów tydzień rozmów w Polsce i na koniec kolejna tura negocjacji w KE.

Jeżeli Polsce nie uda się przedstawić realnych planów prywatyzacyjnych (lub Bruksela uzna je za niewystarczające), może nakazać zwrot pomocy publicznej, przyznanej stoczniom od 2004 r., czyli ponad 5 mld zł. Zwrot takiej sumy może oznaczać upadek polskich stoczni i masowe zwolnienia. Możliwy jest jednak inny scenariusz: majątek zakładów mógłby być sprzedany w całości przez syndyka i trafić w ręce inwestora, który w tym miejscu nadal budowałby statki.

Jaki ostatecznie będzie finał boju o polskie stocznie dowiemy się za miesiąc.

Czesław Romanowski



Ekspedycja Orzeł wystartowała!



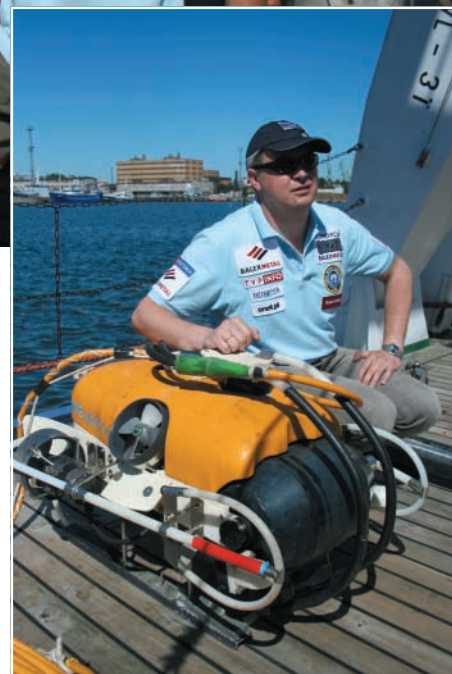
Wyruszyli,
by rozwiązać tajemnicę.
Ekipa Ekspedycji Orzeł.

27 lipca o godz. 14 wyruszyła z Gdyni wyprawa, której celem jest odnalezienie wraku najśłynniejszego okrętu podwodnego w historii polskiej floty - ORP *Orzeł*. „*Nasze MORZE*” trzyma kciuki za jej sukces.

O Ekspedycji Orzeł piszemy od maja tego roku. Nie mogło nas też zabraknąć na imprezie zorganizowanej z okazji rozpoczęcia ekspedycji. Nasze stoisko należało tych najbardziej obleganych. Ludzie, którzy tłumnie zjawili się tego dnia na Skwerze Kościuszki w Gdyni, niemal wrywali sobie z rąk rozdawane przez nas za darmo archiwalne numery miesięcznika, pocztówki z polskimi okrętami wojennymi, modele statków do składania i inne gadżety. A później, z „*Naszego MORZEM*” pod pachą, wyruszyli na zwiedzanie okrętu podwodnego *Orzeł*, który

z okazji rozpoczęcia ekspedycji zamurował przy Skwerze Kościuszki. Następnie, z zaciekawieniem, przyglądali się statkowi badawczemu Instytutu Morskiego w Gdańsku *Imor*, na którym wyprawa ruszyła na Morze Północne.

Atrakcji było więcej. Na skwerze zaprezentowała się grupa rekonstrukcyjna polskiego wojska z czasów II Rzeczypospolitej, a Mariusz Szamański pokazał odtworzony przez siebie miniaturowy okręt podwodny *Blotniak* (pisaliśmy o nim w lutowym numerze „*Naszego MORZA*”). Słychać było dźwięki szant, wy-



Robot podwodny będzie badał wytypowane obiekty.

stąpiła orkiestra dęta, były konkursy i rozdawana chętnym wata cukrowa. A wszystko w pięknym lipcowym słońcu.

Atmosfera pikniku nie mogła jednak przesłonić najważniejszego. Bez wielkiej przesady można powiedzieć, że oto na



Wielu było chętnych do zwiedzania nowego Orła.

oczach kilkuset mieszkańców Gdyni i turystów zgromadzonych na Skwerze Kościuszki rodziła się historia. Na poszukiwania legendarnego *Orła*, by rozwikłać tajemnicę jego zatonięcia, wyruszyła pierwsza z prawdziwego zdarzenia ekspedycja.

Nie byłoby tej wyprawy, gdyby nie pasja kilku ludzi skupionych w Morskiej Agencji Poszukiwawczej (www.agencjamorska.pl). Przez kilka lat badali wszystkie związane z historią *Orła* dokumenty. Doszli do wniosku, że okręt najprawdopodobniej zatonął po wejściu na minę około 150 mil morskich od południowych wybrzeży Norwegii. Znaleźli sponsora (firmę Balex Metal z Bolszewa koło Wejherowa, producenta i dostawcę rozwiązań budowlanych wysokiej jakości) i przekonali go, że warto wyłożyć pieniądze na organizację wyprawy.

Ekspedycja ma potrwać 17 dni. Z tego 10 przeznaczonych będzie na przeszukiwanie terenu domniemanej katastro-



Stoisko „Naszego MORZA” oblegane było cały czas.

fy *Orła*. Członkowie MAP nie ukrywają, że nie będzie to łatwe zadanie.

- To ponad tysiąc kilometrów kwadratowych – mówi Hubert Jando, skarbnik MAP. - Ale wierzymy, że się uda. W każdym razie, jeśli wrak tam jest, to go znajdziemy.

W odnalezieniu szczątków polskiego okrętu pomocna będzie aparatura, która znajduje się na *Imorze*. Ten niewielki katamaran (32,5 metra długości, 10,5 metra szerokości, nieco ponad 2 metry zanurzenia i 370 ton wyporności) wprost naszpikowany jest nowoczesną techniką do przeszukiwania morskich głębin.

- Teren najpierw przeczyszemy sonarem – wyjaśnia Jarosław Nowak, odpowiedzialny na statku za sprzęt do badania. - Do wytypowanych obiektów wysłamy robota podwodnego, aby dokładnie im się przyjrzeć.

Plany ekspedycji pokrzyżować może tylko pogoda. Na szczęście prognozy na



Grupa rekonstrukcyjna polskiego wojska z czasów II Rzeczypospolitej.

najbliższe dni są dla eksploratorów przychylnie. Jeśli wyprawa się nie uda, nie zamierzają rezygnować z poszukiwań i ponowić je w przyszłym roku. Miejmy jednak nadzieję, że już za kilkanaście dni będziemy mogli cieszyć się z odnalezienia *Orła*.

Relację z wyprawy zamieścimy w następnym numerze „*Naszego MORZA*”. Każdy zainteresowany może na bieżąco śledzić jej postępy na stronie internetowej www.orzel.balex.eu. Warto zwrócić uwagę na ogłoszony tam konkurs, w którym każdy może spróbować odgadnąć gdzie leży wrak *Orła*. Do wygrania są atrakcyjne nagrody ufundowane przez sponsora wyprawy.

Jeśli MAP uda się odnaleźć, zidentyfikować, a następnie ustalić przyczynę zatonięcia *Orła*, będzie to największe odkrycie w historii Polskiej Marynarki Wojennej. Od ponad sześćdziesięciu lat trwają bowiem spory, co się stało z legendarnym okrętem.

Orzeł zbudowany został za składek społeczeństwa w ramach tzw. Funduszu Obrony Morskiej na krótko przed wybuchem drugiej wojny światowej. Miał 84 metry długości, 12 wyrzutni torpedowych i silną artylerię. Na wodzie poruszał się z prędkością prawie 20 węzłów, pod wodą 9. Zasięg pływania: 7 tysięcy mil morskich.

- Wierzymy, że odnalezienie *Orła* będzie symbolicznym powrotem do domu dla 63 polskich marynarzy – mówi Wojciech Godlewski, rzecznik prasowy ekspedycji. - Pragniemy przywrócić pamięć o nich, by w ten sposób oddać cześć poległym bohaterom.

Tomasz Falba

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak



Wyruszyli. Trzymamy kciuki!

Debata o naszym morzu

Ryba nie przeskoczy

Morze Bałtyckie to bardzo wrażliwy organizm. Organizm, który, przy naszym wydatnym udziale, umiera. W jaki sposób go uzdrowić i czy na wyleczenie nie jest już za późno?

Bałtyk jest morzem „delikatnym”, podatnym na degradację. Przede wszystkim dlatego, że to płytki akwen, całkowicie niemal zamknięty, wobec czego wymiana wody, a więc i wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń, następuje w nim niezwykle wolno. A wpływają do niego wielkie masy wód, ponieważ zlewisko Morza Bałtyckiego jest olbrzymie, zaczyna się już przy zewnętrznych granicach państw nad nim leżących. Rocznie wpływa do niego około 650 km³ słodkich wód (plus około 450 km³ wody słonej z Morza Północnego). To morze bardzo młode, jego ekosystem liczy zaledwie trzy i pół tysiąca lat.

Foka bez domu

Działalność człowieka w znacznym stopniu powoduje, że Bałtyk jałowiej, staje się morzem o małej różnorodności organizmów wodnych. Prof. Krzysztof Skóra ze Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego wymienia pięć głównych przyczyn degradacji bioróżnorodności naszego morza.

– Jako najważniejszą, powszechnie wskazuje się zanieczyszczenia. Ja jednak, a jest to także opinia innych środowisk naukowych, za czołowe zagrożenie uznaję małą liczbę siedlisk organizmów morskich, ich unicestwienie - tłumaczy. - Jeśli zabierzemy danemu gatunkowi siedlisko - jego dom, to go nie będzie, bo zginie lub się w ogóle nie urodzi.

Jako przykład niszczenia siedliska ryb profesor Skóra podaje budowę kempingu nad Zatoką Pucką, gdzie u brzegu rosły duże skupiska trzciniowisk, miejsca rozrodu ryb, schronienia narybku, skorupiaków, mięczaków. Inwestorzy, poszerzając plażę, dosypali na brzegu piasku, oddzielając w ten sposób trzciny od wody.

Ławice sinic na Bałtyku na wysokości Władysławowa.

Fot. Maciej Kosycarz / KFP

- W ten sposób ryby nie mają gdzie się rozmnażać. Ryba nie jest w stanie przeskoczyć z wody do trzciny, rozmnożyć się i wrócić do morza. Nie sposób żyć nie mając domu. Ta plaża służy człowiekowi, ale nie służy ekosystemowi – mówi profesor Skóra.

Drugą przyczyną biodegradacji to według niego nadmierna eksploatacja, przełowienia. Niektórych gatunków ryb łowi się dziś zbyt dużo w stosunku do ich możliwości samoodtworzeniowych, a wyznaczone prawem limity są przekraczane. Przykładem są jesiotr czy dorsz: - Przy okazji gatunków, które chcemy mieć, łowimy gatunki chronione – mówi.

Trzecim zagrożeniem jest przeżyźnienie morza. Z tego powodu co roku zmorą nadbałtyckich plaż są olbrzymie kolonie sinic. To nie tylko niedogodność dla turystów, którzy nie mogą się kąpać w wodzie opanowanej przez te organizmy. Z powodu sinic, światło nie może dotrzeć do głębszych warstw wody, gdzie potrzebują go inne organizmy.



Fot. Wojtek Jakubowski / KFP

Sinice na plaży w Sopocie.

- Dopiero na czwartym miejscu stawiam zanieczyszczenia. Dlaczego? Przykładem jesteśmy my sami - człowiek paląc papierosy zanieczyszcza swój organizm, a w rezultacie żyje kró-

cej. Ale nie ma to negatywnego efektu dla ludzkiej populacji, ponieważ wcześniej spłodził potomka. Podobnie z foką: chora będzie żyła krócej, ale jeżeli nie będzie miała miejsca do porodu (siedliska) nie urodzi, albo sama nie pojawi się na świecie. My odbieramy szansę tym stworzeniom na prokreację - podkreśla Krzysztof Skóra. - Na piątym miejscu postawiłbym inwazję gatunków obcych temu akwenowi, która zazwyczaj jest szkodliwa dla „zaatakowanego” obszaru.

Według profesor Hanny Mazur-Marzec z Zakładu Biologii i Ekologii Morza Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego nie jest aż tak źle. Obserwacja substancji toksycznych i szkodliwych daje podstawę do twierdzenia, iż sytuacja w Morzu Bałtyckim poprawia się.

- Przykładem, że działania na tym polu są skuteczne, jest powrót na nasze wybrzeża kormoranów, czy odradzająca się w Bałtyku populacja foki – mówi. - A to zanieczyszczenie środowiska było przyczyną zmniejszenia ich rozrodczości. Nie zgadzam się przy tym z poglądem, że związki toksyczne mają marginalne znaczenie, jeżeli chodzi o bioróżnorodność. Związki te działają przecież na rozrodczość, a to obniża sukces reprodukcyjny, wpływa na populację.

Jak mówi pani profesor, mimo pewnej poprawy, Bałtyk nadal zanieczyszczony jest w dużo większym stopniu niż np. Atlantyk. Tłumaczy, że nie jest niestety możliwe osiągnięcie idealnego stanu czystości morza. Chodzi o osiągnięcie równowagi, w którym środowisko będzie mogło samo radzić sobie z negatywnymi skutkami rozwoju cywilizacyjnego.

Jesteśmy świadkami olbrzymiej presji turystyki: nachapać się i w nogi – podkreśla Radosław Gawlik.



Fot. Czesław Romanowski

Bierz forszę i w nogi

To może być trudne z wielu powodów. Dla przykładu, coraz bardziej popularne elektrownie wodne: z jednej strony dostarczają energię, ale z drugiej zaburzają naturalne procesy rozrodcze ryb.

- Energia wodna jest bardzo szkodliwa ichtiologicznie, przynajmniej na głównych rzekach, ciągach migracyjnych ryb łososiowatych. Straty w zasobach ryb są niewyobrażalne – mówi profesor Skóra. - Gatunki migrujące nie mogą dotrzeć do swoich tarlisk, turbiny nie są dla nich bezpieczne, a zarybienia nie uzupełniają strat. I nie chodzi tu o ilość, ale o zróżnicowanie genetyczne stad, które pływają w Morzu Bałtyckim, a które przestają być odporne na wiele chorób. Dzika Wisła to lepsza biooczyszczalnia niż to, co mamy w tej chwili.

Przeciwko takiemu stawianiu sprawy jest Jan Jaracz z Fundacji Poszanowania Energii: - Jako ekolog mogę się zgodzić - niech Wisła będzie dzika. Ale jako energetyk już jestem w rozterce. Bez energii człowiek współczesny nie może żyć. A energia często niestety koliduje z ekologią.

Innym zagrożeniem są chociażby przedsiębiorcy inwestujący w tereny nadmorskie. Ci często nie zwracają sobie głowy problemami wodnych żyjątek.

- Teraz liczy się szybki zysk, kemping, pieniądze, zasypać piaskiem plażę, jest dobrze. Nie myśli się o środowisku. Jesteśmy świadkami olbrzymiej presji turystyki: nachapać się i w nogi – mówi Radosław Gawlik, prezes wrocławskiego Stowarzyszenia Ekologicznego EKO-UNIA. Na marginesie, zwraca też uwagę na stronę estetyczną: - To co się rzuca w oczy w miejscowościach nadmorskich, to brak zintegrowanych planów zagospodarowania dla strefy przybrzeżnej. Są tylko plany miejscowe - przychodzi inwestor, chce postawić hotel, rada miasta akceptuje, staje sześciopiętrowy budynek, który nijak ma się do pozostałych, do otoczenia.

Tomasz Zarzycki, z Zakładu Ekologii Eksperymentalnej Organizmów Morskich Instytutu Oceanografii UG konkretyzuje problem: - Właścicielem morza jesteśmy wszyscy, to dobro powszechne. Nas i następnych pokoleń. Ważne byłoby wycenienie, jakie ponosimy straty z powodu zmiany środowiska, zmian bioróżnorodności. Takie badania są już prowadzone. Dzięki konkretnym liczbom będzie możliwe podjęcie konkretnych decyzji.

Podobne zdanie na ten temat ma profesor Skóra: - Wszyscy nad Morzem Bałtyckim jesteśmy za nie odpowiedzialni. Nad tym morzem żyje około 16 milionów „ludzi bałtyckich”, w miarę dobrze zorientowanych. Ale pozostałych 64 miliony żyjące w zlewisku Bałtyku nie ma takiej świadomości, a przecież także na nie wpływa.

Kranem do Bałtyku

Powstaje więc problem, w jaki sposób przekazać wiedzę o morzu i jego zagrożeniach „w głąb” państw nadbałtyckich. W naszym kraju jest to szczególnie ważne, albowiem 48 procent całej „populacji bałtyckiej” to właśnie Polacy.

- Decyzje w sprawie przyrody zapadają właściwie codziennie. Odkręcając kran łączymy się z Morzem Bałtyckim. Musimy mieć tego świadomość – mówi profesor Skóra. - Potrzebujemy nowoczesnej infrastruktury, centrów edukacyjnych, specjalistów, potrzebujemy bardziej efek-

tywnego systemu transferu wiedzy z laboratoriów „w świat”.

Profesor Mazur-Marzec zastanawia się, kogo mamy edukować? – Przede wszystkim osoby, które odpowiedzialne są za stan środowiska: samorządowców, posłów.

Według Krzysztofa Skóry przeszkodą w takiej edukacji jest bariera percepcji: - Jeżeli nie będziemy rozumiani przez polityków, nic z tego nie będzie. Trzeba wejść z wiedzą od podstaw, edukować społeczeństwo. Bałtyk nie ma już czasu.

Czesław Romanowski

Artykuł powstał na podstawie wypowiedzi uczestników panelu dyskusyjnego „Przyczyny degradacji bioróżnorodności Bałtyku”, który odbył się w Gdańsku 14 lipca tego roku w ramach międzynarodowego festiwalu Moving Baltic Sea.

- Jeśli zabierzemy gatunkowi siedlisko - jego dom, to go nie będzie, bo zginie lub się nie urodzi - mówi profesor Krzysztof Skóra.



Fot. Czesław Romanowski

Pokazywanie bandery

*Andriejewskij
flag w Gdyni*

W niedzielę, 13 lipca, do Gdyni wszedł zespół trzech okrętów Floty Bałtyckiej Federacji Rosyjskiej. Jednostki zacumowały w Porcie Handlowym przy Nabrzeżu Polskim. W skład zespołu wchodził niszczyciel *Nastojcziwij* oraz małe korwety raketowe *Morszansk* i *Gejzer*. Na ich pokładach znajdowało się ponad 500 oficerów i marynarzy. Na maszcie niszczyciela powiewał wiceadmiralski proporzec zastępcy dowódcy Floty Bałtyckiej Wasilija Nikanowicza Apanowicza.

Na pierwszy rzut oka zespół wyglądał więc imponująco – i o to zapewne chodziło – ale nie da się ukryć, że tworzyły go jednostki w dużej mierze przestarzałe i wyeksploatowane, choć nie można zaprzeczyć, że zadbane i dobrze się prezentujące.

Grupa rosyjskich okrętów wykonywała rejs dookoła Bałtyku prowadząc tak zwane „pokazywanie bandery”. Służyć to zapewne miało przypomnieniu, że Rosja

Morszansk - mały okręt raketowy projektu 1241.1MP.



Gejzer należy do projektu 1234.1.



Nastojcziwij to jednostka projektu 956.



jest liczącym się państwem morskim i ma siły zdolne do ochrony swych interesów. To przesłanie, którego nie można lekceważyć, choćby w kontekście budowy Ru-rociągu Północnego.

Nieekologiczny

Nastojcziiwyj należy do jednostek projektu 956 (oznaczenie NATO: *Sovremenny*). Pierwsza tego typu weszła do służby w 1985 roku, a łącznie zbudowano ich w leningradzkiej Stoczni Północnej dla floty sowieckiej/rosyjskiej 18. W służbie pozostaje pięć. Dwa zmodyfikowane okręty nabyła w latach 1999 – 2001 Chińska Republika Ludowa, która zamówiła ponadto kolejne dwie w wersji 956EM. Dostarczono je w latach 2004-2006.

Wyporność standardowa niszczyciela to 6200 ton, a pełna 7940 ton, przy długości 165 m, szerokości 17,3 m i zanurzeniu 6,4 m. Główne uzbrojenie jednostki stanowią dwie poczwórne wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych *Raduga 3M80 Moskit* (w kodzie NATO SS-N-22 *Sunburn*). Pociski rozwijają prędkość 2,5 Macha i zdolne są do przeniesienia na odległość 120 km głowicy bojowej o masie 300 kg (lub głowicy jądrowej o wagomiarze 200 kT). Ich masa startowa wynosi 4000 kg. Niszczyciel przenosi tylko rakietki w wyrzutniach. Uzbrojenie przeciwlotnicze dalekiego zasięgu to dwie wyrzutnie rakiet *Sztıl* o zasięgu 25 km. Okręt posiada zapas 48 pocisków tego typu.

Artyleria obejmuje dwa systemy. Pierwszy to dwie podwójne armaty AK-130 (prędkość początkowa pocisku 850 m/s, a donośność przy strzelaniu do celów morskich 23 000 m, szybkostrzelność 20 strzałów na minutę), drugi obejmuje dwa artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej, czyli łącznie cztery 30 mm sześciolufowe armaty rotacyjne AK-630 o szybkostrzelności 5000 strzałów na minutę i zasięgu 5000 m. Okręt posiada ponadto dwie podwójne wyrzutnie torpedowe kalibru 533 mm oraz dwie sześcioprowadnicowe wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych *RBU-1000*. Przenosi on śmigłowiec zwalczania okrętów podwodnych *Kamow Ka-2*. Napęd to dwa zespoły turbin parowych o mocy 50 000 KM każda, zasilane z czterech kotłów.

Słup dymu, który uniół się z komina niszczyciela w czasie cumowania w Gdyni był konsekwencją tego, że podczas dynamicznych manewrów opóźniło się nieco w stosunku do oleju, podanie po-

wietrza do palenisk kotłów. Efekt był zaiste nieekologiczny i mocno dla laików trwożący.

Prędkość maksymalna - 33 węzły, zasięg przy prędkości ekonomicznej 18 węzłów to 3900 mil morskich. Załoga liczy 350 oficerów, podoficerów i marynarzy.

Rozwojowe wersje

Morszansk to z kolei mały okręt rakietowy projektu 1241.1MP (oznaczenie NATO – *Tarantull III*), będący wersją rozwojową eksploatowanych przez długie lata w PMW, a obecnie wycofywanych ze służby okrętów projektu 1241 (*Górník, Hutník, Rolník, Metalowiec*). Podstawowa zmiana dotyczyła uzbrojenia rakietowego oraz systemu kierowania ogniem. Zamiast rakiet *P-21/22* projekt 1241.1MP otrzymał cztery pociski *Raduga 3M80E Moskit* wraz z całym „oprzyrządowaniem” radioelektronicznym. Zmiany wprowadzono również w siłowni. Pierwsze okręty tego podprojektu weszły do służby w połowie lat osiemdziesiątych. Okręt mierzy 56,9 m, 10,2 m szerokości i zanurza się na 4,36 m wyporności pełnej 495 ton. Uzbrojenie, prócz rakiet przeciwokrętowych obejmuje 76 mm armatę AK-176M (donośność 14 km) i dwie armaty rotacyjne AK-630 oraz wyrzutnię rakiet przeciwlotniczych *Starzała*. Siłownię tworzą dwa silniki wysokoprężne o mocy 8000 KM i dwie turbiny gazowe o mocy 24 000 KM nadające jednostce prędkość maksymalną 38 węzłów. Zasięg przy

prędkości 13 węzłów wynosi 1600 mil morskich. Załoga składa się z 46 osób.

Trzeci okręt rosyjskiego zespołu – *Gejzer* - należy do projektu 1234.1 (oznaczenie NATO – *Nanuchka III*). Była to pierwsza, podobnie jak w przypadku *Morszanska*, wizyta jednostki tego typu w Polsce. Jej wyporność pełna wynosi 850 ton, długość 59,3 m, szerokość 11,8 m, zanurzenie 2,6 m. Uzbrojenie obejmuje dwie potrójne wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych *P-270 Malachit* (oznaczenie NATO SS-N-9 *Siren*, zasięg 110 km, prędkość 0,85 Macha, głowica bojowa 500 kg lub głowica nuklearna o wagomiarze 200 kT), podwójną wyrzutnię rakiet przeciwlotniczych *OSA-M* (zasięg do 9 km) oraz 76 mm armatę AK-176. W siłowni zainstalowano trzy silniki wysokoprężne o łącznej mocy 30 000 KM. Prędkość maksymalna to 35 węzłów, zasięg przy prędkości 18 węzłów wynosi 1 600 mil morskich. Załoga liczy 60 osób.



Żle się stało, że na skutek splotu rozmaitych przyczyn nie udało się otworzyć portu handlowego dla osób pragnących zwiedzić rosyjskie okręty. Goście mogli w następstwie tego odnieść wrażenie, że podczas pierwszej od wielu lat wizyty tego szczebla usiłuje się ich izolować od polskiego społeczeństwa.

**Tekst i zdjęcia:
Krzysztof Kubiak**



Słup dymu z komina niszczyciela...

Statki Alert i Hirta z Grupy REMONTOWA nagrodzone na Balt Military Expo 2008

Czekając na korwetę...

Już dziesiąty raz w Gdańsku odbyły się Bałtyckie Targi Militarne, znane lepiej pod anglojęzyczną nazwą Balt Military Expo, oraz towarzyszące im Targi Ratownictwa i Bezpieczeństwa Safety.

Tegoroczna edycja, trwająca od 25 do 27 czerwca, odbyła się dwa lata po poprzedniej. Jeśli jednak ktoś sądził, że zmiana cyklu spowoduje wzrost zainteresowania producentów trójmiejskimi targami, zapewne się rozczarował. Impreza wielkością nie odstawała od poprzednich. Sytuacja taka nie powinna jednak dziwić. Targi mające na celu prezentację produktów do sprzedaży, dopasowują ofertę do możliwości klienta. A nie jest tajemnicą, że główny potencjalny nabywca targowych produktów, czyli Marynarka Wojenna RP, ma dość ograniczone możliwości zakupu nowych systemów uzbrojenia i wyposażenia. Duże programy okrętowe są już na najbliższe lata jasno sprecyzowane.

Magnes, który nie przyciąga

Najważniejszym przedsięwzięciem jest bez wątpienia budowa korwety wielozadaniowej proj. 621 Gawron. Program rozpoczęto na tyle dawno (budowa prototypu zaczęła się w 2001 roku, wstrzymana następnie na dłuższy czas), że trudno spodziewać się, aby na obecnym etapie mógł on stanowić magnes przyciągający na targi nowe zagraniczne firmy. Producenci liczący na zamontowanie na okręcie systemów uzbrojenia są znani od lat, podobnie jak ich oferta. Dodatkowo, właśnie w czasie, kiedy odbywały się targi, wielu producentów kończyło przygotowywanie ofert do przetargu na dostawę Zintegrowanego Systemu Walki (systemy

dowodzenia, uzbrojenia, amunicja itd.) dla prototypowego okrętu. Termin upływał 30 czerwca.

Drugi program okrętowy, który mógłby przyciągnąć oferentów - budowa niszczycieli min typu Kormoran II, jest natomiast na bardzo wczesnym etapie definiowania wymagań. Program, rozpoczęty pierwotnie w 1999 roku, jeszcze jako Kormoran, został po trzech latach zawieszony. Zakładano wtedy, że okręt zbudowany zostanie ze stali amagnetycznej, co faworyzowało niemiecką stocznice Lürssena, jedyną budującą jednostki w tej technologii. Obecnie jednak prowadzone są badania, które dopiero mają dać odpowiedź, jak będzie wyglądał nowy polski okręt przeciwminowy.

Powyższe stanowi zasadniczą przyczynę tak nielicznych na tegorocznym Balt Military Expo ofert stoczni budujących okręty. W efekcie wśród produktów wyróżnionych na targach, nie znalazła się żadna jednostka pływająca przeznaczona dla marynarki.

Konkurencyjne stocznie

Za to w kategorii jednostek przeznaczonych dla odbiorców cywilnych, bądź instytucji rządowych, miały się czym pochwalić nasze stocznie z Grupy REMONTOWA. Jeden z Bursztynowych Medalionów - główną nagrodą targów - zdobyła Gdańska Stocznia Remontowa za zbudowany w Stoczni Północnej statek interwencyjny (Rapid Intervention Vessel) *Alert*. Nie jest to jednak jednostka nowa, została zwodowana 11 października 2005 r., zaś odbiorcy - Trinity House Lighthouse Service - brytyjskiej instytucji rządowej nadzorującej morskie pomoce nawigacyjne, przekazano ją 10 kwietnia 2006 r.

Kolejna nagroda trafiła do tych samych firm. Za najlepszy wyrób przydatny Straży Granicznej uznano jednostkę ochrony rybołówstwa *Hirta*. To duży sukces tej grupy stoczniowej, która wygrała przetarg Unii Europejskiej na zaprojektowanie i budowę jednostki dla szkockiej rządowej instytucji ochrony rybołówstwa - Scottish Fisheries Protection Agency. Jak widać, polskie stocznie mogą być konkurencyjne, nawet na tak wymagającym rynku.

Nowości uzbrojenia

Nieco paradoksalnie, najwięcej nowości wśród uzbrojenia przeznaczonego dla MW RP, dotyczyło jej lądowego komponentu. Na zewnętrznych hal wystawienniczych



Wiceadmirał Andrzej Karweta, dowódca Marynarki Wojennej, z prawej oraz gen. Brygady Andrzej Duks, dyrektor Departamentu Polityki Zbrojeniowej Ministerstwa Obrony Narodowej, przy modelu okrętu wsparcia logistycznego ORP Kontradmiral Xawery Czernicki. Okręt powstał przed laty w stoczniach należących dziś do Grupy REMONTOWA.



Prezes Stoczni Północnej SA Jarosław Flont (pierwszy z prawej) prezentuje dyplom i nagrody przyznane Grupie REMONTOWA.

uwagę zwracały: szwedzka ciężarówka Scania z zamontowanymi kontenerami rakiet RBS-15 oraz samochody należące do 9. Dywizjonu Przeciwlotniczego MW z Ustki.

Obecność szwedzkiego pojazdu to efekt ogłoszonego w styczniu przetargu na dostawę uzbrojenia i sprzętu wojskowego dla Nadbrzeżnego Dywizjonu Rakietowego. Tego typu wyrzutnie, pokazane po raz pierwszy w Polsce, są elementem szwedzkiego systemu obrony wybrzeża RBS-15KA. W wersji dla Polski firma SAAB zaofiarowała oczywiście najnowszy wariant pocisku – RBS-15 Mk3, który już wcześniej został wybrany jako zasadnicze uzbrojenie zmodernizowanych okrętów rakietowych typu Orkan. Oprócz oferty Szwedów, w odpowiedzi na przetarg, wpłynęła również propozycja norweskiej firmy Kongsberg Defence & Aerospace z rakieta NSM (Naval Strike Missile). Na targach można było zapoznać się jedynie z makietą tego pocisku.

Drugi z elementów wystawy plenerowej stanowiły pojazdy dla zmodernizowanego dywizjonu przeciwlotniczego MW. Pokazane szerokiej publiczności po raz pierwszy, są efektem realizacji kontraktu podpisanego podczas Balt Military Expo 2005.

Podstawowym elementem składowym nowego dywizjonu jest Blenda - system kierowania ogniem baterii armat plot. Będący jego sercem wóz dowódcy WD-95K konstrukcji Centrum Naukowo-Produkcyjnego Elektroniki Profesjonalnej RADWAR

otrzymał na tegorocznych targach nagrodę dowódcy Marynarki Wojennej oraz wyróżnienie prezesa Polskiej Izby Producentów na Rzecz Obronności Kraju. Ustęki dywizjon docelowo otrzyma całkowicie nowe wyposażenie elektroniczne. Na targach można było obejrzeć jego „oczy” – nowoczesną stację radiolokacyjną N-22-N(3D), a także elementy systemu dowodzenia dywizjonu: ZWD Łowcza-3K-N na podwoziu samochodu Star 944 oraz pojazd dowodzenia baterii Rega-1, WD-2001 na samochodzie Honker.

Tegoroczne targi specjalnie nie zaskoczyły, bo i zaskoczyć nie mogły. Środki finansowe, jakimi dysponuje nasza marynarka są ograniczone, co skutkuje małą liczbą programów modernizacji uzbrojenia. Pociąga to za sobą niezbyt wysokie zainteresowanie wystawców targami dedykowanymi temu rodzajowi sił zbrojnych. Wielu z nich zapewne woli swoją główną ofertę prezentować w Kielcach dla całych sił zbrojnych. Tak więc, dopóki MW RP nie znajdzie się wyżej na liście priorytetów MON, dopóty nie ma co liczyć na znaczący rozwój naszych nadmorskich targów.

Przemysław Gurgurewicz

Model nagrodzonego statku FPV *Hirta* w prezencie z tym numerem miesięcznika „*Nasze MORZE*”.

Nagrody Targów BME i SAFETY 2008

Bursztynowe Medaliony

- **Przedsiębiorstwo Badawczo-Produkcyjne Enamor** za Zintegrowany Mostek Nawigacyjny produkcji Raytheon Anschutz
- **DGT Sp. z o.o.** za Zintegrowany System Łączności DGT MCS
- **Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego** za Rapid Intervention Vessel *Alert* produkcji Stoczni Północnej

GRAND PRIX im. Kontradmirala Xawerego Czernickiego

- **Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej** za Trójczęstotliwościową stację hydrolokacyjną do wykrywania, lokalizacji i klasyfikacji nowoczesnych min morskich SHL-101 T p.k. „Skowron”

Nagroda dowódcy Marynarki Wojennej RP

- **Centrum Naukowo-Produkcyjne Elektroniki Profesjonalnej RADAR** za wóz dowódcy WD – 95K

Puchar komendanta głównego Policji za najlepszy wyrób prezentowany na targach mający zastosowanie w Policji

- **DGT Sp. z o.o.** za zintegrowany system łączności

Nagroda komendanta głównego Straży Granicznej za najlepszy wyrób przydatny dla Straży Granicznej

- **Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego SA i Stocznia Północna SA – Northern Shipyard** za jednostkę do ochrony strefy rybołówstwa *Hirta*

Złoty Hełm - nagroda komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej

- **Firma Escort ze Szczecina** za sonar skanujący MS 1000 do poszukiwania i wykrywania celów podwodnych

Wyróżnienia prezesa Polskiej Izby Producentów na Rzecz Obronności Kraju

- **Centrum Naukowo-Produkcyjne Elektroniki Profesjonalnej RADWAR** za wóz dowódcy WD – 95K
- **Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych** za Morski Ubiór Pilota MUP-1
- **Ancora Sp. z o.o.** za Kontener – cysternę do transportu, dystrybucji magazynowania wody pitnej dla wojska typ WDR 9000

Nagroda rektora Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni

- **Stocznia Remontowa SA**
- **Grupa REMONTOWA**

Nagrody Krajowego Stowarzyszenia Informacji Niejawnych

Wyróżnienie:

- **REDAKCJA WOJSKOWA** za popularyzację problematyki ochrony informacji

Nagroda Główna:

- **Ośrodek Badawczo-Rozwojowy CENTRUM TECHNIKI MORSKIEJ** za profesjonalizm ochrony informacji

Wizytówka serii masowców „Niemieckich” – elegancka linia nadburcia dziobówki.



