

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 10 (58) październik 2010
NR INDEKSU 211214

Morskie skarby Skandynawii z bliska.

Rodzinny kuter pościgowy

- Kiedy matka zaczęła rodzić, ojciec zawiózł ją *Batorym* do szpitala w Gdyni - wspomina Kazimierz Lis.
- Z późniejszych opowiadań wiem, że okręt osiągnął wtedy jakąś rekordową prędkość.



Ucieczka do przodu



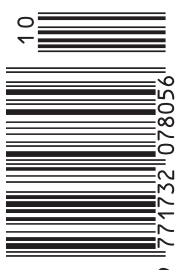
Dobrze, że żyjemy

NA PÓŁNOC

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

ISSN 1895-4812



9 771732 078056



Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE

ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

1. Stocznia Gdańsk S.A.
2. Stocznia Gdynia S.A.
3. Stocznia Marynarki Wojennej S.A.
4. Stocznia Północna S.A.
5. Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.
6. Stocznia Wisła Sp. z o.o.
7. Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego S.A.
8. Stocznia Remontowa Nauta S.A.
9. Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.
10. H.CEGIELSKI - POZNAŃ S.A.
11. Towimor S.A.
12. Hydroster Sp. z o.o.
13. Centrum Techniki Okrętowej SA
14. Fabryka Urządzeń Okrętowych Rumia Sp. z o.o.
15. NYBORG-MAWENT S.A.
16. Morska Obsługa Radiowa Statków
17. Klimor Sp. z o.o.
18. LUBMOR Sp. z o.o.
19. SCANA Zamech Sp. z o.o.
20. Famor S.A.
21. NORD Sp. z o.o.
22. Wartsila Ship Design Poland Sp z o.o.
23. ZinkPower Sp z o.o.
24. Przed. Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.
25. RUBO Sp. z o.o.
26. EURO-CYNK Gdynia Sp. z o.o.
27. NAVIMOR INTERNATIONAL Sp. z o.o.
28. PORTA STYL Sp. z o.o.
29. Zakłady Wielobranżowe Fast Sp. z o.o.
30. Fabryka Mebli Okrętowych FAMOS Sp. z o.o.
31. JEPPESEN Poland
32. Aluship Technology Sp. z o.o.
33. Damen Marine Components Sp. z o.o.
34. DELTAMARIN Sp. z o.o.
35. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
36. Politechnika Gdańska
37. Bank Handlowy w Warszawie Oddz. Bydgoszcz
38. Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów

Biuro FORUM OKRĘTOWEGO
ul. Uphagena 23, 80-237 GDAŃSK
tel.+58 345 82 89, +58 520 70 91-4 fax +58 520 70 90
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl
<http://www.forumokretowe.org.pl>

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 10 (58) 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 redakcjiCzesław 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 Biermdgarski, 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 GdyniaRedakcja 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 „Naszym Morzu”
i „The Maritime Worker”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 2400 egz.

Trzy powody do radości

Początek tegorocznej jesieni przyniósł informację o udanej sprzedaży najważniejszej części majątku po dawnej Stoczni Gdynia – suchego doku – który kupiła mała, polska firma z dużymi ambicjami. Mają tam powstawać nowoczesne statki do stawiania i obsługi farm wiatrowych (szczegóły w tekście „Jest dok, będzie praca” na str. 5 oraz „Nowa generacja w Polsce” na str. 6). Przyniósł także informację o zakończonych niedawno targach morskich w Hamburgu, na których pobito kolejny rekord frekwencji wystawców i krajów, z których owi wystawcy przyjechali. Po raz kolejny okazało się, że transport morski i budownictwo okrętowe to jedno z najbardziej innowacyjnych gałęzi światowej gospodarki (o tym w relacji naszego korespondenta „Ucieczka do przodu” na str. 30).

Te dwa wydarzenia napawają optymizmem. Pierwsze łamie stereotypowe i mocno zakodowane w odbiorze społecznym fałszywe wyobrażenie o tym, że jeżeli nie ma dużych stoczni (najlepiej państwowych), to nie ma już nic. Polski przemysł okrętowy to wciąż co najmniej 9 średnich i małych stoczni produkujących jednostki pływające, to 4 duże i średnie stocznie, które remontują i przebudowują statki, to kilkanaście przynajmniej biur projektowych, to w końcu dziesiątki dużych i średnich producentów wyposażenia okrętowego, setki podwykonawców i usługodawców. Polskie stocznie pracują dla setek armatorów z całego świata, współpracują także z innymi europejskimi stoczniami i firmami, jako partnerzy uczestniczący w innowacyjnych i skomplikowanych technologicznie projektach.

Wiele z nich pokazano na wspomnianych targach w Hamburgu. Sama zaś impreza, przeprowadzona z rozmachem i na wielką skalę, jest najlepszym dowodem, że kryzys w żegludze dobiegł już końca. Wg ClarkSea Index, dzienne stawki frachtowe w roku 2010 skoczyły z poziomu 10 tys. USD w roku 2009 na ponad 15 tys. USD.

To prawda, na rynku będzie za dużo masowców, tankowców i kontenerowców, będą więc kasacje kontraktów i cięcia stoczniowych mocy produkcyjnych. Jednak to nie nasz problem - w europejskich, w tym i polskich stoczniach takich statków już się nie buduje. W Europie ten sam rynek, wyłaniający się po kryzysie, nie będzie już taki sam. Zmieni się dotychczasowy, rodem z ubiegłego wieku „paradygmat stoczniowy” wiążący ten przemysł głów-

nie z transportem morskim. Pojawi się popyt na nowy tonaż i nowe usługi, związane z ciągłym doskonaleniem metod wydobycia ropy naftowej, z rozwojem energetyki wiatrowej off-shore i turystyki morskiej, coraz większą liczbą operacji podwodnych, rozwojem morskiej biotechnologii, akwakultury i eksploracji zasobów morza. Europa – będąca wielkim siedliskiem armatorów – będzie podłączać (i już to robi) w coraz wyższe segmenty rynku, wykorzystując swoją wciąż wielką przewagę – efekt skumulowanej wiedzy zgromadzonej w głowach najwyższej klasy inżynierów i projektantów.

Jakie są związane z tym szanse i zagrożenia? Jaką rolę mogą w tym odegrać działające w Polsce (choć niekoniecznie tylko polskie) firmy? Jakie wyzwania stoją przed europejskim przemysłem okrętowym? Na te i podobne pytania starali się odpowiedzieć uczestnicy panelu gospodarki morskiej biorący udział w X edycji Międzynarodowego Forum Gospodarczego w Gdyni, które odbyło się 8 października. Szczegółową relację przedstawimy w następnym wydaniu „Naszego MORZA”.

Gdynia staje się powoli polskim, morskim „Davos”. Miejscem spotkań, wymiany myśli i fermentu intelektualnego, bez którego nie jest możliwy żaden rozwój. I to jest trzeci powód, dla którego tegoroczna jesień napawa optymizmem...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Trzy powody do radości str. **3**

WYDARZENIA

Jest dok, będzie praca str. **5**
 Nowa generacja w Polsce str. **6**
 O wodzie warto rozmawiać str. **8**
 Nowe statki i sztandar str. **11**
 Marzenia o samorządowym porcie str. **14**
 Jesienny sztorm ku czci str. **17**
 Pojemniejszy port str. **22**
 Historyczny rejs śladami *Orla* str. **24**
 Zawiedzeni rybacy str. **26**
 Gotowy do startu str. **27**
 Port schronienia, rady i innowacji str. **28**
 Ucieczka do przodu str. **30**

MORZE WSPOMNIENI

Rodzinny kuter pościgowy str. **34**



27

Gotowy do startu

Do tej pory już 2,7 tysiąca osób zdobyło Mount Everest, 500 znalazło się w przestrzeni kosmicznej, ale zaledwie mniej niż 180 opłynęło samotnie świat pod żaglami. Wszystko wskazuje na to, że 17 października Polak, Zbigniew Gutkowski, wystartuje w Velux 5 Oceans, najstarszych wokółziemskich regatach samotników na świecie.



30

Ucieczka do przodu

Czy Chińczycy produkują buble? Odpowiedzi szukam nie u Chińczyków, ale zagrożonej przez nich konkurencji. Sung-Kim, jeden z koreańskich managerów uśmiecha się prawdziwie azjatyckim uśmiechem: - No cóż, Chiny nie tylko planują, ale już dawno przeszły do konkretów - mówi. - Ekscesywnie zajmują rynek i są w tym naprawdę dobrzy. Dzisiaj nie da się budować „tanio” statku.

MORSKIE PROCESY

Dobrze, że żyjemy str. **38**

MORZA I OCEANY

Jak Irlandię str. **44**

MORZE PODRÓŻY

Na północ str. **46**

MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Niechorze str. **52**

MORSKIE SKARBY

Wojna z pledem str. **55**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Nienaturalna śmierć str. **56**

POCZTÓWKA Z MORZA

Kadra pułku str. **58**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **66**

MORZE TAJEMNIC

Wyklęci, wygnani, zdradzeni str. **68**

38

Dobrze, że żyjemy

Dziób *L'Abangi* wysuwa się z kadłuba *Skoczowa* i szybko unosi do góry, uwolniony od potężnego ciężaru. Widać ogromną wyrwę w burcie, rozerwane poszycie nadbudówki, wiszące płyty szotów, spadające fragmenty mebli, poprzerwane kable i rurociągi. Kapitan wie, że w tym miejscu, pod prawym skrzydłem mostka była jego kabina. Niewiele z niej zostało.

MORZE OPOWIADAŃ

Modelarz str. **72**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **75**

MORZE GOSPODARKI

Zmiana właściciela str. **77**

34



Rodzinny kuter pościgowy

Kazimierz Lis ze znanostwem przygląda się *Batoremu*, przedwojennemu kutrowi pościgowemu Straży Granicznej, ustawionemu na dziedzińcu nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w centrum Gdyni. Choć ostatni raz widział go kilkadziesiąt lat temu, kiedy był kilkuletnim chłopcem, ten osiemdziesięcioletni obecnie mężczyzna przypomina sobie zdumiewająco wiele szczegółów konstrukcji okrętu.

Zdjęcie na okładce:
W kopenhaskim kanale.
 Fot. Tomasz Falba

Postoczniowy majątek sprzedany

Jest dok, będzie praca

Kwiecień ubiegłego roku - ostatnie wodowanie w dużym doku Stoczni Gdynia. Za kilka miesięcy znów mają tu powstawać statki.

Stocznia Crist wylicytowała duży dok po Stoczni Gdynia. Razem z kupionymi wcześniej urządzeniami i materiałami, dysponuje teraz ciągiem technologicznym, dzięki któremu możliwa będzie produkcja kilku statków rocznie.

Trzecia już licytacja stoczniowego majątku odbyła się w połowie września. I okazała najbardziej udana: sprzedano sześć z siedmiu wystawionych składników, w tym przede wszystkim - duży dok wraz z olbrzymią suwnicą. Za 175 milionów kupiła go stocznia Crist z Gdańska. Przypomnijmy, że firma już poprzednio miała wystartować do licytacji doku, ale jak tłumaczyli jej przedstawiciele, nie udało im się „dopiąć” finansowania i kontraktów.

Duży dok z suwnicą był ostatnim i najważniejszym urządzeniem, którego potrzebowała firma, by rozpocząć produkcję statków. Crist jest już bowiem, po poprzednich licytacjach, właścicielem sąsiadującej z dokiem ogromnej hali do prefabrykacji stali.

Na taki właśnie scenariusz - ciąg produkcyjny w rękach jednej firmy - liczyli gdyńscy stoczniowcy. Jak mówi Dariusz Adamski, przewodniczący Solidarności w Stoczni Gdynia, to pozwala mieć nadzieję na „poważną” produkcję w zakładzie. Według niego, jedynie budowa co najmniej kilku jednostek rocznie może spowodować, iż inwestorowi zwrócą się ogromne nakłady poniesione na zakup infrastruktury.

Ireneusz Ćwirko, współwłaściciel stoczni, zaraz po transakcji powiedział, że w dużym doku będą budowane przede wszystkim statki rybackie i offshorowe. Andrzej Szwarz, pełnomocnik zarządu stoczni Crist, tłumaczył, że to bardzo kosztowne, a przez to opłacalne jednostki.

- Pełnomorski statek rybacki o długości ok. 80 metrów kosztuje nawet 50 mln dolarów - mówi Szwarz. - Jeszcze bardziej kosztowne są specjalistyczne statki offshore. W zależności od przeznaczenia, mogą one kosztować ponad 100 mln dolarów.

Na pierwszy ogień ma pójść specjalistyczny statek dla armatora z Niemiec, służący do posadowienia na morzu siłowni wiatrowej (bardziej szczegółowo piszemy o jednostce na str. 6). Elementy jego konstrukcji już są budowane w gdańskich halach firmy. Za dwa, trzy miesiące statek będzie gotowy, aby wejść na suchy dok i prace nad nim będą kontynuowane w Gdyni.

Według kierownictwa stoczni toczą się rozmowy dotyczące budowy kolejnych, podobnych statków z poważnymi, zagranicznymi kontrahentami. Stocznia Crist planuje więc regularnie wykorzystywać suwnicę oraz suchy dok.

- Obiekty umożliwiające lokowanie na morzu siłowni wiatrowych wykonujemy jako jedna z nielicznych stocznii na świecie, a zakup infrastruktury w Stoczni Gdynia SA bardzo ułatwi nam rozmowy z kolejnymi armatorami - twierdzi Andrzej Szwarz. I wyjaśnia, że dzięki posiadaniu dużego doku i suwnicy firma jest w stanie wykonywać zamówienia szybciej i taniej. A to bardzo ważne dla armatorów - jeśli ktoś zamierza inwestować ogromne pieniądze w budowę statku, chce mieć gwarancję, iż zlecenie zostanie wykonane na czas.

