

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 5 (53) maj 2010  
NR INDEKSU 211214

**- Andrzej był chłopakiem ze Śląska: szczerym, uczynnym. Podobała mi się jego otwartość, zawsze mogliśmy od serca porozmawiać, pośmiać się... - komandora Andrzeja Karwetę wspomina kontradmirał Krzysztof Teryfter.**



**The Maritime Worker, dodatek dla marynarzy, teraz w „Naszym MORZU”!**



Dwa bieguny Polski



Pijane zawory

# POŻEGNANIE





# Praca na morzu i na lądzie



**PortalMorski.pl**

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ



www.naszemorze.com.pl

Nr 5 (53) Rok V  
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 16 35  
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 Bjerdgarski, Jerzy Bitner  
Jerzy Drzemczewski,  
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,  
Marian Lenz, Andrzej Olejko,  
Andrzej Perepeczko,  
Piotr Radwański,  
Marek Twardowski, Leo Walotek-  
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

**Druk:**Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.  
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

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

Nakład 2550 egz.

# Kurs na przetrwanie

Przetrzymać kryzys. Skoro sytuacja sięgnęła dna, niedługo może być już tylko lepiej. Trzeba jedynie dotrzeć do czasu, w którym koniunktura w przemyśle okrętowym powróci. Na to czekają polskie stocznie (te, które pozostały) i firmy z nimi współpracujące. Ale jak dotrzeć, skoro nie ma zamówień na nowe statki, w stocznich remontowych zakresy zleczanych przez armatorów prac coraz mniejsze, a ceny i tak lecą na łeb, na szyję? (O sytuacji polskich stocznii szeroko piszemy w tekście „Równia pochyła” na str. 78-84 oraz „Prognoza doby kryzysu” na str. 14-17.).

Więści z innych europejskich stocznii też nie są optymistyczne. W roku 2009 Europa zmniejszyła produkcję okrętową o 41 proc.! (Korea Płd. obniżyła ją o 24 proc., Japonia o 8 proc., a Chiny... zwiększyły produkcję statków o 32 proc.). Jak donosi Clarkson's World Shipyard Monitor, z kwietnia 2010 (nr 4, wyd. 17.), w europejskich stocznich w marcu br. zamówiono łącznie 14 statków (w tym są 2 promy pasażerskie zamówione przez Norwegów w norweskiej stoczni Bergen Fosen i 10 specjalistycznych tankowców zakontraktowanych przez rosyjskiego armatora Palmali Shipping w stoczni w Wołgogradzie, w której jest to pierwsze zlecenie od lipca 2008).

Jak widać, norwescy i rosyjscy armatorzy pomagają stoczniom w swoich krajach. U nas armatorów jak na lekarstwo, a ci którzy są (np. PŻM), zamawiają statki w Chinach, bo tych o które im chodzi, już się w Europie nie buduje. Na 28 statków zamówionych w chińskich stocznich w marcu br. 24 to masowce, które stanowią aż 92 proc. zleceń w roku 2010 (wg CGT). W przeciwieństwie do kontenerowców (stan zamówień na te statki w Europie w marcu 2010 r. wynosił „0”) rynek masowców nie ucierpiał tak bardzo. Jednak na tym rynku panują niepodzielnie stocznie chińskie i japońskie i to się już nie zmienia.

Europa natomiast wciąż dominuje w niszach takich, jak produkcja statków pasażerskich, w tym wycieczkowców (dominuje w sensie geograficznym, ale niekoniecznie jeśli chodzi o kraj pochodzenia kapitału), jednostek offshore (Norwegia), pogłębiarek (Holandia), mega-jachtów (Francja) i wszelkiej okrętowej drobnicy (holowniki, jednostki rybackie i in.). Jednak coraz więcej europejskich firm okrętowych zamyka swoje stocznie, albo sprzedaje stoczniove udziały poza Europę, albo też zawiera strategiczne alianse ze stoczniami daleko-



wschodnimi wspierając je w budowie zaawansowanych technicznie statków. Przykłady?

Niedawno grupa A.P. Moller - Maersk zdecydowała o zamknięciu jedynej działającej obecnie duńskiej stoczni produkcyjnej - Odense Steel Shipyard (Lindø). Produkcja będzie w niej wygaszona do 2012 roku. A jak ostatnio doniosły zagraniczne media, niemiecki ThyssenKrupp Marine Systems sprzedał należące do niego stocznie Blohm + Voss holdingowi okrętowemu Abu Dhabi MAR, z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, specjalizującemu się w budowie okrętów wojennych i statków cywilnych do 200 m długości (w tym także luksusowych mega-jachtów). Wartość jego portfela zamówień szacowana jest na miliard euro. W posiadanie arabskiego kapitału wejdą stocznie Blohm + Voss w Hamburgu oraz stocznia HDW Gaarden w Kilonii. Zamknięcie transakcji planowane jest do końca czerwca br. Szkoda, że ten arabski kapitał nie napłynął do Polski...

Z kolei fińska Wartsila połączy siły z koreańską stoczną Samsung HI, w projektowaniu i budowie nowoczesnych statków napędzanych LNG. Takich aliansów, fuzji i przejęć będzie coraz więcej. Czas już chyba odesłać europejski program LeaderSHIP 2015 do poprawki...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl





## OD REDAKTORA

Kurs na przetrwanie str. 3

## MORZE LISTÓW

Nie straszyc kandydatów str. 5

## WYDARZENIA

Będzie go brakowało str. 6

Prognoza doby kryzysu str. 14

Prywatyzacja anty PRO str. 18

Unia się uwzięła str. 21

Akcja na Morzu Żółtym str. 22

## MORZE ROZMÓW

Dwa bieguny Polski str. 24

## MORZE PAMIĘCI

Brda w realu i wirtualu str. 28

## MORSKIE PROCESY

Pijane zawory str. 29



18

## Prywatyzacja anty PRO

Polskie Ratownictwo Okrętowe może trafić w ręce konkurencji, która zwolni polską załogę. Dlaczego Ministerstwo Skarbu nie chce przekazać firmy spółce pracowniczej, jak było planowane? - pytają pracownicy PRO. - Nie umawialiśmy się z nimi na taką formę prywatyzacji - odpowiada ministerstwo.



24

## Dwa bieguny Polski

Z Markiem Kamińskim rozmawiamy o...Wiśle:

- Podczas ostatniej ekspedycji, zimowego spływu kajakiem Wisłą, pił pan codziennie wodę z tej rzeki. Smakowała?

- Bardzo, lepiej niż normalna woda z kranu w Warszawie czy nawet w Gdańsku. Ona była filtrowana, ale tylko w podstawowy sposób. Trwało to dosłownie parę minut. Kilkakrotnie zastanawiałem się nawet, czy nie pić jej w ogóle nie filtrowanej.

## MORZE HISTORII

Pojednanie przez latanie str. 35

Masakra w Nemmersdorf? str. 38

## MORZE WSPOMNIENI

Wódz w kabinie str. 45

## MORSKIE SKARBY

Piwo po służbie str. 51

## MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Ustka str. 52

## WSPOMNIENIE „MORZA”

O jeden pulower więcej str. 54

## POCZTÓWKA Z MORZA

Odrodzenie po 1945 roku str. 56

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 64

## MORZE TAJEMNIC

Bitwa różańca z półksiężycem str. 66

## MORZE OPOWIADAŃ

Palec samego chief engineera str. 70

## MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 73

## MORZE GOSPODARKI

Ma być lepiej str. 75

Równia pochyła str. 78



29

## Pijane zawory

- Co pan robi? - krzyczy I mechanik. - Co się tu dzieje?

IV mechanik spogląda na przełożonego mętnym wzrokiem.

- Zawory się zacięły - odpowiada chwając się przy pulpicie. - No, zacięły się...

I mechanik odsuwa zdecydowanie nietrzeźwego mechanika od pulpitu.

- Pan jest pijany! Proszę stąd odejść! Zabraniam panu czegokolwiek dotykać! - rozkazuje tonem nieznoszącym sprzeciwu.

A w dodatku str. 85

## THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczników, portowców

- 4 Flota dla morskich wiatraków
- 8 Załoga pokładowa na promach morskich
- 12 Ubezpieczenia armatorskie casco cz. 9
- 15 Kształcenie na odległość
- 17 Wywiad z Piotrem Masnym - prezesem APMAR
- 19 Nowe dokumenty tożsamości dla marynarzy - aktualny stan ratyfikacji konwencji ILO 185

## Zdjęcie na okładce:

Admiral Andrzej Karweta.

Fot. Czesław Romanowski



# Nie straszyć kandydatów

Z zainteresowaniem przeczytałem wywiad z Panami Profesorami w miesięczniku „Nasze MORZE” („Co dalej, Akademio?”, NM nr 3/2010 – red.). Z racji mojej działalności oraz wieloletniej pracy w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni pozwolę sobie na jego skomentowanie. Mówią Panowie, że praca pod obcymi banderami to na świecie norma. W znacznej mierze tak. Wynika to z globalnego rynku żeglugowego, który rządzi się specyficznymi, niezwykle drapieżnymi regulacjami. Koszty załogowe, w tym płaca i ubezpieczenia socjalne, są znaczącą pozycją w kosztach eksploatacyjnych i dla armatora wygodne jest przerzucenie ich na marynarza, a zwłaszcza pozbycie się ryzyka ciągłości zatrudnienia załóg statków. Ale mamy XXI wiek i jesteśmy w Unii, gdzie usiłuje się, biorąc wzór z Holandii i Dani, stworzyć cywilizowane zasady zatrudniania marynarzy i mechanizmy powrotu floty pod europejskie bandery.

To prawda, kształcenie marynarzy i ich praca daje wielu krajom, w tym Polsce, bezsprzeczne i duże korzyści. Według szacunków, nasi marynarze przywożą do Polski około 1 mld euro rocznie. Nie mogą się jednak zgodzić z Panami profesorami, iż gdyby w Polsce istniały prywatne uczelnie, nie działałyby „rachunek globalny”, myślę że chodzi o rachunek ekonomiczny w skali kraju. Jeżeli położymy na szali z jednej strony przychody kraju uzyskane z pieniędzy marynarza (absolwenta państwowej akademii) pomniejszone o niemałe przecież koszty wykształcenia akademickiego, a na drugiej przychody marynarza (absolwenta prywatnej uczelni) nie pomniejszone kosztami kształcenia, a dodamy jeszcze płacone przez prywatną firmę podatki na rzecz państwa, to wychylenie wagi będzie ewidentnie na korzyść prywatniarzy. Pytanie - dlaczego w Polsce nie powstały prywatne uczelnie? Odpowiedź jest niesłychanie prosta. Prywatna uczelnia nie wytrzyma konkurencji (wyłączenie w sensie ekonomicznym) z trzema już uczelniami państwowymi. Skąd ta trzecia? Od pewnego czasu do Akademii Morskich w Gdyni i Szczecinie dołączyła Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, kształcąc cywilnych mechaników i nawigatorów. (...) Czy to nam się opłaca? Może połączyć te uczelnie w jedną, cywilno-wojskową, co byłoby ekonomicznie zasadne.

Mówi jeden z profesorów: „prywatna uczelnia musiałaby sama ponosić koszty

wysokiej jakości kształcenia. Przypuszczam, że to by się po prostu tej uczelni nie opłacało”. A naszemu państwu się opłaca!

Czytam w „Naszym MORZU”: „Konwencja STCW (międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978/95, sporządzonej w Londynie) wyraźnie mówi, że oficer powinien mieć wyższe wykształcenie”.

Tymczasem w konwencji, w rozdziale II jest napisane: „1. Każdy oficer odpowiedzialny za pełnienie wacht nawigacyjnej na statku morskim o tonażu brutto 500 ton lub większym powinien posiadać odpowiedni dyplom. 2. Żeby uzyskać dyplom każdy kandydat powinien: 1. mieć ukończone 18 lat; 2. odbyć zatwierdzoną praktykę na morzu, na statku, w wymiarze co najmniej jednego roku (...); 3. mieć odbyty, podczas przepisowej pracy na morzu, okres służby wachtowej na mostku pod nadzorem wykwalifikowanego oficera przez okres nie krótszy niż 6 miesięcy; 4. sprostać odnośnym wymogom prawideł w rozdziale IV, o odpowiednio określonych obowiązkach radiowych (...); 5. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz odpowiadać standardowi kompetencji (...)”. Ani słowa o wyższym wykształceniu.

Idźmy dalej, ustawa o bezpieczeństwie morskim artykuł 19, ustęp 2, mówi: „Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów oficerskich obowiązane są posiadać co najmniej wykształcenie średnie, a osoby ubiegające się o uzyskanie świadectw nieoficerskich, obowiązane są posiadać co najmniej wykształcenie podstawowe”. Ponadto, wkrótce po powstaniu prywatnej, policealnej, niepublicznej Szkoły Morskiej w Gdyni, kształcącej oficerów nawigatorów i mechaników, Studium Doskonalenia Kadr Akademii Morskiej w Gdyni powołało Policealną Szkołę Morską (dzisiaj Gdyńska Szkoła Morska), a w Szczeci-

nie powstała Policealna Szkoła Morska działająca w oparciu o kadre i bazę dydaktyczną akademii morskich. Czyli się opłaca. Nie należy więc odstraszać potencjalnych kandydatów do tych szkół, zwłaszcza, że sami za naukę zapłacą i nie są kandydatami na studentów.

Mówią Panowie profesorowie, że brak chętnych na kierunki typowo morskie, że powszechne jest wśród młodzieży przekonanie o elitarności uczelni, że „w głębi Polski świadomość morza i gospodarki morskiej jest praktycznie zerowa”. To prawda, przy czym głębia Polski zaczyna się na granicy miasta Gdyni. Pozyskanie kandydatów na studentów dla akademii oraz na uczniów do szkół średnich i policealnych to żmudna i długa praca. Promocji zawodów morskich miało służyć Partnerstwo dla Morza, inicjatywa uczelni i szkół morskich, firm i instytucji związanych z morzem. Porozumienie napisano uroczyście w Ministerstwie Infrastruktury 26 lutego 2008 roku. Z wielkim trudem udało się zorganizować dwukrotnie wspólne stoisko na targach edukacyjnych, potem zarejestrowano stowarzyszenie. Następnie... idea upadła. Strona internetowa [www.partnerstwodlamorza.org.pl](http://www.partnerstwodlamorza.org.pl) przestała działać. Koniec współpracy (...).

Mówią Panowie, że wydział nawigacyjny uruchomił studia w języku angielskim. Z zainteresowaniem przeglądam strony internetowe uczelni i SDK, by dowiedzieć się, w jakiej specjalności rozpoczęto wykłady w języku angielskim. Niestety, obcokrajowcom proponowane są studia w języku polskim, po uzyskaniu poświadczenia znajomości języka, w cenie 6000 euro za rok nauki. Telefonicznie uzyskałem informacje z dziekanatu, że uczelnia nie prowadzi studiów w języku angielskim.

**Z poważaniem  
Krzysztof Michnal**

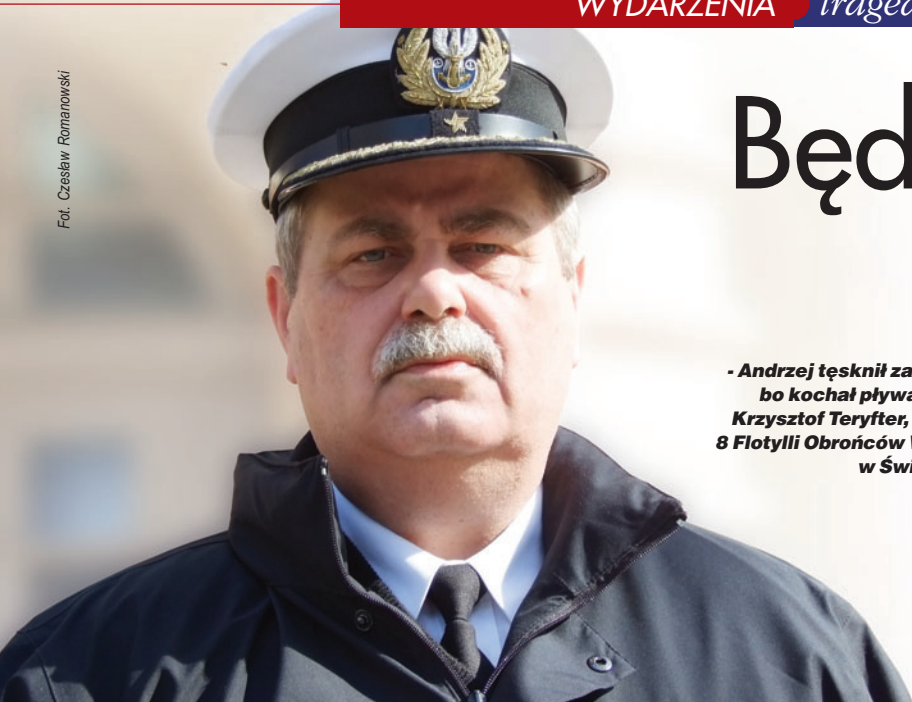
**Autor jest prezesem zarządu Krajowej Izby Gospodarki Morskiej i zarządu Szkoły Morskiej w Gdyni Sp. z o.o.**

## Jak uratowałem Batorego

W wywiadzie zamieszczonym w „Naszym MORZU” w marcu tego roku złośliwy program poprzekręcał na str. 31 nazwiska naszego rozmówcy Gerarda Łukaszevicza, ostatniego dowódcy kutra pościgowego *Batory*, obecnie inspektora nadzoru statków śródlądowych PRS w Gdańsku oraz kontradmirała Aleksandra Potyrały, twórcy Polskiego Rejestru Statków, konstruktora *Batorego*. Przepraszamy bardzo.

**Redakcja**





# Będzie go brakowało

**- Andrzej tęsknił za morzem, bo kochał pływać – mówi Krzysztof Teryfter, dowódca 8 Flotylli Obróńców Wybrzeża w Świnoujściu.**

**- W jakich okolicznościach dowiedział się pan o śmierci wiceadmirała Andrzeja Karwety?**

- W domu, oglądałem telewizję. W pewnym momencie na pasku informacyjnym ukazał się pierwszy komunikat: samolot prezydencki miał kłopoty z lądowaniem. Wiedziałem, że Andrzej leciał tym samolotem, że został zaproszony przez prezydenta Kaczyńskiego na uroczystości katyńskie. Chciał być w tym ważnym miejscu. Z czasem, na telewizyjnym pasku pojawiały się coraz bardziej tragiczne wieści. Pamiętam, jak ogłoszono, że trzy osoby są ciężko ranne. Chwyliłem się nadziei, że może wśród tych osób jest Andrzej. To się, niestety, nie potwierdziło. Zginęli wszyscy.

O tragicznie zmarłym przyjacielu, admirale Andrzeju Karwecie z kontradmirałem Krzysztofem Teryfterem, dowódcą 8 Flotylli Obróńców Wybrzeża w Świnoujściu, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

## Pożegnanie dowódcy



26 kwietnia, w samo południe, na gdyńskim Skwerze Kościuszki odbyła się uroczystość pożegnania admirała Andrzeja Karwety, pierwszego w historii dowódcy Marynarki Wojennej, który zginął na służbie. Admirał leciał do Katynia razem z prezydencką delegacją, by uczcić pamięć zamordowanych tam przed siedemdziesięciu laty kilkudziesięciu polskich marynarzy, w tym admirała Xawerego Czernickiego. Zginął razem z 95 pozostałymi uczestnikami lotu.

Trumnę z ciałem admirała Karwety przewieziono najpierw do Dowództwa Marynarki Wojennej, gdzie czuwały przy niej marynarskie wachty i rodzina. Następnie orszak żałobny w asyście kompanii reprezentacyjnej i orkiestry MW udał się

na Skwer Kościuszki, gdzie odbyły się główne uroczystości. W pobliżu ORP *Błyskawica* zebrały się tysiące gdyńian, rodzina zmarłego, oficjalne delegacje rządowe, wojskowe, organizacji społecznych i szkół. Obok *Błyskawicy* zacumowało sześć innych okrętów MW. Trumna z ciałem admirała, przy której co kilkanaście minut zmieniała się warta honorowa, spoczęła na katafalku ustawionym przed okrętem. Uroczyste nabożeństwo, przy ołtarzu ustawionym na pokładzie *Błyskawicy*, rozpoczął abp Sławoj Leszek Głódź. Mowy pożegnalne wygłosili: ks. kmr Bogusław Wrona dziekan MW, Bogdan Klich, minister obrony narodowej, generał broni Mieczysław Stachowiak, szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego i Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni. Pod koniec nabożeństwa z pokładu *Błyskawicy* oddano salut honorowy - 17 salw armatnich, a nad okrętem przeleciał klucz śmigłowców Brygady Lotnictwa MW.

Gdy trumna z ciałem admirała opuszczała nabrzeże, na wszystkich okrętach Marynarki Wojennej od Świnoujścia po Gdynię rozległy się syreny okrętowe. Pogrzeb odbył się na cmentarzu w Banińce koło Gdańska.



**- Cofnijmy się do roku 1977. Wtedy, na studiach, poznał pan Andrzeja Karwetę. Pamięta pan ten moment?**

- W 1977 roku rozpoczynaliśmy razem służbę w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej w Gdyni. Naszego pierwszego spotkania nie pamiętam, było nas tam na roku ponad stu młodych chłopaków. Ale niemal od razu, już na pierwszym roku, zaczęliśmy się przyjaźnić. Inna rzecz, że za sprawą naszych późniejszych małżonek.

**- No właśnie, podobno dzięki Karwecie poznał pan swoją żonę...**

- To prawda. On ze swoją przyszłą żoną znali się jeszcze z liceum, z południa Polski. Kiedy przyjechała na studia do Gdańska, zamieszkała w akademiku z koleżanką. Na jedną z przepustek Andrzej zaprosił mnie w odwiedziny do nich. I tak już zostało.

**- Pan pochodził z Elbląga, a admirał ze Śląska...**

- Tak, z Jelenia, obecnie ta miejscowość nazywa się Jaworzno-Jeleń. Jego ojciec był górnikiem. Andrzej otrzymał typowe, śląskie wychowanie.

**- Właśnie, Ślązak, chociażby ten z filmów Kazimierza Kutza, to czło-**

**wiek bogobojny, uczciwy, twardy. Taki był admirał Karweta?**

- Dokładnie. Andrzej był właśnie takim chłopakiem ze Śląska: szczerym, uczynnym. Stąd nasza przyjaźń. Podobała mi się jego otwartość, zawsze mogliśmy od serca porozmawiać, pośmiać się, to był wesoły kolega. To, że studiowaliśmy w szkole wojskowej, dodatkowo nas w jakiś sposób zbliżyło. To nie tak, jak na cywilnych studiach, że po zajęciach każdy szedł w swoją stronę. Myśmy się uczyli razem, studiowali razem, popołudnia także spędzaliśmy wspólnie. Praktycznie przebywaliśmy ze sobą 24 godziny na dobę, z krótkimi przerwami na przepustki czy wakacje.

**- Nie chodziliście na lewizny?**

- Wydaje mi się, że nie odbiegaliśmy od normy młodych, pełnych energii i fantazji ludzi. Jak inni potrafiliśmy korzystać z życia, mieliśmy marzenia, cele, słabości...

**- No właśnie, jak było z nauką, jakim admirał był studentem?**

- Uczył się dobrze, nigdy nie miał z nauką kłopotów. Bardzo lubił historię. Miał z niej dobre podstawy, jeszcze z liceum,



Fot. archiwum rodzinne

**Andrzej Karweta podczas służby na ORP Czapla.**

bardzo go to interesowało. W przedmiotach, takich jak historia wojen morskich, był bardzo dobry. Nie miał także kłopotów z przedmiotami ścisłymi. Wszystko miał zaliczone w terminie, niczego nie

Fot. Tomasz Falba



**Abp Sławoj Leszek Głódź: - Długo na ciebie czekaliśmy, admirał. Wróciłeś, przybiłeś do portu, do swoich, do marynarzy. Na wieczną wachtę. Dzisiaj otaczamy cię wieczną pamięcią i modlitwą.**

Fot. Tomasz Falba



**Ks. kmdr Bogusław Wrona: - Na Błyskawicy zegnałeś zasłużonych, odchodzących ze służby oficerów. Ostatnio pożegnałeś tu trzech admirałów. I ty tutaj dzisiaj też jesteś, jesteś po to, by nam powiedzieć, jak pełnić służbę. Bo ty ją pełniłeś wzorowo, do końca.**

Fot. Czesław Romanowski



**Minister Bogdan Klich: - Dzisiaj nie ma cię wśród nas, a my poszukujemy sensu dla twojej śmierci. Poszukujemy sensu w porządku ziemskim i porządku nadprzyrodzonym. I dzisiaj jeszcze tego sensu w porządku ziemskim nie znajdujemy. Ale wierzę bardzo mocno, Andrzeju, że ten sens kiedyś odnajdziemy, że historia ten sens twojej śmierci w przyszłości nada.**

Fot. Tomasz Falba



**Ks. kmdr Bogusław Wrona: - Chciałeś oddać hold także marynarzom zamordowanym w Katyniu, w tym admirałowi Xaweremu Czernickiemu. Chciałeś i zrobiłeś to. Bo ty byłeś człowiekiem czynu. Wiedziałeś, że historię tworzą ci, którzy chcą i umieją działać. A ty, admirał, chciałeś i umiałeś.**



zostawiał na potem. To, co mi utkwilo w głowie, to że był tym człowiekiem, który w czasie studiów poganiał do działania. Bo generalnie w człowieku siedzi leń, a on był usystematyzowany.

**- Rodzaj prymusa, aktywisty?**

- Nie, absolutnie. Robił to, co do niego należy, mówił: zrobmy to, miejmy to z głowy.

**- Rozmawialiście o tym, jak to się stało, że chłopak ze Śląska pokochał morze?**

- Skąd mu się to wzięło, nie wiem. Po prostu lubił morze i już.

**- Studia w WSMW przypadły na lata 1977-1982. To ciekawy, gorący, trudny okres. Najpierw wybuch Solidarność, potem jest stan wojenny. Jak reagowaliście na te wydarzenia? One przecież docierały do szkoły.**

- Oczywiście, że docierały. Nasza szkoła nie leżała na wyspie. Wiedzieliśmy co się dzieje.

**- Pamięta pan wasze rozmowy na ten temat?**

- Na pewno takie rozmowy toczyliśmy. Z tym, że studenci nie mieli za bardzo czasu na dywagacje, analizy. Tak jak każdy w tym czasie, mieliśmy swoje obawy, oczekiwania związane z tym, co się działo, jak to się rozwinie, jak się skończy.

**- Po ukończeniu studiów wasze drogi się rozchodzą. Pan trafia do Świnoujścia, pański przyjaciel na**

**Hel. Czy do czasu ponownego, po latach, spotkania w Świnoujściu, utrzymywaliście kontakty?**

- Były sporadyczne. Jako młodzi oficerowie mieliśmy dużo zajęć. On służył na Helu w dywizjonie trałowców, ja na trałowcach w Świnoujściu. Proszę mi wierzyć – roboty nie brakowało. Sporadycznie, od czasu do czasu, udawało się nam spotykać, raz zdarzyło się to na Helu, kilkakrotnie był w Świnoujściu w ramach obowiązków służbowych. Staraliśmy się kontaktować tym bardziej, że mieliśmy dzieci w podobnym wieku oraz borykaliśmy się z tymi samymi problemami. Ale nasze kontakty uległy rozluźnieniu.

**- A byliście zadowoleni ze swoich służbowych przydziałów?**

- Tak, i ja, i Andrzej. Był wielkim fanem trałowców. Na nich dosyć szybko zdobywał poszczególne etapy wtajemniczenia. W 13 Dywizjonie trudno o oficera z lepszym doświadczeniem. Przeszedł wszystkie szczeble dowodzenia, począwszy od asystenta okrętowego, dowódcy działu, zastępcy dowódcy okrętu, dowódcy okrętu, dowódcy grupy, szefa sztabu dywizjonu, dowódcy dywizjo-

Fot. archiwum rodzinne



Na ORP Czapla.



**Minister Bogdan Klich:**

**- Panie admirale, drogi Andrzeju! Morze jest dziś czujne, morze słucha tego, co chcemy dzisiaj powiedzieć, naszego świadectwa o tobie i naszych modlitw. Morze nie kłamie, morze dobrze wie, jakim byłeś człowiekiem. Naszą rolą dzisiaj jest publicznie o tym zaświadczyć.**



**Prezydent Wojciech Szczurek:**

**- Dzisiaj, panie admirale, żegnamy cię w sercu morskiej Gdyni. Chcemy dzisiaj odprowadzić cię w ostatnią ziemską drogę. Ale w naszych sercach, w naszej pamięci, pozostaniesz człowiekiem wielkiej sprawy, człowiekiem morza, Marynarki Wojennej, wielkim, wspaniałym przykładem patriotyzmu. I dzisiaj chcemy ci powiedzieć – tę pamięć i tę miłość do ciebie będziemy pielęgnować w naszych sercach.**



**General Mieczysław Stachowiak:**

**- Każdy żołnierz, podejmując decyzję o wstąpieniu do służby wojskowej, zdaje sobie sprawę, że niesie ona ze sobą zarówno splendor, jak i niebezpieczeństwo. To ryzyko jest nierozdzielnie związane z naszym żołnierskim losem. Jednak to służba ojczyźnie i jej siłom zbrojnym stanowi dla nas najważniejszy drogowskaz. Temu drogowskazowi admirał floty Andrzej Karweta pozostał wierny aż do śmierci.**



nu. Robotę na trałowcach znał jak mało kto i naprawdę lubił to robić.

**- Wyobrażamy sobie, że gdy młody człowiek kończy wyższą szkołę morską, to marzy o dowodzeniu większymi jednostkami. A tutaj trałowce...**

- To był nasz świadomy wybór. Pod koniec studiów każdy był wzywany przed specjalną komisję i wówczas robiono „przymiarki”, gdzie kto ma trafić. I Andrzej upatrzył sobie dywizjon trałowców na Helu. Ja także upatrzyłem sobie trałowce, ale mnie spodobało się Świnoujście.

**- A jakim był dowódcą? Bo we wspomnieniach o admirałach przewija się słowo: wymagający. Czyli może ostro przykręcał śrubę?**

- Nie, wymagający w tym sensie, że wiedział o czym mówi. Jeżeli coś było do zrobienia, to było rzeźbione „do szpiku kości”. Andrzej dobrze wiedział, czego chce i jak to ma być zrobione. Wymagał od ludzi rzetelnego podejścia, jeżeli on wie, to pozostali także. Nie przechodziło żadne „ślizganie się”, swoją robotę znał dobrze. I dlatego tak, a nie inaczej potoczyła się jego późniejsza kariera.

**- A załogi go lubiły?**

- Tak. Mimo tego, że był przełożonym, potrafił też być kolegą. Bardzo dbał o marynarskie więzy. Dużą wagę przywiązywał do integracji środowiska marynarskiego.

**- A prywatnie? Znał się wiele lat.**

- Dobry przyjaciel. Nieco inaczej niż podczas służby, która ma swoje kanony, meldunki, krótkie decyzje, rozkazy, wykonanie. W domu ciągle mnie zadziwiał jego stosunki z żoną, mimo tylu lat małżeństwa zachowywali się tak, jakby byli zaraz po ślubie. Potrafił okazywać na każdym kroku czułość, nie wstydził się tego. Niedawno, jesienią zeszłego roku, przeprowadził się do nowego domu. To jedno z jego marzeń: dom, oaza spokoju, miejsce, gdzie mogłaby się zbierać cała rodzina. Odwiedzałem go i w trakcie budowy, i w trakcie wyposażania domu. Cieszył się każdym szczegółem. Dużo rzeczy robił sam. Zadowolony był z nadchodzącej wiosny, bo teraz, na dniach, planował prace w ogrodzie. Lubił aktywność związaną z ogrodnictwem. Mówił, że to będzie jego oczko w głowie, będzie o to dbać. Dzięki temu odreago-



Fot. archiwum rodzinne

Na ORP Czaplą.

wywał stresy związane ze służbą wojorskową. W tym domu spędził pierwsze święta z rodziną...

**- A inne pasje? Kiedy dwa lata temu rozmawialiśmy z admirałem Karwetą, opowiadał o sklepaniu modeli statków...**

Fot. Czesław Romanowski



**Prezydent Wojciech Szczurek:** - Stałeś się dowódcą, któremu przyszło dowodzić tą formacją wojskową w bardzo trudnym czasie. Ale wielki szacunek, jakim darzyli cię twoi podwładni: twój upór, twoja konsekwencja, twoja mądrość, sprawiły, że wszelkie te zmiany umiałeś wcielić w życie.

Fot. Czesław Romanowski



**Ks. mdr Bogusław Wrona:** - On tu jest, w sercach tych ludzi. Jest w pracy na okrętach. Jest w przesłaniu: jak żyć i jak umierać. Był gotowy służyć ojczyźnie na każdy jej rozkaz.

Fot. Czesław Romanowski



**Minister Bogdan Klich:** - Musimy być tylko cierpliwi i zaangażowani. Odpowiedzialni i pracowici. I krok po kroku ten sens twojej śmierci nadawać.

Fot. Czesław Romanowski



**Ks. mdr Bogusław Wrona:** - Do końca na służbie. Czy trzeba aż tak wielkiej ofiary? Bóg jeden to wie.

Fot. Czesław Romanowski



**Generał Mieczysław Stachowiak:** - Drogi Andrzeju, pierwszy marynarzu Rzeczypospolitej. Dziś żeglujesz po innym morzu i pod innym niebem. Nam, przyjacielu, trudno pogodzić się z twoim odejściem. Straciliśmy w twojej osobie dzielnego druha i oddanego towarzysza. Oddając hołd twym zasługom i wspaniałym przymiotom ducha zapewniamy, iż pamięć o tobie na zawsze pozostanie wśród nas żywa.



- Lubił to, to prawda. Ostatnio nie miał na te modele czasu, ze względu na nawal obowiązków. Mówił, że wróci do tego po zakończeniu służby.

**- Był też podobno maniakiem wycieczek rowerowych.**

- Zgadza się. I tu mnie zawstydził. Gdy zaczął służyć w Świnoujściu, od razu kupił rowery. Ja tu mieszkam od 1981 roku, a on po pół roku od przyjazdu zaczął mi opowiadać o miejscach, które znajdują się w okolicy i o których słyszałem, ale ni-

gdy ich nie odwiedziłem. A on jak o nich usłyszał, wsiadał na rower, często razem z żoną, odwiedzał je i fotografował. Lubił poznawać nowe miejsca, z których zawsze przywoził pamiątki. Miał setki, jeżeli nie tysiące fotografii z różnych podróży.

**- Świnoujście było dla niego kolejnym etapem. Był tutaj nieco ponad rok zastępcą dowódcy flotylli...**

- Tak, ja byłem wówczas szefem sztabu flotylli. Odświeżyliśmy starą znajomość. Przyjaźnie z wojska, wspólnie spędzony czas w WSMW, praktyki morskie i rejsy tworzą specyficzną, mocną więź. Mieliśmy nieco czasu na powspominanie o czasach, kiedy byliśmy młodzi i piękni, mieliśmy marzenia i plany...

**- Jak admirał Karweta przyjął decyzję o mianowaniu go w 2007 roku szefem Marynarki Wojennej?**

- Było to dla niego dużym wyzwaniem. Zdawał sobie sprawę, że to nie tylko zaszczyty, ale też ciężka praca i odpowiedzialność. Obawa, czy podoła. Jak czas pokazał, dał radę. Miał dużo pomysłów, jeżeli chodzi o marynarkę. Zabiegał gdzieś tylko się dało, żeby rosła w siłę.

Fot. Piotr Płucienik



**Nominacja Krzysztofa Teryftera na dowódcę 8 floty, wiceadmirał Andrzej Karweta stoi w środku, z lewej minister obrony narodowej Bogdan Klich.**

Fot. Czesław Romanowski



**Ks. kmdr Bogusław Wrona:**

**- Nie ma go tu – oto najbardziej dobitne słowa, określające przeżywanie straty drogiej nam osoby. Ojciec stracił syna, żona – ukochanego męża, dzieci – ojca. Ojczyzna straciła żołnierza, Marynarka Wojenna straciła dowódcę, Gdynia – przyjaciela.**

Fot. Czesław Romanowski



**General Mieczysław Stachowiak:**

**- Wielkość i wartość jego życia można więc śmiało mierzyć nie czasem, a jego głębią.**

Fot. Czesław Romanowski



**General Mieczysław Stachowiak:**

**- Do końca nie umiera ten, kto trwa w pamięci żywych. Panie admirale floty, przyjacielu serdeczny, Andrzeju, chylimy przed tobą czoła. Skończyłeś swą podróż przez życie, wypełniając obowiązki i wiernie służąc najjaśniejszej Rzeczypospolitej.**

Fot. Czesław Romanowski



**Ks. kmdr Bogusław Wrona: - Tam, do Katynia, delegowała cię Rzeczpospolita. I wykonałeś zadanie. I wróciłeś ze swej podróży.**

Fot. Czesław Romanowski



**General Mieczysław Stachowiak: - Spoczywaj w pokoju dzielny marynarzu, spokojnej wachty. Cześć twojej pamięci.**

Fot. Piotr B. Sierenczak



**Żegnała go Gdynia, żegnała Polska, żegnało morze...**



**- Mówiło się o nim, że był człowiekiem prezydenta Kaczyńskiego, stamtąd zresztą nadchodzą nominacje na stanowiska dowódcze...**

- Ja tak tego nie odbieram. Droga wyznaczenia na wysokie stanowisko w wojsku to przede wszystkim kwestia fachowości. To konsekwencja przemysłowych decyzji, doświadczenia i umiejętności kandydata.

**- Dowodzenie marynarką to nie to samo, co dowodzenie okrętem...**

- Bez wątplenia. To są dwa różne wyzwania. Ja, jako dowódca floty, nawet teraz zazdroścę dowódcom okrętów. Tam wszystko jest prostsze, zrozumiałe, poukładane. Są ćwiczenia, wyjścia w morze, wykonywanie zadań. To przynosiło najwięcej satysfakcji. Andrzej też tak to czuł. Z największym sentymentem wspominał dowodzenie okrętem, wyjścia w morze, dowodzenie grupą, zespołem. Wysokie stanowiska, które przyszło mu obejmować, to już były wyzwania innego rodzaju. Tu nie było tak prosto, decyzje, które podejmuje się na takich szczeblach, nie skutkują od razu. Czasami rozkładają się na lata. I odpowiedzialność,

ciężar gatunkowy tych decyzji, jest o wiele większy. Tęsknił za morzem, boochał pływać. Trzeba być dowódcą okrętu, żeby wiedzieć, ile to może przynieść satysfakcji. Z racji pełnienia funkcji dowódcy Marynarki Wojennej, okazji do wyjścia w morze miał niewiele, żałował tego.

**- Admiral Karweta był chyba pierwszym dowódcą Marynarki Wojennej, który otwarcie mówił o tym, w jak tragicznej sytuacji jest nasza marynarka. Czy inaczej – w jak krytycznej sytuacji znajdzie się, gdy nie podejmie się konkretnych decyzji. Co pozostanie po nim, jako dowódcy MW?**

- Wiem, ile troski przywiązywał do tego, żeby Marynarka Wojenna nie ubożała, żeby zachowała swoje status quo. Jej rozwój spędzał mu sen z powiek. Wiedział, że powinien to być zaplanowany, długoletni proces. Taki, który by umożliwił dojście w perspektywie do wyznaczonych celów.

**- Krytycy mówili, że narodowy program budowy okrętów to megalomania, że Polska nie potrzebuje wielkiej floty...**



Fot. archiwum rodzinne

**W czasie praktyk nawigacyjnych.**

- Jesteśmy krajem morskim, czy nam się to podoba, czy nie. Mamy swoje obszary do ochrony, swoje interesy morskie. To raz, dwa, to nowe wyzwania i zagrożenia XXI wieku, które upoważniają do tego, by siły zbrojne pilnowały interesów danego kraju nie tylko na jego terytorium, ale też poza jego granicami. A najlepsza do tego jest nowoczesna, mobilna Marynarka Wojenna. Przykłady już są,

# Ludzie morza

10 kwietnia w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem zginęło 96 osób, w tym prezydent RP Lech Kaczyński z żoną. Wśród ofiar tragicznego lotu byli także ludzie od lat związani z morzem: dowódca Marynarki Wojennej admirał Andrzej Karweta, Sebastian Karpiniuk, były zastępca prezydenta Kołobrzegu, pierwszy niekomunistyczny wojewoda gdański Maciej Płażyński, Arkadiusz Rybicki, który spisał 21 strajkowych postulatów w sierpniu 1980 roku oraz suwnicowa ze Stoczni Gdańskiej Anna Walentynowicz.

**Pani Ania**

- Solidarność tworzą dziś ludzie trochę podobni do Ciebie - dumni i niepokorni, pochyleni nad człowiekiem, broniący skrzywdzonych ludzi pracy. Pani Aniu - matko Solidarności - zawsze okazywaliś ci szacunek i miłość, jaką dzieci powinny okazywać rodzicom. Wspieraj nas tam teraz w górze, abyśmy dalej realizowali ideały Solidarności, którym byłaś tak wierna. Wybacz, jeśli cokolwiek zawiniłszy - mówił podczas uroczystości pogrzebowych Anny Walentynowicz na gdańskim cmentarzu Srebrzysko przewodniczący Solidarności Janusz Śniadek.

Niemal całe jej życie zawodowe związane było ze Stoczną Gdańską, najpierw pracowała jako spawacz, potem suwnicowa. W 1978 roku wstąpiła do Wolnych Związków Zawodowych, za co spotykały ją szy-

kany ze strony władz. 8 sierpnia 1980 roku, pięć miesięcy przed emeryturą, została dyscyplinarnie zwolniona z pracy. 14 sierpnia, solidaryzujący się z nią koledzy, w tym Lech Wałęsa, postanowili zastrajkować. Pierwszym postulatem protestujących robotników było przywrócenie Anny Walentynowicz do pracy. Jak wiemy, władza uległa. Powstała Solidarność, a cały kraj ogarnęła fala strajków.

- Kobieta-symbol, niesłuchanie ciepła i życzliwa, a jednocześnie zasadnicza. Przez jej małe mieszkanie na trzecim piętrze przy ul. Grunwaldzkiej przewinęło się kilka pokoleń Polaków, chcących lepszej i sprawiedliwej Polski - to fragment listu z kancelarii prezydenta odczytanego podczas jej pogrzebu.

Anna Walentynowicz spoczęła w grobie obok męża Kazimierza, który zmarł w 1971 roku. Na płycie nagrobnej, oprócz jej imienia i nazwiska, daty urodzin i śmierci, wykuto też słowa: legenda Solidarności, wspinała mama i babcia.

**Opr. Cze  
Fot. Czesław Romanowski**



nasze okręty wielokrotnie uczestniczyły w operacjach NATO na Morzu Śródziemnym, ORP *Konradmiral Xawery Czernicki* brał udział w operacji w Iraku, wiele naszych okrętów zaś, w stałych zespo-

łach NATO realizujących zadania nie tylko na Bałtyku.

**- Jaka jego cecha, jako dowódcy Marynarki Wojennej, była najbardziej widoczna?**

- Był dobry w tym co robił, widać było jego pasję, miłość do morza, do Marynarki Wojennej. Potrafił wokół tego, co robił, zebrać ludzi i przekonać ich do tego. Poza tym nie był typem wodza: tak wymyśliłem i tak ma być. Bardzo często, gdy byłem zastępcą szefa sztabu MW, organizowałem odprawy i słuchał. Słuchał wszystkich, wyrabiał własne zdanie i potem podejmował decyzje. Emanował z niego spokój. W kryzysowych sytuacjach mówił: siadamy i myślimy co zrobić.

**- Brakuje panu przyjaciela?**

- Tak, bardzo. Mamy comiesięczne odprawy w dowództwie marynarki. I po takiej odprawie zapraszał nas, dowódców na kawę, pytał co słychać? Rozmawialiśmy mniej oficjalnie, potrafił udzielić dobrej rady. Człowiek nie bał się zwracać do niego ze swoimi problemami. Umiał słuchać. „Jakbym był na twoim miejscu, zrobiłbym tak...” – w ten sposób mówił. Nie narzucał się. Będzie mi go bardzo brakowało.

Fot. archiwum rodzinne



Na ORP Czapla.



Aram

Arkadiusz Rybicki razem z Maciejem Grzywaczewskim (późniejszym dyrektorem Programu I TVP, prywatnie mężem siostry Rybickiego) w sierpniu 1980 roku spisał na tablicy 21 postulatów stawianych ówczesnemu rządowi przez Międzyzakładowy Komitet Strajkowy w Stoczni Gdańskiej. Tablicę tę w 2003 roku wpisano na zawierającą najważniejsze dokumenty ludzkości listę światowego dziedzictwa kulturalnego UNESCO. Aram, jak nazywali go przyjaciele, przed sierpniowymi strajkami współpracował z organizacjami niepodległościowymi, z Ruchem Młodej Polski i Komitetem Obrony Robotników. W 1977 r. na Uniwersytecie Gdańskim, gdzie studiował historię, zakładał Studencki Komitet Solidarności. Internowany w stanie wojennym, później, przez całe lata

80. współpracował z Lechem Wałęsą. Od 1986 pracował w słynnej, zatrudniającej opozycjonistów Spółdzielni Usług Wysokościowych Świetlik. Po 1989 roku był jednym z ministrów kancelarii pierwszego prezydenta RP, Lecha Wałęsy. W 2007 roku został pomorskim posłem Platformy Obywatelskiej. Był szefem parlamentarnej grupy ds. autyzmu - z chorobą tą od wielu lat zmagają się jego syn Antek. Wraz z żoną Małgorzatą założyli stowarzyszenie pomocy dzieciom autystycznym. Cieszył się z wyjazdu na rocznicowe uroczystości do Katynia: - On nie stracił tam bliskich, ale taki patriota, z jego biografią i nigdy wcześniej nie był w Katyniu - chciał tam być - mówił Maciej Grzywaczewski.

Premier Donald Tusk nad grobem swego przyjaciela mówił ze łzami w oczach: - Twoje życie nie zasługuje na kilka słów, ale na wielką książkę. Należałeś do ludzi, których w polityce rzadko się spotyka, byłeś bohaterem naszych czasów.

Opr. Cze

Fot. Krzysztof Mystkowski / KFP



Marszałek

W Ruchu Młodej Polski i Spółdzielni Usług Wysokościowych Świetlik działał również Maciej Płażyński. - Maciek pracował na wysokościach w sensie dosłownym i metaforycznym - mówił premier Donald Tusk podczas mszy pogrzebowej byłego marszałka Sejmu w Bazylice Mariackiej w Gdańsku. - Bo Maciej Płażyński był człowiekiem, który umiał łączyć w sobie odwagę i rozwagę.

Płażyński, współzałożyciel Niezależnego Zrzeszenia Studentów - pierwszej w Polsce niezależnej organizacji studenckiej, jesienią 1981 roku kierował strajkiem okupacyjnym na Uniwersytecie Gdańskim. W 1983 roku współtworzył i był pierwszym prezesem, wspomnianej Spółdzielni Pracy Usług Wysokościowych, która stanowiła bastion gdańskiej opozycji. Od sierpnia 1990 do lipca



# Admirał floty

Wiceadmirał Andrzej Karweta urodził się 11 czerwca 1958 roku w Jaworznie, w województwie śląskim. W 1977 roku, po ukończeniu Liceum Ogólnokształcącego im. Stanisława Staszica w Chrzanowie, rozpoczął studia w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej w Gdyni, na Wydziale Dowódczym. Po ukończeniu studiów i uzyskaniu tytułu magistra nawigacji, został skierowany do służby na trałowcach w 13 Dywizjonie Trałowców 9 Floty Obrony Wybrzeża w Helu. W 1986 roku objął dowódzenie swoim pierwszym okrętem ORP *Czapla*, który w 1987 i 88 zdobył miano najlepszego okrętu 9 FOW. W latach 1989-1992 dowodził grupą taktyczną i okrętem ORP *Mewa*. W 1992 roku ukończył poddyplomowe studia operacyjno-taktyczne o kierunku dowódczo-sztabowym w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, a następnie rozpoczął służbę w 13 Dywizjonie Trałowców na stanowisku szefa sztabu.