Na pokładzie.



Sterówka.

Pozegnanie ostatniego „Niemca”

Rolnik - ostatni masowiec z serii „Niemieckich”, sprzedany został włoskiemu armatorowi, który, co ciekawe, zatrudnił na nim w całości polską załogę. Statek opuścił Gdańsk w połowie czerwca już jako *Roln*. Ale zanim to się stało, byliśmy na nim z „inspekcją” pożegnalną. Na dowód mamy zdjęcia, które być może u niejednego marynarza czy oficera z tysięcy pracowników PŻM, którzy przewinęli się przez pokłady jednej z najmilej wspomnianych serii statków polskiej żeglugi trampowej ostatnich kilkudziesięciu lat, wywołają łzę wzruszenia.

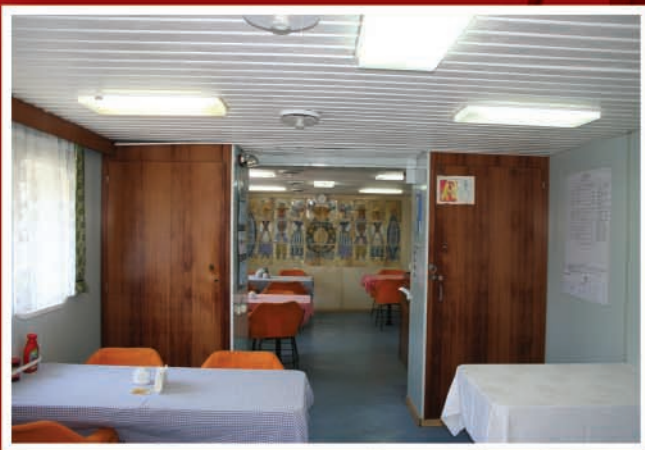
Od nowej załogi dowiedzieliśmy się, że statek jest w całym dobrym stanie, jak na swój wiek...



Rolnik i jego jednostki siostrzane, jako jedne z pierwszych (o ile nie pierwsze) w polskiej flocie nie miały kabiny nawigacyjnej w oddzielnym pomieszczeniu na tyłach sterówki, tylko w wydzielonym obszarze samego mostka. Takie rozwiązanie stosuje się powszechnie na statkach do dzisiaj.

PBS

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak



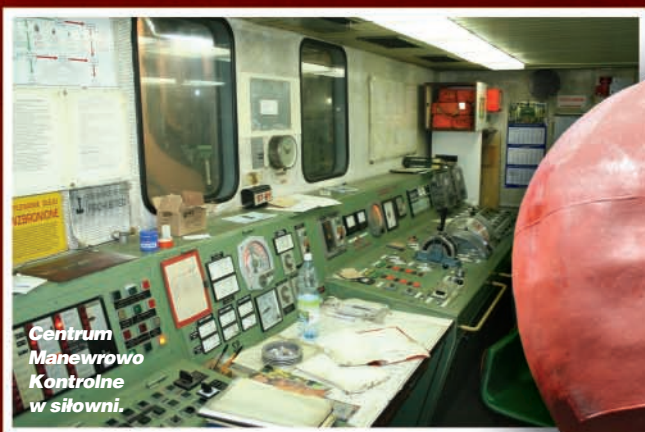
Mesa na Rolniku.



Kuchnia.



Kabina kapitana.



Centrum Manewrowo Kontrolne w silowni.



Nowy armator przemianował Rolnika na Roln. Superintendent techniczny armatora, doglądający remontu, przyznał, że słowo „Roln” nie znaczy nic...



Górna część silowni i głowice silnika głównego wyprodukowanego w Stoczni Gdańskiej.



Tak wydatne gruszki dziobowe na masowcach były rzadkością w okresie, w którym do eksploatacji wchodziły PŻM-owskie „Niemieckie”.

Przetawiamy aż miło!

Inici z łowienia

Jeszcze przed miesiącem pisaliśmy, że polscy rybacy nie będą mogli łowić dorsza tylko do końca września. Urzędnicy zapewniali, że odłowionych zostało około 80 proc. rocznego limitu i aby nie doszło do jego przekroczenia, wprowadzony został czasowy zakaz. Teraz jednak okazało się, że do końca czerwca rybacy złowili o wiele więcej dorsza niż zakładano, a limit został przekroczony o 100 procent.

To informacje od unijnych kontrolerów rybackich, którzy sprawdzali połowy dorsza na południowym Bałtyku. Nasza administracja na ten temat milczy. 22 maja 2008 r. minister rolnictwa i rozwoju wsi, w porozumieniu ze stowarzyszeniami rybackimi, wprowadził czasowy, obowiązujący do końca września, zakaz połowu dorsza. Wprowadzono go, ponieważ na podstawie danych z Centrum Monitorowania Rybołówstwa wyliczono, że do maja polscy rybacy odłowili około 70-80 procent rocznego limitu.

Kazimierz Plocke, wiceminister rolnictwa, dmucha na zimne, by nie powtórzyła się sytuacja z ubiegłego roku, kiedy już w lipcu okazało się, że polscy rybacy

przelowili dorsza trzykrotnie. Wiceminister podejrzewa również, że kwota odłowiona przez rybaków może być wyższa, bo do CMR nie wpłynęły wszystkie dane. O tym jednak, mamy dowiedzieć się dopiero po 15 września, gdy nasi urzędnicy przeliczą dokładnie wszystkie raporty.

Niewykorzystane limity

Niedawno okazało się, że niezależne badania połowów dorsza robili w naszych portach unijni kontrolerzy. Według ich wyliczeń, polscy rybacy już dawno przekroczyli roczny limit. Z europejskich danych wynika, że zamiast 12 tysięcy ton, wyłowiliśmy do końca czerwca prawie 20 tysięcy ton. Plocke miał się o tym dowiedzieć podczas czerwcowej wizyty w Brukseli. Nie chce jednak potwierdzić tych informacji.

- Szczegółowa analiza wykorzystania kwoty połowowej dorsza zostanie dokonana w okresie czasowego zakazu połowów. Na tej podstawie w pierwszej połowie września 2008 r. zostanie podjęta decyzja co do możliwości czasowego kontynuowania połowów lub też o zamknięciu łowisk do końca 2008 r. - mówi.

Rybakowie nie wierzą w nasze doniesienia. Są przekonani, że po 30 września śmiało będą mogli wyjść w morze. Tym bardziej, że jak twierdzą około 95 procent wszystkich amatorów poławiających na swoich kutrach dorsza, nie wykorzystało jeszcze w pełni indywidualnych limitów połowowych. - Nie ma jeszcze konkretnych i końcowych wyników ba-

dań - mówi Andrzej Tyszkiewicz, wiceprezes Związku Rybaków Polskich. - Według tego, co mamy w książkach połowowych złowiliśmy dopiero 8 tysięcy ton dorsza. Śmiało więc po 30 września będziemy mogli wyjść w morze i łowić do końca roku.

Programowe przelawianie

Udało nam się nieoficjalnie ustalić, że bardzo duży udział w przelawieniu dorsza mogły mieć łódki do długości 12 metrów. Wstępnie miały być zwolnione z czasowego zakazu połowu dorsza. Kiedy jednak wyszło na jaw, że łowią bardzo dużo, zakazem objęto także te kutry. Przykładem tak dużych połowów małych jednostek może być 12 metrowa jednostka z Kołobrzegu biorąca udział w projekcie tzw. „Czterech kutrów” (o projekcie pisaliśmy w lutym wydaniu „Naszego MORZA”). Wytypowane przez Morski Instytut Rybacki cztery kutry od stycznia do końca czerwca łowiły dorsza bez jakichkolwiek limitów. Dane pochodzące z tych połowów miały pomóc w szacowaniu zasobów ryby na południowym Bałtyku. Wyniki mamy poznać pod koniec sierpnia). Rybakowie pracujący na wspomnianym kutrze, tylko do końca maja złowili ponad 120 ton dorsza. To pięć razy więcej niż roczny limit przyznawany na takiej wielkości łódki. Niestety, administracja ma problemy z kontrolowaniem połowów na tych kutrach (w wielu portach łódki startują prosto z plaży nie meldując wyjścia w morze, a rybacy często sprzedają ryby bezpośrednio z kutra). Rybakowie zapewniają jednocześnie, że jeżeli okaże się, że limit został przekroczony, mimo że większość z nich nie wykorzystwała przyznanym im kwot połowowych, będą przeciwko rządowi polskiemu składali indywidualne pozwolenia o odszkodowania.

Hubert Bierndgarski

Większość rybaków jest przekonana, że 1 października wyjdą w morze. Teraz przygotowują sprzęt połowowy.



Fot. H. Bierndgarski

Fot. Czesław Romanowski



Organizator imprezy Michał Juszcakiewicz prosi gdańskiego pirata o rozpoczęcie festiwalu. Za chwilę zabrmi basowe „Ahoj!”.

Święto morskich pieśni



Fot. Czesław Romanowski

Zamkowy Chór Kameralny z Ostródy z Moniką Żukowską: niezwykle koncert w strugach deszczu.

Szanty na jazzowo, rockowo, w wykonaniu chóru, śpiewane przez dzieci czy wreszcie w tradycyjnej formie. Dla wielbicieli pieśni ludzi morza IX edycja gdańskiej imprezy „Szanty pod Żurawiem” była prawdziwym świętem.

Przez scenę ustawioną na Długim Targu w Gdańsku przewinęło się przez dwa dni, 10 i 11 lipca, kilkudziesięciu wykonawców, a publiczność liczyć należy w tysiącach. Impreza rozpoczęła się „Szantami na otwarcie” wykonywanymi w klasycznej, inspirowanej folklem, formie. Później było magiczne połączenie muzyki szantowej z jazzem, do czego przyczynili się muzycy zespołu Take It Easy, Jerzy Porębski i Detko Band oraz saksofonista Przemek Dyakowski. Dzień drugi imprezy to południowy koncert jej najmłodszych uczestników. „Małe Szanty pod Żurawiem” zaśpiewała siedemdziesiątka kilkulatków i nastolatków, w tym polska młodzież z Białorusi, którym towarzyszyły zespoły Zejman & Garkumpel, Johny Roger oraz Klang.

O ile poprzednie koncerty odbywały się przy ładnej pogodzie, o tyle finałowy wieczorny występ rozpoczął się strugami deszczu. Na szczęście na scenie działy się rzeczy niezwykle, które zrekompensowały zmokniętej publiczności wszelkie niedogodności. Najpierw wraz z Andrzejem Koryckim i Dominiką Żukowską wystąpił Zamkowy Chór Kameralny z Ostródy. Szanty w takiej interpretacji brzmiały niezwykle, nic więc dziwnego, że pustawa z powodu aury widowiska zapełniała się w niezwykle tempie. Jeszcze bardziej przejmująco zabrzmiały pieśni w wykonaniu niewidomego muzyka Romana Roczenia, który wrócił na estradę po wypadku, którego doznał dwa lata temu (spadł z zejściówki na żaglowcu i złamał drugi krąg szyjny). Publiczność długo oklaskiwała niezwyklego pieśniarza.

Później wielbicieli morskich pieśni mogli wysłuchać dwunastu premierowych szant, których wykonawcy walczyli o Nagrodę Prezydenta Gdańska. Ostatecznie jury przyznało ją utworowi „Moby Dick” w wykonaniu zespołu Banana Boat. Z kolei nagrodę Marszałka Województwa Pomorskiego za szantę nawiązującą do tradycji morskich Pomorza zdobył „Sopocki rybak” w wykonaniu zespołu Trzy Majtki.



Fot. Czesław Romanowski

Zespół Zejman & Garkumpel – żelazny punkt szantowego festiwalu.



Fot. Czesław Romanowski

Najbardziej przejmujący występ: Roman Roczeń zaczarował publiczność.



Fot. Czesław Romanowski

Na takiej imprezie nie mogło zabraknąć „Naszego MORZA”.

Żeglarskie święto

„Szanty pod Żurawiem” to jedna z imprez, która towarzyszyła tegorocznej imprezie żeglarskiej Baltic Sail Gdańsk. Wzięło w niej udział kilkadziesiąt jachtów i żaglowców, także drewnianych oldtimerów.

Czesław Romanowski

Byliśmy w Arktyce!

Horyzont II.

Reporter „Naszego MORZA” odbył rejs po wodach Arktyki. Na własne oczy przekonał się jak wygląda praca polskich polarników na Spitsbergenie. Dziś prezentujemy pierwszą z cyklu relacji z tej podróży.

**Kapitan Horyzontu II
Roman Matulewski dowodzi nim
od samego początku.**



Załoga Horyzontu II w komplecie.

To, że znalazłem się na liście członków wyprawy polarnej Polskiej Akademii Nauk było przypadkiem. Szansa na udział w ekspedycji pojawiła się w czasie pracy nad artykułem o IV Międzynarodowym Roku Polarnym („*Nasze MORZE*” nr 2/2008). Pomyślałem, że najlepiej byłoby zobaczyć, jak w praktyce wygląda życie polarnika. Pomysł znalazł poparcie w redakcji. Jego realizacja stała się możliwa dzięki uprzejmości dr hab. Piotra Głowackiego, kierownika Zakładu Badań Polarnych i Morskich Instytutu Geofizyki PAN, który opiekuje się Polską Stacją Polarną na Spitsbergenie.

Do Arktyki miałem popłynąć we wrześniu. Zaplanowałem, że wakacje poświęcę na przestudiowanie wszystkich możliwych informacji o celu podróży.

Niestety... Na początku czerwca zadzwoniła Halina Giżejewska, odpowiadająca za wyprawy na Spitsbergen od strony organizacyjnej. Poinformowała mnie, że termin się zmienił i zapytała, czy w związku z tym nadal jestem zainteresowany podróżą, która ma się rozpocząć za... dwa tygodnie.

Nie chcąc wycofywać się z projektu, po kilku dniach wewnątrzredakcyjnych konsultacji, odpowiedziałem „tak”. Nici jednak z dobrego przygotowania. Trzeba było nadgonić pracę, załatwić parę rzeczy przed wyjazdem. Zdołałem tylko raz czy dwa zerknąć do internetu, aby dowiedzieć się czegokolwiek o Spitsbergenie. Gdyby nie cierpliwe odpowiedzi pani Haliny na moje pytania w rodzaju: czy tam jest internet?, czy lepiej zabrać ze sobą kalosze czy kozaki?, czy będzie gdzie zrobić pranie?, czy muszę mieć

pozwolenie na broń? - nie wiedziałbym nawet, jak się spakować na ten wyjazd.

Labirynt z atmosferą

Spitsbergen jest archipelagiem wysp położonym w Arktyce, około 800 kilometrów na północ od wybrzeży Norwegii, oblewanym od zachodu wodami Morza Grenlandzkiego, od wschodu Morza Barentsa, a od północy okołobiegunowym basenem arktycznym. Jego powierzchnia wynosi prawie 63 tysiące kilometrów kwadratowych (co stanowi około jedną piątą powierzchni Polski).

Polscy polarnicy pojawili się tam w latach trzydziestych XX wieku. Od 50 lat

badania prowadzi tam (od 30 lat całorocznie) Polska Stacja Polarna położona nad fiordem Hornsund w południowej części największej wyspy archipelagu - Spitsbergen Zachodniego. Poza nią zlokalizowanych jest tu jeszcze kilka innych, mniejszych placówek badawczych, działających w okresie letnim, pracują też indywidualni naukowcy. Można powiedzieć, że eksploracja tego terenu jest naszą narodową specjalnością.

Komunikację pomiędzy polskimi polarnikami a krajem i zaopatrzenie we wszystko, co potrzebne do przeżycia w surowych, arktycznych warunkach, zapewnia statek szkolno-badawczy Akademii Morskiej w Gdyni *Horyzont II*.

I to właśnie na niego zamustrowałem 26 czerwca po południu. Na najbliższy miesiąc jednostka stała się moim domem. W tym czasie pokonałem nim prawie 4,5 tysiąca mil morskich.

Kiedy odcumowaliśmy od nabrzeża gdyńskiego portu było ciepło i słonecznie, nic więc dziwnego, że atmosfera na pokładzie była równie wysmienita. Co warte jednak podkreślenia, pomimo kaprysów pogody na jakie natrafiliśmy po drodze na Spitsbergen, nie zmieniła się w czasie całej podróży. To wielka zasługa wszystkich uczestników rejsu, w tym załogi, na czele z kapitanem statku Romanem Matulewskim, którego ponad czterdziestoletnie marynarskie doświadczenie, zdobyte na niemal wszystkich morzach i oceanach świata, pozwalało na spokojne i pewne prowadzenie jednostki.



Najważniejsi ludzie na statku - od lewej: kapitan Roman Matulewski, starszy oficer Andrzej Kaczmarek, kucharz Mariusz Strojewski, starszy mechanik Adam Sapala, drugi oficer Ryszard Nadstawny.



Horyzont II wewnątrz. Od lewej, od góry: mostek, kabina, klub, mesa.

Wśród żegnających nas osób sporo było rodziców i znajomych praktykantów, którzy razem ze mną udawali się do Arktyki. *Horyzont II* może zabrać na pokład 57 ludzi. W tegorocznym rejsie brało udział 56 osób. Z tej liczby 16 to stała załoga, 20 polarnicy, kolejne 16 wspomniani praktykanci, dokładnie drugiego roku Wydziału Elektrycznego Akademii Morskiej w Gdyni o specjalizacji elektroautomatyka okrętowa. Wśród nich był m.in. 22-letni Michał Wansel, mieszkaniec Gdańska.

- Obecność na pokładzie *Horyzonta II* to dla mnie podwójna przyjemność – mówił. - Spełnienie marzeń i kontynuacja rodzinnych tradycji.

Podobnie jak dla mnie, dla sporej części pasażerów statek był tym, na którym mieli po raz pierwszy wyjść w dłuższą morską podróż. Początkowo uczyliśmy się więc razem sprawnego poruszania się po jednostce.

Horyzont II ma trzy pokłady, na których znajduje się kilkadziesiąt pomieszczeń o najróżniejszym przeznaczeniu, co w sumie tworzy sporej wielkości labirynt. I tak chcąc np. dojść z kabiny na mostek położony na dziobie, nieraz lądowałem,

niespodziewanie dla samego siebie, w zlokalizowanej na rufie... kuchni.

Polski U-Boot

Horyzont II zbudowany został osiem lat temu przez Remontową SA w Gdańsku. Jego matką chrzestną była Hanna Gronkiewicz-Waltz, ówczesna prezes Narodowego Banku Polskiego, obecnie prezydent Warszawy.

Statek ma specyficzną sylwetkę. Niektórzy twierdzą, że brzydka. Wszystko przez bardzo charakterystyczną, wysoką nadbudówkę nadającą jednostce kanciany wygląd. Złośliwi mówią: to tak jakby na kajak postawiono wielopiętrowy dom.

- To dlatego, że nasz statek został zbudowany na bazie jachtu *Polarex*, który miał dowozić zaopatrzenie w rejony polarne – wyjaśnia kapitan Matulewski. - Projekt nie wypalił, a wtedy kadłub jednostki przedłużono o osiem metrów, dodano dodatkowe pokłady i tak powstał *Horyzont II*.

Kapitan zna swój statek jak nikt inny. Dowodzi nim od momentu powstania. Rejs, w którym brałem udział był 25.

wyprawą *Horyzontu* na Spitsbergen. Jednostka była także na Antarktydzie.

Horyzont II ma 51 m długości, ponad 11 m szerokości, 5,33 m zanurzenia i 1321 ton tonażu całkowitego. Plussem tych niekonwencjonalnych gabarytów jest spora ilość miejsca do życia dla załogi i pasażerów wewnątrz statku. Przekonałem się o tym poznając go w towarzystwie starszego oficera, szefa Andrzeja Kaczmarka.

Kaczmarek, były oficer marynarki wojennej, energiczny 45-latek, podczas całej podróży tryskał humorem, który, jak sam twierdził, czerpał ze słuchania szant, których jest wielkim fanem.

Poznanie statku zaczęliśmy od w pełni zautomatyzowanej maszyny. Kiedy tam weszliśmy, otoczyła nas platanina rur, słychać było ogłuszający hałas agregatów. To królestwo starszego mechanika, 58-letniego Adama Sapały, który na *Horyzontcie II* pracuje od sześciu lat. Już na pierwszy rzut oka widać, że pilnuje, by wszędzie w silowni panował wzorowy porządek.

- Tak musi być – przekonuje. - W razie awarii, co odpukać, wszystko powinno

być na swoim miejscu. Inaczej powstanie bałagan, którego nie da się opanować.

Zaskoczony byłem, kiedy weszliśmy na mostek. Poza oficerem wachtowym, który zatwierdzał ręcznie zmiany kursu i towarzyszącym mu praktykantem, na mostku nikogo nie było. Dowiedziałem się, że w zasadzie statek mógłby sam płynąć do celu, bez niczyjej pomocy, według wczytanej w jego systemy kierowania elektronicznej marszrucie.

Na statku, dosłownie wszędzie gdzie tylko się dało, upchana była żywność, sprzęt naukowców i inne rzeczy potrzebne polarnikom – wszystkiego około 40 ton.

- Mamy tutaj, jak na U-Boocie – żartuje starszy oficer, kiedy w czasie zwiedzania przeciskam się korytarzem zawalonym workami z ziemniakami przeznaczonymi dla stacji polarnej.

Kaczmarek nawiązuje w ten sposób do ciasnoty panującej na początku rejsu na każdym niemieckim okręcie podwodnym w czasie drugiej wojny światowej, szczelnie zapakowanym zapasami. Zajmowały nawet toalety. Szyunki zaś wisiały nad głowami marynarzy.

Trzy kurczaki do domu

Pomimo tego *Horyzont II* jest komfortowy. Ma duże, klimatyzowane (najwyżej 5-osobowe) kabiny, każda z łazienką z wc i prysznicem. Dodatkowym plusem jest fakt, że na statku nie trzeba oszczędzać słodkiej wody. Jest jej tutaj wyjątkowo dużo. Każdy może sobie pozwolić na codzienną kąpiel.

- Ludzie przewożeni *Horyzontem II* zużywają 12 ton wody na dobę, jej produkcja (m. in. z wody morskiej) wynosi natomiast 18 ton – wylicza kapitan Matulewski. - Ale na wszelki wypadek są na statku jeszcze zbiorniki, w których jest kolejne 60 ton słodkiej wody.

Uzupełnieniem warunków życia na *Horyzontcie II* jest dobra kuchnia. Do czasu rejsu nie zdawałem sobie sprawy, jak ważną (a na pewno jedną z najbardziej zapracowanych) osobą jest na każdym statku kucharz, w tym wypadku Mariusz Strojewski, 45-latek z Gdyni, na morzu od dwudziestu lat, zawsze na statkach szkolnych Szkoły Morskiej w Gdyni. Na nogach był od godz. 6, kończył pracę o godz. 19, z przerwą w godz. 13-15. To od jego umiejętności, w dużej mierze, zależało dobre samopoczucie przebywających na *Horyzontcie II* ludzi.

Musiał codziennie nakarmić ponad pół setki osób, pomagali mu w tym drugi kucharz i steward. Strojewski zna jednak dobrze swój fach, czego dowodem były przychyłne na ogół opinie na temat serwowanego jedzenia. Na miesięczny rejs zabrał m. in. 300 sztuk chleba białego i 150 sztuk czarnego, 450 kg mięsa, 300 kg wędlin, 2 tysiące jaj i 600 kg ziemniaków.

- Typowe menu: śniadanie: jajecznica i zupa mleczna (to ulubione poranne danie kapitana, rzadkość na innych statkach), konfitury, miód, obiad: zupa wiejska z zacierką, zrazy zawijane wołowe, buraczki zasmażane, kolacja: wątróbka smażona, ziemniaki z koperkiem, ogórek małosolny - mówi Strojewski. - A wieczorem w kuchni wykładał tzw. nocne porcje.

Gdyby ktoś zgłodniał, może z nich skorzystać.

Kucharz ma opracowany jadłospis na około trzy tygodnie do przodu, potem go powtarza. Strojewski musi jednak pilnować pewnych niepisanych marynarskich tradycji, czyli jajecznicy na śniadanie, gotowanych parówek w czwartkowe i niedzielne poranki, no i kurczaków na niedzielny obiad. Dzięki temu tworzy się swoisty pokładowy kulinarny kalendarz, bo to właśnie po menu marynarze łatwo mogą rozpoznać, jaki jest dzień tygodnia.

- Odliczamy tutaj czas na kurczaki – poucza mnie jeden z nich. - Trzy kurczaki do końca rejsu oznaczają, że w domu będziemy za trzy tygodnie.



Każdy ochrzczony otrzymał specjalny dyplom.



Wszyscy, którzy po raz pierwszy przekraczali koło podbiegunowe musieli przejść chrzest polarny.

Na początku rejsu, przynajmniej dla niektórych, problemem był tylko czas serwowania głównych posiłków, związane z rytmem pracy załogi. Śniadanie dostawaliśmy zatem o godz. 7.30, obiad o godz. 12, a kolację o 17.30.

Monotonia pracy kucharza okrętowego przerywana jest tylko sztormami. Kiedy statkiem buja, na skutek choroby morskiej, drastycznie spada liczba chętnych do spożywania posiłków. Wtedy kucharz ma więcej luzu. Wszystko w kuchni przygotowywane jest zresztą na wypadek sztormu – naczynia, sztućce i garnki są przywiązane, przytwierdzone albo umieszczone na matach antypoślizgowych.

Dwa tysiące mil historii

Na czas sztormu przygotowywana jest nie tylko kuchnia. Już w dniu wypłynięcia przyglądałem się jak chłopek „gonił” praktykantów do dokładnego zabezpieczenia rozmieszczonego po pokładzie ładunku. Każda beczka, pojemnik itp. zostały dokładnie przywiązane czym tylko i do czego tylko się dało.

W drodze na Spitsbergen statek miał do przebycia około 2 tysiące mil morskich, w czasie których wszystko mogło się zdarzyć. Po drodze pokonał cztery

morza – Bałtyckie, Północne, Norweskie i Grenlandzkie. Każde z nich jest kapryśne, a im dalej na północ, tym bardziej. Płynęliśmy od Gdyni do Kopenhagi (gdzie pobraliśmy dodatkowe paliwo), potem przez Cieśniny Duńskie, wzdłuż wybrzeży Norwegii, prosto na Spitsbergen. Przejście tej trasy zajęło osiem dni. Codziennie statek pokonywał około 240 mil morskich ze średnią prędkością około 10 węzłów. Zużył na to około 120 ton paliwa.

W nawigacyjne aspekty naszej wyprawy wtajemniczył mnie Ryszard Nadstawny, drugi oficer na statku (ale z dyplomem kapitana żeglugi wielkiej w kieszeni – podkreśla). Nadstawny to sympatyczny 60-latek, który po przełamaniu pierwszych lodów, okazał się jednym z najbardziej życzliwych moich statkowych rozmówców, racząc mnie nieustannie anegdotami ze swojej dwudziestoletniej „wacht na Skwerze Kościuszki w Gdyni”, jak nazywa pracę na statkach szkolnych.

Nadstawny pouczał mnie o historycznych aspektach naszej marszruty na Spitsbergen zawsze, kiedy *Horyzont II* przechodził obok miejsc związanych z historią polskiej floty.

- Tutaj legendamy okręt podwodny *Orzeł* zatopił statek transportowy *Rio de Janeiro*, przewożący niemieckich żołnie-

rzy, którzy mieli wziąć udział w inwazji na Norwegię, tutaj zatonął statek *Leros Strenghit*, tutaj w Narviku zatonął niszczyciel *Grom*, a tędy szły konwoje arktyczne, w których składzie były także polskie okręty wojenne – wyliczał pokazując mi na mapie kolejne miejsca.

Nadstawny uważa, że nawigacja na trasie Gdynia-Spitsbergen nie jest skomplikowana. Jedyne niebezpieczeństwo, jakie mogłoby na nas czyhać to, ważące często po kilkudziesięciu ton, bryły lodu pływające przy podejściu do Spitsbergenu. Ale one dają wyraźne echo na radarze, więc jesteśmy zawsze w porę ostrzegani.

Także kapitan uważał, że nie mam się czego obawiać, jeśli chodzi o bezpieczeństwo *Horyzontu II*.

- Pod tym względem statek naprawdę sprawuje się bez zarzutu – zapewnia Matulewski. - Proszę sobie wyobrazić, że mieliśmy raz przechyły do 43 stopni i to w ciągu zaledwie ośmiu sekund. A mimo tego, nic nam się nie stało.

Dotkliwa tajemnica

Na szczęście nie musieliśmy tego sprawdzać. W czasie naszego rejsu na Spitsbergen nie napotkaliśmy sztormu. Nie znaczy to, że trwająca osiem dni podróż odbyła się po morzu gładkim jak stół. Co to nie. W drugiej części podróży do Arktyki *Horyzontem II* zaczęło nieźle bujać i odsłonił nam on najcięższy dla pasażerów mankament swojej budowy, fakt, że reaguje niemal na każdą falę.

Uderzała o burty statku kołysząc nim bezlitośnie do tyłu, do przodu i na boki. I tak całymi dniami. Już po kilkunastu godzinach zacząłem odczuwać skutki choroby morskiej – ból głowy, mdłości, w końcu wymioty. Szybko okazało się, że cierpię nie tylko ja. W każdym razie lodówka w czasie niektórych dni była wieczorem pełna jedzenia, co było najpewniejszym znakiem, że kołysanie zmniejszyło apetyt przynajmniej części ludzi obecnych na statku.

W takie dni na *Horyzoncie II* robiło się jakby ciszej. Mniej osób wychodziło na pokład mimo tego, że pogoda nie była najgorsza, czasami nawet spoza chmur wyglądało słońce. Mniej osób w ogóle spacerowało po statku. Większość leżała na swoich kojach i próbowała spać wsłuchując się w szum pracujących śrub. Przyjęcie pozycji horyzontalnej okazało się bowiem najlepszym sposobem na zmniejszenie uciążliwości podróży w ciągłym bujaniu.

Trasa *Horyzontu II* na Spitsbergen.



Jedno jest pewne – kołysanie, czy małe czy duże, obezwładnia człowieka prawie całkowicie. Istota choroby morskiej polega chyba na tym, że w jej trakcie nic się nie chce robić. Człowiek leży, patrzy w sufit i zastanawia się, kiedy to się wreszcie skończy.

Na lądzie osiem dni nie wydaje się szczególnie długim czasem. Ale na morzu wygląda to inaczej. Dzień staje się podobny do dnia. W naszym przypadku wrażenie monotonii pogłębiał jeszcze fakt, że rejs na Spitsbergen odbył się bez zawijania do jakichkolwiek portów. Poza wspomnianym postojem w Kopenhadze, ale bez schodzenia na ląd, *Horyzont II*, płynął uparcie przed siebie, środkiem czterech mórz, nigdzie nie zbacając.

W związku z tym, po drodze zwyczajnie nie było nic do oglądania. Przez większość podróży z pokładu nie można było dostrzec nawet zarysu lądu, bo statek płynął po wodach międzynarodowych, daleko od jakichkolwiek brzegów. Odczuć to można było szczególnie po minięciu Cieśnin Duńskich. Po obu stronach burty, aż po horyzont, widać było tylko wodę. Jedyną refleksją, jaka przychodziła do głowy w czasie wpatrywania się w linie widnokręgu to myśl o ogromie oceanu stanowiącego przecież 70 procent powierzchni naszej planety. Dopiero na pełnym morzu widać, że żyjemy na wyspie otoczonej wodą.

Pokład zapełniał się ludźmi tylko kiedy przechodziliśmy przez strefy objęte zasięgiem telefonii komórkowej, np. w pobliżu platform wiertniczych. To był dowód na to, że w czasie godzin przeleżanych na koi wiele osób często myślało o bliskich pozostawionych w kraju.

Lodowa niespodzianka

Szóstego dnia podróży, czyli 1 lipca, o godz. 5.20, *Horyzont II* przekroczył koło podbiegunowe. W ten sposób znaleźliśmy się w Arktyce. Dla tych, którzy doświadczyli tego pierwszy raz, w tej liczbie także i mnie, oznaczało to chrzest polarny. Już w przeddzień tego święta, dwóch polarników przebranych za diabły ostemplowało kandydatów do chrztu przystawiając im na czole specjalną pieczętkę.

Uroczystość, w której pierwsze skrzypce grał drugi oficer, odbyła się na rufie statku. Kandydaci do chrztu byli po kolei wyczytywani i trafiali w ręce „oprawców”. Mierzono im temperaturę ogromnym termometrem, który zawsze wskazywał wysoką gorączkę, golono mazistą



Spitsbergen powitał nas piękną, „arktyczną” pogodą.

cieczą, myto mopem, rozbijano jajka na głowach, dawano do zjedzenia wyjątkowo pikantną kanapkę i do popicia jakąś obrzydliwą miksturę, której składu nawet nie próbowałem dociec. Po tym wszystkim trzeba było jeszcze przykleknąć i pocałować w kolano żonę Trytona. Na koniec dostaliśmy pamiątkowe dyplomy. Diabły nie oszczędzały nikogo, choć niewiele dostało się praktykantom. Dla wielu neofitów przejście chrztu okazało się ogromnym przeżyciem. Tylko starzy marynarze narzekali, że to już nie to samo co przed laty.

- Kiedyś to były chrzty z prawdziwego zdarzenia, teraz to zabawa – wspomina jeden z nich. - Ja swój pamiętam do dzisiaj, trwał cały dzień i naprawdę dostałem w kość.

Przekroczenie koła podbiegunowego i chrzest polarny nie były oczywiście jedynymi znakami, że znaleźliśmy się w Arktyce. Najważniejszym był fakt, że przestało zachodzić słońce. O tej porze roku, w tym rejonie świata, trwa bowiem dzień polarny.

O ciemnościach mogliśmy zapomnieć aż do momentu przekroczenia koła podbiegunowego w drodze powrotnej ze Spitsbergenu do Gdyni. Na razie, musieliśmy się ratować szczelniej zasłaniając bulaje w kabinach na czas snu. Inaczej łatwo było stracić orientację co do pory dnia.

Ostatni dzień przed dojściem do Hornsundu, podobnie jak trzy poprzednie, zapowiadał się ponuro i wietrznie. Jednak po południu nagle wyszło słońce i zrobiła się wspaniała pogoda. A potem naszym oczom ukazał się, co niezwykle o tej porze roku, bardzo rozległy pas paku lodowego – dryfujących gęsto obok sie-

bie kawałków kry. Pole zdawało się nie mieć końca, z każdą chwilą gęstniejąc coraz bardziej.

- Czy przejdziemy? Czy *Horyzont II* poradzi sobie z lodem? - zadawali sobie pytania zgromadzeni na pokładzie pasażerowie zwabieni tam „arktycznym” krajobrazem.

Kapitan i drugi oficer zdawali się nie mieć wątpliwości. Powoli, ale pewnie prowadzili statek. Kadłub drżał ocierając się o bryły, ale uparcie szliśmy do przodu. Po kilku godzinach manewrowania pośród kry, naszym oczom ukazał się zarys brzegu i osnieżone szczyty gór. Potem dostrześliśmy budynki Polskiej Stacji Polarnej w Hornsundzie. Byliśmy na miejscu.