Stocznia Crist współpracuje z armatorami z Niemiec, Holandii, Norwegii i Francji. Specjalizuje się w budowie statków rybackich, specjalistycznych konstrukcji stalowych wykorzystywanych m.in. w przemyśle wydobywczym oraz w remontach i przebudowach kadłubów. Budowa specjalistycznego statku w suchym doku w Gdyni trwać może około trzech, czterech miesięcy, co oznacza wodowanie rocznie trzech, czterech jednostek.

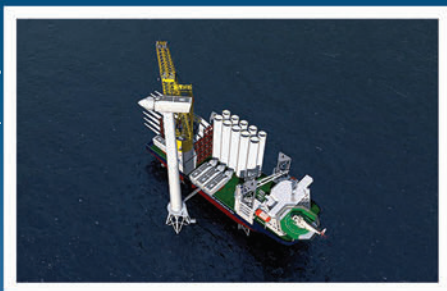
Podczas wrześniowej licytacji część majątku Stoczni Gdynia nabyła także Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna. Wylicytowała ciągi komunikacyjne oraz budynki po byłej kotłowni. PSSE ma w planach zostać operatorem na terenach stoczni i zmodernizować infrastrukturę dostarczania mediów dla firm prowadzących działalność na stoczniowych terenach. Do każdej działki mają zostać poprowadzone osobne przyłącza energetyczne, gazowe i wodne.

Czesław Romanowski

Statki do obsługi elektrowni wiatrowych

Nowa generacja w Polsce

Rys. Beluga Hochtief



Dwie niemieckie firmy - Hochtief Construction z grupy Hochtief (w polskiej gospodarce morskiej znana m.in. z budowy od podstaw głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT Gdańsk) oraz specjalizująca się w morskich przewozach ładunków ciężkich i wielkogabarytowych bremeńska firma żegluga Beluga Shipping, powołały spółkę *joint-venture*, która opracowała koncepcję nowej generacji statków do instalacji i serwisowania konstrukcji *offshore* o całkowitej wysokości nawet po-

wyżej 120 m, posadowionych na akwenach o głębokości do 50 m. Chodzi tu oczywiście głównie o morskie farmy wiatrowe.

Zaletami nowych statków mają być siła i mobilność: ładowność 8000 ton, unoszących dźwigów do 1500 ton i prędkość 12 węzłów. Mają być pierwszymi w świecie tak wszechstronnymi i tak elastycznymi jednostkami do budowy i obsługi morskich elektrowni wiatrowych, z możliwością pracy non-stop, nawet przy wysoce niesprzyjających warunkach pogodowych.

Będą jednymi z największych tego rodzaju jednostek *offshore*. Pierwsza ma być oddana do eksploatacji już w 2012 roku. Razem mają kosztować 400 mln euro (520 mln USD).

Ten intratny kontrakt zdobyła firma polska, a nowoczesne jednostki powstaną zapewne w większym suchym doku (SD II) zamkniętej ubiegłego lata Stoczni Gdynia, zakupionym w połowie września przez Crist Sp. z o.o. w przetargu majątku postoczniowego.

W chwili oddawania niniejszego materiału do redakcji, nie było jeszcze oficjalnego potwierdzenia uprawnomocnienia kontraktu. Dowiedzieliśmy się jednak, że sekcje na te jednostki są już w budowie.

Tak będą wyglądać pierwsze w świecie tak wszechstronne jednostki do budowy i obsługi morskich elektrowni wiatrowych.



Rys. Beluga Hochtief

A informację o podpisaniu wstępnego kontraktu z niemieckim konsorcjum przez polską stocznice Crist Sp. z o.o., podał już na początku sierpnia tygodnik żeglugowy „Trade Winds”. Crist z Gdańska miał pokonać w wyścigu po ten lukratywny kontrakt, stocznie Nordic Yards z Wismaru oraz Sietas Werft z Hamburga.

Nie będzie to pierwsza budowa Crista dla branży *offshore wind energy*. Przypomnijmy (pisaliśmy o tym przed miesiącem na łamach dodatku „Maritime Worker”), że stocznica Crist przekazała wiosną br. budowlano-remontową platformę samopodnośną (barkę bez własnego napędu) *Thor* dla Hochtief Construction AG.

Beluga Hochtief Offshore GmbH & Co. KG występuje jako shipmanager dla nowych statków, developer, zarządzający budową statku, przewoźnik i czarterujący. Zapewnia też dostęp do doświadczenia i *know-how* partnerów w spółce (Hochtief Construction AG i Beluga Shipping GmbH) w zakresie morskich przewozów i przeladunków sztuk ciężkich i wielkogabarytowych, budowy konstrukcji hydrotechnicznych i obiektów *offshore*, technologii, logistyki, wyposażenia i obsługi inwestycji.

Crist, zatrudniający dotąd ok. 500 osób, w związku z planami rozwinięcia produkcji, m.in. o nowe jednostki do budowy i obsługi morskich farm wiatrowych, głównie w oparciu o zakupiony właśnie znaczący fragment majątku postocznioowego w Gdyni (z suchym dokiem i wielką suwnicą bramową) planuje zatrudnienie dalszych 2500 stoczniovców.

PioSta



Rys. Beluga Hochtief



Statek nowej generacji.



Charakterystyka podstawowa

rodzaj statku	ciężarówiec samopodnośny z własnym napędem (heavy-lift jack-up vessel, self-propelled)
długość całkowita kadłuba	147 m
szerokość	42 m
wysokość boczna	11 m
głębokość akwenu	do 50 m
wysokość fali przy podnoszeniu (<i>jacking</i>) i w trybie pozycjonowania dynamicznego	2 m
prędkość wiatru przy działaniu dźwigów	do 18 m/s
zanurzenie	do 7 m
system pozycjonowania dynamicznego	klasy DP2
liczba nóg	4
prędkość podnoszenia jednostki na nogach	1 m/min.
pomieszczenia dla załogi	do 120 miejsc w kabinach
pokład dla śmigłowca	20,88 m średnicy, przystosowany do przyjmowania śmigłowców Sikorsky S92 o masie 12,8 t
prędkość eksploatacyjna	12 węzłów
unos dźwigu	500 t przy wysięgu 31,5 m
ładowność	do 8000 t



*Powszechny Zjazd Ekonomistów,
Menedżerów, Prawników
i Historyków Morskich*



Wspólne zdjęcie uczestników konferencji na pokładzie Daru Pomorza.

O wodzie

warto rozmawiać

Wrocław chce
dostęp do morza

„Morze i rzeki razem” to jedno z głównych haseł podnoszonych podczas pierwszego Powszechnego Zjazdu Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich, który odbył się w Gdyni.

- Chcemy zintegrować środowisko, wspólnie rozmawiać o problemach i wyzwaniach, które stoją przed gospodarką morską - tak organizator zjazdu, dr Piotr Dwojacksi, ekonomista, nauczyciel akademicki z Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego, uzasadniał jego zwołanie. Jak mówił, mimo coraz większych inwestycji, sektor rodzimej gospodarki morskiej jest, szczególnie w porównaniu z zachodem Europy, nadal mocno zaniedbany. Niezwykle widoczne to jest w wypadku rodzimych dróg wodnych - żegluga rzeczna w Polsce jest w fatalnej kondycji. Wiśła czy Odra (w tym roku była dostępna

dla żeglugi ledwie przez kilka dni) nie pełnią właściwie roli szlaków transportowych, nie są regularnie pogłębiane, oczyszczane. Polska nadal nie przystąpiła, jako jedno z nielicznych państw w Europie, do konwencji o śródlądowych szlakach wodnych.

Jak ważny to temat, podkreślał podczas otwarcia konferencji admirał Tomasz Mathea, dowódca Marynarki Wojennej.

- Tematyką konferencji jest idea zrównoważonego rozwoju, zarówno gospodarki morskiej, jak i często spychanej na drugi plan, żeglugi śródlądowej. W tendencji tej widzę powrót do tradycji lat 20. ubiegłego wieku, do początków działalności Ligi Morskiej i Rzecznej, do pomysłów Eugeniusza Kwiatkowskiego i twórców ówczesnej polityki morskiej, do idei traktowania gospodarki wodnej jako integralnej całości.

O Odrze, która przed wojną była jedną z najbardziej zatłoczonych rzek w Europie, mówił Marek Zawadka z Instytutu Śląskiego w Opolu.

- Między pierwszą a drugą wojną światową po Odrze pływało trzy i pół tysiąca barek. Po uzyskaniu władzy przez Adolfa Hitlera zaczęły się tam wielkie inwestycje. Rzeka została pogłębiona i uregulowana, powstał też cały szereg kanałów łączących Odrę z innymi rzekami. Z kolei zaraz po wojnie, owe tysiące barek z mieniem zdobyczym popłynęły Odrą do Związku Radzieckiego. Niestety, większość nie wróciła, Rosjanie przekazali Polsce za ledwie sto jednostek.

O losie Odry na wiele lat zadecydowała dramatyczna powódź z lutego 1947 roku, w czasie której zginęło 55 osób oraz straszna susza, która rozpoczęła się w czerwcu tegoż roku i trwała do wrze-

śnia. Ówczesne władze uznały, że droga wodna, która działa właściwie przez dwa miesiące, nie jest nam potrzebna.

- A po 1947 roku nastąpiło upaństwowienie wszelkich przedsiębiorstw żeglugowych i był to koniec polskiej żeglugi na Odrze - podsumował Marek Zawadka.

Admirał Tomasz Mathea:

- Idea zrównoważonego rozwoju gospodarki morskiej to powrót do pomysłów Eugeniusza Kwiatkowskiego i twórców ówczesnej polityki morskiej, do idei traktowania gospodarki wodnej jako integralnej całości.

Temat żeglowności Odry kontynuował Jan Pyś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, ogłaszając, iż „Wrocław żąda dostępu do morza”.

- Odra przez setki lat żywiła marynarzy, ludzi, którzy nad nią mieszkali - mówił. - Po wojnie ten charakter rzeki zanikł. Kiedyś na Odrze były centra logistyczne, teraz cała ta infrastruktura, budynki, śluzy, dźwigi, niszczeje. To kuriozum, że miasto z portami, stoczniami, z tradycjami żeglarskimi, nie ma dostępu do morza.

Przypomniał też, że żegluga wodna została nazwana zieloną żegluga z względu na najmniejsze zanieczyszczenie środowiska generowane przez ten typ transportu. Tymczasem właśnie organizacje ekologiczne najgłośniej sprzeciwiają się rozwojowi takiej żeglugi.

Pierwszy
Powszechny Zjazd
Ekonomistów, Menedżerów
Prawników i Historyków
Morskich

20 września 2010



Degradacja dróg wodnych

Kolejnym hamulcem jest wielka liczba urzędów, które mają drogi wodne w swojej pieczy.

- Owe akweny zarządzane są przez trzy działy gospodarki: wodną, morską i transportu, przez trzy urzędy morskie i siedem zarządów gospodarki wodnej - mówił dyrektor Pyś. - Rozproszenie kompetencji dotyczące transportu wodnego jest olbrzymie. W efekcie mamy niszczące porty, drogi wodne, zjawisko erozji. Należałoby zacząć od po-

wołania ministerstwa lub innego organu, które zrzeszałoby żegluga morską i śródlądową, ponieważ istniejący Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej łączy sfery, które często się po prostu wykluczają. Trzeba nauczyć się myślenia, że gospodarka wodna swoją drogą, a ochrona środowiska swoją.

Według dyrektora, zarządzać Odrą powinna jedna instytucja, jeden szef - wtedy można mówić o gospodarowaniu, wizji. W podobny sposób powinny być zorganizowane inne akweny: jeden urząd na Wisłę, Wartę i Mazury. Skąd fundusz gospodarki wodnej mógłby pozyskiwać pieniądze? Chociażby z opłat za wykorzy-

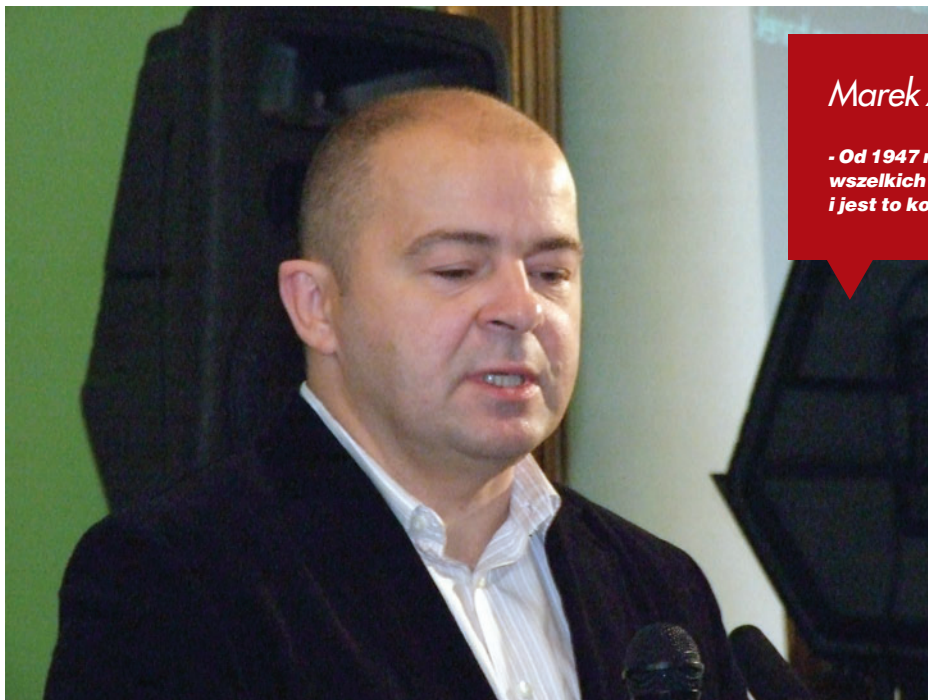


Piotr Dwojacki:

- Chcemy zintegrować środowisko, wspólnie rozmawiać o problemach i wyzwaniach, które stoją przed gospodarką morską.

stywanie wody przez przemysł czy rolnictwo, z opłat żeglugowych, przeciwwodniowych, z produkcji energii elektrycznej.