W latach 1996-2002 dowodził 13 Dywizjonem Trałowców i jako pierwszy wprowadził polski okręt (niszczyciel min ORP

*Mewa*) do składu stałego Zespołu NATO Sił Trałowo-Minowych Morza Północnego i Bałtyku. Dowodząc zespołem polskich sił trałowych aktywnie uczestniczył w ich pierwszej poważnej modernizacji oraz powstaniu pierwszego polskiego niszczyciela min. W czasie ćwiczeń „Baltops 2000” dowodził międzynarodowym zespołem sił trałowych. W roku 2002 został skierowany do pracy w dowództwie Sił Morskich NATO SACLANT w Norfolk w USA, gdzie łączył obowiązki Polskiego Narodowego Przedstawiciela Wojskowego przy HQ SACLANT oraz zastępcy szefa Oddziału Broni Podwodnej.

W 2003 roku został wyznaczony na stanowisko Narodowego Przedstawiciela Łącznikowego przy nowo powstałym Dowództwie Transformacji ACT w Norfolk. Po zakończeniu trzyletniej służby w dowództwach NATO, wrócił do kraju i objął obowiązki zastępcy dowódcy 8 Floty Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. W 2006 został skierowany na studia Polityki Obronnej w Akademii Obrony Narodowej w Warszawie, a rok później na studia w prestiżowej Royal College of Defense Studies w Londynie. 11 listopada, 2007 roku, nominowany przez prezydenta RP na stanowisko dowódcy Marynarki Wojennej. Odznaczony był Złotym Medalem Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny (2006 r.), Złotym Medalem Za Zasługi dla Obrony



ności Kraju (1999 r.), Srebrnym Krzyżem Zasługi (2005 r.).

Zginął tragicznie 10 kwietnia 2010 roku w Smoleńsku.

Marszałek Sejmu Bronisław Komorowski, wykonujący obowiązki prezydenta RP pośmiertnie mianował wiceadmirała Andrzeja Karwetę na stopień admirała floty i odznaczył Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

1996 roku był pierwszym niekomunistycznym wojewodą gdańskim - nominację otrzymał od Tadeusza Mazowieckiego. Odwołanie z tej funkcji przez premiera Włodzimierza Cimoszewicza, w lipcu 1996 roku, spowodowało wiele protestów przedstawicieli samorządów lokalnych, stoczniovców i innych grup zawodowych oraz mieszkańców Pomorza, których kulminacją był kilkutygodniowy wiec pod gdańskim Dworem Artusa. W styczniu 2001 roku wraz z Andrzejem Olechowskim i Donaldem Tuskiem powołała Platformę Obywatelską, z której odszedł dwa lata później. W wyborach parlamentarnych 21 października 2007 roku startował z listy PiS jako poseł niezrzeszony.

- Byłeś człowiekiem wspólnot. Wydaje się, że to nic oryginalnego. Każdy z nas jest przecież członkiem takiej lub innej wspólnoty, w niej się realizuje, pośród niej żyje. Ale ty ponad te kręgi ludzkich wspólnot, w których się obracałeś - wyrastałeś. Ich koloryt - tworzyłeś. Dla ich dobra - pracowałeś. O drodze, jaką szły - często decydowałeś - mówił podczas mszy żałobnej Macieja Płażyńskiego metropolita gdański abp Sławo Leszek Głódź.

**Opr. Cze  
Fot. Maciej Kosycarz / KFP**



## KołoBrzeżanin

- Musiałem tu przyjść, bo to był nasz chłopak, znad morza - mówił jeden z trzech tysięcy uczestników pogrzebu posła Platformy Obywatelskiej Sebastiana Karpiniuka, który odbył się w jego rodzinnym mieście Kołobrzegu.

Karpiniuk zaraz po studiach został rzecznikiem prezydenta, później - wiceprezydentem tego miasta. Podczas pogrzebu swego współpracownika i przyjaciela prezydent Kołobrzegu, Janusz Gromek, mówił:

- Jakże cieszyłby się Sebastian mogąc witać w Kołobrzegu tak dostojnych gości. Bo kochał to miasto całym sercem. Z młodzieńczą pasją i żarliwością. Wymarzył je sobie i poświęcił się temu marzeniu bez reszty. Nigdy w Kołobrzegu nie zwątpił. Był jednym z nas. Ale w najczarniejszych wizjach

nie sądził, że w tak tragicznych okolicznościach przyjdzie mu za to podziękować. Stoję tu w groźnej ciszy wśród grobów kołobrzeżan i oddaję tej ziemi wybitnego syna. Czynię to jako gospodarz miasta, choć przecież z Sebastianem łączyły mnie nie tylko oficjalne relacje. Przyjaźniliśmy się prawdziwie i głęboko.

- Świętej pamięci Sebastian zawsze był kołobrzeżaninem. W Warszawie też. Nigdy nim nie przestawał być. Zawsze to była jego ziemia. Ta, jak mówimy, Mała Ojczyzna - podkreślał w homilii ks. bp. Edward Dajczak.

Niespełna 38-letni poseł został pochowany na Cmentarzu Komunalnym, w grobowcu rodzinnym, obok zmarłej tragicznie 20 lat temu matki, Danuty.

**Opr. Cze  
Fot. Karol Skiba / KFP**



*Dziś i jutro polskiego przemysłu stocznioowego*

# Prognoza

## doby kryzysu

Dziś w rodzimym przemyśle stocznioowym dzieje się źle. Czy jutro będzie lepiej, zależy w znacznym stopniu od naszych wspólnych działań - tak można podsumować opinie uczestników konferencji „Dziś i jutro polskiego przemysłu stocznioowego”, która odbyła się w gdańskiej siedzibie Solidarności.

Oprócz związkowców i członków Forum Okrętowego, współorganizatora konferencji, wzięli w niej udział wojewoda pomorski i marszałek województwa pomorskiego, prezesi stoczni, naukowcy i przedstawiciele instytucji zajmujących się sektorem stocznioowym. Jak na początku zaznaczył Krzysztof Dośła, przewodniczą-

cy Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, cel konferencji to zastanowienie się, czy rodzimy sektor stocznioowy ma szanse konkurowania z azjatyckimi potęgami i czy jest nadzieja, by w ogóle przetrwał. Przewodniczący przypomniał, że w nie tak bardzo odległej przeszłości, Polska zajmowała 5-6 miejsce w produkcji stat-

**Konferencja odbyła się 8 kwietnia w Akwenu, gdańskiej siedzibie Solidarności.**

ków na świecie, a w stoczniach województwa pomorskiego zatrudnionych było około 20 tys. pracowników. Ale przyszedł czas, że ich liczba zaczęła gwałtownie spadać.

- W 2008 r. pracowało już tylko 13,5 tys., w tej chwili około 8 tys. - mówił Krzysztof Dośła. - Dodajmy do tego, że przemysł stocznioowy generował od dwóch do trzech miejsc pracy w firmach kooperujących, a zrozumiemy skalę problemu.

Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego, także sięgnął w przeszłość.

- Przemysł stocznioowy od zawsze był bardzo ważnym składnikiem polskiej i pomorskiej gospodarki - mówił. - W czasach PRL stanowił branżę, dzięki której byliśmy w czołówce światowej. Produkowaliśmy głównie dla ZSRR, ale także dla krajów Europy Zachodniej. Po utracie zamówień z ZSRR straciliśmy tę pozycję. Czy to oznacza, że przemysł okrętowy przeżywa schyłek, że przemysł stocznioowy nie ma racji bytu?



Według marszałka, potrzebna jest budowa innych, niszowych typów statków, takich na które znajdzie się popyt. A jednym z podstawowych pytań jest to, w jaki sposób aktywizować obszary postoczniowe.

- Czy ma to być budowa mieszkań, biur? - pytał marszałek. - Czy też sugerowana przez nas koncepcja, by na terenie Stoczni Gdynia stworzony został park przemysłowy. Tak się dzieje na przykład na terenach postoczniowych w Wielkiej Brytanii. Chcemy uczestniczyć w tych procesach, ponieważ przemysł stoczniowy powinien być nadal elementem krajobrazu polskiego przemysłu. Podległe mi instytucje są gotowe do współpracy, jeżeli chodzi o rynek pracy. Jestem przekonany, że wspólnymi siłami będziemy mogli złagodzić skutki kryzysu.

### Stocznie w Gdyni

Co stanie się z terenem po Stoczni Gdynia, który w przetargach nie znalazł właściciela? Teresa Kamińska, prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, zapewniła, że „zaopiekuje się” nim kierowana przez nią instytucja.

- Strefa kupi działki, by stworzyć na tym terenie nowoczesny park technologiczny, centrum biznesowe i badawczo-rozwojowe. W ciągu trzech lat, wspólnie z wojewodą i marszałkiem, opracujemy projekt i zbudujemy tam nowoczesną infrastrukturę.

- Bardzo ważnym planem jest umożliwienie dalszego działania całemu zespołowi projektowemu Stoczni Gdynia, aby nie zaprzepaścić wiedzy, doświadczenia i możliwości twórczych ludzi w nim do tej pory pracujących - mówiła dalej prezes PSSE, dodając, że chodzi także o stworzenie warunków dla nowego zatrudniania. - Będziemy zachęcać inne biura projektowe do założenia tu swoich przedstawicielstw. Oczywiście strefa nie będzie gwarantem miejsc pracy, jakie były na tym terenie dotychczas, ani w ilości, ani w charakterze. Natomiast jej działania i formy wspierania istniejącej tam dzisiaj produkcji, mają szansę przyczynić się do przyrostu takich miejsc. To wielkie wyzwanie dla strefy.

### Europejski przemysł stoczniowy

Prof. Jerzy Bieliński, dziekan Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego, wyjaśnił, że w tej chwili w Europie działa



**Piotr Soyka, prezes Forum Okrętowego:**

**- Nasza szansa to produkcja statków niszowych i wysoko zaawansowanych technologicznie, przebudowy i remonty statków, czyli to, co już od wielu lat prezentują z powodzeniem Gdańska Stocznia Remontowa i Stocznia Północna.**

około czterdziestu liczących się stoczni. Są liderami w pięciu dziedzinach: produkcji promów pasażerskich, statków wycieczkowych, statków offshore, pogłębiarek i wielkich jachtów.

- Zniknęły kontenerowce, statki masowe, czyli najważniejsze, najbardziej dochodowe grupy - mówił profesor. - A zamówienia na statki w stoczniach europejskich kończą się w tym roku. I nie widać nowych. To dramat.

Europejskie stocznie zmuszone zostały do masowego zwalniania pracowników. Profesor Bieliński wymienia, że w tej chwili w stoczniach europejskich zatrudnionych jest 85 tysięcy ludzi. Niestety, jeszcze w tym roku największe stocznie zwolnią od 200 do kilku tysięcy.

- Na Malcie nikt już nie będzie zatrudniony w tym przemyśle - mówił Jerzy Bieliński. - Co w tej sytuacji robią poszczególne państwa? W Niemczech sektorowi pomagają fundusze regionalne. Podobnie

w Hiszpanii. Mówi się tam o pomocy państwa, podobnej do tej, której udzielono stoczniom w Korei czy Chinach.

Jedyną gałęzią przemysłu stoczniowego, który nie został dotknięty zapaścią są łodzie wypoczynkowe, turystyczne.

- Przemysł okrętowy jest w stanie głębokiego kryzysu - podkreślał prof. Bie-



**Krzysztof Dośła, przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”:**

**- Jeszcze niedawno w stoczniach województwa pomorskiego zatrudnionych było około 20 tysięcy pracowników.**





**Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego:**  
- Jestem przekonany, że wspólnymi siłami będziemy mogli złagodzić skutki kryzysu.

liński. - Trzeba zdecydowanych kroków, niedopuszczenia do obniżenia zdolności produkcyjnych. Mamy niewielkie nisze, które możemy zagospodarować. Ratunkiem jest sektor wyposażeniowy, w którym pracuje 30 procent ogółu zatrudnionych w przemyśle stoczniowym. Trzeba też stworzyć takie mechanizmy chronienia pracowników, żeby w okresie dekonunktury można było ich utrzymać.

### Walka na rynku

- O jakich rozwiązaniach w naszych stoczniach możemy mówić, aby walczyć na rynku stoczniowym? - pytał z kolei dr Janusz Kozak, prodziekan do spraw naukowo-badawczych Politechniki Gdańskiej. Według niego, poszukiwania nowych rozwiązań w sferze produkcji okrętowej można podzielić na cztery grupy:

lepsze przygotowanie produkcji, ulepszenie metod produkcji dotychczas stosowanych, rozwijanie i ulepszenie zasad unifikacji i standaryzacji oraz wprowadzanie nowych, dotąd nie stosowanych, technik produkcji. Jak stwierdził, produkcję okrętową można też upraszczać poprzez maksymalne stosowanie płaskich powierzchni, np. kadłuba statku, co będzie miało przełożenie na możliwości zmechanizowania produkcji i ułatwi sposób montażu.

- Statki o uproszczonej budowie można wykonywać szybciej i prościej, niż statki klasyczne o bardziej obłych kształtach - tłumaczył dziekan Kozak. - Nowym działaniom produkcyjnym musi towarzyszyć podnoszenie kwalifikacji pracowników, będą też oni wymagać nowych sposobów kształcenia, choćby w sferze informatyzacji.

Wieloletni prezes Gdańskiej Stoczni Remontowej SA, a obecnie przewodniczący jej rady nadzorczej i jednocześnie prezes Forum Okrętowego, Piotr Soyka stwierdził, że największą odpowiedzialność za firmy sektora stoczniowego spoczywa na ich zarządach. Przed nimi walka o utrzymanie zakładów na rynku, konkurowanie z europejskimi potentatami oraz zapewnienie zatrudnienia. Podczas konferencji mówił, że najważniejszym zadaniem na dzisiaj jest przetrwanie, bez liczenia na pomoc z żadnej strony, być może z produkcją mniejszą niż przed kryzysem.

- Po każdym kryzysie przychodzi koniunktura i trzeba do niej dotrzeć - mówił prezes Soyka. - Zadanie to tym jest trudniejsze, że w regionie nie ma już armatora zdolnego do zamawiania statków i sprzyjaniu przez to produkcji stoczniowej, tak jak dzieje się to np. u naszych zachodnich sąsiadów.

### Przyczyny upadku

Zdaniem prezesa, upadłości stoczni w Gdyni i Szczecinie pokazały, jak ważne jest, by w zakładach zachowana była ciągłość zarządzania, ciągłość wizji. Fakt, że w obu stoczniach zarządy zmieniały się co rok, półtora, był jedną z przyczyn ich smutnego końca.

- Państwowy właściciel był, ale jakoby go nie było. A nie było go wówczas, gdy trzeba było dać pieniądze - mówił szef Forum Okrętowego.

Kolejne z ciągu przyczyn upadku naszych największych stoczni, to według niego zła ocena tendencji światowych, fakt, że stocznie były za mało nowoczesne.



**Teresa Kamińska, prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej:**  
- Na niesprzedanych terenach po Stoczni Gdynia PSSE stworzy nowoczesny park technologiczny, centrum biznesowe i badawczo-rozwojowe.





**Prof. Jerzy Bieliński, dziekan Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego: - Zamówienia na statki w stocznjach europejskich kończą się w tym roku. I nie widać nowych. To dramat.**

sne, utrzymywały przestarzałe struktury. To także wahania kursów walutowych, co dotyka tych, którzy mają wielomilionowe kontrakty.

- Kolejną przyczyną to wzrost wynagrodzeń, a więc i kosztów, które nie były rekompensowane przez wzrost jakości - mówił prezes Soyka. - Wreszcie bierność Unii Europejskiej, która nie umiała zapobiec azjatyckiej hegemonii. Ostatecznie, stocznie zatopił ogólnoswiatowy kryzys, niskie stawki frachtowe, statki stojące

przez to na sznurku. Jeżeli w stocznjach azjatyckich nie przestrzegano gospodarki rynkowej, to musiało się to odbić na ogólnoswiatowym rynku.

Zdaniem prezesa Soyki, aby próbować odrodzić, albo przynajmniej wspo-

móc już istniejący sektor stoczniowy, trzeba spełnić kilka warunków. Należy do nich ułatwienie finansowania gwarancji na zaliczki armatorskie poprzez preferencyjne kredyty, a także, jak to czynią inne kraje europejskie, lokowanie przez rząd zamówień na produkcję okrętów dla Marynarki Wojennej w polskich stocznjach.

- Przy przetargach i zamówieniach należy wszystkim zapewnić jednakowe warunki - postulował Piotr Soyka. - Nasza szansa to okręty dla Marynarki Wojennej, ale też pomysły na robienie czegoś innego, chociażby konstrukcji stalowych, takie jakie już robi Stocznia Gdańsk. To także produkcja statków niszowych i wysoko zaawansowanych technologicznie, przebudowy i remonty statków, czyli to, co już od wielu lat prezentują z powodzeniem Gdańska Stocznia Remontowa i Stocznia Północna.

**Tekst i zdjęcia:  
Czesław Romanowski**

**Obecni na konferencji, od lewej:  
Piotr Soyka, prezes Forum Okrętowego,  
Jacek Rybicki, sekretarz Komisji Krajowej  
Solidarności i Jarosław Flont, prezes  
Gdańskiej Stoczni Remontowej SA.**





*Czy polska firma zniknie?*

# Prywatyzacja anty PRO

**Polskie Ratownictwo Okrętowe może trafić w ręce konkurencji, która zwolni polską załogę. Dlaczego Ministerstwo Skarbu nie chce przekazać firmy spółce pracowniczej, jak było planowane? - pytają pracownicy PRO. - Nie umawialiśmy się z nimi na taką formę prywatyzacji - odpowiada ministerstwo.**

Tomasz Sagan, zastępca dyrektora PRO ds. finansowych: - 31 marca tego roku otrzymaliśmy faks z Ministerstwa Skarbu Państwa, a dzień później na stronie internetowej MSP ukazało się ogłoszenie o zaproszeniu do negocjacji w sprawie nabycia PRO. Innymi słowy, było to ogłoszenie otwartego przetargu na kupno przedsiębiorstwa.

Informacja ta, jak twierdzi Sagan, spadła na pracowników PRO jak grom z ja-

snego nieba. Od wielu lat żyli w przekonaniu, iż firma zostanie im przekazana w odpłatne użytkowanie.

## Pracownicy niepewni przyszłości

W 2004 roku pracownicy PRO wystąpili do resortu skarbu w sprawie prywa-

tyzacji bezpośredniej, poprzez oddanie przedsiębiorstwa do odpłatnego korzystania spółce z udziałem pracowników PRO i innych krajowych inwestorów. Ministerstwo Skarbu pod rządami SLD było temu przychylnie. Jednak ani wówczas, ani później żadne decyzje nie zapadły. We wrześniu 2009 roku, już za rządów Platformy Obywatelskiej, ogłoszony został przetarg na doradcę Ministerstwa Skarbu Państwa w procesie prywatyzacji PRO. Doradca zakończył pracę pół roku temu, przekazując materiały ministerstwu. Podobno jego raport był przychylny formie prywatyzacji, zaproponowanej przez pracowników. Stąd ich zdziwienie, gdy dowiedzieli się, że ministerstwo zastosowało zwykłą procedurę prywatyzacyjną: PRO dostanie ten, kto więcej zapłaci.

- Niezwłocznie napisaliśmy pismo do Ministerstwa Skarbu, w którym zwróciliśmy się po pierwsze, o ponowne rozważenie trybu prywatyzacji, tudzież - gdyby minister nie zmienił decyzji - o przesunięcie terminu składania ofert, bowiem nasza spółka pracownicza nie została formalnie założona - mówi Tomasz Sagan.

**Siedziba Polskiego Ratownictwa Okrętowego w Gdyni.**



Fot. Czesław Romanowski



Dlaczego, mimo iż pracownicy już sześć lat temu wykazywali gotowość do kupienia przedsiębiorstwa, spółka pracownicza została formalnie założona dopiero pod koniec kwietnia? Jak tłumaczy Sagan, zmieniały się rządy, a w procesie prywatyzacji nic się nie działo, nie było więc presji na utworzenie spółki.

- Trudno było skrzyknąć wszystkich chętnych pracowników. Kilkadziesiąt osób spośród przyszłych udziałowców permanentnie przebywa na morzu, co w znacznym stopniu utrudnia założenie spółki - tłumaczy dyrektor finansowy PRO.

Akces zgłosiło około 80 procent załogi. Jednym z członków zarządu został Tomasz Sagan.

Po stronie pracowników PRO stanął Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. 6 kwietnia wysłał do ministra Aleksandra Grada pismo. Związkowcy tłumaczą m.in.: „Wybrana ścieżka prywatyzacji praktycznie eliminuje możliwość udziału w niej spółki zawiązanej przez pracowników PRO ze względu na brak możliwości zgromadzenia odpowiednio wysokiego kapitału, niezbędnego do sfinansowania zakupu przedsiębiorstwa w całości. Tryb ten jednocześnie otwiera możliwość wrogiego przejęcia PRO przez zagraniczną konkurencję, dysponującą odpowiednimi finansami. Specyfika działalności PRO (międzynarodowy transport morski) powoduje, iż działalność taka może być prowadzona praktycznie z każdego miejsca na świecie. W przypadku sprzedaży przedsiębiorstwa zagranicznym podmiotom, można spodziewać się, iż w krótkim czasie firma ta zniknie z Polski a jej pracownicy stracą pracę.”

Dyrektor Sagan dodaje: - Boimy się, że znikniemy z rynku. Podobne sytuacje miały już miejsce w wypadku innych firm. Nasza działalność ma charakter międzynarodowy, opiera się głównie na odpowiednich, wypracowanych, kontaktach. Jedyne czego przyszły kupiec potrzebuje to aktywa i część rynku, którą sobie przez te lata wypracowaliśmy.

## PRO na powierzchni

Polskie Ratownictwo Okrętowe istnieje od 1951 roku i należy do niewielkiej obecnie liczby polskich przedsiębiorstw armatorskich. Zatrudnia około stu pracowników, całość załóg statków jest polska. Udział przedsiębiorstwa w światowym rynku specjalistycznych usług morskich oceniany jest na jeden procent. Z dużym prawdopodobieństwem można stwier-



**Główną gałęzią działalności PRO są holowania oceaniczne i pełnomorskie. Wykonuje je m.in. widoczny na zdjęciu holownik Koral, zbudowany w 1976 roku.**

dzić, iż w przypadku sprzedaży PRO w inne niż pracownicze ręce, duża część marynarzy zostanie zastąpiona tańszymi załogami, np. z Indonezji czy Filipin.

- Osobną kwestią jest fakt, że ponad 90 procent pracowników pracuje tu około lub ponad 10 lat - tłumaczy Sagan. - To osoby, które walczyły przyczyniły się do tego, że firma przetrwała trudny okres, jakim był podział na PRO i Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa. Przez ostatnie osiem lat osiągnęliśmy dużo, nabyliśmy trzy nowe jednostki, które mają zatrudnienie, spłacają zaciągnięte kredyty, choć ten rok nie będzie dla nas łatwy. Dwa starsze holowniki mamy zamiar wymienić w ciągu 2-3 lat. Byłoby głęboko niesprawiedliwe, gdyby pracownicy nie otrzymali szansy na uczestniczenie w prywatyzacji przedsiębiorstwa.

- Trzeba od razu powiedzieć, że żaden polski przedsiębiorca nie zainwestuje w PRO - mówi Dariusz Konkół, wiceprzewodniczący OZZOiM. - Na rynku holowniczym następuje globalizacja, holowniki pływają po świecie, przypluwając do nas tylko na remonty. PRO odprowadza tutaj podatki, od ośmiu lat firma generuje zysk. Choć po podziale na PRO i SAR wiele osób spodziewało się bankructwa, mądre zarządzanie i inwestycje spowodowały, że jest dobrze. W rynkowej nisze, małych i średnich holowników, PRO wstrzeliło się znakomicie. To wielki wysiłek pracowników doprowadził do tego, że firma jest dochodowa. Jest po prostu dobrą firmą żegludową, której nic nie grozi.

## Nie było umowy

Marek Wiewiór, rzecznik Ministerstwa Skarbu Państwa twierdzi, że o tym, iż PRO było przeznaczone do prywatyzacji było wiadomo od kwietnia 2008 roku, kiedy wszedł w życie plan prywatyzacji na lata 2008 - 2011.

## Zadania PRO

Od momentu powstania w 1951 r. głównym zadaniem Polskiego Ratownictwa Okrętowego było oczyszczanie polskiego wybrzeża z wraków pozostałych po drugiej wojnie światowej. Z czasem przedsiębiorstwo przejęło także funkcje ratownictwa morskiego. Od początku prowadziło też działalność usługową. Zajmowało się np. holowaniami dalekomorskimi i oceanicznymi, co od 2002 roku, po restrukturyzacji, jest główną gałęzią działalności PRO. Przedsiębiorstwo dysponuje pięcioma holownikami: *Amber II*, *Koral*, *Englisbman*, *Opal* i *Agat*, i pływającym dźwigiem do przeladunku sztuk ciężkich o wagach do 300 ton *Maja*. Wykonuje również usługi offshore i okrętuje załogi na jednostki specjalistyczne.



- Dlatego nie wiem, z czego wynika twierdzenie, że MSP „mimo wcześniejszych obietnic, nie zgodziło się na odpłatne przejęcie PRO...”. Według moich informacji, takie deklaracje nie padały - przekonuje rzecznik. Zgodnie z zapisami planu, prywatyzacja, w trybie negocjacji, powinna się odbyć do 2011 roku.

- Ze względu na czas na pewno nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „wybrana ścieżka prywatyzacji praktycznie eliminuje możliwość udziału w niej spółki zawiązanej przez pracowników PRO ze względu na brak możliwości zgromadzenia odpowiednio wysokiego kapitału, niezbędnego do sfinansowania zakupu przedsiębiorstwa w całości”. Prywatyzujemy przecież zgodnie z ogłoszonym ponad dwa lata temu programem i od tego też czasu pracownicy PRO znali plany resortu, co do ich przedsiębiorstwa - tłumaczy Wiewiór.

Ministerstwo spełniło prośbę pracowników PRO i przedłużyło termin składania ofert do 14 maja. Nie wiemy, czy i jakie oferty kupna wpłynęły. Nie jest nawet pewne, czy spółce pracowniczej udało się do tego czasu uporać ze wszelkimi formalnościami. Na pytanie, czy ministerstwo rozpatruje możliwość prywa-

tyzacji PRO, poprzez oddanie przedsiębiorstwa do odpłatnego korzystania spółce zawiązanej przez pracowników PRO i inwestorów zewnętrznych, o co m.in. apelował OZZOiM, rzecznik resortu skarbu odpowiada:

- Aktualnie uruchomiony jest proces prywatyzacji. Tym samym został wybrany doradca, zrobione i opłacone wyceny, zaproszono inwestorów, którzy do 14 maja powinni złożyć swoje oferty. Biorąc pod uwagę poniesione już koszty oraz poinformowanie rynku o uruchomionym procesie, przerywanie go na tym etapie mogłoby być odczytane jako nieodpowiedzialne z naszej strony. Pragnę zauważyć, że na to zaproszenie na takich samych warunkach może odpowiedzieć również spółka założona przez pracowników i inwestorów zewnętrznych.

To prawda, mówią pracownicy i związkowcy, tylko że spółka nie dysponuje na razie wielkimi pieniędzmi. Nie ma szans z oferentem, który od razu wyłoży wylicytowaną kwotę. Dlatego najlepszym dla nich rozwiązaniem byłby leasing pracowniczy.

- Pracownicy nie chcą tego za darmo, ministerstwo dostanie swoje pieniądze, tyle że prawdopodobnie w ratach - tłu-

maczy wiceprzewodniczący OZZOiM, Dariusz Konkol. - Podobny proces przechodziła Gdańska Stocznia Remontowa, i proszę zobaczyć, w jakiej jest kondycji.

Tomasz Sagan: - Leasing pracowniczy oznacza, że kapitał udziałowy jakim powinna dysponować spółka, powinien być nie mniejszy niż 20 procent wartości kapitałów prywatyzowanego przedsiębiorstwa na koniec roku poprzedzającego prywatyzację. I na to byliśmy przygotowani. Te pieniądze to nasze oszczędności oraz kredyty, które mamy zamiar zaciągnąć. W tej chwili staramy się dowiedzieć, czy jakieś instytucje finansowe byłyby skore do udzielenia kredytu spółce pracowniczej z przeznaczeniem na sfinansowanie zakupu przedsiębiorstwa.

Jak mówi wiceprzewodniczący Konkol, sprzedaż PRO spółce pracowniczej być może nie przysporzy szybszych wpływów do budżetu państwa, jednak w dłuższym okresie okaże się opłacalna. W przypadku transferu działalności firmy poza granice Polski, oprócz utraty pracy przez polskich pracowników, ustaną wpływy z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych. Co więcej, wiele firm z rejonu pomorskiego, będących dostawcami PRO, utraci wpływy z tytułu braku zleceń na remonty statków i różnego rodzaju dostawy.

- Nie jesteśmy przeciw prywatyzacji, ale niech szansę mają ci, którzy wiele lat pracowali na rzecz firmy i dzięki którym jest ona w tak dobrym stanie - argumentuje Dariusz Konkol.

**Czesław Romanowski**



**Będący w dyspozycji PRO holownik Amber II to jednostka typu AHTS. Świadczy usługi offshore na Morzu Północnym i w innych rejonach świata.**



*Polscy rybacy chcą  
równego traktowania*

# Unia się uwzięła

Dwa tematy zdominowały rozmowy w Brukseli polskiej delegacji rybaków z europościami i nową unijną komisarz do spraw rybołówstwa Marią Damanaki. Dyskryminowanie naszych rybaków przez służby kontrolne Unii Europejskiej oraz ich nieustanne oskarżanie o kłusownictwo i niszczenie zasobów rybnych w Bałtyku.

Rybacy pojechali do Brukseli po tym, jak ekologowie z fundacji Baltic 2020 opublikowali film „For Cod’s Sake” („Dla dobra dorsza” – pisaliśmy o tym w marcowym numerze – red.). Obraz prezentuje nieprawdziwe, zdaniem rybaków, tezy dotyczące polskiej gospodarki rybackiej. Przedstawia idyllę współpracy szwedzkich ekologów ze środowiskiem rybackim, a dla kontrastu pokazuje polskich rybaków, pijących alkohol, brudnych i zanie-

dbanych, którzy na starych, zniszczonych łodziach wypływają w morze i odławiają więcej dorszy, niż pozwalają na to przepisy.

Przedstawiciele Związku Rybaków Polskich uznali, że koniec szkalowania środowiska rybackiego. Pojechali do Brukseli, by osobiście przekonać unijnych urzędników to swoich racji.

- Rozmawialiśmy o filmie, fałszywych informacjach w nim przekazanych i negatywnych tego skutkach - mówi Grzegorz Hałubek, szef Związku Rybaków Polskich. - Mówiliśmy również o nierównym traktowaniu europejskich rybaków przez unijną administrację. Chodzi nam szczególnie o kontrole połowów. Polska jest jedynym krajem w Unii Europejskiej, gdzie kontrolowany jest każdy wyładunek dor-

sza. W innych krajach kontrole są sporadyczne. Niestety, mimo że nie mamy żadnej możliwości kłusowania, bo jesteśmy pilnowani, nadal nazywa się nas kłusownikami i zarzuca niszczenie środowiska w Bałtyku. A to wierutne kłamstwo.

W czasie pobytu w Brukseli, rybacy wzięli również udział w publicznym wysłuchaniu, na którym unijni urzędnicy przekazywali europarlamentarzystom dane dotyczące gospodarki rybackiej. Jak się okazuje, polska flota rybacka licząca 877 kutrów i łodzi, w ciągu dwóch ostatnich lat była sprawdzana 2538 razy. Licząca 1568 jednostek flota szwedzka natomiast, była kontrolowana 77 razy, a fińska, licząca około 3200 łodzi i kutrów - tylko 17 razy.

- Jak można mówić, że naruszamy przepisy i przekraczamy limity, skoro inne kraje wcale nie są kontrolowane? Unia się na nas uwzięła i tyle - dodaje Hałubek.

Argumenty polskich rybaków chyba trafiły do unijnych urzędników, bo szykują się zmiany w przepisach, szczególnie tych dotyczących kontrolowania połowów.

- Unijna komisarz do spraw rybołówstwa Maria Damanaki, która dopiero niedawno objęła kierownictwo po Joe Borgu powiedziała, że dokładnie przyjrzy się kontrolom kutrów rybackich - mówi szef Związku Rybaków Polskich.

- Wiemy jednak, że ewentualne nowe przepisy dotyczące rybołówstwa w UE pojawią się dopiero po 2012 roku, kiedy w życie wejdzie Zielona Księga Rybołówstwa. To dokument, który na nowo ma określić role i zadania gospodarki rybackiej w Unii Europejskiej.

**Hubert Bierndgarski**

**W ciągu ostatnich 6 lat w Polsce zezłomowano aż 40 procent całej floty rybackiej.**

## Polska flota rybacka zezłomowana

Od 2004 roku, od kiedy Polska jest w UE, zlikwidowano ponad 40 procent wszystkich polskich kutrów. To najwięcej w Unii Europejskiej. Do 2006 roku Polska wydała na złomowanie ponad 120 mln euro. To aż 62 procent wszystkich pieniędzy przeznaczonych w tych latach na gospodarkę rybacką. Na złomowaniu jednostek skorzystali zarówno właściciele, którzy w zależności od długości kutra mogli dostać od 500 tys. zł do nawet 2 mln zł, a także zatrudnieni na kutrach rybacy. W ramach odpłaty każdy dostał po 10 tys. euro, pod warunkiem, że przez kolejny rok nie będzie pracował w zawodzie.

Fot. H. Bierndgarski







Lotnicze zdjęcie korwety, dobrze widoczny zestaw uzbrojenia.



Południowokoreański okręt desantowy LST 685 podczas akcji ratowniczej.



Południowokoreański kuter patrolowy. Jednostki tego rodzaju ochraniały ratowników, ponieważ akcja odbywała się na wodach, gdzie wcześniej dochodziło do incydentów zbrojnych.

## Zatonięcie południowokoreańskiej korwety Chonan



Południowokoreańska korweta typu Po Hang.

# Akcja na Morzu Żółtym

26 marca wieczorem agencje przekazały elektryzującą informację – na Morzu Żółtym, w odległości około mili morskiej na południowy zachód od wyspy Baengnyeong, w więc w bezpośredniej bliskości linii rozgraniczającej obszary morskie obu państw koreańskich, tonie okręt Marynarki Wojennej Republiki Korei. Ponieważ w rejonie tym już wcześniej dochodziło do rozmaitych incydentów, z użyciem uzbrojenia, w następstwie czego tracono okręty (by wymienić choćby dwie potyczki na tak zwanych „krabowych łowiskach” w 1999 i 2002 roku), wyobrazić można sobie było każdy scenariusz rozwoju wydarzeń. Napięcie podniosła

dotatkowo informacja z mediów chińskich, według której południowokoreańska korweta miała zostać storpedowana przez północnokoreański ścigacz rakietowy. Pojawiły się też pogłoski o torpedzie wystrzelonej przez miniaturowy okręt podwodny.

Tymczasem władze Republiki Korei zachowały podziwu godną wstrzemięźliwość. Co prawda prezydent Lee Myung-bak dwukrotnie zwoływał posiedzenia Rady Bezpieczeństwa Narodowego, ale w obu przypadkach komunikaty oficjalne zamknięto silnie akcentowanym stwierdzeniem o konieczności przeprowadzenia „spokojnego i rzetelnego śledz-

stwa”. Seul ewidentnie nie był zainteresowany eskalacją. Stonowaną postawę zachował też wojowniczy zazwyczaj Phe-nian.

Tymczasem na Morzu Żółtym trwała akcja ratownicza. Uczestniczyło w niej 20 okrętów i jednostek Straży Wybrzeża. Wsparcia udzielili również Amerykanie, kierując w rejon incydentu jednostkę ratowniczą *Salvor* (T-ARS 52). Spośród 104 ludzi znajdujących się na pokładzie okrętu, udało się ocalić 58 (z których 13 było rannych). Pozostali uznani zostali za zaginionych, ale wszyscy obeznani z problemem zdawali sobie sprawę, że szanse przetrwania rozbitka w wodzie o tempe-



## Korwety typu Po Hang

Wyporność pełna 1220 ton, długość 88,3 m, szerokość 10 m, zanurzenie 2,9 m, siłownia w systemie CO-DAG (dwa silniki wysokoprężne MTU 12V 956 TB 82 o mocy 6260 KM oraz turbina gazowa General Electric LM-2500 o mocy 18 000 KM), prędkość maksymalna 32 węzły, prędkość ekonomiczna 16 węzłów, zasięg przy prędkości ekonomicznej 4000 mil morskich, załoga 95 (w tym 10 oficerów). Okręty budowano w dwóch zasadniczych wersjach: zwalczania okrętów podwodnych (zbudowano 20) i zwalczania okrętów nawodnych (zbudowano 4). Wersja przeznaczona do walki z celami nawodnymi uzbrojona jest w 76 mm armatę Oto Melara, dwie podwójnie sprzężone armaty 40 mm, cztery przeciwskretowe pociski kierowane 4 RGM-84D Harpoon (cztery

pierwsze otrzymały po dwa pociski MM-38 Exocet). Jednostki zwalczania okrętów podwodnych otrzymały dwie 76 mm armaty Oto Melara, dwie podwójnie sprzężone armaty 40 mm, dwie potrójne wyrzutnie torped kalibru 324 mm oraz 12 bomb głębinowych na zrzutniach, jak również stację hydroakustyczną. Jak już wspomniano, w latach 1984 – 1993 w stocznjach Korea Tacoma, Korea S.E.C, Hyundai, Daewoo zbudowano 24 jednostki klasyfikowane jako korwety patrolowe. Utracony okręt, należący do wersji zwalczania okrętów podwodnych powstał w stoczni Korea Tacoma, do służby wszedł w listopadzie 1989 roku, a zakładano, iż w linii pozostanie do 2010 roku.

raturze 3–4 stopnie Celsjusza jest praktycznie zerowa.

Mimo upływu kilku tygodni, Marynarka Wojenna Republiki Korei nadal zachowuje daleko idącą powściągliwość w informowaniu o wydarzeniu. Wiadomo, że zatonięcie poprzedzone zostało silną eksplozją w części rufowej, która spowodowała rozerwanie kadłuba (rufa znajduje się w odległości około 60 m od reszty

wraku). Okręt utracił w ciągu kilkunastu sekund napęd i zasilanie w energię elektryczną, po czym pogrążył się w falach w ciągu niespełna dwudziestu minut. Liczba zaginionych również potwierdza siłę eksplozji (można zakładać, że większość z nieodnalezionych to właśnie ofiary wybuchu).

3 kwietnia miała miejsce pierwsza penetracja wraku przez nurków. Rezul-

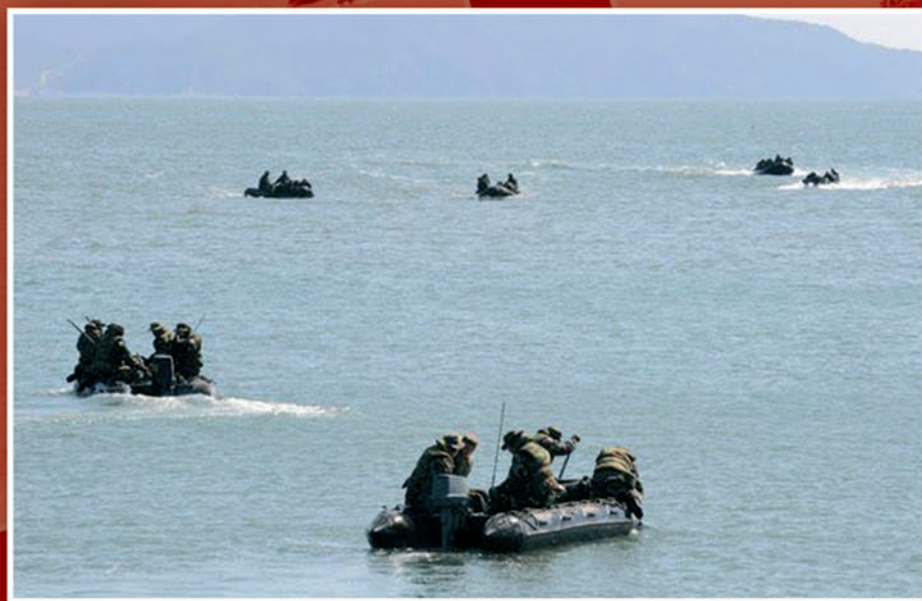
taty oględzin sprowadzono jednak tylko do informacji o wydobyciu ze zniszczonego kadłuba zwłok jednego z poległych podoficerów.

W informowaniu o dramacie Koreańcy przyjęli zasadę upubliczniania tylko sprawdzonych informacji i unikania zadrażnień na arenie międzynarodowej. Doskonałym tego przejawem jest wypowiedź prezydenckiego rzecznika, który stwierdził: „obecnie nie ma pewności czy Korea Północna ma jakikolwiek związek z tymi wydarzeniami”. W podobnym tonie wypowiadają się wojskowi.

Należy się spodziewać, że oficjalny raport o przyczynach zatonięcia korwety *Chonan* (PCC-722) nie powstanie zbyt szybko (jeżeli w ogóle opublikowany zostanie dokument zawierający coś więcej, ponad oficjalne banały). Przemawiają za tym dwa powody: Republika Korei w istocie nie jest zainteresowana prowokowaniem swego północnego sąsiada, który przeprowadził jak dotąd dwie próby atomowe (nawet jeżeli posiadanie technologii umożliwiającej przenoszenie broni atomowej jest dość problematyczne). Z tego względu Seul może nie być zainteresowany ujawnieniem ewentualnego udziału Koreańczyków z Północy w wydarzeniu. Jeżeli zaś do utraty okrętu doszło w wyniku błędu ludzkiego, lub awarii technicznej, to również nie ma się czym chwalić.

Krzysztof Kubiak

Koreańscy komandosi morscy poszukują rozbitków.





# Dwa bieguny Polski

Z najślynniejszym polskim polarnikiem Markiem Kamińskim o... Wiśle rozmawia Tomasz Falba

## Zdobywca, społecznik, biznesmen

Fot. Tomasz Falba



Marek Kamiński ma 46 lat. Pochodzi z Gdańska. Jest najślynniejszym polskim polarnikiem. W 1995 roku, jako pierwszy i jedyny dotychczas człowiek na świecie, zdobył na nartach oba bieguny w jednym roku. Na koncie ma jeszcze m.in. przejście Pustyni Gibsona w Australii, trawers Grenlandii, wyprawę do źródeł Amazonki, czy opłynięcie pontonem Bałtyku. Znany jest też ze swoich pasji społecznikowskich. Założył fundację i instytut swojego imienia. Zabrał na bieguny niepełnosprawnego nastolatka Jasia Mełę. Kamiński jest autorem kilku książek. Spełnił się także w biznesie. Od lat prowadzi firmę z branży instalacji grzewczych i sanitarnych. Latem ubiegłego roku, z grupą młodzieży i przyjaciół z różnych krajów, spłynął Wisłę kajakiem. Powtórzył to, już samotnie, zimą tego roku.



*- Myślałem, jak większość Polaków, że Wisła to nic ciekawego – mówi Marek Kamiński.*



**- Podczas ostatniej ekspedycji, zimowego spływu kajakiem Wisłą, pił pan codziennie wodę z tej rzeki. Smakowała?**

- Bardzo, lepiej niż normalna woda z kranu w Warszawie czy nawet w Gdańsku. Ona była filtrowana, ale tylko w podstawowy sposób. Trwało to dosłownie parę minut. Kilkakrotnie zastanawiałem się nawet, czy nie pić jej w ogóle nie filtrowanej.

**- Pił pan tę wodę na całej długości rzeki?**

- Tak, na całej długości. Jedynie w Warszawie wypilem herbatę na spotkaniu z marszałkiem Sejmu Bronisławem Komorowskim. Czuć ją było chlorem. A ta bezpośrednio z Wisły miała smak dobrej wody mineralnej.

**- To spore zaskoczenie, bo w powszechnej świadomości, ale i w różnego rodzaju raportach, woda w Wiśle jest zwyczajnie brudna.**

- Moje odczucia są inne. Odcinek warszawski jest rzeczywiście brudny, ale poza tym nie zauważyłem, aby Wisła była szczególnie zanieczyszczona. Wypijałem pięć litrów wody z Wisły dziennie, przy jej pomocy gotowałem też posiłki i ja-

koś nic mi się nie stało. Czułem się świetnie, do dzisiaj nie mam żadnych dolegliwości. Tak samo z kąpielą. Nie miałbym oporu, aby się wykapać w Wiśle na większości jej odcinków. Na pewno nie można powiedzieć, że ta rzeka jest ściekiem.

**- W ciągu kilku miesięcy, dwukrotnie spłynął pan kajakiem Wisłą, raz latem, raz zimą. Po co pan to zrobił? Z nudów, czy było w tym coś więcej?**

- Nigdy nie przywiązywałem wielkiej wagi do kajaków, oczywiście czasami nimi pływałem, ale nigdy nie pomyślałem, że przeżyję dzięki nim jakąś wielką przygodę. Wisła przyszła do mnie niespodziewanie przez moją znajomą, norweską polarniczkę Liv Arnesen, która marzyła, aby nią spłynąć. Ciekawe, że po norwesku „Nørpolen” znaczy „Polska północna”, ale i „biegun północny”, „Sørpolen” zaś to „biegun południowy” i „Polska południowa”. Kiedy więc powiedziałem o swoim pomysle mężowi, ten złapał się za głowę, bo zrozumiał, że chce ona kajakiem popłynąć z bieguna południowego na północny. Dało mi to do myślenia. Nagle zobaczyłem największą Polską rzekę, której do tej pory w ogóle nie zauważałem. Oglądałem ją tylko z mostów, myślałem, jak większość Polaków, że Wisła to nic ciekawego. Zacząłem drążyć temat. Najpierw przejechałem z rodziną wzdłuż Wisły samochodem. Powstał z tego film „Z Polą przez Polskę”. Ale czułem niedosyt, ponieważ tak naprawdę oglądałem rzekę z brzegu. W Kazimierzu Dolnym wsiadłem więc na żaglówkę, bo pomyślałem, że chociaż do Warszawy dotrę wodą. Ale jak wypłyną-

łem na rzekę, nurt okazał się tak wartki, że miałem kłopoty z powrotem do przystani. Dotarło wtedy do mnie, że to nie jest jednak taka sobie rzeczka, że trzeba czuć przed nią respekt. I wtedy przypomniałem sobie moją norweską przyjaciółkę i postanowiłem spłynąć kajakiem Wisłą razem z nią. Tak doszło do letniej ekspedycji. Ponieważ ostatecznie, ze względów zdrowotnych, ona nie popłynęła, zrealizowałem ten projekt bez niej, z grupą młodzieży i znajomych.

**- Od razu pomyślał pan o spływie zimowym?**

- Nie. Ale w trakcie letniej wyprawy ta rzeka mnie zafascynowała. Okazało się, że miałem zupełnie niewłaściwy jej obraz. Pomyślałem więc, że warto spłynąć nią zimą i samotnie. I tak się stało. Płynąłem w „moich” warunkach - w mrozie, pośród lodów. Nocowałem w namiocie na śniegu. Jestem chyba pierwszym, który spłynął królową polskich rzek właśnie w tym okresie. Poza tym chodziło mi o wywołanie większego odzewu społecznego. Letnią wyprawę można było potraktować jako eskapadę turystyczną, zimowy spływ był bardziej ekstremalny i wzbudził dzięki temu większy odzew. Na trasie kibicowało mi bardzo wielu ludzi.