Nasz statek stanął kilkaset metrów od brzegu. Stacja nie ma bowiem możliwości zacumowania *Horyzontu II*. Ładunek trzeba było na ląd przetransportować pontonami i specjalnymi gąsienicowymi pojazdami pływającymi, którymi dysponują polarnicy. Wypakowanie wszystkiego zajęło im całą noc. Rano na ląd zszedłem także i ja. 4 lipca o godz. 9.30 stanąłem po raz pierwszy na Spitsbergenie.

Tomasz Falba

Dlaczego na Spitsbergenie trzeba obowiązkowo chodzić z bronią? Czy lodowce potrafią się celić? Jak wygląda dzień polarny? Czy przeżyć noc polarną? Czytaj w następnym numerze, w którym opowiemy o Polskiej Stacji Polarnej w Hornsundzie na Spitsbergenie.

Historia rodziny legendarnego dowódcy ORP Piorun (2)

Kanadyjskie dzieje

Kopanie rowów, praca w tartaku, w ten sposób w pierwszych latach życia na obczyźnie musiał zarabiać komandor Eugeniusz Pławski.

O losach dowódcy ORP *Piorun* i jego rodziny przed i w czasie wojny pisaliśmy w poprzednim numerze „*Naszego MORZA*”. Oto dalszy ciąg opowieści – życie na obczyźnie.



Maria i Eugeniusz Pławscy w Kanadzie: chwile wytchnienia w czasie trudnych pierwszych lat w nowej ojczyźnie.

Jerzy Pławski w Gdyni, za nim ORP Błyskawica.

„31 maja (1941 roku) poszedłem do kina na film „The North West Mounted Police”. Podziwiałem nie tyle grę aktorów, ile piękno krajobrazu Kanady. Zachciało mi się bardzo zobaczyć ten kraj i obiecałem sobie, że po wojnie uczynię wszystko, by wraz z żoną spędzić urlop w Górach Skalistych. Nigdy nie przypuszczałem, że stanę się obywatelem tego pięknego i gościnnego, ale zawsze obcego dla mnie duchem kraju.” – tak komandor Eugeniusz Pławski wspominał pierwsze zetknięcie z Kanadą, krajem który kilka lat później stał się dla niego i jego rodziny drugą ojczyzną, z którym związał się na ponad ćwierć wieku, aż do śmierci.

Trudne pocztki

Jest 1948 rok, Kanada. Dwóch zasłużonych komandorów Polskiej Marynarki Wojennej w stanie spoczynku Eugeniusz Pławski (były dowódca ORP *Piorun* i ORP *Dragon*) i Konrad Namieśniowski (dowódca ORP *Błyskawica* i ORP *Garland*) kopiają rów sanitarny. Na początku idzie im dobrze, żartują, jaka to lekka praca. Potem, gdy trafiają na głebię przypominającą strukturą skałę, ochota do dowcipkowania mija. Męczą się okrutnie przez kilka dni. To przedsmak tego, jak ciężki los czeka ich w nowej ojczyźnie.

Dwa lata wcześniej, gdy rozwiązano PMW na Zachodzie, Pławski dostał propozycję objęcia stanowiska dowódcy marynarki wojennej w kraju. Dlaczego z niej nie skorzystał? Ponieważ dobrze znał nowe realia polityczne, zdawał sobie sprawę z sytuacji w nadzorowanej przez Związek Radziecki Polsce, z tego co działo się z żołnierzami, którzy walczyli na Zachodzie i wrócili do kraju, co może czekać i jego. Pławski wiedział, że po Rosjanach nie można spodziewać się niczego dobrego, poznał ich bowiem dobrze służąc w carskiej marynarce podczas pierwszej wojny światowej.

„Różni panowie, tak przyjezdni, jak i na wyjeździe do Polski Ludowej namawiali mnie do powrotu, kusząc admiralskim kapeluszem i przywilejami. Opartem się jednak pokusie i z oferty nie skorzystałem. Wybrałem Kanadę. Dlaczego? Bo była długa, szeroka i pachnąca żywicą” – pisał.

Syn Jerzy, który opowiedział nam rodzinną historię, wyjaśnia, że jego rodzina



„Trudno byłoby mi znaleźć zajęcie lepiej dostosowane do mego temperamentu” – Jerzy Pławski gasi kolejny pożar.

znalazła się w Kanadzie dzięki poznanemu w czasie wojny oficerowi Kanadyjskiej Marynarki Wojennej, komandorowi Rollo Mainguy, który wówczas zaproponował komandorowi Pławskiemu pomoc w osiedleniu się w Kanadzie. Mainguy, po wojnie już admirał i szef sztabu Kanadyjskiej Marynarki Wojennej, słowa dotrzymał.

- Nie tylko sponsorował nas, ale pozwolił zamieszkać w jednym ze swoich domów, który stał pusty na przecudnej, ogromnej posesji na Vancouver Island, blisko miasteczka Duncan. Tam przez rok korzystaliśmy z gościnności admirała – mówi Pławski junior.

„We wrześniu 1948 roku definitywnie i nieodwołalnie zdjęłem z siebie mundur oficera marynarki i przebrałem się w cywilne ciuchy.” – wspominał jego ojciec. „Ze starego wilka morskiego przemieniłem się w lądowego szczura. Miałem za sobą trzydzieści sześć lat ekscytujących przeżyć i zasobnie wypełnioną szkatułę wspomnień. Żołnierz z dziada pradziada przemienił się w niewykwalifikowanego cywila. Należałem do elity społeczeństwa polskiego, a zostałem wchłonięty przez szary anglosaski tłum i stanąłem w ogonku w poszukiwaniu nowych, zupełnie mi obcych warunków bytowania.”

Fot. Archiwum rodzinne



Bonaventure – jedyny lotniskowiec Kanadyjskiej Marynarki Wojennej. Na nim cztery lata spędził Jerzy Pławski.

Fot. Archiwum rodzinne



Oficer Kanadyjskiej Marynarki Wojennej, fotografia z 1956 roku.

Na razie i przez wiele następnych lat, Kanada ma raczej zapach potu niż żywności. W nowej ojczyźnie nikt nie zważa na dystynkcje, liczy się praca własnych rąk, trzeba zaczynać od zera. Pławski zaciska zęby i najmuje się do kolejnych prac. Po kopaniu czeka go robota w garażu przy zamiataniu podłóg.

- Wiem, że bardzo go to bolało - komandor sprząający podłogę, ale choć wcale się nie skarżył, wiadomo było, że pogodzenie się z takim losem wymagało wielkiej siły charakteru. Mimo ciężkiej sytuacji i wielkiej tęsknoty za Polską, nie było mowy byśmy wracali do komunistycznego kraju – mówi jego syn.

Następnie, znów razem z Namieśniowskim, komandor dostaje prace w tartaku, przy taśmie sortowniczej. Po ciężkiej, trwającej dwa lata harówce, bardzo podupada na zdrowiu.

„Jeden Pan Bóg wie, jak ja potrafiłem wytrzymać tę próbę życiową – że nie straciłem ducha i nie skonałem gdzieś pod stołem zawałony deskami.” – pisał.

Uśmiech losu

W tym samym czasie, dzięki bankowej pożyczce, Pławscy do spółki z inną polską rodziną kupują stary, zaniedbany

dom. Chcą z niego zrobić pensjonat. Pięknie położona nad jeziorem chata, wymaga jednak intensywnej pracy - trzeba ją wymalować i zreperować, doprowadzić do porządku zdziczałe sady i ogrody. Prace przy przyszłym pensjonacie trwają wieczorami i w weekendy.

Nie koniec na tym, Pławski zaczyna prowadzić audycję radiową. Z początku nadawana jest przez jakiegoś rodaka z sąsiedniego, odległego 30 mil na północ miasteczka pod nazwą Nanaimo. Ale ów jegomość musiał gdzieś wyjechać i pro-

gram przejmuje komandor Pławski.

- Robił to przez dwa lata, razem z matką i Namieśniowskim – opowiada jego syn. – Jest więc tak, że ojciec pięć dni w tygodniu pracował, bardzo ciężko, jak na oficera w zaawansowanym wieku, w tartaku, a po powrocie do domu czekało na niego masę roboty przy pensjonacie. Do tego doszło prowadzenie niedzielnej, godzinnej audycji! Rodzice całą sobotnią noc układali program. Matka przygotowywała wierszyki i odczyty o polskiej historii. Grali na antenie płyty, które im przysyłano. Kiedyś Rubinstein, którego spotkaliśmy po występie w Victorii przyrzekł przysłać paczkę z muzyką. Dojechała miesiąc później. Ze wszystkimi płytami w proszku...

Dla grupki kanadyjskich Polaków, którzy słuchają tej audycji, jest ona niezmiernie ważna, podnosi na duchu, staje się namiastką rodzinnego kraju. Dla Jerzego praca przy audycji, przy takim nawale obowiązków, to wspaniały przykład determinacji, a jednocześnie patriotyzmu rodziców. Oni z kolei cenili jego zrozumienie i fakt, że mają w nim wsparcie.

„Całe szczęście, że mam wyrozumiałego syna, który widząc ciężkie borykanie się z życiem swoich rodziców, zdobywał pieniądze na swoje wydatki pracując u rzeźnika w soboty, lub też przy gaszeniu pożarów leśnych.” – pisał Eugeniusz Pławski.

- Wtedy jeszcze na piechotę, z łopatą w rękę – dopowiada syn. I dodaje: - Jak można było przewidzieć, po dwóch latach biznes z pensjonatem zakończył się fiaskiem. Rodzice zaczęli mieć poważne kłopoty zdrowotne, ojciec przeszedł

Jerzy, Eugeniusz i Maria Pławscy - Kanada okazała się w końcu „pachnąca żywicą”, więc humory dopisywały.



Fot. Archiwum rodzinne

groźną operację i dalsza praca w tartaku była wykluczona.

Wydawało się, że po ciężkich czasach przychodzą jeszcze gorsze. Jednak los się wreszcie uśmiechnął - być może dzięki boskiej interwencji, w którą tak bardzo wierzyła Maria Pławska. Dowiadują się, że Królewska Kanadyjska Policja Konna szuka tłumacza. Jest to dla Pławskiego prawdziwy dar od losu. Komandor mówi po rosyjsku, niemiecku, francusku, angielsku, może sobie poradzić z językami słowiańskimi. Lepszej posady nie sposób sobie wymarzyć. Z tym, że jak przyznaje dzisiaj syn, praca tłumacza to jedynie przykrywka: - Bo on właściwie pracował dla wywiadu. Wówczas w Kanadzie szukano komunistów pod każdym krzakiem. Podłuchem, czytaniem listów i dokumentów zajmowała się właśnie Kanadyjska Policja Konna.

Nowa posada wymaga przeprowadzki do Victorii, stolicy brytyjskiej Kolumbii. Pławscy przenoszą się tam w 1952 roku. Dwa lata później, już na stałe, osiedlają się w Vancouver. Utrzymujący cały czas kontakty z Polsnią i organizujący polonijne spotkania komandor Pławski, zostaje prezesem miejscowej organizacji kombatanów. Jego żona udziela się w organizacjach kościelnych i charytatywnych.

Eugeniusz Pławski pracuje w kanadyjskiej policji do siedemdziesiątego szóstego roku życia, wieku, jak na urzędnika państwowego, niezwykle zaawansowanego. Posadę musi porzucić ze względu na stan zdrowia. Sześć miesięcy później, w maju 1972 roku, umiera na raka żołądka. Bystry, jak mówi jego syn, do samego końca. Na pogrzeb w Vancouver zjeżdża się cała tamtejsza Polonia.

- Ojciec ciągle marzył o tym, żeby kiedyś wrócić do kraju, korespondował z kolegami z całego świata i bardzo cieszył się z tego, że przyczynił się do początków Polskiej Marynarki Wojennej. Los sprawił, że jako młodemu porucznikowi przypadło mu dowodzenie poczem, który podniósł biało-czerwoną banderę w Pucku, 10 lutego 1920 r., podczas zaślubin Polski z morzem. A 27 lat później, w 1947 roku złożył banderę marynarki w Muzeum Sikorskiego w Londynie. W ten sposób uczestniczył w otwarciu i zamknięciu nawiasów wokół pierwszego etapu PMW – wspomina Jerzy Pławski.

Co zapamiętał z jego wojennych opowiadań? - Muszę przyznać, że choć jako



Dom w Milanówku, w którym rodzina Pławskich spędziła wojnę. W 1989 roku, kiedy zrobiono to zdjęcie, był „szary, zaniedbany, odrapany”.

młody chłopak wysłuchiwałem tych opowieści z wielkim zainteresowaniem, a ojciec był znanym gawędziarzem, większość z nich ulotniła się z mojej pamięci – uśmiecha się z zakłopotaniem. - Na szczęście, jego wspomnienia pozostały, przez piętnaście lat pisał artykuły wysyłane do Londynu. Były publikowane w „Naszych Sygnałach”, piśmie Stowarzyszenia Marynarki Wojennej. Artykuły te złożyłem w książkę „Fala za falą”, wy-

daną przez wydawnictwo Finna pod redakcją Andrzeja Ryby. Wodowana była z wielką pompą w 2003 roku na *Błyskawicy*, dzięki niezbędnej interwencji komandorów Zbigniewa Wojciechowskiego i Sławomira Kudeli z ramienia Muzeum Marynarki Wojennej. Jestem też bardzo wdzięczny dowódcy, kmdr. por. Jerzemu Łubkowskiemu za udzielenie mi przywileju spędzania na pokładzie *Błyskawicy* cennych chwil. Wiedział, że za daw-



Marynarz, lotnik, reżyser – Jerzy Pławski maluje założony przez siebie teatr „City Stage”.

nych czasów, w tej samej mesie oficerskiej ojciec powodował wybuchy śmiechu kolegów swoimi słynnymi fabułami i opróżniał tu niejednego posłużbowy kieliszek.

Maria Pławska przeżyje męża o 27 lat. Umiera w 1999 roku w domu starców, do którego budowy i organizacji przez Polską Federację Kobiet przyczyniła się 35 lat wcześniej. Ich prochy syn przywiózł do kraju w 2004 roku. Spoczywają na gdynimskim Cmentarzu Marynarki Wojennej.

Marynarz, pilot, reżyser, strażak

Jerzy Pławski na początku swego dorosłego życia idzie w ślady ojca. Zapisuje się jako kadet do Kanadyjskiej Marynarki Wojennej, jednocześnie od 1952 roku studiując w Victoria College („dzięki administracyjnej gafie, która nie wykryła, że w szkole zawałam matematykę”).

- Nie myślałem zbyt intensywnie o innych fachach – przyznaje. - Jako że ojciec był w marynarce, ode mnie tego samego się spodziewano. Szkołęm się na kontrtorpedowcu i krążowniku, dostałem stopień oficera. I nagle, tak jak ojcu w 1916 roku, zachciało mi się zostać pilotem. A że najlepiej szkolił się pilotów marynarki w Stanach Zjednoczonych, właśnie tam zostaliśmy wysłani. Na pewien czas przyłączyła się do nas grupa studentów, do której należał John McCaine, obecny kandydat republikanów na prezydenta Stanów Zjednoczonych. Zostaliśmy kumplami i przeżyliśmy kilka ciekawych eskapad, o których nie będę mówił, bo mogłoby to mu zepsuć szansę wyboru na prezydenta - śmieje się Pławski junior. - Po otrzymaniu skrzydełek spędziłem cztery lata w eskadrze VS 880 latając dwumotorowymi śmigłowcami Grummana S2F z lotniskowca *Bonaventure*, w roli obrony przed okrętami podwodnymi.

W 1964 roku Jerzy zaczyna jednak myśleć o tym, że właściwie marynarka przestała już go pasjonować: - Wszystko było fajne, gdy latałem z lotniskowca, ale nie interesowały mnie następne czekające mnie etapy służby.

A że były to czasy, kiedy cywilne linie lotnicze chętnie zatrudniały pilotów wojskowych, korzysta z takiej opcji. Zdaje niezbędne egzaminy i otrzymuje propozycje od kilku linii lotniczych, m.in. Pan American Airlines, jedynej, która go interesowała ze względu na bardzo rozwiniętą sieć zagraniczną. Mimo, iż był obywatelem kanadyjskim, Amerykanom „nie podoba się”, że urodził się w Gdyni. Mogą go jednak wpisać na listę emigracyjną... Niezbyt go to martwi.

- Właściwie chciałem wrócić na uniwersytet - miałem za sobą 3 lata studiów - by zagłębić się w mojej prawdziwej pasji, teatrze. W 1965 roku rozpocząłem studia magisterskie o specjalności reżyserskiej.

W trakcie studiów, w „Dialogu”, natyka się na twórczość Sławomira Mrożka. Sztuki polskiego dramaturga bardzo przypadają mu do gustu. Za to nie podobają oficjalne tłumaczenia na angielski, więc sam się za nie zabiera.

Tłumaczy pięć sztuk, jedną z nich, „Czarowna noc”, reżyseruje w którymś z londyńskich teatrów. W Kanadzie swoje adaptacje wystawia na rozmaitych scenach, a w 1971 roku otwiera własny teatr „City Stage”. Na premierę wybiera oczywiście sztukę Mrożka. Spektakle są bardzo przychylnie przyjmowane przez tamtejszych recenzentów. Jednak to nie reżyseria ostatecznie stanie się jego przeznaczeniem. Będzie nim... gaszenie pożarów.

- W 1965 roku dostałem posadę jako pilot przy gaszeniu pożarów leśnych – opowiada Pławski junior. - Praca była idealnie dopasowana do roku akademickiego, zaczynała się w maju a kończyła w sierpniu, co pozwoliło mi na kontynuowanie studiów. Po dwóch latach prowadzenia teatru i latania okazało się, że nie godziłem tych dwóch fachów. Zawodowy teatr wymaga kompletnego poświęcenia, nie można go traktować dorywczo, jako sześciomiesięcznego zajęcia. Szczególnie, że w tym czasie zakochałem się we wspaniałej dziewczynie Ricie, mojej obecnej żonie, z którą zamierzaliśmy zwiedzić świat. Spotkaliśmy się dzięki temu, że w latach sześćdziesiątych Air



Pławski (w środku) reżyserujący sztukę Mrożka „Strip Tease”.

Pławski jako oficer kanadyjskiego lotnictwa.

Canada szukała kandydatek na stewardessy w Europie, władających innymi niż angielski, językami. Rita zgłosiła się w Paryżu, a szczęśliwy los sprawił, że znalazła się w Vancouver. Jak ją zobaczyłem pomyślałem sobie – hmmmmm... – śmieje się Jerzy.

Z samego teatru trudno było wyżyć, a latanie przynosiło niezłe pieniądze. To ułatwia ostateczny wybór zawodu. Z ciężkim sercem przekazuje teatr swojemu współpracownikowi i wyrusza z Ritą w podróż dookoła świata.

- Kolega prowadził teatr bezbłędnie, a ja kolejne 35 lat spędziłem gasząc pożary leśne. Trudno byłoby mi znaleźć zajęcie lepiej dostosowane do mego temperamentu. Nic, no powiedzmy, prawie nic, nie dawało mi takiej satysfakcji jak lawirowanie czteromotorowym DC 6 pomiędzy górami i dolinami tej czarownej prowincji - mówi.

Bawi się w ten sposób do 1999 roku, kiedy zostaje zmuszony do porzucenia zawodu ze względu na wiek.

- Wprawdzie miałem możliwość dalszego latania w innej kompanii, która nie utrzymywała takich bezsensownych limitów, ale gdy powiedziałem Ricie, że zastanawiam się nad niezmiernie ponętną ofertą dalszej pracy, bardzo sumiennie wyliczyła mi przeważające zalety emerytury. Nie było innego wyjścia, jak się podporządkować. Muszę przyznać, Rita miała rację. Przyszedł czas rozkoszowania się pozostałymi latami życia. Rita jest z pochodzenia Niemką, ale została wykształcona w Paryżu, gdzie do tej pory mieszka jej matka. Więc to wspaniałe miasto stało się od czterdziestu lat naszym drugim mieszkaniem.

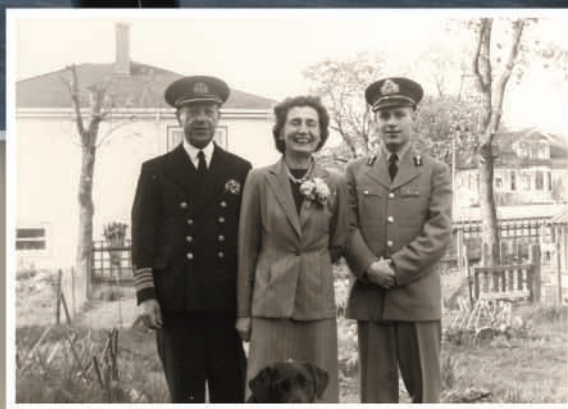
Dwie ojczyzny

Jego rodzicom nie dane było wrócić do rodzinnego kraju. Jerzy odwiedził Polskę po raz pierwszy 39 lat po wyjeździe, w 1985 roku. Został, jak mówi, bardzo smutny kraj. Kontrast między Kanadą a Polską był olbrzymi. Jedyne, co było pozytywne, to fakt, że mimo, iż nie dysponował milionami, tutaj był bogaczem.

- Mogłem całą rodzinę wziąć do najlepszego hotelu w Warszawie i za 60 dolarów zjedliśmy królewską ucztę. Kilka lat później przyjechalśmy znowu. Za każdym razem wszystko powolutku zaczynało wyglądać coraz lepiej.



Jerzy i Rita. „Jak ją zobaczyłem pomyślałem sobie - hmmmmm...”



Komandor Eugeniusz Pławski, Maria Pławska, kadet Jerzy Pławski. Zdjęcie z 1953 roku.

W czasie kolejnego pobytu, z sentymentu pojechał zobaczyć dom w Milanówku, w którym spędził z rodziną wojnę. Budynek przetrwał, był zamieszkały, jednak wyglądał zupełnie inaczej niż to zapamiętał Pławski: szary, zaniedbany, odrapany. Kilka lat temu skusił się na ponowną wizytę...

- ...i wielkie zaskoczenie - zastałem wersalski pałacyk! Domek przebudowany, bielusiński, z nadbudówkami, śliczny ogród, wszystko zadbane, limuzyna w garażu. Zamachałem przez płot do pani, która tam szła: - Tutaj mieszkałem w czasie wojny! Przysłała do furki ładnie ubranego jegomościa, wypiliśmy herbatkę, siedzieliśmy parę godzin w ogródku. Dębowe podłogi ślicznie wyszlifowane, ciekawe nowoczesne rzeźby, obrazy w wyszukanych ramach na ścianach - nie miałem odwagi zapytać, jak się do tego dorobili. Domyślałem się, że raczej nie gasząc pożary leśne – śmieje się Pławski. - Na marginesie - zastanawiam się jak by wyglądało nasze życie, gdybyśmy nie wyemigrowali do Kanady. Z pewnością

dzielilibyśmy jak większość obywateli PRL trudy codziennego życia. Chociaż rodzicom w Kanadzie na początku było rzeczywiście ciężko, jednak w tym kraju było możliwe, z dużym wysiłkiem, stanąć wreszcie na nogi. A co najważniejsze, robić to oddychając wolnym powietrzem.

- Ojciec był bardzo wdzięczny Kanadzie, że miał okazję żyć w cudownym kraju. I choć był bardzo dumny z tego, że został Kanadyjczykiem, nigdy nie zapomniał, że był Polakiem – kończy swoje wspomnienia Jerzy.

Czesław Romanowski

Wspomnienia komandora Eugeniusza Pławskiego pochodzą z jego książki „Fala za falą... Wspomnienia dowódcy ORP Piorun”. Serdecznie dziękuję Panu Jerzemu Pławskiemu za opowieść o losach swojej rodziny.

Kiedy ster rzyga olejem

Orkan stulecia

Sztorm stulecia, znany również jako „Grace”, kojarzy się głównie z hollywoodzkim „Gniewem oceanu”. Załoga filmowego kutra zginęła. Nie zawsze spotkanie z żywiołem musi mieć tragiczny finał. Przedstawiamy historię człowieka, któremu udało się wyprowadzić swoją jednostkę z tego morderczego sztormu. O najdłuższych minutach swojego życia opowiedział nam kapitan MS *Svea Pacific* Emil Feith.

Sztormy na początku dwudziestego pierwszego stulecia, w dobie internetu i telewizji, kojarzą się co najwyżej z mocniejszą huśtawką. Zaufanie pokładane w technice najnowszej generacji i wielkość współczesnych jednostek sugerują przeciętnemu „szczerowi lądowemu”, że prawdziwe ciężkie chwile na morzu należą do przeszłości. Rzeczywistość mówi jednak coś zupełnie innego, po dziś dzień w sztormach znika bez śladu kilkadziesiąt statków rocznie, w tym około tuzina największych, jednostek klasy 200 metrów.

Nietrafiona prognoza

W październiku 1991 roku warunki pogodowe północnego Atlantyku uległy drastycznej zmianie. Trzy niezależne twory pogodowe - tropikalny cyklon, huragan oraz niż pochodzenia arktycznego - stworzyły coś, co meteorolodzy nazwali najdoskonalszym orkanem stulecia. Kilka lat później reżyser Wolfgang Petersen przedstawił dramat kutra rybackiego *Andrea Gail*, który zginął bez śladu w tym właśnie sztormie.

Czytając fantastyczną książkę Stefana Krückena „Jazda w orkanie”, natrafiłem na opowieść o kapitanie żeglugi handlowej Emilu Feith, który przeszedł przez to pie-



Fot. Achim Multhaupt / www.vankernetz.de

Stefan Krücken · Achim Multhaupt

ORKANFAHRT

25 Kapitane erzählen ihre besten Geschichten



Autor tekstu trafił na kapitana Emila Feitha podczas lektury „Jazdy w orkanie”.



**Emil Feith, kapitan,
który wyszedł cało
z orkanu.**

kło. Książka jest godna polecenia (niestety, nie została dotąd przetłumaczona na język polski), zawiera bowiem dwadzieścia pięć prawdziwych „wyznań miłośnych dla morza”, opowieści kapitanów, niektórych z polskimi korzeniami.

Odnalazłem kapitana Feitha, a on opowiedział mi o tamtych strasznych chwilach sprzed 17 lat.

Emil Feith to przykład typowego wilka morskiego. Urodził się w Tallinie, w 1936 roku. Pod koniec wojny, osierocony, uciekał przed Rosjanami z taką wērwa, że zatrzymał się dopiero w Bawarii. Ale góry pachniały mu nudą. Mając 16 lat uciekł więc z domu dziecka i w Hamburgu zaciągnął się na statek, jako

majtek. Celem rejsu była Finlandia. Feith należy do wymierającej już generacji kapitanów, którzy mają za sobą klasyczną karierę na morzu, od chłopca pokładowego. Pierwszy raz w roli pierwszego po Bogu wystąpił w 1973 roku.

Pod koniec października 1991 roku MS *Svea Pacific*, frachtowiec mający 88 metrów długości, o wyporności 2509 ton, kolejny dowodzony przez niego statek, ucieka przed nadchodzącym orkanem. Jednostka przewozi 3393 ton stali z Teksasu, której przeznaczeniem są budowane w Wielkiej Brytanii wysokościewce. Ładownie wypełnione są po brzegi, co okazuje się szczęściem w nieszczęściu, ponieważ w potężnym orkanie, z jakim

przyjdzie się zmagać jednostce i ludziom, ładunek nie przesunie się nawet o milimetr.

Kapitan otrzymuje kolejne faksy z prognozą pogody, pokazujące szybkość przesuwania się niżu. Jego *Svea* prze całą naprzód, aby centrum orkanu zostawić za rufą. 28 października prognoza pogody ukazuje prawdziwą groźbę sytuacji.

- Gadanie facetów od pogody – wspomina Feith - mogłem sobie roztrzaskać o tyłek.

Okazało się, że szybkość „Grace” jest dużo mniejsza, niż przypuszczali meteorolodzy, a to oznaczało prawie tragiczne konsekwencje dla załogi frachtowca. Statek miał przejść przez centrum orkanu.

Jęk oceanu

- Ktoś, kto spędził tyle lat na morzu to ja, poznaje siłę sztormu po jego głosie - mówi Emil. - Przy 9 Beauforta jest to ryk, od 11 zaczyna się jęk. Im silniejszy sztorm, tym jęk jest głębszy. To co wtedy usłyszałem na mostku *Svea Pacific* brzmiało jak głęboki, świdrujący jęk, jakby ktoś grał na monstrialnych organach. Północny Atlantyk oszalał, za oknem nieprzenikniona szarość. Fale, czasami 20 metrowej wysokości, bawią się naszym frachtowcem jak zabawką.

Frachtowiec dostaje ostrych przechyłów, prawie 20° na obydwie burty. Jest bulkcarrierem rocznik 1980, nie najodpowiedniejszą, jak na takie warunki pogodowe, łajbą. Remont jest od dawna w planie, jako że luki nie są, niestety, szczególnie szczelne. Załoga przygotowała się możliwie najlepiej do najgorszego. Luki i okna zostały pozamykane, wszystko co luźne, upchnięto po schowkach lub unieruchomiono. Maszynownia została zamknięta, od tego momentu tylko chief Thode, pierwszy inżynier, mógł tam wchodzić. *Svea* sterowana jest teraz bezpośrednio z mostku, co Emil nazywa „pracą bez wachty”. Na pokładzie świeża pała się całą dobę, by możliwie szybko zauważyć poczynione szkody. Kapitan notuje 11 Beauforta, choć widzi, że barometr powoli opada poniżej 1000, co oznacza, że będzie jeszcze gorzej. 29 października po południu, *Svea* zmienia kurs, ponieważ dotychczasowego nie jest już w stanie utrzymać. Maszyna pracuje na tyle, by statek był „jeszcze” sterowny, jednostka idzie pod fale, które regularnie przewalają się przez pokład.

- Wyhuśtanie sztormu – tłumaczy kapitan - modlisz się i czekasz...

Fale mają coraz krótszą częstotliwość, a to powoduje, że się łamią. Wala po statku jak pięści boksera, raz wynoszą frachtowiec pod niebo, raz ciskają w czern otchłani.

W oku orkanu

30 października 1991 roku, 41° 08' N, 57° 49' W, MS *Svea Pacific* w oku huraganu „Grace”.

Dla frachtowca i jej załogi zaczyna się gra o najwyższą stawkę. 30 października po południu, z mostku na linach opuszczonych zostało dwóch ludzi, którzy mieli sprawdzić tanki balastowe. Kapitan ma wrażenie, że statek nabiera wody, ponieważ jego sterowność się pogarsza.

- Widoczność zero. Robimy w galoty, kiedy znikają w tym piekle. – mówi Feith. - Po długich minutach ciągną za linę, wciągamy ich na górę. Mają bardzo złe wieści, z podanych informacji szybko obliczam, że nabraliśmy 900 ton wody. Gdzieś mamy dziurę. Każę chiefowi uruchomić dwie pompy w tankach i pół godziny później wiemy, że przynajmniej utrzymają stały poziom wody, inaczej już poszlibyśmy na dno.

Nagle sztorm cichnie. Jednak nikt się nie cieszy, *Svea* jest w oku orkanu. Fale wciąż niebosiężne, ale wycie wichru cichnie. Na wodzie pływają setki ptaków, mewy i gęsi. Marynarze słyszą ich krzyki na mostku. Niesamowita atmosfera! Ładownie statku są wciąż suche, co budzi nadzieję. Feith wie, że jeszcze 150 ton wody i grozi mu zatonięcie. Niedługo później frachtowiec znowu wchodzi w orkan. Sternik napiera całym ciałem na ster, *Svea* reaguje powoli, broniąc się przed naporem fal, które starają się ustawić ją bokiem. O 15.45 oficerowie na mostku słyszą SOS. Frachtowiec, 9000 ton BRT, dwukrotnie większy od *Svei* jest w potrzebie, jedna z fal zniszczyła mu mostek. Według prawa morskiego, każdy ma obowiązek ruszyć na ratunek. Chyba... że sam walczy o przeżycie. Nikt nie odpowiada na Mayday i również *Svea* nie jest w stanie udzielić pomocy. O godzinie 16.03 chief Thode wpada na mostek.

- Kapitanie, ster rzyga olejem! Musimy zatrzymać silniki - krzyczy. - Maszyna się przegrzewa, padnie, jeśli nie zmienię na rezerwową. Tylko dziesięć minut! – dodaje.

Dziesięć minut bez steru, na łasce takiego żywiołu?! Tego nie wytrzymają, Feith jest tego pewny. Ale innego wyjścia nie ma. To co teraz nadchodzi, to najdłuższe minuty w jego życiu, ciągną się, jakby ktoś zalał zegarek smołą. Kiedy frachtowiec stoi prawie równolegle do fal, potworny grzywacz łamie się na pokładzie. Podczas gdy stal statku wydaje nieludzkie dźwięki, Feith myśli o swojej żonie. W tym momencie pierwszy inżynier znowu jest na mostku: ster działa! Trwa to jednak całą wieczność, nim *Svea* znowu powraca na kurs.

Przeżyliśmy

Kilkanaście godzin później morze cichnie. 8 listopada frachtowiec wchodzi w służbę Liverpoolu. Farba na całej burcie zdarta jest do stali, a pompy pracują nawet po zacumowaniu. Statek ma potężną



Andrea Gail jesienią 1991 r.



Krótko przed zaginięciem.



Plakat z filmu „Gniew oceanu”, w reż. Wolfganga Petersena, w którym przedstawił dramat kutra rybackiego Andrea Gail.

ryse pod liną wodną i osiadłby na dnie. Dopiero parę dni później dociera do załogi, co przeżyła. Cały fracht *Svei*, po zetknięciu z wodą morską jest kupą złomu. Feith wie, że „będzie bieda”.

- Pal licho - mówi - Przeżyliśmy, a tylko to się liczy.

Lech Walotek-Scheidegger

Studenci Akademii Morskiej odkrywają Anglię

Kres papierowej mapy

Gdzie jest rufa?

Jedenastu studentów, członków koła naukowego „Nawigator” działającego przy Katedrze Nawigacji na Wydziale Nawigacyjnym AM w Gdyni, po ponad półrocznych przygotowaniach, po pukaniu do wielu drzwi, by zorganizować fundusze, wyruszyło w wymarzoną podróż do Wielkiej Brytanii. Oto, co widzieli.

Naszym pierwszym celem była wizyta w siedzibie Admiralicji Brytyjskiej, która znajduje się w Taunton, w hrabstwie Somerset w Kornwalii. Budziliśmy duże zainteresowanie mieszkańców Taunton - ubrani w galowe mundury Akademii Morskiej, w trzynastoosobowej grupie wyglądaliśmy jak budzący respekt oddział oficerów. Takie samo wrażenie musieliśmy wyrzeć na strażniku głównej bramy Admiralicji, ponieważ bez wahania wpuścił nas na teren obiektu. A tak serio, oczywiście nasz przyjazd był od dawna uzgodniony z przedstawicielami Brytyjskiego Biura Hydrograficznego.

Członkowie wyprawy w okolicy budynku UKHO. Niestety, nie można było robić zdjęć w środku.



Zdjęcie pamiątkowe z sekretarzem generalnym IMO. Członkowie wyprawy, prof. Adam Weintrit oraz część polskiej delegacji w IMO.



dziły również wzmianki o mapach, na których zaznaczone jest położenie ciągle niewydobytch wraków, lub nawet ukrytych skarbów...