- Na przełomie XX i XXI wieku w Polsce wystąpiła skrajna degradacja wykorzystania śródlądowych dróg wodnych - podkreślał Tomasz Sowiński, prezes Związku Miast Nadwiślańskich. - Transport śródlądowy ma przewagę nad transportem drogowym, tyle że nie potrafimy tego



Marek Zawadka:

- Od 1947 roku następuje upaństwowienie wszelkich przedsiębiorstw żeglugowych i jest to koniec polskiej żeglugi na Odrze.

ności regulacji rzek - i żaden tego nie zrobił. Absurdem nazwał fakt, iż administracja rzek podlega ministrowi środowiska, dla którego rozwój transportu nie jest przecież priorytetem. Postulował też zmniejszenie liczby Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej czy urzędów morskich.

Uczestnicy panelu środkowowodnego debatowali również między innymi o planach budowy Kanału Śląskiego na południu Polski, który umożliwi połączenie Odry z Wisłą, a także Odry z Dunajem.

Jan Pyś:

- Wrocław żąda dostępu do morza!

wykorzystać. Jeżeli przez tysiąc lat Rzeczpospolitej żegluga śródlądowa i transport były opłacalne, normalne i standardowe, dlaczego teraz tak nie jest?

On także wymieniał ekologów i nadmiernie rozbudowaną i rozdrobnioną administrację, jako główne powody degradacji śródlądowych dróg wodnych, dodając, że wszystkie rządy Rzeczpospolitej, tej przed i powojennej, mówiły o koniecz-



Tomasz Sowiński:

- Jeżeli przez tysiąc lat Rzeczpospolitej żegluga śródlądowa i transport były opłacalne, normalne i standardowe, dlaczego teraz tak nie jest?



jem. Z kolei na panelowej sesji historycznej mówiono o polskiej polityce morskiej, polskim dziedzictwie morskim, 90-leciu Duszpasterstwa Ludzi Morza i Polskiej Administracji Morskiej, o *Darze Pomorza*, dziejach naszych lig morskich, czy polskiej floty handlowej i jej armatorach.

W pięciu panelach tematycznych (pozostałe zajęły się prawnymi i finansowymi aspektami gospodarki morskiej, logistyką i klastrami) wzięło udział prawie 250 uczestników. Honorowym gościem Zjazdu była dr Julita Maciejewicz-Ryś, wnuczka Eugeniusza Kwiatkowskiego.

**Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski**

Matka chrzestna Anna Komorowska

Nowe statki i sztandar

Na początku września polska służba SAR (*search and rescue*) miała podwójny powód do świętowania. 6 września 2010 roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni otrzymała sztandar ufundowany przez Ligę Morską i Rzeczną, który wręczył prezes Ligii Morskiej i Recznej, a zarazem dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni - Andrzej Króli-

kowski przy okazji uroczystości 90-lecia Polskiej Administracji Morskiej (uroczystość odbywała się na promie *Stena Baltica* – piszemy o tym na str. 17). Aktu nadania w imieniu Ministerstwa Infrastruktury dokonała Anna Wypych Namietko, podsekretarz stanu. Sztandar, poświęcony przez duszpasterza ludzi morza o. Edwarda Pracza, odebrał dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni Marek Długosz.

Wcześniej tego samego dnia odbyła się uroczystość chrztu i wodowania nowego statku (nr budowy SAR-3000/II) dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Imię *Pasat* nadała statkowi Anna Komorowska - małżonka prezydenta RP.

Przypomnijmy, że 11 czerwca 2010 roku wodowano w gdyńskiej stoczni statek SAR-3000/I *Orkan*. Jego matką

Anna Komorowska - małżonka prezydenta RP - nadała statkowi imię Pasat.

Szampan rozbił się o burtę.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak

Rys. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

Komputerowa wizja.

Poświęcony!



Jednostka typu SAR-3000.

Kadłub jest całkowicie aluminiowy.

W siłowni rufowej są dwa zespoły napędowe o mocy 1440 kW każdy, zapewniające jednostce pływanie z prędkością marszową 15 w.

chrześną została Anna Wypych-Namiotko - podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Typ SAR-3000

Jednostki typu SAR-3000 *Pasat* i *Orkan* budowane są i wyposażane przez Stocznnię Marynarki Wojennej SA w Gdyni (w chwili, gdy wodowany był *Pasat*, *Orkan* stał przy nabrzeżu wyposażeniowym). Warto jednak dodać, że aluminiowe kadłuby wraz z nadbudówkami i sterówkami, o wadze ok. 54 ton każdej, zbudowały w Gdyni ekipy firmy Alumare ze Świnoujścia, dawniej znanej jako Northpol.

Zasadniczym przeznaczeniem jednostek typu SAR-3000 będzie prowadzenie zadań związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia ludzkiego na morzu w każdych warunkach hydrologiczno-meteorologicznych na Bałtyku, a także praca w charakterze jednostki pomocniczej do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

Do ich podstawowych funkcji należy:

- prowadzenie poszukiwań ludzi i obiektów na morzu;
- ewakuacja ludzi ze statków i powierzchni wody i środków ratunkowych oraz ich transport do portów schronienia;
- ewakuacja medyczna;

- udzielanie poszkodowanym pomocy przedmedycznej;
- współdziałanie ze śmigłowcami w akcjach SAR, wraz z przekazywaniem rozbitków (operacje śmigłowców z powietrza - *winch only* - bez możliwości siadania na pokładzie statku; w rufowej części statku na pokładzie głównym przewidziano wolną od przeszkód powierzchnię o średnicy ok. 4 m do współpracy ze śmigłowcem, będącym w „zawisie” nad statkiem).

Funkcje dodatkowe w zakresie udzielania pomocy jednostkom w niebezpieczeństwie to m.in.:

- holowanie małych statków o długości do 25 m;
- gaszenie pożarów za pomocą monitora wodno pianowego znajdującego się przed przednią ścianą nadbudówki;
- podwodne prace ratownicze do głębokości 20 m;
- przekazywanie paliwa w morzu jednostkom SAR 1500;
- zasilanie w energię elektryczną innych statków.

Kadłub statku typu SAR-3000 jest całkowicie aluminiowy, z jednym ciągłym pokładem głównym, pokładem dziobówki, rufą zakończoną płaską pawężą z zamkniętym od pawęży hangarem dla łodzi ratowniczej.

Kadłub i nadbudówki są wykonane ze stopów aluminium, co pozwoli na zmniejszenie ciężaru jednostki, jednak odpowiednie wzmocnienia kadłuba i zwiększona grubość poszycia w części dziobowej pozwolą na żeglugę w pokruszonym lodzie.

Statek będzie posiadał bardzo dobre właściwości manewrowe między innym dzięki temu, że został zaprojektowany jako jednostka trzyśrubowa (śruba środkowa - o stałym skoku, śruby skrajne - nastawne) z dwiema niezależnymi siłowniami. W siłowni rufowej umiejscowione są dwa zespoły napędowe o mocy 1440 kW każdy, zapewniające jednostce pływanie z prędkością marszową 15 w. W siłowni dziobowej umieszczony będzie jeden zespół napędowy o mocy 2040 kW, który łącznie z dwoma wspomnianymi wcześniej, zapewni jednostce prędkość maksymalną 24 w.

Każda jednostka będzie wyposażona m.in. w stację meteo (część jej urządzeń umieszczonych będzie na dachu sterówki) umożliwiającą pomiar podstawowych parametrów pogodowych, takich jak tem-

Statki ratownicze typu SAR-3000 - charakterystyka podstawowa

długość całkowita	36,9 m
szerokość kadłuba	8,1 m
zanurzenie konstrukcyjne	2,5 m
wysokość boczna	3,9 m
pojemność brutto (GT)	ok. 276
maksymalna moc napędu głównego	4920 kW
prędkość maksymalna statku	24 węzły

peratura powietrza oraz wody, ciśnienie atmosferyczne, siła oraz kierunek wiatru, wilgotność powietrza.

Sterówki każdego ze statków SAR-3000 zaprojektowano, przewidując w nich po dwa pulpity: sterująco-kontrolny i pulpity koordynatora akcji ratowniczej. Dodatkowo statek będzie posiadał zewnętrzne stanowisko dowodzenia wyposażone w system sterowania statkiem oraz systemy łączności radiowej i wewnętrznej.

Jednostka jest wyposażona w łódź ratowniczą umieszczoną na pochylni, w rufowej części pokładu głównego. Wodowanie łodzi z „doku” będzie się odbywać przez otwarcie furty rufowej. Łódź, operująca ze statku macierzystego, jest przeznaczona do prowadzenia akcji ratowniczej w trudnych warunkach, gdy bezpośrednio działania statku mogą powodować zagrożenie dla ratowanych oraz na akwenach płytkich, na których ze względu na zanurzenie nie będzie mógł operować statek. Łódź posiada napęd strugowodny, jest zatem bezpieczna dla rozbitków.

Do podejmowania rozbitków z wody przewidziano dwa komplety automatycznych siatek (o wymiarach 1,8 × 3,4 m) dla rozbitków rozmieszczonych na obu burtach statku, rozwijanych i podnoszonych przy pomocy hydraulicznych siłowników (system Jason's Cradle).

Statek będzie wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia do poszukiwania rozbitków - m.in. termo-noktowizyjny, stabilizowany system poszukiwania rozbitków amerykańskiej firmy FLIR umożliwiający prowadzenie akcji ratowniczych i poszukiwawczych zarówno w dzień, jak i w nocy, także w warunkach złej widoczności, składający się z kamery termowizyjnej z dalmierzem laserowym na głowicy żyroskopowej, z funkcją automatycznego, ciągłego śledzenia obiektu oraz kamerę cyfrową z możliwością rejestracji obrazu. Statek wyposażony ma być w trzy silne reflektory (1000 W każdy) z regulowaną ogniskową, sterowane zdalnie ze sterówki.

Na jednostce przewidziano również system nasłuchu zgodny z SOLAS, wyposażony w cztery kierunkowe mikrofony do odbioru sygnałów z zewnątrz oraz megafony do komunikowania się na duże odległości. Panel alarmowy systemu zostanie umieszczony na mostku.

Na statku ratowniczym typu SAR-3000 zaplanowano pomieszczenie dla osób ciężko poszkodowanych oraz bogate

wyposażenie medyczne przystosowane do wyprowadzania rozbitka ze stanu hipotermii, prowadzenia tlenoterapii, podtrzymywania funkcji układu krążenia.

Przewidziano tam miejsca dla siedmiu osób załogi etatowej oraz siedzące dla dwunastu rozbitków. Statek może podjąć jednorazowo do 150 osób.

Polska myśl techniczna

System gaszenia pożarów będzie składał się z działka wodno-pianowego, umieszczonego na pokładzie dziobówki oraz kurtyny wodnej zraszającej statek. Na pokładzie głównym zamontowany zostanie teleskopowy dźwиг z napędem hydraulicznym przeznaczony do prac pomocniczych takich jak załadunek sprzętu specjalistycznego, podejmowanie rozbitków przy pomocy systemu Jason's Cradle, tratw ratunkowych, itp.

Statek może przebywać 6 dni w morzu podczas prowadzenia akcji ratowniczej, bez zawijania do portu w celu uzupełnienia paliwa.

Pasat, zwodowany we wrześniu, to druga z trzech jednostek typu SAR-3000, którą będzie dysponowała MSPiR. Umowę dotyczącą budowy trzeciej jednostki (SAR-3000/III), podpisali 18 czerwca b.r., dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni oraz przedstawiciele Gdańskiej Stoczni Remontowej. Na jej mocy statek zbudowany zostanie przez REMONTOWĄ SA. Harmonogram realiza-

cji projektu przewiduje oddanie statku do eksploatacji w I kwartale 2012 roku.

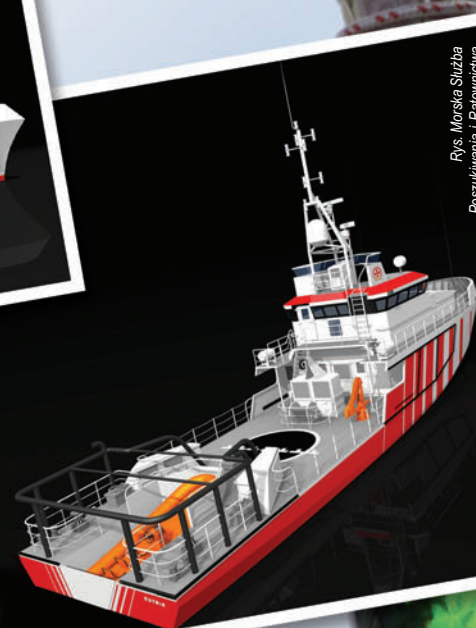
Budowa pierwszych dwóch jednostek z serii nowych statków SAR, realizowana jest dzięki środkom budżetowym, w ramach wieloletniego Programu Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego na lata 2007-2010. Natomiast trzeci stanowi odrębny projekt, współfinansowany ze środków Funduszu Spójności UE w ramach Priorytetu VII „Transport przyjazny środowisku” (Działanie 7.2 *Rozwój transportu morskiego*) Programu Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, przy czym całkowita wartość tego projektu wynosi 38 957 010,70 zł, w tym środki krajowe: 5 843 551,61 zł i dofinansowanie UE: 33 113 459,09 zł.