**- Jak Wisła wygląda z wody?**

- Bardzo ciekawie. Przede wszystkim rzuca się w oczy dzika przyroda. Codziennie mogłem podziwiać orły czy żurawie. Napotykałem masę zwierząt. A wysokie wały przeciwpowodziowe, spoza których nie widać dachów domów, powodowały, że czułem się niesamowicie wyizolowany. Płynąłem różnymi dzikimi rzeka-



Zimowa wyprawa Marka Kamińskiego.





**Marek Kamiński kupuje od rybaków ze Świbna ryby złowione w Wiśle. Przyrządzone i zliofilizowane były częścią prowiantu na Zimowej Ekspedycji Wisła.**

mi na świecie i powiem, że Wisła nie ustępuje im ani pięknem, ani charakterem. Pod pewnymi względami jest nawet ciekawsza, bo podróżując nią podziwia się nie tylko piękne krajobrazy i naturę, doświadcza się także wielkiej lekcji historii. Nad Wisłą leżą miejsca ważne nie tylko dla dziejów Polski, ale i świata, Warszawa, Gdańsk, Toruń czy całkiem z innych powodów, Oświęcim.

**- Odkrycie dzikości Wisły to było największe zaskoczenie?**

- Tak i to przede wszystkim chciałem pokazać ludziom.

**- Skąd wziął się ten jej czarny PR?**

- Jeszcze kilkadziesiąt lat temu Wisła rzeczywiście była brudna i nieciekawa. Zanieczyszczały ją wielkie zakłady przemysłowe. Może stąd? Teraz większość największych trucicieli padło. Rzeka zrobiła się czystsza, odbudowała się przyroda. W Zalewie Włocławskim są raki i trocie, u ujścia Wisły zaś bytują foki. Ludzie tego nie wiedzą, a ja chciałem to pokazać. Z maili jakie dostałem wynika, że w niektórych przypadkach, to się udało. Student Politechniki Warszawskiej np. napisał do mnie, że zaprojektuje nad Wisłą specjalne miejsca dla kajakarzy, właśnie po mojej wyprawie.

**- Nie obawia się pan, że podkreślając dzikość Wisły, pokonując ją zimą, zniechęca pan ludzi do pływania? Przeciętny Kowalski może pomyśleć, że jeśli Wisła wydaje się dzika Markowi Kamińskiemu, to on nie ma co się na nią wybierać, bo nie da rady.**

- Absolutnie nie. Maile są tego dowodem. Oczywiście pływanie kajakiem po wielkiej rzece wymaga pewnych umiejętności, ale naprawdę podstawowych, czego jestem najlepszym przykładem. Przecież ja nie mam wielkich doświadczeń kajakowych. Poza tym, nie musi to być kajak, może być wszystko inne na czym czujemy się bezpieczni. Nie trzeba też od razu pokonywać całej rzeki, można to zrobić na pewnym odcinku. A zamiast spać w namiocie na brzegu, można poszukać kwatery w pobliskim mieście czy wsi.

**- A nie kusilo pana, żeby popłynąć jeszcze dalej? Wisła ma wodne połączenie zarówno z Atlantykiem, jak i Morzem Czarnym.**

- Chciałem zacząć od podstaw, czyli od spłynięcia samą Wisłą. Moim celem było pokazanie, że jest to propozycja dla wszystkich. Gdybym popłynął dajmy na to z Gdańska na Morze Czarne, wszyscy uznaliby to za wyczyn tylko dla Marka Kamińskiego.

**- Lubi pan podsumowywać swoje wyprawy w książkach. O Wiśle też pan napisze?**

- Już zacząłem przygotowania do wydania takiej publikacji, a nawet dwóch. Pierwsza będzie dotyczyć samej wyprawy i będzie nosiła tytuł „Ekspedycja Wisła”. Druga, o roboczym tytule „Księża Wisły”, będzie bardziej ogólna. Zdaję sobie sprawę, że wiele osób poza mną propaguje uroki królowej polskich rzek. Jest przynajmniej kilka ważnych inicjatyw wiślanych: Flis Wiślany, Fundacja Ja Wisła, Żegluga Wiślana... One mnie wsparły. Jeśli zajdzie potrzeba, odwdzięczę się tym samym. Na pewno będę chciał stworzyć takie pojęcie jak Szlak Wisły, żeby ono zaistniało w świadomości ludzi. O tym jak niewiele mówi się o Wiśle niech świadczy fakt, że w obu wyprawach kierowałem się przewodnikiem z początku lat 60.! Chciałbym to zmienić swoimi publikacjami. Być może trzeba organizować kajakowy spływ wiślany co roku? Jeśli ktoś będzie miał ochotę zrobić taką imprezę, chętnie to wesprę.

**- Zwraca pan uwagę głównie na przyrodę i piękno Wisły. Namawia ludzi, aby ruszyli na Wisłę. Ale czy to nie błędne koło? Przecież jeśli turyści zaczną rzeczywiście korzystać z Wisły, mogą tę przyrodę zniszczyć.**



**Letnia Ekspedycja Wisła dociera do morza.**



- Nie sądzę. Tatry w sensie obszaru, są o wiele mniejsze od Wisły, znacznie liczniej odwiedzane, a nie są totalnie zniszczone. To kwestia odpowiednich regulacji prawnych. Ludzie mogą doskonale koezystować z przyrodą.

**- Myśli pan, że Wisła gotowa jest na przyjęcie turystów?**

- Absolutnie nie. Brakuje podstawowej infrastruktury. Od Warszawy do ujścia rzeki są tylko dwie mariny z prawdziwego zdarzenia - w Płocku i Tczewie.

**- Napisał pan na swojej stronie internetowej: „Wisła to dzika rzeka i w niczym nie ustępuje Amazonce czy Nilowi. Jestem przekonany, że drzemie w niej ogromny potencjał turystyczny, ale nie tylko. Myślę, że przyszedł czas, by wrócić do korzeni i przywrócić jej pierwotne znaczenie”. Co pan miał na myśli? Co to za pierwotne znaczenie?**

- Pierwotnie rzeka była autostradą dla Polski, kręgosłupem, z którego wyrosła potęga Rzeczypospolitej. Wisła powinna być symbolem wielkości i czystości, czymś z czego powinniśmy być dumni. Większość europejskich rzek jest uregulowana i wybetonowana, Wisła jest na tym tle czymś niezwykłym. Chodzi o to, aby przywrócić jej wielkość.

**- Ale pierwotne znaczenie Wisły było po prostu gospodarcze. Nie sądzi pan, że także o tym warto mówić?**

- Owszem, ale gospodarka się zmienia. Kiedyś Wisłą szły transporty drewna czy zboża. Dzisiaj nie ma takiej potrzeby. A liczy się turystyka, która wyrosła na jedną z najbardziej dochodowych gałęzi gospodarki. W tym sensie Wisła ma znaczenie ekonomiczne także współcześnie. Możemy ją potraktować jak produkt turystyczny o nazwie „Vistula Trial”, który potencjalnie może być bardziej atrakcyjny niż Tatry czy Mazury.

**- A co z żegluga śródlądową?**

- Jeśli nie wiązałyby się ona ze zbyt dużą ingerencją w przyrodę, to dlaczego nie? Ale już pomysł całkowitego skanalizowania Wisły, budowania na niej jakichś stopni wodnych, mnie się nie podoba. Powinno się tylko utrzymywać koryto rzeki w stanie używalności. To wszystko. Więcej nie potrzeba.

**- A jak pan ocenia politykę państwa wobec tej rzeki?**

- Nie mam co oceniać, jej po prostu nie ma. Wisła to dla polityków nie jest łatwy temat. Nie ruszają go, bo mogą na nim stracić. Z jednej strony są ludzie, którzy chcieliby coś zrobić, z drugiej ekolodzy, którzy bronią jej przed zniszczeniem. To gotowy konflikt, w który politycy wolą się nie angażować. Ale w końcu, gdzieś się trzeba spotkać. Wisła to wielka rzeka w sercu Europy. Z jednej strony trzeba uważać, aby jej nie zdewastować, z drugiej nie można zamieniać jej całej w skansen.

**- To jaka będzie, według pana, przyszłość Wisły?**

- Myślę, że dzięki takim inicjatywom jak choćby moja, świadomość znaczenia Wisły dla Polski wreszcie się w ludziach obudzi i zaczniemy w końcu korzystać z tej rzeki.

**- No tak, ale np. w Tczewie obudziła się świadomość, powstała nowoczesna marina i stoi pusta.**

- To musi być łańcuch. Ważne, że Tczew zbudował marinę, ale potrzeba ich więcej. Wierzę, że powstaną.

**- Chodzi mi o to, że łatwo budować mariny, trudniej przekonać Polaków do turystyki wodnej. Większość generalnie boi się wody.**

- Zgoda, ale jak mają się przestać bać, skoro nie ma się gdzie przekonać, że to nie takie straszne? Poza tym nie muszą w ogóle schodzić na wodę. Mogą jechać brzegiem Wisły rowerem, czy iść pieszo, lub chociażby jeździć konno. Ale muszą mieć zapewnione jakieś przystanki, jakąś bazę.

**- Po ostatniej ekspedycji wiślanej zapowiedział pan koniec wypraw w ogóle. Czy naprawdę chce pan skończyć z podróżowaniem?**

- Dla mnie czymś niezwykłym jest przebywanie z moimi kilkuletnimi dziećmi. Nie chciałbym stracić z nimi kontaktu. Dlatego chciałbym, aby moje następne podróże były z nimi. Teraz wyzwaniem dla mnie jest moja rodzina. To jest być może trudniejsze niż pójście na oba bieguny.

**W trakcie spływu, jak na polarnika przystało, mieszkał w namiocie na brzegu.**







Fot. Henryk Kabat

Brda.



Projekt tablicy upamiętniającej tragedię Brdy autorstwa Zdzisława Sobierajskiego.

## Brda w realu i wirtualu

„Byliśmy tak blisko, a odeszliśmy tak daleko... Pamięci 11 polskich rybaków z m/t BRDA, którzy zginęli za tym falochronem 10 stycznia 1975 roku. Polscy rybacy i żeglarze oraz mieszkańcy Hanstholm” - taka będzie inskrypcja (w języku polskim i duńskim) na tablicy, która upamiętni jedną z największych katastrof w dziejach polskiego rybołówstwa.

Przypomnijmy: do tragedii *Brdy* doszło, kiedy należąca do Dalmoru jednostka wchodziła do duńskiego portu Hanstholm. Tuż po minięciu przez nią główek falochronu osłaniającego awanport, doszło do awarii steru, który zablokował się w pozycji „prawo na burt”. Pomimo dramatycznego wysiłku załogi, *Brda* zdryfowała na gwiazdobluki falochronu wewnętrznego, gdzie przewróciła się na bok. Podjęta przez Duńczyków akcja ratunkowa nie powiodła się. W czasie wypadku zginęło dziesięciu rybaków, jedenasty zmarł w szpitalu. Wszystko to stało się na oczach załogi drugiego polskiego trawlera, który cumował w tym samym porcie.

W ubiegłym roku przypomnieliśmy tragedię *Brdy*. Najpierw w serii artykułów opisujących ze szczegółami jej przebieg, a potem informując o pomysle upamiętnienia jej specjalną tablicą. Pomysłodawcą akcji jest Wojciech Seńków. Podchwycili ją dr Maciej Krzeptowski i dr Zbigniew Karnicki, wszyscy związani ze środowiskiem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Seńków jest byłym rybakim ze świnoujskiej Odry, Krzeptowski nie tylko jednym z najbardziej znanych polskich żeglarzy, ale także ichtiologiem, Karnicki zaś należy do elity najlepszych ekspertów rybackich w naszym kraju.

Rozpropagowana, m.in. przez „Nasze MORZE”, idea spotkała się ze sporym odzewem, zwłaszcza, że w tym roku mija 35 lat od zatonięcia *Brdy*. Okazało się, że jest bardzo wielu ludzi, którzy pamiętają

o tych dramatycznych wydarzeniach. W efekcie ich starań możemy już teraz poinformować, że za kilka miesięcy poświęcona *Brdzie* tablica odsłonięta zostanie na falochronie Hanstholm.

- Powstał już projekt tablicy - mówi Karnicki. - Jego autorem jest szczeciński artysta plastyk Zdzisław Sobierajski.

Uroczystości w Hanstholm, za zgodą Duńczyków, odbędą się 26 września. Wziąć w nich mają udział przedstawiciele władz duńskich i polskich, reprezentanci środowisk rybackich, rodziny rybaków, którzy zginęli na *Brdzie*, a także młodzież. Do Hanstholm mają dotrzeć na dwa sposoby. Część pojedzie drogą lądową, część popłynie morzem. Ten ostatni sposób ma być hołdem dla ofiar tragedii, którzy byli przecież ludźmi morza.

- Do Danii udamy się jachtem *Dar Szczecina*, z dwunastoma członkami załogi na pokładzie - tłumaczy Maciej Krzeptowski. - Jej połowę, w obie strony, stanowić będzie młodzież, po dwie osoby ze Szczecina, Świnoujścia i Gdyni, żeby przypomnieć, że istniały trzy przedsiębiorstwa rybołówstwa dalekomorskiego: szczeciński Gryf, świnoujska Odra i gdyński Dalmor.

Ofiary *Brdy* zostaną uhonorowane nie tylko tablicą. Wojciech Seńków założył w internecie (według pomysłu Kazimierza Sawczuka) domenę [www.nordse-ememorial.org](http://www.nordse-ememorial.org), która ma upamiętniać także innych Polaków, którzy zginęli na

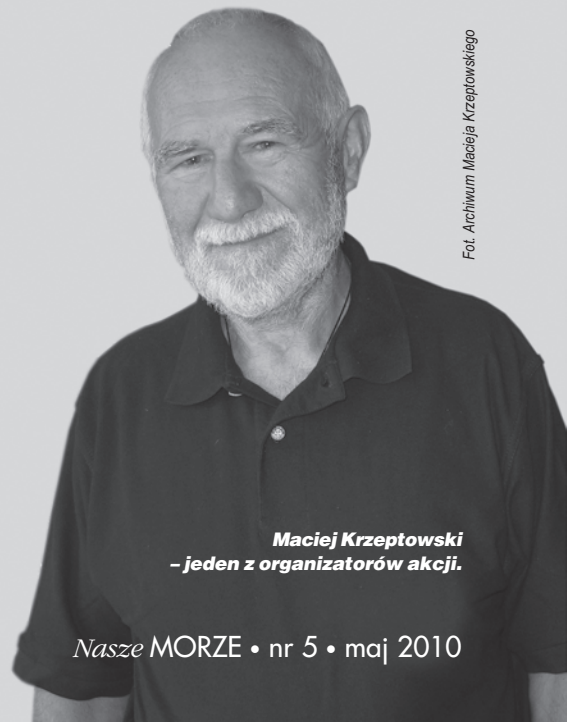
Morzu Północnym - rybaków, ale także marynarzy czy żeglarzy.

- Od tego zaczęliśmy - wyjaśnia Seńków. - Ale trwa dyskusja. Być może powinien być to rodzaj otwartej, wirtualnej tablicy pamięci, która zawierać będzie spis wszystkich Polaków, którzy zginęli na morzu, nie tylko Północnym?

Organizatorzy akcji podkreślają, że bez wsparcia finansowego nie udało się w sprawie *Brdy* zrobić. Pierwszymi sponsorami okazali się Dalmor z Gdyni, Północnoatlantycka Organizacja Producentów, Morski Instytut Rybacki z Gdyni (który objął akcję patronatem), a także osoby prywatne, np. dr Konstanty Chłapowski. Również prezydenci Szczecina, Świnoujścia i Gdyni wyrazili wolę poparcia inicjatywy.

Każdy, kto chciałby się finansowo dołączyć do projektu, może wpłacać pieniądze na konto Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni w BANKU MILLENIUM SA, ul. Stanisława Żaryna 2A 02-593 WARSZAWA ODDZIAŁ 214 Nr. 45 11602202 00000000 61917907, z dopiskiem „BRDA”.

**Tomasz Falba**



Fot. Archiwum Macieja Krzeptowskiego

Maciej Krzeptowski - jeden z organizatorów akcji.



Jak ruszył Stefan Batory /1

# Pijane zawory

Wypadki morskie powodowane są przez groźne sztormy, zaskakujące awarie, błędy nawigacyjne, manewrowe czy sztauerskie. Nie ma nieomylnych kapitanów, pilotów, oficerów czy mechaników. Zupełnie czym innym jest jednak pomyłka popełniona na skutek nieprawidłowej oceny sytuacji, niż błąd spowodowany przez alkohol, niedbalstwo, ewidentne lekceważenie obowiązków, niskie kwalifikacje i nadmierną pewność siebie. Takie zdarzenia świadczą o braku szacunku dla morza i statku. A morze takich zachowań nie toleruje!

Jest grudzień 1973 r. Flagowy linowiec Polskich Linii Oceanicznych i jedyne ówczesny polski transatlantycki statek pasażerski, *Stefan Batory* stoi zacumowany lewą burtą przy Nabrzeżu Francuskim w porcie Gdynia, tuż przy budynku Dworca Morskiego. To jego stałe miejsce postoju podczas pobytów w gdyńskim porcie.

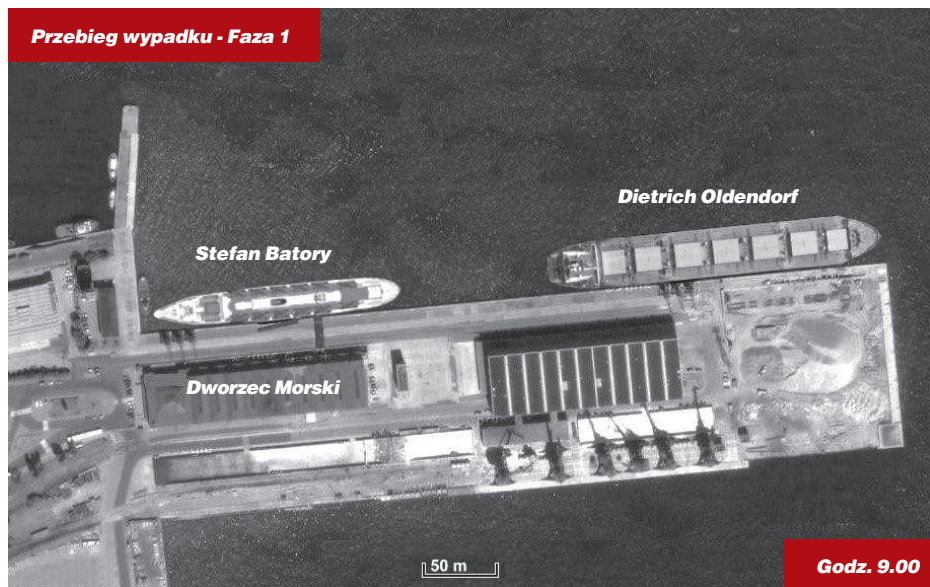
*Stefan Batory* pozostaje nie tylko chlubą PLO, ale całej polskiej floty. Jest kontynuatorem szczytnych tradycji swojego zasłużonego poprzednika, *Batorego*. Dla polskiego społeczeństwa, a zwłaszcza „szczerów lądowych” z głębi Polski to właśnie *Stefan Batory* stanowi obiekt marzeń i wyobrażeń o żegludzie morskiej. Wydaje im się ogromny, wspinały i supernowoczesny, chociaż w polskiej flocie pływają już wówczas znacznie większe statki handlowe, a standardy

**Stefan Batory** zbudowany został w 1952 r.



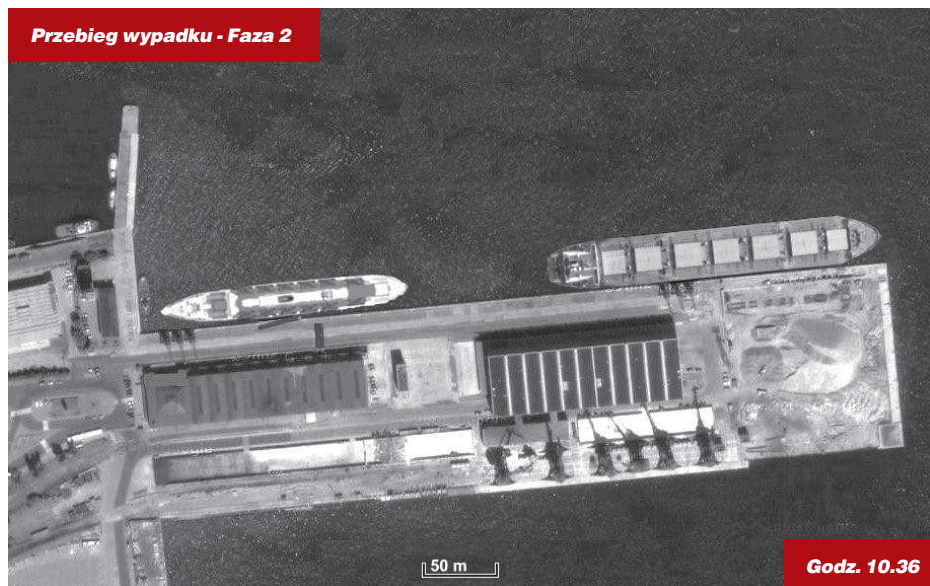


## Przebieg wypadku - Faza 1



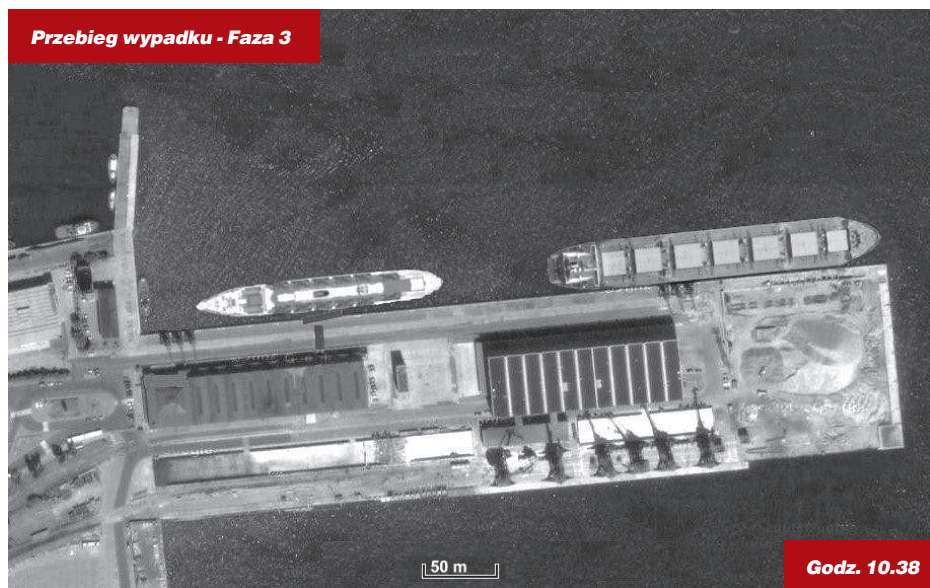
Port Gdynia, 6 grudnia 1973 r.

## Przebieg wypadku - Faza 2



Uruchomienie śruby na biegu CW, zerwanie cum dziobowych, ruszenie statku do tyłu.

## Przebieg wypadku - Faza 3



Rzucenie obu kotwic, zerwanie szpringów, śruba nadal pracuje CW.

wyposażenia PLO-wskiego „pasażera” nie plasują go w światowej czołówce. Mimo to, *Stefan Batory* jest dla Polaków oknem na świat, chociaż niewielu obywateli stać wówczas na odbycie rejsu do Montrealu czy na Wyspy Kanaryjskie. Statek jest również ambasadorem kraju dla Polonii. Wielu emigrantów mieszkających na Zachodzie, w USA, Kanadzie czy Wielkiej Brytanii chcąc odwiedzić Polskę, decyduje się na podróż właśnie *Stefanem Batorym*. Polski transatlantyk słynie m.in. z doskonałej kuchni.

6 grudnia 1973 roku statek szykuje się do kolejnej podróży. Tablica przewidyuje odcumowanie na godzinę 12. *Stefan Batory* połączony jest z lądem pomostem pasażerskim podtrzymywany przez dźwig portowy, prowadzącym wprost do pomieszczeń Dworca Morskiego, gdzie odbywa się odprawa. Operator dźwigu podtrzymującego pomost jest cały czas w kabinie. Załozde przeznaczono zwykły trap oparty o nabrzeże.

Statek zacumowany jest z dziobu czterema stylonowymi cumami zamocowanymi na jednym polderze oraz dwoma szpringami stalowymi, natomiast z rufy czterema cumami na dwóch polderach i jednym szpringiem stylonowym. Za rufą, w odległości około 110 metrów, stoi zacumowany prawą burtą statek handlowy *Dietrich Oldendorf*. Ma około 208 metrów długości i 30 metrów szerokości, jest zatem znacznie większy od *Stefana Batoryego*. Oba statki ustawione są przy Nabrzeżu Francuskim w taki sposób, że pozostają zwrócone do siebie rufami.

## Wachta na kacu

W związku z planowanym wyjściem w morze, st. mechanik poprzedniego dnia wydaje polecenie, aby pełniący poranną wachtę III mechanik rozpoczął grzanie turbin głównych. Uruchomienie silnika statku nie jest tak proste, jak np. w samochodzie, gdzie wystarczy przekręcić kluczyk w stacyjce. Turbiny potrzebują kilkugodzinnego podgrzewania, aby uzyskać odpowiednie ciśnienie pary. Ponadto, przygotowania do rozruchu SG wymagają także mechanizmy pomocnicze. Polecenie st. mechanika zostaje wykonane. III mechanik i pełniący z nim wachtę asystent maszynowy Zygmunt Kruk oraz palacz, o g. 6 włączają podgrzewanie turbin.

O 8.10 przychodzi na statek IV mechanik Robert Smoła. Ma 28 lat, jest absolwentem Państwowej Szkoły Morskiej



i legitymuje się dyplomem oficera mechanika IV klasy. Na statkach pływa od 5 lat, a na *Stefanie Batorym* od lutego tego roku. Miał objąć wachtę w maszynie o g. 8, ale trochę się spóźnił. Spał w domu, rano miał kłopoty ze wstaniem, gdyż poprzedniego dnia pomiędzy 19 a 24 uczestniczył w alkoholowej imprezie. Musiała to być impreza mocno zakrapiana, gdyż Robert Smoła czuje nie tylko objawy zwykłego „kaca”, ale ma bóle żołądka i wymioty. Sam nie wie, ile wypił wczoraj alkoholu. Przed wyjściem z domu nie zdążył zjeść śniadania, a teraz musi pójść do siłowni.

- No, nareszcie! - wita go III mechanik. - Jest już piętnaście po ósmej! Ile mam na ciebie czekać?

- Autobus mi uciekł - odpowiada Robert Smoła.

- Oddasz mi te 15 minut!

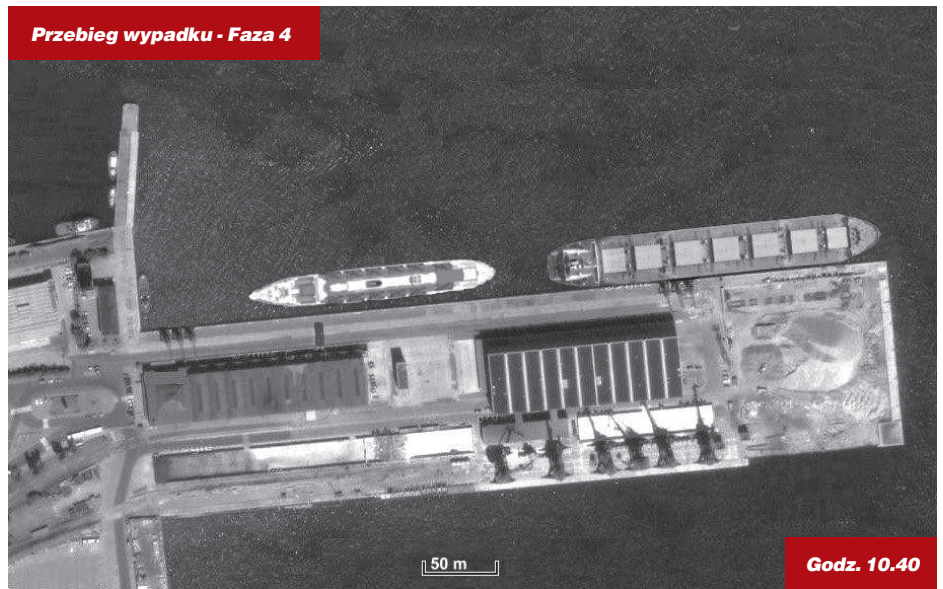
- Dobra, dobra.

Zdający wachtę III mechanik nie wyczuwa od IV mechanika Smoły alkoholu. Wprawdzie wygląda on na „skacowanego”, ale ostatecznie to jego problem. Sprawia wrażenie, że jest trzeźwy i zdolny do objęcia służby.

- Pamiętaj, o dziesiątej masz przedmuchać i sprawdzić zawory na kotłach! - przypomina III mechanik opuszczając siłownię.

Wraz z IV mechanikiem wachtę obejmują: asystent masz. Marian Jeleń (34 lata, absolwent Politechniki Gdańskiej, dyplom oficera mechanika IV klasy) i nowo zakrętowany asystent maszynowy Leszek Zieliński. Przez chwilę pozostaje jeszcze w siłowni asystent z poprzedniej wachty, Kruk.

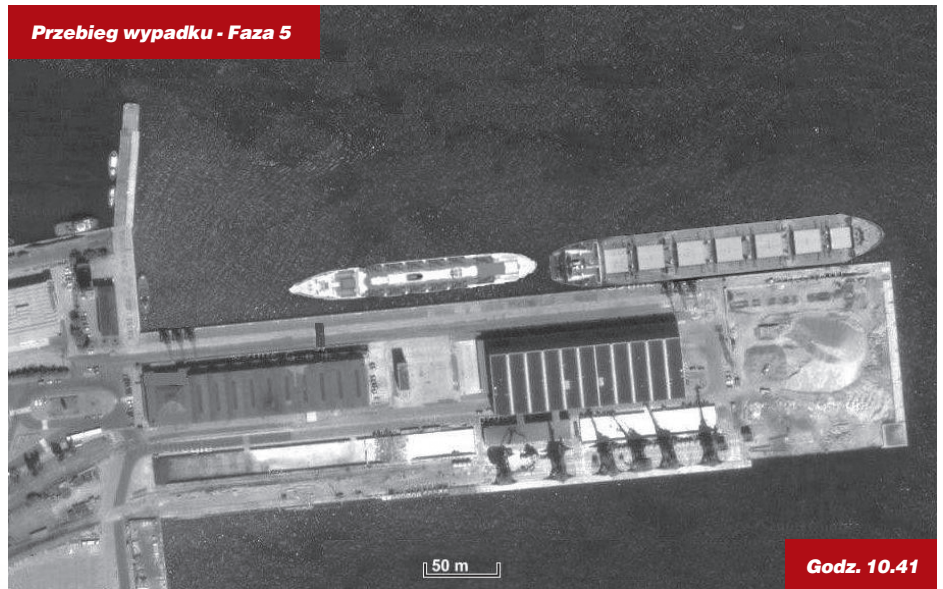
Przebieg wypadku - Faza 4



Godz. 10.40

Wykonanie manewru CN.

Przebieg wypadku - Faza 5



Godz. 10.41

Zatrzymanie statku.



Jedyny ówczesny polski transatlantyk.



- Pamiętasz Robert, że dzisiaj schodzi Sławek? Wstąp do mnie na chwilę do kabiny. Trzeba go pożegnać, no nie?

- No, jak mi się uda, to zajrzę do was na chwilę - odpowiada IV mech. Smoła.

Chodzi o wyokrętowanego w tym dniu asystenta maszynowego Sławomira Kiełek. Zaprzyjaźniony z nim asystent Kruk urządza alkoholowe pożegnanie. W tym celu zakupił w mieście i przyniósł na statek wódkę.

IV mechanik rzuca okiem na wskaźniki i manometry. Wszystkie urządzenia pracują bez zarzutu. Nie rozmawia ze swoimi podwładnymi, gdyż nadal czuje się źle i najchętniej położyłby się spać. O g. 8.30 do siłowni przychodzi I mechanik. Widzi, że wszyscy wachtowi są na miejscu. IV mechanik jeszcze raz ogląda manometry, stara się sprawić wrażenie, że jest zajęty czynnościami służbowymi. Nie chce, aby I mech. zbliżył się do niego i wyczuł woń alkoholu.

Chief nie ma jednak takiego zamiaru, dokonuje pobieżnego sprawdzenia turbin i nie nawiązując rozmowy z żadnym z wachtowych opuszcza maszynę. Następnie telefonuje do st. mechanika i informuje go, że turbiny główne są, zgod-

nie z poleceniem, grzane i wszystko w siłowni jest w porządku.

O 8.55 IV mechanik Smoła postanawia wyjść do toalety i wstąpić do kabiny asystenta Kruka. Czuje, że znowu nachodzą go wymioty.

- Idę do ubikacji - rzuca krótko do asystenta Jelenia i wychodzi.

Wizyta w toalecie nie pomaga. Podobno najlepszym lekarstwem na „kaca” jest klin, a przecież kolega czeka na niego w kabinie. Może „setka” poprawi samopoczucie? IV mech. Smoła wie oczywiście, że nie wolno mu opuszczać siłowni podczas pełnienia wachty, liczy jednak na to, że skoro chief był w maszynie przed paroma minutami, to tak szybko do niej nie wróci.

O 9 rozpoczyna się okrętowanie pasażerów. Odprawa odbywa się w hali Dworca Morskiego. Pasażerowie już odprawieni wędrują specjalnym pomostem bezpośrednio z budynku do hallu głównego statku, nie schodząc w ogóle na keję. Stewardzi pomagają im przenieść bagaże.

Kilka minut później wachtowy IV mechanik wkracza do kabiny asystenta Kruka. Asystent wie oczywiście, że jego

kolega pełni właśnie wachtę i widzi, że jest już „podchmielony”. To jednak nie przeszkadza częstować go alkoholem. W kabinie jest również wyokrętowany asystent Kiełek. Trzej mężczyźni wypijają po kieliszku, następnie po jeszcze po jednym... Przy alkoholu czas szybko płynie.

Okolo g. 10 asystent Kiełek przypomina sobie, że musi zdać pościel. IV mechanik postanawia go odprowadzić, idą razem do bielizniarki. Wachtowy Robert Smoła po wypiciu pierwszego kieliszka poczuł się znacznie lepiej, ale teraz ma wrażenie, że alkohol zaczyna go obezwładniać. Idąc korytarzem chwieje się, zatacza, obija o szoty. Wie, że powinien jak najszybciej wrócić do siłowni. Żegna się więc z kolegą i kieruje do maszyny.

### Zgodnie z procedurą

Pozostawiony w siłowni asystent Jeleń wie, że o 10 należy przystąpić do drugiego etapu grzania turbin. IV mechanika, który powiedział, że idzie tylko do toalety, nie ma od ponad godziny. Asystent obawia się samodzielnie podjąć de-



Obiekt marzeń i wyobrażeń o żegludze morskiej.



czyż o manipulowaniu zaworami powietrza, wysłała więc na poszukiwanie mechanika Smoły nowo zaokrętowanego as. Zielińskiego.

- Słuchaj, Roberta nie ma, nie wiem co robić. Idź go poszukaj. Zajrzyj do jego kabiny albo do mesy...

Asystent nie zna dobrze statku. Przechodzi przez kilka korytarzy, zagląda do toalety, do mesy. Odnajdujeabinę IV mechanika, puka, naciska kławkę, ale drzwi są zamknięte. Wraca więc do siłowni.

- Nigdzie go nie ma.

As. Jeleń nie wie, co ma zrobić. Zdaje sobie sprawę, że IV mechanik już rano był zapewne „niedysponowany” i trochę się domyśla, że pewnie poszedł się jeszcze napić. Właśnie z tego powodu nie chce telefonować do I mechanika i meldować o nieobecności wachtowego. Jeżeli chief zobaczy jego kolegę nietrzeźwego, wpisze go z pewnością do Dziennika Okrętowego, a może nawet zadzwoni do armatora z wnioskiem o zmustrowanie. A przecież IV mechanik ma już na koncie podobny „numer” i wpis do Dziennika. Zresztą Marian Jeleń uważa, że on jest tylko asystentem i nie do niego należy kontrola pracy i trzeźwości oficerów. Od tego jest kierownictwo działu maszynowego.

Wreszcie o g. 10.30 Robert Smoła wraca. Jego stan wyraźnie wskazuje, że jest pijany. Chwieje się na nogach, czuć od niego woń alkoholu. Staje przy pulpicie manewrowym trzymając się poręczy.

- Otwierajcie zawory parowe na kotłach! - bełkotliwie mówi IV mechanik do obu asystentów. - No, na co czekacie?

Asystenci Jeleń i Zieliński wykonują polecenie. Jest ono zgodne z procedurą grzania turbin. Chodzi o uruchomienie przepływu pary do zaworów manewrowych. W tym czasie oba zawory manewrowe (biegu naprzód i wstecz) powinny być oczywiście zamknięte, gdyż w przeciwnym razie ciśnienie pary spowoduje uruchomienie śruby. Na tym etapie, po ponad 4 godzinach podgrzewania, turbiny są już na tyle sprawne, iż mogą bez najmniejszego problemu uruchomić śrubę i to na najwyższych obrotach.

IV mechanik pamięta o tym i dlatego zamierza pozamykać oba zawory manewrowe. Kręci zaworem biegu wstecznego nie zdając sobie jednak sprawy, że nie zamyka go, lecz otwiera do krańcowego położenia. W tym samym czasie ciśnienie pary z kotłów zostaje skierowane przez zawory blokujące do wspomnianego zaworu manewrowego. Po chwili

## Stefan Batory

<b>Typ:</b>	statek pasażerski (liniowiec)
<b>Zbudowany:</b>	1952 rok, Wilton-Fijenoord Doken Werf Maatschapij, Schiedam, Holandia, jako Maasdam
<b>Armator:</b>	PLO GDYNIA (od 1968 r.)
<b>Sygnal wywoławczy:</b>	SPYM
<b>Napęd:</b>	2 turbiny parowe o mocy 8500 KM
<b>Długość:</b>	153,4 m
<b>Szerokość:</b>	21,1 m
<b>Zanurzenie max.:</b>	8,80 m
<b>Pojemność:</b>	15 044 BRT
<b>Nośność:</b>	7170 DWT
<b>Prędkość max.:</b>	18 w.
<b>Załoga:</b>	331 osób
<b>Miejsc pasażerskich:</b>	783
<b>Dalsze losy statku:</b>	

w 1988 roku przekazany nieodpłatnie szwedzkiej firmie, nazwa zmieniona na *Stefan*, w latach 1990-1992 zacumowany w porcie Göteborg w Szwecji jako hotel dla uchodźców, w 2000 r. złomowany w Aliaga (Turcja)



Ogromny, wspaniały, supernowoczesny...

śruba *Stefana Batorego* zaczyna się obracać. Jest 10.35. To, co zrobił IV mechanik, odpowiada wykonaniu manewru „cała wstecz”. Na skutki nie trzeba długo czekać.

*Stefan Batory* jest turbinowcem. Na takim statku praca maszyny jest praktycznie niewyczuwalna, nie występuje tu wibracja tak charakterystyczna na motorowcach. W pierwszej chwili nikt z załogi nie orientuje się, że śruba pracuje „cała wstecz”.

Trzeba też wyjaśnić, że wykonanie na zacumowanym statku, stojącym przy kei, kilku obrotów śrubą o stałym skoku jest normalną praktyką, stosowaną w celu tzw. przedmuchania silnika. Wówczas jednak śruba zostaje uruchomiona tylko na chwilę i na bardzo małych obrotach. Polery i cumy są w stanie wytrzymać takie obciążenia. Teraz zaś pracuje ona prawie na pełnych obrotach. Siła uciągu śruby *Sefana*

*Batorego* na biegu wstecz wynosi około 45 ton. Takiego obciążenia nie wytrzyma żaden polder.

## Zaciął się, cholera

Godzina 10.36. Na polderze dziobowym obłożone są aż 4 cumy stylonowe. Nie zrywają się, za to wyrwywają z betonowego nabrzeża polder, który z głośnym pluskiem wpada do wody. *Stefan Batory* pomalutku zaczyna przesuwać się do tyłu. Pierwszy zauważa to operator dźwigu, który podtrzymuje pomost pasażerski. Jest zaskoczony, wie, że statek miał odcumować dopiero o g. 12. Nie zastanawia się jednak ani chwili. Obawia się, że ruszający statek zerwie pomost oparty o burtę. Błyskawicznie podejmuje decyzję o podniesieniu pomostu, na którym - na szczęście - nie ma w tym czasie żadnych pasażerów.



Na mostku *Stefana Batorego* znajduje się asystent pokładowy Piotr Wójcicki, który przygotowuje sterówkę do manewrów zaplanowanych w związku z wyjściem w morze. Zauważa, że na dziobie coś się dzieje i ma wrażenie, że statek zaczyna przesuwać się do tyłu. Czyżby zerwały się cumy? Spogląda na tachometr i z przerażeniem dostrzega, że maszyna pracuje „cała wstecz”. Chwyta za telefon, dzwoni do siłowni.

Odzywa się IV mechanik Smoła.

- Co się dzieje? Dlaczego maszyna pracuje? - krzyczy Piotr Wójcicki.

- Zacięły się zawory - odpowiada mechanik wachtowy.

- Dajcie natychmiast „stop”. Zatrzymać silnik!

- Nie mogę, zacięły się zawory - powtarza w kółko Robert Smoła.

Asystent Wójcicki przerywa połączenie i natychmiast telefonuje do kapitana.

- Panie kapitanie, statek ruszył do tyłu, mechanik twierdzi, że nie może zatrzymać silnika!

- Już biegnę na mostek! - odpowiada kapitan.

Godzina 10.37. W siłowni IV mechanik szarpie bezskutecznie zawór manewrowy biegu wstecznego, nie pojmując, że otworzył go do skrajnego położenia. Po prostu pomylił kierunki. Wszyscy wachtowi przebywający w siłowni wiedzą już, co się stało. Nikt jednak nie podejmuje próby opanowania sytuacji. A przecież wystarczy zamknąć zawory blokujące,

które wcześniej pootwierali obaj asystenci. Nawet gdyby zawór manewrowy istotnie był zacięty, zablokowanie dolotu pary spowodowałoby zatrzymanie śruby.

- Zaciął się, cholera, zaciął się - powtarza bełkotliwie IV mechanik. Obaj asystenci przyglądają się temu biernie.

Przebywający w kabinie st. mechanik również dostrzega na repetytorze tachometru, że maszyna pracuje wstecz. Wybiega, spotyka na korytarzu I mechanika.

- Silnik pracuje! Co tam się stało? - woła.

Obaj mechanicy zbiegają po schodach w kierunku siłowni. Jest 10.38, trzy minuty od ruszenia statku.

Marynarz wachtowy stojący przy trapie też widzi, że statek ruszył do tyłu. Trap załogowy oparty o keję jedzie teraz ze zgrzytem po nabrzeżu, wykrzywia się. Słychać trzaski naprężającego się szpringu rufowego. Po chwili gruba stalówka pęka. Nadbiega st. oficer.

- Leć pan na dziób i rzucaj kotwicę! Szybko!

*Stefan Batory* ocierając się o odbijające nadal przesuwa się do tyłu i zaczyna odchodzić rufą od kei.

W tym samym czasie kapitan wbiega na mostek. Widzi, że statek odszedł już jakieś 30-40 metrów od poprzecznego nabrzeża, które znajdowało się tuż przed dziobem. Naciska przycisk alarmowy. Rozlegają się dwa długie dźwięki - alarm manewrowy.

Marynarz, który dobiegł na dziób, od-

kręca hamulec na windzie kotwicznej. Po chwili kotwica wypada z kluzy.

- Rzucić drugą kotwicę! - woła kapitan przez rozgłośnię do marynarza na dziobie.

Marynarz zakręca hamulec lewej kotwicy i przebiega na prawą burzę. Po chwili do wody leci również prawa kotwica. Mimo to statek nadal przesuwa się do tyłu. Słychać trzask zerwanego szpringu dziobowego.

St. mechanik i I mechanik wbiegają do siłowni.

- Co pan robi? - krzyczy I mechanik. - Co się tu dzieje?

IV mechanik spogląda na przełożonego mętym wzrokiem.

- Zawory się zacięły - odpowiada chwiejąc się przy pulpicie. - No, zacięły się...

I mechanik odsuwa zdecydowanie nietrzeźwego mechanika od pulpitu.

- Pan jest pijany! Proszę stąd odejść! Zabraniam panu czegokolwiek dotykać! - rozkazuje tonem nie znośnym sprzeciwu.

**Jerzy Bitner**

(ciąg dalszy za miesiąc)

*i*

Imiona i nazwiska wszystkich członków załogi zostały zmienione.

**Flagowy liniowiec Polskich Linii Oceanicznych w latach 70.**





*Historia de facto niemiecka*

# Pojednanie przez latanie

Grupa pasjonatów ożywia dawne lotnisko w Rogowie. Chcą by stało się polskim centrum lotnictwa morskiego służącym pojednaniu z Niemcami.

Rogowo to niewielka miejscowość w gminie Trzebiatów znajdująca się kilkanaście kilometrów na zachód od Kołobrzegu. Jest niezwykle urokliwie położona. Z jednej strony oblewają ją wody Bałtyku, z drugiej jeziora Resko Przymorskie.

Do połowy lat trzydziestych ubiegłego wieku było to miejsce ciche i spokojne, rybacka osada z krytymi strzechą dachami domów. Wszystko zmieniło się w 1936 roku, kiedy Niemcy, doceniając nie tyle piękno Rogowa, co jego walory militarne, rozpoczęli tutaj budowę nowoczesnego lotniska morskiego.



**Poniemiecki hangar lotniczy w Rogowie ma zostać przekształcony w nowoczesne muzeum.**

## Rogowo militarne

W ciągu kilku zaledwie lat miejscowość, zwana po niemiecku Kamp, została zamieniona w kompleks militarny, obok którego znalazły się jeszcze lotnisko w Bagiczu i ośrodek szkoleniowy wojsk pancernych w Mrzeżynie.

W Rogowie powstało lotnisko morskie, którego obiektami centralnymi były dwa wielkie hangary dla wodnosamolotów o konstrukcji stalowo-drewnianej oraz unikatowy trzeci hangar o konstrukcji betonowej.

Niemcy pomyśleli o wszystkim. Bagnisty teren został zmeliorowany oraz umocniony nie tylko metodami tradycyjnymi. W Rogowie posadzono nieznaną na tym terenie gatunki drzew – sprowadzoną z nad Morza Śródziemnego czarną sosnę i pochodzące ze wschodniej Azji krzewy róży pomarańczowej, które miały chronić przed silnymi wiatrami.

Stacjonowały tam wodnosamoloty niemieckiego lotnictwa morskiego (na początku drugiej wojny światowej - trzydziści). Ich głównym lądowiskiem była powierzchnia jeziora Resko Przymorskie.



Niemieccy piloci mieli do dyspozycji także znajdujące się obok lotnisko trawiaste przeznaczone dla samolotów rozpoznawczych i szkoleniowych.