Kolejne etapy zwiedzania nie dotyczyły już tak romantycznych dziedzin pracy na morzu. Zapoznaliśmy się z procesem powstawania nowoczesnej elektronicznej mapy nawigacyjnej (ENC – Electronic Navigation Chart), dowiadując się, czym różnią się mapy rastrowe od wektorowych, oraz jak wygląda przyszłość rozwiązań technicznych w nawigacji na morzu. Z tego cośmy usłyszeli i zobaczyli



**Jedna noga na półkuli wschodniej,
druga na zachodniej.**

wynika, że niedługo mapy papierowe, przenośniki i ołówki staną się tylko zapasowym ekwipunkiem na statku, takim jak w obecnych czasach sekstant lub chronometr. Mieliśmy też sposobność zobaczyć jak wygląda produkcja takiej mapy w supernowoczesnej drukarni. Warto zauważyć, że obszar pokrycia, jaki zapewniają mapy nawigacyjne admiralicji brytyjskiej wynosi 100 proc. powierzchni wód kuli ziemskiej.

Morski biznes

Dwa dni później byliśmy w Londynie, mając w planie odwiedzenie większości ważnych obiektów tego miasta oraz jednego z głównych celów naszej podróży – The Royal Greenwich Observatory. Obejrzeliśmy tam muzeum urządzeń nawigacyjnych poznając historię powstania południka zerowego, a płynąc Tamizą mieliśmy okazję przyrzeć się Londyno-

Grupa pod siedzibą The Marine Society.



wi od strony rzeki i zobaczyć sławne Lofty – stare magazyny i składy przerobione na nowoczesne mieszkania i apartamenty. Jednym z zabawniejszych momentów była rozmowa z kapitanem promu, którym płynęliśmy. Tłumaczył nam gdzie jest dziób, a gdzie rufa statku i do czego służy kompas. Cierpliwie wysłuchaliśmy tych „niesamowitych” dla studentów wydziału nawigacji informacji i w dobrych humorach zeszliliśmy z pokładu promu prosto do centrum Londynu.

Kolejnym celem była siedziba IMO (International Maritime Organization), agencji ONZ, zajmująca się wszelkimi sprawami dotyczącymi gospodarki morskiej oraz bezpieczeństwa żeglugi. W czasie naszego pobytu miała się tam rozpocząć sesja NAV. Jej głównym tematem było bezpieczeństwo żeglugi. Prof. Weirit (dr hab. inż. kpt. ż. w. Adam Weintrit oraz mgr Piotr Kabziński towarzyszyli studentom w wyprawie – red.) będąc członkiem polskiej reprezentacji w IMO, zdołał załatwić nam uczestnictwo w sesji, co było dla nas niezwykle przeżyciem. Budziliśmy też, po raz kolejny, powszechną sympatię - okazało się, że w siedzibie organizacji zajmującej się sprawami morskimi, jesteśmy jedyną grupą w mundurach marynarki handlowej. Zostaliśmy oficjalnie przywitani przez prowadzącego obrady, a w przerwie sesji, udało nam się spotkać z sekretarzem generalnym IMO – Efthimiossem E. Mitropoulossem, który gorąco zachęcał do rozwijania naszych morskich zainteresowań oraz pozostania

w morskim „biznesie”. Dla wielu z nas było to utwierdzenie się w słuszności wyboru, jakim było podjęcie nauki w Akademii Morskiej na kierunku Nawigacja.

Odwiedziliśmy również IMO Knowledge Centre, miejsce, do którego z całego świata spływają informacje dotyczące wszelkich spraw związanych z morzem. Informacje później przetwarzane, katalogowane oraz archiwizowane na potrzeby pracy organizacji. W oficjalnym miejscu odpoczynku delegacji wszystkich krajów członkowskich IMO, z przyjemnością zobaczyliśmy duży model *Daru Młodzieży* – będący zdecydowanie ozdobą tego miejsca. Z dumą przyglądaliśmy się również pomnikowi marynarzy,



Flaga „Naszego MORZA” na tle sali obrad podkomitetu bezpieczeństwa nawigacji, tuż przed rozpoczęciem sesji.

który jest symbolem siedziby IMO. Podzieleni na mniejsze grupy, kontynuowaliśmy zwiedzanie kolejnych ciekawych miejsc. W The British War Museum wielu turystów myliło nas z marynarzami floty wojennej i przyglądało się nam z taką ciekawością i respektem, jakbyśmy byli żywymi eksponatami poruszającymi się między salami.

To był niezwykle, pełen wrażeń tydzień. Każdy z nas zna teraz zaplecze działalności organizacji związanych z morzem. Dzięki temu, stojąc w przyszłości na mostku statku, będziemy wiedzieli, jak wielu ludzi pracuje na łodzi po to, abyśmy mogli czuć się bezpiecznie.

Robert Bursiewicz

**- student 1 Roku Nawigacji
na Wydziale Nawigacyjnym Akademii
Morskiej w Gdyni, prezes Koła
Naukowego „Nawigator”.**

Nie tylko promy na gaz

Z Janem Paszkowskim, dyrektorem ds. nowych budów, specjalizacją promy i statki specjalne, Remontowej SA rozmawia Piotr B. Stareńczak

- Ile promów przelotowych ma obecnie w zamówieniach Remontowa SA?

- Zamówione są cztery promy „gazowe”, o wartości kontraktowej około 150 mln euro oraz dwa promy o podobnych wymiarach, tylko z napędem dieslowskim dla armatora Fjord1 z Florø w Norwegii. Kilka lat temu zbudowaliśmy dla niego dwie mniejsze jednostki. Można powiedzieć, że jest on jednym z naszych najlepszych i kluczowych, jeśli chodzi o rozmiary zamówień, klientów*. Promy te, przeznaczone m.in. na linię przecinającą Moldefjord, przekazywane będą w okresie od końca 2009 roku do pierwszej połowy 2011 roku.

Jeden większy prom, innego rodzaju, zamówiony jest przez armatora szkockiego.

- Czy projekt promów z napędem LNG różni się znacząco, poza samym układem napędowym, od tych z napędem zapewnianym przez „zwykłe” silniki dieslowskie?

- Gabaryty są w obu przypadkach praktycznie identyczne, a pomiędzy oboma seriami są niewielkie różnice wynikające także z tego, że projektowane były przez różne zespoły. Promy „dieslowskie” są całkowicie naszym projektem, opartym na wcześniejszych doświadczeniach Remontowej SA, natomiast przy promach „gazowych” korzystamy z kooperacji z firmą norweską LMG Marin, która projektowała wcześniej podobne promy.

- Polskie stocznie, a w zasadzie niemal wyłącznie Remontowa SA, miały w ostatnich latach duży udział w budowie nowych promów dwustronnych, tzw. „drogowych” i na krótkie linie, głównie na rynek norweski. Jaka jest specyfika tego rynku?

- Norwegia, jak wiadomo, ma bardzo rozbudowaną linię brzegową. Eksploatowanych jest tam obecnie ok. 440-450 promów dwustronnych. Praktycznie co roku na rynku pokazują się nowe przetargi owocujące kontraktami na eksplo-

atację połączeń. Realizuje się je przez przesunięcia promów, adaptacje i przebudowy istniejących statków oraz przez nowe budowy.

To gigantyczny rynek. Norwegia jest bogatym krajem, w którym dba się o lokalne społeczności. Zadaniem rządu, traktowanym bardzo poważnie, jest m.in. umożliwienie transportu, komunikacji, kontaktów, nawet najmniejszym społecznościom zamieszkującym odległe lub trudno dostępne obszary, łącznie z małymi wyspami.

Co roku odbywają się tam przetargi, na ogół europejskie, zgodne z metodologią i przepisami obowiązującymi w Unii Europejskiej, choć Norwegia do niej nie należy. Armatorów prywatnych i w pełni niezależnych od finansowania publicznego praktycznie tam nie ma. Nawet jeżeli armator jest całkowicie prywatny i tak często jego połączenia żeglugowe są eksploatowane dzięki finansowaniu ze środków publicznych (w wielu lokalnych przedsiębiorstwach żeglugowych poważ-



Rys.: LMG Merini / Remontowa SA

Prom przelotowy, symetryczny, z napędem LNG budowany w Remontowej SA.

ne lub większościowe udziały mają władze samorządowe, gminy czy powiaty lub państwo).

- Państwo czy władze lokalne przyjmują na siebie obowiązek utrzymania połączeń promowych. Promy dwustronne to na ogół po prostu „ruchome mosty” na drogach krajowych i lokalnych.

- Jest też kilka połączeń, które nie tylko się samofinansują, ale i przynoszą duże dochody. Przykładem linia Horten-Moss w fjordzie Oslo (główna trasa z Oslo do Szwecji), dla której zbudowaliśmy kil-

ka lat temu nasz największy prom dwustronny - *Basto III*.

- Remontowa SA buduje jednak promy krótkiego zasięgu nie tylko dla Norwegii.

- Naszym drugim znaczącym kontrahentem jest Szkocja i kontrolowana przez rząd firma Caledonian MacBrayne - CalMac, eksploatująca 31 jednostek. Obsługuje liczne wyspy i wysepki atlantyckiego wybrzeża kraju. Organizacja tego transportu jest podobna jak w Norwegii. Rząd ogłasza europejskie, otwarte przetargi na kolejne okresy eksploatacji poszczegól-

nych połączeń, które są subsydiowane. Z kolei operatorzy ogłaszają, również otwarte dla wszystkich i regulowane prawnie przez UE, przetargi na statki, jeśli potrzebują nowych. To spore wyzwanie, przebić się i zdobyć te zamówienia. Naszej stoczni się udaje. Zbudowaliśmy już 24 takie jednostki, jesteśmy w trakcie budowy 25. promu.

W Szkocji, jeśli chodzi o technikę okrętową, preferowane są rozwiązania bardziej tradycyjne. Warto jednak podkreślić, że myśli się tam o potrzebach klientów tych linii promowych, o lokalnych społecznościach korzystających z subsydiowanych najczęściej połączeń. Lokalne społeczności zapraszane są do debaty publicznej. Organizuje się spotkania z władzami i przyszłymi operatorami promów na temat kształtu, właściwości eksploatacyjnych, a nawet wyglądu jednostek. To bardzo ciekawy proces konsultacji społecznych...

- ...a zarazem ciekawy przykład na swoistą edukację morską i obecność morskich tradycji, żywych w tamtych społecznościach, skoro daje im się głos w dyskusji o tym, jak ma być zaprojektowany statek, który będzie im służył.

- W Norwegii jest troszkę inaczej. Istnieje spore zróżnicowanie w wysokości subsydiów na poszczególne połączenia.

Charakterystyka podstawowa promów „Moldefjord” z napędem LNG

Długość całkowita	122,2 m
Szerokość	16,2 m
Zanurzenie	3,5 m
Wysokość światła skrajni nad pokładem samochodowym	5,0 m
Szerokość rampy ro-ro	12,0 m
Ładowność samochodów osobowych	125 PCU
Ładowność trailerów drogowych	12 (+ 55 samoch. osob.)
Liczba miejsc pasażerskich	390
Załoga	4-5 osób
Ładunek pokładowy	750 t
Prędkość eksploatacyjna/maksymalna	11/16 węzłów
Pędniki azymutalne napędu głównego	2x1000 kW
Pojemność zbiornika na LNG	125 m ³

Nieco tam mniej konsultacji społecznych, ale norwescy armatorzy mają bogate tradycje i wiedzą, jak budować statki, by spełniały wszystkie wymogi oraz oczekiwania klientów. Armatorzy budują różne typy statków. Albo bardzo proste, tańsze, albo bardzo skomplikowane. Tam, gdzie są większe fundusze - pojawiają się najnowsze rozwiązania. Ciekawe jest też, że armatorzy norwescy, o ile już dysponują odpowiednimi środkami, są bardzo otwarci na najnowsze, nawet pionierskie rozwiązania i nowinki techniczne. Tego się nie spotyka gdzie indziej. To oni pierwsi wprowadzali na szerszą skalę wszystkie najnowsze rozwiązania - m.in. pędniki azymutalne. Ostatnio przechodzą na zasilanie napędów promów paliwem gazowym. Pierwszy taki prom nazywał się *Glutra*, był zbudowany dla tego samego armatora, który teraz „gazowe” promy buduje u nas. Było to przedsięwzięcie pionierskie, powiodło się, choć nie obyło się bez przeszkód. Np. początkowo nie istniały przepisy klasyfikacyjne i inne dotyczące takich statków. Teraz, po nabyciu doświadczeń z *Glutry* i gdy już istnieją przepisy, łatwiej projektować i budować tego typu statki, dlatego armator stał się gotowy do zamówienia dalszych promów „gazowych”.

- Polskie kontrakty na promy dla Szkocji wzbudzały tam duże emocje - także w mediach, wśród polityków, miały miejsce interpelacje do parlamentu szkockiego dotyczące kontraktu zdobytego przez Remontową SA i - w tym kontekście - braku pomocy rządu szkockiego dla lokalnego przemysłu okrętowego.

- Nawet raz zostaliśmy zaproszeni - pan prezes Piotr Soyka, szef Remontowej SA i ja, przez premiera Szkocji i składaliśmy wyjaśnienia na miejscu. Oczywiście sytuacja była jasna. Przetarg wygrała prywatna stocznia, w której nie ma mowy o subsydiach, a rząd Szkocji przeprowadził procedury przetargowe w sposób przejrzysty i absolutnie zgodny z prawem unijnym. Nie było więc problemu z obaleniem głosów niechętnych przyznaniu kontraktu zagranicznej firmie. Zresztą, co zabawne, niektórzy Szkoci uderzali w patriotyczny ton („miejsca pracy dla Szkotów”, etc.), podczas gdy stocznia szkocka, która „straciła” kontrakt na rzecz Remontowej SA, sama zatrudniała kilkudziesięciu Polaków. Niewielka byłaby więc różnica, pół-żartem mówiąc, czy w Polsce, czy w Szkocji budowany byłby statek, bo tak czy inaczej - przez Polaków.

Publikowaliśmy też artykuły polemiczne w prasie szkockiej.

- Wynika z tego, że uczestnictwo w międzynarodowym rynku budowy statków, to nie tylko biznes, nie tylko technika, ale również polityka i działalność public relations oraz hobbystyczna.

- Oczywiście. Zwłaszcza przetargi państwowe wszędzie na świecie wywołują emocje lokalne. Zawsze jest jakaś niezadowolona strona. W jeszcze większym stopniu dotyczyło to zbudowanego przez Remontową SA statku ochrony rybołówstwa, który, choć nie uzbrojony, wygląda jednak jak patrolowy okręt wojenny (pomalowany jest na szaro) i pełni funkcje, które na świecie realizowane są przez paramilitarne agendy rządowe, straż ochrony wybrzeża czy marynarkę wojenną.

Jednak te kontrakty nie są „oddawane”. Zwycięzcy przetargów wyłaniany są zgodnie z przejrzystymi procedurami i ostrymi przepisami Unii Europejskiej. W bardzo pragmatycznych społeczeństwach - np. w Norwegii nie wywołuje to już takich emocji.

- Dlaczego promy z napędem LNG zdobywają coraz większą popularność?

- Emisje CO₂ w przypadku statków napędzanych LNG są mniejsze niż przy tradycyjnym napędzie spalinowym, a emisje tlenków azotu i siarki są na „gazowych” statkach wręcz znikome - prawie żadne w porównaniu do napędu dieslowskiego.

Płynny gaz ziemny będzie w niedalekiej przyszłości używany coraz powszechniej jako paliwo w napędzie statków. Ceny tej technologii będą spadać wraz z jej upowszechnianiem.

Na razie jednak, ponieważ potrzebne instalacje są bardzo drogie, pionierem w ich zastosowaniu jest bogata Norwegia. Buduje całą flotę „gazowych” promów. Powstały tam też i są już eksploatowane przez norweskich armatorów również innego typu statki z takim napędem, m.in. okręt *Kystvakt'u* (norweskiej straży wybrzeża) i zaopatrzeniowiec offshore.

Największym problemem jest organizacja bunkrowania promów z napędem LNG. Dotychczas, przy małej ilości takich jednostek w eksploatacji, tankowanie paliwa odbywało się z cystern samochodowych z pokładu promu. Na większą skalę nie jest to jednak dobre rozwiązanie. Konieczne było niewygodne i czasochłonne wentylowanie cystern, w których nie mogły pozostawać resztki gazu, a 14-15 m³ gazu ziemnego „puszczano

Morska Norwegia w liczbach

1,6 mld

W roku finansowym 2008, w budżecie Norwegii (z 24,7 mld NOK przeznaczonych na transport i komunikację oraz pocztę), zarezerwowano prawie 1,6 miliarda koron norweskich (czyli ok. 670 mln zł) na „zakup usług promowych na drogach krajowych”. Oznacza to wzrost o 5,7 proc. w porównaniu z rokiem 2007. Rząd zaproponował jednocześnie podwyższenie niżkowej opłaty (na strefowych kartach okresowych i kartach wieloprzejazdowych) z 45 do 50 proc.

450

Tyle dwustronnych promów eksploatowanych jest na norweskich „pływających mostach”.

18 199

...to liczba mostów na drogach publicznych Norwegii.

19 620 406

...pojazdów przewiozły w 2007 roku norweskie promy drogowo-wojewódzkie.

21 435 021

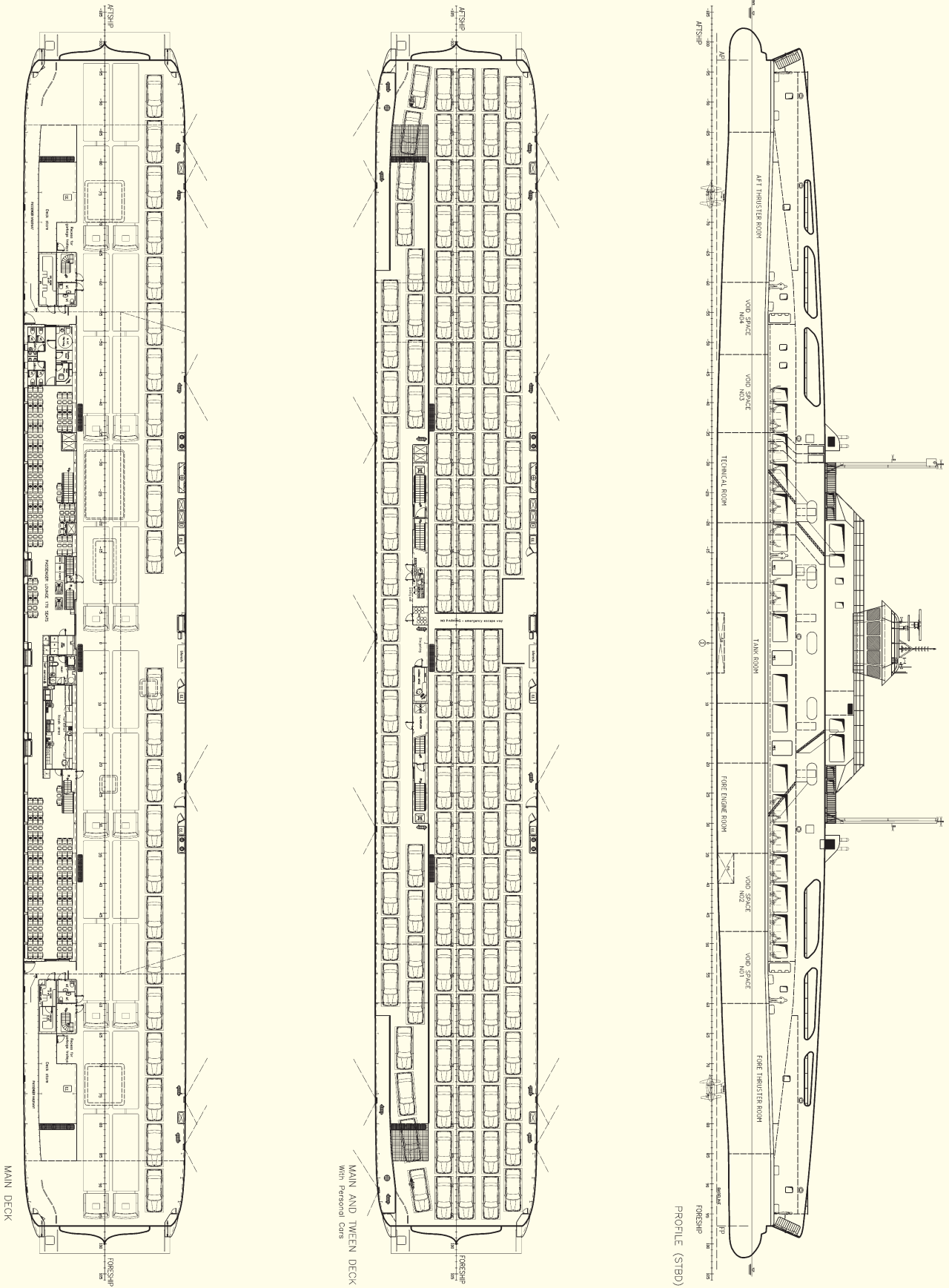
...pasażerów skorzystało w 2007 roku z norweskich promów drogowych.

w atmosferę”. Norwegia buduje więc lądowo-morski system dystrybucji oraz sieci stacji bunkrowych LNG. Z kolei do ich zaopatrywania wprzęgnięty zostanie m.in. mały gazowiec LNG/LPG budowany właśnie w Remontowej SA na zlecenie armatora holenderskiego pod norweski czarter długookresowy.

- A co z bezpieczeństwem?

- W powszechnym pojęciu LNG jest bardzo wybuchowy. Badania wykazały jednak, że tak nie jest. Sam gaz jest niewybuchowy i trudno palny. Dopiero w mieszaninie z powietrzem (tlenem) i to w bardzo wąskim zakresie stężenia, staje się potencjalnie wybuchowy. Niebezpie-

Plan ogólny promu z napędem LNG



Rys.: Remontowa SA



Połączenia promowe krótkiego zasięgu u wschodnich wybrzeży Szkocji utrzymywane przez klienta Remontowej SA Calmac.

czeństwa związane z gazowcami LNG są często wyolbrzymiane**. Statki te należą do najbezpieczniejszych.

W Norwegii system będzie na pewno rozbudowywany i wszystko wskazuje na to, że w ślad za budowanym obecnie przez Remontową SA gazowcem pójdą następne, podobne kontrakty na takie jednostki. Prowadzimy też rozmowy na temat budowy kolejnych promów o napędzie LNG oraz o przebudowach na ten rodzaj napędu promów konwencjonalnych.

Decyzje rządowe (dotyczące promocji i upowszechniania użycia tego czystego paliwa) w Norwegii zapadły i konsekwencją tego jest coraz większe zapotrzebowanie na odpowiednie jednostki pływające.

- Co charakterystycznego jest w budowanych przez Remontową SA promach „gazowych”? Jakie były najciekawsze i najpoważniejsze wyzwania przy ich projektowaniu?...

- Na rynku są obecnie dwa silniki gazowe - produkcji Bergen Diesel (grupa Rolls Royce) i Mitsubishi. My stosujemy silniki japońskie. Są podobne do dieslowskich, ale przeznaczone do zasilania wyłącznie gazem. Na każdym naszym pro-

mie są dwa silniki gazowe i jeden, podobny, tradycyjny. Silniki gazowe i dieslowskie są mocno do siebie zbliżone - zbudowane na tym samym bloku, tylko głowice mają inaczej rozwiązane.

Największy problem projektowy to zapewnienie bezpieczeństwa przepływu gazu na całej drodze od stacji bunkrowej, przez zbiornik paliwa na statku, aż do silnika. Konieczne jest dobre wentylowanie i ograniczenie skutków wybuchu, gdyby jednak do niego doszło.

Na pierwszych promach „gazowych” zastosowano, dość spektakularne rozwiązanie, polegające na tym, że umieszczono silniki na gaz wysoko, pod sterówką. Energia ewentualnego wybuchu miała być skierowana na rozerwanie, specjalnie do tego zaprojektowanych, bocznych ścian nadbudówki.

My zastosowaliśmy bardzo nowatorski i - jak myślę - ciekawy pomysł: silniki zostały umieszczone w kontenerach, pod pokładem, a więc w tradycyjnym, typowym na statku miejscu na siłownię. W związku z tym, nawet gdyby nastąpił wyciek gazu przy silniku, to ilość, jaka mogłaby się zakumulować wewnątrz kontenera, będzie ograniczona, zmniejszając rozmiary i siłę ewentualnego wybuchu.

Branie takiej ewentualności pod uwagę to asekuracja z dużym zapasem. System wentylacji jest tak wydajny, że nawet, jeżeli dojdzie do wycieku gazu, jest on po prostu błyskawicznie usuwany. Opracowano też nowe predykcyjne metody wykrywania wycieków - przez ubytek paliwa nieuzasadniony spalaniem w silniku. Same przewody z gazem są wentylowane - są to rury koncentryczne: w środku płynie gaz otoczony „płaszczem” wentylacji.

Nasze rozwiązanie jest proste, przejrzyste technicznie, upraszcza konstrukcję całego statku i jego rozplanowanie wewnętrzne.

Promy „gazowe” budowane w naszej stoczni to jednostki „gas-electric”, czy też „diesel-electric” z silnikami spalinowymi zasilanymi LNG. Silniki na gaz napędzają generatory, a te zasilają silniki elektryczne pędników azymutalnych.

Z dwoma silnikami na LNG i jednym tradycyjnym, dieslowskim można płynąć np. na dwóch silnikach gazowych, na jednym gazowym i jednym tradycyjnym lub tylko na dieslowskim. Statek może być bez problemów eksploatowany na jednym silniku.

- Na statku zastosowano bardzo duże, wystające poza krawędź pokła-

du, gruszki. Nie jest to dotychczas często spotykane rozwiązanie na promach dwustronnych.

- Prom jest rzeczywiście bardzo długi, wąski. Po raz pierwszy zastosowano pędniki azymutalne wystające poniżej poziomu stępki, co dawniej było nie do pomyślenia, a co polepsza dopływ wody do pędnika. To rozwiązanie, podobnie jak wydadne gruszki, mogą nawigatorom nie przyzwyczajonym do takich rozwiązań utrudniać dokowanie, polepsza ono jednak własności hydrodynamiczne statku.

Zwraca uwagę stosunkowo małe zapotrzebowanie na moc. Udało się to osiągnąć przy współpracy naszego biura projektowego z norweskim oraz z ośrodkiem badań modelowych CTO, dzięki opracowaniu optymalnego kształtu części podwodnej kadłuba.

Pędniki można wymienić na wodzie - bez dokowania promu, przez luki i odsłonięte pokrywy w pokładzie statku. To bardzo przydatne udogodnienie. W Norwegii „skały są wszędzie” - nie trudno uszkodzić pędnik. Wymiana na nowy jest możliwa w ciągu kilku godzin.

- Dziękuję za rozmowę.

* Fjord1 Nordvestlandske AS powstało 9 maja 2001 roku z połączenia armatorów Fylkesbaatane i Sogn, Fjordane AS i Møre og Romsdal Fylkesbåtar AS, z których ostatni był już wcześniej klientem Remontowej SA.

** najczęściej przez lokalne grupy ekologów i aktywistów NIMBY („Not In My Backyard”, czyli „nie pod moim nosem”) i BANANA – „Built absolutely nothing anywhere near anything” – „nie buduj absolutnie niczego w pobliżu czegokolwiek”), znane dotąd m.in. z protestów przeciwko budowie dużych importowych terminali LNG w Stanach Zjednoczonych.

Przydatne adresy

www.kystvegen.no

Pod tym adresem znaleźć można mapę „autostrady nadmorskiej” i połączeń promowych w zachodniej Norwegii.

www.ruteinfo.no/uk

Ta witryna pomoże w zaplanowaniu podróży drogami Norwegii. Skieruje m.in. na strony operatorów promów drogowych w poszczególnych regionach Norwegii.

*Katamarany
z kolebką w tle*

Zdjęcia: Sunreef Yachts

Czas gigantów

**Sunreef Yacht zbudował już 25
katamaranów różnej długości.**

Jedne z największych i najbardziej luksusowych katamaranów na świecie powstają w Gdańsku. W stoczni Sunreef Yacht. To kolejna firma, którą prezentujemy w cyklu poświęconym najlepszym stoczniom jachtowym w Polsce.

Stare przysłowie mówi, że pozory mylą. Na pewno sprawdza się ono w przypadku Sunreef Yachts. Położona na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej firma, na pierwszy rzut oka nie robi dobrego wrażenia – kiepski dojazd, stare hale produkcyjne, a wokół ruiny po kolebce „Solidarności”. Podczas zwiedzania Sunreef Yachts ciągle zadajemy sobie pytanie, czy aby trafiliśmy pod właściwy adres.

Złe wrażenia pryskają, kiedy docieramy do kanału portowego. Widzimy, że przy nabrzeżu trwa wykańczanie kilku żaglowych katamaranów zbudowanych przez 350-osobową załogę stoczni. Wchodzimy na pokład jednego z nich i dosłownie zapiera nam dech w piersiach. Nieprawdopodobnie luksusowy i po prostu piękny jacht, jaki mamy przed sobą dowodzi wielkiego stocznioowego kunsztu, jakim muszą odznaczać się wszyscy pracownicy firmy: od projektantów po dekoratorów wnętrz.

Luzak na mostku

Właścicielem Sunreef Yachts jest nieco ekscentryczny pasjonat rajdów samo-

chodowych, pochodzący z Alzacji, Francuz, 50-letni Francis Lapp. Przyjmuje nas ubrany w trapery, wytarte czarne dżinsy i krótką koszulkę. Zapewnia, że nie nosi garnituru. Wyjątek zrobił raz, z okazji własnego ślubu.

Lapp może sobie pozwolić na taki luz. Jest w końcu właścicielem znakomicie prosperującego interesu. Jak zapewniają jego pracownicy, zawdzięcza to niesamowitej pracowitości. Co rano osobiście otwiera stocznię i uściskiem dłoni wita pierwszych przychodzących do pracy robotników.

- Kiedy zdarzy się, że przez kilka dni tego nie robię, bo np. wyjechałem w delegację, od razu pytają gdzie jestem, co się stało – mówi łamaną polszczyzną Lapp. - Staram się budować dobre relacje z pracownikami, bo to przecież od nich zależy los firmy.

Choć na pomysł rozpoczęcia budowy luksusowych katamaranów Lapp wpadł przypadkowo, w czasie żeglownia po Zalewie Zegrzyńskim, trzeba przyznać, że szybko okazało się, iż był to strzał w dziesiątkę. Pierwszy katamaran „made in Sunreef Yachts” spłynął na wodę sześć

lat temu. Jak z dumą podkreśla właściciel gdańskiej stoczni, jednostka została zbudowana w 11 miesięcy, a więc w czasie o połowę krótszym od tego, który proponują stocznie z zachodniej Europy.

- Pokazywaliśmy ten jacht gdzie tylko się dało. Cannes, Monaco, Miami, Fort Lauderdale, Palm Beach. Długo by wymieniać - wspomina Lapp. - Nie było łatwo przekonać klientów do polskiego produktu, ale w końcu przecież się udało. Rok później podpisaliśmy umowę na budowę pierwszego naszego katamaranu.

Od tamtego czasu Sunreef Yacht zbudował już 25 katamaranów różnej długości (w ofercie ma jednostki od 18 do 46 metrów i większe). Kolejnych 10 spłynie na wodę w tym roku. Jachty, które kosztują od miliona do nawet 20 milionów euro, w całości sprzedawane są za granicę. Klientami są ludzie z całego świata – od Europy przez USA, na Bliskim Wschodzie kończąc.

Klient i tylko klient

Dzięki ich zainteresowaniu obroty firmy rosną z roku na rok średnio o 47 proc.

– w 2006 roku wyniosły: 53 mln złotych, w 2007 – 69, prognoza na 2008 – 110, a na 2009 – 144 mln złotych.

Gdzie tkwi klucz do sukcesu gdańskiej stoczni? Jej właściciel jest przekonany, że składa się na to bardzo wiele różnych czynników.

- Szybcie na miarę, poszerzanie gamy oferowanych jachtów, a także nieustanne inwestowanie w rozwój zakładu – Lapp wymienia najważniejsze. - Ale są to także rzeczy drobne z pozoru, np. zastosowane technologie, dzięki którym niemal połowa naszych pracowników to kobiety. A one są w pracy nieraz bardziej dokładne i staranne niż mężczyźni, co w efekcie przekłada się na lepszą jakość naszych produktów.

„Szybcie na miarę” oznacza, że o ostatecznym kształcie jachtu decyduje klient i tylko klient. Może prawie dosłownie wywrócić do góry nogami projekt, może też zgłosić się do stoczni ze swoim własnym. Zawsze zostanie wysłuchany, a jego życzenia wprowadzone w życie.

Właśnie w odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku, Sunreef Yachts buduje coraz większe jednostki. W stoczni powstaje obecnie największy z dotychczasowych katamaranów, o długości niemal 32 metrów. Mający aluminiową konstrukcję Sunreef 102 zwodowany zostanie w przyszłym roku. W czerwcu na wodę spłynął natomiast pierwszy katamaran motorowy. Jednostka jest obecnie wykańczana i już wkrótce wypłynie w rodzinny rejs dookoła świata pod dowództwem znanego francuskiego żeglarza Laurenta Bourgnona (który m. in. jako pierwszy żeglarz w historii pokonał Atlantyk w mniej niż 10 dni).

A to jeszcze nie koniec planów firmy. Stocznia nabyła 16 hektarów gruntu w podgdańskiej Wiślince, nad brzegiem Martwej Wisły. Za dwa lata Sunreef Yachts opuści wynajmowane obecnie hale i przeniesie się do nowej, własnej już, siedziby. Zamierza tam budować prawdziwe katamarany-giganty liczące nawet 50 metrów długości!

Na odchodnym pytamy jeszcze Francis Lappa czy, skoro on jest Francuzem, jego firmę można nazwać polską stocznia. Reaguje bardzo żywo.

- Oczywiście. Wszędzie mówimy, że jesteśmy z Polski, z Gdańska, miasta Lecha Wałęsy i „Solidarności” – mówi. - Prawie cała nasza załoga to Polacy. Ja sam jestem też już prawie Polakiem.

Tomasz Falba

Luksus w dwóch kadłubach

Sunreef 62 to nie największa jednostka zbudowana przez stocznnię Sunreef Yachts w Gdańsku, ale jak w soczewce widać w niej całą filozofię działania stoczni. Jacht ma prawie 19 m długości, ponad 9 m szerokości, ponad 20 ton wyporności i 1,55 m zanurzenia. Na jego ożaglowanie składa się grot o powierzchni 118 m², genua o powierzchni 63 m² i foksztaksel o powierzchni 32 m². Cały takielunek zaprojektowany został tak, aby można było go łatwo obsługiwać. Jacht naszpikowany jest elektroniką, od 25-metrowego masztu zaczynając, na wyciągarce do pokładowego pontonu kończąc. Ale o wyjątkowości tej jednostki świadczą przede wszystkim jego luksusowe wnętrze i komfort, jaki oferuje pływającym i żyjącym na nim ludziom. Widać go dosłownie wszędzie. Goście (bo dla załogi przygotowuje się jedną lub dwie kabiny oddzielone od reszty

jachtu) na pokładzie Sunreefa 62 mają do dyspozycji aż cztery sypialnie (każda z osobną klimatyzacją) i tyleż łazienek, gigantyczny salon z kuchnią, pokład słoneczny i na dodatek całą masę miejsca. Jednostką dowodzić można z dwóch stanowisk – z salonu i pokładu górnego. Kabiny wyposażone zostały w najwyższej jakości sprzęt hi-fi, odtwarzacze DVD i telewizory plazmowe. Zasuwanie rolet i natężenie oświetlenia na jachcie regulować można pilotami. - Na dobrą sprawę pilotem można by sterować tym katamaranem z brzegu, też by pływał - śmieje się Maciej Stompór, dyrektor sprzedaży Sunreef Yachts. Piękno i luksus Sunreefa 62 doceniają fotografowie. Ostatnio na pokładzie takiej jednostki sesję zdjęciową dla dwu popularnych gazet kolorowych, miała znana aktorka Anna Przybylska z mężem. Za Sunreefa 62 zapłacić trzeba około 1,6 miliona euro.