Wprowadzenie do eksploatacji statku SAR-3000/III zakończy proces dostosowywania morskiej floty ratowniczej Służby SAR do obecnych standardów europejskich, realizowany dotychczas wyłącznie ze środków budżetu państwa. Warto zwrócić uwagę na fakt, że statki typu SAR-3000 w całości stanowią dorobek polskiej myśli technicznej. Zaprojektowane zostały przez polskie biuro konstrukcyjne, wg założeń opracowanych w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa i są budowane w polskich stoczniach.

PioSta, rel



Renderyzacje komputerowe nowych jednostek SAR.



Rys. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

Modele zarządzania portami morskimi w Polsce i Europie

Marzenia

o samorządowym porcie



- Gdańsk oraz pozostałe polskie miasta portowe, nie wykorzystują ogromnego potencjału, jaki daje im obecność portu morskiego na ich terenie. A to dlatego, że nie mają wystarczającego wpływu na ich zarządzanie. Trzeba to zmienić - mówią władze Gdańska. - Ale po co zmieniać coś, co dobrze działa? - pytają zarządzający portami.

Konferencja „Modele zarządzania portami morskimi w Polsce i Europie” zorganizowana została przez władze Gdańska, Związek Miast i Gmin Morskich oraz marszałka województwa pomorskiego. Wzięło w niej udział ponad dwustu samorządowców, parlamentarzystów, przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury oraz osób zarządzających portami w Europie Zachodniej. Organizatorzy nie ukrywali, iż chcą rozpuścić dyskusję o modelach zarządzania, bo ich zdaniem, porty powin-

ny stać się bardziej zależne od samorządów. W tej chwili ich głównym akcjonariuszem jest Skarb Państwa.

Niewielki wpływ miasta

Prezydent Gdańska, Paweł Adamowicz: - Nasza ustawa o portach z 1996 roku jest już, można powiedzieć, pokryta patyną. Od czasu jej uchwalenia wiele się zmieniło. Samorząd terytorialny ma 20 lat. W momencie przygotowywania usta-

wy jeszcze go nie było, więc nie przewidywano dla niego jakiegokolwiek roli w portach. Uważam, że obecny właściciel portów, Skarb Państwa nie jest w stanie dynamicznie reagować na sytuację rynkową. Dobrym przykładem skutecznego zaangażowania władz samorządowych jest sukces Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. Wydajemy na niego ogromne pieniądze, bo jest to gospodarcze koło zamachowe miasta i całego regionu. Takim samym kołem zamachowym powinien być port morski.

Ponieważ władze miasta mają niewielki wpływ na stymulowanie jego rozwoju, prezydent Gdańska zaproponował zmiany prawne, których efektem będzie przekazanie władania portami samorządom.

- Wiem, że nikomu nie będzie bardziej zależało na ich rozwoju i sukcesie, jak gminie, na terenie której port leży - argumentował Paweł Adamowicz. - Im mniej Skarbu Państwa w spółkach lokal-

nych, tym lepiej i dla państwa, i dla tych spółek.

Walery Tankiewicz, wiceprezes Portu Gdynia, nie widzi jednak konieczności zmian. Podoba mu się obecny model funkcjonowania portu.

- Podoba, bo się sprawdza, ma więcej zalet niż wad - mówił. - Podstawa do obecnego funkcjonowania wytworzyła się na początku lat 90., gdy zarząd portu zrezygnował z pójścia w prywatyzację pracowniczą. Nie podobało się to szczególnie związkom zawodowym, ale dzięki temu, z prywatyzacji spółek portowych już po roku 2000, pozyskaliśmy prawie 200 milionów zł, które mogliśmy przeznaczyć na infrastrukturę.

Nie ma potrzeby zmian

- W ciągu dwudziestu lat kapitalizmu w Polsce, portem w Gdyni zarządzały de facto tylko dwie ekipy - przekonywał dalej prezes Tankiewicz. - Dlatego zachowano ciągłość zarządzania, ciągłość dyskusji z partnerami, ciągłość procesu inwestycyjnego. Wpływy organów administracji centralnej i gminnej się równoważyły i tu należy upatrywać sukcesu portów.



Prezydent Paweł Adamowicz:

- Im mniej Skarbu Państwa w spółkach lokalnych, tym lepiej i dla państwa, i dla tych spółek.

Jerzy Bojanowski:

- Rola państwa jako głównego akcjonariusza w rozwoju portów, jest zdecydowanie pasywna.



Minister Anna Wypych-Namiołko:

- Powinniśmy umieć przenieść rozwiązania innych morskich państw europejskich na grunt polski.



A więc po pierwsze: nie szkodzić. Powinniśmy się trzymać obecnego modelu. Mówimy, że Warszawa nie jest zainteresowana sprawami morskimi. Czy zmniejszenie udziału państwa w portach tego zainteresowania jeszcze bardziej zmniejszy? Z drugiej strony: decentralizacja zawsze jest korzystna, decyzje powinny zapadać bliżej danej inwestycji. Chciałoby się też, by zarządy portów nie padały łupem politycznym.

Jarosław Siergiej, prezes zarządu Portów Szczecin-Świnoujście, poparł przedmówcę.

- Nie zaszło nic takiego, by zmieniać model funkcjonowania portów. Nie ma potrzeby zmieniać tego, co działa dobrze - wyjaśniał. - Nie ma jednego modelu zarządzania. Każde z państw, każdy port

idzie swoją drogą. W radzie nadzorczej są przedstawiciele gmin, w sposób pośredni mogą wpływać na strategię rozwoju portów. Twierdzenie, że gminy nie mają wpływu na to, co się dzieje w portach, nie ma uzasadnienia.

Jednak według Andrzeja Bojanowskiego, wiceprezydenta Gdańska i jednocześnie prezesa Związku Miast i Gmin Morskich zmiany są konieczne.

- Czy rola państwa jako głównego akcjonariusza w rozwoju portów jest aktywna czy pasywna? Według nas - zdecydowanie pasywna. Polityka morska nie jest najważniejszym elementem polityki kraju. Przykład terminalu DCT, który powstał właściwie tylko dzięki szczególnie zbogowi okoliczności, nie jest dobrym prognozą dla innych inwestycji w portach.

Na przykładzie portu lotniczego

- Dopiero uczymy się polityki morskiej państwa, patrząc na inne europejskie kraje morskie - mówiła, nie opowiadając się po żadnej ze stron Anna Wypych-Namiołko, wiceminister infrastruktury ds. gospodarki morskiej. - Powinniśmy umieć przenieść ich rozwiązania na grunt polski.

Przykładem, jak wpływ samorządu może usprawnić funkcjonowanie ważnej spółki, są losy wspomnianego przez prezydenta Adamowicza gdańskiego lotniska. Jak podczas konferencji mówił Tomasz Kloskowski, prezes Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, na początku przekształceń własnościowych portu, w la-



Walery Tankiewicz:

- Powinniśmy się trzymać modelu, który w tej chwili funkcjonuje.

tach 90. ubiegłego wieku, samorzady miały skromne kilka procent udziałów.

- Wówczas stroną aktywną było przedsiębiorstwo państwowe Porty Lotnicze, samorzady były pasywne. Od roku 2000 Skarb Państwa jest właścicielem pasywnym, nie zajmuje się zbytnio portem lotniczym w Gdańsku - wyjaśniał prezes Kloskowski.

- Obecnie wszystkie regionalne porty lotnicze w Polsce są spółkami, w których skład wchodzi państwo, gmina, województwo - mówił dalej. - Zyskali wszyscy, Skarb Państwa oszczędził, bo znalazł partnerów, którzy mogą zainwestować swoje środki i którym zależy na rozwoju portu, samorzady uzyskały wpływ na rozwój i finansowanie infrastruktury, stały się partnerem Skarbu Państwa. Jeżeli chodzi o zarządzanie portem lotniczym, w pierwszych czterech latach istnienia spółki pięciokrotnie zmieniały się zarządy, od dwunastu lat nie zmieniło się praktycznie nic. Nie wyobrażam sobie efektywnej działalności mojej spółki bez udziału samorządów.

Dodał, że w 2001 r., kiedy samorząd stał się większościowym udziałowcem lotniska - posiadało ono 5 stałych połączeń. Dziś ma ich 41. Wtedy lotnisko obsługiwało rocznie 300 tysięcy pasażerów. Dziś 2 miliony.

Porty konkurencyjne

Według Henryka Ćwiklińskiego, kierownika Katedry Polityki Gospodarczej

Uniwersytetu Gdańskiego, nowelizacja ustawy o portach powinna uwzględnić rozwiązania, z jakimi mieliśmy do czynienia w wypadku portu lotniczego w Gdańsku. - Istnieje konieczność odpolitycznienia zarządów polskich portów morskich. Nie możemy tolerować ich zbytniej centralizacji - przekonywał.

Podobnie o zmianie struktury własnościowo-zarządzającej myśli prof. Jerzy Młynarczyk, rektor Wyższej Szkoły im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni.

- Czy w działalności portu rola państwa i Skarbu Państwa powinna być do-

minująca? Czy porty są państwu potrzebne? - pytał profesor. - Przecież poza problemami dostawy paliw, pozostała sfera działalności portu, państwa nie interesuje. A to skłania mnie do propozycji komunalizacji portów morskich.

Gdański samorząd ma mocne argumenty w walce ze Skarbem Państwa o porty. Za ponad miliard złotych miasto buduje Trasę Sucharskiego, czteropasmowe połączenie portu z obwodnicą. Dzięki staraniom władz miasta, udało się oddać do użytku Gdański Terminal Głębokowodny DCT, a w styczniu tego roku przyłynął tu pierwszy kontenerowiec największego światowego armatora Maersk Line.

- Dyskusja na temat sposobu zarządzania polskimi portami toczy się od wielu lat. Nadszedł czas na wprowadzenie zmian zmierzających do tego, aby polskie porty stały się bardziej konkurencyjne na globalnym rynku handlowym - twierdzi prezydent Adamowicz.

Czy tak się stanie (i kiedy?) na razie nie wiadomo. Pani minister Anna Wypych-Namietko nie była, niestety, obecna na panelu kończącym konferencję, a właśnie do niej, jako reprezentanta ministerstwa, a więc i rządu, skierowana była część pytań i wniosków dotyczących drogi, którą pójda polskie porty.

**Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski**



Prof. Jerzy Młynarczyk:

- Skłaniam się ku propozycji komunalizacji portów morskich.

Jesienny sztorm ku czci



Jednostka Urzędu Morskiego Zodiak pozorowała obiekt ataku terrorystów.

Prawie każdy, kto „uprawia morze”, pracuje na nim lub w jego bezpośredniej bliskości i w powiązaniu z nim, styka się na co dzień z obszarami kompetencji i działalności administracji morskiej. Urząd Morski zajmuje się samodzielnie lub bierze udział jako jedna ze stron m.in. ochroną brzegów morskich (np. przed erozją powodowaną przez sztormy), oznakowaniem nawigacyjnym i budową oraz utrzymaniem dróg wodnych, falochronów, nabrzeży portowych i innych konstrukcji hydrotechnicznych czy wreszcie egzekwowaniem (m.in. od amatorów stat-

ków) stosowania przepisów o bezpieczeństwie życia na morzu, dotyczących jego ochrony przed zanieczyszczeniami ze statków, portów i przemysłu przyportowego.

Polską Administrację Morską powołano do życia przed 90 laty. 6 września br. na pokład *Stena Baltica* - promu Stena Line na uroczyste obchody przybyli pracownicy Urzędów Morskich oraz goście, m.in. managerowie firm i instytucji morskich czy przedstawiciele władz lokalnych. Był obecny Gary Prosser, sekretarz generalny Międzynarodowego Stowarzysze-

nia Służb Oznakowania Nawigacyjnego i Latarni Morskich (IALA - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), parlamentarzyści województwa pomorskiego oraz przedstawiciele władz samorządowych gmin morskich.

Podczas uroczystości odbyła się konferencja otwierająca projekt „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap I - przebudowa falochronu wschodniego”. Rozpoczęcie realizacji projektu zaplanowano na wrzesień 2010 roku, a jego koszt wyniesie ok. 91 mln

Strażak 14 i Strażak 5 z portowych straży pożarnych w Gdyni i Gdańsku – brały udział w akcji gaśniczej.





Do burty Zodiaka, na którym terroryści zagrażają zakładnikom, podpływają siły specjalne Straży Granicznej i innych formacji.



Abordaż zaatakowanej jednostki.



Antyterroryści w desancie na pokład.



Policyjny śmigłowiec nad Zodiakiem.



Mniejsze jednostki pływające biorące udział w ćwiczeniach - w tym szybka jednostka patrolowa Strażnik 3 (SG-213) Straży Granicznej i RIB-y (łodzie hybrydowe) sił specjalnych.



Pożar na pokładzie zaatakowanego statku.



Antyterroryści z szybkiej łodzi hybrydowej przy burcie Zodiaka.

zł. Odbyło się także wręczenie przez Romana Zaborowskiego, wojewodę pomorskiego, medali i odznaczeń państwowych pracownikom Urzędu Morskiego w Gdyni.

Antyterrorystycznie

Dodatkową atrakcją dla gości był pokaz działań służb odpowiedzialnych za zwalczanie zagrożeń związanych z terroryzmem na morzu. Wieńczył trwające od 27 sierpnia br. ćwiczenia antyterrorystyczne „Jesienny Sztorm”, organizowane przez Urząd Morski w Gdyni.

Odpowiednie służby oraz podmioty gospodarcze działające w portach i eksploatujące statki, są zobligowane do utrzymywania gotowości na wypadek różnych zagrożeń i sytuacji kryzysowych (w tym ataków terrorystycznych), między innymi na mocy ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym oraz Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych (Kodeks ISPS).