Dwa epizody w krótkiej, bo trwającej zaledwie dziesięć lat, historii lotniska morskiego w Rogowie, zasługują na szczególną pamięć. Pierwszy z września 1939 roku, to stąd właśnie odlatywały samoloty, które bombardowały Hel i uczestniczyły w zatopieniu niszczyciela *Wicher* i stawiacza min *Gryf*. Drugim był udział w moście powietrznym uruchomionym na przełomie lutego i marca 1945 roku. Jego celem było przetransportowanie cywilnych, niemieckich uchodźców z Pomorza, głównie dzieci, na wyspę Rugię, przed

nacierającymi oddziałami polskimi i radzieckimi. Lotnikom udało się, często w dramatycznych okolicznościach, uratować w ten sposób ponad 2 tysiące osób (o ucieczce niemieckiej ludności cywilnej czytaj także w tekście „Masakra w Nemmersdorf?” na str. 36-42 – red.).

### Rogowo muzealne

Po wojnie Rogowo przejęło Wojsko Polskie. Stacjonowały tu jednostki obrony powietrznej, również raketowe. Na początku XXI wieku armia opuściła miejscowość, a teren dawnego lotniska przejął miejscowy samorząd. Od czterech lat jego gospodarzem jest Fundacja na Rzecz

Ochrony Zabytków Militarnych i Propagowania Sportów Lotniczych w Rogowie, skupiająca okolicznych pasjonatów lotnictwa i historii.

Fundacja postawiła sobie kilka celów i zaczęła je realizować. Pierwszym jest utworzenie Muzeum Lotnictwa i Techniki Militarnej. Jego załączek już powstał. Skromna jeszcze w ekspozycjach placówka funkcjonuje w jednym z hangarów pod nazwą Muzeum Fort Rogowo. Niebawem może się ono jednak zamienić w muzeum z prawdziwego zdarzenia. A to za przyczyną Muzeum Oręża Polskiego z Kołobrzegu, które chce uczynić Rogowo swoim oddziałem. Jeśli tak się stanie, trafią tam samoloty z bogatej kolekcji kołobrzesckiej placówki. Zgodnie z deklaracjami obu stron, zakończenie sprawy to kwestia naprawdę nieodległego czasu.

Bezpośrednim i naturalnym zapleczem dla powstającego muzeum mają się stać warsztaty rekonstrukcji i renowacji zabytków militarnych. Fundacja uczestniczy w projektach eksploracyjnych, w czasie których pozyskiwane są nowe ekspozycje, które trzeba odrestaurować i zakonserwować.

Terenem szczególnie bogatym w zabytki militarne jest pobliskie jezioro Resko Przymorskie, o którego taflę, podczas drugiej wojny światowej rozbiło się kilka samolotów. Jak do tej pory, akwen nie został kompleksowo zbadany.

W tym temacie Fundacja zanotowała już niewielkie sukcesy. W ubiegłym roku, z jej udziałem, odbyło się poszukiwanie wraku Dorniera Do-24 T3, który 3 marca 1945 roku, zaraz po starcie, spadł do wody i rozbił się mając na pokładzie ponad 70 osób. Większość zginęła. Do tej pory sądzono, że do katastrofy doszło na skutek przeciążenia maszyny, jednak eksploracja udowodniła, że samolot został zestrzelony.

Plany Fundacji nie dotyczą tylko historii rogowskiego lotniska morskiego. Jej członkowie chcieliby także ożywić je dosłownie. Ponieważ teren doskonale nadaje się do uprawiania sportów lotniczych, opracowali projekt uruchomienia na nim lotniska trawiastego i wodnego, a także toru modelarskiego i szkoły lotniczej pod nazwą Aeropark Rogowo.

### Polsko-niemieckie dziedzictwo

Na to wszystko potrzeba oczywiście pieniędzy. Zwłaszcza, że np. hangar, w którym znajduje się Muzeum, zacieka podczas każdego większego deszczu. Wilgotne plamy widać na ścianach budynku gołym okiem.

Fot. Łukasz Glowala



Muzeum w Rogowie zapelnia się ma samolotami z kolekcji Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu.

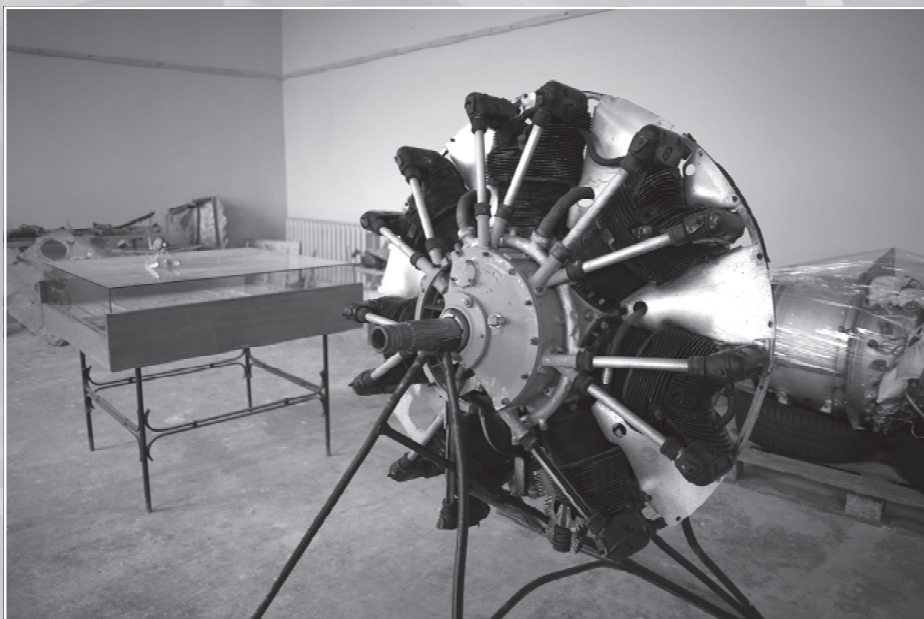
Fot. Łukasz Glowala



Naturalnym zapleczem dla powstającego muzeum mają się stać warsztaty rekonstrukcji i renowacji zabytków militarnych.



Fot. Lukasz Glowala



O fundusze pasjonaci militariów z Rogowa wystąpili do Unii Europejskiej w ramach projektu o nazwie „Baltic Aeronautica”, którego celem jest ożywienie lotnictwa morskiego w krajach południowego Bałtyku. Partnerem Rogowa w tych staraniach są podobne ośrodki z Niemiec.

- Nie da się ukryć, że historia lotniska w Rogowie jest de facto historią niemiecką - mówi wiceprezes Fundacji na Rzecz Ochrony Zabytków Militarnych i Propagowania Sportów Lotniczych Tadeusz Borodziuk. - Chcemy, aby nasz projekt wpisał się w polsko-niemieckie pojednanie. Dlatego jest on nakierowany na młodzież, na jej wzajemną integrację ponad narodowymi podziałami. Dzięki temu to pojednanie będzie miało bardzo konkretny wymiar. Rogowo jako kompleks historyczno-turystyczny będzie się do tego znakomicie nadawał.

Rogowo nie jest jedynym ośrodkiem w Polsce, w którym w ostatnim czasie odżywają tradycje lotnictwa morskiego. W ubiegłym roku „ruszyło się” coś w tym względzie także w Pucku. Przed drugą wojną światową stacjonowała tam jedyna polska jednostka lotnictwa morskiego – Morski Dywizjon Lotniczy. 1 września ubiegłego roku, w siedemdziesiątą rocznicę wybuchu drugiej wojny światowej, pod naszym patronatem, odsłonięto tam tablicę upamiętniającą dowódcę Dywizjonu kmdr. por. pil. Edwarda Szystowskiego. Ale nawet w Pucku historia polska splata się z niemiecką, bo przed Polakami stacjonowali tam Niemcy. Na dodatek, Puck uznawany jest za kolebkę niemieckiego lotnictwa morskiego.

Placówka funkcjonuje pod nazwą Muzeum Fort Rogowo.

Fot. Lukasz Glowala



W rogowskim muzeum oglądać już można pierwsze eksponaty.

**Tomasz Falba**

Fot. Lukasz Glowala





Niemiecka  
Dunkierka 1945 (1)



Fot. NAC

# Masakra

## w Nemmersdorf?

**Volks Sturm w odbitym Nemmersdorfie, listopad 1944 r.**

Niemal każdy konflikt wojenny związany jest z exodusem ludności cywilnej. Druga wojna światowa nie stanowiła pod tym względem wyjątku. Szczególnie cierpiała ludność krajów podbijanych przez hitlerowskie Niemcy. W końcowej fazie drugiej wojny światowej role się odwróciły. Teraz uciekali ci, którzy tę wojnę wywołali. Czerwonoarmiści po wkroczeniu na rdzennie niemieckie tereny wzięli krwawy odwet na cywilach. Skala zjawiska przerosła wszelkie wyobrażenie. Wydarzenia, których główną areną stały

się Prusy Wschodnie, Pomorze i wody Bałtyku, obrosły w niemiecką literaturę martyrologiczną, która przez lata mnożyła liczbę ofiar. Polskiemu czytelnikowi mało są znane i kojarzą się głównie z zatopieniem niemieckiego liniowca *Wilhelm Gustloff*.

### Największy bluff od czasów Czngis-chana

W wigilię Bożego Narodzenia 1944 roku generał-pułkownik Heinz Guderian,

szeef sztabu wojsk lądowych zjawiał się w Adlerhorst („Orle Gniazdo”), warownej kwaterze Hitlera położonej 40 kilometrów od Frankfurtu nad Menem. Guderian poinformował Führera o niepowodzeniu ofensywy w Ardenach i zaproponował pilne przerzucenie wojsk z Zachodu, by uratować sytuację na froncie wschodnim. Reakcja Hitlera, który już dawno stracił kontakt z rzeczywistością, była jak zwykle w takich przypadkach bardzo gwałtowna. Nie chciał słyszeć o przerwaniu ofensywy. Raport o przygotowaniach



Rosjan do wielkiej ofensywy nazwał „największym bluffem od czasów Czyngis-chana”. Obecny na spotkaniu Himmler wtórował wodzowi, powtarzając wielokrotnie: „to bluff, wielki bluff”.

We wtorek 9 stycznia 1945 roku w „Orlim Gnieździe” doszło do kolejnego spotkania. Tym razem grono było szersze. Wśród dwudziestu uczestników, znaleźli się m.in. Himmler, Göring i Keitel. Z wyższych dowódców zabrakło tylko Dönitza. Guderian podejmuje desperacką próbę uświadomienia Hitlerowi grozy położenia. Uzbrojony w informacje zdobyte w czasie czterodniowej inspekcji frontu wschodniego oraz raport wywiadu, dowodzi słabości położenia niemieckiej Grupy Armii „A” na linii Wisły. Nie lepiej sytuacja wygląda dalej na północny wschód, wzdłuż Narwi i granic Prus Wschodnich do Bałtyku. Bez posiłków z Zachodu, powstrzymanie Sowietów będzie niemożliwe.

Rosjanie zgromadzili siły, jakich dotąd nie widziano na żadnym froncie wojny. Mają jedenastokrotną przewagę w ludziach, siedmiokrotną w czołgach i aż dwudziestokrotną w artylerii. Zdaniem szefa sztabu, ofensywa zimowa zacznie się najdalej w połowie stycznia 1945 roku. W przypadku uderzenia Rosjan, front wschodni rozsypie się jak „domek z kart” - dowodził Guderian. Jedyłą reakcją Hitlera była propozycja wysłania autora raportu do szpitala psychiatrycznego.

## Czerwony walec

Sowiecka wielka ofensywa wyruszyła z nad Wisły 12 stycznia 1945 roku, poprzedzona potężną nawałą ogniową. Przez trzy godziny na pozycje niemieckie spadło 117 tysięcy pocisków zmiatając wszystko z powierzchni ziemi. Potem do ataku przystąpiła piechota, a na końcu czołgi 1 Frontu Białoruskiego marszałka G. Żukowa. Do południa wojska sowieckie dokonały szerokich wyłomów w niemieckich liniach obronnych.

Pod koniec stycznia, po zaciętych walkach, oddziały sowieckie dotarły do Odry w rejonie Kostrzyna. Kiedy do Berlina pozostawało zaledwie 80 kilometrów, Stalin nakazał marszałkowi G. Żukowowi przerwanie ofensywy i zajęcie się operacją przeciwko niemieckiej Grupie Armii „Wisła” na Pomorzu. Front nad Odrą zastygł na kilka tygodni.

15 stycznia z rubieży rzeki Narew do natarcia rusza 2 Front Białoruski marszałka K. Rokossowskiego. Główna oś mar-

szu przebiega przez Przasnysz, Mławę, Malbork i Elbląg. Celem ataku jest przerwanie linii łączącej niemiecką 4 Armię w Prusach Wschodnich z 2 Armią w Prusach Zachodnich.

Czołgi 5 Armii Pancерnej Gwardii gen. W. Wolskiego pędzą w stronę Elbląga wbijając się klinem między 2 Armię pod dowództwem generała Weissa w Prusach Zachodnich oraz 4 Armię dowodzoną przez generała Hossbacha. 23 stycznia zdobywają Malbork, okrążają Elbląg, a 26 stycznia docierają do Zalewu Wiślanego w okolicy Tolkmicka. Tym sposobem Wschodnie Prusy zostały odcięte od Niemiec.

Nieco wcześniej, 13 stycznia do szturmu na północną część Prus Wschodnich przystępują wojska 3 Frontu Białoruskiego generała armii D. Czerniachowskiego, który chce jak najszybciej zdobyć Królewiec. Sowieckie oddziały prą niepowstrzymanie do przodu. 26 stycznia docierają do Lewenhagen położonego zaledwie 15 km na wschód od Królewca, który kilka dni później zostaje okrążony.

Jeszcze bardziej na północ oddziały 2 Frontu Nadbałtyckiego marszałka Goworowa bezskutecznie szturmują pozycje Grupy Armii „Północ” (od 26.01. „Kurlandia”). W trakcie operacji Kurlandzkiej trwającej od 16 lutego do 8 maja, wojskom frontu nie udaje się złamać oporu przeciwnika. Walki tutaj ustały dopiero po kapitulacji Niemiec.

Powstrzymane na głównym, „berlińskim” kierunku natarcia, wojska 1 Frontu Białoruskiego, kierują się teraz na północ. 10 lutego z rejonu na zachód od Grudziądza przystępują do likwidacji zgrupowania armii „Wisła” jednostki 2 Frontu Białoruskiego. Czołgi III Korpusu Pancерnego gen. Panfilowa przełamują obronę nieprzyjaciela i kierują się w stronę Koszalina. 3 marca czołwki korpusu dotarły nad jeziorem Jamno do wybrzeża Bałtyku. Trwają walki o Koszalin. Po zdobyciu tego miasta część oddziałów 2 Frontu Białoruskiego zmienia kierunek natarcia i uderza na Słupsk i Lębork, a dalej na Gdynię.

W tym samym kierunku, ale od południa, wzdłuż Wisły natarcie rozwijała 2 Armia Uderzeniowa. Z południowego zachodu w stronę Gdańska parły trzy kolejne armie radzieckie. Do 13 marca wszystkie armie 2 Frontu Białoruskiego znalazły się na podejściach do Gdańska i Gdyni. 23 marca wojska 2 Frontu Białoruskiego kontynuując natarcie na kierunku gdańskim, zajęły Sopot i wyszły na brzeg zatoki Gdańskiej między Gdynią

i Gdańskiem, a 28 marca zajęły Gdynię. Niedobitki wojsk niemieckich broniły się jeszcze do 5 kwietnia w okolicy Kępy Oksywskiej.

Podczas gdy wojska 2 Frontu Białoruskiego oczyszczały Pomorze Gdańskie z pozostałości jednostek niemieckich, żołnierze 1 Frontu Białoruskiego szturmowali ostatnie punkty oporu na Pomorzu Zachodnim. Do 13 marca zadanie to praktycznie zostało wykonane. Jedynie o Kołobrzeg zacięte walki do 18 marca prowadziły trzy dywizje polskie ze składu 1 Armii Wojska Polskiego.

W kwietniu zdecydowały się losy Prus Wschodnich. Po czterodniowym przygotowaniu artyleryjskim, 6 kwietnia zaczął się szturm Królewca i 10 kwietnia gen. Lasch podpisał akt kapitulacji miasta. 25 kwietnia wojska 11 Armii Gwardii przeprowadziły operację desantową, podczas której wyzwoliły Piławę i znaczną część Mierzei Wiślanej. Uciekinierzy i część garnizonu odeszli na Mierzeję Wiślaną, gdzie pozostawali do kapitulacji Niemiec.

Na wschód od Odry pozostały już tylko trzy „kotły”, w których broniły się do ostatka wojska niemieckie: Kurlandia, ujście Wisły i Żuławy oraz Hel.

## Operacja „Hannibal”

Styczniowa ofensywa sowiecka mocno pomieszała plany Dönitza. Wielki admirał od pewnego czasu szykował kolejną ofensywę U-Bootów na Atlantyku, ale do tego potrzebował poligonów szkoleniowych dla broni podwodnej rozmieszczonych w Zatoce Gdańskiej i Pomorskiej. Ponadto, tereny Prus i Pomorza odgrywały olbrzymią rolę w gospodarce wojennej III Rzeszy. Gdynię i Piławę przekształcono w duże bazy Marynarki Wojennej Niemiec. W stoczniach Gdańska i Elbląga wodowano jeden po drugim okręty wojenne. Po upływie tygodnia od dnia rozpoczęcia ofensywy, także Hitler nie mógł już dalej lekceważyć groźnego niebezpieczeństwa.

Na specjalnie zwołanej naradzie, 20 stycznia wielki admirał Dönitz stwierdził, że utrata Prus i Pomorza: „sparalizowałaby walkę na morskich komunikacjach, szczególnie okrętów podwodnych”. Hitler wydaje zgodę na rozpoczęcie operacji „Hannibal” oznaczającej niezwłoczną ewakuację załóg okrętów podwodnych do Kilonii i Flensburga. Rozkaz Dönitza precyzuje zadanie. „Dywizyjony Szkolnych U-Bootów w por-



tach Zatoki Gdańskiej mają być przebazowane do Zatoki Lubeckiej, gdzie szkolenie kadetów będzie kontynuowane, bądź ukończone. Przebazowaniu do portów zachodnich podlegają również wyszkolone załogi U-Bootów i służba kobieca – *Marinehelferinnen* – oraz załogi stoczní. Zakodowany radiogram dociera wkrótce do dwóch dywizjonów szkolnych w Gdańsku, Gdyni i Pilawie. Otrzymują go również stacjonujące w porcie flotylli U-Bootów.<sup>1</sup>

Oba dywizjony dysponują hulkami mieszkalnymi (byłe statki pasażerskie), które po latach stania przy nabrzeżu trzeba przygotować do dalekiego rejsu. W porcie gdyńskim cumują *Wilhelm Gustloff* (o pojemności 25 484 BRT), *Hansa* (21 131 BRT), *Hamburg* (22 117 BRT) i *Deutschland* (21 046 BRT). Zgodnie z rozkazem na *Wilhelmie Gustloffie* miano ewakuować rodziny 2 Dywizjonu Szkolnego U-Bootów, pomocniczy personel służby kobiet marynarki wojennej oraz ciężko rannych. *Hansa* z kolei ma zabrać na pokład pomoce szkoleniowe obu dywizjonów, kadre oficerską i uciekinierów. Pozostałe dwa transportowce przeznaczone dla rodzin ewakuowanych marynarzy, jednostek szkoleniowych i flotylli U-Bootów. Resztę wolnych miejsc mają zająć uciekinierzy. *Wilhelm Gustloff* i *Deutschland* mają wziąć na pokład po 6 tysięcy ludzi, *Hamburg* - 5 tysięcy, a najmniejszy *Hansa* - 3 tysiące ludzi.<sup>2</sup>

W basenie portowym Pilawy cumują hulki 1 Dywizjonu Szkolnego U-Bootów: były statek KdF *Robert Ley*<sup>3</sup> (27 288 BRT), parowiec *Pretoria* (16 662 BRT) oraz *Ube-na* (9523 BRT) i *Duala* (6133 BRT). Załadunek kadetów na statki rozpoczęto 25 stycznia. Teraz wszyscy czekają na rozkaz opuszczenia portu.

Tymczasem nieoczekiwanie rozkaz nadchodzi od Gauleitera (namiestnika Prus) Ericha Kocha. Powołując się na rzekome uzgodnienia z Wielkim Admirałem, Koch poleca natychmiastowe wyjście okrętów w morze, ale bez zabierania na pokład uciekinierów. Komendant 1 Dywizjonu Szkolnego Poste kontaktuje się z OKM.<sup>4</sup> Wieczorem otrzymuje rozkaz wymarszu na zachód, wolne miejsca na statkach mają zająć uciekinierzy. Koch nie daje za wygraną i wysyła kolejne rozporządzenie, aby okrętować wyłącznie uciekinierów z Królewca, którzy przyjechali specjalnym pociągiem dla rodzin funkcjonariuszy partyjnych. Marynarze ignorują i ten rozkaz.

Okolo godziny 18, holowniki wyprowadzają z portu pierwszy statek *Pretoria*. Za nią podążają *Robert Ley* i *Ube-na*. W osłonie okrętów 9 Dywizji Zabezpieczenia z 22 tysiącami pasażerów docierają bez przeszkód do miejsca przeznaczenia. Gauleiter Koch grozi sądem wojennym osobom, które wbrew jego rozkazowi przyjęły na pokład uciekinierów.

Po przeciwnej stronie Zatoki Gdańskiej sprawy mają się nieco gorzej. *Cap Arcona* (27 561 BRT), *Hamburg* i *Deutschland* są już gotowe do opuszczenia portu, to samo *Wilhelm Gustloff* i *Hansa*, które mają wyjść jako pierwsze. Brakuje tylko okrętów eskorty. Ostatecznie dowództwo 2 Dywizjonu Szkolnego decyduje się wysłać *Wilhelma Gustloff* i *Hansę* z symboliczną eskortą. O godzinie 12.30 30 stycznia 1945 roku *Wilhelm Gustloff* opuszcza Gdynię. *Hansa* z powodu awarii steru zostaje na miejscu.

Na wysokości Helu do statku dołącza mały torpedowiec *Löwe* (zdobyczy norweski torpedowiec *Gyller*) i jeszcze mniejszy poławiacz torped *TF-1*. Ten ostatni wkrótce zawraca do Gdyni z powodu zbyt dużej fali. Lista niefortunnych okoliczności nie jest jeszcze zamknięta. Uderzenie o krę lodową pozbawiło torpedowiec *Löwe* anteny hydrolokacyjnej. Okręt jest teraz głuchy. W ten sposób wielki liniowiec poprzedzany przez małeńki okręciak rzucały przez fale płynie ku swemu przeznaczeniu. Największe niebezpieczeństwo czyha pod wodą.

### Stalin liczy na Flotę Bałtycką

Sowieckie okręty podwodne zablokowane w Leningradzie i Kronsztadzie od połowy 1943 r. pojawiły się ponownie na Bałtyku dopiero pod koniec 1944 roku. Stało się to możliwe dopiero we wrześniu tego roku, po wycofaniu się z wojny Finlandii. Na mocy obustronnego porozumienia, Sowieci przebazowali okręty podwodne do Hanko, Turku i Helsinek.

Stalin, który wojnie na morzu poświęcał niewiele czasu, w grudniu 1944 roku wezwał do siebie dowódcę WMF<sup>5</sup>, admirała Nikołaja G. Kuzniecowa, aby przedyskutować przyszłe operacje na Bałtyku. Generalissimus oczekiwał od admirała podjęcia bardziej aktywnych działań na morzu. Szczególnie liczył na siły podwodne i sukcesy w walce na szlakach komunikacyjnych. Na początku wojny z Niemcami ZSRR miał największą na świecie flotę podwodną liczącą 218 okrętów -

przypomniał Stalin admirałowi. Żegnając Kuzniecowa, dodał: „przyszła czas pokazać, do czego Flota Bałtycka jest zdolna”. Admirał nie wdawał się w polemikę z dyktatorem. W samotności analizował sytuację, a ta wbrew słowom „wodza narodów” nie wyglądała tak optymistycznie. Flota Bałtycka w chwili rozpoczęcia działań wojennych liczyła 95 okrętów podwodnych. Po trzech latach połowa z nich spoczywała już na dnie morza wraz z załogami. Część jednostek nadawała się tylko do szkolenia, a niektóre wyłącznie na złom. Pozostało zaledwie 28 okrętów, z tego 20 było gotowych do działań bojowych. Podobnie wyglądała sytuacja z załogami. W trakcie oblężenia Leningradu część marynarzy wyruszyła do walki na lądzie. Na niektórych jednostkach 25 proc. marynarzy nie miało doświadczenia bojowego. Kilku dowódców okrętów przybyło z Dalekiego Wschodu i nie miało styczności z wrogiem. Do tego dochodziły kłopoty z niesprawnymi torpedami, brak radarów i słabe wyposażenie hydrolokacyjne. Czy w takiej sytuacji można było oczekiwać sukcesów w wojnie podwodnej?

5 stycznia 1945 r. doszło do spotkania admirała Kuzniecowa z dowódcą Floty Bałtyckiej wiceadmirałem Tribucem. Obaj dowódcy zastanawiali się nad sposobem realizacji dyrektyw „wodza narodów” uwzględniając aktualny stan sił morskich na Bałtyku. Na początku 1945 roku sowiecka Flota Bałtycka miała w swoim składzie jeden okręt liniowy, 2 krążowniki, 12 niszczycieli, 78 kutrów torpedowych, 5 dozorców, 73 trałowce, 47 kutrów opancerzonych, 220 małych ścigaczy op. i kutrów dozorców, 204 kutry trałowe<sup>6</sup>. Z powodu niedoboru załóg i braku dogodnych baz, nie była zdolna do podjęcia poważniejszej akcji. Kuzniecowa obawiał się ryzyka napotkania zaprawionych w bojach ciężkich okrętów niemieckich.<sup>7</sup> Poza okrętami podwodnymi w rachubę wchodziło tylko użycie kutrów torpedowych, pod warunkiem zdobycia dogodnych baz w okolicach Zatoki Gdańskiej. Główny ciężar walk miał spocząć na okrętach podwodnych i lotnictwie floty, które w owym czasie liczyło 781 samolotów, w tej liczbie 87 torpedowych, 74 bombowce, 176 szturmowych, 365 myśliwców, 66 rozpoznawczych, 13 samolotów korygujących ogień artyleryjski.<sup>8</sup>

Główne zadanie, jakie postawił przed Tribucem Kuzniecowa polegało na odcięciu zaopatrzenia i możliwości ewakuacji



zgrupowania niemieckich wojsk w Kurlandii. W tym celu w rejonie Windawy, Lipawy i dalej na południe wyznaczono sektory działania okrętów podwodnych. Podjęto także próbę zorganizowania współdziałania sił podwodnych z lotnic-

twem, które miało prowadzić rozpoznanie na ich korzyść. Jednak brak łączności bezpośredniej między okrętami podwodnymi i samolotami zniweczył te wysiłki. Okręty podwodne ruszyły zatem na samotne łowy.

## Gdzie jest Marinesko?

To pytanie dwukrotnie padło z ust kontradmirała S.W. Wierchowskiego, dowódcy Brygady Okrętów Podwodnych Floty Bałtyckiej. Pierwszy raz, kiedy



Fot. Bundesarchiv, Bild 183-H27992 / Sömmke, Hans / CC-BY-SA

30 stycznia 1945 roku, o g. 12.30 Wilhelm Gustloff opuszcza Gdynię.



Fot. www.graptolite.net

Wilhelm Gustloff na przedwojennej pocztówce.



przed wyjściem w morze *S-13*, zniknął jego dowódca, kapitan 3 rangi Aleksandr Marinesko i odnalazł się dopiero po dwóch dniach. Organom śledczym tłumaczył, że dużo wypił i nic nie pamięta. Miał być postawiony przed sądem wojennym (okręt *Marinesko* stacjonował wówczas w Finlandii). Groziła mu wysyłka do obozu. Dowódca floty postanowił dać mu szansę „zmycia hańby krwią” i wysłał nieodpowiedzialnego podwładnego w swisty „rejs karny”, z którego mógł wrócić tylko jako zwycięzca. Ponieważ dowódca *S-13* nader niechętnie używał radia, w Kronsztadzie nie miano pojęcia, gdzie się znajduje *Marinesko*, ani co zamierza robić. A ten, pomny co mu grozi, nie zamierzał wracać do bazy z pustymi rękoma. Pozycja nr 4 (latarnia *Rikshöft* – Kołobrzeg), którą zajął *S-13*, znajdowała się na szlaku żegludowym prowadzącym wzdłuż wybrzeża. Tam w okolicy Ławicy Słupskiej, późnym wieczorem 30 stycznia, przy wzburzonym morzu i 18-stopniowym mrozie podoficer wachtowy *S-*

*13* spostrzeża światła, które początkowo wzięto za światła latarni morskiej. O g. 19.10 widać wyraźnie sylwetkę dużego statku idącego kursem 280° od strony Helu. Jest to *Wilhelm Gustloff* samotnie podążający na zachód. *Marinesko* idzie kontrkursem bliżej wybrzeża. Na tle lądu jest trudny do wypatrzenia dla obserwatorów z liniowca. Poza tym okręt jest częściowo zanurzony tak, że nad powierzchnię wody wystaje tylko kiosk. Statek porusza się z prędkością 12 węzłów, chociaż *Marinesko* ocenia ją na 16 węzłów. Daje więc komendę „cała naprzód” i z prędkością 20 węzłów stara się wyprzedzić statek i zająć dogodną pozycję do ataku. Po dwóch godzinach żeglugi *Marinesko* wyprzedza liniowiec. Następnie *S-13* wychodzi na kurs bojowy do ataku i o 21.08 strzela salwę z trzech torped. Wszystkie dochodzą celu. Pierwsza trafia w część dziobową na wysokości mostka, druga w śródokręcie, a trzecia w przednią maszynownię. Na pokładzie wypełnionego po brzegi ludźmi statku wybucha pa-

nika utrudniając akcję ratunkową. Zresztą szanse na przeżycie w lodowatej wodzie są minimalne. Statek szybko tonie w zupełnych ciemnościach i o g. 22.10 znika z powierzchni morza. Na miejsce tragedii powraca wezwany przez krótkofalówkę torpedowiec *Löwe*. *S-13* zostaje zaatakowany przez torpedowiec, który po zrzućeniu 12 bomb oddala się. *Marinesko* manewruje przez pewien czas i odchodzi z miejsca zdarzenia.

Wkrótce pojawiają się kolejne okręty krążownik *Admiral Hipper*, torpedowiec *T 36*. *Admiral Hipper* w obawie przed ponownym atakiem okrętu podwodnego nie podejmuje ani jednego rozbitka i kontynuuje rejs na zachód.

Po godzinie na miejsce tragedii nadciąga parowiec *Göttenland* (5312 BRT) z konwoju „Orion” idącego z Pilawy, wraz z dwoma trałowcami eskorty *M 341* i *M 387*, które natychmiast przystępują do akcji ratowniczej. Niedługo przed g. 3 na miejsce docierają trzy kolejne okręty. Łącznie wszystkie jednostki biorące udział





w akcji ratowniczej podjęły z wody 1252 osoby, z których pozostało przy życiu 1216.<sup>9</sup>

Już po dwóch dniach od tej tragedii, 1 lutego 1945 roku, porty w Gdyni i Gdańsku opuściło 13 statków z 27 000 uciekinierów na pokładach. W dniach po katastrofie, jeden tylko transportowiec *Potsdam* przewiózł 50 000 ludzi w pięciu rejsach.<sup>10</sup>

Kolejne spotkanie *S-13* z niemieckim transportowcem nastąpiło 9 lutego niemal w tym samym miejscu. Tym razem ofiarą sowieckich torped pada *Steuben* o pojemności 14 660 BRT idący z Pilawy z 5200 pasażerami. W większości byli to ranni żołnierze i personel medyczny, a także około 1200 uciekinierów. Cel, błędnie rozpoznany przez *Marinesko* jako lekki krążownik *Emden*, jest trudniejszy do trafienia, ponieważ porusza się z prędkością 16 węzłów, zygzakuje i ma wygaszone światła pozycyjne. Jego eskortę stanowiły torpedowiec *T 196* i poławiacz torped *TF 10*. *S-13* zmuszony jest przez

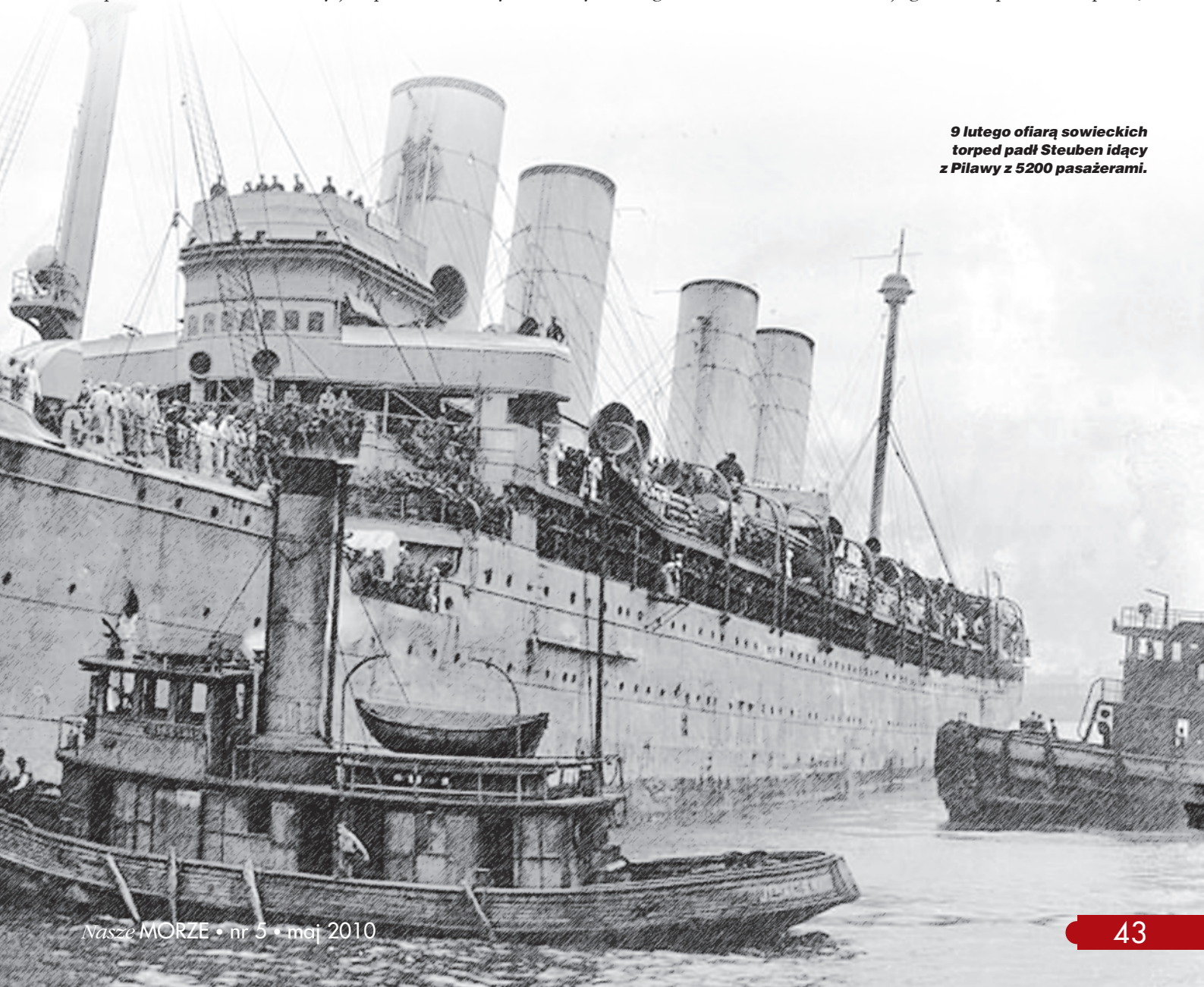


Miejsca zatopienia *Goyi*, *Gustloff* i *Steubena*.

cztery godziny manewrować, śledząc ruchy statków za pomocą hydrolokatora. Z powodu aktywności okrętów eskorty, atak był możliwy z odległości 12 kabli.

O g. 2.50 (czasu moskiewskiego) 10 lutego, *Marinesko* wystrzelił dwie torpedy z aparatów rufowych i obie trafiły. Po 20-minutowej agonii transportowiec spoczął

**9 lutego ofiarą sowieckich torped padł *Steuben* idący z Pilawy z 5200 pasażerami.**





na dzień. Towarzyszący *Steubenowi T-196* nie popisał się. Mając na względzie własne bezpieczeństwo, do akcji ratowniczej wkroczył dość późno. Z lodowatej wody udało mu się wyciągnąć zaledwie 300 osób, przeważnie żołnierzy. Wraz ze statkiem zatonięło m.in. 2680 rannych wojskowych Wehrmachtu, ok. 900 uciekinierów, 270 osób z personelu medycznego floty. Uratowało się 659 ludzi, z tego ranni stanowili tylko 350 osób.<sup>11</sup>

Teraz w glorii zwycięzcy Marinesko mógł wracać do bazy. *S-13* pojawił się w Turku 15 lutego 1945 r. Tutaj dzielny kapitan musiał przełknąć gorzką pigułkę. Zamiast praktykowanego w takich sytuacjach nadania tytułu Bohatera Związku Radzieckiego i orderu Lenina, musiał się zadowolić zaledwie Orderem Czerwonego Sztandaru. Tzw. „organa” nie zamierzały puścić w niepamięć jego lądowych „wyczynów”.

## Zaczęło się w Nemmersdorf

Zatopione przez Marinesko transportowce stanowiły forpocztę wielkiej armady ewakuacyjnej, jaka niebawem miała się pojawić na wodach południowego Bałtyku. Zanim do tego doszło, miał miejsce epizod, o którym u nas niewiele się dotąd pisało, a który leżał u prapoczątków opisywanych wydarzeń.

16 października 1944 roku sowiecka 11 Armia generała Galickiego niespodziewanie przełamała 140 kilometrowy odcinek frontu na granicy z Prusami. Nemmersdorf (obecnie wieś Majakowskoje w obwodzie Kaliningradzkim) był pierwszą niemiecką miejscowością, która znalazła się na drodze Armii Czerwonej. Po dwóch dniach Niemcy odbijają wieś, na próżno jednak szukają żywych.

Znajdują tylko trupy niemowląt, dziewczynki, kobiet i starców. Na poboczach drogi i w obejściach leżały zwłoki ludzi zmiażdżonych gąsienicami czołgów. Wszystkie kobiety w wieku od 8 do 84 lat zostały zgwałcone. Na drzwiach stodoł i domostw wisiały ukrzyżowane nagie kobiety z rękami przybitymi gwoździemi. Sowieci nie oszczędzali nikogo, nawet grupę kilkudziesięciu francuskich i belgijskich jeńców wojennych, witających czerwonoarmistów, rozstrzelali jako szpiegów.<sup>12</sup>

Niemiecka propaganda nagłaśnia masakrę w Nemmersdorf, licząc na zwiększenie oporu ludności w walce z Sowietami. Relacje o bestialskim traktowaniu ludności cywilnej rozchodzą się lotem błyskawicy po całym Prusach. Efekt jest dokładnie odwrotny od oczekiwanego. Tysiące ludzi w panice opuszczają swoje domostwa, drogi zapewniają się uciekinierami.

Rosyjscy żołnierze, podlegani przez wojenną propagandę, mszczą się niszcząc, paląc, grabiąc i gwałcąc bez opamiętania. W prasie regularnie ukazują się artykuły nawołujące do bezwzględnej zemsty na niemieckich kobietach i dzieciach. Znani literaci, jak chociażby Ilja Erenburg przyłączają się do tego chóru nawołując:

*„Zabijajcie, zabijajcie! Nie ma nic, co byłoby niewinne, ani wśród żywych, ani wśród jeszcze nienarodzonych! Postępujcie zgodnie z nakazem towarzysza Stalina i niszczone faszystowskiego zwierza w jego legowisku. Siłą łamcie rasową pychę niemieckich kobiet. Bierzcie je jak prawowitą zdobycz. Zabijajcie, dzielni, niepowstrzymani, czerwonoarmiści!”<sup>13</sup>*

I dzielni czerwonoarmiści zabijali, wywołując paniczną reakcję mieszkańców

Prus, ale nie tylko ich, uciekali także jeńcy wojenni różnych nacji, w tej liczbie i Rosjanie, którzy nie mieli ochoty tłumaczyć organom NKWD, dlaczego trafili do niewoli.

Wraz z szybkimi postępami wojsk sowieckich, ucieczka drogą lądową stała się niemożliwa. Jedyna droga ewakuacji prowadziła przez morze. Nadmorskie miasta: Królewiec, Piława, Gdańsk, Gdynia zapewniają się tysiącami uciekinierów. Hitlerowskie dowództwo staje przed poważnym dylematem, co dalej robić z masami niemieckich uciekinierów, którzy gromadzą się głównie w portach Zatoki Gdańskiej.

Według oceny władz, już około 1 250 000 mieszkańców Prus Wschodnich uciekło na Pomorze Gdańskie. Większość dostała się tutaj pieszo lub wozami przez zamrznięty Zalew Wiślany.

## Jan Radziemski

i

Autor wielu publikacji poświęconych okrętom wojennym, historii drugiej wojny światowej na morzu i morskim zbrojeniom strategicznym. Specjalizuje się w historii floty Związku Radzieckiego. Jeden z założycieli stowarzyszenia „Lastadia”.

i

Za miesiąc część druga – Kriegsmarine przeprowadza największą akcję ewakuacyjną wszech czasów.

## Przypisy

1. H. Schön; Tragedia Gustoffa. Zakrzewo 2006, s. 117.
2. Heine Schön – autor wielu prac na temat zatopienia *Wilhelma Gustoffa* przez wiele lat utrzymywał, że na statku płynęło ok. 6 tysięcy pasażerów. Zdanie zmienił dopiero przed nagraniem audycji dla jednej ze stacji telewizyjnych. Nowa liczba 10 582 osoby została wyliczona na podstawie analizy komputerowej gęstości zaludnienia statku. *M. Jamkowski; Duchy z głębin Bałtyku. Steuben, Gustloff, Goya. Warszawa 2010, s. 127.*
3. KdF – skrót od Kraft durch Freude (Siła przez Radość) organizacji zajmującej się rekreacją, założonej przez Roberta Leya, przywódcę Niemieckiego Frontu Pracy.
4. OKM – skrót od Oberkommando der Kriegsmarine (Naczelne Dowództwo Niemieckiej Marynarki Wojennej).

5. WMF – skrót od Wojenno - Morskoj Flot (Marynarka Wojenna ZSRR).
6. Wydanie zbiorowe; Dważdy Krasnozamiennyj Baltijskij Flot. Moskwa 1990, s. 262.
7. W tym czasie Niemcy skoncentrowali na Bałtyku niemal wszystkie swoje sprawne duże okręty wojenne: 2 pancerniki „kieszonkowe” - *Lützow* i *Admiral Scheer*, mające po 6 dział artylerii kalibru 280 mm. Taką samą artylerię, tyle, że złożoną z czterech dział miały stare pancerniki służące jako szkolne okręty liniowe *Schlesien* i *Schleswig-Holstein*, ciężkie krążowniki *Admiral Hipper* i *Prinz Eugen* dysponujące 8 działami kalibru 203 mm każdy, 4 lekkie krążowniki (*Emden, Köln, Nürnberg* i *Leipzig* - uszkodzony), ponad 30 niszczycieli i torpedowców, około 200 okrętów podwodnych i 70 kutrów torpedowych oraz wiele mniejszych jednostek.
8. Wydanie zbiorowe; Dważdy...op. cit. s. 263.
9. M. Morozow; Gibiel „Wilgielma Gustoffa”.
10. G. Beddeker; Tragedia Niemczech. Gorie pobieżniennym. Bieżency III Reicha 1944-1945, s. 59.
11. Tak jak w przypadku *Wilhelma Gustoffa* oszacowanie liczby pasażerów *Steubena* nie jest łatwe. W zależności od źródła mówi się o liczbach od 4300 do 5200 ludzi.
12. Okoliczności tej zbrodni nie są do końca jasne. Jeden z niemieckich pisarzy badający po wojnie archiwa niemieckie i radzieckie poddał w wątpliwość fakt „ukrzyżowania” kobiet z Nemmersdorf, ponadto ustalił dużo niższą liczbę ofiar - 23 osoby. Sowieci odrzucili oskarżenia o zabicie jeńców wojennych. Twierdzili, że jeńcy zostali celowo wpędzeni przez Niemców pod krzyżowy ogień obu walczących stron. Prawdy nie uda się już chyba ustalić.
13. Rosjanie twierdzą, że była to goebelsowska fałszywka.



# Wódz w kabinie

Czy to możliwe, aby kraj tak doświadczony przez totalitaryzm jak Polska robił interesy z jednym z najbardziej represyjnych państw świata? A jednak! Dowodem Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Chopol. Pisaliśmy o tym w lutym, w kwietniu zaś we wspomnieniach założyciela przypomnieliśmy jak hartował się Kor-Pol. Czas na wspomnienia pływających na statkach Kor-Polu marynarzy...

**Jong Dzin podczas jednej z rzadkich wizyt w Polsce.**



Fot. PZM

Pierwsze statki Kor-Polu utworzonego w 1967 roku (*Narwik*, *Mickiewicz*) były zapewne czarterowane z pełnymi polskimi załogami, choć trudno to dziś ustalić ponad wszelką wątpliwość. Pierwszym statkiem spółki był *Jong Dzin*, kupiony od Japończyków i wcielony do floty Kor-Polu w barwach armatorskich Polskiej Żeglugi Morskiej w 1972 roku. Objęła go polsko-koreańska załoga.

*Jong Dzin*, który woził głównie ładunki na potrzeby północno-koreańskiego handlu zagranicznego, był statkiem nie bardzo starym, ale wysłużonym, o niskich standardach socjalno-bytowych. Zewnętrznie, jako klasyczny drobnicowiec prezentował się bardzo ładnie. Pływał m.in. w relacjach Korea Północna - kraje Wschodniej Afryki (Somalia, Egipt) i do Chin... Rzadko, ale bywał w Europie i w Polsce. Wiadomo przynajmniej o dwóch jego wizytach w Szczecinie, gdzie był m.in. dokowany i remontowany oraz przynajmniej jednej w Hamburgu, gdzie zapamiętano go jako uczestnika kolizji na rzece Łabie, na wysokości Blankenese, 23 lipca 1972 roku. Administracja morska w Hamburgu stwierdziła w późniejszym dochodzeniu, że wypadek, w wyniku którego zatonął hamburski barkas wraz z jego 57-letnim właścicielem, nie był zawiniony przez kapitana „polskiego statku”.

## Życie i praca

Japończycy odstawili statek do portu północno-koreańskiego ze zdekompletowanym wyposażeniem, zwłaszcza tym ruchomym, jak liny cumownicze czy tacierunek do bomów przeładunkowych. Brakowało też niektórych elementów wyposażenia nawigacyjnego, np. radarów.

Statek nie był przystosowany do minimalnych standardów oczekiwanych przez europejską załogę. Toalety na przykład były „kucane”... Gdy więc „pionierska”, polska ekipa przybyła na *Jong Dzi-*





Późniejszy Cho Pol 2, jeszcze jako Vanil.

na, kilka pierwszych nocy musiała spędzić w hotelu.

Pewnego dnia marynarze zastali w swoich kabinach portrety Wielkiego Wodza - Kim Ir Sena. Kapitan, Andrzej Chelmoński próbował interweniować w tej sprawie, wyjaśniono mu jednak, że sprawa jest polityczna, delikatna i teraz - gdy portrety już wiszą - za późno na interwencję. I tak już zostało - Wielki Wódz patrzył na załogantów w trakcie ich pracy i odpoczynku z licznych portretów nie tylko w mesie i świetlicy, ale i w każdej kabinie.