Sypialnia.

Fot. Sunreef Yachts



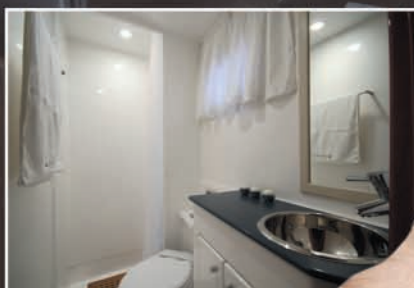
Salon.

Fot. Sunreef Yachts



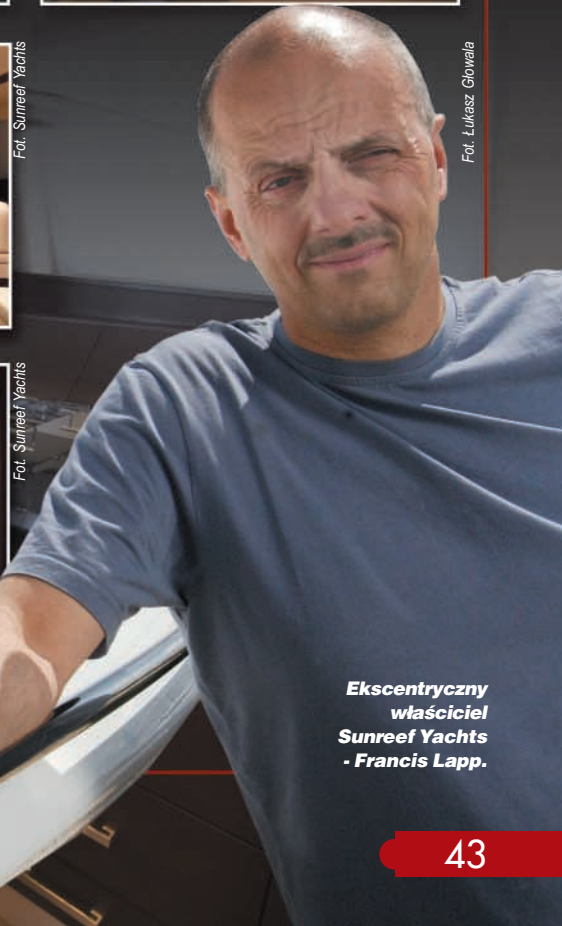
Stanowisko kierowania.

Fot. Sunreef Yachts



Łazienka.

Fot. Sunreef Yachts



Fot. Lukasz Glowala

**Ekscytryczny
właściciel
Sunreef Yachts
- Francis Lapp.**

Kapitan

jako przełożony załogi



Piotr Radwański
prawnik

Kapitan jest przedstawicielem armatora nie tylko w zakresie stosunków cywilnoprawnych, ale także w zakresie prawa pracy.

„Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych” w art. 21 ust. 1 stanowi, iż „kapitan statku kieruje pracą na statku i reprezentuje w czasie całej podróży armatora wobec załogi”.

Kapitan wchodzi w skład załogi statku, jest pierwszym spośród jej członków. Organizuje załogę czas pracy oraz wydaje polecenia służbowe dotyczące ich obowiązków pracowniczych, ochrony zdrowia, porządku, dyscypliny oraz bezpieczeństwa statku, załogi, pasażerów i ładunku.

Niepożądany pracownik

Kapitan posiada garść uprawnień wobec pracowników, którzy naruszają dyscyplinę pracy lub bezpieczeństwo statku, załogi czy pasażerów. Może m.in. wydać pracownikowi polecenie wykonania, zgodnie z jego kwalifikacjami, innej pracy niż określona w umowie. W dwóch przypadkach. Po pierwsze - jeżeli uzasadnienie leży w potrzebach statku, a także w sytuacji, gdy po rozpoczęciu podróży pracownik wykazał na zajmowanym stanowisku brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych. Bardziej drastyczną formą działania wobec „niepożądanego” pracownika jest prawo nakazania opuszczenia statku. Przesłanką do takiego działania może być zagrożenie bezpieczeństwa statku, załogi lub pasażerów, a także niemożność należytego wykonania pracy na umówionym stanowisku, ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych.

Ponadto, kapitan ma prawo zarządzenia przeszukania pomieszczeń i rzeczy pracownika. Pod kilkoma wszakże warunkami. Pierwszym z nich jest uzasadnione podejrzenie posiadania na statku przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu statku lub znajdujących się na nim osób

i ładunku. Drugim jest podejrzenie posiadania rzeczy niezgodnej z przepisami prawa lub postanowieniami regulaminu pracy i przebywania na jednostce. Ujawnione przedmioty dowódca statku powinien usunąć ze statku lub przekazać właściwym władzom. Kapitan jest także uprawniony do nakładania na pracownika kar za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku, przewidzianych w kodeksie pracy (upomnienie, nagana, kara pieniężna).

Członkowie załogi

Pracownikiem w rozumieniu „ustawy żeglarskiej” jest osoba pozostająca z armatorem w stosunku pracy. Załogę natomiast stanowią pracownicy wpisani na listę załogi danego statku, wystawioną przez armatora lub z jego upoważnienia przez kapitana. Oznacza to, że pracownik staje się członkiem załogi statku nie w momencie zawarcia umowy o pracę, a z chwilą wpisania na **listę zaciągu załogi** (tzw. musterrola) przez armatora lub kapitana, a akt ten określa się terminem zamustrowanie. Dokument powinien znajdować się stale na pokładzie statku. Jednocześnie każdy z marynarzy otrzymuje wpis do swojej książeczki żeglarskiej potwierdzającej fakt jego zamustrowania. O wszystkich zmianach w liście zaciągu, informuje się właściwy Urząd Morski w kraju, w jakim jest zarejestrowany statek handlowy (sporządza się stosowny wyciąg lub zatwierdza na miejscu). Z chwilą wymustrowania, wykreśla się członka załogi z listy zaciągu i dokonuje stosownego wpisu w książeczce żeglarskiej. Po 2000 r. posiadanie książeczki żeglarskiej nie jest już warunkiem ko-

niecznym do zamustrowania na statku - wystarczy paszport - i wówczas dowodem odbycia praktyki pływania jest zaświadczenie wydane przez kapitana statku. Ciekawą kwestią jest to, czy kapitan może zawrzeć z członkami załogi umowę o pracę w imieniu armatora. Art. 37 ustawy o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej z 1952 r. stanowił wyraźnie, że kapitan jako przedstawiciel armatora mógł zawrzeć taką umowę. Ponadto miał uprawnienie samodzielnego dokonywania zaciągu załogi, czyli jej werbowania (jest to pozostałość z dawnych czasów, kiedy kapitan często był również właścicielem statku). W nowej ustawie przepis został usunięty, jednak taka możliwość nadal istnieje - pod warunkiem, że zostanie zawarta w **regulaminie pracy na statku**. Art. 90 ust. 2 „ustawy żeglarskiej” przewiduje, że taki regulamin może ustalić zasady kompletowania załogi statku. Należy się jednak zastanowić, czy dowódca statku nie wynosi uprawnienia do zawierania tego typu umów w imieniu armatora z art. 21 ust. 1 tej ustawy, który stanowi, iż „kapitan reprezentuje w czasie całej podróży statku armatora wobec załogi”. Tym bardziej, że z mocy ustawy kapitan jest upoważniony do wystawiania listy załogi i dokonywania w niej wpisów, a także dokonywania wpisów,

w imieniu armatora, w książeczkach żeglarskich pracowników stanowiących załogę statku.

Nie Bóg, ale opiekun i mentor

Zgodnie z art. 55 kodeksu morskiego kapitan statku może zgłosić armatorowi **sprzeciw** odnośnie składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na listę załogi. Przepis ten może w niebagatelnym sposób wpłynąć na polepszenie jakości załogi statku (a co za tym idzie bezpieczeństwa na statku). Nadaje on bowiem kapitanowi możliwość usuwania z jej składu pracowników, którzy w jego ocenie, opartej na doświadczeniu i wiedzy, nie nadają się do zawodu lub nie spełniają oczekiwanych wymagań przy wypełnianiu swoich obowiązków pracowniczych, bądź też sprawiają kłopoty dyscyplinarne. Jest to właściwie jedyny przepis nadający kapitanowi jakiś cząstkowy wpływ na ustalanie składu załogi, ponieważ poza tym jest to domena niemal całkowicie należąca do armatora. Można więc wyrazić nadzieję, że regulacja ta - chociaż bez przewidzianych sankcji wobec armatora, który nie uzna sprzeciwu kapitana - nie stanie się regulacją pustą i kapitanowie będą na tyle odważni, aby z tego uprawnienia korzystać, armatorzy zaś respektować lub choćby uważnie analizować ich

uwagi. Zwłaszcza, że ponoszą oni część odpowiedzialności za błąd członka załogi, co do którego bezskutecznie sprzeciwił się kapitan.

Czasy, w których kapitan (termin ten pochodzi z łaciny: capitaneus – naczelny) był „panem i władcą” o nieograniczonej władzy na statku, minęły. Niemniej jednak dziś rola bardziej „ucywilizowanego” dowódcy statku, mimo znacznego ograniczenia kompetencji, nadal pozostaje niepodważalna. Kapitan jest nie tylko przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem, zarządcą statku i ładunku, pierwszym nawigatorem i ostatnią instancją w wielu kwestiach, ale jest również przełożonym załogi, jej opiekunem i mentorem.

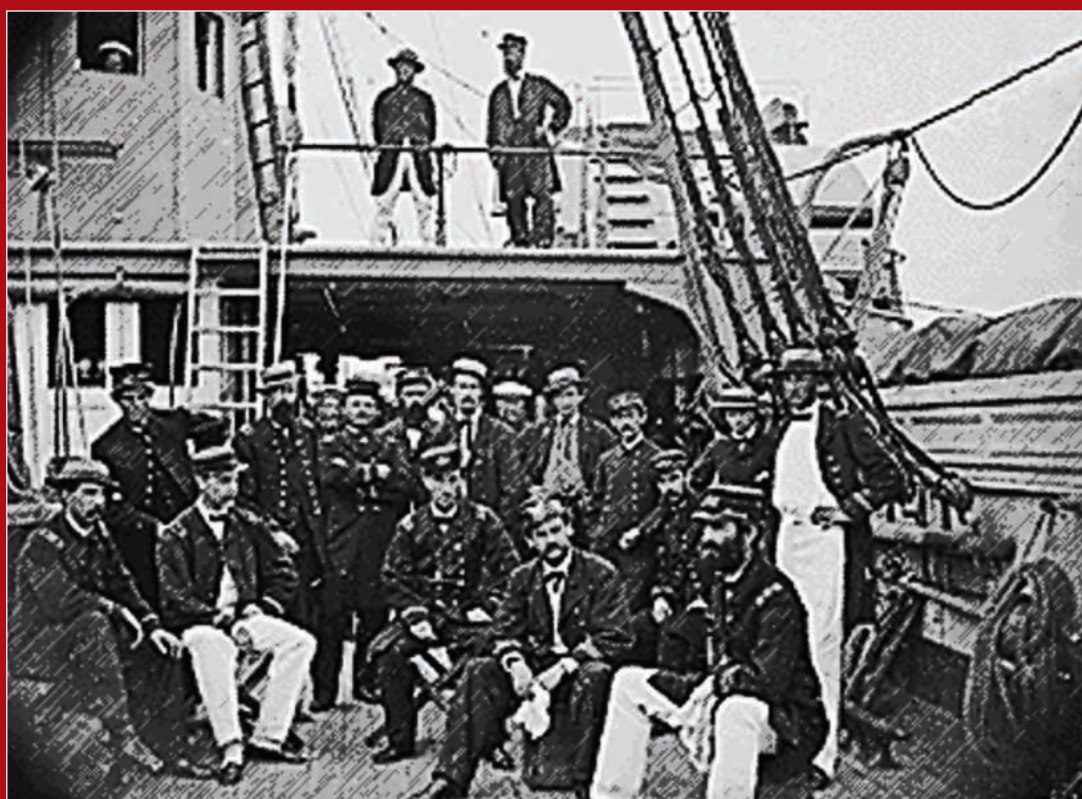
Piotr Radwański
piotr.radwanski@op.pl

W następnym odcinku:

Kapitan jako osoba uprawniona do zastępstwa niektórych organów państwowych. Protest morski.

Źródła:

- Kodeks morski z 2001 r. z dalszymi zmianami
- Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 r. z dalszymi zmianami
- Stanisław Matysik, Podręcznik prawa morskiego, Warszawa 1967

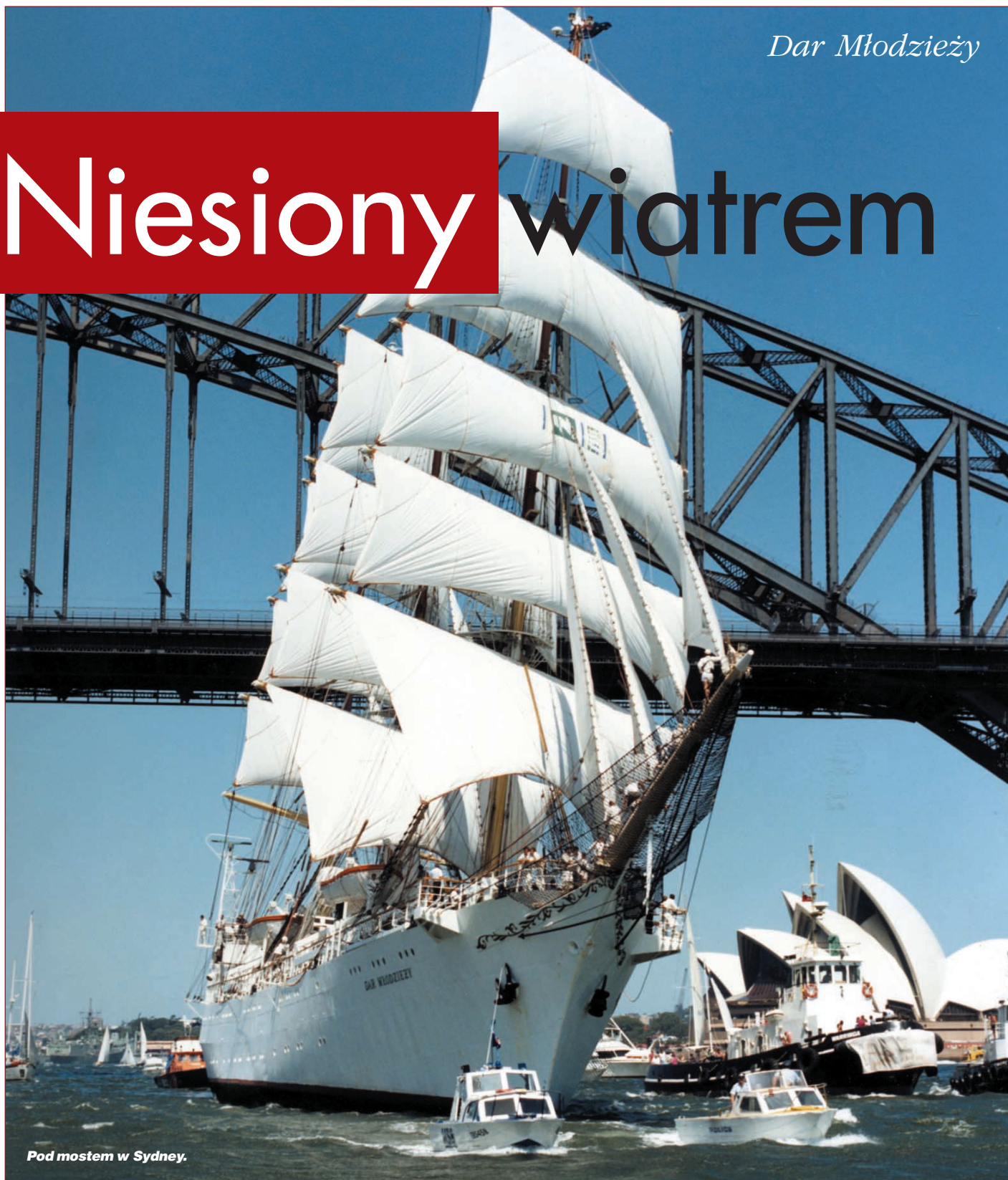


Fot. Wikipedia

Czasy, w których kapitan był „panem i władcą” o nieograniczonej władzy na statku, minęły.

Dar Młodzieży

Niesiony wiatrem



Pod mostem w Sydney.

W najgorętszym okresie stanu wojennego, latem 1982 roku, do służby wszedł *Dar Młodzieży* – następca poprzedniego *Daru*, a jednocześnie największy wówczas żaglowiec zbudowany w polskich stoczniach. Niedawno minęło 25 lat jego służby w polskim szkolnictwie morskim. Piszemy o niej w kolejnym odcinku naszego cyklu.

W połowie lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku służba wiekowego już *Daru Pomorza* zbliżała się do końca. Szczegółowa analiza kosztów wskazywała, że modernizacja statku jest porównywalna z budową nowego. Postulowano, aby nowy statek również stał się symbolem społecznego zaangażowania w rozwój

Polski morskiej. W październiku 1977 roku ówczesny rektor WSM zaproponował, by następcą *Daru Pomorza* był również darem – młodzieży polskiej. Budowę rozpoczęto 4 marca 1981 roku w Stoczni Gdańskiej im. Lenina, wodowanie odbyło się 12 listopada 1981 roku. Statek nosił stoczniowy symbol B-95/1.

Pierwsze regaty

Uroczystość podniesienia polskiej bandery na nowym żagłowcu szkolnym miała miejsce 4 lipca 1982 roku. W tym samym dniu jego poprzednik zakończył czynną służbę pod flagą WSM. Nowemu statkowi nadano nazwę *Dar Młodzieży*, a jego dowództwo objął kpt. ż. w. Tadeusz Olechnowicz, dotąd komendant *Daru Pomorza*.

Swoją pierwszy rejs nowa fregata rozpoczęła 10 lipca 1982 roku, debiutując w kolejnej Operacji Żagiel. Miało to być jednocześnie przygotowanie do regat, tradycyjnie rozgrywanych w ramach tych zlotów żaglowców, a jednocześnie sprawdzian jakości projektu i pracy stoczniovców. Po krótkim postoju w Rostocku *Dar Młodzieży* wyszedł na Atlantyk, gdzie przez dwa dni ćwiczone różnorodne manewry. 25 lipca na redzie Falmouth nastąpił start do regat. Mimo niezbyt silnych wiatrów – w rejonie startu dochodzących zaledwie do 3 stopni, *Darowi Młodzieży* udało się wyjść na prowadzenie. Później wiatr nieco stężał, co wpłynęło na prędkość statku – przy wietrze nieco przekraczającym 4 stopnie żeglował z prędkością 13,5 węzła.

Wczesnym rankiem 27 lipca zauważono na *Darze* czerwone rakiety, oznaczające wezwanie pomocy. Uruchomiono silnik i wkrótce polski statek podszedł do niemieckiego jachtu *Peter von Danzig*, którego oficer uległ ciężkim poparzeniom. Ewakuacja rannego na *Dar* trwała zaledwie 15 minut, jednak stan rannego był tak ciężki, że zdecydowano się oddać go na portugalską fregatę *Augusto de Castilho*, z którego zabrany został helikopterem na ląd. *Dar Młodzieży* – po czterogodzinnej przerwie – znów włączył się do wyścigu. Prowadzący w tym czasie niemiecki *Gorch Fock* znajdował się już w odległości 50 mil. Przez cały dzień (mimo słabych wiatrów) trwała pogoń za czołówką regat – skuteczna, bo następnego dnia okazało się, że niemiecki żaglowiec znalazł się 9 mil za rufą *Daru*. Po południu, 29 lipca, gdy do mety pozostało tylko 38 mil, na *Darze* dostrzeżono

Gorch Focka. Oto, jak wspominał te chwile uczestnik rejsu, żeglarz i dziennikarz Zbigniew Urbanyi:

Gorch Fock leżąc wyżej na wietrze, dalej od lądu, jest w znacznie korzystniejszej sytuacji. Ma też silniejszy wiatr w żaglach. (...) Dar Młodzieży idzie bardzo blisko wyniosłych, brązowo-rudych, skalistych wybrzeży Portugalii. Tędy droga do mety jest bardzo krótka, ale niestety tutaj wiatru jest mniej. Fregata zwalnia. Gorch Fock natychmiast się zbliżył, urósł wręcz w oczach. Przed dziobem Daru przylądek Cabo da Roca z latarnią na szczycie, która śle nam (bowiem już zapada zmierzch) swoje charakterystyczne błyski.

Wszystkich nurtuje pytanie: „prześlizniemy” się tym kursem, czy trzeba będzie zakładać hals? Jeśli tak, to *Gorch Fock* wygra. Jest zbyt blisko i popłynie pełnym wiatrem szybko do mety.

Dar nadal steruje tym samym kursem. Brzeg niebezpiecznie blisko – zaledwie dwa kable (370,4 m). Na szczęście jest tu głęboko! Wreszcie Cabo da Roca przesuwają się za rufę. Dar Młodzieży natychmiast przyspiesza, bo tu jest więcej wiatru. W tym krytycznym momencie, gdy brzeg był tuż tuż, gdy brakowało wiatru, gdy do mety było „aż” 3,3 mili, Gorch Fock znajdował się tylko 1,6 mili za nami.

Teraz już wiedzieliśmy, że zwycięstwo jest nasze. Prędkość fregaty rośnie.

W ten sposób *Dar Młodzieży* pierwszy przybył na metę regat w Lizbonie. Drugi – *Gorch Fock* – przypłynął 14 mi-



Fot. Marek Twardowski

Kpt. Jurkiewicz z banderą Daru.

nut i 18 sekund później. *Dar* otrzymał nagrodę za najlepszy czas w swojej klasie, ale po przeliczeniach okazało się, że zwycięstwo przypadło Niemcom. *Dar* musiał zadowolić się drugim miejscem. Postanowiono zrehabilitować się podczas drugiego etapu regat, na trasie Vigo – Southampton. Tym razem jednym z głównych konkurentów był inny polski żaglowiec – *Pogoria*. W bezpośrednim wyścigu szybsza okazała się *Pogoria* (o 30 minut), ale po dokonaniu odpowiednich przeliczeń okazało się, że zwycięzcą wyścigu został *Dar Młodzieży*. A tak między nami – przyznać należy, że największym zwycięzcą okazał się projektant obu polskich żaglowców, inż. Zygmunt Choreń.



12 listopada 1981 roku – wodowanie statku.



Sierpień 1989 r. - naprawa żagla.

Najdalszy rejs

Po jesiennej podróży kandydackiej do Helsinek *Darskierowano* do stoczni, gdzie usunięto zauważone braki i dokonano modernizacji stosownie do obserwacji poczynionych w trakcie rejsu. Pod koniec marca 1983 roku popłynął na Wyspy Kanaryjskie. Jego dowodzenie objął kpt. ż. w. Leszek Wiktorowicz, w poprzednim rejsie starszy oficer *Daru*, a w latach sześćdziesiątych długoletni oficer *Daru Pomorza*. Wkrótce po powrocie z tego rejsu, na *Dar* przysłała wiadomość o przyznaniu statkowi przez Polski Komitet Olimpijski tytułu „Dżentelmena Sportu 1982” w uznaniu akcji ratowniczej podczas regat 1982 roku.

W lipcu 1983 roku na pokład *Daru Młodzieży* powrócił kpt. Olechnowicz. Poprowadził fregatę w najdalszy do tej pory rejs, do Japonii, przez Morze Śródziemne, Kanał Sueski, Morze Czerwone (w Dżibuti oddano na ląd chorego, na operację wyrostka robaczkowego) i Ocean Indyjski. Do Osaki *Dar* przybył 18 października, po 89 dniach podróży. Tam wziął udział w uroczystościach 400-lecia powstania miasta oraz w paradzie żeglarskiej, wraz z 10 innymi dużymi żaglowcami. Potem, po wizycie w Jokohamie i w radzieckiej *Nachodce*, *Dar* popłynął w podróż powrotną, również przez Kanał Sueski.

Następny rok przyniósł udział w kolejnej Operacji Żagiel, tym razem zorganizowanej w Kanadzie, dla uczczenia 450-lecia wyprawy Jacquesa Cartiera, który w poszukiwaniu północnej drogi morskiej do Azji dotarł do ujścia rzeki św. Waw-

rzyńca, co z kolei dało początek kolonizacji Nowej Francji, jak początkowo nazywano późniejszą Kanadę. *Dar* wyruszył w podróż 31 marca 1984 roku – nieco ponad miesiąc po powrocie z rejsu do Japonii. W dwa tygodnie później stanął we francuskim St. Malo na starcie regat tej operacji.

Tym razem wiatry nie dopisały i na przebycie pierwszego etapu wyścigu (do Hamilton na Bermudach, po drugiej stronie Atlantyku) polski żaglowiec potrzebował aż 28 dni. Nieco lepiej było na drugim etapie i po dotarciu do Halifaxu dowódca *Daru* mógł donieść o zajęciu pierwszego miejsca w klasie „A”. Po planowanej wizycie w Quebec i po związanych z tym wizytach, przyjęciach i wymianie załóg *Dar* popłynął do Sydney, skąd 11 lipca wystartował w kolejnym etapie regat – do Liverpoolu. Tym razem pogoda nie dopisała, na dodatek pojawiły się podejrzenia o używanie silników przez niektóre jednostki i wyścig zamknięto, gdy w Liverpoolu pojawiły się kolumbijska *Gloria*, rosyjski *Kruzensztern* i portugalski *Sagres II*. *Dar Młodzieży* znajdował się w tym czasie około 100 mil za nimi, niemiecki *Gorch Fock* wycofał się z wyścigu wcześniej. Po wyścigu odstąpiono od oceny regat i żaglowcom przyznano równorzędne nagrody honorowe. Rejs zakończono mocnym akcentem – kpt. Olechnowicz wszedł 26 sierpnia do Szczecina pod żaglami.

Wiosenne rejsy szkolne 1985 i 1986 roku – na Morze Śródziemne i Wyspy Kanaryjskie – przeszły bez spektakular-

nych wydarzeń, z pewnością ku uldze załogi. Pamiętajmy bowiem, że główną funkcją statku szkolnego jest przygotowanie kadr, a zajęcia powinny być prowadzone w sposób planowy. Udział w różnego rodzaju operacjach „Żagiel”, czy w regatach jest niezmiernie spektakularny i ogniskuje na statku uwagę mediów, ale z drugiej strony jest utrapieniem dla planujących wykłady i zajęcia edukacyjne.

W tych latach wiele było rejsów „medialnych”. W 1985 roku udział w otwarciu terminalu kontenerowego w Zeebrugge oraz w zakończeniu zlotu żaglowców w Amsterdamie (*Dar* nie brał udziału w regatach żaglowców). Natomiast w lipcu 1986 roku *Dar Młodzieży* wyruszył z Newcastle w pierwszym etapie kolejnych regat, do Bremerhaven. Silne z początku wiatry zamarły i *Dar* – mimo, że na metę przyszedł pierwszy z rejoyców – po przeliczeniach zajął drugie miejsce. Drugi etap – z norweskiego Larvik (sygnał do startu dał osobiście król Norwegii) do przylądka Skagen przebiegał przy przeciwnych wiatrach. Po wyjściu z Larvik 4 sierpnia *Dar* musiał ostro halsować i choć pierwszego dnia przepłynął 150 mil, do mety zbliżył się jedynie o 50 mil. Stosunkowo niewielki drugi etap zakończył dopiero rankiem 9 sierpnia, zajmując ostatecznie czwarte miejsce.

Wizyta w Bremerhaven zaowocowała nawiązaniem ściślejszej współpracy między Wyższą Szkołą Morską w Gdyni a Uniwersytetem w Bremerhaven, natomiast tamtejszy port przez kilkanaście



Stawianie żagli.

Dar Młodzieży



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



Droga do Hornu wiodła w sztormie.

następnych lat został portem bazowym *Daru* (drugim po Gdyni), w którym np. dokonywano zamiany załóg studenckich.

Rejs dookoła świata

Kolejny dłuższy rejs szkolny rozpoczął się 3 marca 1987 roku przy niemal arktycznym mrozie i poprowadził fregatę do Wysp Kanaryjskich. Podobnie jak następujące po nim dwa krótkie rejsy bałtyckie, był on przygrywką przed najdłuższą podróżą w życiu statku. *Dar Młodzieży* wyruszył z Gdyni 3 września, aby okrążyć kulę ziemską i powtórzył tym samym wyczyn swego poprzednika – *Daru Pomorza* – z lat 1934-1935. Jednak trasę zaplanowano odmiennie, niż pół wieku wcześniej. *Dar Pomorza* popłynął wówczas trasą pasatową przez Atlantyk i Kanał Panamski do Japonii, a następnie wokół Afryki do kraju. Natomiast *Dar Młodzieży* popłynął klasyczną trasą XIX-wiecznych żaglowców.

6 października przeszedł równik, w dniach 13-15 września odwiedził Rio de Janeiro w Ameryce Południowej, po czym „przeskoczył” Atlantyk (po drodze uzyskano rekord dobowego przebiegu – 302,2 mili) i po okrążeniu Przylądka Dobrej Nadziei wpłynął na Ocean Indyjski, a 18 listopada zawinął do Port Louis na Mauritiusie. Ten etap był wyjątkowo satysfakcjonujący dla żeglarzy, gdyż około ¾ rejsu przebyto pod żaglami. Płynąc dalej na wschód *Dar Młodzieży* dołączył do flotyli żaglowców płynących do Australii na obchody 200-lecia „białego” osadnictwa na tamtym kontynencie.

Pierwszym akcentem tych uroczystości był pobyt w porcie Fremantle w dniach 8-12 grudnia, zakończony brawurowym popisem sprawności żeglarskiej statku, jego komendanta – kpt. Leszka Wiktorowicza – i załogi: *Dar* pod pełnymi żaglami, na dużej prędkości, minął dwa australijskie okręty wojenne *Swan* i *Derwent* (stanowiące trybunę honorową) w odległości zaledwie 20 metrów. Kolejnym portem było Adelaide, gdzie dzięki mieszkającym tam Polakom załoga spędziła święta Bożego Narodzenia w polskiej, świątecznej, atmosferze. Nowy Rok przywitano w Melbourne, a 14 stycznia z Hobart (na Tasmanii) flotylla – łącznie z *Darem Młodzieży* – wystartowała do regat na trasie prowadzącej do Sydney. Niestety, wiatry nie dopisały i większość żaglowców zrezygnowała z wyścigu. Z dużych statków na trasie pozostał jedynie *Dar Młodzieży*, który do mety dotarł dopiero 20 stycznia. Przy wejściu do Sydney komendant Wiktorowicz znów błysnął kunsztem żeglarskim, przechodząc pod pełnymi żaglami pod Harbour Bridge. Między dolnym przęsłem mostu i topem masztu *Daru* było zaledwie 2 metry wolnej przestrzeni. W Australii wyczyn ten przyniósł statkowi niebywałą popularność, podczas pobytu w tamtejszych portach odwiedziło go ponad 90 tysięcy osób. W Polsce pisały o tym wszystkie chyba gazety, łącznie z miesięcznikiem „Morze” – co zresztą spowodowało palpacje serca u byłego, długoletniego redaktora naczelnego Jerzego Micińskiego: na okładce magazynu pod tytułem sygnalizującym sukces *Daru* znalazła się fo-

tografia mostu w Sydney, pod którym płynął piękny czteromasztowiec... Okazało się, że z agencji fotograficznej do redakcji trafiła błędnie podpisana fotografia, a zauroczeni jej pięknem młodzi redaktorzy nie sprawdzili zgodności treści i podpisu.

Po wizycie w Nowej Zelandii *Dar Młodzieży* popłynął na spotkanie z legendą żeglarzy – przylądkiem Horn. Był to najdłuższy etap rejsu – około 6600 mil – który kpt. Wiktorowicz postanowił przejść wyłącznie pod żaglami. Wiatry sprzyjały – aż za bardzo. 18 lutego wiatr wzrósł do ponad 8 stopni, a nadchodzący z południowego zachodu wicher miał mieć prędkość powyżej 70 węzłów. Gdy 26 lutego do Hornu zostało 1800 mil, przyszedł sztorm. *Dar* szedł prawym halsem, a od rufy doganiały go wodne góry sięgające wysokością mostka, dźwigając go na prawą burtę. Gdy statek kładł się w dolinę, przechył sięgał 45 stopni. *Dar* nie płynął, ale leciał niesiony wiatrem. Wskazówka logu nie schodziła poniżej liczby 15, a nocą osiągnięto rekordową prędkość – 16,6 węzła. A sztorm tężał – 4 marca do wieczora wiała pełna dwunastka, zaś przechyły wzrosły do 50 stopni.

Trawers Hornu osiągnięto 6 marca. Potem tylko wizyty w Buenos Aires i Paranagua, na Wyspach Kanaryjskich i w Rotterdamie, a 28 maja 1988 roku – po niespełna 9 miesiącach – zawinął do Szczecina, gdzie nastąpiło oficjalne zakończenie rejsu. Podczas 277 dni rejsu przez 233 dni statek znajdował się w morzu i przebył 36 352 mil.



Fot. Marek Twardowski

Luty 1999 r. – Dar w Gdańskiej Stoczni Remontowej.

Latem i jesienią 1988 roku *Dar* popłynął jeszcze w krótkie podróże bałtyckie z laureatami ogólnopolskiego konkursu „Młodzież na morzu”. Następny rok zapisał się w pamięci załogi jako rok jubileuszy i uroczystości. Już pierwszy rejs – do Plymouth – związany był z obchodzonymi w tym mieście Dniami Gdyni. Na przełomie maja i czerwca *Dar* popłynął do Londynu (800-lecie portu, inauguracja zlotu żaglowców i ostatnia w historii portu parada wielkich żaglowców w centrum miasta – planowany most przez Tamizę miał później zagrozić drogę wielkim żaglowcom), Rouen (złot „Żagle Wolności” ku czci 200-lecia Rewolucji Francuskiej) i Hamburga (800-lecie portu).