Utrzymywaniu takiej gotowości służą m.in. ćwiczenia, jak „Jesienny Sztorm”, których głównym celem było sprawdzenie działania procedur, instytucji, ludzi i sprzętu w ramach współdziałania służb ochrony armatorów, statków i obiektów portowych ze służbami administracji państwowej RP i ratowniczymi w obliczu zagrożenia aktem terrorystycznym w porcie i na morzu oraz w czasie aktu terrorystycznego.

Ćwiczenia miały formę kompleksową, uwzględniającą jako obiekty ataku terrorystycznego statki polskiej bandery na morzach świata, statki obcych bander na polskich wodach terytorialnych i morskie porty handlowe Gdynia i Gdańsk - w obszarze odpowiedzialności dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

W przygotowaniu i realizacji ćwiczeń udział wzięły m.in. wybrane struktury takich służb i instytucji, jak:

- Rządowe Centrum Bezpieczeństwa;
- Ministerstwo Infrastruktury (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Urząd Morski w Gdyni);
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji (w tym m.in.: Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku, Policja z Biurem Operacji Antyterrorystycznych Komendy Głównej Policji, Komendą Wojewódzką Policji w Gdańsku, Komendą Miejską Policji w Gdyni,

Fot. Urząd Morski w Gdyni



Antyterrorysty na pokładzie Zodiaka.



Na pokład weszła sekcja pożarowa Portowej Straży Pożarnej „Florian”, aby wesprzeć przeciwpożarowe działania ratunkowe.

Zakładnicy zostali zgromadzeni, pod strażą, na otwartym pokładzie i na luku, na śródokręciu statku, a później ewakuowani na pokładzie jednostki SAR Wiatr (typu SAR-1500).



W celu ewakuacji rannego ze statku przez śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej RP (Anakonda - W-3RM z 28 Puckiej Eskadry Lotniczej w Gdyni-Babich Dołach) opuszczono na pokład ratownika.



Fot. Urząd Morski w Gdyni

Śmigłowiec Straży Granicznej w asyście akcji.



Straż Graniczna z Morskim Oddziałem SG i placówkami SG w Gdyni i Gdańsku, Państwowa Straż Pożarna, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego);

- Ministerstwo Finansów - Służba Celna z Izbą Celną w Gdyni;
- Ministerstwo Obrony Narodowej (m.in. z Dowództwem Operacyjnym Sił Zbrojnych RP, jedną z jednostek wojskowych, Marynarką Wojenną RP);
- armatorzy i załogi statków pod polską banderą;
- Zarząd Morskiego Portu Handlowego Gdynia SA i Portowa Straż Pożarna ZMPG SA;



Pożar na zaatakowanej przez terrorystów jednostce.

Polska Administracja Morska

Za początek Polskiej Administracji Morskiej można uznać utworzenie 2 kwietnia 1920 roku w Wejherowie Urzędu Marynarki Handlowej, pod kierownictwem kapitana mar. Józefa Poznańskiego. Pierwszym zadaniem urzędu było znalezienie odpowiedniego miejsca na budowę portu morskiego. Znalaziono wioskę Gdynia, a w 1923 r. dokonano uroczystego otwarcia portu. Następnie w maju 1927 r. przeniesiono urząd do Gdyni, a w marcu 1928 roku przekształcono go w Urząd Morski.

W 1939 r. działalność Urzędu Morskiego została zawieszona. Po zakończeniu wojny Polska uzyskała szerszy dostęp do morza. W jej granicach znalazły się trzy duże porty: Gdańsk, Szczecin i Świnoujście, niestety bardzo zniszczone. Rozpoczęło się wielkie dzieło odbudowy infrastruktury portowej, za które odpowiedzialny został Główny Urząd Morski w Gdańsku, który w maju 1945 roku przemianowany został na Gdański Urząd Morski. Z kolei w roku 1948 utworzono Szczeciński Urząd Morski, a w roku 1954 Koszaliński Urząd Morski z siedzibą w Słupsku.

Od tego czasu w administracji morskiej dokonywano wielu zmian organizacyjnych, aż do stanu określonego ustawą z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

- Zarząd Morskiego Portu Handlowego Gdańsk SA i Morska Straż Pożarniczo-Ratownicza oraz Portowa Straż Pożarna „Florian”;
- obiekty portowe Gdyni i Gdańska i ich służby ochrony.

Ćwiczenie „Jesienny sztorm” było kontynuacją ćwiczeń o kryptonimach „Zimowy sztorm”, „Baltivia 08”, „Rubin 08” i „Scandinavia 07”.

A odbyło się to tak. Statek *Zodiak* należący do Urzędu Morskiego w Gdyni z 12 członkami załogi i 30 osobami - urzędnikami wysokiego szczebla Administracji Morskich z krajów Unii Europejskiej zaproszonymi na uroczystości związane z 90. rocznicą utworzenia Administracji Morskiej RP - wypłynął w rejs po Zatoce Gdańskiej. W morzu na pokład statku wdarło się kilku uzbrojonych osobników dokonując abordażu z szybkiej łodzi typu RIB. Służbie dyżurnej VTS Zatoka Gdańska, poprzez kapitana statku, terroryści przekazali swoje żądania, w tym dostęp do mediów, dając czas na ich spełnienie do godz. 15 tego dnia. W przypadku niewykonania ich poleceń, mieli zabijać kolejnych zakładników.

Wobec takiego stanu rzeczy, zdecydowano się na siłowe rozwiązanie sytuacji kryzysowej - atak na m/s *Zodiak* - abordaż od strony wody i desant ze śmigłowca z użyciem połączonych sił wyznaczonych formacji (MOSG, BOA, jednostki wojskowej) w celu uwolnienia zakładników i statku.

Śmigłowiec ratowniczy MW RP ewakuował ранego ze statku do Szpitala MW w Gdańsku Oliwie, uratowano też kilku zakładników, którzy wyskoczyli za burtę *Zodiaka* tuż przed abordażem. Następnie przeprowadzono ewakuację statku po pożarze, który powstał na m/s *Zodiak* - na jednostki MOSG lub SAR. Abordaż przeprowadziła też sekcja pożarowa (Portowa Straż Pożarna „Florian”) z pokładu jednostki SAR na *Zodiaka* w celu wsparcia przeciwpożarowych działań ratunkowych.

Wreszcie, na koniec, zabezpieczono m/s *Zodiak* i wprowadzono statek do Portu Gdańsk.

**PioSta, rel
Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak**

Fot. Urząd Morski w Gdyni



Pokaz sprawności służb zaangażowanych w ćwiczenia „Jesienny Sztorm” oglądali uczestnicy uroczystości z okazji 90-lecia Polskiej Administracji Morskiej, zorganizowanej na pokładzie promu Stena Baltica.

Unijne fundusze pozwalają oszczędzać

Pojemniejszy port

W Porcie Gdynia powstaje nowoczesny magazyn towarów drobnicowych mogący obsłużyć 40 samochodów ciężarowych na dobę.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA podjął decyzję o znaczących nakładach na tworzenie nowoczesnych magazynów, albowiem dużą część przychodów portu ze sprzedaży usług stanowią przychody z najmu (w pierwszej połowie tego roku prawie 48 procent). Jak podkreślają władze portu, na utrzymanie oraz rozwój infrastruktury portowej Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA od wielu lat przeznaczają i to w zdecydowanej większości ze środków własnych, potężne kwoty. Istotnym wsparciem dla działalności inwestycyjnej stały się również środki z funduszy unijnych. Ich pozyskanie z Funduszu Spójności na realizowane projekty infrastrukturalne, pozwala zaoszczędzone w ten sposób środki własne ZMPG-a SA przeznaczyć na przedsięwzięcia, które do takiego dofinansowania nie będą aspirowały. Wśród tego typu inwestycji najważniejsze miejsce zajmują właśnie nowe obiekty magazynowe.

Magazyn przy ul. Kontenerowej w Gdyni zostanie oddany do użytku w listopadzie.

Magazyn znajduje się przy ulicy Kontenerowej 69 – na zapleczu obydwu gdyńskich terminali kontenerowych. Jego powierzchnia użytkowa to prawie 8000 m², a kubatura – 114 000 m³. Magazyn przeznaczony będzie do składowania towarów drobnicowych, wysoko przetworzonych w opakowaniach, z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych. Użytkownicy prowadzić będą w nim działalność w zakresie usług logistycznych związanych z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, kompletacją i wydawaniem towarów.

Magazyn przeznaczony jest dla dwóch użytkowników, z możliwością obsługi 5 stanowisk przeładunkowych dla każdego oraz możliwością wykorzystania ramp

zapewniających zjazd sprzętem do załadunku towarów na poziom zewnętrznego placu manewrowego. Magazyn będzie obsługiwał ok. 40 samochodów ciężarowych na dobę. Koszt inwestycji - ponad 11,5 mln zł, pokryty został w całości ze środków własnych ZMPG-a SA. Przekazanie do użytkowania nastąpi w listopadzie br.

To jednak nie koniec magazynowych inwestycji w gdyńskim porcie. Na lata 2012-2013 zaplanowano budowę kolejnego - powstanie na terenie Portu Zachodniego w Gdyni, przy ulicy Wiśniewskiego. Również przeznaczony będzie do składowania drobnicy, dla kilku użytkowników, z możliwością obsługi od 3 do 9 stanowisk przeładunkowych dla każdego. W zależności od ilości użytkowników w obiekcie, magazyn będzie mógł obsługiwać nawet ok. 200 samochodów ciężarowych na dobę.

Opr. Czesław Romanowski

Unijne dofinansowanie

Dotychczasowe inwestycje ZMPG-A SA sfinansowane zostały ze środków własnych, z przychodów oraz wpływów uzyskanych z prywatyzacji spółek portowych. Wyjątek stanowiły dwa przedsięwzięcia: budowa Granicznego Punktu Kontroli Weterynaryjnej (środki budżetowe - ok. 6 mln) i System Monitoringu Portu (dofinansowanie z Norweskiego Mechanizmu Finansującego). Obecne projekty inwestycyjne portu są prowadzone z naciskiem na jak największe wykorzystanie możliwości dofinansowania udostępnionych Polsce środków pomocowych Unii Europejskiej, w ramach perspektywy finansowej 2007 – 2013, w szczególności dostępnych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko.

Nakłady na inwestycje na infrastrukturę i suprastrukturę portową w okresie 2000-2008 to 456 218 tys. zł. Na lata 2009-2011 w planie inwestycyjno-remontowym przewidywane nakłady mają wynieść ponad 462 mln zł.

PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO W PORCIE GDYNIA

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze Środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, na podstawie podpisanej w dniu 30 listopada 2009 roku umowy o dofinansowanie nr POIS.07.02.00-00-004/09-00, w ramach działania 7.2. Rozwój Transportu Morskiego, w priorytecie VII Transport Przyjazny Środowisku.

Beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

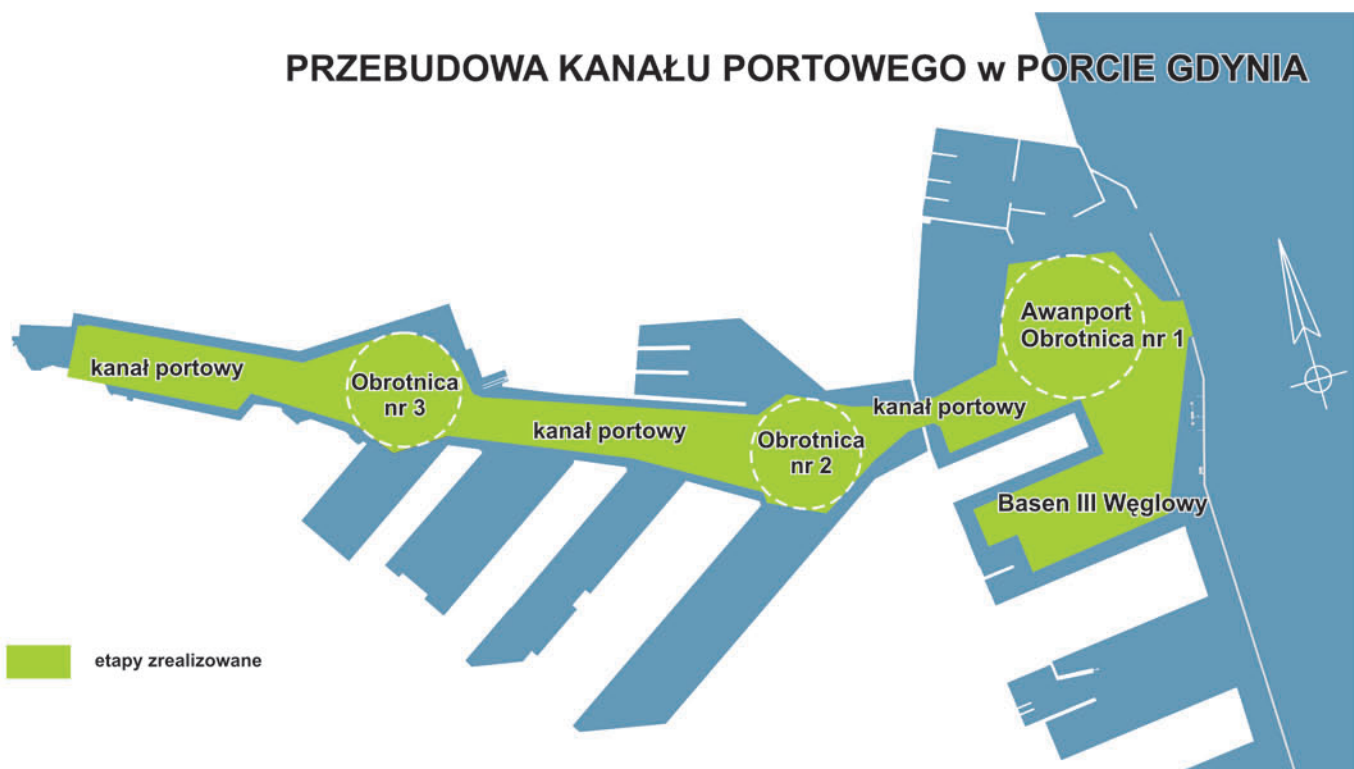
Wartość projektu: 95.277.412,26 PLN

Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej: 53.726.362,96 PLN

Cel i zakres projektu: Zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków oraz poprawa warunków nawigacyjnych w Porcie Gdynia, dzięki przebudowie kanału portowego poprzez jego pogłębienie do docelowej głębokości -13,5 m. Inwestycja obejmuje również pogłębienie obrotnic portowych oraz powiększenie średnicy dwóch z nich. Ponadto przebudowane zostanie nabrzeże Ostrogi Pilotowej, w wyniku czego szerokość wejścia wewnętrznego na głębokości maksymalnej -13,5 m będzie wynosiła 98 m, co pozwoli na bezpieczną obsługę manewrową statków o większej szerokości. W wyniku realizacji inwestycji zostanie zmodernizowanych 6 portowych nabrzeży.