Nie za wiele dało się też zrobić w sprawie przystosowywania statku do europejskich standardów. W efekcie nawet oficerowie nie mieli w kabinach własnych łazienek. Starszy oficer Adam Stefański opowiada, że musiał korzystać z ubikacji i prysznicznic znajdujących się o jedną kondygnację powyżej jego kabiny.

Statek nosił polską banderę, dzienniki okrętowe prowadzone były po polsku, a na kominie miał znaki amatorskie PŻM. Ale choć portem macierzystym *Jong Dzina* był Szczecin, bieżące dyspozycje eksploatacyjne przychodziły z Korei.

Załogę stanowiło 6 Polaków (kapitan, starszy oficer, starszy mechanik, radiooficer, ochmistrz i kucharz gotujący tylko dla polskiej załogi) oraz ok. 40 Koreańczyków (niżsi oficerowie od 2-go oficera włącznie).

Koreańczycy rekrutowali się przeważnie z mniejszych jednostek, np. holowników, statków rybackich, byli więc doświadczonymi marynarzami. Niektórzy mieli ukończone szkoły morskie, najprawdopodobniej w Związku Radzieckim. Oficerowie dość szybko awansowali. - Byli na ogół dobrymi i sumiennymi marynarzami - wspomina starszy oficer z *Jong Dzina*, Adam Stefański. - Był między nimi felczer, sympatyczny Koreańczyk znający dobrze język polski i nieco przez to odważniejszy w kontaktach z polskimi członkami załogi. Studia ukończył w Korei, ale wychował się w polskim domu dziecka. Był jedną z sierot wojny koreańskiej przyjętych przez Polskę, wówczas przecież w tym samym obozie socjalistycznym, co Korea Północna.

Koreańczycy mieli oczywiście oficera politycznego. Nazywał się Kim Don Hiop i oficjalnie zatrudniony był na statku jako asystent pokładowy. Na korytarzach wisiały patriotyczne i polityczne hasła wyrażające uwielbienie dla Kim Ir Sena oraz cytaty z jego dzieł ułożone z misternie wycinanych z kolorowego plexiglassu koreańskich liter.

- Koreańczycy mieli świetlicę, w której bardzo często odbywały się pogadanki

## Statki polsko-koreańskiego towarzystwa

15 lutego 1987 roku, na mocy porozumienia między rządami Korei Północnej i Polski, podpisano w Korei porozumienie o transformacji Koreańsko-Polskiego Towarzystwa Maklerów Morskich Chopolship (spotykana była też nazwa Koreańsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych Kor-Pol - red.) w Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglowne Chopol.

Mniej więcej rok później przekazano nowo-powstałemu Chopolowi masowce PŻM *Zagłębie Dąbrowskie* i *Podhale*, które przemianowano na *Hung Nam* i *Chang*

*Song*. Niektóre statki eksploatowane przez Chopol i Kor-Pol, zwłaszcza te najbardziej związane z firmą przez własność lub dłuższe czartery, przedstawiamy w tabeli (str. 49).

Kor-Pol zaczął od eksploatacji statków czarterowanych. W 1967 roku był to najprawdopodobniej „empajer” *Narwik* (ex *Empire Roamer*, zbud. w 1942 r. w stoczni Charles Connel and Co. Ltd. - Glasgow, Wlk. Brytania), choć ślady jego eksploatacji w polsko-koreańskiej spółce są bardzo nikłe - jedno ze źródeł podaje, że

*Narwik* był w czarterze w Kor-Polu od 1 stycznia 1967 r. Wykreślony ze stanu floty został podobno 16.02.1972 r. i sprzedany na złom do Hiszpanii. Jedno ze źródeł mówi o dwuletnim czarterze *Narwiku* w Kor-Polu, od lutego 1966 roku, przy czym w listopadzie 1967 roku statek miał być „przetrasferywany” z PLO do PŻM.

Później polsko-koreańska firma czarterowała od Polskich Linii Oceanicznych (najprawdopodobniej od roku 1970, choć niektóre źródła podają, że już od 1967) - drobnicowiec *Mickiewicz*. Podczas służby w Kor-Polu statek nosił cały czas barwy PLO.

Więcej niż jedno źródło podaje, że statek został sprzedany lub wycofany ze służby na skutek zużycia i oddany na złom w 1977 r. Tymczasem baza danych SeaWeb utrzymywana przez LR Fairplay



ki i szkolenia polityczne - opowiada Adam Stefański. - Codziennie rano, przed rozpoczęciem pracy, mieli odprawy i operatywki, na których poruszano zarówno czysto zawodowe i robocze tematy rozpoczynającego się dnia, jak i czytano urywki z dzieł Kim Ir Sena. W poniedziałki zaś Koreańczycy stawiali się w świetlicy w garniturach lub charakterystycznych cywilnych uniformach i stojąc - odsłuchiwali w skupieniu wybranych cytatów z dzieł Wielkiego Wodza. Po pracy natomiast odbywały się szkolenia ideologiczne i zawodowe. Część szkoleń zawodowych prowadzili polscy oficerowie, z reguły przez tłumacza. Statki Kor-Polu z mieszanymi załogami służyły bowiem Koreańczykom również jako kuźnia kadr na statki pełnomorskie.

Politrak regramentował swoim dostęp do TV. We wszystkich zagranicznych portach Koreańczykom wolno było oglądać wyłącznie relacje z zawodów sportowych, a i to niezwykle rzadko.

Kontakty między polską i koreańską załogą w zasadzie ograniczały się do służbowych. Były na ogół poprawne, trudno jednak mówić o przyjaznych, czy nawet tylko koleżeńskich stosunkach. Koreańczykom, według ich własnego regulaminu, nie wolno było pojedynczo rozmawiać z Polakami, ani też w pojedynkę wchodzić np. do polskiej mesy, czy do kabiny oficera. Nawet na czysto służbową rozmowę. Tylko nieliczni odważali się rozmawiać na prywatne tematy i to nie

z powodu bariery językowej, bo wielu Koreańczyków znało rosyjski, niektórzy angielski, a kilku nawet polski. Niemniej zdarzało się, że Polacy przekazywali załódze kupowane w Polsce lekarstwa.

Nie znaczy to, że koreańscy marynarze nie zachowali się w pamięci Polaków. Pamiętają na przykład uśmiechniętego małego, krępego bosmana, który na własnych plecach przynosił zblocze od renera (lina do podnoszenia ładunku) - ponad 100 kg.

- Pamiętam marynarza, który miał zniekształcone ręce, ze stwardniałą gulg

na krawędzi dłoni, od ciągłego uderzania w twarde kanty, np. nadburcia na statku, w ramach, jak myślę, ćwiczenia w każdej wolnej chwili jakiejś odmiany karate - mówi Paweł Stefański, syn starszego oficera z *Jong Dzina*, który wraz z mamą jako mały chłopiec odwiedzał dwukrotnie ojca na statku.

## Dla dobra Państwa

Polsce marynarze otrzymywali dodatek dewizowy (do normalnej, obowiązującej w PŻM pensji), tzw. korpo-



Źródło: archiwum Bożdana Huras

**Silver Star - później Chopol 1.**

i sprzężona z rejestrem statków Lloyda, podaje, że w 1978 roku jednostkę przemianowano na *Chon Jin*. Są też źródła mówiące, że w 1970 roku statek został sprzedany (za pośrednictwem centrali eksportowej Centromor) armatorowi Tonghae Shipping Co. z Phenianu. Następnie, także w 1970 r., przetransferowany do PŻM (pozostając w czarterze Kor-Polu) i wreszcie sprzedany Korei Północnej w 1978 r.

*Mickiewicz (ex Gladys Dan, ex Frankeland)*, zbudowany w 1947 roku przez słynną stocznnię Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri - København, zakupiony przez GAL w 1950 roku od duńskiego armatora Lauritzen (wg niektórych źródeł - wprowadzony do eksploatacji w barwach polskiego armatora rok później), to jednostka ciekawa m.in. dlatego, że była najprawdopodobniej pierwszym

w polskiej flocie statkiem z siecią elektryczną na prąd zmienny.

## Własność Kor-Polu

*Jong Dzin* (z koreańskiego - „Śmiało naprzód”) - pierwszy własny statek Kor-Polu - zbudowany został w 1958 roku jako *Chuoh Maru* w japońskiej stoczni Nipponkai Heavy Ind. Co. Ltd. (Nipponkai Jakogyo K.K.) - Toyama (nr budowy 713). Do floty Kor-Polu, ale w barwach armatorskich PŻM, wcielony został w 1972 roku (niektóre źródła podają, że w 1972 roku statek został zakupiony przez PŻM, a następnie wycarterowany do Kor-Polu). Natomiast w 1979 r. Koreańczycy przemianowali go na *Yong Jin*. Nie wiadomo na pewno, czy to był właśnie moment wyjścia *ex Jong Dzina* z floty polsko-koreańskiej spółki. Statek złomowa-

no najprawdopodobniej w 1999 roku. Ostatnim znanym armatorem (wg bazy danych SeaWeb LR Fairplay) był Korea Tonghae Shipping Co. z Korei Północnej (prawdopodobnie od 1979 r.).

Jednostka miała pięć ładowni, trzy przed i dwie za nadbudówką i pięć luków przykrywanych deskami układanymi na szersztokach (żelazne legary ułożone w poprzek luku ładowni i opierane końcami na jego zrębnicach, stanowiące ruszt podpierający pokrywę luku - PBS) i brezentem. Był klasycznym drobnicowcem z jednym międzypokładem. Charakteryzował się długością całkowitą 137,27 m, długością między pionami 128 m, szerokością na wręgach 18,17 m, wysokością boczna 11,41 m i zanurzeniem 8,567 m, pojemnością (w jednostkach starego systemu) brutto - 7358 BRT, netto - 4267 NRT oraz nośnością 11 353 t. Silnik na-



lowski: kapitan i starszy mechanik po 4 USD, a pozostali członkowie polskiej załogi po 3 USD za dzień, co oczywiście stanowiło niebagatelne uatrakcyjnienie uposażenia w polskich realiach lat siedemdziesiątych.

Listę plac dla Koreańczyków na *Jong Dzinie* co miesiąc opracowywał polski ochmistrz (ze względu na wymogi sprawozdawczości dla polskich władz, statek pływał wszak pod polską banderą). Koreańscy marynarze i oficerowie świadczyli pracę - oficjalnie - po stawkach zbliżonych do pensji polskich marynarzy i z

podobnym dodatkiem dewizowym. Jednak faktycznie otrzymywali z niego, w zależności od zajmowanego stanowiska, tylko od 20 do 50 centów amerykańskich za dobę. Resztę - dobrowolnie - przekazywali swojemu państwu.

Koreańczycy pływali na polskich dokumentach uprawniających do pracy na statku. Książeczki żeglarskie wystawiała im polska ambasada w Phenianie. Gdy pewnego razu kapitan zgłosił stronie koreańskiej w Kor-Polu, że członkowie załogi muszą mieć świadectwa zdrowia, koreański urzędnik przyszedł na statek,

by obejrzyć dokładnie tego rodzaju polskie dokumenty. Po niewielu dniach cała koreańska załoga otrzymała podobne. Bez badań lekarskich.

Gdy statek po wielomiesięcznym rejsie pojawiał się w porcie północnokoreańskim, Koreańczycy nie mogli zejść na ląd i cieszyć się spotkaniem z rodzinami. Przez kilka dni byli „doinformowywani” na temat aktualnego życia społecznego, gospodarczego i politycznego kraju i jego kolejnych osiągnięć, zawdzięczanych światłemu przywództwu Kim Ir Sena.

Polacy też doświadczyli w komunistycznej Korei ograniczeń. Nie mogli oczywiście swobodnie wychodzić do miast w tamtejszych portach, ale pewną rekompensatą były wycieczki organizowane dla nich przez amatora. Do Phenianu, w przepiękne Góry Diamentowe, albo do Mangyongdae - miejsca urodzenia ówczesnego panującego Wielkiego Wodza, określane uszczypliwie przez Polaków jako „Betlejem”. Wszędzie jednak bez możliwości swobodnego kontaktowania się z tubylcami i pod okiem opiekunów grupy i przewodników.

W portach północnokoreańskich polscy marynarze mogli za to korzystać z nieźle wyposażonych domów marynarza. Były w nich m.in. nienajgorzej zaopatrzone sklepy z pamiątkami i innymi dobrami sprzedawanymi za „bony dewizowe”, po cenach niedostępnych dla przeciętnego Koreańczyka. Przelicznik tych koreańskich bonów na dolary



Narwik w barwach PLO.

pędu głównego Uraga Heavy Industries Ltd. (Tamashima) - Sulzer typu 6SAD72, o mocy 3972 kW (5400 KM), zapewniał statkowi nominalną prędkość 13,75 węzła.

Po wycofaniu „staruszków” - *Narwiku*, *Mickiewicza* i *Jong Dzina*, Kor-Pol eksploatował statki przejmowane od PŻM.

*Hungnam* (*Hung Nam*) - ex *Zagłębie Dąbrowskie* - przekazany został do eksploatacji w sierpniu 1967 r. przez Stocznice Szczecińską (wtedy - im. A. Warskiego) jako pierwsza jednostka z serii B520 dla Polskiej Żeglugi Morskiej ze Szczecina. SeaWeb odnotowuje Kor-Pol jako armatora dopiero od 1990 roku, jednak jednocześnie podaje, że od 1989 nosił koreańską nazwę *Hungnam* (*Hung Nam*). Wspomina się, że w 1988 roku (bez wskazywania miesiąca) statek zmienił nazwę na *Hungnam*, natomiast istnieje zapis z datą

06.1989 r., że właścicielem jest Polish Shipping Co (Żegluga Polska SA) - spółka zależna PŻM. Być może jednostka była początkowo czarterowana przez Kor-Pol, a dopiero w 1990 r. zakupiona od grupy PŻM. Inne źródła podają, że statek został przetransferowany z dniem 28.01.1988 do Koreańsko-Polskiego Towarzystwa Żeglugowego Chopol (Korean Polish Shipping Co. Ltd.), pozostając pod polską banderą, a w roku 1990 przarejestrowany pod banderę północnokoreańską.

*Hung Nam* został odstawiony w maju 1993 roku do stoczni złomowej w powiecie Guannan, w Chinach.

*Chang Song* przekazany został do eksploatacji w marcu 1968 roku jako *Podbale* - czwarty statek z serii B520, zbudowany na zamówienie PŻM przez Stocznice Szczecińską im. A. Warskiego. Pod nazwą *Chang Song* odnotowywany był

od 1988 roku (niektóre źródła podają, że przetransferowano go do Koreańsko-Polskiego Towarzystwa Żeglugowego SA Chopol i przemianowano na *Chang Song* (*Changsong*) 28.01.1988 r.). W kwietniu 1997 roku odstawiono go do stoczni złomowej Trilokchand Chowdhury Family w Indiach (za 171 USD za tonę *light displacement* / w sumie za 857 000 USD).

*Chopol* zbudowany został (przekazanie do eksploatacji w lutym 1969 r.) w duńskiej stoczni A/S Nakskov Skibsværft - Nakskov Yard (nr budowy 184) jako *Kopalnia Sośnica*, na zamówienie Polskiej Żeglugi Morskiej. Koreańczycy kupili go od PŻM-u w połowie 1992 roku (niektóre źródła mówią, że w styczniu 1992 przez Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe SA). W marcu 1997 roku został sprzedany na złom do stoczni Shri Devkrupa Ship Breakers w Indiach (za



## Statki Kor-Polu i Chopolu

nr IMO	imie statku	we flocie K-P od:	we flocie K-P do:	status	LOA	B	H	T	nośność	GT	typ	uwagi
7628083	<i>Cho Pol 2</i>	02.1991	nadal w K-P	E	151,24	21,21	12,43	9,451	15 603	9926	GC*	-
	<i>Narwik (?)</i>	1967 (?) - czarter z PŻM	1972 (?)	Z - 1972	136,04	17,17	11,48	8,15	10 420	7065 BRT	<i>empire*</i>	-
5234292	<i>Mickiewicz</i>	1970 (?) - czarter z PLO	1977 (?)	Z - 1977 (?)	132,00	16,80	b.d.	7,80	6475	4344 BRT	GC*	-
5072448	<i>Jong Dzin</i>	1972	b.d.	Z - 1999 (?)	137,27	18,17	11,41	8,567	11 353	7358 BRT	GC*	-
6819647	<i>Chang Song</i>	1988	04.1997	Z - 04-05.1997	156,42	20,38	12,55	9,183	15 686	11 013	BC	ex <i>Podbale</i>
6903046	<i>Chopol</i>	06.1992	03.1997	Z - 03-04.1997	141,76	19,16	11,41	8,198	11 700	8383	BC*	ex <i>Kopalnia Sośnica</i>
7700441	<i>Chopol 1</i>	02.1998	2001/2002	Z - 02.2002	144,00	21,40	b.d.	8,965	15 883	9721	GC	-
6711443	<i>Hungnam</i>	1990 / 1998 (?)	1993 (?)	Z - 05.1993	156,34	20,38	12,55	9,20	15 688	11 010	BC	ex <i>Zagłębie Dąbrowskie</i>
7021481	<i>Puk Chang</i>	11.1995	06.1996 (?)	Z - 06.1998	156,17	22,60	12,91	9,522	19 111	12 087	BC*	-

Z - zezłomowany; E - w eksploatacji; GC - drobnicowiec; BC - masowiec; \* - z tradycyjnymi urządzeniami przeladunkowymi (bomami);

(?) - informacje niepotwierdzone; Uwaga: w niektórych źródłach znaleźć można ślad eksploatacji w Kor-Polu masowca PŻM Zagłębie Dąbrowskie, ale prawdopodobnie było to tylko niezbyt długi czarter.

amerykańskie, dla „zachodnich” marynarzy wynosił 1:1. Marynarze polscy otrzymywali trzy koreańskie bony za jednego dolara. Polacy, jako egzotyczną ciekawostkę, kupowali tam m.in. „źmi-jówkę” (wódka z zatopioną w niej żmiją), a także drobne przedmioty rękodzieła artystycznego z laki.

Było tam też kino, pokazujące oczywiście wyłącznie filmy koreańskie, prze-sycone propagandą polityczną i nienawi-ścią do „imperialistycznych wrogów Lu-dowo-Demokratycznej Republiki Korei”,

głównie Amerykanów i Japończyków. Były dobrze wyposażone sale bilardowe i stoły do tenisa stołowego oraz inne atrakcje.

Koreańczykom ze statków Kor-Polu też organizowano wyjścia w każdym za-granicznym porcie, jednak od czasu, kie-dy koreański bosman uciekł i pozostał w Hong Kongu, ograniczono drastycznie jakiegokolwiek wyjścia w obcych portach. Polskiej załodze wytłumaczono wtedy, że koreańskiego bosmana porwali amerykańscy imperialiści. Nie było na pewno łatwo

oglądać zagraniczne porty tylko z pokła-du statku, tym bardziej, że tradycyjny drobnicowiec na ogół długo pozostawał w portach (kilka, kilkanaście dni). Kore-ańczycy wychodzili tylko w portach „za-przyjaźnionych” krajów.

Statki zarejestrowane pod polską ban-derą i w barwach polskich armatorów miały większy dostęp do światowych portów niż statki izolowanej już wtedy Korei Północnej. Należy też pamiętać, że państwo to obawiało się ataku ze strony Koreańczyków z Południa, którzy mogli-

163 USD za tonę / w sumie - 669 000 USD).

### Statki na rynek azjatycki

Chopol nie miał w swojej historii żad-nego zbudowanego specjalnie dla jego floty statku. Poza byłymi polskimi statka-mi - kupował jednostki używane na ryn-ku azjatyckim.

*Chopol 1* (ex *Raffiu*, ex *Goldfinch*, ex *Silver Star*, ex *Scopi One*, ex *Ponte Sam-payo*) zbudowany został w 1978 roku przez hiszpańską stocznice Astilleros Espanoles SA (AES) - Olavega Shipyard - Bil-bao, a kupiony przez Koreańczyków od armatora z Bangladeszu (najprawdopo-dobniej w lutym 1998 r.). Złomowany w Kolkata (Kalkuta), w Indiach.

*Puk Chang* (ex *Sea Destiny*, ex *Ru-bies*, ex *Herencia*, ex *Angeatlantic*, ex

*Van Hawk*) zbudowany w 1970 r. w stocz-ni Hitachi Zosen Corp - Onomichi HS (Mu-kaishima Shipyard). Koreańczycy nabyli ten statek od pakistańskiego armatora ORS Corp.

Oddany na złom w czerwcu 1998 roku do stoczni Swastik Enterprises w Indiach (za 150 USD za tonę / 805 000 USD łącznie). Baza danych SeaWeb firmy LR Fairplay, powiązana z rejestrem statków Lloyda, odnotowuje, że *Puk Chang* zmie-nił właściciela w czerwcu 1996 roku na *unknown* - nieznanego, a następnie, w czerwcu 1997 - ponownie - tym razem na Rząd Korei Północnej.

Wśród jednostek czarterowanych przez Kor-Pol lub Chopol (na ogół z pol-skimi załogami) były jeszcze następu-jące:

- od 1983 roku (miesiąc nieznan), prawdopodobnie do maja 1984 r -

*Chemik* - masowiec PŻM zbudowany w Stoczni Szczecińskiej w 1965 r. (złomowany w 1985 r. w Chinach);

- od 1981 r., prawdopodobnie do lute-go 1983 r. - *Energetyk* - masowiec PŻM zbudowany w 1966 r. (złomowa-ny w 1985 r. w Bangladeszu);

- od 1983 roku do stycznia 1984 - *Hut-nik* - masowiec PŻM zbudowany w Szczecinie w 1965 r. (złomowany w 1984 r. w Chinach);

- od 1983 roku (miesiąc nieznan) do 1984 r. - transportowiec - masowiec PŻM, zbud. w Szczecinie w 1964 r. (złomowany w 1985 r.).

### W Chopolu dzisiaj

*Cho Pol 2* (ex *Pitak Samut*), to jedy-ny eksploatowany obecnie przez Chopol statek, a zarazem własność tej firmy (o





**Hung Nam (ex Zagłębie Dąbrowskie) z czarnym, PŻM-owskim, kominem i znakiem armatorskim „K-P” (Kor-Pol).**

by np. porwać północnokoreański statek. Z tego też powodu w żegludze w rejonie Półwyspu Koreańskiego obowiązywała czasem statki Kor-Polu cisza radiowa. Dla przykładu, gdy statek wyruszał z portu północnokoreańskiego w kierunku Singapuru, od wyjścia z portu aż do oddalenia się na bezpieczny dystans od Korei Południowej, nie wolno było używać nadajników radiowych. Z kolei w drodze powrotnej, radionadajników można było używać dopiero od wysokości równoleżnika 38°.

W Korei Północnej brakowało wszystkiego, w tym oczywiście przyzwoitej jakości prowiantu i zaopatrzenia technicznego dla statku. Dlatego uzupełnień dokonywano w obcych portach, najczęściej w Singapurze, gdzie statek zatrzymywał się także na drobne remonty bez dokowania. Tam też na ogół przechodził coroczny przegląd klasyfikacyjny. W tamtych czasach polsko-koreańskim statkiem „opiekował się”, reprezentując Polski Rejestr Statków (na zasadzie wzajemno-

ści usług i uznawania certyfikatów), przedstawiciel singapurskiego biura Det Norske Veritas. Już na początku lat 70. można tam było spotkać, zatrudnionego jako inspektora DNV, Polaka.

**BJ**



Nazwiska i imiona osób występujących w tekście zostały zmienione.

ności 15 603 t i wyporności 20 764 t). Zbudowany został ponad 30 lat temu (przekazanie do eksploatacji w sierpniu 1978 r.) w japońskiej stoczni Mitsubishi Heavy Industries Ltd. - Shimonoseki Yard jako *Vanil*, na zamówienie znanego szwajcarskiego armatora *Suisse-Atlantique*, ale przekazany podobno już firmie Sarimar SA z Fribourga. Koreańczycy odkupili go w czerwcu 1999 roku od armatora Thai Mercantile Marine Ltd. z Tajlandii, przeflagowując oczywiście pod banderę Korei Północnej i przemianowując na *Cho Pol 2*.

Jest to uniwersalny drobnicowiec z trzema wysięgnikowymi żurawiami pokładowymi (*jib cranes* - jeden między ładowniami 1 i 2 oraz dwa mogące pracować w tandemie, między ładowniami 3 i 4) i z tradycyjnymi bomami i ciężkim bomem Stülcken'a (umieszczonymi na masztówce pomiędzy ładowniami nr 2 i 3.

Statek charakteryzuje się długością całkowitą 151,24 m, między pionami - 139,02 m, szerokością maksymalną 21,24 m i szerokością na wręgach (konstrukcyjną) 21,21 m oraz zanurzeniem 9,451 m przy wysokości bocznej kadłuba 12,43. Wysokość jednostki od stępki do szczytu najwyższego masztu wynosi 37,79 m.

*Cho Pol 2* ma pojemność brutto 9926 i netto - 6541 jednostek, pojemność ładunkową dla ziarna - 22 666 m<sup>3</sup> i dla ładunku w belach - 20 448 m<sup>3</sup>. Przewozić może do 80 kontenerów 20-stopowych, z czego 60 w ładowniach, pozostałe - na pokładzie.

Załoga (nominalnie) składa się z 27 osób, jednak jak to często bywa na statkach krajów gospodarki sterowanej centralnie, może być znacznie większa.

Główną jednostkę napędową stanowi silnik zbudowany przez Mitsubishi

Heavy Industries Ltd. - Kobe typu Sulzer 5RND68 - 5-cylindrowy, wysokoprężny, wolnoobrotowy, rzędowy, nawrotny, o mocy (MCR) 6301 kW (8567 KM) przy 157 obr./min. zapewniający prędkość eksploatacyjną do 14,5 węzła. Statek spala ok. 23 tony paliwa ciężkiego na dobę. Na elektrownię okrętową składają się trzy agregaty o mocy po 400 kW.

LR Fairplay podaje, że w ciągu ostatniego roku statek zatrudniany był w rejonach: Wschodniej, Zachodniej i Południowej Afryki, Wschodniego Wybrzeża Ameryki Południowej, na Dalekim Wschodzie, Zatoki Perskiej - Morza Czerwonego - Indii, Morza Śródziemnego, Azji Południowo-Wschodniej.

**Piotr B. Stareńczak**



# Piwo po służbie

We flotach zaborczych służyło wielu późniejszych wybitnych oficerów Marynarki Wojennej II RP. Zachowały się po nich pamiątki i wspomnienia. Po zwykłych służących tam marynarzach polskiego pochodzenia nie pozostało prawie nic. Kufel rezerwisty z niemieckiego pancernika *Kaiser Karl der Grosse* jest rzadkim wyjątkiem.

Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni gromadzi eksponaty i dokumenty związane z dziejami polskiej floty wojennej. W jego magazynach znajdują się tysiące pamiątek po okrętach i ludziach. Problem w tym, że większości nie można oglądać, bo nie są nigdzie wystawiane. Czekają aż zakończona zostanie budowa nowego gmachu muzeum w centrum Gdyni...

Jedyną okazję do obejrzenia tych wyjątkowych eksponatów mają Czytelnicy „*Nasze MORZE*”. Od roku na naszych łamach prezentujemy najbardziej cenne z nich. W tym odcinku naszego cyklu chcielibyśmy opowiedzieć o eksponatach niezwykłych. Zostały niedawno zakupione przez muzeum w jednym z gdańskich antykwariatów. Ich wyjątkowość polega na tym, że są świadectwem służby marynarzy polskiego pochodzenia w jednej z flot zaborczych – niemieckiej mianowicie.

Powiedzenie, że nasi rodacy służyli pod obcymi banderami nie jest niczym odkrywczym. Wszyscy twórcy Marynarki Wojennej, odrodzonej po 1918 roku Polski, zaczęli kariery wojskowe właśnie tam. Najwięcej we flocie rosyjskiej, potem austro-węgierskiej, a najmniej licznie w niemieckiej. Józef Unrug, przyszły dowódca Floty, bohaterski obrońca Wybrzeża w 1939 roku, był jednym z tych oficerów, którzy szlify zdobywali u Niemców.

O ile jednak śladów po służbie oficerskiej Polaków w obcych flotach zaborczych mamy dosyć sporo, gorzej jest ze zwykłymi marynarzami. Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej wracali zwykle do domów i na tym najczęściej kończyła się ich przygoda z morzem. Dlatego tak niewiele po nich pamiątek.

Z odejściem ze służby związana była obrzędowość, podobnie jak do niedawna w polskim wojsku. Tyle że zamiast chust, rezerwiści fundowali sobie kufle do piwa i inne pamiątki. Ta o której mówimy, jest tego przykładem. Niezwykle barwny kufel, zdobiony scenkami z marynarskiego życia i symbolami wojskowymi był zapewne chlubą właściciela. Po powrocie do domu, pokazywał go z dumą znajomym, co pewnie prowokowało do pytań, na które chętnie odpowiadał snując opowieści o służbie w marynarce wojennej. Można nawet wyobrazić sobie rezerwistę Lehmana (takie nazwisko widnieje na kuflu), jak siedzi w jakiejś gospodzie otoczony zasłuchanymi przyjaciółmi i dziewczynami patrzącymi na niego z podziwem.

Z napisów umieszczonych na przedmiocie wynika, że jego właściciel odbywał służbę we flocie w latach 1906-1909 na pancerniku *Kaiser Karl der Grosse*, który miał ponad 10 tysięcy ton wyporności i 120 metrów długości. Wszedł do służby w 1902 roku. Brał udział w pierw-

szej wojnie światowej patrolując niemieckie wybrzeża. Ze służby wycofany został w 1920 roku. Rezerwista Lehmann służył na nim, kiedy okręt pływał po Bałtyku.

Po obu stronach uchwytu kufla umieszczonych zostało kilkadziesiąt nazwisk rezerwistów, którzy opuszczali okręt. Wśród nich są też nazwiska polskobrzmiące – Jagoda, Daniel, Ghelewski (Żelewski?), Kikutowski, Wischnewski (Wiśniewski?). Jak nam powiedział kmdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, żadne nie figuruje w spisach marynarzy służących w polskiej flocie wojennej po odzyskaniu przez nasz kraj niepodległości.

Z dużą dozą prawdopodobieństwa można założyć, że marynarze polskiego pochodzenia byli także na pokładzie niemieckiego krążownika *Emden*, który podczas pierwszej wojny światowej dokonał rajdu na Ocean Indyjski zatapiając tam 23 statki. Jednostka została zniszczona w bitwie koło Wysp Kokosowych. Bohaterem tej batalii okazał się porucznik Hellmuth von Mücke, który uratował się zajmując niewielki szkuner o nazwie *Ayesha*. Pamiątką po tym wydarzeniu jest specjalny talerz z wizerunkiem zarówno dzielnego porucznika, jak i jego statku.



Talerz porucznika Hellmutha von Mücke.

Kufel rezerwisty Lehmana.



# Latarnia Morska

## Ustka

Ustka leży u ujścia rzeki Słupi do Bałtyku. Osadą rybacką była już w okresie średniowiecza. Rozwój miasta, które nosiło niemiecką nazwę Stolpmünde, jako miejscowości turystyczno-wypoczynkowej nastąpił na początku XIX wieku.

### Stacja pilotów

Historia latarni morskiej w Ustce rozpoczyna się w roku 1871, kiedy to w porcie wzniesiono pierwszą, drewnianą stację pilotów morskich. Obok budynku znajdował się maszt sygnałowy, na którym podnoszono dzienne znaki sygnałowe (flagi, kule, trójkąty itp.), a w późniejszym okresie światła. Do obsługi tychże znaków, a także w celu udzielania pomocy kapitanom statków podczas wchodzenia do portów, powstała służba pilotowa. Jak wynika z opisów i przeprowadzonych analiz, stacje pilotów morskich - jako elementy infrastruktury portowej - spełniały ważną rolę baz dyżurowania pilotów, których funkcja doradców kapitanów stat-

ków rosła wraz ze wzrostem liczby jednostek, jakie zawijały z towarami do portów. Stacje pilotów, czyli budynki, w których całą dobę dyżurowali, stały się obiektami charakterystycznymi dla portów morskich. Należy podkreślić, iż niektóre stacje pilotów i ich maszty sygnałowe stały się pierwowzorem latarni morskich, których nowe konstrukcje powstały w portach nieco później. Taka właśnie sytuacja miała miejsce w opisywanym porcie usteckim. Pierwsze światło ostrzegawcze, jakie pojawiło się na maszcie

w porcie Stolpmünde, było światłem naftowym koloru czerwonego, o zasięgu ok. 6 mil morskich. Murowana, z czerwonej cegły stacja pilotów powstała natomiast w 1892 r. przy falochronie wschodnim portu. W roku 1894 dokonano zmiany charakterystyki światła na białe przerywane. Budynek stacji pilotów zmodernizowano na początku XX w. i od tego momentu w porcie rozbłysło światło latarni morskiej.

**Od 1993 r. latarnia morska w Ustce wpisana jest do rejestru zabytków kultury...**



**Żarówki w latarni w Ustce.**



## Latarnia morska w porcie Stolpmünde

Przebudowę stacja pilotów morskich portu Stolpmünde przeszła w roku 1906. Modernizacja polegała na zdemontowaniu ostro zakończony górnej części wieży stacji pilotów i zamontowaniu w jej miejsce okrągłej latarni z kopulastym dachem i oknami od strony morza. Źródłem światła, które zamontowano wewnątrz była nadal lampa naftowa. Umieszczono ją w nowoczesnej soczewce Fresnela, która skupiała promienie świetlne, tym samym zwiększając zasięg światła latarni do 8 Mm. Latarnia świeciła również w czasie II wojny światowej, a jak podaje niemiecki spis światła z tamtego okresu, zasięg jej światła wynosił 12 Mm. Należy przypuszczać, iż było to światło elektryczne. Kiedy dokładnie latarnia przeszła modernizację ze światła naftowego na elektryczne, nie udało się dotychczas ustalić. Latarnia bez większego uszczerbku przetrwała zawieruchę wojenną.

### Lata powojenne

Po wyzwoleniu światło latarni rozbliżyło już 15 listopada 1945 roku. System świetlny składał się wówczas z żarówki żarowej, która stanowiła światło główne latarni oraz lampy gazowej, która była światłem rezerwowym.

W pierwszych latach po wojnie miejscowość, w której znajduje się latarnia i ona sama, nosiły nazwę Postomino, dopiero 1 stycznia 1947 r. nadano im nazwę Ustka. Latarnia do dnia dzisiejszego przetrwała bez większych zmian i modernizacji. Całość konstrukcji wzniesiona została z cegły koloru brunatnego. Od strony wschodniej budynek jest dwukondygnacyjny, a od zachodniej trzykondygnacyjny. Pokryty jest dachem dwuspadowym. W części zachodniej budynku znajduje się w podstawie pięcioboczna, przechodząca w ośmiobok wieża latarni. Górę wieży kończy biała, okrągła, metalowa laterna z kopulastym dachem i oknami od strony morza. Wokół latarni znajduje się taras zakończony białą metalową balustradą. W laternie usytuowany jest system świetlny złożony z cylindrycznej soczewki Fresnela, wewnątrz której są dwie żarówki halogenowe o mocy 1000 W każda, umieszczone w zmieniającym dwupozycyjnym. Całość posadowiona jest na stole obrotowym, który jest częścią szwedzkiego systemu firmy AGA montowanego w polskich latarniach morskich w latach 50. ubiegłego stulecia.



**Mirosław Ostant, po 17 latach pracy jako latarnik, w marcu 2007 r. przeszedł na emeryturę.**

**Starszy latarnik Ryszard Izdebski.**

Remont elewacji oraz wymiana systemu ogrzewania z koksowego na olej opałowy zostały wykonane w 1999 r. Natomiast ostatnią modernizację systemu świetlnego latarnia przeszła w sierpniu 2004 r. Wówczas zmieniono żarówki żarowe o mocy 2500 W na żarówki halogenowe, zmieniając jednocześnie napięcie prądu z 110V na 220V. Przeprowadzona zmiana systemu nie wpłynęła na zwiększenie zasięgu światła latarni, które wynosi nadal 18 Mm.

30 sierpnia 1993 r. latarnia morska w Ustce została wpisana do rejestru zabytków kultury ówczesnego województwa słupskiego. Jak większość polskich latarni, również i ta jest udostępniona do zwiedzania.

### Latarnik już niepotrzebny...

Jeszcze niedawno światła usteckiej latarni pilnowało trzech latarników: Ryszard Izdebski, Mirosław Ostant oraz Piotr Witkowski. Jako pierwszy z załogi „wykruszył się” Mirosław Ostant, emerytowany żołnierz zawodowy, który po odejściu ze służby w Marynarce Wojennej w roku 1990, został latarnikiem. Po 17 latach pracy jako latarnik, w marcu 2007 r. przeszedł na emeryturę. Pracę wspomina bardzo dobrze, lubił to co robił. Od dawna on, jak i jego koledzy zdawali sobie sprawę, iż automatyzacja latarni morskich pociągnie za sobą zmniejszenie obsad w latarniach. Tak też się stało i w Ustce, gdzie z zawodu musiał zrezygnować najmłodszy z latarników Piotr Witkowski, który zawód ten wykonywał od 2002 roku. On również lubił swoją pracę i jak większość latarników ma nadzieję, że

nowoczesne systemy nawigacyjne nie spowodują wyłączenia latarni morskich. Jednak gdyby tak się stało, życzyliby sobie, aby budynek latarni został wykorzystany jako obiekt muzealny albo pensjonat, w którym chętni turyści mogliby spędzić noc wiedząc, że śpią w starej latarni morskiej.

Ostatnim z trzech latarników, który już tylko do końca kwietnia (ponieważ odchodzi na emeryturę) pełnił dyżury w Latarni Morskiej Ustka, jest starszy latarnik Ryszard Izdebski. Pracę podjął w roku 1975 jednocześnie rezygnując z pracy mechanika kutra rybackiego. Przez 37 lat zmieniły się zadania latarnika. Kiedyś między innymi należała do nich obsługa urządzeń radiowych, konserwacja urządzeń świetlnych, obserwacja pogody i przy złej widoczności ręczne włączanie buczka sygnałowego oraz co najważniejsze, ręczne włączanie i wyłączanie światła latarni, na podstawie tabeli wschodów i zachodów słońca. To w czasie jego służby latarnia przeszła modernizację, o których wspomniano wyżej.

Automatyzacja, która na początku XXI w. wkroczyła na latarnie morskie spowodowała, iż praca latarnika najpierw stała się łatwiejsza i poległa głównie na nadzorze urządzeń świetlnych latarni. A następnie powoli i nieuchronnie zaczęła znikać z mapy zawodów, co obserwujemy na latarniach środkowego wybrzeża, które obecnie są w pełni automatyczne i nadzorowane za pomocą komputera znajdującego się na biurku pracownika technicznego Urzędu Morskiego w Słupsku.

**dr Iwona Pietkiewicz**  
**Akademia Marynarki Wojennej**



# O jeden pulower więcej

85 lat temu, w maju  
1925 roku, „Morze” pisało:



## Dzielne niewiasty na „Perelce”

Niezwykły dowód odwagi, dzielności i zamiłowania do życia żeglarskiego na falach jednego z najbardziej uroczych mórz dały dwie młode i energiczne Francuzki, które odbyły pełną wrażeń wyprawę naukową przez morze Egejskie. Odważne te podróżniczki nie liczą ponad dwadzieścia lat życia. Jedną z nich panna Marta Oulie jest bezwątpienia najmłodszym archeologiem-kobietą we Francji. Francuska Akademia napisów i literatury poleciła jej dokonać poszukiwań wykopalisk na wyspie Krecie. Druga, panna

de Saussure, nieustraszona kobieta-żeglarz, odbyła w tych samych warunkach już w r. 1923 morską wędrówkę wzdłuż brzegów Prowansji i dalej aż do Korsyki. Otóż dwie te nieustraszone dziewczyny wyruszyły w piętnastomiesięczną podróż naukową do Grecji, zabierając ze sobą mały kuter żaglowy, przewany „Perelką”. Załogę owego statku, pozbawionego motoru i długości tylko siedmiu metrów, stanowiły tylko dwie powyżej wymienione niewiasty, które również same olinowały i wyekwipowały swoją „Perelkę” w Pireusie, skąd zamierzały odbywać swą żeglugę. (...)

60 lat temu, w maju  
1950 roku, „Morze” pisało:



## Górną klasa robotnicza!

(...) Wróg Polski Ludowej starał się sparaliżować rozwój naszej młodej gospodarki morskiej. „Fachowcy” spod znaku Kwiatkowskiego lansowali opinię, że porty można odbudować tylko

za cenę oddania do dyspozycji anglosasom magazynów i urzędzeń, basenów portowych i samych portów. Walka z tymi wrogimi teoriami reakcyjnymi i elementami kapitalistycznymi rozpoczęta w roku 1946/47 została przeprowadzona w zwycięsko.

Na koniec d. 10 kwietnia wyruszyły z Pireus na dużą wyprawę, która trwała aż do 20 lipca. Przez trzy miesiące przeszło nie spędziły one jednej nocy na lądzie i zawięły do pięćdziesięciu różnych portów. Najprzód podążyły wprost bez zatrzymania do Delos, wśród Cykladów, który obrały sobie za port macierzysty, jedynie „europejski” pośród licznych ruin, czterech drzew i pięciu domów na wyspie. (...)

Razem przebyły przeszło 1.700 mil morskich (z których 1.200 podczas jednej żeglugi) na morzu Egejskim szczególnie niebezpiecznym, przy wiatrach gwałtownych, przebywając do 120-stu mil za jednym zamachem. Chciały powrócić do Francji przez zatokę Koryntu i cieśninę Messyńską, lecz „Perelka” bardzo ucierpiała od gorąca. Ten mały żaglowiec, który słusznie stał się słynnym, nabył pewien Grek ze znanej rodziny armatorów.

Oby przykład tych dzielnych niewiast zachęcił i naszą młodzież do spróbowania swych sił na morzu, które daje taką ogromną sumę wrażeń podniosłych i wyrabia w człowieku dzielność i przedsiębiorczość, tak bardzo nam potrzebną szczególnie w obecnej chwili.

**(Podróż dwóch młodych  
Francuzek przez Archip. Grecki,  
H. Jętkiewicz)**

Zlikwidowano wrogą teorię o niemożności odbudowy portu gdańskiego i teorię o przeciwstawności interesów Gdańska interesem Gdyni. Dziś oba te porty i skazany na zagładę przez reakcję Szczecin tętnią życiem, spełniając zadania wyznaczone przez plan państwowy.

Wspaniałym orężem w walce stało się współzawodnictwo pracy i ruch racjonalizatorski, wyzwalający olbrzymie siły twórcze klasy robotniczej.

Wbrew szantażowi międzynarodowej szajki kapitalistów i ich pachołków, zdrajców narodu – „emigrantów londyńskich”, marynarze nasi na wezwanie rządu wrócili wraz ze statkami do Kraju. Kilkanaście jednostek otrzymanych dzięki Zwią-



kowi Radzieckiemu z reparacji wojennych oraz zakupy zagranicą i nowowyprodukowane w kraju jednostki stworzyły naszą flotę handlową. (...)

Udział polskiej floty handlowej w przewozach towarów rośnie stale. Eksploatujemy kilkanaście linii regularnych, ruch trampingowy rozwija się pomyślnie. Nasze statki pracują sprawniej i wydajniej od jakichkolwiek statków armatorów kapitalistycznych. (...)

**(Nasze zadania,  
Mieczysław Wągrowski,  
Prezes Zarządu Gł. Ligi Morskiej)**

### Pierwszomajowe zobowiązania

Pośród wielu dziedzin polskiej gospodarki powojennej żegluga jest niewątpli-

wie jedną z tych, na których zachodzące zmiany ustrojowe rysują się szczególnie silnie. Postawiona została generalna zasada: flota polska nie jest i nigdy nie będzie narzędziem w rękach kapitalisty, zabiegającego o jak największe zyski, z pominięciem wszelkich innych momentów, nawet interesu narodowego - ale jest i zawsze będzie instrumentem w rękach Państwa Ludowego, pomocnym w realizowaniu jego istotnych potrzeb gospodarczych. To przedłużone ramię gospodarki narodowej, sięgające w dalekie morza i opasujące rozległe szlaki kuli ziemskiej - dawniej obliczone wyłącznie na zgarnianie krociowych zysków, dzisiaj służy wiernie dobru powszechnemu. (...)

Szeroki ogół marynarski podjął również wiele zobowiązań zbiorowych i in-

dywidualnych dla uczczenia Święta Pierwszomajowego. (...) Tak np. załoga s/s „Hel” zobowiązała się wykonać powierzony jej odcinek planu 6-letniego - w okresie lat 5. Załoga maszynowa motorowca „Batory” zobowiązała się przejechać 170 000 mil morskich (do następnej klasy czteroletniej) bez kapitalnych remontów, wykonując maksimum bieżących napraw we własnym zakresie. Załoga maszynowa statku „Czech” zobowiązała się uruchomić kompresor. Załoga s/s „Jedność Robotnicza” zadeklarowała 415 dodatkowych roboczogodzin na wykonanie rozmaitych prac w dziale maszynowym, pokładowym i hotelowym. (...)

**(Nowe życie - nowej floty,  
mgr Kazimierz Zagórny)**

50 lat temu, w maju  
1960 roku, „Morze” pisało:



### Statek na atom

(...) Pracę nad n/s „Savannah” rozpoczęto w grudniu 1957 r. w biurach konstrukcyjnych. Stępkę zaś położono sześć miesięcy później w maju 1958 r. Statek ma rozpocząć służbę w lipcu bieżącego roku. W pierwszej fazie n/s „Savannah” będzie miał na swym pokładzie oprócz załogi jedynie naukowców i inżynierów. Będą oni w ciągu wielu miesięcy przeprowadzali badania nad funkcjonowaniem reaktorów atomowych. W okresie tym statek będzie również przewoził ładunki, jednakże zasięg jego pływania będzie ograniczony, ze względu na doświadczalny zakres rejsów. Dopiero w dalszej fazie n/s „Savannah” odbędzie rejsy transoceaniczne. Wtedy też podejmie normalną, regularną obsługę ładunków i pasażerów na dalekich trasach. (...)

Statek ma 179 m długości i 23,8 m szerokości. Wyporność 22 tys. ton. Pojemność ładowni - 746 000 stóp sześciennych z możliwością pomieszczenia 10 tys. t ładunku. Zasięg 300 tys. mil morskich lub przy wydajności energetycznej po-

nad 52 MW dziennie - możliwość pływania przez 3,5 lat bez uzupełniania paliwa. Moc - 20 000 KM. Prędkość - do 25 węzłów. Statek będzie zabierał ok. 60 pasażerów oraz 100 osób załogi. (...)

Paliwem będzie tlenek uranu z zawartością 4,4% uranu 235. Jednorazowy zapas paliwa, przewidziany dla n/s „Savannah”, odpowiada ładunkowi 1 mln. ton węgla. Sterowanie reaktorem odbywa się za pomocą 21 dźwigni elektromechanicznych. W przypadku niebezpieczeństwa urządzenie to może być wyłączone i zastąpione urządzeniem hydraulicznym. (...)

**(„Savannah”, pierwszy  
frachtowiec atomowy, T. J.)**

### W poszukiwaniu właściwej boi

Nie czekaj sztormu, żeby znaleźć i uszczelnić szpary w lukach.

Kiedy nabywasz statek, uważaj go za spróchniały, póki się nie przekonasz, że jest zupełnie zdrowy.

Nie sądz łodzi po farbie i lakierze. (...)

Na morzu nie trzymaj się innych statków. Pewien żeglarz płynął śladem barki, która wybrała się po piasek.