W nowej rzeczywistości

Koniec lat osiemdziesiątych w Polsce to czas zmian, które – trwające przez całą dekadę – zakończyły się w 1989 roku upadkiem niewydolnego systemu przyniesionego jeszcze w 1944 roku przez bolszewików. Tuż przed upadkiem systemu, miały miejsce różne próby reformy, reorganizacje, modernizacje – drgawki, które miały naprawić nienaprawialne. Jedną z nich była likwidacja Urzędu Gospodarki Morskiej, jesienią 1987 roku. Jego kompetencje rozdzielono między inne ministerstwa – m.in. odpowiedzialnym za finansowanie szkolnictwa morskiego zostało Ministerstwo Komunikacji, którego kierownictwo – z racji wykształcenia i dotychczasowych funkcji – bardziej zainteresowane było transportem kolejowym i samochodowym. To oraz coraz większe kłopoty polskich amatorów spowodowały problemy z finansowaniem flotyli statków szkolnych. Zaczęto szukać innych sposobów pozyskiwania środków. Jesienią 1989 roku wynajęto *Dar* jako główny rekwizyt podczas realizacji serialu biograficznego o słynnej polskiej aktorce Helenie Modrzejewskiej. Żaglowiec na krótko podniósł wówczas banderę Stanów Zjednoczonych A.P., a na jego burcie pojawiła się nazwa *George Washington*. W drugiej połowie 1989 roku podpisano umowę z francuską firmą, która zdecydowała się wycarterować *Dar Młodzieży*. Miał być używany w listopadzie i grudniu jako pływający salon wystawowy dla firm elektronicznych, natomiast w styczniu i lutym francuska młodzież miała zaokrętować na kilka krótkich rejsów. W rezultacie *Dar* przez prawie trzy miesiące kręcił się na francuskich wodach, jednak efekty finansowe okazały się mierne. Pomieszczenia

Model Daru Młodzieży

W latach dziewięćdziesiątych gdyński modelarz Edward Sprada zbudował model *Daru Młodzieży* w skali 1:100. Po zakończeniu budowy zaprezentowany został publicznie w salonie prawdziwego *Daru Młodzieży*, w obecności inż. Z. Chorenia i kpt. L. Wiktorowicza.

Model brał też udział w zawodach. Podczas XV Międzynarodowych Mistrzostw Polski Modeli Statków i Okrę-

tów Klas C (Wrocław, 1999 r.) zajął I miejsce w klasie C-1, zdobywając też złoty medal oraz nagrodę za najlepszy model polskiej jednostki. W następnym roku, na przełomie lipca i sierpnia, zdobył srebrny medal w klasie C-1 na Mistrzostwach Świata Modeli Statków i Okrętów Klas C w belgijskim Mons.



Prezentacja modelu. Od lewej kpt. Leszek Wiktorowicz, inż. Zygmunt Choreń i modelarz Edward Sprada.

Fot. Marek Twardowski

statku nie nadawały się do prezentacji sprzętu audiowizualnego, a warunki statku szkolnego okazały się zbyt spartańskie dla Francuzów. Doszło do nieporozumień, 29 stycznia 1990 r. kontrakt został zerwany, a *Dar Młodzieży* musiał pospieszenie opuścić Marsylię, aby uniknąć aresztowania wobec roszczeń francuskiego partnera. Po powrocie z nieudanego czarteru, *Dar* popłynął w maju i czerwcu 1990 r. w kolejny rejs szkolny, na Wyspy Kanaryjskie.

W następnym oceanicznym rejsie szkolnym, w maju 1991 roku, na pokładzie *Daru Młodzieży* prócz 60 studentów gdyńskiej WSM zaokrętowano studentów szkoły morskiej w Lizbonie, którzy przez 10 dni żeglowali w rejonie południowych wybrzeży Portugalii i Hiszpanii. Z kolei w czerwcu i lipcu polski żaglowiec wziął udział w zlocie żaglowców „The Cutty Sark Tall Ship Races 1991” na wodach angielskich. Podczas pierwszego etapu regat, z Milford Haven do Cork,

zajął – po przeliczeniach – trzecie miejsce. Na drugim etapie, do Belfastu, przyszedł na metę pierwszy, ale w klasyfikacji końcowej przeliczniki zepchnęły go na drugie miejsce. Potem odwiedziono jeszcze Aberdeen, po czym *Dar* popłynął do Bremerhaven. Tam nastąpiła wymiana załogi studenckiej, a po prawie miesięcznym pobycie na wodach niemieckich (wypełnionym jednodniowymi wyściami w morze) żaglowiec popłynął do Gdyni.

Planowany rejs szkolny 1992 roku trzeba było rozpocząć wcześniej, bo już pod koniec lutego. Po krążeniu na wodach północnoeuropejskich zawinął do Bremerhaven, tam wymieniono załogę i 13 kwietnia *Dar* wypłynął na zlot żaglowców, który miał uświetnić uroczystości 500-lecia odkrycia Ameryki przez Krzysztofa Kolumba. Pierwszy etap zlotu, a jednocześnie pierwszy etap wyścigu prowadził z Kadyksu na Wyspy Kanaryjskie. W drugim etapie *Dar Młodzie-*

ży popłynął z Las Palmas do San Juan na wyspie Puerto Rico, a trzeci rozpoczął się wielką paradą żaglowców na redzie San Juan, z której żaglowce bezpośrednio ruszyły do Baltimore (*Dar* zajął ostatecznie trzecie miejsce w klasie „A”). Głównym punktem zlotu była wielka parada żaglowców na rzece Hudson w Nowym Jorku. Prócz *Daru Młodości* wzięły w niej udział inne polskie żaglowce: *Iskra* oraz *Fryderyk Chopin*. Z USA *Dar* popłynął jeszcze do Liverpoolu, a stamtąd znów do Bremerhaven, na wymianę załogi. Po dwóch rejsach okrężnych po Morzu Północnym, zawinął z końcem września do Gdyni.

Pierwsza podróż 1993 roku rozpoczęła się w połowie marca, a poprowadziła statek na Karaiby. Po drodze, w Las Palmas, nastąpiła wymiana załogi studenckiej. Wracając, *Dar* zawinął 2 lipca do Bremerhaven, skąd kolejna zmiana załogi wyruszyła na nim na regaty „Cutty Sark Tall Ships Race '93” na trasie z Den Helder do Newcastle, a potem do norweskiego Bergen. W obu etapach organizatorzy musieli przerwać wyścigi ze względu na słaby lub przeciwny wiatr. Po powrocie do Bremerhaven i po kolejnej wymianie załogi, *Dar* popłynął na zlot „Eurosail '93” w Antwerpii. Po ostatniej w tym roku wymianie załogi, popłynął jeszcze do Norwegii i ostatecznie powrócił do Gdyni 26 września.

Równie pracowity okazał się następny, 1994 rok. Po miesięcznej, kwietniowej podróży do Norwegii, w Świnoujściu wymieniono załogę i pożeglowano do Karlskrony. Następnie ze Szczecina *Dar Młodości* wyruszył w rejs po wodach europejskich, przerywany dość częstymi zawinięciami do Bremehaven, gdzie następowała wymiana załogi. W Rouen

polski żaglowiec uczestniczył w uroczystościach półwiecza lądowania Aliantów w Normandii, a z Weymouth wyruszył na trasę regat prowadzących od latarni Edystone do Hiszpanii. Wyścig rozpoczął się 21 lipca i odbywał się przy słabych, zmiennych wiatrach. Ostatnią dobę *Dar* spędził w odległości około 10 mil od mety, żeglując bardzo wolno, a co jakiś czas stając w dryfie. Metę w La Coruna *Dar* przekroczył wieczorem 27 lipca jako jedyna jednostka klasy „A”, na dwie godziny przed zamknięciem wyścigu. Drugi etap – z portugalskiego Porto do St. Malo *Dar Młodości* zwyciężył bezapelacyjnie w swojej klasie. Po powrocie, we wrześniu, do Gdyni odbył jeszcze cztery krótkie podróże po Bałtyku.

W 1995 roku *Dar* w dalszym ciągu pływał po wodach europejskich. Na przełomie marca i kwietnia popłynął do Delfzjil. Po wymianie załogi wyruszył z końcem kwietnia do St. Tropez. Wracając uświetnił w Brunsbüttel obchody 100-lecia Kanału Kilońskiego, a w lipcu – z nową zmianą załogi – popłynął na zlot żaglowców i połączone z nim regaty. Ich pierwszy etap rozegrano na trasie Edynburg – Bremerhaven, a drugi – z Frederiksvavn do Amsterdamu. Potem nastąpiły jeszcze cztery krótkie rejsy kandydackie po Bałtyku.

Japonia po raz drugi

W 1996 roku znów rozpoczęto sezon krótkim rejsiem na Morze Północne, do Delfzjil i Antwerpii, a w połowie czerwca *Dar* popłynął na Morze Śródziemne, zawijając m.in. do Lizbony, Barcelony, Neapolu i Pireusu. Wizyty w tych portach połączone były ze zlotami żaglowców i nieodłącznymi regatami. Podczas pierwszego etapu wyścigu – z Genui do Palma

de Majorca – *Dar Młodości* był drugi w klasie „A”, za *Pogoria*. Drugi etap prowadził z Palma de Majorca do Neapolu. Potem nastąpiły jeszcze tylko dwa rejsy bałtyckie i 28 grudnia 1996 roku *Dar Młodości*, dowodzony przez kpt. ż. w. Henryka Śniegockiego, wypłynął w drugą podróż „japońską” – przez Morze Śródziemne do Singapuru i Hongkongu, a dalej do Osaki, na stulecie tego portu. Na wodach azjatyckich dołączył do innych żaglowców i w ich towarzystwie wystartował z Hongkongu w pierwszym etapie regat rozgrywanych przy okazji japońskiej jubileusz. Na mecie, w porcie Naha na Okinawie okazało się, że *Dar* był pierwszy. Drugi etap, z Kagoshimy do Osaki, trzeba było przerwać z powodu flauty. W chwili zamknięcia *Dar* był drugi, za rosyjskim żaglowcem *Pallada*. W Osace z początkiem maja 1997 roku nastąpiła zmiana komendanta, w rejs powrotny (również przez kanał Sueski) żaglowiec poprowadził kpt. ż. w. Roman Marcinkowski. W Sagunto przekazał statek kpt. Leszkowi Wiktorowiczowi, który zdążył jeszcze wziąć udział w regatach na trasie Stavanger – Goteborg, a następnie do prowadził *Dar* do Gdańska, na zlot żaglowców uświetniający tysiąclecie tego miasta. Potem był udział w następnym zlocie, w Stavangerze i sezon zakończono jeszcze trzema rejsami po Morzu Północnym i Bałtyku. 24 października – po 10-miesięcznej nieobecności, *Dar* zawinął do Gdyni.

Sezon szkolny 1998 roku podobny był do poprzednich. Znów po miesięcznej podróży na akwenach północnoeuropejskich kpt. Wiktorowicz poprowadził *Dar* w połowie kwietnia w podróż oceaniczną do Lizbony. Pobyt w tym porcie związany był z wystawą światową EXPO'98 w tym mieście – na *Darze Młodości* zaprezentowano wystawę „Polska nad Bałtykiem”. Podobnie jak w poprzednich latach, rok zakończyły cztery krótkie podróże bałtyckie. Równie pracowicie spędził lata 1999 oraz 2000, choć podróż oceaniczna prowadziła wówczas do Cobh w Irlandii (1999 r.) oraz do Stanów Zjednoczonych (w 2000 r.). Znów nie obyło się bez udziału w regatach, tym bardziej, że były wyjątkowe – milenijne. STA przygotowywało się do nich przez sześć lat, a podzielono je na cztery części. Pierwszy etap (regaty „europejskie”) zaczął się w Southampton (tutaj *Dar Młodości* rozpoczął zmagania w regatach) i w Genui, zaś meta była w Kadyksie (*Dar* zameldował się jako pierwszy w klasie „A”). Z Kadyksu ruszał drugi etap (rega-

Dane techniczne:

Pojemność	2385 BRT, 335 NRT;
Wymiary	108,8 (z bukszprytem) x 14,0 x 6.6 m;
Żagle	trzymasztowy pełnorejowiec (3015 m ² , 14 żagli rejowych, 11 sztaksli i bezan); wysokość foka i grotu do linii wodnej: 49 m;
Silniki	2 silniki spalinowe Cegielski-Sulzer po 750 KM, 1 śruba, prędkość 12,35 w. (na silniku);
Załoga	ok. 40 ludzi + ok. 150 uczniów (+ 29 miejsc armatorskich na krótkie podróże).

ty „transatlantyczne”; również z udziałem *Daru Młodzieży*), na Bermudy. Stamtąd żaglowce płynęły do Bostonu (żegluga „towarzyska”), a z Bostonu startowały w trzecim etapie na trasie do Halifaxu. Z Kanady płynęły w czwartym i ostatnim etapie regat do Amsterdamu (na tym etapie *Dar* był drugi).

W 2001 roku *Dar* pod kpt. Wiktorowiczem rozpoczął pływanie szkolne w kwietniu dwoma rejsami bałtyckimi oraz wizytą na Morzu Północnym. W drugiej połowie czerwca statek (już dowodzony przez kpt. ż. w. Marka Szymońskiego) wyszedł do Antwerpii, na kolejny zlot i start do regat „Cutty Sark Tall Ships Races”. Pierwszy etap zakończył się w Ålesund zwycięstwem *Daru Młodzieży*. W drugim etapie regat – z Bergen do Esbjergu – był drugi w swojej klasie. W sumie pozwoliło to *Darowi* zdobyć honorową nagrodę „Cape Horn Trophy 2001”. Po zakończeniu regat statek wziął jeszcze udział w belgijskiej imprezie „Europalia 2001”, gdzie godnie reprezentował Polskę przyczyniając się do promocji naszego kraju.

Podobna impreza miała miejsce w 2002 roku, podczas rejsu do Hiszpanii, a przed kolejnym wyścigiem w regatach zlotu żaglowców, na trasie Santander – Plymouth. Jesienią *Dar Młodzieży* popłynął jeszcze w trzy krótkie rejsy bałtyckie, w tym jubileuszowy – setny, w lipcu 2002 roku, do Kilonii oraz, w październiku, do Kopenhagi na obchodzone tam „Dni Polskie”.

Wstydliva sprawa

W 2003 roku pierwszym rejsiem był majowy wypad do Malmö, zorganizowany dla dziennikarzy. W tym czasie prasa donosiła o wstydlivej tajemnicy: w 2001 roku, wychodząc z Ålesundu, *Dar* dotknął dna. Nie spowodowało to zagrożenia dla statku, ani poważniejszych uszkodzeń, ale ówczesny komendant statku, kpt.ż.w. Marek Szymoński, postanowił sprawę zataić. Wydała się dopiero podczas dokowania statku w marcu 2003 roku.

Latem żaglowiec popłynął w dwuetapowy rejs letni na wody europejskie. Pierwszy prowadził do Edynburga, drugi – do Rouen. Natomiast 22 lipca *Dar* wyruszył z Gdyni do Rygi w ramach odbywającego się wówczas zlotu żaglowców. We wrześniu popłynął jeszcze do La Coruna, a w październiku – do Szczecina.

Równie pracowity był następny, 2004 rok. Rozpoczęto go trzema kilkudniowy-



Fot. Janusz Ulkiewicz

W studenckim kubryku.

mi rejsami organizowanymi dla różnych grup (studenci, lekarze, dziennikarze), po czym *Dar* udał się do portów zachodniej Europy. Tam uczestniczył w imprezach związanych z Dniami Morza, a na trasie Stavanger – Cuxhaven w regatach dużych żaglowców. Po powrocie, we wrześniu kilkakrotnie wychodził ze studentami w krótkie rejsy bałtyckie.

W 2005 roku *Dar Młodzieży* znów popłynął na kolejny zlot żaglowców – niedaleko, bo do portów bałtyckich i zachodniej Europy, m.in. do Douglas na wyspie Man. W połowie lipca wymieniono w Cherbourgu załogę i po uświetnieniu zlotu żaglowców w tym porcie, *Dar* popłynął ze studentami. 28 lipca stanął do regat, wyruszających z Newcastle do Fredrikstad w Norwegii. Przybył trzeci w swej klasie, co pozwoliło mu zająć ósme miejsce w klasyfikacji ogólnej. Znów odwiedzał znane sobie porty wokół Morza Północnego, podobnie jak w następnym (wrześniowym) rejsie, przerywanym zawinięciami do Gdyni, a trwającym do 9 października. Na jednym z etapów tego rejsu na *Dar* zaokrętowali lekarze, którzy po raz kolejny w ten sposób postanowili uświetnić swój zjazd. Niestety, w trakcie rejsu podczas zabawy w przeciąganie liny doszło do wypadku: pękł bloczek, a naprężona lina ścięła z nóg 5 osób. Jeden z uderzonych – urolog z Warszawy – tyłem głowy uderzył

o pokład. Stan jego był na tyle poważny, że komendant wezwał śmigłowiec, którym przetransportowano poszkodowanego do szpitala w Ventspils na Łotwie. Niestety, po dziesięciu dniach lekarz zmarł.

Dwa krótkie rejsy bałtyckie rozpoczęły pływania *Daru Młodzieży* w 2006 roku. Po nich statek popłynął na Wyspy Kanaryjskie i do Europy Zachodniej. W St. Malo, Lizbonie, Kadyksie i w La Corunie brał udział w uroczystościach i regatach organizowanych przez Sail Training Association. W tym ostatnim porcie nastąpiła zmiana załogi studenckiej i *Dar* wyruszył w rejs tym razem do Europy Północnej. Na trasie La Coruna – Antwerpia uczestniczył w regatach żaglowców. Następnie powrócił do Gdyni, ale jeszcze we wrześniu stanął do regat, tym razem na trasie Travemunde - Warnemunde.

W 2007 roku *Dar Młodzieży* obchodził rocznicę 25-lecia podniesienia polskiej bandery. Obchodzono ją hucznie, a statkowi zafundowano prezent godny rocznicy – wiosną 2008 roku, podczas kolejnego remontu w Gdańskiej Stoczni Remontowej zainstalowano na jego dziobie ster strumieniowy.

Trzymamy kciuki, aby służba *Daru Młodzieży* trwała co najmniej tak długo, jak poprzednika – *Daru Pomorza*.

Marek Twardowski

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Sierpień 1998 r.

8 - Na *Darze Pomorza* odbył się I Zjazd Absolwentów Liceum Morskiego w Gdyni, którego bazą był wycofany z eksploatacji (po awarii i poważnym uszkodzeniu poszycia dennego) i odpowiednio przebudowany m/s *Edward Dembowski*.

10 - Podniesiono banderę i nadano nazwę *Zenit* czwartemu z serii (na 10 zakontraktowanych) kontenerowcowi o ładowności 1600 TEU i nośności 23 800 ton zbudowanego przez Stocznnię Gdynię SA na zamówienie amatora Alpha Ship GmbH.

21 - Minister Skarbu Państwa Emil Wąsacz podjął decyzję o komercjalizacji Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter” w Darłowie – największego zakładu w tym mieście zatrudniającego w 1998 r. 300 osób.

28 - Do Gdyni przybył żaglowiec *Capitan Miranda* – liczący 67 lat okręt szkolny Marynarki Wojennej Urugwaju.



W sierpniu w polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Sierpień 1988 r.

1 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach do zbiornikowca *Lark Lake*, pierwszego w serii B-563.

4 - Urząd Morski podpisał ze Stocznnią Wiśłą umowę na budowę statków „kontroli strefy”. W latach 1991-1992 weszły do służby jako *Kaper I* i *Kaper II*.

12 - Podniesiono banderę na kontenerowcu *H. Cegielski* (ładowność 1633 TEU, nośność 23 473) - pierwszym z serii B-355, zbudowanych dla PLO przez Stocznnię Gdańską. Statek był eksploatowany w polsko-enerdowskim serwisie kontenerowym Eacon Service obsługiwanym przez 8 kontenerów (na zdjęciu dyrektor PLO Kazimierz Misiejuk poleca dowódcy *H. Cegielski* kpt. Stanisławowi Śpiewakowi podnieść banderę).



22 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej podniesiono radziecką banderę na pierwszym statku typu B-961, nazwanym *Anna Achmatowa*, przeznaczonym do obsługi platform wiertniczych, zabierającym 150 pasażerów.

30 - Do Polski powrócił chłodniowiec Transoceanu *Kociewie*. W podróż wyszedł w marcu 1987 roku, a kolejne jej etapy prowadziły go wokół świata: przez Amerykę Południową, Nową Zelandię i łowiska Pacyfiku.

W sierpniu w polskich stoczniach zwodowano burtowy trawler rybacki i motorówkę patrolową WOP.

30 lat temu

Sierpień 1978 r.

2-5 - Z wizytą kurtuazyjną w Kopenhadze przebywał zespół polskich okrętów w składzie niszczyciel *Warszawa* i dwa trawłowce bazowe.



15-18 - Z wizytą kurtuazyjną w Karlskronie przybywały niszczyciel *Warszawa*, trawowiec *Jastrząb*, okręt podwodny *Sokół* i ścigacz okrętów podwodnych *Zwrotny*.

17 - W szczecińskiej Stoczni im. A. Warskiego położono stępkę pod okręt szpitalny OB - pierwszy okręt projektu 320, z serii budowanej dla Marynarki Wojennej ZSRR.

17 - W gdyńskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej, podczas prac przy budowie statku *Hoegh Sword*, wybuchł pożar, w którym zginęło 3 pracowników stoczni, a 14 uległo zatruciu gazami toksycznymi.

23-27 - W Gdyni z wizytą przebywał radziecki okręt szkolny *Smolny*.



24 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach do prototypowego statku ro-ro typu B-484, nazwanego później *Høegh Banniere*.



31 - W stoczni im. A. Warskiego przekazano armatorowi semikontenerowiec *Józef Conrad Korzeniowski* - pierwszy statek typu B-467.

- W sierpniu do hiszpańskiej stoczni złomowej w Murcii przybył chłodniowiec *Piast*, zakupiony po wojnie jeszcze przez Polbryt, a następnie pływający pod banderą PLO, od 1963 r. - PŻM, a od 1969 - DBR.

- W polskich stoczniach rozpoczęto złomowanie trawlerów burtowych typów B-10 i B-14 *Nida*, *Rudawa*, *Tysmienica*, *Wierzyca*.

W sierpniu w polskich stoczniach zwodowano semikontenerowiec, trzy kutry rybackie i okręt hydrograficzny.

40 lat temu

Sierpień 1968 r.

12 - W Gdyni zmarł Bolesław Romanowski - podczas wojny dowódca polskich okrętów podwodnych, a w latach sześćdziesiątych pierwszy kapitan *Zawiszy Czarnego*, kierownik placówki Polskiego Rejestru Statków w Bydgoszczy.



20 - Uchwałą Rady Ministrów Państwowa Szkoła Morska otrzymała status wyższej uczelni. Po połączeniu Państwowej Szkoły Morskiej i Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego utworzono Wyższą Szkołę Morską.

28 - Stocznia w Ustce zwodowała kadłub kutra rybackiego typu TRT-18 o długości 18 m, wykonany całkowicie z laminatu poliestrowo-szklanego.

31 - W Stocznii im. Komuny Paryskiej przekazano armatorowi burtowy trawler rybacki *Arctic Privateer*, pierwszy z serii B-427.

W sierpniu w polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce i okręt desantowy.

50 lat temu

Sierpień 1958 r.

6 - Zainaugurowano linię kabotażową między Gdańskiem i Szczecinem, obsługiwana przez statek *Narew*. Linię wkrótce zawieszono z braku ładunków.

9 - Na statku badawczym *Imor* należącym do Instytutu Morskiego podniesiono banderę, a następnego dnia statek wyruszył w pierwszy rejs badawczy.

20 - W Stocznii Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec *Oliwa*, pierwszy z serii B-59.



23 - W porcie gdańskim rozpoczęto montaż radaru portowego.

29 - Prasa doniosła, że do gdyńskiego portu zawinął pierwszy po wojnie zagraniczny statek pasażerski - norweski *Meteor* z około 120 turystami. Co prawda wcześniej - 14 i 23 sierpnia dwukrotnie zawinął radziecki statek pasażerski *Gruzija* (sławny polski *Sobieski*), ale najwyraźniej nie uznano go za zagraniczny...



W sierpniu w polskich stoczniach zwodowano rudowęglowiec, 3 rybackie trawle i trawlicz bazowy.

60 lat temu

Sierpień 1948 r.

20 - Do służby wszedł odbudowany poniemiecki, niewielki zbiornikowiec *Ryś*.

21 - Zakończono akcję usuwania wraków z Basenu Prezydenta w gdyńskim porcie.

- W sierpniu holownik *Herkules* przeholował kadłub statku *Oliwa* (późniejszy *Marchlewski*) ze Szczecina do Stocznii Gdańskiej, gdzie dokończono jego budowę. Również w sierpniu przy nabrzeżu Stocznii Gdyńskiej zatonał z braku nadzoru rewindykowany wcześniej żaglowiec szkolny *Zawisza Czarny*. Jeszcze tego roku podniesiono go, ale z braku zainteresowania wyholowano w morze i zatopiono.

70 lat temu

Sierpień 1938 r.

8 - Do Gdyni z wizytą przybył zespół francuskich niszczycieli *Jaguar*, *Chacal* i *Leopard*, a na brytyjskim jachcie *Enchantress* z wizytą przybył Duff Cooper - I Lord Admiralicji Brytyjskiej.

22-25 - Polskie niszczyciele *Błyskawica* i *Grom* przebywały z wizytą kurtuazyjną w Kopenhadze.

20 - W brytyjskiej stocznii Swan, Hunter & Wigham Richardson w Newcastle zwodowano statek *Lida* budowany dla Polbrytu. 25 sierpnia w tej samej stocznii zwodowano statek pasażersko-towarowy *Sobieski*, budowany na linię południowo-amerykańską GAL.



28 - W Stocznii Gdyńskiej położono stępkę pod pierwszy statek pełnomorski budowany w polskich stoczniach, któremu planowano nadać nazwę *Olza*.

80 lat temu

Sierpień 1928 r.

17 - Liga Morska przekazała marynarce wojennej jacht *Junak* (zakupiony ze składek społecznych).



29 - W gdyńskim porcie podniesiono polską banderę na statku *Wisła*.

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

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.

Jak Anglicy stali się narodem

Starcie Wielkiej Armady z Anglikami według ówczesnych wyobrażeń.

Koniec i początek

Za najważniejsze zwycięstwo Anglików na morzu uchodzi Trafalgar. Ale nie byłoby go bez wcześniejszego pokonania Wielkiej Armady.

Koniec lipca 1588 roku. Jeden z angielskich statków zwiadowczych krąży u zachodniego wejścia do Kanału La Manche. Kto tylko może z załogi spogląda na horyzont. Spodziewano się, że to stamtąd przybędzie nieprzyjaciel. W końcu stało się! Daleko przed nimi zamajaczyły sylwetki obcych okrętów. Kapitan angielskiej jednostki, Thomas Fleming nakazał powrót do portu.

„Hiszpańska Armada, okręty jak pływające wieże i zamki, zebrane w formację półksiężyca, którego rogi znajdowały się w odległości najmniej siedmiu mil jeden od drugiego, nadpływała z wolna, a chociaż pod wszystkimi rozwiniętymi żaglami, jednak wiatry jęczały i morze wzdychało pod jej ciężarem.” - taki melodunek złożył angielskim admirałom, kiedy dotarł do Plymouth.

Kapitan Fleming dziwił się spokojowi, z jakim przyjęli jego relację. Oto do wybrzeży ich kraju zbliża się największa flota jaką kiedykolwiek zgromadzono, aby dokonać inwazji, a oni nawet nie przerwali gry w kule. Jednak dowódcy brytyjskich sił morskich wiedzieli, że niewiele już mogą zrobić. Ich okręty czekały gotowe na rozkaz do wyjścia. Wszystko było teraz w rękach Opatrzności.

- Mamy czas, by rozegrać partię i pokonać Hiszpanów! - powiedział najślawniejszy z obecnych tam „wilków morskich” Francis Drake.

Wojna dwóch Bogów

O rozgromieniu Wielkiej Armady odpowiada film „Elizabeth. Złoty wiek”, który miał polską premierę na początku roku. Obraz pokazuje najśłynniejszą z brytyjskich monarchiń w momencie przełomowym dla historii jej kraju. Ale, poza

ogólnym tłem, ma niewiele wspólnego z rzeczywistymi faktami.

Świat przedstawiony w filmie za bardzo jest czarno-biały. Widzimy dobrą i mądrą protestantką królową i złego, miejscami nawet karykaturalnego, katolickiego władcę Hiszpanii. Oboje uważają się za narzędzia w rękach Boga, tyle tylko, że Bóg Elżbiety jest, przynajmniej w interpretacji scenarzysty i reżysera, tym „lepszym”, a Bóg Filipa tym „gorszym”. Ten lepszy oznaczał wolność, ten gorszy stosy inkwizycji. Przy takim postawieniu sprawy, wybór Boga wydaje się oczywisty i film tylko to potwierdza.

Bez wątpienia motywacje religijne były ważne, szczególnie u króla Hiszpanii, który uchodził za niezwykle gorliwego „papistę”, ale to nie one były główną przyczyną wybuchu wojny pomiędzy obu krajami, w wyniku której na morza i oceany świata wpłynęła nowa potęga: Albion.

Co zatem doprowadziło do konfliktu? Splot bardzo wielu czynników, a najważniejszym z nich były, jak zwykle zresztą, te natury ekonomicznej. Pamiętajmy, że w wieku XVI Hiszpania była potęgą na skalę światową. Potęga ta opierała się co prawda na bogactwach wywożonych z łupionego bez litości Nowego Świata, była jednak faktem niezaprzeczalnym.

Anglikom hiszpańskie panowanie nad światem się nie podobało. Nie dlatego, żeby byli bardziej szlachetni od Hiszpanów. Po prostu uważali, że tak samo jak oni, mają prawo bogacić się za morzami. A skoro nie mogli, ze względu na hiszpański monopol, pozostało im tylko napadać na hiszpańskie statki wracające z Nowego Świata, po brzegi wypełnione złotem i srebrem. Jednym z tych, którzy najbardziej dali się we znaki Hiszpanom był syn biednego pastora, Francis Drake (znany też z tego, że jako pierwszy Anglik opłynął świat dookoła).

Królowa Elżbieta oficjalnie odcinała się od tych działań, po cichu jednak popierała je i, na równi ze swoimi korsarzami, czerpała z tego procederu zyski. Po kilku latach takiej zabawy w „kotka i myszkę”, Hiszpanie stracili w końcu cierpliwość.

Potrzebny był jednak jakiś bardziej bezpośredni pretekst, który uświęcałby rozpoczęcie otwartej wojny. I taki się oczywiście znalazł. Było nim ścięcie katolickiej królowej Szkocji, pretendenci do angielskiego tronu, Marii Stuart. Elżbieta nie mogła znieść jej wiecznych intryg. Film sugeruje, że Anglicy dali się „wpuścić w malinę” przez Hiszpanów, a Elżbieta

została sprowokowana do podjęcia decyzji o ścięciu Marii.

Nie ma to dzisiaj znaczenia. Po egzekucji katolickiej królowej, Filip postanowił ruszyć na Anglię. Teraz, przynajmniej w wymiarze propagandowym, była to już nie tylko wyprawa po łupy i obrona mocarstwa Hiszpanii, ale także prawdziwa krucjata przeciw wyspiarskim heretykom.

Zwyciężeni przez pogodę

Umówmy się. Wbrew filmowi, Filip nie był opanowanym religijnym fanatyzmem zaślepionym idiotą, a Hiszpanie umieli żeglować, nieraz lepiej od Anglików. Najśmielsze nawet wyczyny Drake'a nie powinny zamącić nam tego obrazu. Trzeba też przyznać, że największą rolę w pokonaniu Wielkiej Armady miały nie angielskie umiejętności, ale warunki pogodowe panujące owego 1588 roku na Kanale La Manche, Morzu Północnym i Atlantyku.

Plan Filipa był prosty. Jego flota (zwana Wielką Armadą) miała popłynąć wzdłuż brytyjskich wybrzeży w kierunku Niderlandów, gdzie zabrać miała czekających tam żołnierzy armii lądowej. Potem razem dokonali inwazji na Wyspę. Reszta wydawała się oczywista.



Droga Wielkiej Armady.

Upór, z jakim Filip budował swoją flotę był zdumiewający. Nie zmałował go nawet wypadek eskadry Drake'a (złożonej z 23 jednostek) na Kadyks w kwietniu 1577 roku, który kosztował Hiszpanów utratę 33 okrętów. Akcja Wielkiej Arma-



Francis Drake, angielski pirat, korsarz i odkrywca, jego śmiałe wypady przeciw Hiszpanom były jednym z powodów wojny pomiędzy obu krajami.

Fot. Wikipedia



Królowa Anglii Elżbieta potrafiła zjednoczyć naród angielski przeciw Hiszpanom.

dy została przez to opóźniona o cały rok, ale nie odwołana.

A była to naprawdę ogromna flota. Nikt do tej pory takiej nie wystawił. Według niektórych szacunków liczyła około 130 okrętów i statków. Na ich pokładach zgromadzono około 19 tysięcy żołnierzy, dalszych 30 tysięcy dotrzeć się miało w Niderlandach. Armada uformowała szyk półkolisty i powoli ruszyła w głąb Kanału La Manche.

Słabością hiszpańskiej floty były jej okręty, mniej zwrotne od angielskich i działa, o mniejszym donosie od tych, którymi dysponowali przeciwnicy. Niwelowało to różnice w ilości jednostek pomiędzy nimi (angielskich okrętów było nieco mniej i były rozrzucone wzdłuż całego wybrzeża). Odważne „podszczypywanie” Hiszpanów przez pojedyncze wypadki angielskie nie spowodowały jednak zmiany kursu Wielkiej Armady. Kiedy zakotwiczyła ona w końcu na redzie Calais, Anglicy sięgnęli po brandery, wypuszczając w kierunku Hiszpanów płonące statki (brandery właśnie nazywane). Ale i to nie doprowadziło do rozbicia Wielkiej Armady. Doszło więc do bitwy pod Gravelines, także jednak nierozstrzygniętej.

Pomimo tego, sytuacja Hiszpanów stała się coraz bardziej beznadziejna. Popsuła się pogoda, a na domiar złego hiszpańska armia lądowa została zablokowana w Niderlandach i nie było żadnych szans na to, aby oba ugrupowania mogły się połączyć. Główny cel wyprawy: lądowanie na Wyspie, nie mógł być zatem zrealizowany.

W tej sytuacji Hiszpanie postanowili wracać do domu. Droga przez Kanał La

Fot. Wikipedia



Król Hiszpanii Filip chciał ukarać Anglię i wprowadzić tam katolicyzm.

Manche wydawała się nie do przebycia. Wielka Armada popłynęła więc do Hiszpanii wokół Szkocji i zachodnich wybrzeży Irlandii. W czasie drogi prześladowała ją sztormowa pogoda. Ostatecznie ze 130 hiszpańskich okrętów do kraju powróciło 67, z czego Anglicy zatopili lub zdobyli jedynie 15, reszta padła ofiarą pogody.

Razem przeciw Hiszpanom

Nie od razu stało się oczywiste, że klęska Wielkiej Armady oznacza początek końca panowania Hiszpanii na morzach i że jej miejsce zajmie Anglia (nie

oddając tego władania przez ponad trzy stulecia). Filip jeszcze długo po tej wyprawie myślał o podboju. Bezskutecznie.