Okres realizacji prac: marzec 2008 - grudzień 2010.

PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO W PORCIE GDYNIA



Więcej informacji o projekcie: <http://www.port.gdynia.pl/kanal/>
Więcej informacji o POliŚ : <http://www.pois.gov.pl/>

Historyczny rejs śladami Orła



11 września, późnym wieczorem, jachty Jachtklubu Marynarki Wojennej Kotwica *Kapitan II* i *Legia* ruszyły w rejs do Tallina rozpoczynając historyczny rejs śladem ORP *Orzeł*, w 70. rocznicę jego zaginięcia.

Kilka miesięcy temu, podczas spotkania Bractwa Okrętów Podwodnych, zaprezentowano zamysł wystawy „ORP *Orzeł* - w 70. rocznicę zaginięcia”. Po spotkaniu było już wiadomo, że projekt zostanie poszerzony o rejs historyczny. Partnerami w organizacji przedsięwzięcia były: Bractwo Okrętów Podwodnych – organizator rejsu, Jachtklub Marynarki Wojennej – armator jachtów *Kapitan II* i *Legia* oraz Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Wystawa, z materiałami archiwalnymi udostępnionymi przez gdańskie wydaw-

nictwo Aj-Press oraz niepublikowanymi dotąd zdjęciami z patroli *Orła*, ze zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, została otwarta 10 czerwca w Klubie Marynarki Wojennej Riwiera, rejs rozpoczął się 11 września (rozmowę z jego organizatorami zamieściliśmy w poprzednim „NM” - red.)

Załogi obu jachtów liczyły w sumie 15 osób, komandorem był kpt. Edward Kinas, prezes BOP. Pierwsza, o g. 20 odcumowała *Legia*, godzinę później jej śladem podążył *Kapitan II*. W poniedziałek piękna, słoneczna pogoda zaczęła się pogarszać. Następnego dnia wzrosła siła wiatru, stan morza doszedł do 6° B, porywisty wiatr podarł kilka żagli. Najtrudniejsze warunki nawigacyjne panowały w nocy z 14/15 września, na wejściu do Zatok fińskiej. O 21.15 *Kapitan II* zacumowa-

wał w basenie portu jachtowego w Tallinie, obok przybyłej wcześniej *Legii*. Czwartek, 16 września, poświęcono na klarowanie jachtów i przygotowanie do uroczystości.

W piątek, o g. 9.30 jednolicie umundurowane załogi jachtów zostały przewieziane samochodami Ambasady RP w Tallinie do portu wojennego, w którym 71 lat wcześniej stał internowany ORP *Orzeł*. Na budynku przylegającym do nabrzeża znajduje się pamiątkowa tablica informująca o dacie zatrzymania i ucieczki polskiego okrętu podwodnego. Przed tablicą Estończycy wystawili honorową wartę marynarzy. Wieńce złożyli chargé d'affaires a.i. Tomasz Kobzdej, attache obrony płk Artur Krawczyk oraz komodor rejsu historycznego szlakiem ORP *Orzeł* Edward Kinas. Obecni byli pracownicy ambasady z panią konsul Moniką Zuchniak-Pazdan na czele.

Z portu wojennego załogi przeszły do ambasady i pod tablicę pamiątkową umieszczoną na budynku Muzeum Morskiego. W uroczystościach wzięli udział szef Estońskiej Marynarki Wojennej ko-

Fot. Czesław Romanowski



Legia przybija do nabrzeża gdyńskiej maryny. Na pierwszym planie *Kapitan II* z banerem „Naszego MORZA”.

Załogi obu jachtów po zakończeniu rejsu.



Fot. Lech Trawicki



Adam Krzykowski, sekretarz Bractwa Okrętów Podwodnych, pierwszego dnia wyprawy.

Fot. Lech Trawicki



Komodor rejsu Edward Kinas wyrzuca za burtę trzy tablice. Na znalazcę czeka zestaw pamiątek związanych z rejsem.

Fot. Lech Trawicki



Spotkanie w Ambasadzie RP w Tallinie. Edward Kinas wręcza pamiątkowe tablo dowódcy Estońskiej Marynarki Wojennej.

Fot. Lech Trawicki



Komandor Igor Schvede przy tablicy pamiątkowej na budynku Muzeum Morskiego.

Fot. Lech Trawicki



Spotkanie z Polonią.

mandor Igor Schvede, przedstawiciele Ministerstwa Obrony, miejscowa Polonia. Następnie w ambasadzie odbyła się prezentacja wystawy „70-th anniversary of loosing ORP Orzeł”, a honorowym gościom, w tym szefowi Estońskiej Marynarki Wojennej wręczono pamiątkowe tabla rejsu i ryngrafy BOP i Jachtklubu „Kotwica”.

Jeszcze zwiedzanie Muzeum Morskiego oraz skansenu zabytkowych statków i okrętów w byłym porcie hydroplanów z 1916 roku. Na stronach internetowych muzeum przyznaje się do posiadania 4

zabytkowych okrętów, w tym podwodnego stawiacza min *Lembit* oraz potężnego lodołamacza *Suur Toll*. Na terenie portu było 7 jednostek zabytkowych...

Czas wracać. *Legia* ruszyła jako pierwsza, pod wieczór na *Kapitanie II* odebrano informację o wyjątkowo złej pogodzie – termin wyjścia przełożono na następny dzień. Niekorzystne wiatry zmuszały *Kapitana II* do częstych zmian kursu, zrezygnowano z wejścia do Visby. Na wysokości wyokrętowania z *Orla* estońskich marynarzy, których podczas ucieczki wzięto do niewoli, wyrzucono do morza

trzy nietonące tabliczki pamiątkowe rejsu z listem informującym znalazcę o celach wyprawy oraz kontaktem do organizatorów.

25 września zgodnie z planem oba jachty weszły do basenu jachtowego w Gdyni witane przez przedstawicieli Dowództwa Marynarki Wojennej, JKMW „Kotwica” i Bractwa Okrętów Podwodnych oraz rodziny załóg.

Lech Trawicki, Muzeum Marynarki Wojennej, w załodze *Kapitana II*.

Fot. Lech Trawicki



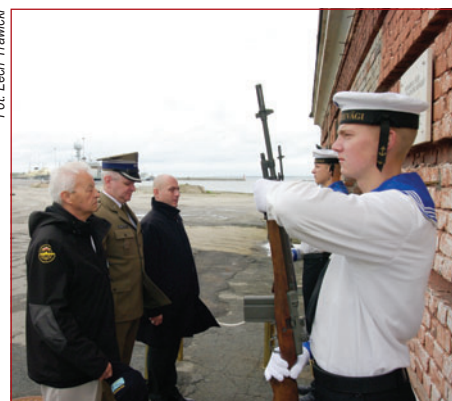
Nabrże, przy którym stał internowany ORP Orzeł - 71 lat później.

Fot. Lech Trawicki



Tablica poświęcona okrętowi w porcie wojennym w Tallinie.

Fot. Lech Trawicki



Złożenie wieńca pod tablicą poświęconą ORP Orzeł.

Więcej dorsza w 2011 roku

Zawiedzeni rybacy

Większe o 15 proc. połowy dorsza oraz zmniejszone połowy śledzia, szproty i łososia. To propozycja urzędników Komisji Europejskiej dotycząca połowów ryb w Morzu Bałtyckim w 2011 roku. Nie zgadzają się z nią polscy rybacy, którzy twierdzą, że połowy dorsza powinny być większe o 50 procent. Nie zgadzają się również z ograniczeniami w połowach innych ryb.

Komisja Europejska proponuje zwiększyć o 15 proc. całkowite dopuszczalne połowy wschodniego stada dorsza bałtyckiego, tj. z 51 tys. ton do 58,9 tys. ton oraz o 6 proc. całkowite dopuszczalne połowy zachodniego stada dorsza bałtyckiego - z 17 tys. ton do 18,8 tys. ton. Inaczej sytuacja wygląda w przypadku śledzia, którego zasoby uległy zmniejszeniu i osiągnęły w 2010 roku rekordowo niski poziom. Zdaniem naukowców wynika to ze stałego spadku ilości narybku

w ostatnich latach oraz z bardzo dużego natężenia połowów. Uwzględniając sytuację ekonomiczną sektora, KE proponuje obniżyć połowy dla stada zachodniego o 30 proc., z 22,6 tys. ton do 15,8 tys. ton. Przyrost pozostałych zasobów ryb pelagicznych także był niewielki, w związku z czym konieczne jest ograniczenie natężenia połowów. Komisja proponuje zmniejszyć o 28 proc. uprawnień do połowów centralnego stada śledzia (z 126,3 tys. ton do 91,6 tys. ton) i o

30 proc. uprawnień do połowów szprot (z 379,9 tys. ton do 265,9 tys. ton). Problemowe są również połowy łososia. Wszystko z powodu malejącej liczby młodych łososi w Morzu Bałtyckim oraz złej sytuacji niektórych stad rzecznych. Tutaj komisja zaproponowała zmniejszenie połowów o 15 proc. Temat nie jest jednak jeszcze zamknięty i członkowie Komisji Europejskiej poruszą tę kwestię w dyskusjach z zainteresowanymi państwami członkowskimi, w kontekście przygotowywanego obecnie planu zarządzania zasobami łososia bałtyckiego, który ma zostać przedstawiony przed końcem 2010 r.

- Powrót dorsza bałtyckiego to dobra wiadomość - mówi Maria Damanaki, unijna komisarz ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa. - Przyjęty przez nas długoterminowy plan zarządzania zasobami dorsza wraz z surowymi środkami przeciw błędnym sprawozdaniom, pomógł nam ograniczyć natężenie połowów do poziomów gwarantujących zrównoważenie. To z kolei dało zasobom czas na odbudowę i pozwala obecnie zwiększyć całkowite dopuszczalne połowy zarówno dla stada wschodniego jak i zachodniego. Niestety, sytuacja stad pelagicznych, tj. śledzia i szprot, jest zupełnie inna. W większości tych stad liczba narybku znów jest niewielka. Natomiast w ostatnich latach natężenie połowów nadal było wysokie, a w niektórych przypadkach nawet wzrosło. Aby zapewnić zrównoważone zarządzanie tymi ważnymi zasobami, trzeba w dużym stopniu ograniczyć natężenie połowów.

Armatorzy zrzeszeni w Krajowej Izbie Producentów Ryb nie zgadzają się z propozycjami Komisji Europejskiej. Ich zdaniem limit na połów dorszy powinien się zwiększyć nawet o 50 proc.

- Z własnego doświadczenia połowowego wiemy, że dorsza w Bałtyku jest dużo - mówi Adam Jakubiak, prezes Krajowej Izby Producentów Ryb. - Armatorzy liczyli na wyższe limity połowowe. Nie ma ciągle równowagi między ochroną środowiska naturalnego, a ekonomicznymi połowami. Działania Komisji Europejskiej będą odbijały się negatywnie na funkcjonowaniu rybołówstwa.

Polscy rybacy chcą rozmawiać na temat przyszłorocznych limitów połowowych z przedstawicielami polskiego rządu i urzędnikami europejskimi. Strony mają wypracować wspólne stanowisko Polski dotyczące propozycji KE.

Zdaniem rybaków dorsza w Bałtyku jest dużo i limity połowowe powinny być zwiększone o 50 procent.

Hubert Bierndgarski



Fot. H. Bierndgarski



VELUX®

5 OCEANS®
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE

Gotowy do startu

Wszystko wskazuje na to, że 17 października będziemy świadkami historycznej chwili. Jeśli nic się w ostatnim momencie nie wydarzy (odpukać!) Zbigniew Gutkowski będzie pierwszym Polakiem, który weźmie udział w wokółziemskich regatach samotników.

Ostatnim warunkiem jaki żeglarz, popularnie zwany „Gutkiem”, musiał spełnić, by wystartować w Velux 5 Oceans, najstarszych wokółziemskich regatach samotników na świecie, był rejs kwalifikacyjny. Polak rozpoczął go w La Rochelle we Francji 23 września o g. 6.30. Popłynął w kierunku Azorów, by powrócić do La Rochelle 29 września o g. 7. To wystarczyło, aby organizatorzy regat uznali, że Polak jest gotowy do startu.

Oprócz sprawdzianu umiejętności, rejs kwalifikacyjny był także znakomitą okazją do poznania jachtu i „zgrania się z nim”.

W rozmowie z „Naszym MORZEM”, przeprowadzonej kilka godzin po dobieciu do portu, Gutek nie krył zadowolenia z jego osiągnięć.

- Łódka się sprawdziła. Pogodę miałem w kratkę, wiatr osiągał czasem prędkość 40 węzłów - mówi. - O mały włos, a nie zderzyłbym się z wielorybem. 20-metrowej długości zwierzę wynurzyło się dosłownie kilka metrów od mojej prawej burty. Gdyby doszło do kolizji, byłoby po moich marzeniach.