Skoro ujrzałeś boję w przewidywanym czasie i miejscu, nie uważaj tego za dowód, że to jest właśnie ta boja.

Zawsze należy wiedzieć, co porabia przyplływ i odpływ.

Zanim rzucisz kotwicę, sprawdź czy jest przyszaklowana do łańcucha.

Zawsze miej o jeden pulwer więcej, niż ci się zdaje, że będziesz potrzebował.

Sterując na jakiś znak patrz, gdzie go być nie powinno, bo często właśnie tam bywa.

Dwudniowy zarost może ci nadawać we własnych oczach wygląd wilka morskiego, ale ci z brzegu patrzą na to całym inaczey.

Zielonkawa cera, ujrzana w dowolnym czasie na morzu, zapowiada spadek zainteresowania nawigacją.

**(Mądrości słonowodne, zgromadził Peter Heaton, wybrał i przełożył z ang. Robert Stiller)**

**Opr. Czesław Romanowski**

i

Zachowaliśmy oryginalną pisownię.

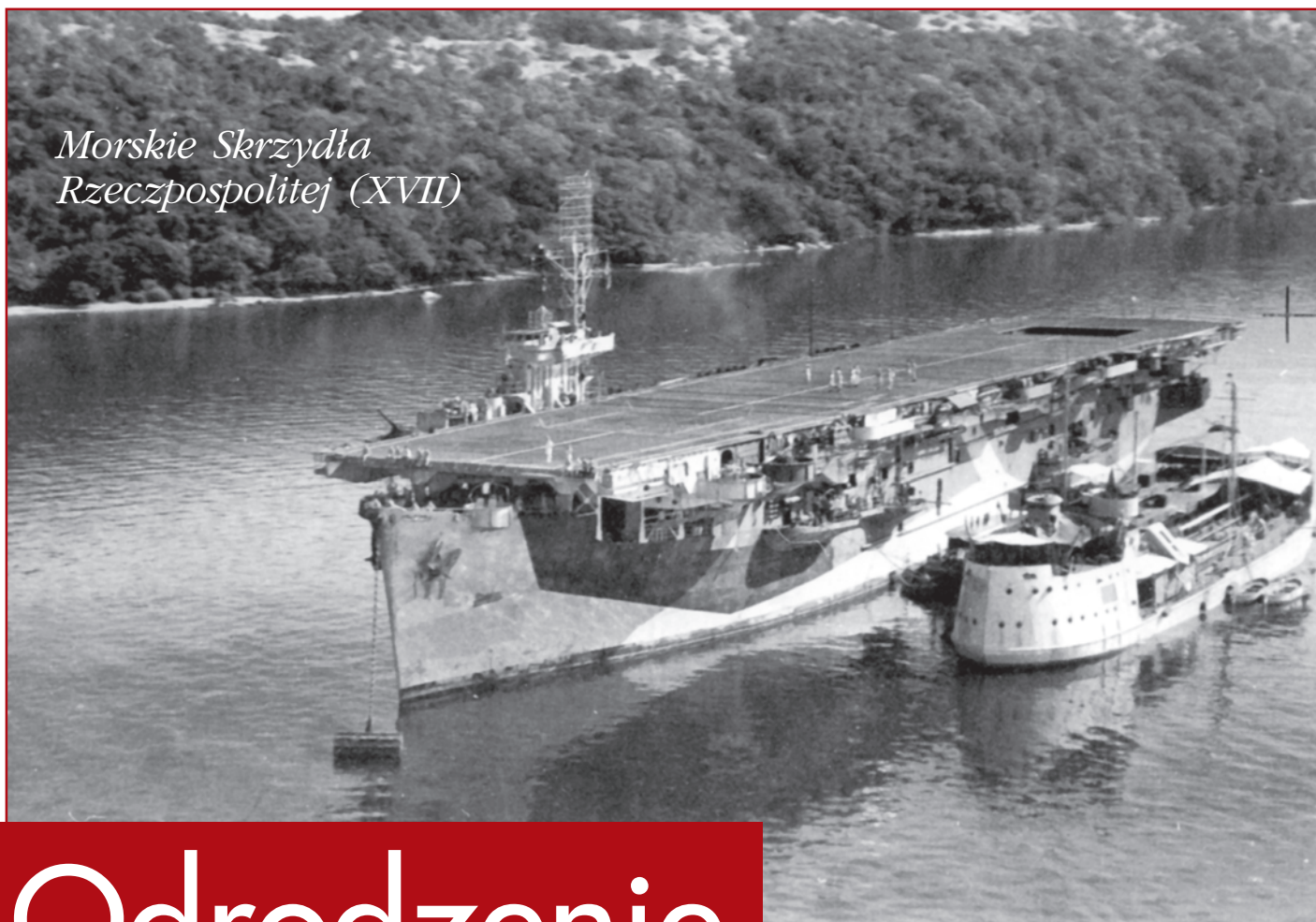
Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Archiwalne numery

„Morza” można znaleźć na stronie:

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



*Morskie Skrzydła  
Rzeczypospolitej (XVII)*



HMS Patroller (typ „Casablanca”).

# Odrodzenie

## po 1945 roku

W pierwszych miesiącach 1943 roku w Kierownictwie Marynarki Wojennej (KMW) w Londynie, zdawano sobie sprawę, że klęska Niemiec i koniec wojny nastąpi w bliskiej przyszłości. Należało zatem zastanowić się nad kształtem sił morskich w niepodległym kraju po zakończeniu działań zbrojnych.

Szef KMW, wiceadmirał Jerzy Świrski, już w marcu 1941 roku w piśmie do ministra spraw zagranicznych postulował znaczne zwiększenie tonażu sił morskich i sformowanie po wojnie potrzebnego jej lotnictwa, w granicach potrzeb strategicznych państwa. W maju 1943 roku utworzono w ramach KMW Referat Planowania, który zajął się przygotowaniem opracowania dotyczącego rozwoju Marynarki Wojennej w okresie powojennym.

W grudniu 1943 roku zespół oficerów pod kierunkiem kmdr. Karola Korytowskiego przekazał opracowanie do Sztabu Naczelnego Wodza. Natomiast na począt-

ku grudnia 1944 roku ukończono prace nad zasadniczym dokumentem przedstawiającym przyszłość sił morskich w powojennej Polsce. Dokument był rozwinięciem opracowania z grudnia 1943 roku i obejmował pierwsze 15 lat od zakończenia wojny. Ten długofalowy plan rozbudowy Marynarki Wojennej został zatwierdzony przez wiceadm. Jerzego Świrskiego 5 grudnia 1944 roku.

W lutym 1945 roku przez tydzień obradowała w Jalcie Wielka Trójka. Wspólny komunikat dotyczący spraw polskich, wywołał wielkie oburzenie wśród wojska.

Dla uspokojenia nastrojów, szef KMW wydał 15 lutego rozkaz dzienny, w którym nakazał dalszą walkę z Niemcami... Zdawano sobie sprawę, że długofalowy plan przestaje być w tej sytuacji realny. Być może liczone, że prędzej czy później, choćby z pomocą aliantów, siły zbrojne powrócą do kraju i przygotowane

opracowania wcieli się w życie. W każdym razie w kwietniu 1945 r. wiceadm. Świrski przesłał dokument do gen. dyw. Mariana Kukiela, kierującego Ministerstwem Obrony Narodowej.

### Plany londyńskiego KMW

Plan prezentował dwuetapową rozbudowę Marynarki Wojennej. Pierwszy etap, obejmujący pierwszy rok po wojnie, określono jako plan „M”, drugi, w czwartym roku jako plan „M+3”. Przewidywano, że nasze siły morskie osiągną pełną wartość jakościową i ilościową 15 lat po wojnie.<sup>1</sup>

Wiele miejsca poświęcono tam zagadnieniom lotnictwa morskiego, którego zadaniem miało być zapewnienie swobody działania własnej floty na Morzu Bałtyckim. Podkreślano, że ma zapewnić przewagę w powietrzu, w trakcie działań operacyjnych własnych okrętów, przy pomocy lotnictwa samodzielnego. Uzna-



no, że Marynarka Wojenna w swym składzie będzie posiadała dywizyjony torpedowe dalekiego zasięgu, dywizyjony dalekiego rozpoznania oraz w miarę możliwości dywizyjony lotnictwa zaokrętowanego (pokładowego).

Lotnictwo samodzielne będzie zobowiązane do wsparcia Marynarki Wojennej w działaniach obronnych przez dywizyjony myśliwskie oraz przez jednostki bombowe w akcjach przeciwko bazom lądowo-morskim przeciwnika. Również jednostki lotnicze stacjonujące na wybrzeżu będą w dyspozycji MW dla działań osłonowych.

Zakładano, że do zakończenia wojny nie zostanie sformowana ani jednostka bojowa, ani szkolna lotnictwa morskiego. W tej sytuacji zadaniem grupy oficerów i marynarzy wyszkolonych w Wielkiej Brytanii będzie przejęcie istniejących na wybrzeżu baz lotniczych, zabezpieczenie sprzętu i wyposażenia lotniczego pozostawionego przez Niemców lub aliantów oraz utworzenie ram organizacyjnych dla sformowania jednostek szkolnych i bojowych.

Przyjęto, że do osiągnięcia tych celów należy powołać do życia: Dowództwo Lotnictwa Morskiego, kadry oficerów Lotnictwa Morskiego, Obóz Szkolny Podoficerów (tworzący załączki szkół mechaników lotniczych), Obóz Szkolny Specjalistów (wszystkie specjalności potrzebne w lotnictwie morskim), kadry personelu lotnictwa morskiego oraz obsady lotnisk i baz.

Zaplanowano, że w 15-letnim okresie rozwoju, lotnictwo morskie będzie się składać z 26 dywizjonów, z 549 samolotami w składzie:

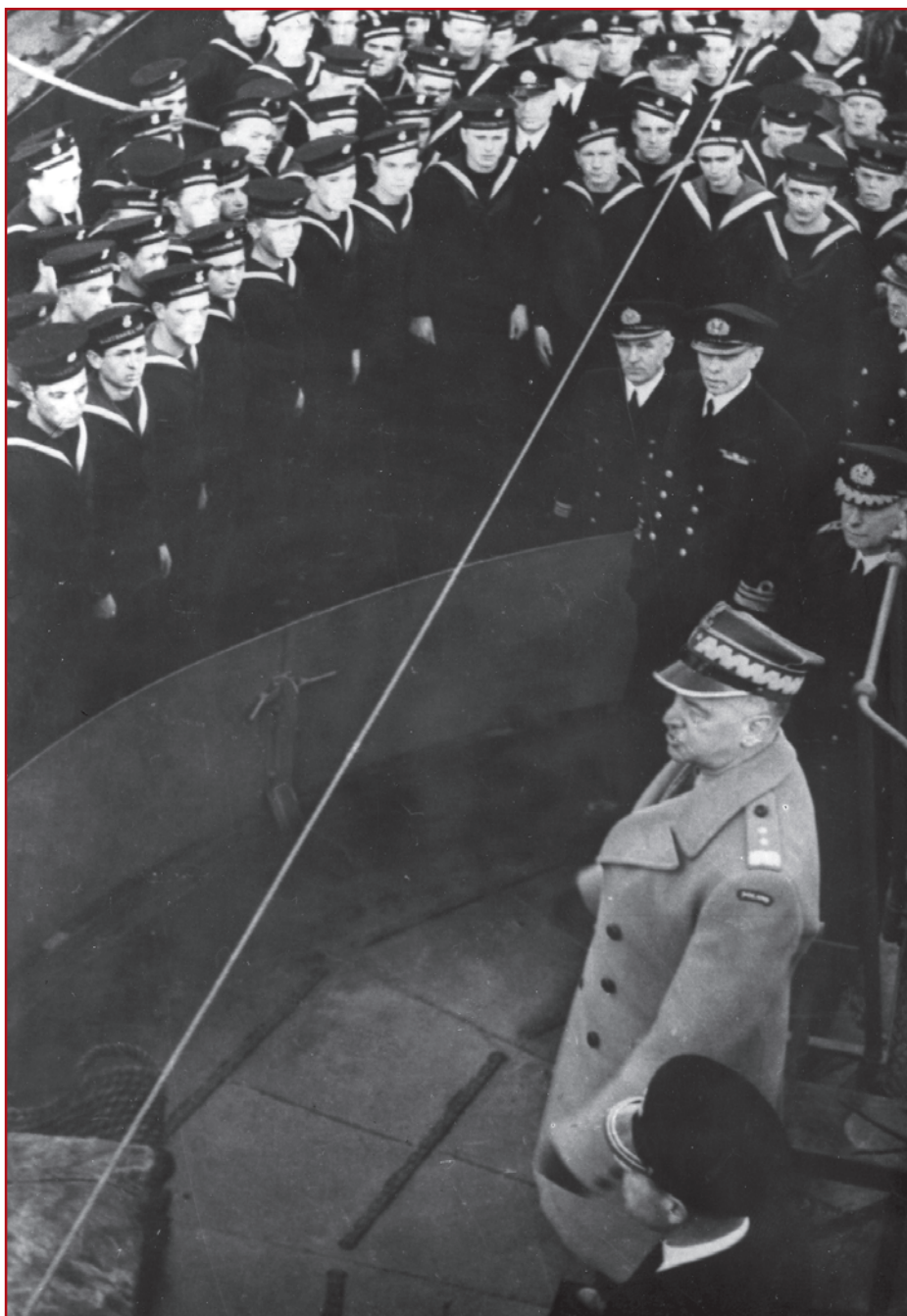
- 5 dywizjonów dalekiego rozpoznania (45 wodnosamolotów);
- 1 dywizjon dalekiego rozpoznania (24 czterosilnikowe samoloty lądowe);
- 4 dywizyjony torpedowe dalekiego zasięgu (96 samolotów);
- 3 dywizyjony torpedowe pokładowe (72 samoloty);
- 6 dywizjonów myśliwskich pokładowych (144 samoloty);
- 4 dywizyjony samolotów myśliwskich jednosilnikowych (96 samolotów);
- 3 dywizyjony samolotów myśliwskich dwusilnikowych (72 samoloty).

Jednostki te liczyłyby 519 oficerów i 6768 podoficerów i marynarzy. Obliczono, że łączne potrzeby kadrowe wyniosłyby 890 oficerów oraz 10 683 podoficerów i marynarzy.

Natomiast w planie „M+3” skonkretyzowano kolejność powoływania poszczególnych jednostek organizacyjnych. W okresie dwóch lat powstałyby: dowództwo, jednostki szkolne, warsztaty naprawcze, obsady lotnisk i baz oraz dwa dywizyjony liniowe. W czwartym roku planowano sformowanie kolejnych trzech dywizjonów.

Samoloty pokładowe miały bazować na sześciu lotniskowcach o wyporności 8000 ton każdy. Wzorowano się prawdopodobnie na brytyjskich lotniskowcach eskortowych, na których mógłby bazować jeden dywizjon. Okrętami o podobnej wyporności standardowej (8188 ton)

były amerykańskie lotniskowce pomocnicze typu „Casablanca”<sup>2</sup> zbudowane w latach 1942-1943. W sierpniu 1943 roku US Navy przekazała wszystkie posiadane okręty tego typu brytyjskiej Royal Navy. W nomenklaturze brytyjskiej były określane jako „Ruler class”. Niestety, brak jest objaśnienia, gdzie te lotniskowce miałyby bazować. Można przypuszczać, że uczestniczyłyby w ramach sojuszniczej współpracy flot wojennych polskiej i brytyjskiej, np. w działaniach ekspedycyjnych na morzach i oceanach, pilnowaniu morskich arterii komunikacyjnych, utrzymaniu pokoju oraz w projekcji polskiej bandery.



**Naczelnny Wódz generał Władysław Sikorski oraz wiceadmirał Jerzy Świrski (z prawej) podczas spotkania z marynarzami.**



Realizację tego planu przekreśliły, jak wiemy, powojenne uwarunkowania geopolityczne.

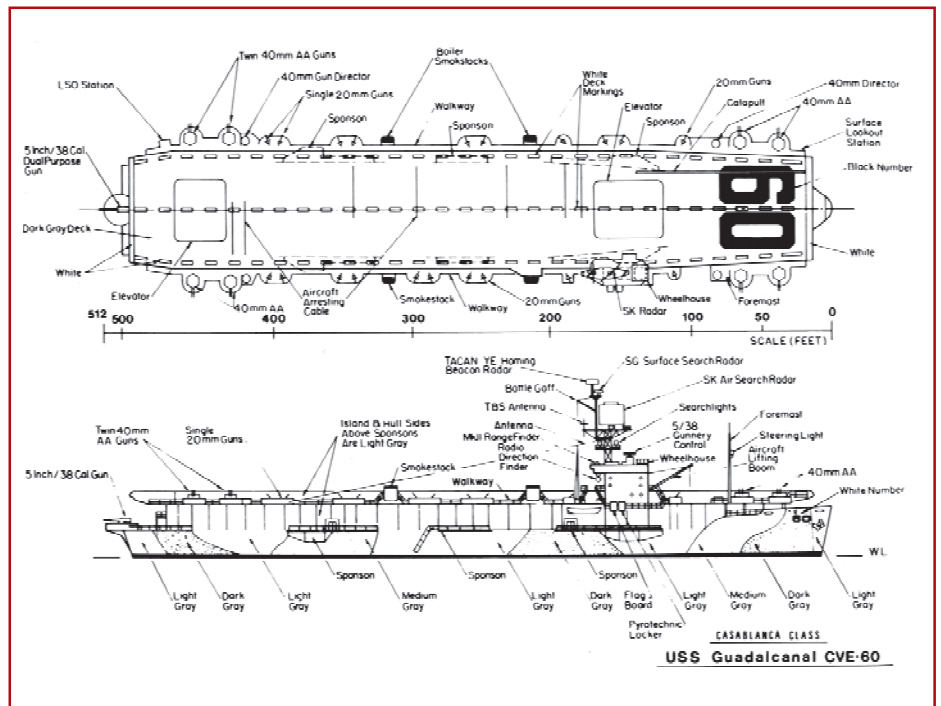
### Lotnictwo morskie w Polsce po 1945 roku

Lotnictwo polskie utworzone w Związku Radzieckim nie miało w składzie jednostek przeznaczonych do współpracy z Marynarką Wojenną. Jednakże jeszcze w sierpniu 1944 roku Naczelne Dowództwo WP poleciło Oddziałowi Lotniczemu Dowództwa 1 Armii WP opracowanie projektu organizacji lotnictwa polskiego w okresie powojennym. Przewidywał on, z uwzględnieniem geograficznego położenia Polski i jej potrzeb obronnych, sformowanie m.in. mieszanej dywizji lotnictwa morskiego liczącej około 82-95 samolotów myśliwskich, bombowych, rozpoznawczych i pomocniczych. Dywizja miała bezpośrednio podlegać Dowództwu Lotnictwa WP.

Pierwsze kroki w kierunku zorganizowania załóżków lotnictwa morskiego podjęto wkrótce po zakończeniu wojny. 7 lipca 1945 roku naczelny dowódca Wojska Polskiego marszałek Michał Rola-Żymierski wydał rozkaz organizacyjny powołujący do życia Marynarkę Wojenną. Jako samodzielnemu rodzajowi Sił Zbrojnych Wojska Polskiego powierzył jej zadania ochrony interesów i granic państwa na morzu i obszarach nadmorskich, uznając przy tym, że dla prawidłowego wykonywania zadań powinna dysponować wszystkimi rodzajami broni i służb, w tym także



**Szefem Referatu Planowania KMW był kmdr Karol Korytowski (na zdjęciu w stopniu kontradmirała).**



**Rysunki lotniskowca eskortowego typu „Casablanca”.**

lotnictwem morskim i lądowym. W punkcie 5 rozkazu, nakazano dowódcy Lotnictwa WP skierowanie do dyspozycji Dowództwa MW, klucza lotniczego składającego się z 2 samolotów typu Po-2 z pozostawieniem go we wszystkich rodzajach zaopatrzenia i obsługi przy Lotnictwie WP.

### Klucz łącznikowy Dowództwa Marynarki Wojennej w Pucku

Z początkiem sierpnia 1945 roku do ochrony lotniska w Pucku wyznaczono st. bosm. pil. Jana Klupsia z kadry Marynarki Wojennej, któremu przydzielono 12 marynarzy. Znał on dobrze to miejsce, gdyż służył w Morskim Dywizjonie Lotniczym od 1922 roku. W swojej relacji starszy bosman Jan Klups tak wspominał działania na rzecz ochrony lotniska w Pucku: „W dniu 13 czerwca 1945 roku zostałem powołany do Marynarki Wojennej. Wiedząc o tym, że lotnisko w Pucku jest bez opieki, a chcąc je zabezpieczyć, wystąpiłem w końcu lipca 1945 roku z wnioskiem do dowódcy Marynarki Wojennej o wydanie polecenia na zabezpieczenie lotniska w Pucku, na co dowódca Marynarki Wojennej natychmiast się zgodził, wyznaczając mnie jako dowódcę oraz przydzielił mi 2 podoficerów i 10 marynarzy. Już od września 1945 roku przystąpiłem do penetrowania i naprawiania wszelkich zniszczeń powojennych; koszar, hangarów, garaży i magazynów sposobem gospodarczym. Lotniskiem w Pucku interesowałem się, gdyż

od listopada 1922 roku do końca sierpnia roku 1939, byłem w Morskim Dywizjonie Lotniczym jako pilot liniowy i instruktor w pilotażu – ostatnio w stopniu st. bosmana zawodowego”.

W dalszej części wspomnień J. Klups pisze - „Ściągałem z różnych zakamarków i okolic różne agregaty, obrabiarki, silniki lotnicze Argus – 20 sztuk z Wierzbucina i 3 samoloty „Storch” z Helu. Dowiedziawszy się, że w Ustce, w porcie znajdują się różne części do silników i samolotów – zwróciłem się do dowódcy Marynarki Wojennej o przydzielenie dwóch samochodów ciężarowych, które otrzymałem i wszystko co było lotnicze przetransportowałem do Pucka na lotnisko.

Zakłady Lotnicze w Mielcu dowiedziawszy się, co posiadamy na lotnisku w Pucku, zwróciły się do dowódcy Marynarki Wojennej o wydanie im całego sprzętu lotniczego. Więc wydałem im 3 samoloty „Storch”, 20 sztuk silników Argus do samolotów „Storch” i wszystkie części silnikowe i samolotowe, ale pod warunkiem, że nam 1 samolot „Storch” wyremontują i przekażą do lotnictwa morskiego w Pucku”.

4 sierpnia 1945 roku do puckiej bazy lotniczej przybyła komisja pod kierownictwem kpt. mar. obs. Eustachego Szczepaniuka. W raporcie ze stanu bazy stwierdził on, że zarówno hangary, magazyny, jak koszary oraz pole wzlotów, po niezliczonych naprawach i uporządkowaniu nadawały się do dalszego użytkowania.



# Samolot łącznikowy Po-2



**Czytaj i zbieraj pocztówki  
z morskimi samolotami.**





**Koszary lotnictwa morskiego zimą i droga w kierunku centrum miasta.**



**Lotnicy morscy w trakcie defilady.**



**W dziwnowskiej bazie znaleziono wiele niemieckich wodnosamolotów oraz łodzi latających, na zdjęciu marynarze przy łodzi latającej Dornier Do-18.**

W magazynie amunicyjnym znaleziono bomby małego kalibru oraz amunicję małokalibrową. Przed hangarem eskadry szkolnej natrafiono na 3 jachty bez ożaglowania, zaś kolejny jacht leżał w wodzie kilkanaście metrów od brzegu. Swój raport kończy stwierdzeniem: „Cały teren hangarów jest zanieczyszczony kupami gnoju, gruzami, zgniłymi kartoflami itp. Ponadto na terenie hangarów znajduje się kilka wagonów złomu żelaznego i aluminiowego. Konieczne jest zaopiekowanie się budynkami, które przedstawiają dużą wartość i oczyszczenie ich. Teraz po nieznacznych stosunkowo naprawach są one zdadne do użytku, pozostawione bez opieki, zniszczą się w krótkim przeciągu czasu”.

Na mocy rozkazu organizacyjnego naczelnego dowódcy WP z 20 września 1946 roku, celem wykonania zadań państwowych i zabezpieczenia prac operacyjnych Dowództwa MW na terenie Obszaru Nadmorskiego, polecono dowódcy Okręgu Wojskowego VI do dnia 10 grudnia 1946 roku, przekazać dowódcy MW przewidziany do rozformowania Klucz Lotniczy, istniejący wg etatu nr 1/122 – Dowództwa Okręgu Wojskowego VI w Łodzi i włączyć go do etatu nr 35/1 Dowództwa Marynarki Wojennej. W składzie klucza znajdowali się: dowódca klucza, 2 pilotów, szturman klucza, mechanik klucza, 3 majstrów silnikowych oraz 2-3 samoloty łącznikowe typu Po-2.

18 grudnia 1946 roku, szef Wydziału Lotnictwa MW w piśmie do dowódcy Głównego Portu Wojennego w Gdyni informował o przybyciu do Pucka 2 samolotów łącznikowych typu Po-2 z 18 Dywizji Piechoty w Białymstoku. Przylecieli chor. pil. Józef Jasiński, chor. pil. Leopold Kocyla, plut. Longin Matorewicz (technik klucza) oraz kpr. Zygmunt Pawlak (mech. samolotowy). Dowódca MW przydzielił ich pod względem gospodarczym do Dowództwa Głównego Portu MW. Dowódcą klucza został chor. pil. J. Jasiński.

W lipcu 1947 r. sformowano w ramach Dowództwa MW - Szefostwo Lotnictwa. Jego szefem został kmdr ppor. obs. Eustachy Szczepaniuk, a zastępcą (starszym pomocnikiem ds. studiów), kmdr ppor. obs. Aleksander Krawczyk. Obaj latali przed wojną w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku i brali udział w walkach w obronie Wybrzeża. Szefostwu Lotnictwa podporządkowano klucz lotniczy MW, przenosząc go zarazem na nowy etat Klucza Lotniczego Dowództwa Marynarki Wojennej. Etat ten nie różnił się od po-



przedniego. Skład osobowy wynosił 4 oficerów, 4 podoficerów, w tej liczbie: służby zawodowej – 1, służby nadterminowej – 1, służby czynnej – 1. Samoloty typu Po-2 – 3 sztuki.

Zadaniem Klucza Lotniczego DMW (o czym wspominał szef lotnictwa w piśmie z 3 października 1947 roku do szefa Oddziału I Sztabu Generalnego WP) były loty wyłącznie do utrzymania łączności operacyjnej Dowództwa MW w Gdyni z poszczególnymi jednostkami Marynarki Wojennej rozmieszczonymi wzdłuż całego Wybrzeża. Można przypuszczać, że wyżsi oficerowie z Dowództwa MW korzystali również z usług samolotów w przypadku podróży służbowych do stolicy. Intensywność przelotów musiała być znaczna sądząc po użytkowaniu jednego samolotu więcej niż to przewidywał etat.

Stan sprzętu latającego w Kluczu Lotniczym MW w Pucku według stanu na 1 stycznia 1948 roku przedstawiał się następująco:

Po-2 nr 2223 silnik M-11-D nr 16648  
 Po-2 nr 8684 silnik M-11-D nr 11934  
 Po-2 nr 8184 silnik M-11-D nr 13161  
 Po-2 nr 7776 silnik M-11-D nr 15965

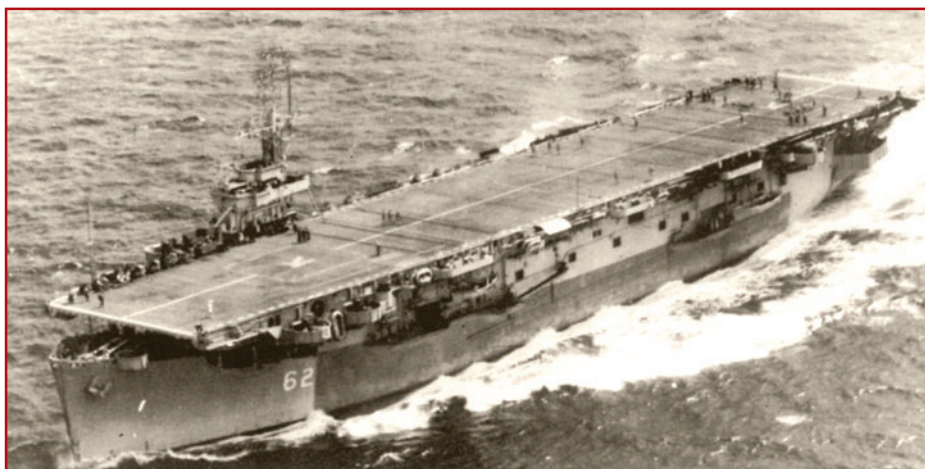
Były to samoloty w znacznej części wyeksploatowane i wymagające częstych remontów. W listopadzie 1948 roku otrzymano samolot łącznikowy Fi-156 „Storch” (bocian), który przybył po remoncie w PZL Mielec:

Storch nr 5476 silnik As-10 nr 4447491

**Pucka baza lotnictwa morskiego niewiele zmieniła się od czasów przedwojennych.**



**Lotniskowiec Nairana (typ „Casablanca”).**



**Lotniskowiec eskortowy HMS Khedive (typu „Casablanca”).**







**Kmdr ppor. obs. Eustachy Szczepaniuk, szef Lotnictwa Marynarki Wojennej.**

W owym czasie nawiązywano jeszcze do tradycji Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot.), który bazował w Pucku do września 1939 roku. Jednym z elementów tej tradycji były obchody pierwszego lotu nad Bałtykiem wodnopłatowca z banderą Marynarki Wojennej na burcie – 15 lipca. Wówczas na lotnisko przybywali licznie mieszkańcy Pucka z dziećmi, okoliczna ludność oraz marynarze.

Wspomina Tadeusz Stankiewicz: *„Mój ojciec Stanisław Stankiewicz był podoficerem pilotem w MDLot. od 1922 roku. Razem z ojcem byłem na lotnisku w lipcu 1947 lub 1948 roku. Przybyło tam dużo ludzi, można było lecieć samolotem jako pasażer. Ojciec wsadził mnie do tylnej kabiny Po-2 (a było nas dwóch chłopaków) i obaj poleciliśmy nad Puck. Wykonaliśmy na dwupłatowcu krąg nad miastem i lądowaliśmy. Marynarze zorganizowali małe spotkanie na terenie bazy, na wzór przedwojennego święta lotnictwa morskiego. Pamiętam, że był to piękny, ciepły, słoneczny dzień. Przychodziły całe rodziny z dziećmi”.*

Mieszkający w Pucku Janusz Matzken relacjonował - *„Pamiętam funkcjonującą tam jednostkę Marynarki Wojennej oraz regularne loty samolotów nad miastem. Corocznie wielką atrakcją były obchody święta lotnictwa morskiego w lipcu. Niezapomnianym przeżyciem dla nas, chłopaków były loty nad miastem oraz Zatoką Pucką dwupłatowym samolotem. Atrakcją było również podglądanie ćwiczeń w strzelaniu w tzw. „małpim gaju”.*

Wówczas też organizowano zawody w strzelaniu do tarczy dla mieszkańców



**St. bosman pilot Jan Klupś, pierwszy dowódca puckiego plutonu lotniskowego.**

miasta. Marynarze cieszyli się dobrą opinią, szczególnie u płci pięknej. Po odejściu Marynarki Wojennej z puckiej bazy, w koszarach powstała Zasadnicza Szkoła Szkutnicza.

W związku z rozbudową lotnictwa morskiego i formowaniem mieszanej eskadry lotniczej, na mocy rozkazu ministra obrony narodowej z 6 września 1948 roku, Klucz Lotniczy Dowództwa MW bazujący w Pucku wcielono do etatu Eskadry Lotniczej MW z dniem 10 października. Odtąd klucz przyjął etatową nazwę Klucz Łącznikowy MW. Przez cały okres istnienia, ten pododdział lotniczy bazował na lotnisku w Pucku.



**St. bosman Bernard Hanuszewski, mechanik w Kluczu Lotniczym MW w Pucku.**

27 listopada 1950 roku Marynarka Wojenna opuściła pucką bazę lotniczą. Jej teren przejęły Puckiego Zakłady Mechaniczne.

## Plutony Lotniskowe

Na obszarze Wybrzeża pozostało po wojnie wiele ponemieckich baz lotniczych, lotnisk oraz wodowisk. Obiekty te oraz pozostawiony sprzęt należało zabezpieczyć i doprowadzić do stanu używalności, a następnie chronić. W tym celu, naczelny dowódca WP, w lipcu 1946 roku, nakazał dowódcy Lotnictwa WP i dowódcy Marynarki Wojennej opracowanie projektu organizacji dwóch plutonów lotniskowych, z których jeden byłby umieszczony na lotnisku w Pucku, zaś drugi w Babich Dołach.

Na mocy rozkazu organizacyjnego z 9 sierpnia 1946 r. wydanego przez naczelnego dowódcę WP nakazano sformować Pluton Lotniskowy MW w Pucku wg etatu 35/56, o stanie osobowym 44 wojskowych oraz Pluton Lotniskowy MW w Babich Dołach wg etatu 35/56, o stanie osobowym również 44 wojskowych. Etat przewidywał 2 oficerów, 9 podoficerów i 33 marynarzy. W składzie Plutonu znajdowały się: dowództwo oraz 3 drużyny - techniczna, lotniskowa oraz wartownicza. Dowódcą puckiego plutonu lotniskowego mianowano st. bosm. pil. Jana Klupsia, zaś w Babich Dołach por. Dymitra Bunto.

Wśród personelu obu pododdziałów znalazło się wielu lotników, głównie podoficerów, którzy pełnili służbę w Morskim



**Chor. pil. Leopold Kocyla, pilot Klucza Lotniczego MW w Pucku.**





Po-2 przed startem, zima 1947 roku.



W czasie srogiej zimy na podwozie Po-2 zakładano narty.

Dywizjonie Lotniczym. Przykładowo w puckim plutonie pełnili służbę podoficerowie zawodowi, którym potwierdzono prawo noszenia odznaki pilota morskiego na podstawie przedwojennego „Statutu Nadawania Odznaki Pilota i Obserwatora Morskiego”. Byli to st. bosm. Jan Klupś, st. bosm. Stefan Kamiński, bosm. Aleksander Ostrowski. Było także kilku mechaników lotniczych z przedwojennego lotnictwa morskiego, m.in. st. bosm. Bolesław Rusak, bosmani: Bronisław Kaczyński, Bernard Hanuszewski i Jan Pietrzyk.

Rozkazem organizacyjnym z 28 maja 1947 r. minister obrony narodowej nakazał dowódcy MW, do dnia 15 lipca 1947 roku, m.in. podporządkować szefowi Lotnictwa MW Pluton Lotniskowy MW w Pucku, istniejący wg etatu nr 35/56 i przeformować na etat nr 35/84 Oddziału Portowego Lotniska MW w Pucku o stanie osobowym 45 wojskowych. Tym samym rozkazem podporządkowano dowódcy Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego Pluton Lotniskowy MW w Babim Dole, istniejący wg etatu nr 35/56 i przeformowano na etat 35/90 Oddziału Portowego Lotniska MW w Dziwnowie, o stanie osobowym 50 wojskowych i 10 kontraktowych. W grudniu 1947 roku Oddział Portowy opuścił lotnisko w Babich Dołach i przeniósł się do Dziwnowa. Wiązało się to z odbudową lotniska w Babich Dołach. Jego miejsce zajął 1 Samodzielny Batalion Inżynieryjno-Lotniskowy.

Według etatu 35/84 Oddział Portowy Lotniska MW w Pucku składał się z dowództwa, plutonu obsługi lotniska oraz drużyny wartowniczej i gospodarczej. Skład osobowy liczył 2 oficerów, 10 podoficerów i 33 marynarzy. Natomiast róż-

nił się nieco skład Oddziału Portowego Lotniska MW nr 2 w Dziwnowie według etatu 35/90. Składał się z dowództwa, plutonu obsługi lotniska, ochrony oraz drużyny gospodarczej. Pełniło w nim służbę 2 oficerów, 14 podoficerów i 34 marynarzy.

Oba Oddziały Portowe oprócz ochrony baz lotniczych zajmowały się zabezpieczeniem poniemieckiego sprzętu lotniczego.

W Pucku znaleziono i zinwentaryzowano:

- silniki lotnicze typu Argus o mocy 240 KM o numerach 444617, 4446746, 4450558, 444589, 4448568, 4451179, 4446221, 4455262, 4460665, 4444627 (10 sztuk);
- wyrzutniki do bomb typ Vomag 3C5CVIII (21 sztuk);
- łopaty do śmigła samolotu (13 sztuk).

W Dziwnowie znaleziono i zinwentaryzowano:

- silnik lotniczy BMW 132, gwiazdzysty, (29 sztuk),
- silnik lotniczy Argus V-12 cylindrowy (1 sztuka),
- silnik lotniczy Jumo 211 V-12 cylindrowy (28 sztuk),
- silnik lotniczy Jumo 205, szeregowy, 6-cylindrowy (33 sztuki),
- wraki samolotów (18 sztuk),
- pływak (33 sztuki),
- pilot automatyczny Rudermaschine.

Ponadto, w Dziwnowie zajmowano się ochroną tajnego szpitala wojskowego, w którym leczono greckich partyzantów.

27 listopada 1950 roku Oddział Portowy Lotniska MW nr 1 przeniesiono

z Pucka na lotnisko w Babich Dołach, co wiązało się z planowanym sformowaniem nowej jednostki lotniczej i koniecznością zapewnienia jej obsługi. Kolejnym krokiem w tym kierunku było zarządzenie organizacyjne szefa Sztabu Generalnego WP z 21 marca 1951 roku, nakazujące dowódcy MW do 1 maja 1951 roku rozformowanie Oddziału Portowego Lotniska MW w Pucku i na jego bazie sformowanie zawiązku 65 Batalionu Obsługi Lotniska MW.

Oddział Portowy Lotniska MW w Dziwnowie zakończył żywot w kwietniu 1952 roku. Stało się to na mocy zarządzenia szefa Sztabu Generalnego WP z 8 lutego 1952 roku. Jego stan osobowy wykorzystano na uzupełnienie innych jednostek formowanych w Marynarce Wojennej.

**Mariusz Konarski**

- 1 Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej IPMS), sygn. MAR. A.V. 4/2, k. 1. Akta Marynarki Wojennej.
- 2 Typ „Casablanca”, w służbie od kwietnia 1943 roku. Wymiary: długość 156 m, szerokość 32,9 m, zanurzenie 6,3 m. Prędkość maksymalna 19 węzłów. Zasięg 10 200 Mm przy prędkości 15 węzłów. Załoga 860 marynarzy. Uzbrojenie: 1 armata 127 mm, 8 działek 40 mm, 12 działek 20 mm, 27 samolotów. Conway All Fighting Ships 1922-1946, London 1980, s. 109-110.



Zdjęcia ze zbiorów autora, Centralnego Archiwum Wojskowego, Adama Jarskiego, Muzeum Marynarki Wojennej oraz Adolfa Stempkowskiego.



# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Maj 2000 r.

**9** – Przewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Janusz Maciejewicz skierował do uczestników odbywającej się w Szczecinie konferencji dotyczącej gospodarki morskiej dramatyczny list otwarty o tragicznej sytuacji polskiej floty handlowej zakończony słowami: *Polsko obudź się – Twoja flota morska ginie!*

**12** – Przewodniczący zarządu Elektromontaż Gdańsk, Edward Lipski (na zdjęciu) odebrał prestiżową statuetkę Gryfa Pomorskiego za najlepszą dużą firmę województwa pomorskiego.



**12** – W stoczni Cenal zwodowano czwartą z dwudziestu zakontraktowanych na 2000 r. jednostek. Był nią kadłub takłowca *Se-atrig* dla norweskiej stoczni Larsen Mek. Verksted AS.

**13** – Po raz pierwszy w historii Stoczni Gdynia SA odbyło się jednoczesne wodowanie aż trzech statków. Z suchego doku SD II, podczas operacji trwającej kilkanaście godzin, wyprowadzono trzy statki: dwa chemikaliowce o nośności po 22 tys. ton i samochodowiec o nośności 20 700 ton i ładowności 6000 samochodów osobowych.

**16** – Rada Ministrów rządu RP przyjęła projekt ustawy Kodeks Morski.

**18** – W gdańskim hotelu Marina odbył się po raz pierwszy w Polsce Kongres Spedytorów, którego hasłem przewodnim było „Sektor usług spedycyjnych w Polsce u progu XXI wieku”. Jednym z naj-

ważniejszych mówców był prof. Andrzej Grzelakowski (na zdjęciu) – wiceminister transportu i gospodarki morskiej.



**18** – W zespole portowym Szczecin-Świnoujście została przeładowana 700-milionowa tona ładunków, licząc od 1950 r., tj. od ustanowienia polskiego zarządu w obu portach.

**25** – Na 55. Zgromadzeniu Ogólnym Association of West European Shipbuilders and Shiprepairers – AWES skupiającym producentów okrętowych, wybrano Janusza Szlantę – prezesa Stoczni Gdynia SA na prezesa tego stowarzyszenia. Wcześniej pełnił on w AWES funkcję wiceprezesa.

**31** – W związku z ogłoszeniem przez Sąd Rejonowy w Gdyni upadłości spółki POL-Asia, należącej do grupy PLO, w firmie tej zostały wdrożone procedury związane ze zwolnieniami grupowymi.

20 lat temu

Maj 1990 r.

**1** – Największy zakład produkcyjny w Elblągu „Zamech” przestał istnieć, dzieląc się na dwie spółki. Część produkcyjna „Zamechu” zaczęła działać jako spółka-córka szwajcarsko-szwedzkiego koncernu ABB, zaś pozostała jako przedsiębiorstwo państwowe „Elzam” o charakterze usługowo-produkcyjnym.

**20** – Europę opuścił eksploatowany na linii australijskiej semikontenerowiec *Józef Conrad Korzeniowski* z rekordową jak na ten statek liczbą 732 TEU.

**23** – PLO podpisały ze Stoczną Gdańską im. Lenina umowę przedwstępną na bu-

dowę 6 kontenerowców o nośności 15 700 ton i zdolności przewozowej 1008 TEU, które stocznia miała dostarczyć PLO w latach 1993-95, po 2 w każdym roku. Niestety, umowa ta, przewidująca budowę statków ze środków własnych PLO nie była realizowana, głównie ze względu na gwałtowne pogorszenie się sytuacji finansowej PLO w latach 1991-92, a także przekształcenia 7 dni później państwowej stoczni w spółkę akcyjną.

30 lat temu

Maj 1980 r.

**1** – Załoga statku *Garwolin* dowodzona przez kpt. Romana Zycha uratowała 11 marynarzy z płonącego statku bandery syryjskiej *Adbem II* stojącego na redzie cypryjskiego portu Limasol.



**10** – Na terminalu kontenerowym w porcie gdyńskim odbył się pierwszy załadunek statku systemu lo-lo przy użyciu suwnic kontenerowych. Był to liniowiec PLO *Profesor Ocioszyński*, eksploatowany w serwisie dalekowschodnim, na który załadowano 69 kontenerów 20-stopowych i 5 kontenerów 40-stopowych, chłodniczych.



**10** – Podniesiono banderę na masowcu PŻM *Kopalnia Miechowice* (16 500 DWT).



Była to 123 jednostka we flocie PŻM i siódma, ostatnia z serii 16,5-tysięczników zbudowanych w Anglii w ramach polsko-brytyjskiego kontraktu na budowę 22 statków.

**30** – We francuskiej stoczni Chantiers Navals de Ciotat, niedaleko Marsylii, położono stępkę pod pierwszy kontenerowiec typu con-ro, budowany tam w ramach serii czterech takich statków (1417 TEU) zamówionych przez PLO.

### 40 lat temu

Maj 1970 r.

**13** – W Morskim Instytucie Rybackim skonstruowano pierwszą w Polsce kamerę do zdjęć podwodnych, która mogła pracować na głębokościach do 400 m.

**21** – Zmarł Leonid Teliga, pierwszy Polak, który samotnie na jachcie *Opty* opłynął świat (na zdjęciu pomnik żeglarza przy gdyńskiej marinie).



### 50 lat temu

Maj 1960 r.

**16** – W Stanach Zjednoczonych zmarł długoletni dowódca *Batorego* kpt. ż.w. Eustazy Borkowski (na zdjęciu), któremu znakomity pisarz-marynista Karol Olgierd Borchart poświęcił książkę pt. *Szaman Morski*.



**23** – Przekazanie do eksploatacji tysięcznego statku pełnomorskiego zbudowanego przez stocznię podległą Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego, którym był zbudowany w Stoczni im. Lenina statek *Novaya Ladoga*. 999 statkiem był pochodzący ze Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie statek *Radhost* dla armatora czechosłowackiego, a 1001 statek *Petr Stuchka* zbudowany przez Stocznię im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

### 70 lat temu

Maj 1940 r.

**4** – Niemieckie lotnictwo zbombardowało we fiordzie Rombakken u wybrzeża Norwegii ORP *Grom*, który zatonął, wraz z 59 członkami załogi (na zdjęciu tablica na oksywskim kościele św. Michała Archanioła poświęcony na *Gromowi* i jego załodze).



**14** – W pobliżu norweskiego portu Bodo samoloty niemieckie zbombardowały polski transatlantyk *Chrobry*, który miał na pokładzie ponad tysiąc żołnierzy i 50 ton min. Zginęło 12 członków załogi i kilkudziesięciu żołnierzy.

**15** – Wciąż palący się i nietonący statek, by nie dostał się w ręce wroga został zbombardowany przez brytyjski samolot z lotniskowca „Ark Royal”, po czym zatonął w Vistafiordzie, gdzie spoczywa jako cmentarz wojenny na głębokości ok. 150 m.

**21-22** – Polskie statki ewakuowały do Anglii polskich uchodźców, *Oksywie* i *Rozewie* z Rouen, *Poznań* z Havru, a statek *Katowice* z Calais.

**25** – Statki *Lewanti* i *Lechistan* oraz kilka innych polskich statków handlowych zostają wyposażone w sprzęt wojskowy, m.in. w działko 4-calowe i 3 ciężkie karabiny maszynowe.

### 80 lat temu

Maj 1930 r.

**9** – Senat Wolnego Miasta Gdańska, w piśmie do Wysokiego Komisarza Ligii Narodów, oskarżył Polskę, że wbrew zobowiązaniom wykorzystania portu gdańskiego dla swoich ładunków, bezprawnie buduje własny port w Gdyni. Senat domagał się w tym piśmie ograniczenia Gdyni do roli portu rezerwowego.

**14** – Do Gdyni przypląwa, jeszcze pod banderą duńską, zakupiony dla Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego – PTTO s/s *Polonia* – pierwszy polski statek pasażerski zatrudniony na linii Gdynia-Nowy Jork.



**14** – Szkolny żaglowiec Szkoły Morskiej w Tczewie *Lwów* wypływa w swoją ostatnią podróż z załogą uczniowską, a także materiałami i elementami dla remontowanego w stoczni w Nakszoku w Danii jego następcy. W maju też zmieniono nazwę remontowanego tam żaglowca z *Pomorza* na *Dar Pomorza*.



**30** – Do Gdyni przypląwa drugi z trzech zakupionych od duńskiego armatora East Asiatic Company transatlantyk *Estonia*, który wkrótce zmieni nazwę na *Pułaski*.

### 90 lat temu

Maj 1920 r.