Również Anglicy nie pojmowali, co tak naprawdę się stało. Na razie świętowali po prostu, że udało im się uniknąć inwazji. Królowa Elżbieta udała się do obozu wojskowego w Tilbury, gdzie zgromadziły się siły lądowe mające walczyć z Hiszpanami w razie ich wdarcia się na angielską ziemię. Wygłosiła tam wspaniałą mowę: „Moi drodzy poddani, umiłowany ludu angielski, persadowano nam w trosce, o bezpieczeństwo naszej osoby, abyśmy brakiem przezorności nie zawinili, powierzając się zbrojnym tłumom, z obawy o możliwość zdrady; ale zapewniam was, iż nie pragnę żyć, jeśli nie mogę zaufać waszej lojalności i przywiązaniu.”

Obawa o bezpieczeństwo monarchii nie była bezpodstawna. Poważnie brano pod uwagę możliwość zamachu na jej życie. Choć w Anglii panował protestantyzm, katolicyzm nadal miał wielu zwolenników gotowych na wszystko. Hiszpanie liczyli wręcz na to, że po wylądowaniu powstaną przeciwko Elżbiecie.

Przeliczyli się. Katolicy na równi z protestantami stanęli w obronie Anglii przed hiszpańskim najazdem. Kto wie, być może największą porażką Filipa nie była klęska Wielkiej Armady a fakt, że Anglicy, po raz pierwszy tak dobitnie, poczuli się jednym narodem.

Tomasz Falba



„Bitwa pod Gravelines” autorstwa Philippe’a-Jacques’a de Louthembourg (1796).

Fenomen Gólsztromu (1)

Chyba nie ma więcej wysp leżących tak blisko siebie, a jednocześnie tak różnych pod względem klimatycznym jak Grenlandia i Islandia na północnym Atlantyku. Już same ich nazwy mówią, że jedna jest zielona (*green* – zielony), zaś druga pokryta lodem (*ice* – lód). I tak w rzeczywistości jest. Tyle, że akurat nie ta, jak sugeruje nazwa, jest tą zieloną, a druga tą lodową. Jest dokładnie odwrotnie -

jedną z nich była przyczyną katastrofy m/f *Titanic*.

Dlaczego więc ta pokryta wiecznym lodem wyspa nosi tak bardzo nie pasującą do niej nazwę? Żeby to wyjaśnić musimy się cofnąć o ponad dziesięć wieków - do czasów wikingów wyprawiających się ze Skandynawii na grabieżcze wyprawy na zachód. Otóż zasłyszana przeze mnie w Norwegii legenda mówi,

tuż bez jakichkolwiek przypraw, nawet soli, której w tamtych czasach także nie było. Rozchodzący się wokół zapach jest wprost okropny.

Czy jednak ów ambitny wódz dostał zgodę na jeszcze jedną wyprawę, powtarzając na okrągło królowi *green land, green land* - tego już legenda nie mówi. Tak czy owak, owe *green land* odnoszące się do tej wyspy weszło do obiegu i, mimo że potem musiało się wydać, iż z tą zielonością oraz obfitością krów i owiec jest inaczej, to taka nazwa już przy niej pozostała.

A skoro o wikingach mowa, dodam, iż kilka lat temu oglądałem w norweskiej telewizji program, w którym dowodzone, że nikt inny, a właśnie wikingowie byli odkrywcami kontynentu amerykańskiego. Miało to mieć miejsce na przełomie X i XI wieku, a więc w czasach znacznego ocieplenia klimatu. Pokazywano na przemian przedmioty pochodzące z tego okresu odkopane na Nowej Fundlandii oraz te, które były wówczas w użyciu w Norwegii. Były identyczne. Potem - jak głosił komentarz - przyszyły chłodne lata i osadnicy na Nowej Fundlandii nie wytrzymali trudów. Dowodem zaś, że tam byli i to znacznie, znacznie wcześniej niż ktokolwiek inny na świecie, są te właśnie odkopane przez archeologów i takie same, jak używane wtedy w Norwegii przedmioty. Przyznam, że mnie ten argument przekonał.

Nie udało mi się natomiast rozwiązać zagadki dotyczącej nazwy drugiej z wysp - Islandii. Z całym jednak przekonaniem twierdzę, że mogłaby się nazywać różnie, tylko nie tak jak się nazywa.

Wyjaśnijmy jednak dlaczego ta leżąca tuż przy kole podbiegunowym wyspa jest aż tak ciepła? Odpowiedź jest zaskakująca - to nie tryskające gorącą wodą gejzery, których tu mnóstwo, są tego przyczyną, lecz opływający ją ciepły prąd morski o nazwie Prąd Irmingera. Prąd ten jest odnogą płynącego w poprzek Atlantyku z zachodu na wschód Prądu Północnoatlantyckiego, będącego przedłużeniem Prądu Zatokowego, który bierze początek w ciepłych wodach odległej o tysiące mil Zatoki Meksykańskiej.

Stefan Trzeciak

Dr hab. Stefan Trzeciak jest dziekanem Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie, autorem książek o tematyce morskiej.

Fot. Wikipedia



Zdjęcie satelitarne Islandii.

to właśnie Grenlandię pokrywają w ponad 90 proc. lodowce, a zielona od łąk i pastwisk, na której nawet zimą przeważają dodatnie temperatury, jest Islandia. Wielokrotnie zimą na mapach pogody widziałem nad konturem tej wyspy wartość 6 lub 8, a nawet więcej stopni Celsjusza, podczas gdy w Grenlandii na tej szerokości geograficznej, czy w położonej bardziej na wschód Skandynawii, trzymały tęgie mrozy. A i w Polsce temperatura sięgała kilku stopni poniżej zera.

To nie u wybrzeży Islandii, a właśnie Grenlandii sięgają w morze lub zwisają nad nim jezory lodowców, które odłamując się pod naporem sztormowych fal, lub urywając wskutek własnego ciężaru i wpadając z hukiem do wody (glacjolodzy nazywają to cieleniem się gór lodowych) dają początek górcom lodowym. W Morzu Baffina znajdującym się pomiędzy Grenlandią a Kanadą, dryfuje non stop kilka tysięcy takich gór. Każdego roku część z nich jest wynoszona Prądem Labrador-skim na wody północnego Atlantyku stanowiąc niebezpieczeństwo dla żeglugi. To

że swoją nazwę zawdzięcza ona wodzowi jednej z takich wypraw, który po złupieniu Anglii nie wrócił w rodzime pielesze, lecz ruszył dalej na zachód i, jako jeden z pierwszych w dziejach, znalazł się na tej wyspie.

Żeby uzyskać zgodę króla na jeszcze jedną wyprawę, zapewniał wszystkich po powrocie do Norwegii, że jest piękna, żyzna i zielona od łąk i pastwisk oraz pełna niczych owiec i krów. A trzeba wiedzieć, że Norwegia była w tamtych czasach krajem bardzo ubogim, gdzie tylko miejscami pośród gór i skał można było dostrzec kawałek łączki lub spłachetek lichej ziemi. Krajem, gdzie jedynym pożywieniem, co zresztą skutkuje do tej pory w gustach kulinarnych jego mieszkańców, była baranina oraz ryby - głównie łososie. I baranina i łososie to dla nich wciąż najlepszy przysmak.

Baraninę pieką na ruszcie lub duszą z cebulą w garnku, zaś kawałki łososia tradycyjnie, jak kiedyś, nanizane na sznurki wystawiają na wiatr aż odpowiednio stwardnieją (sztokfisz) albo gotują. Go-



Niech żyje *Gdynia!*

70 lat temu, w sierpniu 1938 roku „Morze” pisało:



Postawą swoją dać wyraz...

Są obchody, które blaskiem swoim, bogactwem barw i efektów świetlnych, natężeniem i rozpiętością skali uczuć gaszą wiele innych uroczystości. Takim obchodem – odświętnym obchodem są „Dni Morza”. (...)

Rozbawiły się wsie, miasteczka i miasta kolorowymi, mocnymi w swoim wyrazie plakatami. Szeregi społeczeństwa posłusznego wołaniu „Dni Morza” stanęły w kamnym ordynku, by zwartością swoją i niezłomną postawą dać wyraz gotowości ponoszenia ofiar na rozbudowę własnej siły na morzu, której ledwie skromny zaczątek istnieje. (...)

Megafony pod Kamienną Górą wzywały na defiladę ludową.

Szła ulicą Świętojańską, napęczniała w mgnieniu oka nieprzebranym tłumem: zapchane chodniki, oblepione mrowiem

ludzkim płoty, okna, dachy kamienic i aut. Pierwsi wybijali takt – marynarze. Okrzyki, kwiaty: na karabiny, na białe czapki, na sprężone ramiona, na uśmiechnięte, brązowe twarze. Strzelcy batalionu morskigo, oddziały Obrony Narodowej – i wciąż – oklaski, kwiaty z chodników, z wysoka, z okien. I tak przez dwie godziny ciągnęły szeregi za szeregami: policja, rezerwiści, b. ochotnicy powstańcy, kaniowczycy, hallerczycy, Związek Strzelecki, organizacje i uczestnicy zjazdów do Gdyni.

Gdy rozniosły się wreszcie po krańcach miasta oddziały, gdy zginęły z oczu ostatnie szeregi pochodu, tłum, wiedziony serdecznym instynktem wiwatował na cześć p. vice-premiera Kwiatkowskiego. Odpowiedział im niestrudzony budowniczy Gdyni hasłem radosnym: „Niech żyje Gdynia, dziesięć razy większa od dzisiejszej!” A więc Gdynia milionowa, o milio-

nie tonażu floty handlowej, o 150.000 tonowej flocie wojennej! (...)

(Po „Dniach Morza”, W. K.)

Brnąc w mrowiu ryb

(...) nocny połów na morzach dalekiej Północy ma nieprzeparty urok. Oto przy mnie ocean barwi się światłami nieba, a pokład zavalony nafasforyzowanymi sieciami, wyciągniętymi z mrocznej głębi, jaśnieje zielonym odbłaskiem. Splątane sznury wyglądają jak gruba pajęczyna z zapalonych neonów. Całe łąki wodorostów, wytrząśniętych wraz z rybami na pokład, ułożyły się w świetlne arabski. Wyglądają jak zdjęte z murów reklamy świetlne szalejącego Broadwayu. A tu jest tak cicho. Tylko ocean kołysząc rytmicznie statkiem, unosi się to w górę to w dół, jakby oddychał i szepcze swą odwieczną pieśń.

Chciałoby się długo słuchać tych tajemniczych odgłosów, lecz czar pryska. Płoszy go zgrzyt telegrafu i głos szypra: „Wyrzucać sieci!”. Pozostaje naga rzeczywistość. Statek, ruszając, brutalnie poczyna mącić odbite w morzu zwierciadło nieba, ryjąc dziobem wśród gwiazd. Rybacy, milczący dotychczas, urzeczeni urokiem

nocnego połowu, brnąc po kolana w mrowiu ryb, wszczynają wreszcie jakieś rozmowy. Srebrzyste szczupaki morskie, łososie, płaskie, niby liście sole, makrele o pięknie wykrojonych ogonach, przegowane zębacze o wielkich kłach, rekiny śledziowe, rzucają się na pokładzie w przedśmiertnych drgawkach. A ludzie zajęci wyrzucaniem sieci depczą po nich beztłoniście. (...)

**(Na pokładzie s/s Cezary,
Stanisław Świdorski)**

Nie uczcił Chopin morza

Morze zajmuje w stosunku do globu ziemskiego bez mała trzy czwarte całe-

go jego obszaru. I dlatego, już tutaj, na wstępie, należy postawić sobie pytanie, czym wytłumaczyć tę okoliczność, że ten najwspanialszy i najpotężniejszy z żywiołów dostarczył stosunkowo tak niewiele natchnienia twórcom muzycznym? Czyżby ich onieśmiał swym ogromem? Czyżby ich odstraszały jego wielkie głębie? Przecież równają się one najwyższym wzniesieniom ziemskim, a góry stanowiły od dawna ulubiony i popularny temat muzyczny. (...)

Tymczasem nawet taki geniusz muzyczny, jak Chopin, mieszkając czas dłuższy na Majorce, nie pozostawił w swej twórczości żadnego hymnu, wyśpiewanego na cześć morza, jakkolwiek komponował na Majorce. A więc pozostał nie-

jako głuchy na bezpośrednie zetknięcie z morzem. Natomiast Schubert, który nigdy morza nie widział i prawie nie wystawiał nosa poza swój ukochany Wiedeń i jego urocze okolice, napisał cudowną pieśń, o szerokim oddechu oceanicznym „Na morzu”. Wspaniały utwór chóralny p.t.: „Cisza morska i szczęśliwa podróż”, skomponował Beethoven, spłacając w ten sposób daninę morzu, którego tak samo, jak Schubert, nigdy nie oglądał, chyba oczyma duszy. (...)

**(Morze w twórczości
muzycznej, Władysław Fabry)**

60 lat temu, w sierpniu 1948 roku,
„Morze” pisało:



Odra zbliża narody

(...) Ścisły związek, nierozzerwalność ziem nad Odrą i Nysą z Macierzą dokumentują mapy historyczne, przedstawiające walkę z nawałą germańską, odwieczną walkę, która zakończyła się zwycięstwem bratnich narodów słowiańskich nad faszysmem hitlerowskim.

Ale Odra nie tylko łączy polskie połacie kraju, ale również zbliża bratnie narody. Zdjęcia czechosłowackiej floty handlowej są dokumentem świadczącym, że umowy handlowe zawaraliśmy i wprowadzimy je w czyn. (...)

Odra stała się wielką arterią komunikacyjną. Budowa kanału Odra-Dunaj otworzy wrota do sąsiadów basenu nad-dunajskiego, a akweny tych wód, łącznie z Odrą, pracować będą dla budowy pokoju na świecie. (...)

**(Wrocław w godowej szacie,
prof. S. Z. Zakrzewski)**

Stan zacofania społeczeństwa

(...) Wpływamy do portu Aleksandrii. U wejścia do basenów widać jeszcze ślady ostatniej wojny – wrak zatopionego trans-

portowca. Miasto mający dalej, przeświecając przez koronkę dźwigów i masztów. (...)

Opodal stoi na kotwicy wspaniały jacht Faruka. Jasna biel bije od burty statku i gra błyszczącymi świetlikami w falach wody, przesłaniana niekiedy przepływającą szalupą o smukłych, ale niemniej polatanych w szachownicę i brudnych żaglach. (...)

Aleksandria to klejnot wielobarwny w delcie Nilu, skupisko międzynarodowej mieszanki ludzkiej, port o podstawowym znaczeniu dla Egiptu, port, w którym Egipcjanie ograniczają się właściwie do roli robotników portowych i funkcjonariuszy administracyjnych. Niski poziom umysłowy społeczeństwa egipskiego wytworzył w nim stan zacofania w aktualnych sprawach życia. Archaizm pojęć, analfabetyzm, kastowa przepaść, jest powodem, że społeczeństwo to pada ofiarą tendencyjnej propagandy.

**(W Aleksandrii,
Jerzy Głębowicz)**

Pływać po kocich łbach

(...) W przeddzień Święta Morza na ulicach miasta udekorowanych flagami

odbył się capstrzyk, w czasie którego „wpłynął” na ulice miasta statek „Kluczbork”. Ukazanie się statku wzbudziło ogólny podziw i entuzjazm społeczeństwa, wytwarzając nastrój „morski” na terenie miasta.

Dzień Święta Morza rozpoczęto pobudką orkiestry na ulicach miasta. Liczne rzesze mieszkańców Kluczborka i okolicy przybyły na miejsce zbiórki, gdzie zostały wygłoszone okolicznościowe przemówienia. (...)

Okazuje się, że można „pływać” po kocich łbach. Brawo Kluczbork! Brak wody nie może być przeszkodą w organizowaniu uroczystości świętomorskich. Autorowi pomysłu „wszędzie idącego statku” składamy serdeczne gratulacje.

(Echa Dni Morza, r. g.)

Opr. Czesław Romanowski

Zachowaliśmy
oryginalną pisownię.
Archiwalne numery
„Morza” można
znaleźć na stronie:

<http://www.magemar.com.pl/>

*Opowieści
Mórz Południowych*

Wyścig

Andrzej Perepeczko



Sakramencka nuda opanowała cały statek. Od paru już dni szliśmy przez zupełnie nieuczęszczaną połącz Oceanu Indyjskiego. Nie przebiegała tędy żadna trasa żeglugaowa, a my znaleźliśmy się w tym rejonie przez przypadek. Gdy statek wychodził z Kanału Sueskiego na Morze Czerwone, portem przeznaczenia był Bombaj, jednakże już daleko na Oceanie dopadła nas armatorska depesza, że pełnokrętowy ładunek należy oddać w Madrasie. Zmieniliśmy wobec tego kurs, zostawiając na zachód szlak z Edenu do Colombo, a na wschód trasę łączącą Bombaj z południowym cyplem Cejlonu.

Wszyscy byli w zdecydowanie złych humorach. Załoga sarkanała na przedłużający się dość znacznie rejs, ochmistrz biadolił, że nie wystarczy mu prowiantu, który zamówił na Bombaj, a na domiar cieśla zameldował staremu, że przed Madrasem zabraknie nam słodkiej wody. Tu trzeba wyjaśnić co młodszym, ewentualnym Czytelnikom, że w tamtych odległych o przeszło pół wieku czasach, nie było na statkach urządzeń do produkcji wody słodkiej z morskiej.

W związku z meldunkiem cieśli, zaczęły się na statku komedie z komisyjnym zamykaniem zaworów ze zbiornikami wody słodkiej na kłódki, a nawet plombowaniem pomp i w końcu wydzielano każdemu członkowi załogi bardzo ograniczoną ilość wody do mycia, w wiaderkach czy bańkach.

Co prawda my – załoga maszynowa – mieliśmy taki mały kranik od awaryjnego chłodzenia łożysk wałowych, przez który asystenci potrafili ściągnąć wodę aż z forpiku, nawet przy zaplombowanej pompie, chodziliśmy więc odświeżeni i w miarę umyjni, ale załoga hotelowa i pokładowa klęła ile wlezie.

Do tego, z bezchmurnego nieba lał się lepki, męczący upał, nawet w nocy nie dający wypoczynku spoconym ciałom, przewracającym się na rozgrzanych materacach. Nic dziwnego, że prawie wszyscy wynieśli się z kabin na pokłady i nocami statek wyglądał jak cygański obóz, albo jeszcze gorzej.

Wlekleśmy się zatem przez pusty ocean. Dokoła nas stała się błyszcząca i gładka jak lustro tafla wody, mącona jedynie stadami latających ryb i harcami delfinów. Za statkiem ciągnął się aż hen, po horyzont pienisty szlak killwaterny.

Życie towarzyskie na statku zamarło prawie całkowicie. Nudziło nawet najwytrwalszych słuchanie wciąż tych samych intymnych szczegółów małżeńskiego pożycia, jakimi nas częstował od początku rejsu mocno zdziwaczały drugi mechanik, a tocząca się od Gdyni zażarta dyskusja między starszym oficerem a czwartym mechanikiem o wyższości zawodu nawigatora nad mechanikiem lub odwrotnie, osłabła znacznie na sile i atrakcyjności.

Dni mijały leniwie i bardzo powoli, odmierzane wydzwanianymi na gongu maszynowym „szklankami”, kończącymi kolejne wachty.

W głębi przepastnej maszynowni, zasnutej zawsze lekko niebieskawym oparem spalin, uciekających spod nieszczelnych pierścieni tłokowych, z trudem pracowały dwa poczciwe silniki, zbudowane bodajże w trakcie pierwszej wojny światowej, którym już dawno należała się emerytura w jakiejś stoczni złomowej.

W ogóle statek nasz bardziej nadawał się do muzeum, aniżeli do pływania po dalekich morzach i oceanach. Jego sylwetka o kanciastych nadbudówkach, skleconych jakby z pudełek od zapalek i pionowej, spadającej ku wodzie przestarzałej linii dziobu, budziła w prawie każdym z odwiedzanych portów zrozumiętą sensację i wręcz podziw, że takie cudo jeszcze pływa.

„Nowoczesna” linia kadłuba naszego statku dawała pole do licznych i nieraz bardzo złośliwych żartów.

Na przykład w czasie jednego z rejsów, gdy wlekleśmy się przez rozpalone słońcem Morze Czerwone, z wielkim wysiłkiem osiągając mizerne osiem węzłów, z mijającego nas z dużą prędkością nowoczesnego zbiornikowca, płynącego zapewne po ropę Perskiej Zatoki zamrugał Addis, czyli reflektor sygnałowy:

Czy wiecie już, że Nelson zwyciężył pod Trafalgarem?

„Sława” naszego pięknego statku zataczała niezwykle szerokie kręgi. Piloci, którym wypadło prowadzić nas przez kanały, fiordy czy wprowadzać do portów, modlili się do Chrystusa, Allaha czy Jehowy, gdy byli wierzący, a spluwali za siebie dla odczynienia uroku w innych przypadkach. Własnych obaw i wręcz jawnej niechęci nie starali się zresztą ukrywać i gdy udało się zakończyć manewry bez nieprzewidzianych wydarzeń, schodzili spoceni na ląd czy pilotówkę jak najszybciej, z wyraźną ulgą potrząsając ręką kapitana i nie czekając nawet na tradycyjną szklaneczkę czegoś mocniejszego.

Mimo tych wszystkich mankamentów, lubiliśmy naszego „staruszka”. My, to znaczy załoga, która na takim statku nie mogła być taka ot, zwyczajna.

I faktycznie nie była.

Na przykład starszy oficer, zresztą doświadczony marynarz, który całą wojnę przepływał w konwojach na morzu, bardzo lubił robić nieraz mocno złośliwe kawały. To on właśnie w cza-

sie jednego z poprzednich rejsów, gdy doszliśmy na redę Bombaju, wychylił się na mostku kapitańskim, ubrany jak najbardziej oficjalnie, w mundur ze z daleka widocznymi złotymi dystynkcjami pierwszego oficera i przywitał przez tubę zwielokratniającą jego głos, podpływającego pilota słowami:

IS IT BOMBAY, PILOT, OR NOT?

A wszystko po to, by skompromitować kapitana, którego nie lubił, a który był przesadnie czuły na punkcie swych umiejętności nawigacyjnych.

Cieśla statkowy (w tamtych odległych czasach był jeszcze taki etat) natomiast miał inne słabostki i zamięlowania. Kiedyś na przykład zniknął na dwa dni na samym środku oceanu i dopiero, kiedy reszta załogi ze szczerym żalem opijała jego stratę, przypadkowo znaleziono go śpiącego za jedną z dwóch dwustulitrowych beczek z winem tropikalnym, stojących w zakładku ładowni. Misternie wywiercona w dębowej beczce dziurka została zaszpuntowała małym kranikiem, a leżący obok opróżniony dzbanek wyjaśnił nam dokładnie przyczynę tajemniczej absencji.

Rozmaitość dziwactw była niemal tak liczna, jak liczba członków załogi.

Jeden z motorzystów postanowił się nie golić, od samego początku podróży aż do końca, choćby nie wiem jak długiego rejsu. I to by było jeszcze nic nadzwyczajnego, gdyby nie dołączył w strefie tropikalnej dziwaczного, niechlujnego zwyczaju – po prostu przestał się myć w długich przelotach między postojami. Twierdził uparcie, że oliwa i wszelkiego rodzaju smary doskonale konserwują skórę. Nie pomagały żadne przekonywania i groźby, a ponieważ ochmistrz nie zgodził się wydawać mu pościeli, osobliwy asceta uwił sobie ze szmat i „pu-cwolu” legowisko na pokładzie i tam sypiał już drugi tydzień. Wszelkie posiłki jadał na polerze, bo wypędzono go od stołu w załogowej mesie.

Wszyscy byliśmy jednak zbyt znudzeni, by mogło nas zainteresować najbardziej nawet ekstrawaganckie zachowanie się któregoś z nas i dopiero okrzyk – „statek po lewej burcie!” zelektryzował w tym wodnym pustkowiu całą załogę.

Rzeczywiście, beznadziejnie monotonną przestrzeń oceanu ożywił ciemny kształt doganiającego nas z wolna niewielkiego statku.

Był chyba równie stary jak nasz. Z daleka świecił rdzawymi plamami minii na odrapanych burtach. Wąska puszczalka kominu wyrzucała kłęby ciemnego dymu. A więc parowiec.

- Grek? Panamczyk? – rozpoczęto zgadywać, a nawet kilku zajadłych hazardzistów poczyniło pierwsze zakłady co do bandery obcego statku.

Tamten tymczasem doganiał nas, choć bardzo powoli i z widocznym trudem. I gdy znalazł się blisko, wczesnym popołudniem, w naszego kapitana wstąpił nagle duch zawodnika i sportowca, co najmniej klasy wojewódzkiej.

- Czy możecie trochę podkręcić? – zapytał przez rurę głosową, tak zwaną „szprechrurę”, wachtowego mechanika.

• • •

W tym miejscu, co młodszym Czytelnikom, należą się wyjaśnienia. W tamtych czasach, prawie już siedemdziesiąt lat temu, na w dodatku już wtedy starym statku, nie było wewnętrznych telefonów. Z mostku do maszynowni przeprowadzona była niewielkiej średnicy – najczęściej mosiężna – rura zakończona po obu końcach swego rodzaju kielichami i zatkana gwizdkiem. Jeżeli na jednym z końców mocno się dmuchało, na drugim

końcu rozlegał się gwizd i po wyjęciu gwizdka można było prowadzić rozmowę. Do takiego „telefonu” należało mieć płuca odpowiedniej pojemności, żeby „dmuch” był właściwy, ale chlerlaci wówczas nie pływały.

• • •

Ambicja starszego mechanika, który akurat był w maszynowni, została ostro podrażniona

- Oczywiście, że możemy! - odpowiedział.

I zaczął się wyścig!

Gdy po czterech godzinach wachty wyszedłem na pokład, obcy statek tkwił wciąż w tej samej odległości, jakby związany z nami niewidzialnym łańcuchem.

Widocznie jego maszyna parowa była równie nowoczesna jak nasze pocziwe, ale leciwe silniki spalinowe i 8 węzłów „a góra osiem i pół przy odpowiednio silnym wietrze z rufy” – jak mówił złośliwie nasz pierwszy oficer – było również i u nich górną granicą możliwości.

Nadszedł wieczór. Po wymianie świetlnych sygnałów (wtedy nie było jeszcze tzw. „ukaefek”) okazało się, że idący wciąż równolegle statek należy do bandery niedawno powstałego państwa – a mianowicie Izraela.

Nasza załoga nie miała zbyt wielkiego wyobrażenia o zdolnościach nawigacyjnych tego biblijnego narodu i zaraz poczęły po pokładzie krążyć złośliwe dowcipy na temat towarzyszącego nam uporczywie statku.

Dowcipy te nie pomogły wcale do dalszego zwiększenia naszej prędkości i ranek zastał oba statki idące łeb w łeb, żeby użyć konnych porównań. A swoją drogą, wręcz zadziwiająca była taka niezwykła zgodność szybkości.

Minął drugi dzień i sytuacja nie zmieniła się na odrobinę. Powoli znudzoną dotychczas do dna załogę, począł ogarniać wręcz hazardowy zapal rywalizacji. Mechanicy i motorzyści byli zarzucani przez członków innych statkowych działów gradem wymówek i wymysłów oraz drwin, że nie potrafią wycisnąć z silników dodatkowych choćby kilku mechanicznych koni. Co godzinę notowano – jak na światowej giełdzie – obroty obu śrub.

Podjeżdżałem, że towarzyszący nam drugą już dobę statek, czynił również podobne wysiłki i dzięki temu przedłużał się ten dziwaczny, ślimaczy WYŚCIG.

Współzawodnik miał nad nami tę niewielką przewagę, że tłokowa maszyna parowa mogła przez dłuższy czas pracować bez specjalnej szkody, nawet w stanie przeciążenia.

Hazard ogarnął naszą załogę. Motorzyści zakładali się z marynarzami z pokładu i służbą działu hotelowego o coraz większe stawki, co do ostatecznego wyniku długotrwałych zmagania. Przypuszczać należy, że podobnie działo się na tamtym statku.

Całą noc po lewej burcie widniały niezbyt odległe światła przeciwnika, a kiedy wstał kolejny ranek, cała nasza załoga z wyjątkiem wachty maszynowej wyległa na pokład.

I wtedy nadeszła KATASTROFA!

Z maszynowni doleciał rozgłośny huk eksplozji, a z rury wydechowej lewego silnika, udającej na tamtym statku bez większego powodzenia komin, buchnęły kłęby czarnego dymu i po chwili dziób statku zaczął gwałtownie odpadać z kursu!

Lewy silnik stanął. Znowu, jak już tyle razy, nastąpiła awaria. Sternik co prawda sparował sterem odchyłkę z kursu, ale nasz statek zwolnił jednak dość gwałtownie.

Po chwili, krzycząc z wściekłości i zawodu ujrzeliśmy rufę wyprzedzającego nas rywała.

Ilustracja: Adam Pękański



Nagle na pokładzie tamtego statku każdy z nas dostrzegł sylwetki uwijających się marynarzy, a po chwili...

Z rufy odrapanego, zardzewiałego parowca powiała ku nam pogardliwie przerzucona przez reling CUMA, ZŁOŚLIWY SYMBOL ZWYCIĘSTWA!

Zawrzeliśmy tam razem zgodnie - z oburzenia.

- Gdyby nie ten cholerny lewy silnik, nigdy by nas nie wziął! - ryczał na cały głos motrzysta, ten nie myjący się od dłuższego czasu i wymachiwał zaciśniętą, zabrudzoną dokładnie smarami pięścią ku oddalającemu się coraz bardziej statkowi.

Najgorzej było z poczynionymi zakładami, gdyż żadna ze stron nie chciała uznać przegranej, a załoga maszynowa upierała się - zresztą moim zdaniem, mechanika przecież - niesłusznie, że w sprawę wmieszała się wyraźnie jakaś siła nieczysta.

Silnik powinien nawalić dopiero za dwa dni - dowodził jeden z maszynowych asystentów, który prowadził dokładne godzinowe kalendarium i starał się wykazać pewną regularność czasową w awariach obu silników głównych.

- O, macie tu wyliczenia! - wymachiwał kartkami z szeregiem cyfr i zaznaczonymi na czerwono awariami - ten lewy

miał wałnąć dopiero w najbliższy poniedziałek na południowej wachcie, a dziś jest sobota i dzienna wachta dopiero!

Ostatecznie włączył się kapitan i arbitralnie wyznaczył REMIS.

• • •

Załoga postanowiła wszystkie stawki zebrać razem i wspólnie przepuścić w najbliższym porcie.

Tak więc jedynym wygranym tego wyścigu został właściciel bufetu w Domu Marynarza w Madrasie.

• • •

P.S. Oryginał silnika z tamtego naszego statku stoi obecnie obok *Soldka* na terenie Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Tyle tylko, że to silnik prawy!

**Za miesiąc opowiadanie
„Beczka z gazem”.**

Tajniki dzieł marynistów (31)

Generała

przygoda ze sztuką

W kolejnym odcinku niniejszego cyklu nadeszła pora, by bliżej przedstawić postać cokolwiek nieoczekiwaną. Nasz bohater był co prawda absolwentem krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, ale znany jest doskonale jako żołnierz, społecznik i wychowawca młodzieży - niewiele wie o jego działalności artystycznej.

Mowa o generale Mariuszu Zaruskim. W Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku znajduje się zbiór rysunków jego autorstwa, które zasługują na szersze omówienie w kontekście zainteresowań generała morzem i jego w tym zakresie doświadczeń.

Życiorysem generała Zaruskiego można by obdzielić tuzin zwykłych śmiertelników, a każdy przeżyłby życie interesująco i z pożytkiem dla kraju. Mariusz Zaruski urodził się 31 stycznia 1867 w Dumanowie na Podolu. Był drugim z trzech synów Seweryna i Eufrozyny z Iwanickich. Od najmłodszych lat wychowywał się w atmosferze patriotyzmu. Jego dziadek brał udział w powstaniu listopadowym, a ojciec - w styczniowym. Początkowo kształcony jak wielu synów ziemiańskich, trybem domowym, ukończył gimnazjum w Kamieńcu Podolskim. Po maturze w 1885 r. podjął studia na uniwersytecie w Odessie, na wydziale matematyczno-fizycznym. Zamieszkawszy w portowym mieście, Mariusz Zaruski zainteresował się bliżej morzem. Początkowo zaczął je rysować. Udane próby w tej dziedzinie skłoniły go do zapisania się do odeskiej szkoły rysunkowej. Równoległe rozwijał też bardziej praktyczny aspekt swoich zainteresowań – podczas wakacji zaciągnął się jako marynarz na żaglowiec *Mewa*, na pokładzie którego odbył rejs do Bombaju. Żegluga widać przypadła mu do gustu, bo z rejsu powrócił z postanowieniem zapisania się do szkoły morskiej. Tymczasem jednak wypadło mu odbyć służbę wojskową. Służył w latach 1891-92 w carskiej artylerii, którą opuścił w stopniu chorążego rezerwy.

Pod płaszczem towarzystwa gimnastycznego

Przypuszczalnie mniej więcej w tym czasie zaangażował się w działalność polskiej konspiracji niepodległościowej.