Operon, bo taką nazwę nosi jacht Gutek, to jeden z najbardziej utytułowanych jachtów klasy Eco 60. Ma na koncie m.in. zwycięstwo w legendarnych regatach Vendee Globe, które są, tak samo jak Velux 5 Oceans, indywidualnymi wyścigami na trasie wiodącej dookoła świata.

Dla potrzeb Gutkowskiego jacht został odpowiednio przygotowany. Pokład w całości pokrył naturalny korek, który stanowić ma warstwę izolującą i antypoślizgową. Na jednostce zainstalowano panele słoneczne i bardzo wydajne hydrogeneratory energii. Zgodnie z ekologicznym przesłaniem regat, dwa z trzech źródeł energii na łódce muszą wykorzystywać energię odnawialną i dostarczać przynajmniej 30 procent energii potrzebnej na pokładzie.

37-letni Gutek jest jednym z bardziej znanych polskich żeglarzy. Przepłynął ponad 100 tysięcy mil morskich. W latach 1987-1995 był członkiem narodowej kadry olimpijskiej klasy 470, potem kapitanem wachtowym na jachcie *Warta-Polbarma* w załogowych regatach wokółziemskich The Race. Brał udział w próbie bicia rekordu opłynięcia świata bez zawijania do portu na jachcie *Bank BPH*. Skiperował również trimaranowi klasy Orma 60 *Bonduelle* podczas regat Nokia OOPS Cup.

Teraz staje przed życiową szansą. Wszystko wskazuje na to, że 17 października wystartuje w Velux 5 Oceans. Choć bowiem w tego rodzaju przedsięwzię-

ciach nic nie jest do końca pewne, to wydaje się, że udział Polaka w regatach jest przesądzone. Jeśli wystartuje, będzie pierwszym Polakiem w dziejach żeglarstwa, który wziął udział w samotnych regatach dookoła świata.

Velux 5 Oceans organizowane są co cztery lata. Tegoroczna edycja rozpocznie się i zakończy w La Rochelle. Trasa liczyć będzie 30 tysięcy mil morskich i składać się z pięciu etapów wiodących poprzez Cape Town, Wellington, Salvador i Charleston. Stawką jest nagroda w wysokości pół miliona euro, światowa sława, a w przypadku naszego zawodnika także trwałe miejsce w historii polskiego żeglarstwa.

Jak trudne wyzwanie stoi przed Gutkiem niech świadczy fakt, że jak lubią podkreślać organizatorzy regat Velux 5 Oceans, do tej pory już 2,7 tysiąca osób zdobyło Mount Everest, 500 ludzi znalazło się w przestrzeni kosmicznej, ale zaledwie mniej niż 180 opłynęło samotnie świat pod żaglami.

Już sam fakt startu Polaka, będzie dla niego wielkim sukcesem, dotarcie do mety kolejnym, a zajęcie czołowego miejsca czymś fenomenalnym. Przypomnijmy, że od pierwszej edycji Velux 5 Oceans, niemal trzydzieści lat temu, 123 żeglarzy stanęło na starcie, ale tylko 73 przekroczyło linię mety.

- Nie boję się o męża - mówi Eliza Gutkowska, żona polskiego żeglarza. - Da sobie radę.

Tomasz Falba

Fot. Polish Ocean Racing



Zbigniew Gutkowski przygotowuje swój jacht do regat Velux 5 Oceans.



Chcesz wiedzieć więcej?
Zajrzyj na strony internetowe:
www.velux5oceans.com
i www.polishoceanracing.com.pl.

60-lecie Instytutu
Morskiego w Gdańsku

Port schronienia, rady i innowacji



W rocznicowej konferencji wzięło udział prawie 160 osób.

Prof. Jerzy Młynarczyk:
- Instytut stał się dla mnie
portem schronienia.



- Gdy w stanie wojennym straciłem pracę, Instytut Morski stał się dla mnie portem schronienia. Ale dał mi więcej, niż wynikałoby to z prawnej definicji tego pojęcia, dał życzliwość, dał przyjaźń - tak podczas rocznicowej konferencji w Gdańsku mówił jego były dyrektor, prof. Jerzy Młynarczyk.

Z okazji obchodów jubileuszu 60-lecia istnienia Instytutu Morskiego w Gdańsku, 15 i 16 września w Centralnym Muzeum Morskim odbyła się międzynarodowa konferencja „Polskie drogi polityki morskiej – od wizji do działania. Polska polityka spójności w kontekście terytorializacji Morza Bałtyckiego”.

Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk w liście do rady naukowej, dyrekcji i pracowników Instytutu napisał: „*Realizacja założeń polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 roku i zadań wynikających ze Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego, to obecnie prio-*

rytetowe działania podejmowane przez rząd i Ministerstwo Infrastruktury w sprawach morskich. Ministerstwo nadal będzie wykorzystywać przygotowywane przez Instytut analizy, ekspertyzy i opracowania w prowadzeniu polityki morskiej RP”.

Profesor Jerzy Młynarczyk, rektor Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu w Gdyni, a w latach 1982-1988 dyrektor Instytutu, podkreślał jak wielkie znaczenie dla administracji morskiej ma ta jednostka badawczo-rozwojowa.

- Nie ma cienia przesady w twierdzeniu, że dla państwowej administracji morskiej Instytut Morski jest niezastąpionym doradcą naukowym - mówił.

Według profesora, podstawowe filary działania Instytutu to wiedza morska i ludzie – świetnie przygotowana kadra naukowa. To m.in. dzięki nim gospodarka morska mogła się rozwijać i przez wiele lat zajmować ważne miejsce w gospo-

darce narodowej. Instytut także teraz odgrywa istotną rolę w rozwiązywaniu spraw morskich, np. w takich dziedzinach, jak ochrona środowiska morskiego, hydrotechnika i elektronika morska, ekologia, czy ekonomia i prawo morskie. Prof. Młynarczyk z zalem jednak skonstatował, że ranga Instytutu byłaby większa, gdyby świadomość morska odegrała w naszych dziejach podobnie znaczącą rolę, jak w innych krajach z dostępem do morza.

Ale nie tylko wspomnienia i przywoływanie zasług, były tematem rocznicowej konferencji. Kilkunastu prelegentów oraz uczestnicy dyskusji rozmawiali o polityce morskiej z krajowej i lokalnej perspektywy, o korzyściach, ale też obostrzeniach związanych z naszym uczestnictwem w „europejskiej rodzinie morskiej”. Prof. Jan Burnewicz z Uniwersytetu Gdańskiego mówił o innowacyjności jako szansie rozwoju gospodarki morskiej.

- W środowisku morskim jest wiele terenów, w których konieczne są innowacje. Mnóstwo wyzwań, które stoją przed konstruktorami i wizjonerami morza. Np. stworzenie statku, który nie utonie, albo zwiększenie jego prędkości. Marzy się o takich superszybkich jednostkach pasażerskich i towarowych, które będą pływały nie jak teraz, z szybkością około 18 węzłów, ale dwukrotnie większą: 30-35 węzłów. Ba, mówi się nawet o 50 węzłach! Innowacyjnych rozwiązań potrzebują porty morskie, a praca ludzi morza powinna się dzięki nim stać jak najmniej uciążliwa. Inne obszary to innowacje w transporcie morskim, chociażby szybkie odprawy promów, czy rozwiązania, które neutralizują emisję tlenu węgla, czy takie wreszcie, które pozwalają obniżyć koszty.

W trakcie sesji panelowej mówiono o dostępności transportowej i konkurencyjności portów, o polskiej przestrzeni badawczej w innowacyjnym regionie Morza Bałtyckiego, o problemach przestrzennych na obszarach przybrzeżnych, o energetyce i środowisku.

Instytut Morski w Gdańsku powstał 3 marca 1950 roku na mocy rozporządzenia Rady Ministrów, powołującego samodzielną jednostkę naukowo-badawczą pod nazwą Morski Instytut Techniczny. Obecną nazwę nadano Instytutowi 12 grudnia 1954 roku. W monografii wydanej z okazji 60-lecia, czytamy: „*Korzeni Instytutu Morskiego należy doszukiwać się w powstałym w latach 30. ubiegłego wieku Instytucie Handlu Zagranicznego i Techniki Portowej, ale też i w działają-*



Uczestnicy panelu transportowo-portowego.

cym podczas okupacji Tajnym Uniwersytecie Ziem Zachodnich w Warszawie, przy którym we wczesnych latach 40. zorganizowano Wyższe Morskie Studium Gospodarcze”.

Instytut Morski w Gdańsku zajmuje się m.in. pracą naukową i badawczą, w tym zagadnieniami modernizacji i eksploatacją portów, oceanografią operacyjną, czy problematyką zagospodarowania regionu nadmorskiego. Instytut opracowuje studia wykonalności i ekspertyzy oraz udziela konsultacji w zakresie hydrotechniki morskiej, geotechniki, oceanografii operacyjnej, ochrony środowiska (badania chemiczne i biologiczne), transportu, logistyki, zagospodarowania przestrzennego regionu nadmorskiego, modernizacji i eksploatacji portów, żegluga śródlądowej, turystyki, bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, elektroniki morskiej, a także tworzenia baz danych i monitoringu zjawisk ciągłych. Instytut posiada nowoczesny, naukowo-badawczy kataran *IMOR*, który stanowi pływające, specjalistyczne laboratorium morskie, przeznaczone do wykonywania kompleksowych usług badawczych w płytkowodnej strefie przybrzeżnej, w oparciu o najnowocześniejsze technologie badawcze. Obecnie dyrektorem instytutu jest dr Kazimierz Szeffler.

W rocznicowej konferencji, która odbyła się w gdańskim Centralnym Muzeum Morskim, wzięło udział 160 osób, przede wszystkim przedstawiciele polskich śro-

dowisk morskich, naukowych i gospodarczych oraz goście z zagranicy - Litwy, Szwecji, Niemiec, Grecji, Danii, Austrii. Obecni byli również urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury i Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Morskich i Rybołówstwa.

**Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski**

**Prof. Jan Burnewicz:
- Jest wiele wyzwań, które stoją przed konstruktorami i wizjonerami morza.**



Duże, większe, SMM

Ucieczka do przodu

Tegoroczne targi budownictwa okrętowego w Hamburgu utwierdzają w przekonaniu, że morza i oceany są krainą nieograniczonych możliwości.



Willifit Falcon - dziecko Remontowej SA.

Hamburskie Shipbuilding, Machinery & Maritime Technology kojarzą mi się z literackimi opisami średniowiecznych targów na obydwu końcach Jedwabnego Szlaku. SMM odbywają się co dwa lata i są okazją do wymiany pomysłów, technologii, innowacji i eksponowania przykładów przedsiębiorczości pomiędzy Europą, Azją, Bliskim Wschodem i Ameryką.

Dwa lata to dużo. Świat stoi w zupełnie innym miejscu, choć wydawać by się mogło, że „zaledwie” wybrnął z kryzysu gospodarczego, a jedyny ruch, jaki można odnotować, to codzienny obrót ziemi wokół własnej osi. Przeciętny zjadacz chleba zapytany, z czym kojarzy innowacje techniczne, wypali bez zastanowienia - internet, iPad, telewizja cyfrowa. Ale nie - budownictwo okrętowe!



Systemy ratunkowe z południowoschodniej Azji.



Przed wejściem do hamburskich hal.

A jednak. Statki i transport morski są składową naszego codziennego, jakże wygodnego i ucywilizowanego życia. Tymczasem wciąż zbyt wielu nie ma pojęcia, że to co ich bawi, cieszy i czyni życie łatwiejszym, dociera z „zamorskich krajin” nie na pokładzie Jumbo Jeta, ale w przepastnych ładowniach kontenerowca, masowca czy tankowca.

Z morza na ląd

Na targach, pomimo „stu języków” odwiedzających je ludzi, bez kłopotu można się ze wszystkimi dogadać. Amerykanie są najbardziej bezpośredni. W pierwszej z hal zostają przechwycony przez Johna Platza, managera w Hyde Marine, firmie zajmującej się problema-

tyką wody balastowej. Temat rozmowy zachwyciłby ekologów, systemy, jakie na rynku forsuje John, są odpowiedzialne za biologiczne zneutralizowanie wody, którą statki jeszcze kilkanaście lat temu „kontaminowały” inne obszary morskie. Dzięki wodzie balastowej wiele organizmów przemieszcza się pomiędzy systemami ekologicznymi, które absolutnie nie mają ze sobą nic do czynienia. Powoduje to poważne zaburzenia w równowadze biologicznej systemu, bo często „migranci” mają taką siłę przebicia, iż w krótkim czasie potrafią stać się poważnym zagrożeniem dla nowego miejsca pobytu. W litrze wody morskiej może znajdować się ponad 20 000 różnorodnych mikroorganizmów, nie zawsze przyjaznych rodzimej florze i faunie.

Hyde Marine, ale również cała rzesza innych producentów dba o to, by woda, którą statek wypompuje kilka tysięcy mil morskich dalej, była neutralna. Ich pomysły mogłyby też być wykorzystywane na lądzie, w miejscowościach nawiedzonych przez powodzie, gdzie woda skażona chemikaliami, czy fekaliami, nie nadaje się do picia. Skoro statki mogą poradzić sobie z neutralizacją wody w kilka sekund i to w przeliczeniu na setki hektolitrow, dlaczego po „morskie rozwiązania” nie miałyby sięgnąć gminy czy miasta, które ze względów klimatycznych muszą się spodziewać klęsk żywiołowych? Ich potencjał finansowy, w odróżnieniu od pojedynczego gospodarstwa, na pewno może mierzyć się z potencjałem oceanicznego trampa.