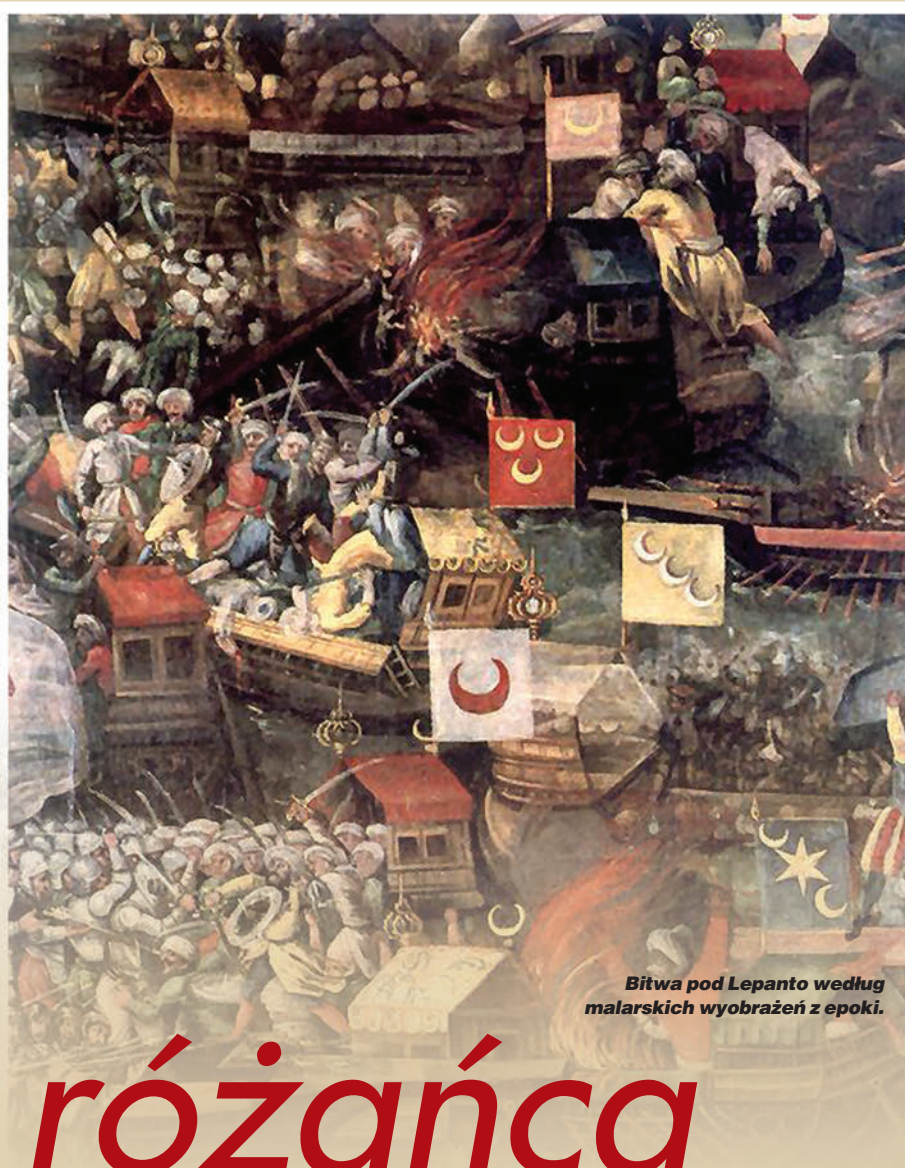
**6** – Ministerstwo Robót Publicznych przekazało Departamentowi dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych przeprowadzenie badań nad lokalizacją budowy nowego portu morskiego. Do wykonania tego zadania został oddelegowany inż. Tadeusz Wenda mający doświadczenie w budowie portów w Tallinie i Rydze. Na budowę portu wybrał on prezentowaną na zdjęciu dolinę między Kępą Oksywską a Kamienną Górą.



**7** – Biorące udział w polsko-bolszewickiej wojnie okręty floty pińskiej dotarły Dnieprem do Kijowa.

**Opracował:**  
**Jerzy Drzemczewski**



*Październikowe  
święto*

**Bitwa pod Lepanto według  
malarskich wyobrażeń z epoki.**

# Bitwa różańca z półksiężycem

W bitwie morskiej pod Lepanto nie walczyli tylko ludzie. Matka Boska zmierzyła się tam z Allachem. I wygrała. Tak przynajmniej wierzyli ówcześni katolicy. Mało kto wie, że do dzisiaj wspominają oni tę batalię odmawiając w październiku... różaniec.

Nie było w dziejach świata armii, która wyruszając do boju nie wierzyłaby, że boskie moce są po jej stronie. I w czasach wojny trojańskiej, i współcześnie. I nic w tym dziwnego. Jeśli ludzie mają wziąć udział w walce, szczególnie takiej, z któ-

rej nie wiadomo czy wyjdą cało, wolą wierzyć, że to oni mają rację.

Zasada ta dotyczy także kampanii morskich. Najdobitniej udowadnia to bitwa pod Lepanto, do której doszło 7 października 1571 roku u zachodnich wybrzeży

Grecji. Naprzeciw siebie stanęli Turcy i koalicja państw europejskich, a więc muzułmanie przeciw chrześcijanom.

Chrześcijanie, nie bez pewnych podstaw, żywili przekonanie, że zwycięstwo Turków oznaczać będzie w efekcie islamizację Europy. Gdyby tak się stało, dzisiaj modliliibyśmy się zapewne obracając twarze w kierunku Mekki. Stawka była zatem duża i dlatego zwycięstwo zinterpretowane zostało religijnie. Bo choć w batalii brali udział ludzie, bez nadprzyrodzonej ingerencji na najwyższym szczeblu, nie mogliby pokonać Turków. Kto im pomógł? Odpowiedź rzymskich katolików mogła być tylko jedna – oczywiście Matka Boska!



## W cieniu islamu

Wiek XVI. Cóż to było za stulecie! Do dzisiaj uważa się je za jeden z najbardziej niezwykłych okresów w dziejach Europy. Był to czas zasadniczej zmiany w postrzeganiu wielu, uznawanych dotychczas za niepodważalne, pojęć. Znany współczesnym świat, został przewrócony do góry nogami.

Po pierwsze, okazało się, że nie ogranicza się on do Europy, Azji i północnej Afryki. Odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba zapoczątkowało erę wielkich odkryć geograficznych, których ukoronowaniem była pierwsza, wokółziemska wyprawa morska Ferdynanda Magellana.

Jego rejs udowodnił niezbicie i ostatecznie, że ziemia jest okrągła. Już to samo w sobie było rewolucyjne. Ale mało tego, Mikołaj Kopernik poszedł dalej ogłaszając, że kula ziemską obraca się wokół słońca, czyli odwrotnie niż do tej pory sądzono.

W tym samym czasie rozkwitł renesans, który zaowocował zdumiewającymi dziełami odkrywającymi piękno człowieka. Humanizm stanowił istotny wyróżnik tego stulecia. Na początku wieku XVI wybuchła też niespodziewanie Reformacja, która zachwiała już nie tylko ówczesnymi sądami na temat świata, ale także Boga. Wystąpienia niemieckiego mnicha Marcina Lutra, a potem szwajcarskiego reformatora Jana Kalwina, doprowadziły do odnowy Kościoła i powstania nowych wspólnot kwestionujących władzę papieża. Rzym zareagował własną reformą wewnętrzną nazwaną Kонтreformacją. Niestety, podziały zaowocowały wojnami religijnymi.

Tymczasem nad Europą zawisła groźba - Imperium Osmańskie. Rozwinęło się ono, drogą podbojów, z niewielkiego tureckiego państewka, zajmując systematycznie południowo-wschodnią część Morza Śródziemnego. Od tego momentu zagrożenie tureckie było stałym elementem polityki europejskiej właściwie aż do bitwy pod Wiedniem w 1683 roku, która definitywnie zakończyła ekspansję Turków na Starym Kontynencie.

W 1570 roku Turcja zażądała od Wenecji Cypru. Kiedy ta odrzuciła dyktat, wojska osmańskie zajęły wyspę. Doszło do brutalnej rzezi mieszkańców, po czym papież Pius V zorganizował doraźną koalicję, tzw. Świętą Ligę, w której pierwsze skrzypce grały Wenecja i Hiszpania. Jej celem było wzięcie odwetu na Turkach.

Wyprawa miała charakter krucjaty. Jej uczestnicy przekonani byli, że wyruszają do walki z bezbożnikami, którzy chcą narzucić Europie islam. Głównym animatorem ekspedycji był papież Pius V, człowiek ze wszech miar zasługujący na uwagę. Kiedy wybrano go na urząd biskupa Rzymu miał 62 lata. Był to papież pobożny i uczony, na pewno zaś postać odpowiednia do prowadzenia reformy wewnętrznej kościoła katolickiego, koniecznej w obliczu postępującej Reformacji. Pius V wywodził się z zakonu dominikańskiego, był doktorem teologii. Słynął też, co istotne dla naszej opowieści, z nieprzeciętnego kultu, jakim otaczał Matkę Boską.

Pius V postulował np. usunięcie z Wiecznego Miasta prostytutek, zabronił mieszkańcom chodzenia do karczm, co jeden z posłów weneckich skomentował uwagą, że papież chce zamienić Rzym w jeden wielki klasztor. Jedną z najbardziej

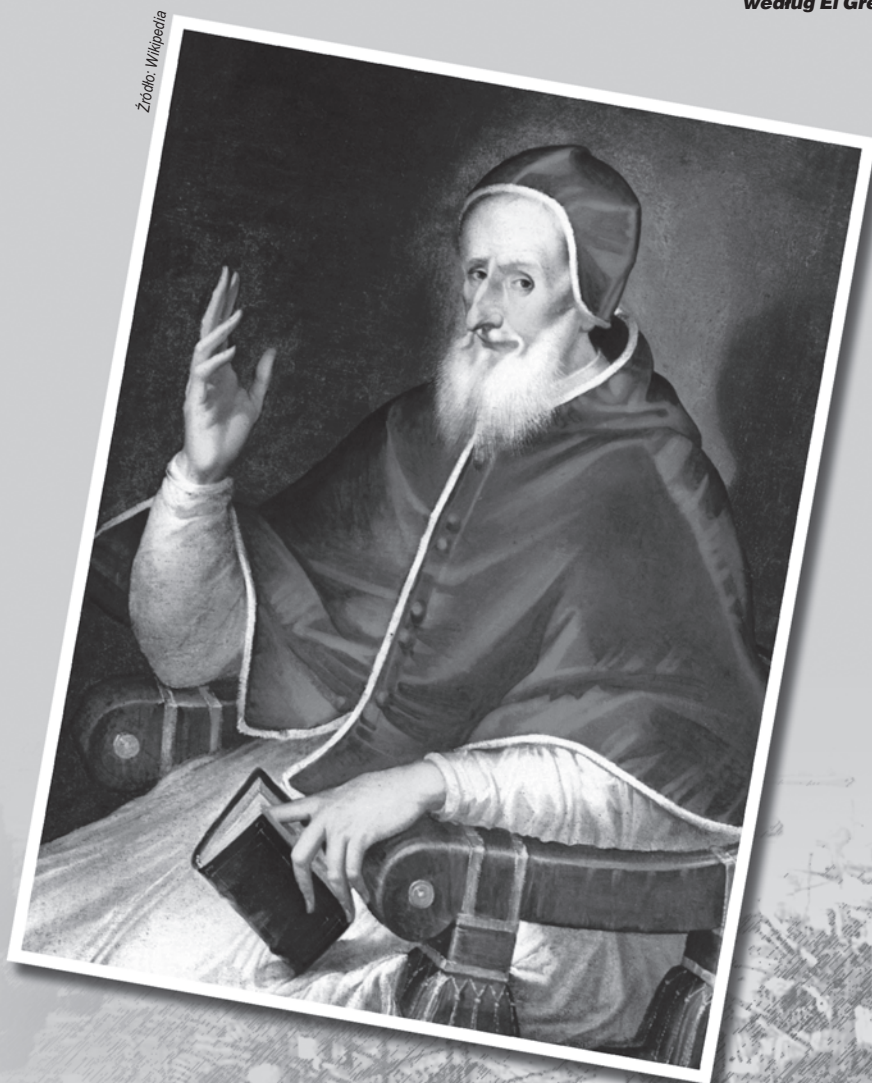
charakterystycznych pozostałości po nim, jest biała sutanna noszona od jego czasów przez papieży. Dzisiaj czczony jest jako święty.

Jedna z legend mówi, że władca Turków - sułtan Selim II, patrząc kiedyś na morze, miał skonstatować, że bardziej niż chrześcijańskich okrętów boi się modlitw Piusa V.

## Całkowite zwycięstwo

Bitwa pod Lepanto uchodzi za ostatnią wielką bitwę morską rozegraną w średniowiecznym stylu. To niewątpliwie prawda. Zwłaszcza jeśli chodzi o Morze Śródziemne. Królowały tam galery – okręty i statki poruszane siłą mięśni wiosłarzy (bardzo często niewolników albo jeńców), których pierwowzorów należałoby doszukiwać się już w starożytności. Ożaglowanie miało w tych jednostkach charakter jedynie pomocniczy.

**Papież Pius V  
według El Greca.**



Źródło: Wikipedia



Zródło: Wikipedia



**Matka Boska pokonuje  
Turków pod Lepanto.**

Walka przy użyciu galer była prosta. Najpierw okręty wzajemnie obsypywały się strzałami i kulami, a potem szczyptały w abordażu. Nawet jeśli na niektórych instalowano już prymitywną artylerię, nie wpływała ona znacząco na taktykę walki.

Trudno dzisiaj dokładnie dociec, ile okrętów wzięło udział w bitwie pod Lepanto. Po chrześcijańskiej stronie, dowodzonej przez Juana de Austrię, było ich nieco mniej niż po tureckiej, pod wodzą Alego Monizindade. Obie wystawiły jednak po ponad dwieście okrętów. Oznacza to, że bitwę zaliczyć można śmiało do jednej z największych w historii wojen morskich. Tym bardziej, że na pokładach wszystkich okrętów znajdowało się w sumie ponad sto pięćdziesiąt tysięcy ludzi! Słabym punktem floty tureckiej był fakt, że sporą część ich wioślarzy stanowili jeńcy chrześcijańscy. Innym ważnym czynnikiem osłabiającym Turków była

mniejsza liczba broni palnej, zarówno ręcznej, jak i dział.

Mobilizacja sił obu wojujących ze sobą stron postępowała od wiosny 1571 roku. Flota osmańska skoncentrowała się u wybrzeży Krety, a Świętej Ligi w Messynie. W połowie września 1571 roku flota koalicji wyszła w morze. Do spotkania wrogich sił doszło 7 października w Zatoce Patraskiej na Morzu Jońskim, niedaleko miasta Lepanto.

Bitwa rozpoczęła się rano. Zanim doszło do śmiertelnego boju, Juan de Austria odwiedził kilkadziesiąt okrętów i osobiście zagrzewał żołnierzy, marynarzy i wioślarzy do walki. Doskonale zdawał sobie sprawę jak ważne będzie w niej morale.

- Przybyliście tu walczyć za Święty Krzyż, zwyciężyć albo zginąć! Czy macie jednak zwyciężyć czy zginąć, czyńcie dziś swą powinność, a zyskacie sobie chwa-

lebną nieśmiertelność! - przekonywał podwładnych.

Do bezpośredniego zwania się okrętów w abordażu doszło koło południa. Zacięta walka trwała około czterech godzin. Wczesnym popołudniem wiadomo już było, kto jest w niej zwycięzcą. Turcy zostali rozgromieni. Przełomowym momentem bitwy okazała się śmierć głównodowodzącego i ucieczka z pola bitwy części osmańskiej floty. Po tych wydarzeniach Turcy stracili ochotę do dalszej walki.

Zwycięstwo było całkowite. Chrześcijańska flota zatopiła co najmniej pięćdziesiąt tureckich galer, sama tracąc zaledwie kilkanaście. Ponad sto tureckich jednostek zostało zdobytych, zaledwie czterdziestu siedmiu udało się zbiec przed pogromem. O zaciętości walki niech świadczą straty poniesione przez obie strony – w bitwie zginęło 30 tysięcy Turków i ponad 7 tysięcy chrześcijan. Stawia to Lepanto w rzę-



dzie nie tylko największych, ale i najkrwawszych zarazem bitew morskich w dziejach ludzkości.

Jako ciekawostkę warto odnotować, że pod Lepanto odznaczył się pewien młody hiszpański żołnierz. Został dosyć poważnie ranny i władzy w strzaskanej lewej ręce nie odzyskał już do końca życia. Młodzieniec ów nazywał się Migueal de Cervantes Saavedra, znany bardziej jako autor nieśmiertelnego „Don Kichota”.

### „Military” miesiąc

„Gdy olbrzymie zastępy Turków usiłowały narzucić prawie całej Europie jarzmo przesądu i barbarzyństwa (...), wtedy to Najświętszy Pasterz św. Pius V, pozyskawszy chrześcijańskich władców do wspólnej obrony, jak najusilniej starał się przede wszystkim, by najpełniejszą mocy Matka Boża zjednaną modlitwą różańcową, przybyła łaskawie z pomocą imieniu chrześcijańskiemu. Rozegrało się wtedy najwspanialsze widowisko między niebem i ziemią, przyciągając wszystkie umysły i dusze. Tam bowiem niedaleko Cieśniny Korynckiej wierni Chrystusa gotowi przelać krew za bezpieczeństwo religii i ojczyzny czekali nieustraszenie na wroga, zaś bezbronne tłumy modlących się wzywały Maryję, pozdrawiając Ją ciągle słowami różańca, by pomogła walczącym do zwycięstwa. I przybyła ta uproszona Pani, bo w bitwie morskiej pod Lepanto flota chrześcijańska bez większych strat własnych rozgromiła wrogów, odnosząc wspaniałe zwycięstwo. Dlatego ten wielce święty Najwyższy Pasterz dla upamiętnienia otrzymanego dobrodziejstwa pragnął ustanowić jako rocznicę tej bitwy święto na cześć Maryi Zwycięskiej, a Grzegorz XIII nadał mu tytuł różańcowy” – stwierdził papież Leon XIII w cztery wieki po Lepanto w encyklice „Supremi Apostolatu”.

Cytat ten dobrze oddaje atmosferę, jaka w katolickiej Europie wytworzyła się wokół batalii. Można śmiało powiedzieć, że Pius V po wyjściu w morze chrześcijańskiej floty, otworzył na lądzie swoisty „drugi front” - modlitewny. Nakazał bowiem całemu Kościołowi modlitwy w intencji zwycięstwa. Legenda mówi, że 7 października, akurat w momencie zakończenia walki, papież niespodziewanie przerwał pracę i udał się na modły dziękczynne przekonany, że bitwa zakończyła się klęską Turków.

Goniec z wieścią o zwycięstwie de

Austrii dotarł do Rzymu dopiero dwa tygodnie później. Po potwierdzeniu pomysłnych wieści, w całym katolickim świecie zapanowała nie tylko radość, ale także przekonanie, że sukces możliwy był tylko dzięki wstawiennictwu Matki Boskiej Różańcowej. „*Nie potęga ani broń, ani dowódca, lecz Maryja od Różańca świętego uczyniła nas zwycięzcami*” - stwierdzili weneccjanie.

O ingerencji Matki Boskiej przekonany był także dowódca katolickiej floty, który przed bitwą ślubował, w razie zwycięstwa, odbycie pielgrzymki dziękczynnej do Loreto, co też niezwłocznie uczynił ogłaszając po dotarciu do celu, że to właśnie matce Jezusa zawdzięcza zwycięstwo.

Papież Pius V wyszedł naprzeciw temu i ogłosił dzień 7 października dniem Matki Bożej od Zwycięstwa. Powołał też do życia Bractwo Różańcowe, które miało rozkrzewiać tę modlitwę wśród wiernych.

Dwa lata potem, już po śmierci papieża Piusa V, jego następcą Grzegorz XIII, ustanowił święto Matki Bożej Różańcowej. Na pamiątkę bitwy pod Lepanto wyznaczył je na pierwszą niedzielę października, bo właśnie w pierwszą niedzielę października do batalii doszło. Początkowo uroczystość obchodzić miały tylko Bractwa Różańcowe, ale w 1716 roku, Klemens XI obowiązek ten rozciągnął na wszystkie kościoły katolickie. Jest ono

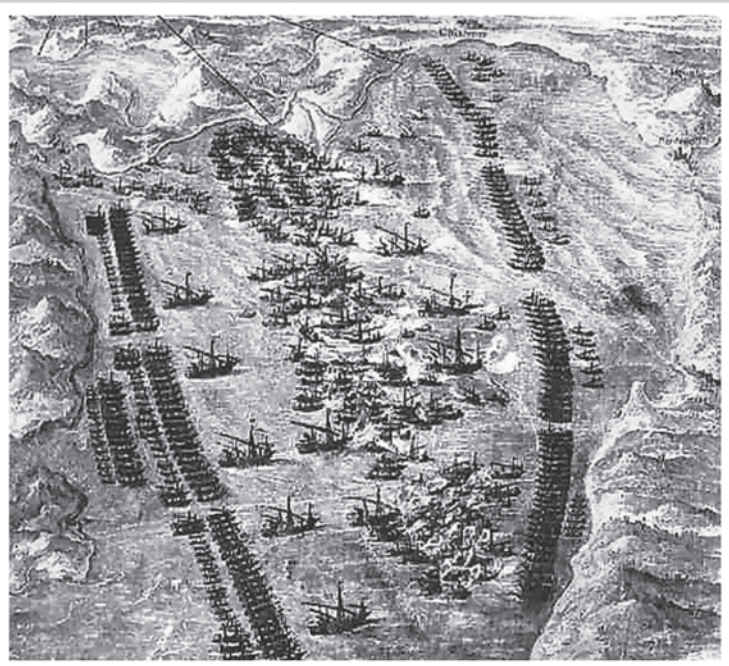
obchodzone do dzisiaj, a październik jest uznawany za „miesiąc różańcowy”. Stąd w kościołach, również polskich, w tym okresie codziennie odprawiane są nabożeństwa różańcowe. Zapewne niewiele z uczestniczących w nich osób zdaje sobie sprawę z „militarnych” korzeni tego zwyczaju.

Chociaż, jak wierzą katolicy, Maryja pomogła pokonać im Turków pod Lepanto, to zwycięstwo nie zostało w pełni wykorzystane. Flota turecka została szybko odbudowana, Cypr pozostał w rękach osmańskich, Święta Liga się rozpadła, a Wenecja została zmuszona do podpisania upokarzającego traktatu pokojowego. „*Pod Lepanto chrześcijanie mnie ogolili. Na Cyprze ja odciąłem im ramię. Moja broda odrośnie*” - miał podobno powiedzieć Selim II po bitwie. Nic dodać, nic ująć. Potwierdziła się stara prawda, że prawdziwym zwycięzcą jest nie ten, kto wygrywa pojedyncze, największe nawet bitwy, ale ten, kto triumfuje w całej wojnie.

Co zaś do udziału boskich mocy w bitwie pod Lepanto. W niespełna półtora roku po rozgromieniu tureckiej floty, w dalekiej od tego miejsca Warszawie podpisano akt konfederacji, która gwarantowała swobodę wyznania wszystkim obywatelom Rzeczypospolitej. Polska stała się krajem tolerancji religijnej. Szkoda, że to wydarzenie nie doczekało żadnego święta.

**Tomasz Falba**

Zródło: Wikipedia



Bitwa pod Lepanto – fresk z Muzeum Watykańskiego.



Opowieści  
Mórz Popołudniowych


# Palec samego chief engineera

Andrzej Perepeczko

**N**iemal autentyczne wydarzenie, które zanotowałem w moich wspomnieniach miało miejsce prawie sześćdziesiąt lat temu. Polska flota handlowa liczyła w owym powojennym czasie dość sporo statków, wśród których trafiały się jednakże i takie, o których nawet największy łgarz nie odważyłby się twierdzić, że są nowoczesne, czy na przykład szybkie.

I właśnie na taki wspaniały okręt „udało” mi się trafić późnym latem w roku, co tu ukrywać – 1951.

Najbardziej niezrozumiałym był fakt, że znalazłem się jako członek załogi tego ledwo dyszącego weterana mórz i oceanów całego świata na własne życzenie, a na domiar zamieniłem nowoczesny na owe czasy statek i wspaniałą, „biznesową” linię, na nieznaną rejsy wysłużonego trampa.

Żeby wyjaśnić sytuację, cofnijmy się parę miesięcy wstecz.

• • •

Po ukończeniu Szkoły i po tak zwanej dyplomowanej praktyce, która zaniósła mnie do Południowej Ameryki, przez czas jakiś plątałem się w gdyńskim porcie ze statku na statek. Były to tak zwane „dejmaniki”. Na statkach raz było coś do roboty, a raz raczej czekało się, aby dzień minął, ale najważniejsze, że było śniadanie, że był obiad i wczesną kolację się też zjadło. I tak mijał dzień za dniem, aż gdzieś tak mniej więcej po mie-

siącu czekania, zamustrowałem w charakterze palacza na statek budowany w stoczni w Szkocji.

Tam czekaliśmy ze trzy tygodnie w Domu Marynarza, bo budowa się czegoś przedłużała, ale po Nowym Roku rozpoczęło się nareszcie normalne pływanie.

Statek był nowiutki, opalany co prawda węglem, co nie należało do przyjemności, zwłaszcza dla palacza, niemniej po jakimś czasie wszystko się dotarło i wachty w kotłowni zaczęły być jakby mniej męczące.

Za to linię miał wspaniałą, co stanowiło powód do zazdrości kolegów, spotykanych w czasie regularnych postojów w Gdyni. Bo statek nasz chodził na punktualnej jak szwajcarski zegarek trasie. W czwartek wieczorem wychodziło się z Gdyni, po trzech dniach cumowało na nabrzeżu niemal w centrum Londynu, tuż za Tower Bridge, naprzeciwko zamku. W kolejny czwartek rzucaliśmy, wraz z początkiem odpływu, cumy, by w niedzielę pojawić się przy gdyńskiej kei. I tak w kółko.

Żyć nie umierać. A że w tamtych czasach Polska Marynarka była bardziej handlująca niż handlowa, sytuacja naszej załogi była wręcz wymarzona. Do Londynu wiozł się spirytus przelany do butelek po wodzie sodowej, zamykanych na specjalny kapsel ze sprężyną (dawno już takich nikt nie produkuje) oraz enerdowskie aparaty fotograficzne marki „Practica”, a do Polski przywoziło się lub wysyłało paczką na „babcię-emerytkę”, na



przykład fragmenty nylonowych spadochronów z demobilu. Polskie dziewczyny szyły z nich wielce szykowne bluzeczki, w których śmiało mogły konkurować z Brigitte Bardot czy inną Marilyn Monroe.

Oprócz tych paczek, wysyłanych przez wyspecjalizowane firmy londyńskie - TAZAB (czyli Tadeusz Zabłoci) czy też SILESIA, (196 TOWER BRIDGE ROAD, 205 TOOLEY STREET, Londyn S.E. 1 Telephones: 01-407 380, 01-407 1219), bardzo blisko od miejsca naszego cumowania, zwanych przez nas potocznie i po marynarsku „torpedami”, przywoziło się i odprawiało zupełnie leganie w polskim Urzędzie Celnym drobiazgi, głównie tzw. „damskiej potrzeby”.

W moim kalendarzyku z tamtego roku, który jakimś cudem przechował się przez – bagatela – niemal 60 lat, zanotowałem listę zakupów, które cytuję:

- pończochy nylonowe 2 pary, kolor myszy, nr 9 ½ - 10
- szminki (kilka sztuk) Max Factor, kolor pom. czerw.
- apaszka jedwabna – pastelowo niebieska
- Soir de Paris (woda kolońska i małe perfumy)
- „Vougeess”

Ta ostatnia propozycja to chyba jakieś damskie czasopiśmo?

A obok jest coś i dla mnie, a mianowicie: „pióro wieczne marki PARKER”. Może nie uwierzycie, ale piórem kupionym wtedy w domu towarowym na Oxford Street (bodajże „Marx & Spencer”, ale może się mylę) napisałem wszystkie moje dotychczasowe książki i artykuły, a jest ich – skromnie mówiąc, co nieco.

Tak więc żyć nie umierać.

Ale...

Jako młody chłopiec rozczytywałem się w rozmaitych książkach marynistycznych, a w szczególności Conrada i Londona i bardzo byłem ciekaw świata. Odkąd udało mi się w 1948 roku prześliznąć za żelazną kurtynę i przekonałem się, że poza Polską Ludową ten zakazany świat jest piękny, a kapitalizm wcale nie taki obrzydliwy, jak głoszą na rozmaitych zebraniach i wiecach, zacząłem pragnąć zobaczyć jeszcze więcej. Znałem już kawałek Morza Śródziemnego, skrawek Afryki i wschodnie wybrzeże Ameryki Południowej, ale zostało jeszcze tak dużo portów, krajów i łądów...

Tak więc, w tęsknocie za wędrówką po owym świecie, zdecydowałem się zejść z *Jaroslawa Dąbrowskiego*, który kursował na „biznesowej” linii Gdynia-Londyn-Gdynia-Londyn... i po miesiącu urlopu, w dniu 7 lipca 1951 r. zamustrowałem na weterana mórz i oceanów o odpowiadającej niemal jego wiekowi nazwie *Mikołaj Rej*.

Dokąd dokładnie statek miał płynąć nikt, łącznie z kapitanem, nie wiedział, ale na pewno gdzieś daleko i raczej na Daleki Wschód. A wtedy tylko to było dla mnie ważne.

16 lipca o godzinie 16.00 odcumowaliśmy i zaczął się rejs w NIEZNANE.

• • •

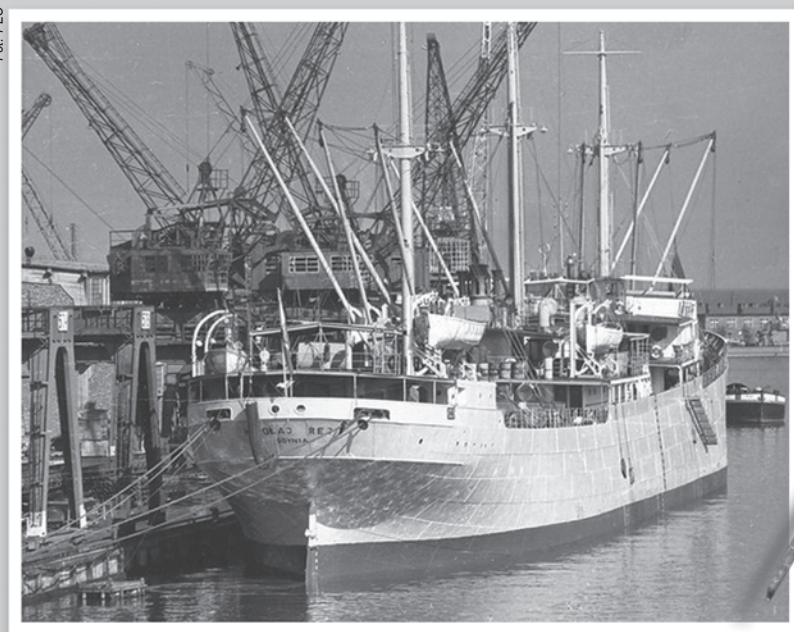
Na tamtym statku, w tamtym rejsie szliśmy – bagatela – z Gdyni do Kopenhagi aż pięć dni, w czasie których stawaliśmy w dryfie chyba sześć czy siedem razy. Na redzie Kopenhagi rzuciliśmy kotwicę, aby zabrać zapas części zamiennych do naszego cholernego silnika, który ujrział światło dzienne w stoczni Burmeister i Wain właśnie w Kopenhadze, ale w latach bodajże poprzedzających wybuch... pierwszej wojny światowej.

Jako świeżo upieczony absolwent Szkoły Morskiej w Gdyni podziwiałem, że po tylu latach można było do tak archaicznego modelu dostać bez trudu zapasowe części. Ale to dlatego, że chciwi kapitaliści zrobią wszystko dla pieniędzy. Nie cofną się przez niczym, obrzydliwym.

Na kopenhaskiej redzie spędziłem upojną noc przy remoncie sprężarki powietrza wtryskowego silnika głównego, bo na tamtym statku był akurat silnik takiego typu, jedyny już chyba egzemplarz w polskiej flocie. Rankiem, tuż przed śniadaniem złożyliśmy wreszcie to uparte bydle do kupy i teraz należało sprawdzić, jak sprężarka będzie się zachowywała w pracy. W tym celu jednakże należało uruchomić silnik, ale tego nie mogliśmy zrobić bez zezwolenia starszego mechanika.

Staliśmy wokół złośliwej maszyny umorusani, zmęczeni i śpiący, gdy w siłowni pojawił się nasz chief engineer. Chód miał niezbyt pewny, a wzrok odrobinę mętnawy. Widocznie przez całą noc, w towarzystwie kapitana, martwił się fatalnym stanem naszych silników, których mieliśmy aż dwa takie muzealne eksponaty, w obliczu czekającego nas rejsu do, jak się okazało, Ludowych Chin (!).

Fot. PLO





Silnik już pracował, a we wzierniku kadłuba migiała raz po raz powierzchnia boczna tłoka potężnej sprężarki.

- Jak leci? Chief zapytał ot tak, w przestrzeń, ale że ja stałem najbliżej, wyrwałem się z odpowiedzią:

- W porządku, panie chiefie, już teraz w porządku.

- A... - chief tym razem spojrział wyraźnie na mnie. - Aaa... ktoś ty taki?

- Motorzysty, zamustrowałem w Gdyni.

- Motorzysty? - chief najwyraźniej się zdziwił. - Coś podobnego!

Z kolei ja poczułem się zdziwiony, bo przecież zaraz po zamustrowaniu zameldowałem się u chiefa. Nie wiedziałem jak zareagować, ale w tym momencie najwyraźniej stracił on zainteresowanie moją osobą i wydawał się zahipnotyzowany migającą we wzierniku powierzchnią boczną tłoka sprężarki, starając się jednocześnie, jak na razie bezskutecznie, trafić wskazującym palcem prawej ręki w ów wziernik.

Zorientowałem się, że w ten wielce ryzykowny sposób chce sprawdzić temperaturę powierzchni tłoka. Nawiasem mówiąc widziałem jak robił to drugi mechanik w czasie wachty, ale zawsze przy tym zamykałem z przerażenia oczy.

- Niech pan uważa, panie chiefie! - pośpieszyłem z głośną uwagą.

- Co takiego? - oburzył się chief. - Ja mam uważać? Chłoptysiu! Do kogo ta mowa? Do mnie, starego marynarza? Który pływał na statkach, kiedy ciebie jeszcze nie było na świecie?

Czknął, wycelował palcem we wziernik. Tym razem udało mu się trafić bezbłędnie. Zamknąłem oczy i dodatkowo odwróciłem głowę.

Gdy spojrzałem ponownie, zobaczyłem chiefa z prawą ręką uniesioną do góry. Brakowało w niej wskazującego palca. Chief patrzył na swoją rękę z bezgranicznym zdziwieniem i powtarzał raz po raz;

- Coś podobnego! No, no, coś podobnego!

• • •

Z Kopenhagi wyszliśmy dopiero następnego dnia, trzeba bowiem było zawieźć naszego chiefa na łód do szpitala, gdzie zrobiono mu odpowiedni zabieg i założono opatrunek.

• • •

Na redzie Gibraltaru otworzyliśmy karter sprężarki, aby sprawdzić, czy wszystko w porządku. I wtedy na dnie karteru znalazłem... palec starszego mechanika. Był doskonale zakonserwowany w gorącym oleju.

- Zaniesiemy go chiefowi - ucieszył się jeden z motorzystów, zresztą znany kawalarz i amator raczej mocniejszych trunków. - Może postawi choć z pół litra znaleźnego.

- Chcesz, to sam mu zanieś - byłem zdecydowanie przeciwny temu makabrycznemu pomysłowi. - Chief, o ile zdążyłem go poznać, wyrzuci cię za drzwi na zbity pysk. I dobrze zrobi, bo po co mu ten paluch? Przyklei go czy co?

- Może masz rację - zgodził się koleś. - Ale co z tym? - wskazał znaleźisko.

- Spytamy drugiego mechanika. To doświadczony marynarz i zna się na wielu rzeczach. Powinien wiedzieć, co zrobić w takim przypadku.

- Panie drugi - zagałem, gdy władowaliśmy się we dwójkę do jego kabiny. - Patrz pan co znalazłem w karterze.

Odwinąłem chiefowy palec ze szmatki i podsunąłem drugiemu.

Gdyby w tym momencie jasny grom trafił w nasz statek, nie zdziwiłbym się bardziej. Oto bowiem nasz drugi mechanik, co to z niejednego okrętowego kotła jadł, weteran wojennych konwojów, ujrawszy palec zbladł gwałtownie, zzieleniał i nagle osunął się zemdlony na podłogę kabiny.

Rzuciliśmy się go cucić, przyskaliśmy wodą, a koleś skoczył nawet do ochmistrza po pół litra. Taki z niego przytomniak!

Gdy wreszcie drugi mechanik doszedł do siebie, potoczył wokoło błędnym wzrokiem i wykrztusił przez pobladłe wargi:

- Weźcie to! Natychmiast wyrzucicie to świństwo za burtę! Weźcie to z moich oczu!

Rzuciłem się do szukania kikuta, który w tym całym zamieszaniu wypadł mi z ręki, ale znalazł go dopiero koleś, który wrócił od ochmistrza z półlitrowką, a jakże!

Wyniosłem ten nieszczęsny paluch na pokład i podszedłem do burty.

- Stop! - odezwał się nagle koleś. - Dawaj go i zaczekaj chwilę.

Zabrał palec i poszedł w stronę dziobu. Po chwili wrócił w towarzystwie statkowego cieśli niosąc w ręku mały pakunczek z żaglowego płótna.

- Zrobimy pogrzeb - wyjaśnił. - Prawdziwy, marynarski pogrzeb. Bądź co bądź, to nie jest zwykły palec, tylko palec chiefa! Zostanie zaszyty jak należy w żaglowe płótno i obciążony szekłą. Nie wypłynie do końca świata.

Przez chwilę ważył pakunczek w ręku, potem wystawił dłoń za burtę, przechylił ją i paluszek ześliznął się do wody. Wpadł z pluskiem i natychmiast zaczął tonąć.

- No i czas na stypę - koleś wyciągnął z kieszeni butelkę, wprawnym ruchem wybił korek, zakołował butelką fachowo i przechylił do gardła. Zabułgotało i po chwili pozostała już tylko połowa zawartości.

- Masz - zwrócił się do cieśli. - Należy ci się, bo zaszyłeś fachowo.

Po cieśli w butelce zostało tylko troszkę płynu na dnie. Najwyżej na grubość palca.

- Napij się i ty - zdecydował wspaniałomyślnie mistrz ceremonii. - Za to żeś znalazł w karterze. - Niedużo tego - zauważył - aleś młody jeszcze i pić pewno na razie nie umiesz, to i grzech marnować płynu dla niefachowca.

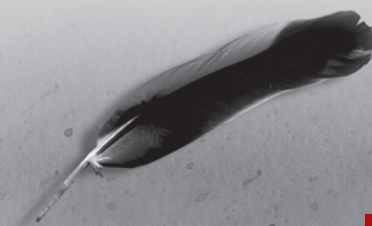
Wypiłem resztkę, a koleś wyrzucił szkło za burtę.

- No i cześć! - powiedział i to było całe przemówienie.

• • •

A ja od tamtego wydarzenia przyjąłem nienaruszalną zasadę - NIGDY nie zwracać żadnej uwagi przełożonemu. Choćby nie wiem co!

I kiedy sam zostałem przełożonym, dalej wyznawałem tę zasadę.







## Nauka pływania

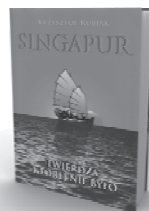


**„Zaczynam żeglować”,**  
Krzysztof Baranowski,  
Oficyna Wydawnicza Alma-Press  
([www.almapress.com.pl](http://www.almapress.com.pl)), str. 206

Wiadomo, że z książek nie można się nauczyć żeglarstwa. O smaku wiatru i wody trzeba przekonać się osobiście. Nic nie zastąpi w tym wypadku praktyki. W nauce pomóc mogą jednak rady bardziej doświadczonych żeglarzy. Dzięki nim nowicjusz pod żaglami uniknie niepotrzebnych błędów. A czy mogą być lepsze rady niż te dawane przez Krzysztofa Baranowskiego? Jednego z najślynniejszych polskich żeglarzy, człowieka, który dwukrotnie samotnie okrążył ziemię, niestrudzonego popularyzatora żeglarskiej wiedzy? Chyba nie. I dlatego z wielką przyjemnością polecamy trzecie już wydanie jego niezwykle popularnej książki „Zaczynam żeglować”. Zawiera podstawowe informacje ułatwiające pierwszy kontakt z żeglarstwem. Świetnie wydana publikacja, z logo „Naszego MORZA” na okładce, zapewne znowu stanie się lekturą obowiązkową dla wszystkich zaczynających swoją przygodę z żaglami.



## Kolejna twierdza Kubiaka



**„Singapur. Twierdza,  
której nie było”,**  
Krzysztof Kubiak,  
Książka i Wiedza  
([www.kiw.com.pl](http://www.kiw.com.pl)), str. 405

Krzysztof Kubiak to jeden z najlepszych obecnie znawców tematyki bezpieczeństwa, szczególnie morskiego, w Polsce. Cechą charakterystyczną pisanych przez niego książek jest nie tylko kompetencja, ale i kompletność. I tak jest również w przypadku „Singapuru”. Najkrócej mówiąc, praca ta to kompendium wiedzy na temat tytułowego miasta-państwa. Jest tu opis jego dziejów, współczesności, sił zbrojnych, ba nawet krótki przewodnik po miejscowych zabytkach militarnych. A ponieważ historia Singapuru, położonego na przecięciu najważniejszych morskich szlaków komunikacyjnych świata, spleciona jest ściśle z morzem, publikacja Kubiaka powinna zainteresować wszystkich miłośników tych spraw. Warto też nadmienić, że „Singapur” jest drugą jego pracą poświęconą bazom morskim. Przypomnijmy, że pierwszą była książka (wydana także przez Książkę i Wiedzę) „Scapa Flow. Akwen wojenny skarbów”.



## Początki lotniskowców



**„Okręty lotnicze I wojny światowej”,**  
Maciej Franz,  
Akademia Marynarki Wojennej  
w Gdyni ([www.amw.gdynia.pl](http://www.amw.gdynia.pl)),  
str. 175 + aneksy

Po prostu świetna pozycja. I to z kilku co najmniej powodów. Pierwszy i najważniejszy to ten, że do tej pory nikt takiej książki nie napisał. Opowiada o historii lotniskowców, ich początkach i udziale w pierwszej wojnie światowej (z naszego, polskiego punktu widzenia szczególnie interesujący jest rozdział dotyczący walk na Morzu Bałtyckim). Po drugie, książka zawiera bogate aneksy ze szczegółowymi danymi technicznymi zarówno okrętów lotniczych, jak i wodnosamolotów. To znacznie ubogaca i tak bogaty materiał. Po trzecie, publikację dobrze się czyta. Jest klarownie napisana, co ma niebagatelne znaczenie jeśli chodzi o prace naukowe. Dzięki temu „Okręty lotnicze I wojny światowej” nie są nudną lekturą dla specjalistów, ale pasjonującą książką dla wszystkich zainteresowanych lotniskowcami. Gorąco polecamy!



## Korsarze docenieni



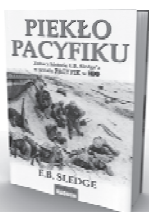
**„Pancerni korsarze Kriegsmarine”,**  
Rafał Mariusz Kaczmarek,  
Wydawnictwo Atyka  
([www.wydawnictwoatyka.pl](http://www.wydawnictwoatyka.pl)),  
str. 268

Powszechnie panuje przekonanie, że podczas drugiej wojny światowej niemieckie, ciężkie okręty nawodne nie odegrały większej roli. Głównie stały w portach, a kiedy już wyruszyły w morze, zwykle kończyło się to ich zatopieniem. W takiej sytuacji ciężar prowadzenia wojny morskiej spadł na okręty podwodne. Bardzo dobrze się stało, że pojawiła się książka, której lektura zmienia nieco to utarte spojrzenie. Autor nie twierdzi oczywiście, że pancerniki były główną siłą Kriegsmarine. Ale dokonuje swoistego ich „docenienia”.

„Pancernych korsarzy Kriegsmarine” czyta się z dużą przyjemnością. Zwiększa ją jeszcze bardzo staranne wydanie. Na pochwałę zasługują zwłaszcza czytelne mapki ukazujące poszczególne rajdy niemieckich okrętów opisanych w publikacji. Z natury rzeczy trudno zrobić coś interesującego z tematu, który wydaje się tak „oklepany”. Zapewniamy, że w tym wypadku sztuka ta się udała.



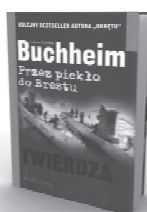
## Okrutny Pacyfik



„Piekło Pacyfiku”,  
E. B. Sledge, Wydawnictwo  
Magnum ([www.wydawnictwo-magnum.com.pl](http://www.wydawnictwo-magnum.com.pl)), str. 298

„Piekło Pacyfiku” to jedno z najlepszych wspomnień wojennych, jakie w ogóle się ukazały. Ich autor bez ogródek opisuje jak naprawdę wyglądały walki na Pacyfiku podczas drugiej wojny światowej. Sam, jako żołnierz amerykańskiej Piechoty Morskiej, brał udział w dwu niezwykle zaciętych i krwawych bitwach – na Peleliu i Okinawie. To lektura dla ludzi o naprawdę mocnych nerwach, bo to o czym opowiada, zwyczajnie nie mieści się w głowie. Sledge pokazuje wojnę w całej jej potworności, nie oszczędzając żadnego brutalnego szczegółu. Nie można jednak mówić, że książka epatuje okrucieństwem. Sledge mówi po prostu o tym, co sam widział i przeżył, tak to po prostu było. Jego wspomnienia to naprawdę obowiązkowa lektura dla wszystkich zainteresowanych sprawami wojenno-morskimi w naszym kraju. Warto także wspomnieć, że m.in. w oparciu o „Piekło Pacyfiku” powstał, pokazywany w HBO, serial „Pacyfik”.

## Piekło inwazji



„Przez piekło do Brestu. Twierdza”,  
Lothar-Günther Buchheim,  
Wydawnictwo Bellona  
([www.bellona.pl](http://www.bellona.pl)), str. 503

To druga część z pięciotomowego cyklu książek zawierających opis dalszych losów bohaterów legendarnego „Okreću”. Niedawno Bellona wydała „Rozkaz wyjazdu”, a wkrótce pojawi się „Twierdza Brest”. W „Przez piekło do Brestu” możemy śledzić starania głównego bohatera w dotarciu z Berlina do Brestu w poszukiwaniu swojej ukochanej Simone. Na przeszkodzie staje mu jednak lądowanie aliantów w Normandii. Książka zawiera najpełniejszy bodaj z tych, które dotychczas ukazały się w języku polskim, opis zaskoczenia i chaosu, jaki zapanował wśród Niemców na wieść o tym wydarzeniu. Autor pokazuje nam też różne postawy swoich rodaków wobec tego faktu. Do wielu z nich powoli dociera świadomość ogromu inwazji i klęski III Rzeszy, wielu jednak nadal uparcie trwa w przekonaniu o wielkości militarnego geniuszu Adolfa Hitlera. Czy bohaterowi powieści uda się dotrzeć do Brestu? Nie zawiedzie się ten, kto to sprawdzi.