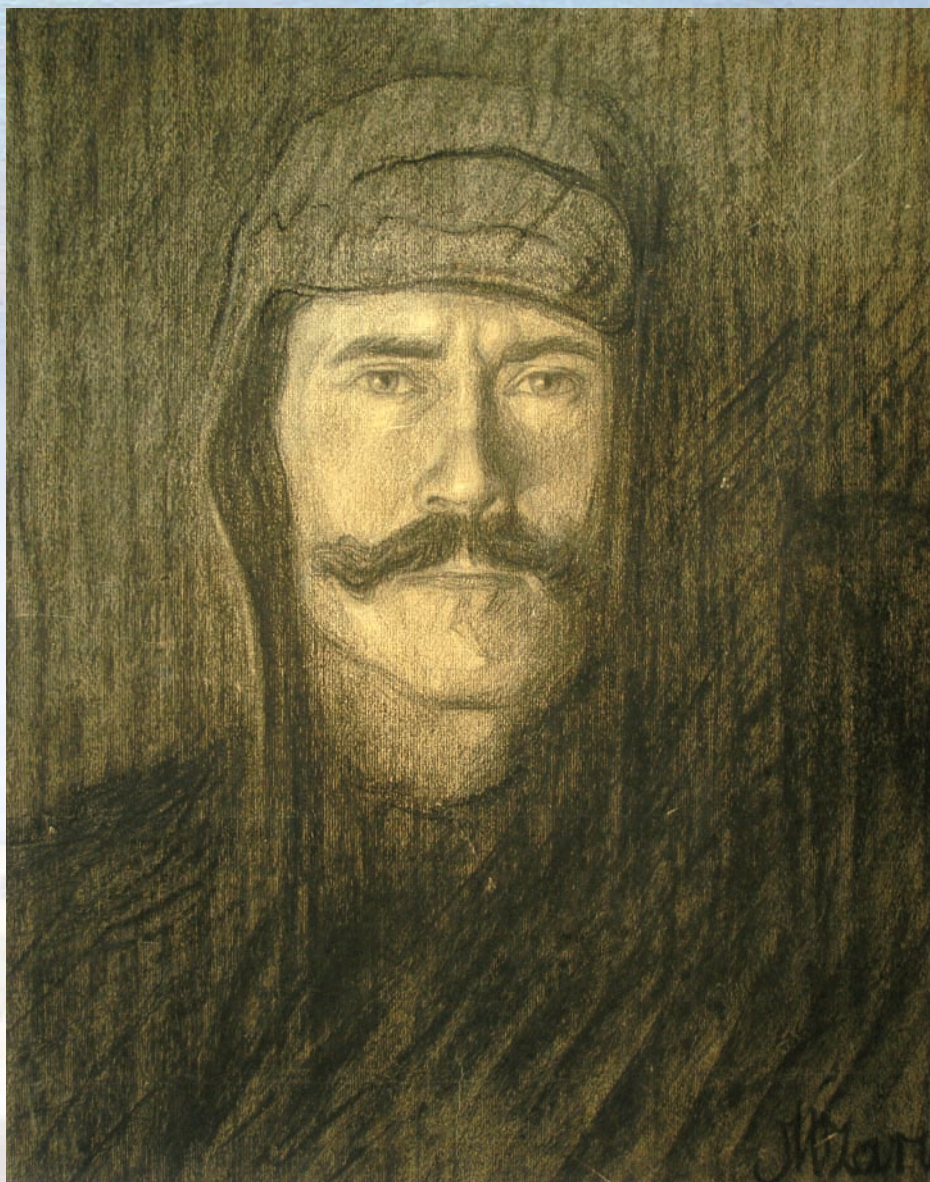


„Mały matros”, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Uczestniczył w poczynaniach grupy, która oficjalnie działała jako towarzystwo gimnastyczne, a w rzeczywistości przygotowywała swoich członków do przyszłej zbrojnej walki z zaborcą. Carska policja aresztowała konspiratorów w 1894 roku. Po wielomiesięcznym uwięzieniu, w grudniu 1895 r. Zaruski został skazany na pięć lat zesłania do Archangielska. Jego status przewidywał konieczność stałego przebywania w mieście oraz regularnego meldowania się na komisariacie policji. Początkowo podjął pracę w porcie, ale fascynacja morzem go nie opuszczała. Po dwóch latach pobytu na zesłaniu zwrócił się do gubernatora z prośbą o pozwolenie na zaciągnięcie się na statek. Uzyskawszy pozwolenie, zaciągnął się na należącego do kupca nazwiskiem Smietanin statek *Dzierżawa*. Był to szkuner-bryg pływający po morzach północnych z ładunkami futer i drewna. Rejsy na *Dzierżawie* zainspirowały Zaruskiego do prób pisarskich. Już wcześniej wydał tomik poezji Siemiona Nadsona we własnym przekładzie. Obecnie zaczął opisywać swoje marynarskie przeżycia. W jednym z opowiadań wspominał, jak podczas wyjątkowo silnego sztormu na Morzu Arktycznym kapitan, upiwszy się gruntownie, położył się w koi, oczekując na śmierć, a ratowanie statku pozostało w rękach pozbawionej dowódcy załogi. Zaruski ponoć spisał się w tej próbie tak dzielnie, że właściciel szkunera zaproponował sfinansowanie mu nauki w szkole morskiej. Ukończywszy zatem sześciomiesięczny kurs, Mariusz Zaruski uzyskał oficjalny tytuł szturmana żegluga kabotażowej. Wiosną 1899 Smietanin powierzył mu dowództwo należącego doń statku *Nadieżda*, który pływał z Archangielska do portów norweskich.

Terminologia żeglarska

Rok później zakończył się dla Zaruskiego czas zesłania i mógł wrócić do Odessy, gdzie poznał i wkrótce poślubił Izabelę Kietlińską. Nowożeńcy przenieśli się do Krakowa. Wówczas Mariusz Zaruski wstąpił na Akademię Sztuk Pięknych. Niewiele wiadomo o przebiegu jego studiów. Uczęszczał na zajęcia do pracowni Juliana Fałata, Floriana Cynka, Józefa Mehoffera, Leona Wyczółkowskiego i Stanisława Wyspiańskiego. Studia ukończył ponoć z wynikiem bardzo dobrym. Najwidoczniej udzielał się też w pewnym stopniu w ruchu wystawieniowym, skoro zachowała się wiadomość,



Fot. M. Bracki

„Portret własny”, 1907, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

że w roku 1910 wystawiał w warszawskim Towarzystwie Zachęty Sztuk Pięknych.

Podczas studiów w Krakowie Zaruski wydał drukiem pisane w Archangielsku „Sonety morskie”, ale nie spotkały się one z życzliwym przyjęciem publiczności. Wobec tego, skierował uwagę na inną dziedzinę działalności pisarskiej i korzystając z własnych doświadczeń i wykształcenia zawodowego, podjął pracę nad podręcznikiem żegluga. Podręcznikiem tym wywarł znaczący wpływ na rozwój polskiego żeglarstwa, przyczyniając się do ustalenia obowiązującej do dziś terminologii. Postanowił mianowicie przejąć wiele obcojęzycznych określeń, używanych w żegludze powszechnie, rezygnując z przymusu ich spolszczenia. W ten sposób na stałe wprowadził do polskiego słownictwa żeglarskiego takie pojęcia jak np. „bezanmaszt” czy „takielu-

nek”. Podręcznik, zatytułowany „Współczesna żegluga morska”, publikowany był najpierw w ukazującym się w Warszawie tygodniku „Naokoło świata”, wraz z licznymi autorskimi ilustracjami. Rychło też ukazało się wydanie książkowe, wznowione później w rozszerzonej wersji w roku 1920.

Męski i zdecydowany

Po ukończeniu studiów Zaruski przeprowadził się do Zakopanego, gdzie wraz z żoną założył pensjonat pod nazwą „Krywan”. Ich gośćmi bywali m.in. Józef i Bronisław Piłsudscy, czy Ignacy Daszyński. W Zakopanem Zaruski zaangażował się w działalność miejscowych stowarzyszeń i z zapałem poświęcił się taternictwu. Jak wiadomo, doprowadził do powstania Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Z tego czasu pochodzi rysow-

wany węglem „Portret własny”. Surowy, niemal ascetyczny w wyrazie rysunek przedstawia Zaruskiego na neutralnym, ciemnym tle, w czapce i wysoko zapiętym płaszczu. Zdecydowana, męska twarz o regularnych rysach wyrysowana jest równie zdecydowaną, zamaszystą kreską. Mimo prostoty kompozycji i tematu, znać opanowanie warsztatu artysty. Rysy portretowanego wydobywa z cienia snop światła padającego z prawej strony modela. Formy odzieży i tło są ledwie zaznaczone stosunkowo jednolitymi kreskami o różnej intensywności barwy. Cała uwaga skupia się na wyrazistej twarzy portretowanego, wyraźnie świadczącej o silnym charakterze i energii, które zawsze go cechowały.

Te cechy sprawiły, że w roku 1912 zaangażował się w działalność Związku Walki Czynnej, a po wybuchu I wojny światowej stanął w szeregach legionistów Józefa Piłsudskiego. W roku 1919 brał udział w walkach o Wilno, podczas których wyróżnił się, zdobywając wraz z dowodzonym przez siebie 11. pułkiem ulanów dworzec kolejowy. W uznaniu tych zasług odznaczony został później Orderem Virtuti Militari. Jego karierę wojskową zwieńczyło stanowisko Adiutanta Prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego. Kiedy przed przewrotem majowym nasiliły się tarcia pomiędzy Prezydentem Wojciechowskim a Józefem Piłsudskim, Zaruski, zaprzyjaźniony z Piłsudskim, od-

szedł na emeryturę w stopniu generała brygady.

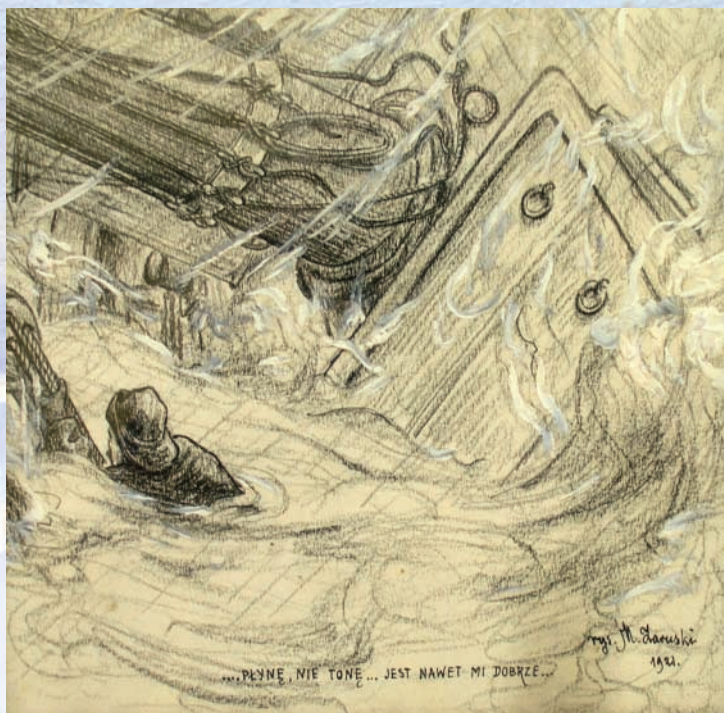
Promowanie żeglarstwa

Po odejściu z czynnej służby, Zaruski całkowicie poświęcił się promocji żeglarstwa i idei Polski morskiej. Jeszcze w okresie pełnienia obowiązków adiutanta po-

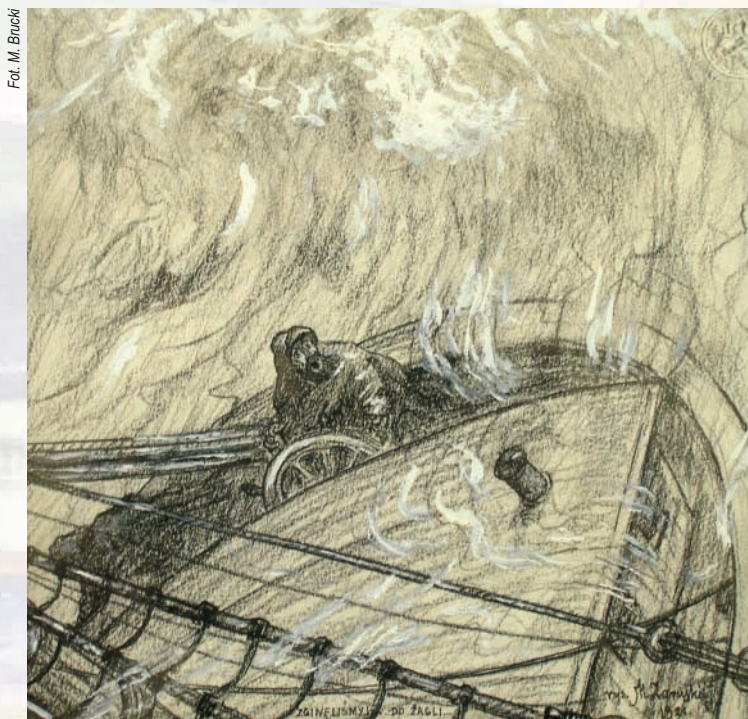
czynił w tej dziedzinie pewne kroki. Jak już wspomniano, w 1920 roku ukazało się rozszerzone wydanie jego książki „Współczesna żegluga morska”. Później wydał tom opowiadań pt. „Na morzach dalekich”. Obie pozycje cieszyły się popularnością i zyskały Zaruskiemu sławę marynisty. Z tego czasu pochodzi zespół trzech rysunków wykonanych ołówkiem i gwaśzem, pod wspólnym tytułem „Tryptyk morski”.

Przedstawiają one niewątpliwie jakieś dramatyczne epizody żeglugi. Pisane w I osobie komentarze do rysunków wskazują, że miały one uzupełniać jakąś narrację, zapewne autorstwa samego Zaruskiego. Wskazuje na to również ich wybitnie ilustracyjny charakter, z akcentem położonym na dramatyzm prezentowanych scen. Autor nie odnosi się tu do zagadnień światła czy faktur prezentowanych obiektów. „Tryptyk morski” to zapewne w zamierzeniu zespół ilustracji, być może do któregoś z opowiadań z tomu „Na morzach dalekich”.

Pozostałe dwie prace ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego niestety, nie są datowane, co utrudnia ustalenie bliższych danych na ich temat. Dysponujemy jedynie tymi informacjami, które zawarte są w samych kompozycjach. Pierwsza, zatytułowana „Portret na tle statku”, przedstawia brodatego mężczyznę w obszernym, nieforemnym płaszczu i czapce, ukazanego na tle nabrzeża portowe-



„...Płyne, nie tonę...”, z cyklu: **Tryptyk morski**, 1921, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



„Zginęliśmy... Do żagli”, z cyklu: **Tryptyk morski**, 1921, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

go z zacumowanym statkiem żaglowym. Rysunek stanowi zapewne reminiscencję pobytu w Archangielsku. Oszczędnie rysowany, samym tylko konturem, z nieznaczną modulacją fałd płaszcza portretowanego mężczyzny, jest wszelako znakomitym studium postaci i zarazem dokumentem trudnego i ciekawego okresu w życiu Zaruskiego.

Biegłość w każdej dziedzinie

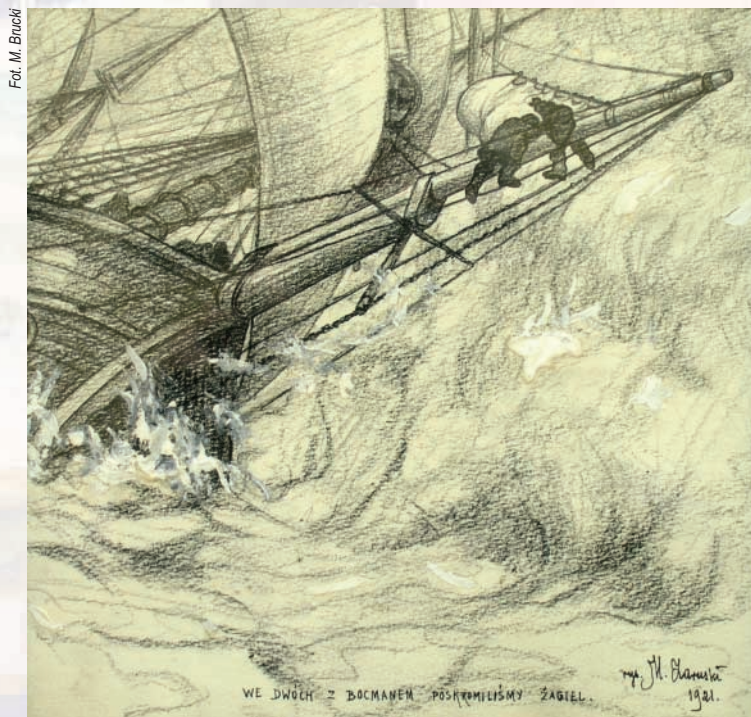
Ostatni rysunek, zatytułowany „Mały matros”, przedstawia około siedmioletniego chłopca w ludowym stroju. Siedzący na burcie statku malec pochłonięty jest czynnością cokolwiek szokującą z dzisiejszego punktu widzenia – pali fajkę. Zapewne widok ten mniej szokował sto lat temu na odległej północy, wśród surowych marynarzy. Charakterystyczny strój chłopca, wykonany zapewne ze skóry, z wysokim kołnierzem, wywodzi się z folkloru Skandynawii lub rosyjskiej północy. Jak wszystkie prace Zaruskiego, rysunek wykonany jest z dużą biegłością, tym razem pojawia się jednak nieobecna w pozostałych opisanych tu pracach dekoracyjność, wyrażająca się w starannym opracowaniu szczegółów postaci i stroju dziecka. Pojawia się też coś jeszcze - ledwo wyczuwalna nutka liryzmu w stosunku do małego modela.

Niepodobna na kilku stronach wyczerpująco opisać działalności człowieka tej



Fot. M. Brucki

„Portret na tle statku”, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Fot. M. Brucki

„We dwóch...”, z cyklu: *Tryptyk morski*, 1921, ze zbiorów Muzeum Narodowego w Krakowie.

miary co Mariusz Zaruski, nawet w jednej tylko dziedzinie. Gwoli dokumentacyjnej ścisłości, wypada jeszcze wspomnieć, że w walnie przyczynił się do reaktywacji Komitetu Floty Narodowej, a w latach trzydziestych dowodził harcerskim szkunerem *Zawisza Czarny*.

Żeglarstwo uważał za środek wyrabiania charakterów młodych ludzi i mimo surowości, jaką zarzucał mu w swoich wspomnieniach Michał Leszczyński, który pełnił funkcję oficera podczas jednego z rejsów na *Zawiszy Czarnym*, cieszył się szacunkiem młodych podkomendnych. Po wybuchu II wojny światowej generał Mariusz Zaruski został aresztowany przez Rosjan i zmarł w chersońskim więzieniu 8 kwietnia 1941 roku.

**Monika
Jankiewicz-Brzostowska**

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

Wyjątkowa „Łódź ratunkowa”

Alfred

na pełnym morzu

Reżyser na ekranie

Hitchcock miał ambicję, by pokazywać się na chwilę na ekranie w każdym ze swoich dzieł. W „Łodzi ratunkowej” zadanie było szczególnie trudne i szczególnie błyskotliwie rozwiązane. Reżyserowi, który przez całe życie zmagał się z otyłością, akurat na początku realizacji obrazu, udało się schudnąć. W filmie więc pojawiają się jego dwa zdjęcia - grube i chude - w reklamie środka na odchudzanie pokazanej na moment na stronie gazety przeglądanej przez jednego z bohaterów.



Nakręcona w 1944 r. „Łódź ratunkowa” jest filmem na wiele sposobów wyjątkowym. Po pierwsze, to jedyny film wojenny w bogatej filmografii Alfreda Hitchcocka. Po drugie i trzecie jest jednym z najmniej znanych i docenianych filmów mistrza. Po czwarte, William Steinbeck, autor pomysłu, na którego podstawie powstał scenariusz, w kilkanaście lat później został laureatem literackiego Nobla. Po piąte, co nas najbardziej interesuje, jego akcja dzieje się od początku do końca na morzu. Po piąte, jako że cała fabuła rozgrywa się na pokładzie tratwy ratunkowej, był na swoje czasy przedsięwzięciem niezwykle ambitnym pod względem technicznym. Nie brakuje więc powodów, by odnotować wydanie tego filmu na płycie DVD.

Tajemniczy rozbitek

II wojna światowa. Niemiecka łódź podwodna torpeduje aliancki statek płynący w konwoju przez Atlantyk.

W efekcie ataku tonie storpedowany statek, ale także U-Boot idzie na dno. Do łodzi, w której uratowało się siedmioro obywateli amerykańskich i brytyjskich, podpływa niemiecki marynarz-rozbitek. Pasażerowie tratwy kłócą się, czy wziąć go do siebie, ale w końcu przeważają ar-

gumenty humanitarne. Po pewnym czasie okazuje się, że Niemiec imieniem Willi był kapitanem U-Boota, co powoduje kolejną ostrą reakcję części alianckich rozbitków.

Dryf ośmiorga ludzi z minimalnymi zapasami słodkiej wody i pożywienia przeciąga się, na horyzoncie nie widać ratunku. Naturalnym przywódcą rozbitków staje się niejaki Kovac, wprowadzający racjonowanie zapasów, ale dość prędko zaczyna tracić autorytet na rzecz twardego, inteligentnego i obeznanego z morzem Niemca.

Po kilku dniach wyniszczającej żeglugi nie mogący zasnąć Gus Smith, ranny Amerykanin niemieckiego pochodzenia, zauważa Willego podpisującego wodę z kończącej się rezerwy, jest jednak zbyt słaby, by kogokolwiek obudzić. Złapany na gorącym uczynku hitlerowski marynarz bez pardonu wyrzuca go za burtę. Reszta rozbitków budzi się w końcu i gdy dostrzegają, że Niemiec jako jedyny na pokładzie się poci, biją go i topią.

W jakiś czas potem tratwa zbliża się do niemieckiego transportowca, w którego kierunku sterował nią kapitan U-Boota, jednak w ostatniej chwili hitlerowska jednostka zostaje rażona amerykańską torpedą. Pasażerowie tratwy wyławiają młodego marynarza uzbro-

jonego w karabin. Po rozbrojeniu Niemca jeden z rozbitków pyta: - Co powinniśmy z nim zrobić?

Te dramatyczne słowa są ostatnimi, które padają z ekranu.

Rekordzista bez sukcesu

Cała akcja rozgrywa się na malutkiej tratwie, więc dzieło Hitchcocka do dzisiaj dzierży rekord najmniejszego planu filmowego w dziejach kina. Ogromne trudności techniczne w sfilmowaniu i oświetleniu tak mikroskopijnej przestrzeni sprawiły, że film miał bardzo wysoki, jak na swoje czasy budżet, przekraczający półtora miliona dolarów (za taką nominalną sumę można bez trudu nakręcić film nawet dzisiaj!). Nie dziwi więc fakt, że operator „Tratwy ratunkowej” był murowanym kandydatem do Oscara w kategorii zdjęć czarno-białych (przyznawano wtedy dwie statuetki operatorskie, za realizację czarno-białe i kolorowe). Film był nominowany także za reżyserię i scenariusz. Nie został jednak nagrodzony w żadnej kategorii i stał się kasową porażką, mimo że w obsadzie znaleźli się znakomici aktorzy wczesnej epoki kina dźwiękowego, m.in. Tallulah Bankhead, William Bendix, Walter Slezak, Henry Hull, Heather Angel. Dlaczego tak się stało?

Trzeba uzmysłowić sobie, że film powstał w chwili, gdy wojna jeszcze się toczyła, a USA były zaangażowane w działania wojenne na trzech kontynentach. Wynik zmagania wydawał się już przesądzony, ale Niemcy i Japonia broniły się jeszcze zaciekle, a do świadomości opinii publicznej w zachodnich krajach alianckich zaczął dochodzić ogrom poniesionych strat i skala zbrodni, których wciąż dopuszczały się państwa Osi. Co prawda pierwsze opinie krytyków były pochlebne, czego efektem stały się wspomniane nominacje oscarowe, lecz wkrótce zaczęły przeważać opinie negatywne. Dziennikarze pastwili się zwłaszcza nad rzekomym pozytywnym przedstawieniem postaci wrogów. Z dzisiejszej perspektywy postać niemieckiego kapitana jest zdecydowanie negatywna, w scenariuszu można nawet wychwycić pewne akcenty propagandowe, lecz werdykt mediów był surowy. W konsekwencji wytwórnia 20th Century Fox skierowała film do wąskiego rozpowszechniania, co w przypadku dzieł Alfreda Hitchcocka zdarzało się bardzo rzadko i obcięła do minimum nakłady na reklamę.

Historia oddała sprawiedliwość

Obecna pozycja „Tratwy ratunkowej” w historii kina jest zupełnie inna - film zajął poczesne miejsce wśród klasycznych dzieł kina sensacyjnego, jest pokazywany przez telewizję, został wydany na DVD, a w 2005 r. zrealizowano film dokumentalny opowiadający o kulisach jego powstania i historii nagonki prasowej na jego twórców. W dokumencie wystąpiła m.in. córka reżysera, Patricia, która w swoich wypowiedziach podkreślała polityczny kontekst kasowego niepowodzenia tego filmu. Emocje na szczęście już dawno opadły i współczesny widz może bezstronnie docenić maestrię Hitchcocka i jego zdolność przecierania nowych dróg, bowiem „Tratwa” jest ciekawym połączeniem kina batalistycznego, przygodowego, kryminału i dreszczowca.

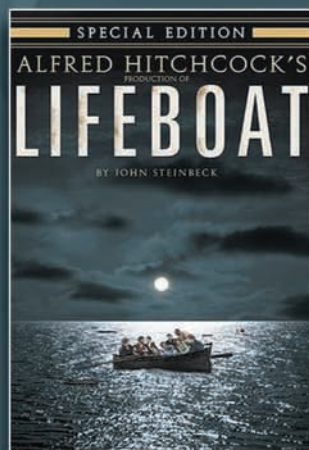
Wojna jest tu pretekstem, żeby wprowadzić poczucie ekstremalnego zagrożenia i atmosferę pełną lęku. Osiem osób - trzy kobiety i pięciu mężczyzn - bezbroniących, wycieńczonych, rzuconych na bezmiar oceanu, nie dość, że musi walczyć o życie, dodatkowo zmagają się z wewnętrznym wrogiem. Sytuacja konfliktu wojennego sprawia, że statek lub samolot pojawiający się na horyzoncie, może równie dobrze oznaczać ocalenie, jak śmierć. Pomysł pokazania grupy przypadkowych osób, odciętych od świata i zagrożonych przez przebiegłego mordercę będącego jednym z członków grupy, pojawiła się w literaturze kryminalnej znacznie wcześniej (np. „Dziesięciu małych Murzynów” Agathy Christie), tu jednak groza jest po-

głębiona, bowiem z łupiny na pełnym morzu nie ma żadnej drogi ucieczki. Nowatorskie w tym filmie Hitchcocka jest także otwarte zakończenie: rozbitkowie będą prawdopodobnie ocaleni, bo w pobliżu znalazł się aliancki okręt wojenny, ale na pokładzie znajduje się kolejny wróg. Akcja więc być może wcale nie zakończy się happy endem.

Groza w małej przestrzeni

Twórcy sami nałożyli na siebie niezwykle krępujące, ale równocześnie uatrakcyjniające film, ograniczenia. Bardzo mała przestrzeń niemalże zlikwidowała najbardziej charakterystyczny element filmowego języka, czyli ruch. Niemożliwa jest ucieczka i pościg, do minimum ograniczone możliwości ukrycia się. W takim przypadku akcja musi skupiać się na konfliktach charakterów i postaw - mamy bohaterów szlachetnych i zdrajcę, aktywnych i biernych, odważnych i tchórzów. Do oczu widza dociera wszystko, co dzieje się na tratwie, więc może skupić się na układach ciała postaci, mimice, wyrazie, oczu, dialogu. W takim przypadku wszystko zależy od aktorów i umiejętności ich prowadzenia i trzeba przyznać, że cały zespół wywiązał się z zadania wyśmienicie. Widz zaczyna się identyfikować z pozytywnymi bohaterami i dosłownie drży o ich los, a poczucie fizycznego zagrożenia zaczyna mu się udzielać. Ten efekt działa nawet po upływie sześćdziesięciu z górą lat!

Tomasz Rozwadowski



Tratwa ratunkowa

Tytuł oryginalny: Lifeboat

Reżyseria: Alfred Hitchcock

Obsada: Tallulah Bankhead, William Bendix, Walter Slezak, Mary Anderson, John Hodiak, Heather Angel, Hume Cronyn

Scenariusz: Jo Swerling według pomysłu Johna Steinbecka

Zdjęcia: Glen MacWilliams

Muzyka: Hugo W. Friedhofer

Czas trwania: 96 min.

Od przyjaciół Ludojada

Książkę otwiera mapa. Kolorowymi strzałkami zaznaczone są na niej podróże Ludomira Mączki, zwanego przez znajomych „Ludkiem” albo „Ludojadem”. Biegają we wszystkich kierunkach, płaczą się ze sobą na wszystkich oceanach. Nad każdą odnotowaną jest data. 1957 – do Narwiku (na jachcie *Zew Morza*, pierwszy polski rejs), 1959 - na Islandię (na *Witeziu II*, pierwszy polski rejs), 1966 – dookoła Ameryki Południowej (na *Śmiałym*), 1973-1984 – dookoła świata (na *Marii*, jedna z pierwszych po wojnie „prywatnych” polskich wypraw), 1984-1988 – dookoła Ameryki Północnej (na *Vagabond II*, pierwsze na świecie przeplnięcie z zachodu na wschód Przejściem Północno-Zachodnim), 1999-2000 – dookoła świata (rejs śladami Magellana zakończony dla Mączki w Nowej Zelandii, ponownie na *Marii*). Poza strzałkami, na mapie postawiono także kropkę w samym centrum kontynentu azjatyckiego, z dala od morza. Podpis „Mongolia”, pod nim zno-

wu daty: 1962-1963. Mączka prowadził tam badania geologiczne w ramach Polskiej Ekspedycji Geologicznej.

Dużo jak na jednego człowieka. Nawet bardzo dużo. Wystarczająco, aby stać się legendą polskiego żeglarstwa, jednym z ostatnich autentycznych morskich obywateli. Czy da się to wszystko zamknąć w jednej publikacji? Zapewne nie. Na pewno jednak warto próbować to zrobić, bo o takich ludziach jak Ludomir Mączka książek nigdy dosyć.

Taką próbą, od razu dodajmy udaną, jest praca Macieja Krzeptowskiego i Wojciecha Jacobsona pt. „Mam na imię Ludomir”. Nie jest to tylko praca biograf, napisana zza biurka, na podstawie materiałów z archiwum czy biblioteki. Obaj autorzy są znanymi globtroterami. Wiedzą, czym jest żeglowanie, rozumieją co czuł Mączka kiedy za rufą znikają zarysy lądu. Krzeptowski prowadził *Marię* w rejsie dookoła świata, Jacobson ma na koncie ponad 260 tysięcy mil morskich. Ich na-

zwiska i doświadczenie żeglarskie (poza samym tematem oczywiście) sprawiają, że od książki naprawdę trudno się oderwać. W lekturze nie przeszkadza nawet to, że tekst prowadzony jest równolegle w języku angielskim.

Książka „Mam na imię Ludomir” - tak zawsze, dokądkolwiek przypląnął przedstawiał się Ludomir Mączka – jest biografią jednego z największych polskich żeglarzy, który dwa lata temu zmarł w Szczecinie. Ale, poza barwnym opisem życia i wypraw Ludomira Mączki, jest jeszcze coś co sprawia, że publikacja zasługuje na zauważenie.

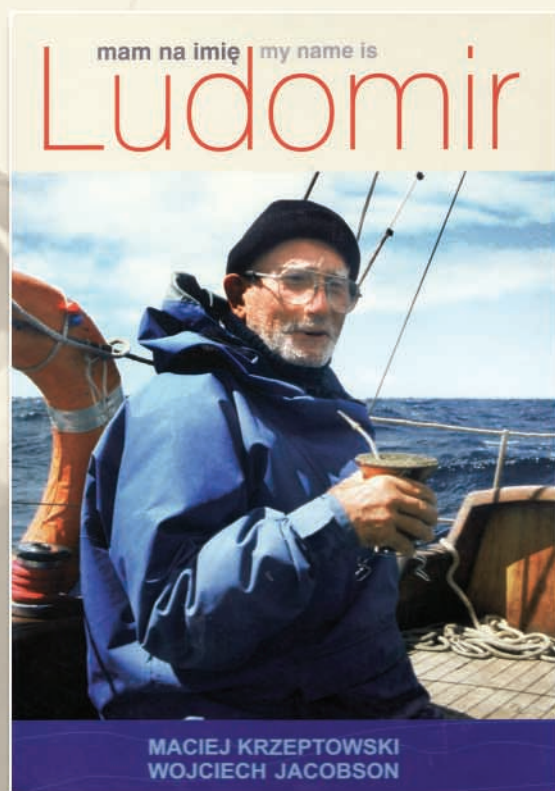
W trakcie lektury widać wyraźnie, że to książka napisana przez prawdziwych przyjaciół wielkiego żeglarza. Ciepła, pełna humoru i barwnych anegdot opowieść o człowieku, którego się kochało i podziwiano. Takie podejście do tematu, przynajmniej w tym przypadku, niczego nie ujmuje pracy autorów. Przeciwnie. Właśnie tak to trzeba było zrobić, jeśli pamięć o Mączce ma przetrwać, szczególnie wśród młodszego pokolenia.

Przy okazji wielkie brawa dla wydawcy – Oficyny In Plus. Duży format książki i wielka ilość zdjęć (niektóre publikowane po raz pierwszy) Ludomira Mączki upodabniają ją wizualnie do albumu co stanowi jej piękne dopełnienie. Staranność edytorska to w ogóle jeden z większych plusów publikacji.

Reasumując, „Mam na imię Ludomir” to znakomita praca pod każdym względem. Warto ją mieć na półce. Choćby po to, żeby nie zapomnieć, że w życiu, nie tylko przecież Ludomira Mączki, najważniejsze są marzenia. „Był dla nas (Ludomir Mączka – red.) symbolem niczym nie skrepowanej wolności, wyboru drogi, identyfikowaliśmy się z nim, rozbudzał naszą wyobraźnię. Gdy żeglował, towarzyszyliśmy mu myślami, a on realizował nasze marzenia” - tak to wyrazili autorzy książki.

Warto na koniec zwrócić uwagę, że znajdują się na szczęście ludzie i instytucje, dla których podejście do życia Ludomira Mączki jest ważne. Tak przynajmniej wynika z listy sponsorów zamieszczonej w książce, dzięki którym mogła się ona ukazać. Jest ich kilkunastu, od miasta Szczecina zaczawszy, poprzez Polską Fundację Morską, na Aleksandrze i Andrzeju Kocewiczach kończąc. To pokrzepiające. Mniejmy nadzieję, że w ich ślady pójda inni.

Tomasz Falba



Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:



- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.

Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota: _____

Zleceniodawca:

Oplata: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota: _____

Zleceniodawca:

Oplata: _____

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Nazwa odbiorcy cd:
UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. _____ Nr rachunku odbiorcy:
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: _____ Kwota: _____

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku zleceniodawcy: _____

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Nazwa odbiorcy cd:
UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. _____ Nr rachunku odbiorcy:
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: _____ Kwota: _____

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata krajowa miesięcznika „Nasze MORZE”:

Od numeru	<input type="text"/> / 08	Prenumerata roczna: 78 PLN plus koszty przesyłki: 28,80 PLN* = 106,80 PLN	<input type="text"/> × Ilość egz.
Od numeru	<input type="text"/> / 08	Prenumerata półroczna: 45 PLN plus koszty przesyłki: 14,40 PLN* = 59,40 PLN	<input type="text"/> × Ilość egz.
Od numeru	<input type="text"/> / 08	Prenumerata kwartalna: 25,50 PLN plus koszty przesyłki: 7,20 PLN* = 32,70 PLN	<input type="text"/> × Ilość egz.

*przesyłka ekonomiczna – 2,40 PLN / 1 egz. wg aktualnego cennika Poczty Polskiej.

Cennik prenumeraty zagranicznej na stronie: www.naszemorze.com.pl w zakładce Prenumerata.

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....

Własnoręczny podpis



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

www.naszemorze.com.pl
w zakładce AUDIO/VIDEO

www.portalmorski.pl
w zakładce Multimedia



Pomorska Kronika Biznesu
Marek Kański przedstawia



Wodowanie i chrzest
statku *Gdańsk*



Slajdy:
„Nasze MORZE” w Arktyce!



REMONTOWA

GRUPA

28 firm

6 tysięcy pracowników

4 tysiące kooperantów

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*

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

www.remontowa.com.pl

www.northship.com.pl

www.uslugi.investrem.com.pl

www.hydroster.com.pl

www.fuorumia.pl

www.polam-rem.com.pl

www.famos.com.pl

www.pbuch.com.pl

www.klimor.pl

www.mors.gda.pl

www.it-rem.pl

www.stalrem.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.paint-investrem.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.metalock.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.ned.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.polship.de

www.naszemorze.com.pl