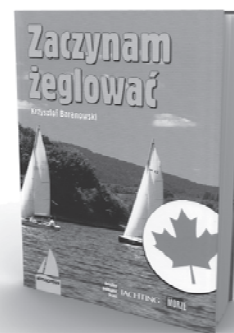
## Archiwum Kwiatkowskiego



„Archiwum Morskie  
Eugeniusza Kwiatkowskiego”.  
W 90-lecie powrotu Polski  
nad Bałtyk, wybór i opracowanie  
Marian M. Drozdowski, współpraca  
Piotr Dwojacki, Fundacja Gdynska  
Inicjatywa Akademicka,  
Wydawnictwo Wyższej Szkoły  
Administracji i Biznesu im.  
Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni  
([www.kwiatkowski.edu.pl](http://www.kwiatkowski.edu.pl)), str. 462

Ukazanie się tej książki to duże wydarzenie, choć nie należy ona do tych, które czyta się jednym tchem. Jest to antologia tekstów o morzu i gospodarce morskiej z lat 1920-2009. Autorem dużej części z nich jest Eugeniusz Kwiatkowski. Publikacja uzmysławia ogromną dysproporcję pomiędzy nim, a innymi politykami, którzy w sprawach morskich się do tej pory w Polsce wypowiadali. Jest to różnica zarówno ilościowa, jak i jakościowa. A najgorsze, że nie widać następcy. Póki co niech nam wystarczy apel Kwiatkowskiego, który znajduje się w książce: „Przez całą Polskę musi pójść zrozumienie, że tu (na polskim wybrzeżu – red.) tkwi podstawa rozwoju państwa polskiego, że tu się ono zaczyna i tu się kończy”.

## Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307 17 90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawnictwa Alma-Press, tym którzy (ale 26 maja!, od godz. 12) skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy za darmo książkę „Zaczynam żeglować” Krzysztofa Baranowskiego. Mamy aż 3 egzemplarze!



*Polskie porty w 2009 roku*

Fot. Piotr B. Stareńczak



# Ma być lepiej

**W Gdańsku w 2009 r. przeładunki  
wzrosły o 1,1 mln ton.**

Kryzys gospodarczy nie ominął największych polskich portów. Miniony rok był kolejnym, w którym zanotowano spadek przeładunków, głębszy nawet niż w roku 2008. Na szczęście już w tym roku ma być lepiej.

Raport na temat polskich portów po raz kolejny sporządziła Actia Forum, agencja public relations. Według jego autorów, ubiegły rok był trzecim z kolei, w którym spadały łączne obroty wszystkich dużych polskich portów morskich. O ile jednak w 2007 r. była to zmiana minimalna (poniżej jednego procenta), a w 2008 roku spadek sięgał 5,46 proc., to w roku ubiegłym aż 7,34 procent. Co, dodajmy, jest i tak niezłym wynikiem w stosunku do innych bałtyckich portów, w których ogółem przeładunki spadły od 20 do 25 procent.

W 2009 roku największy spadek przeładunków (o 2,7 mln ton, czyli ponad 14 proc.) zanotowano w portach Szczecina i Świnoujścia. Podobny wynik, o ponad 2,2 mln ton i również 14 proc. mniej, zanotowano w Gdyni. Lepiej było w Gdań-

sku, gdzie po trudnym poprzednim roku, w 2009 przeładunki wzrosły o 1,1 mln ton (wzrost sześcioprocentowy). Gdański port stał się więc polskim liderem, choć wyjście na plus ułatwiły mu niskie obroty w 2008 roku, do których odnoszą się zeszlatoroczne dane.

## Drobnica zdecydowała

Na ograniczenie ogólnych obrotów polskich portów największy wpływ miał spadek przeładunków drobnicy, który wyniósł łącznie niemal 16 procent. Najgłębsze, prawie trzydziestoprocentowe spadki, zanotowała Gdynia. Szczecin i Świnoujście miały w tym segmencie o prawie 10 procent niższe obroty. Najlepiej wypadł Gdańsk, który zanotował

13 procent wzrostu. Zmniejszeniu, o 6 proc., uległy także ilości obsługiwanych ładunków płynnych. Na podobnym do ub. roku poziomie znajdują się jedynie ładunki masowe suche.

Bardzo spadły przeładunki rudy: w Gdańsku o 46 proc. (14 tys. ton.) a Szczecinie-Świnoujściu nawet o 58 proc. (846 tys. ton). Wynik ten szczególnie odbił się na portach ujścia Odry, gdzie ruda nadal odgrywa znaczącą rolę w ich obrotach. Od 15 (Gdańsk) do 20 procent (Gdynia, Szczecin-Świnoujście) zmniejszyły się przeładunki innych ładunków masowych, m.in. siarki, nawozów i kruszyw.

Wszystkie polskie porty zanotowały natomiast przekraczające 40 proc. wzrosty przeładunków zboża. Według specjalistów z Actii Forum, stało się tak dlatego,



## Statystycznie

Według Głównego Urzędu Statystycznego obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2009 roku wyniosły 45,1 mln ton, tj. o 7,7 procent mniej niż w roku poprzednim. Największy udział w obrotach ładunkowych miały cztery porty: Gdańsk (41,6 proc.), Gdynia (25,2 proc.), Szczecin (15,5 proc.) oraz Świnoujście (18,6 proc.). Udział pozostałych portów wyniósł 4,7 proc. Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche – 42,6 proc., ładunki masowe ciekłe – 28,4 proc. oraz kontenery – 11,3 proc.

W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 44,2 mln ton ładunków, tj. o 7,4 proc. mniej niż przed rokiem. W 2009 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami Europy - 78,4 proc. (w tym z krajami Unii Europejskiej – 67 proc.), z Ameryką Północną i Południową – 10,4 proc. (z Ameryką Północną – 5 proc.), Azją – 5,6 proc. i Afryką – 5,4 proc.

że terminale zbożowe zostały sprywatyzowane i mają właścicieli, którzy dbają o to, by pojawiały się w nich ładunki. Ubiegły rok był również kolejnym, w którym ogółem zanotowano wzrost przeładunków węgla i koksu. Tu jednak zmiany w poszczególnych portach były bardzo niejednorodne. Największy przyrost przeładunków zanotował Gdańsk, gdzie obsłużono dodatkowe 1,6 mln ton węgla (150 procent). W Gdyni ponad czterysto procentowy wzrost oznaczał dodatkowe 0,55 mln ton węgla. Natomiast w portach Szczecina i Świnoujścia przeładunki węgla skurczyły się o 1,2 mln ton w skali rocznej. Jeszcze głębsze spadki zanotowano w przeładunku drewna, wyniosły one 73 proc. w Szczecinie i Świnoujściu i 60 proc. w Gdyni mniej niż w roku ubiegłym.

### Trochę w górę, bardzo w dół

W przeładunkach paliw Szczecin i Świnoujście zanotowały dwudziestopięcioprocentowy wzrost (dodatkowe 193 tys. ton), ale w wielkości obrotów daleko im do lidera, czyli gdańskiego Portu Północnego, na który przypada 85 proc. przeładunków krajowych paliw płynnych. W zeszłym roku PP zanotował spadki przekraczające 8 proc. Trzeba podkreślić, że port w Gdańsku obsługuje głównie ropę naftową (crude oil), natomiast pozostałe porty produkty ropopochodne.

Autorzy raporty „Polskie porty morskie 2009” podkreślają ciekawą tendencję odwrócenia kierunku przepływu pa-

liw, dominujący do niedawna reeksport rosyjskiego surowca przez Port Północny zaczyna być równoważony przez import paliw. Sprzyjać temu będzie zakończenie budowy drugiej nitki rosyjskiego rurociągu Baltic Pipeline System, którym ropa ma docierać do bałtyckiego portu Ust Luga. Do korzystania z drogi morskiej zachęca też tendencja do dywersyfikacji źródeł pochodzenia surowców energetycznych docierających do Polski. Spadek przeładunków wynoszący zaledwie 25 tys. ton, zanotowano w Gdyni.

Zeszłoroczne wyniki ujawniły rzeczywiste rozmiary spadków na rynku kontenerowym. Rok wcześniej załamanie przewozów było bowiem zrekomensowane dobrymi wynikami pierwszego półrocza (ponad 20 proc. jeżeli chodzi o nasz kraj). Zgodnie z szacunkami, globalne portowe obroty kontenerowe wyniosły 471 mln TEU, co oznacza w 2009 roku siedmioprocentowy spadek. Z uwagi na to, że system światowych przewozów kontenerowych jest od siebie bardzo zależny, negatywne tendencje obserwowano także w skali europejskiej, bałtyckiej czy wreszcie krajowej. W efekcie, rok 2009 zakończył się w Polsce wynikiem 671,6 tys. TEU, czyli ponad dwudziestoprocentowym spadkiem w porównaniu z rokiem poprzednim.

Wynik ów bardzo zaniżył port w Gdyni, gdzie obroty zmniejszyły się o 232 tys. TEU (czyli o 38 procent). Na tak niski rezultat zasadniczy wpływ miał drastyczny spadek ruchu na BCT (Baltic Container Terminal), wynoszący 213 tys. TEU (niemal o połowę mniej niż w 2008 r.). Na sąsiednim terminalu GCT (Gdynia



**Port w Gdyni w 2009 r. zmniejszył obroty w rynku kontenerowym o 232 tys. TEU.**





**W 2009 roku największy spadek przeładunków zanotowano w portach Szczecina i Świnoujścia.**

Container Terminal) zanotowano jedena-stopniowy spadek obrotów.

Janusz Jarosiński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia, tak dramatyczny spadek tłumaczył ogólnosiwiatowym kryzysem oraz rezygnacją z usług portu w Gdyni na rzecz portu w Gdańsku, największego na świecie operatora kontenerowego, Maersk Line. Co ciekawe, mimo spadku przeładunków, ZMPG odnotował wzrost zysku netto o 29 procent (31,5 mln zł, a w 2008 r. - 24,3 mln zł).

Zdecydowanym liderem rynkowym w przeładunkach kontenerów jest Port Gdańsk. Głównie dzięki terminalowi DCT (Deepwater Container Terminal), którego łączne obroty wzrosły w 2009 roku o 55 tys. TEU do poziomu 162,2 tys. TEU. Drugi gdański terminal GTK (Gdański Terminal Kontenerowy) zanotował jedynie niewielki, czteroprocentowy spadek przeładunków. Pozwoliło to portowi w Gdańsku na zwiększenie swojego udziału na krajowym rynku do 36 procent oraz na awans na ósmą pozycję wśród największych bałtyckich portów kontenerowych. W Szczecinie-Świnoujściu spadek przeładunku kontenerów wyniósł 16 procent.

### Co czeka porty?

Według raportu Actii Forum, 2010 rok powinien być okresem powolnego wzrostu w globalnej gospodarce, co oczywiście będzie miało swoje odbicie także w wynikach funkcjonowania żeglugi i portów morskich. Prognozy opiera m.in. na

dobrych wynikach polskiej gospodarki w najtrudniejszym okresie 2009 roku (wzrost PKB o 1,7 proc.). Analitycy zgodnie prognozują, że rok 2010 powinien zamknąć się wzrostem przewozów kontenerowych od 2,2 do 2,4 procent.

- Wzrost ten ma przełożyć się na ustabilizowanie sytuacji w polskich portach. Należy jednak pamiętać, że bazą odniesienia będzie słaby 2009 rok - podkreślają autorzy raportu.

Pozytywne zmiany w obsłudze portowej rynku węgla pozwalają mieć nadzieję na powodzenie planów rozwojowych portu w Gdańsku, które zakładają

utworzenie bałtyckiego centrum dystrybucji węgla. Z kolei prognozy co do przeładunków paliw płynnych, uzależnione są od decyzji politycznych Rosjan, system przesyłowy BPS II może bowiem całkowicie wyeliminować tranzyt oraz reeksport rosyjskiego surowca przez gdański port.

„Jednocześnie należy podkreślić, że przy takim scenariuszu ciężar dostaw surowca do rafinerii w Gdańsku, Płocku oraz niemieckiego Schwedt będzie musiał być przerzucony na Port Północny. Tym samym, okazać się może, że budowa konkurencyjnego terminala paliwowego w rosyjskim porcie Ust Ługa spowoduje wzrost przeładunków w Gdańsku” - czytamy w raporcie.

Dodajmy, że na ten rok we wszystkich portach zaplanowano wielomilionowe inwestycje. Władze zespołu portów Szczecin i Świnoujście inwestują około 700 mln zł, Gdynia - ok. 450 mln zł, Gdańsk szacuje, że do końca tego roku wyda ok. 30 mln zł. Gdynia planuje m.in. pogłębienie dna w porcie, modernizację torów i dróg wodnych. W portach inwestują też firmy prywatne. Belgijska Sea Invest planuje budowę za 41 mln euro nowego terminalu w Gdańsku, a australijskie fundusze inwestycyjne, które wybudowały już terminal kontenerowy DCT, chcą go rozbudować. Z kolei Gdynia odsprzedaje swój terminal masowy. Pieniądze z transakcji port przeznaczy na własne inwestycje. Na szczecińskie terminale przeładunkowe miliony złotych wykładają z kolei Niemcy.

**Opr. Czesław Romanowski**



**Rok 2010 powinien zamknąć się wzrostem przewozów kontenerowych na poziomie od 2,2 do 2,4 procent.**



*Lata 2009-2010*

# Równia pochyła

Rok miniony był kolejnym, niezależnie od globalnego kryzysu, okresem dekonjunktury w polskim przemyśle okrętowym. Największa część spadku produkcji i zamówień w ostatnich kilku latach, przypada na duże stocznie państwowe, w których wygaszano produkcję. Niepewna sytuacja wywołana trudnościami finansowymi naszych stocznii oraz interwencjami Komisji Europejskiej, zatrzymały kontraktowanie nowych statków. W końcu, w połowie ubiegłego roku stocznie zamknięto.





Fot. Piotr B. Stareńczak

**Stocznia Gdynia pracuje  
– doki dzierżawione przez REMONTOWĄ SA.**

Światowy kryzys, którego schyłek sygnalizują ponoć wskaźniki makroekonomiczne i liczne komentarze analityków ekonomicznych, a także „zaklinających rzeczywistość” polityków - miał niewątpliwie wpływ na polski przemysł okrętowy i spadek jego znaczenia na arenie międzynarodowej, ale nie tak duży, jeśli chodzi o odzwierciedlenie sytuacji produkcyjnej i rynkowej w statystykach.

## Produkcja niedoszacowana

Stocznie budujące mniejsze, na ogół bardziej zaawansowane statki, często nie-towarowe lub na rynki niszowe są dzisiaj w lepszej sytuacji. Z grupy stoczni ze znaczącą produkcją pozostała jedynie Stocznia Północna SA z Grupy REMONTOWA (statki kontraktowane są zazwyczaj przez Gdańską Stocznę Remontową SA i budowane na jej zlecenie w Stoczni Północnej). Nie da się ukryć, że Grupa REMONTOWA jest obecnie jedynym jaśniejszym obszarem w polskim sektorze „dużego” przemysłu okrętowego, choć budowane przez nią statki są znacznie mniejsze od tych, które wychodziły z zamkniętych w zeszłym roku stoczni państwowych.

Kryzys ujawnił się w Grupie REMONTOWA głównie przez stagnację w kontraktacji nowych statków, ale po zastoju, już zaczęły napływać nowe zamówienia, m.in. na statek rybacki i małe promy.

Niedawno zaczęła zdobywać poważniejsze zlecenia Stocznia Gdańsk (na dwa promy pasażersko-samochodowe i na statek rybacki), ale kontrakty te dotyczą jedynie częściowo wyposażonych kadłubów. Dwa zamówione gazowce LPG, które stocznia ma zdać w pełni wyposażone, utkwily „w produkcji”. Pierwszy już od ponad roku pozostaje na pochylni, czekając podobno na silnik napędu głównego z dostawy armatorskiej. Na jednym zaś z nabrzeży wyposażeniowych stoczni, czekają na zamontowanie w niemogącym się doczekać wodowania kadłubie, dwa wielkie, izolowane termicznie, samonośne zbiorniki LPG.

Pozostałe z firm, którym nie tylko udało się przetrwać, ale nawet rozwinąć produkcję, to na ogół producenci sekcji i bloków kadłubów, częściowo wyposażonych statków, czy w pełni wyposażonych, ale zaliczanych na konto zachodnioeuropejskich stoczni kontraktujących je z armatorami i zlecających budowę polskim podwykonawcom (albo firmom z grupy kapitałowej - jak w przypadku Damen Shipyards Gdynia). To utrudnia ocenę wielkości i wartości produkcji i zaciemnia aktualny obraz sytuacji polskiego przemysłu okrętowego.

Z jednej strony mamy do czynienia w wielu przypadkach z relatywnie niskowartościową produkcją częściowo wyposażonych kadłubów. Ze względu na problemy z uzyskaniem pełnych danych, trudno przyjmować to odpowiedzialnie za średnią dla ogółu małych, polskich stocz-

ni, ale najczęściej spotyka się informacje mówiące, że wartość kontraktowa częściowo wyposażonego kadłuba zbudowanego w Polsce dla stoczni niemieckich, norweskich czy holenderskich, to zaledwie ok. 20 proc. ceny kontraktowej uzyskanej przez stocznę kontraktującą statek z armatorem i doposażającą jednostkę (zwłaszcza w przypadku jednostek *offshore*). Z drugiej strony, oficjalne statystyki często pomijają produkcję wielu małych, prywatnych stoczni, nie biorąc pod uwagę nawet w pełni wyposażonych statków przekazywanych w Polsce „pod klucz”. Niektóre firmy są w oficjalnym obiegu pomijane, a ich istnienia nie są świadomi nawet specjaliści z branży. Wielkość rynku stoczniowego w Polsce i wielkość polskiej produkcji statków zdaje się być niedoszacowana. Poważne publikacje branży okrętowej, np. opublikowany w marcu przez Centrum Techniki Okrętowej przegląd rynkowy „Raport o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego 2010 - nr 1”, jedynie prześlizgują się po temacie małych stoczni prywatnych, nie wymieniając większości z nich. Nie są też one dostrzegane (a powinny, choćby z powodu znaczenia dla rynku pracy, szczególnie wobec upadku dużych stoczni) przez lokalne media, których z kolei ulubionym tematem są, często przeceniane - stocznie jachtowe.

## Znikające stocznie

Raport CTO wspomina, że małe stocznie, choć nie bez wysiłku, radzą sobie z obecną, trudną sytuacją na światowym rynku okrętowym i wymienia stocznie z Trójmiasta - Alu International, Crist, Damen Shipyards Gdynia SA, Marine Projects, Odys, Stocznę Wisła, Wisła Aluminium i Maritime Ltd. Tej ostatniej nie udało się nam znaleźć w żadnych źródłach, natomiast znana jest, głównie z produkcji sekcji i częściowo wyposażonych kadłubów, jedna z większych polskich firm ostatnich kilkunastu lat - Maritim Shipyard Ltd. z Gdańska, z oddziałami produkcyjnymi także w Gdyni i Szczecinie. Z regionu szczecińskiego w publikacji CTO wspomniano jedynie o Stoczni Partner.

Program produkcyjny tych firm jest zróżnicowany, ale mówiąc ogólnie, małe i średnie stocznie prywatne, a także Stocznia Gdańsk, budują, zdawane w różnych stopniach zaawansowania wyposażenia, jednostki *offshore* (głównie PSV, AHTS i sejsmiczne), statki rzeczne, rybackie, holowniki portowe i eskortowe, megajach-



ty, statki towarowe, sekcje i bloki kadłubów, nadbudówki.

W tym sektorze polskiego przemysłu okrętowego nie było głośno o bankructwach, ale kryzys dał o sobie znać w widoczny sposób. W ostatnich kilkunastu latach w polskich portach wiele terenów portowych na nabrzeżach lub w ich pobliżu dzierżawionych było przez stocznie budujące sekcje i częściowo wyposażone kadłuby. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy, zwłaszcza podczas ostatniej jesieni i zimy, wiele z tych placów w portach opustoszało. Posprzątaną plac przy skrzyżowaniu, po przekątnej od budynku Zarządu Morskiego Portu Gdynia, po zakładzie montażu sekcji i bloków stoczni Maritim Shipyard w Gdyni. Spore bloki pojemnikowców dla stoczni niemieckich lub nawet całe połówki kadłubów jednostek *offshore* przesuвано tam na montowanych tymczasowo szynach bezpośrednio na morskie barkopontony cumowane przy Nabrzeżu Rotterdamskim i holowano do Europy Zachodniej. Nieopo-

dal, przy Nabrzeżu Polskim, stoi dok pływający Stoczni Maritim. Od kilku dobrych miesięcy nie służy już montażowi kadłubów i ich wodowaniu. Stocznia ratuje się dzierżawiąc go firmom przeprowadzającym remonty statków, m.in. gdyńskiej stoczni Nauta. Opustoszał plac przy Nabrzeżu Węgierskim, na którym jeszcze pół roku temu roilo się od spawaczy i monterów m.in. firm Magra i MKJ Stocznia Ustka. Nie widać ostatnio aktywności w zakładzie produkcyjnym stoczni Crist przy ulicy Ku Ujściu w Gdańsku.

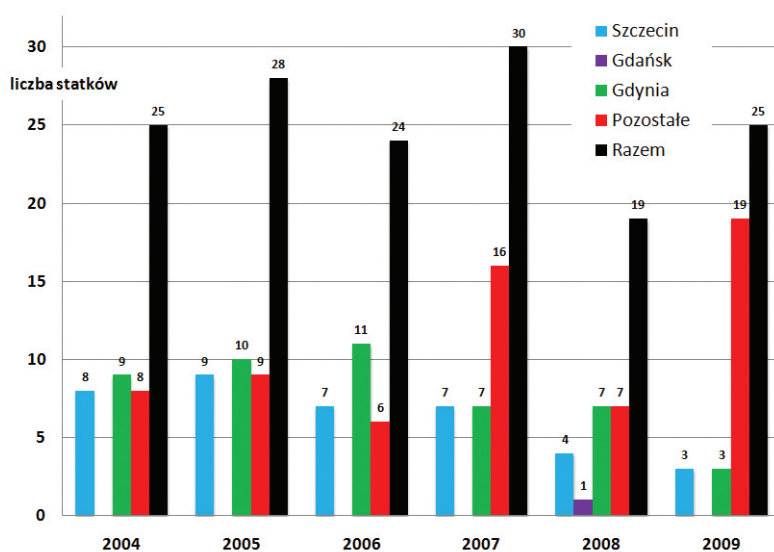
Tej działalności nie powinno się bagatelizować, ale większość takiej produkcji nie jest ujmowana w oficjalnych, światowych statystykach produkcji statków, nie jest dostatecznie śledzona i ujmowana w statystyki takich instytucji jak CTO czy Forum Okrętowe, głównie - według raportu CTO - ze względu na zbyt małą wielkość budowanych jednostek.

Decydującym powodem niezaliczania ich do produkcji polskiej jest jednak przyjęta metodyka. Liczone są w statystykach tylko raz, na konto głównego kontraktu-

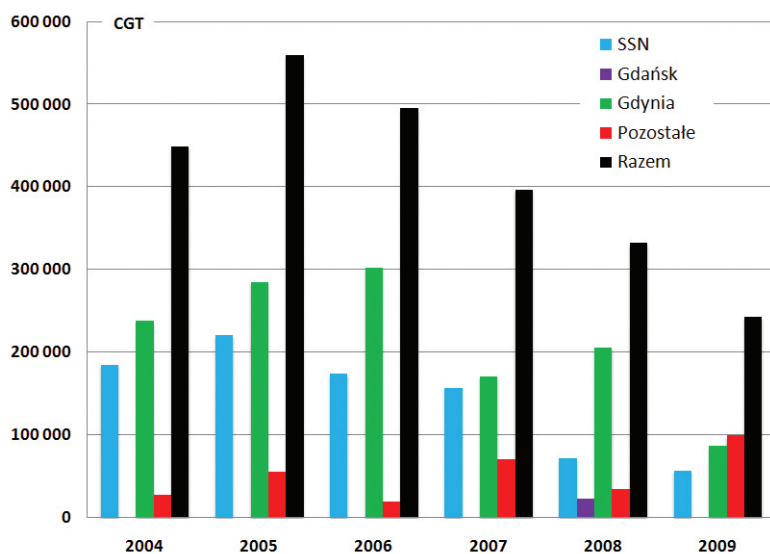
**SSN** - Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.;  
**Gdańsk** - Stocznia Gdańska / Stocznia Gdańsk SA;  
**Gdynia** - Stocznia Gdynia (do 2006 r. Grupa Stoczni Gdynia, czyli łącznie ze Stoczną Gdańską);

Opracowanie: CTO SA na podstawie informacji zebranych od stoczni.

### Produkcja statków w polskich stoczniach (wg CGT) w latach 2004-2009



### Produkcja statków w polskich stoczniach (wg liczby) w latach 2004-2009



**Szczecin** - Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.;  
**Gdańsk** - Stocznia Gdańska / Stocznia Gdańsk SA;  
**Gdynia** - Stocznia Gdynia (do 2006 r. Grupa Stoczni Gdynia, czyli łącznie ze Stoczną Gdańską);

Opracowanie: CTO SA na podstawie informacji zebranych od stoczni.



jącego, którym jest zazwyczaj stocznia zachodnioeuropejska lub nordycka zlecająca budowę częściowo wyposażonego kadłuba polskiej firmie. Światowe statystyki (np. IHS Fairplay, Clarkson) obejmują statki małe, o tonażu pojemnościowym brutto już od 100 lub 300 jednostek, czyli np. większość holowników portowych, które należą do najmniejszych częściowo wyposażonych kadłubów i statków gotowych budowanych w Polsce.

### Statki z 2009 r.

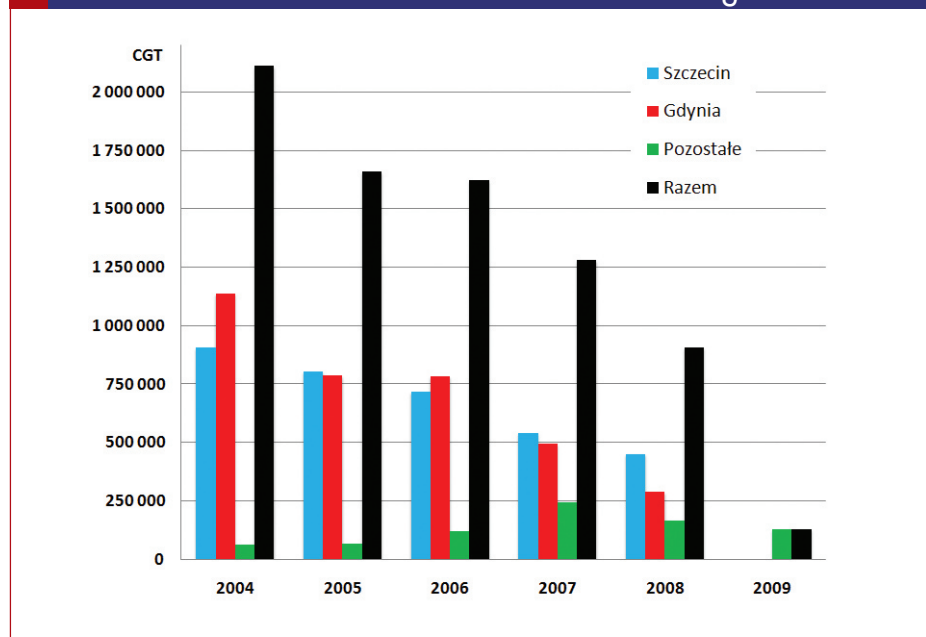
Niektóre firmy małego przemysłu okrętowego zaczynają powoli ewoluować w kierunku produkcji skończonej, budując statki w pełni wyposażone, „pod klucz”, choć często montowane formalnie na konto głównego kontraktującego - stoczni zagranicznej. Od lat robi to np. firma Marine Projects, zdająca statki w Polsce głównie w imieniu holenderskiej stoczni Bodewes Scheepswerven B.V. z Hoogezand, przeważnie uniwersalne

coastery o nośności ok. 3700 t. Kilka lat temu zbudowała też, na własne konto, trzy małe, nowoczesne holowniki. Podobnie jest ze stoczną Damen Shipyards Gdynia, która obok częściowo wyposażonych kadłubów luksusowych megajachtów dla stoczni AMELS z grupy Damen, przekazuje też całkowicie wyposażone holowniki i innego rodzaju, mniejsze jednostki. Do ciekawych przykładów można tu zaliczyć także eksperymentalną elektrownię falową na platformie samopodnośnej, zbudowaną w minionym roku przez

stoczną Odys oraz przekazaną w kwietniu 2010 r. dużą, konstrukcyjno-remontową platformę samopodnośną *Thor* stoczni Crist dla kontrahenta z Niemiec, pomyślaną głównie do obsługi morskich farm wiatrowych. Obie te budowy zrealizowały polskie stocznie.

Według ostatniego wydania „Raportu o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego” CTO, w 2009 roku polskie stocznie zbudowały łącznie 25 statków o nośności 203 tys. ton i 241,9 tys. CGT, w tym:

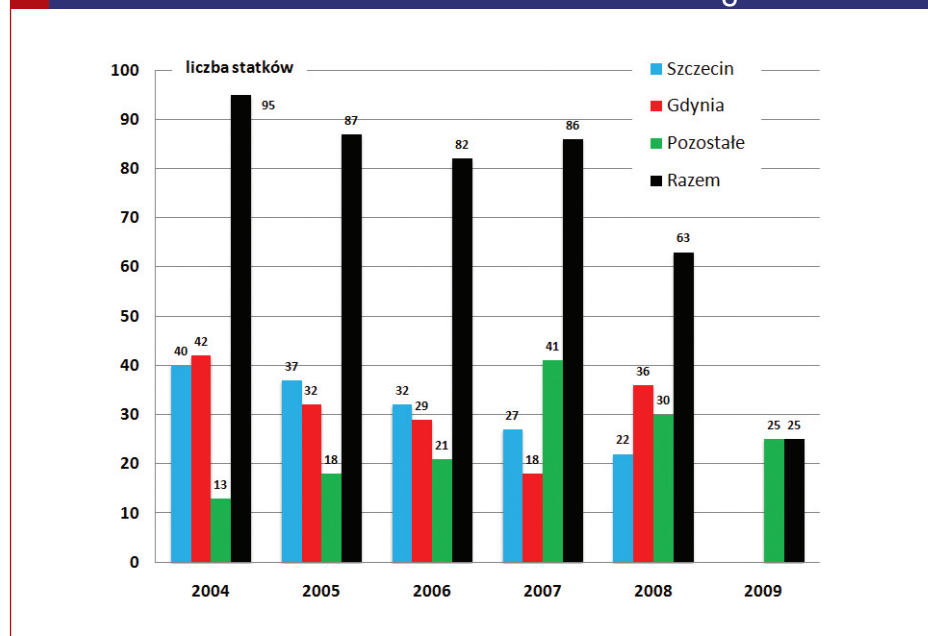
Portfel zamówień polskich stoczni (wg CGT) w latach 2004-2009 - stan na koniec każdego roku



**Szczecin** - Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.;  
**Gdynia** - Stocznia Gdynia (do 2006 r. Grupa Stoczni Gdynia, czyli łącznie ze Stoczną Gdańską);

Opracowanie: CTO SA na podstawie informacji zebranych od stoczni

Portfel zamówień polskich stoczni (wg liczby) w latach 2004-2009 - stan na koniec każdego roku



**Szczecin** - Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.;  
**Gdynia** - Stocznia Gdynia (do 2006 r. Grupa Stoczni Gdynia, czyli łącznie ze Stoczną Gdańską);

Opracowanie: CTO SA na podstawie informacji zebranych od stoczni



- 12 statków nietowarowych
- 5 kontenerowców
- 3 drobnicowce
- 2 samochodowce
- 1 pojazdowiec ro-ro
- 1 prom
- 1 gazowiec LNG

Według CTO, polskie stocznie budowały w minionym roku przede wszystkim różne statki nietowarowe (prawie 50 proc.) i kontenerowce (20 proc. całej produkcji nowych statków). Na dalszych miejscach znalazły się drobnicowce i statki wielozadaniowe (12 proc.) oraz samochodowce (8 proc.).

Jak podaje CTO, na koniec roku 2009 polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 25 statków o łącznej nośności

177,1 tys. ton i tonażu skompensowanym 129,7 tys. CGT, co stanowiło zaledwie ok. 0,09 proc. światowego portfela zamówień na statki towarowe i pasażerskie pod względem tonażu skompensowanego, przy czym portfel zamówień polskich stoczni w ostatnich latach znajdował się na równi pochyłej, a od 2008 do 2009 roku drastycznie, skokowo zmalał - pod koniec roku 2008 był jeszcze na poziomie 982 tys. ton nośności, co było efektem zamknięcia dwóch dużych państwowych stoczni i hurtowego anulowania ich ostatnich kontraktów.

Według danych opublikowanych przez CTO, według stanu z 31.12.2009 r., na zamówienia polskich stoczni składały się kontrakty dotyczące następujących statków:

**Grupa REMONTOWA  
(Gdańska Stocznia Remontowa SA i Stocznia Północna SA)  
- 20 jednostek**

- 8 promów o łącznym tonażu pojemnościowym brutto 15 019
- 10 jednostek *offshore* o pojemności brutto po 2200
- 1 kontenerowiec o nośności 6365 t
- 1 statek rybacki o pojemności 2200 GT

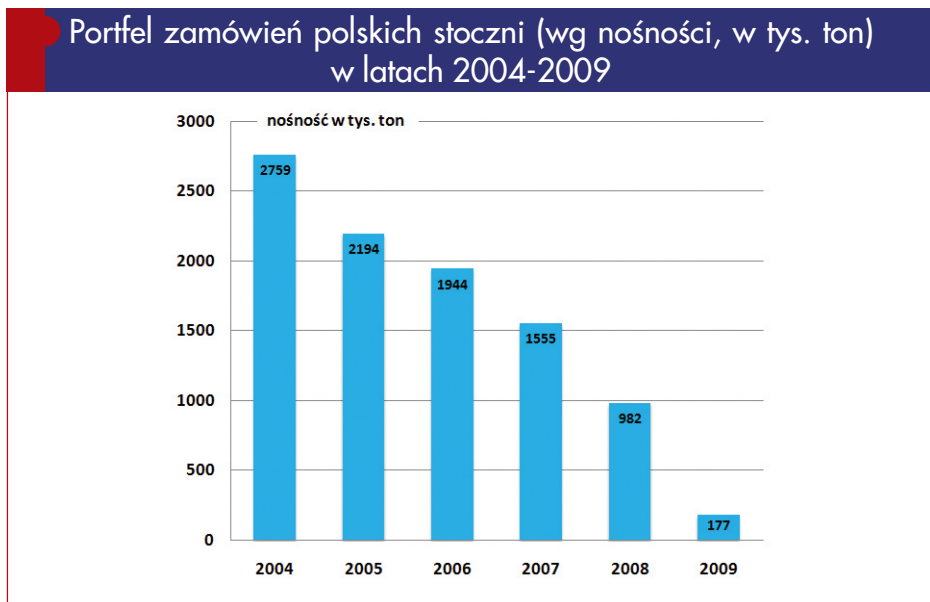
**Stocznia Gdańsk SA - 2 statki**

- 2 gazowce LPG o pojemności brutto 7600, nośności 8000 t, CGT 10 103 i ładowności po 9000 m<sup>3</sup>
- pozostałe stocznie - 3 statki
- 3 drobnicowce o łącznej pojemności brutto 8996.





Niezrozumiały jest brak w tym zestawieniu niejednej jednostki będącej na koniec roku 2009 w zamówieniach i / lub w budowie. Do pominiętych należy np. budowana przez stocznice Crist i przekazana w drugiej połowie kwietnia br. platforma samopodnośna do obsługi (budowy i remontów) morskich farm wiatrowych *Thor*. Jej kadłub Crist zaczął budować, podobno głównie siłami pracowników zamkniętej Stoczni Gdynia, w jej większym suchym doku (SD II), zaraz po wodowaniu tam ostatniego statku, przed formalnym zakończeniem działalności. Nie uwzględniono także dwóch okrętów patrolowych budowanych przez szczecińską Gryfię dla norweskiej Straży Wybrzeża i armatora Remoy Shipping AS, a także kontenerowca o nośności prawie



- stan na koniec każdego roku

42 tys. ton i ładowności 3100 TEU (niezależnie od obecnych problemów z kredytowaniem tego kontraktu, jest to statek, którego budowę kończy Gryfia, na bazie częściowo wyposażonego kadłuba z zamkniętej Stoczni Szczecińskiej Nowej, po wygranym przetargu, na zamówienie spółki Aranda, należącej do Agencji Rozwoju Przemysłu - PBS). Kontenerowiec ten, którego operatorem i armatorem zarządzającym ma być gdyńska firma POL-Euro, to obecnie największy statek budowany w Polsce.

### Statki na zlecenie

Trochę inaczej wygląda sytuacja w oglądzie innych ośrodków badania rynku i przy uwzględnieniu częściowo wyposażonych statków budowanych w Polsce na zlecenie stoczni zagranicznych.

Według świeżych danych z bazy danych Sea-Web IHS Fairplay (dawniej Lloyds Register Fairplay), uzupełnionych o informacje własne autora tego tekstu, polskie stocznie mają obecnie w zamówieniach lub przekazały już od początku roku 2010, co łącznie jest, przynajmniej teoretycznie, porównywalne z portfelem zamówień wg stanu z końca roku 2009 / początku 2010, następujące liczby statków:

#### Centromost

- 5 chemikaliowców śródlądowych o długości po 110 m (częściowo wyposażonych dla stoczni holenderskiej VeKa Shipbuilding BV - Werkendam)

#### Stocznia Gdańsk

- 2 gazowce LPG po 9000 m<sup>3</sup> ładowności (do zdania w stanie pełnego wyposażenia – „pod klucz”, jednak we współpracy z włoską stoczną Pesaro, a według niektórych źródeł - formalnie na jej konto, ze Stoczną Gdańsk występującą jako podwykonawca)
- 4 do 5 częściowo wyposażonych kadłubów, m.in. jednostek *offshore*, dwóch promów pasażersko-samochodowych (170 m długości)
- 1 częściowo wyposażony statek rybacki

#### Crist

- 4 częściowo wyposażone wielozadaniowe holowniki *offshore* (AHTS) o długości po ok. 90 m dla stoczni norweskich
- 2 statki rybackie - dla stoczni duńskiej i norweskiej
- 1 samopodnośna platforma konstrukcyjno-remontowa (głównie do obsługi morskich farm wiatrowych) zbudowana na własne konto
- 1 barka - produktowiec dla stoczni holenderskiej
- 3 częściowo wyposażone holowniki o GT po 290 dla stoczni holenderskiej

#### Damen Shipyards Gdynia

- 4 holowniki po ok. 21 m długości - w pełni wyposażone – „pod klucz”
- 6 częściowo wyposażonych kadłubów megajachtów (po ok. 54 m długości) dla stoczni holenderskiej

**Plyca, jeden z ostatnich statków Stoczni Szczecińskiej Nowej.**



Fot. Piotr B. Stereńczak



### REMONTOWA SA i Stocznia Północna

- 20 statków - m.in. wielozadaniowe holowniki *offshore* (AHTS), drobnicowce-kontenerowce udźwigowione, promy pasażersko-samochodowe, statek rybacki - wszystkie w pełni wyposażone

### Gryfia SA

- 2 okręty patrolowe - w pełni wyposażone
- 1 pojemnikowiec (na bazie powierzchniowego częściowo wyposażonego kadłuba)

### Marine Projects

- 5 drobnicowców wielozadaniowych o nośności po 1980 ton - do zdania w Polsce jako w pełni wyposażone, choć na konto stoczni holenderskiej

### Maritim Shipyard

- częściowo wyposażony kadłub niedużego ekspedycyjnego jachtu żaglowo-

motorowego dla stoczni niemieckiej (docelowo dla Greenpeace)

### Partner

- 3 drobnicowce wielozadaniowe o pojemności brutto prawie 2000 jednostek („pod klucz” lub częściowo wyposażone kadłuby)

### Navikon SRY Ltd.

- dok pływający 123 m długości

### Finomar

- dok pływający - ok. 50 m

## Spadek na 24 miejsce

Powyższe zestawienie, z i tak świadomie pominiętą częścią stoczni, daje ponad 60 jednostek pływających, nie tylko statków, ale i jednostek specjalnych, w tym bez własnego napędu - np. doków pływających, w zamówieniach, z czego przynajmniej 30 to w pełni wyposażone statki.

Tak, czy inaczej, jak słusznie zauważa CTO w swym raporcie - udział polskich stoczni w światowym portfelu zamówień systematycznie malał w ostatnich latach. Podczas gdy jeszcze w roku 2004 stanowił 2,2 proc. światowego portfela zamówień na statki pod względem CGT, zmalał do 0,7 proc. na koniec 2007 roku i do 0,09 proc. pod koniec roku 2009.

Portfel zamówień polskich stoczni na koniec minionego roku wynosił 0,04 proc. pod względem nośności, co dawało polskim stoczniom dziesiąte miejsce w Europie.

Jak podaje CTO - pięć lat temu, w 2004 roku, dwie największe polskie stocznie zajmowały stosunkowo wysokie pozycje w rankingu światowych stoczni pod względem portfela zamówień liczonego w tonażu skompensowanym (CGT) - Grupa Stoczni Gdynia zajmowała miejsce 18, a Stocznia Szczecińska Nowa 26. Na koniec roku 2008 stocznie te zajęły odpowiednio 141 i 89 miejsce, a na koniec minionego roku w ogóle nie były już klasyfikowane wg World Shipyard Monitor.

Z kolei IHS Fairplay, systematyzujący swoją bazę danych statków i zamówień stoczniowych, w statystykach „New-buildings”, opublikowanych w kwietniowym wydaniu miesięcznika „Solutions” plasuje Polskę w rankingu zamówień według nośności na 24 pozycji, z zamówieniami na 15 statków o łącznej nośności 109 330 ton. Wyprzedzamy o zaledwie ok. 20 proc. (pod względem nośności) nie mającą dostępu do morza Słowację, a przed nami są, zaczynając od liderów: Chiny, Korea Południowa, Japonia, Filipiny, Indie, Wietnam, Brazylia, Rumunia, Tajwan, Turcja, Chorwacja, Niemcy, Rosja, Iran, USA, Dania, Indonezja (zamówienia ponad pięciokrotnie większe pod względem łącznej nośności niż w stocznich polskich), Bułgaria, Holandia, Bangladesz (prawie trzykrotność wielkości polskich zamówień), Argentyna (prawie dwa razy większa łączna nośność zamówionych statków niż w Polsce), Ukraina i Hiszpania. A jeszcze około 10 lat temu bywaliśmy w tym samym rankingu Fairplaya na 4-6 miejscu w świecie i 1-3 w Europie.

**Piotr B. Stareńczak**

m.in. w oparciu o materiały  
Centrum Techniki Okrętowej,  
IHS Fairplay, Clarksons.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Thor z Cristu.







































































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](mailto: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](mailto: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:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Odcinek dla banku odbiorcy:  
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: **W P P L N** Kwota:

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Oplata:

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:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Odcinek dla banku zleceniodawcy:  
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: **W P P L N** Kwota:

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata:

Oplata:





Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

**PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA**

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

**PRENUMERATA KRAJOWA**

Prenumerata roczna: **106,80 PLN (36 €)\***

Prenumerata półroczna: **59,40 PLN (19,80 €)\***

Prenumerata kwartalna: **32,70 PLN (12 €)\***

**PRENUMERATA ZAGRANICZNA**

Prenumerata roczna: **210 PLN (70,80 €)\***

Prenumerata półroczna: **111 PLN (37,80 €)\***

Prenumerata kwartalna: **58,50 PLN (19,50 €)\***

Od numeru  / 10  × ilość egz.

Od numeru  / 10  × ilość egz.

\* Prenumerata plus koszt przesyłki ekonomicznej.

**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

# W czerwcu w „Naszym MORZU”

Fot. Lukasz Glowala



## Perełeczki Perepeczki

- Z bohaterami swoich opowiadań mogę zrobić wszystko, mogę nimi rządzić do woli. I sprawia mi to wielką przyjemność - wyznaje „Naszemu MORZU” Andrzej Perepeczko. Najpoczytniejszy polski marynista obchodzi w czerwcu podwójny jubileusz - osiemdziesiąte urodziny i pięćdziesięciolecie działalności twórczej. Perepeczko jest autorem kilkudziesięciu książek znanych wszystkim miłośnikom morza w naszym kraju. W wywiadzie udzielonym Tomaszowi Falbie zdradza tajniki swojego warsztatu pisarskiego i opowiada o tym, dlaczego nie uważa się za następcę Borchardta, a choć ceni Conrada, woli Londa.

## Edda Flora - bazowiec prac podwodnych

W naszym cyklu, w którym opisujemy statki i prezentujemy ich plany, tym razem jednostka offshore. *Edda Flora* należy do szeroko rozumianej grupy OSV (*offshore support vessels*), czyli serwisowców lub jednostek obsługowych oceanotechniki i górnictwa morskiego. Można ją zakwalifikować jako bazowiec prac podwodnych (nie bazę nurków) i statek do lekkich (podwodnych) prac konstrukcyjnych. Jej wyróżnikiem jest zastosowanie do napędu głównego pędników cykloidalnych Voith-Schneidera, co na jednostkach offshore, szczególnie takich jak *Edda Flora* - dość dużych, wciąż należy do rzadkości.



Fot. Ostensjö Rederi

Fot. Piotr B. Stareńczak



## Nowe siostry na linii Gdynia-Karlskrona

Długo wyczekiwane siostrzane jednostki Stena Line wejdą na linię Gdynia-Karlskrona w latach 2010-2011, zapewniając, jak twierdzi armator, lepszą jakość podróży, zwiększenie przepustowości linii i przyczyniając się do promocji i rozwoju turystyki pomiędzy Polską a Szwecją. Wymiana promów na linii ma się też wiązać z powstaniem 100 nowych miejsc pracy. Najpierw jednak promy czeka modernizacja warta ćwierć miliarda koron szwedzkich...



# Hamburski shipspotting V

Jak każdy duży port leżący na ważnych szlakach żeglugowych, Hamburg daje duże szanse i stosunkowo częste okazje spotkania statków nietypowych. Nie ma w świecie zbyt wielu sporych pojemnikowców z nadbudówką na dziobie, jak pokazany niżej *Oslo Express*. Dość charakterystyczne są statki będące niejako skrzyżowaniem oceanicznego drobnicowca ro-ro z samochodowcem, z tym że typowa dla

samochodowców wysoka nadbudówka zajmuje na jednostkach z serii, do której należy *Grande Benin* niecałą połowę długości. I na koniec zwykły, niewielki pojemnikowiec dowozowy, jeden z wczesnych - pierwszych bezpokrywowych, bardzo ciekawie pomalowany - w barwy klubu piłkarskiego Werder Bremen, którego zresztą imię nosi. Fanom piłki nożnej spieszymy donieść, że pływa też pojemnikowiec *Borussia Dortmund* pomalowany oczywiście na żółto i czarno...



*Oslo Express* - pojemnikowiec o nośności 44 966 t i ładowności 3322 TEU, zbudowany w 1987 roku przez japońską stocznnię Mitsui Eng. & SB. Co. Ltd. - Tamano. Statek ten należał do Wilmington Trust Co. z USA, ale w chwili wykonania tej fotografii, był w czarterze Hapag-Lloyd AG. W kwietniu tego roku, już pod nazwą *Lilly 3* został odstawiony do stoczni złomowej w Indiach.



*Grande Benin* - klasyfikowany jako samochodowiec o ładowności 3400 samochodów, może również zmieścić na pokładzie 800 kontenerów 20-stopowych (nośność 26 097 t). Zbudowany został kosztem 66,66 mln USD w 2009 roku w chorwackiej stoczni Uljanik Brodogradiliste dd z Puli dla Grimaldi Group.



*Werder Bremen* - pojemnikowiec dowozowy bezpokrywowy o nośności 7144 t i ładowności 700 TEU (108 TEU w ładowni zamkniętej, 324 TEU w ładowni bez pokrywy i 268 TEU na pokładzie). Statek zbudowany w 1999 roku przez J.J. Sietas Schiffswerft GmbH & Co. KG - Hamburg, należy do Beluga Shipping GmbH z Bremy.