Chińczycy trzymają się mocno

Często słyszałem na targach, że na rynku jest zbyt wiele statków. Nie da się ukryć, zahamowana w ostatnich latach gospodarka, zmniejszyła podaż na transport. Spowodowało to odstawienie na boczny tor wielu jednostek i doprowadziło do kasacji złożonych wcześniej zamówień na budowy. System morskiego ruchu transportowego dopiero zaczyna się rozkręcać i co zrozumiałe, wykorzystuje to, co już jest, nie spiesząc się po nowe produkty. Dodatkowo na rynek agresywnie wkraczają stocznice chińskie. Czy produkują buble? Odpowiedzi szukam nie u Chińczyków, ale zagrożonej przez nich konkurencji. Koreańczycy, których przemysł okrętowy dzierży większość światowego rynku, skoncentrowali się na pro-



Marieke van der Meer, holenderska artystka sand sculptingu i jej piaskowy żaglowiec.

dukcji „masowej”, pozostawiając specjalistyczne rozwiązania Europie i Ameryce. Ich produkty mają bardzo wysoką jakość i cieszą się dużym wzięciem wśród armatorów. Jest tajemnicą poliszynela, że w obliczu aktywności chińskiej, stoją przed tym samym problemem, jaki w latach 80/90. ubiegłego stulecia zgotowali stoczniom europejskim. Niektóre czekał gorzki koniec, czasem z dnia na dzień. Sung-Kim, jeden z koreańskich managerów uśmiecha się prawdziwie azjatyckim uśmiechem.

- No cóż, Chiny nie tylko planują, ale już dawno przeszły do konkretów - mówi. - Ekscesywnie zajmują rynek i są w tym naprawdę dobrzy. Dzisiaj nie da się budować „tanio” statku. Większość etapów budowy nie tylko morskiego giganta, ale i przeciętnej wielkości statku, wymaga wykształconych i obeznanych w praktyce specjalistów. Dotyczy zarówno inżyniera, jak i spawacza. Poza tym trzeba stosować wysokiej jakości materiały i komponenty. „Coś z niczego” w naszej branży nie istnieje. Oznacza to, że nawet jeśli Chiny dokładają dzisiaj do interesu, ich produkty mają wysoką jakość i przekonują potencjalnego klienta. Nie będzie to dla nas łatwe. Już teraz wychodzimy z założenia, że 2015 r. będzie apogeum ich parcia do przodu, a dla nas niesamowicie ciężkim okresem.

- Jak się na to przygotowujecie? - pytamy.

- Ucieczka do przodu jest najlepszym rozwiązaniem. Już sama problematyka

zmian klimatu i nakładanych na nas wymagań ekologicznego użytkowania mórz, daje przysłowiowe pole do popisu. Innowacja, pomysłowość, „zielone” podejście do sprawy, a wszystko to opakowane w przystępną cenę, szybkie wykonanie zlecenia i wyjście naprzeciw klienta, to nasza strategia. Będzie ciężko, nikt nie mówi o darmowym rozdaniu kart. Ale wciąż mamy szanse.

Algowy pływak

Ucieczka do przodu. To bardzo trafne określenie. Tego typu strategię widać również u Europejczyków. Ulstein Group z Norwegii, widząc kierunek inwestycji brazylijskich, zaczyna budować dla tego kraju statki. Finowie także nie zasypują gruszek w popiele. Na tegorocznej SMM po raz pierwszy doszło do szczytu ekologicznego nt. przemysłu budownictwa okrętowego - kongresu GMEC. Wärtsilä, potentat w dziale motorów, śrub okrętowych i elektrowni, zorganizował konferencję, której tematem były „Scenariusze morskie w 2030 roku”. To nad czym pracują Finowie brzmi prawie jak science fiction. Jedną z wizji rynku za 20 lat jest pokojowa koegzystencja nazwana „Open Oceans”. W jej nurt wpisuje się statek zajmujący się hodowlą alg i ich przerośnięciem na gaz. Algi są cztery razy wydajniejsze energetycznie niż współcześnie wykorzystywany rzepak, a jednocześnie nie kolidują z uprawą produktów rolnych, z którymi rzepak konkuruje o miejsce na

polach. Ponieważ na lądzie powierzchnia pól jest ograniczona, coraz wyraźniej mówi się o uprawie na nich wyłącznie produktów lądujących bezpośrednio na naszych stołach.

„Algowy pływak” ma być statkiem bezzałogowym. Całość będzie kontrolowana z centrum sterowania na lądzie stałym. Mimo braku załogi, przetwórcza alg ma gabaryty... dzisiejszego supertankowca.

Kobieta w reklamie

W 2008 jedno z duńskich stanowisk wabiło gości modelkami wystrojonymi w bodypainting. Wtedy się udało, tym razem modelki wędrujące pomiędzy stoiskami nie budzą zbytniego zainteresowania. Inny producent decyduje się na rzeźby z piasku. Powstają na oczach przechodzących. Tworzy je Marieke van der Meer (w wolnym tłumaczeniu - „Marieka znad morza” - LWS), wysoka blondynka z czarującym uśmiechem. Mam kłopot w przeciśnięciu się z obiektywem pomiędzy „białymi kołnierzykami”...

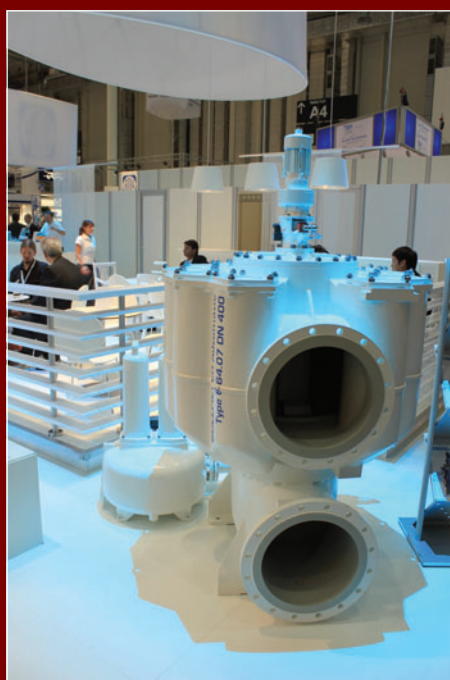
Do dzieła!

Rozmawiam również z wystawcą z Polski, którego domeną biznesową jest informacja. Nie chce, by jego nazwisko zostało ujawnione.

- Polska, niestety, przesypia kolejne szanse - mówi smutno. - Wydaje mi się, że potrwa to do momentu, aż stanowiska



Brytyjczycy pamiętają o ochronie najmłodszych.



Niektóre stoiska mogłyby stać się kultowymi knajpkami o wystroju futurystycznym.



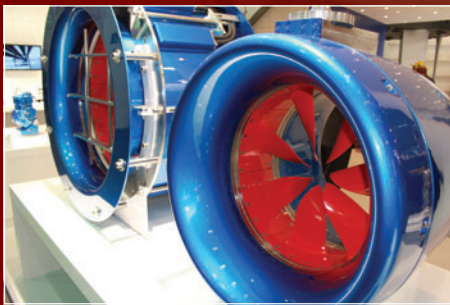
Wystrojem stoisk targi nie ustępują tym designu czy sztuki.



Symulator – warunki mostka w skali jeden do jednego.



Pocztówka z przeszłości: w 2004 r. pracowałem w południowokoreańskiej HHI.



Voith Turbo - przyszłość zaczyna się dzisiaj!

kierownicze przejmie nowa, młodsza grupa menagerów. Koncentrujemy się na budowie podzespołów i remontach, a to de facto oznacza wycofywanie się z rynku. Tracimy go, ponieważ coraz mniej jest pracy dla inżynierów opracowujących innowacyjne rozwiązania, które znajdują zastosowanie w konkretnych statkach, budowanych u nas w kraju. Nie jestem zbyt optymistycznie nastawiony co do przyszłości polskich stoczni. A cała gama firm tworzących dla nich podzespoły, wciąż zbyt słabo jest widoczna tutaj, na SMM.

Co zatem czynić? Już w czasach antycznych morza były wykorzystywane przez człowieka jako droga transportu i źródło pożywienia. Dzisiaj oceany stają się dodatkowo obszarem bogatym w surowce, nie tylko energetyczne. Przemysł budownictwa okrętowego i jego zaplecze stały się wysokowyspecjalizowaną branżą high-tech. Czasy drewnianych łupin tańczących na falach odeszły bezpowrotnie do lamusa. Najważniejszymi budowniczymi w sektorze morskim są Korea Połu-

dniowa, Japonia i Chiny. Ale produkcja specjalistycznych jednostek i luksusowych statków pasażerskich to domena przemysłu skumulowanego na rynku europejskim. Rozwiązania wykorzystane w ich tworzeniu, są porównywalne z najnowszymi technologiami wykorzystywanymi w przemyśle lotniczym i energetycznym. Mało tego, wzrost produktywności okrętownictwa europejskiego ostatnich lat wyprzedził tutejszy przemysł lotniczy. Zarówno ten fakt, jak i wspomniana

na problematyka zmian klimatycznych, a tym samym odmiennych warunków pracy na morzu, jest więc wciąż rynkiem, na którym można i warto zaszaleć.

Co zatem czynić? Na tegorocznych SMM padło zdanie parafrazujące hasło wyborcze Billa Clintona z kampanii prezydenckiej w 1992 r. „Gospodarka, głupcze!“. Do dzieła, panowie, it's still economy, just do this!

Leo Walotek-Scheidegger



MMG, średniej wielkości niemiecka firma, mająca za sobą, podobnie jak firmy polskie, ból transformacji, dzisiaj numer jeden w światowej produkcji śrub okrętowych.

Lisowie na Batorym

Rodzinny

kuter pościgowy

Z kutrem pościgowym *Batory* wiązą Kazimierza Lisa szczególne więzy. Jego matka płynęła nim do porodu, a on sam na jego pokładzie bawił się jako dziecko.

Kazimierz Lis
ma dzisiaj 80 lat.

- Pięknie wygląda. Trochę się nawet wzruszyłem - mówi Kazimierz Lis. - Ale muszę panu szczerze wyznać, że pamiętam go w innym kolorze. Takim szarym, jak były wówczas malowane okręty Marynarki Wojennej.

Kazimierz Lis ze znanostwem przygląda się *Batoremu*, przedwojennemu kutrowi pościgowemu Straży Granicznej, ustawionemu na dziedzińcu nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w centrum Gdyni. Choć ostatni raz widział go kilkadziesiąt lat temu, kiedy był kilkuletnim chłopcem, ten osiemdziesięcioletni obecnie mężczyzna przypomina sobie zdumiewająco wiele szczegółów konstrukcji okrętu.

- Na pokładzie były zamontowane takie antypoślizgowe listwy. A tam było wejście do maszynowni, gdzie pracował mój ojciec, plutonowy Józef Lis - pokazuje ręką na rufę. - W środku, po prawej stronie, był zaś pięknie wypolerowany, mosiężny zbiornik z olejem.

Dwukrotnie ocalony

Batory to jednostka znakomicie znana czytelnikom „*Naszego MORZA*”. Piszemy o nim od dwóch lat. Również dzięki naszemu zaangażowaniu, okręt został uratowany od zniszczenia i dzisiaj, po częściowym odrestaurowaniu, można go podziwiać w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. *Batory* zasłużył sobie na pamięć. Jest najstarszym, zachowanym do czasów współczesnych polskim okrętem, na dodatek jedynym, który brał czynny udział w wojnie obronnej 1939 roku.

Fot. Archiwum Kazimierza Lis



Kazimierz Lis w 1936 roku.



Fot. Tomasz Falba

Kuter *Batory* - stan obecny.

Ścigacz był konstrukcją niezwykłą, całkowicie polską i w polskiej stoczni zbudowaną. Jego twórcą był inż. Aleksander Potyrała, a budowniczymi stoczniovcy ze stoczni rzecznej w Modlinie. Wspólnie dali z siebie wszystko. Dzięki temu, w 1932 roku powstała nowatorska jednostka - długi na 21 metrów, częściowo duraluminiowy - kuter pościgowy z trzema silnikami.

Okręt służył w Straży Granicznej. Ściagał przemytników po Zatoce Gdańskiej. Po wybuchu drugiej wojny światowej został zmobilizowany i podniósł banderę Marynarki Wojennej. We wrześniu 1939 roku przewoził rannych pomiędzy Gdynią i Helem. Odpierał też ataki niemieckiego lotnictwa. Jego najsłynniejszym wyczynem stała się ucieczka, wraz z 16 ludźmi na pokładzie, z obłożonego Helu do Szwecji, której dokonał w noc poprzedzającą kapitulację Półwyspu.

Wojnę przeczekał w internowaniu. Po powrocie do kraju służył w Wojskach Ochrony Pogranicza, co jakiś czas zmieniając nazwy na bardziej wtedy „słuszne”, był m.in. *7 Listopadem* i *Dzierżyńskim*. Po zakończeniu służby granicznej został przekazany Lidze Przyjaciół Żołnierza, a potem Lidze Obrony Kraju. Pływał po Wiśle i Zalewie Zegrzyńskim jako jednostka szkolna. Na początku lat siedemdziesiątych miał zostać zełomowany, ale dzięki działalności grupki pasjonatów został uratowany od dewastacji i wmurowany jako pomnik w nabrzeże portu wojennego w Helu.

Tam, kompletnie zapomniany, doczekał XXI wieku. Niemal całkowicie już zniszczonym okrętem zaopiekowało się Muzeum Marynarki Wojennej. Jednostka została wyremontowana i przetransportowana do Gdyni. W maju tego roku oficjalnie rozpoczęła nowy etap działalności - służbę dla turystów. Okręt można oglądać na wystawie plenerowej Muzeum Marynarki Wojennej.

Batory prezentuje się świetnie. To wynik konserwatorskich zabiegów Sławomira Lewandowskiego, który przeprowadził na nim główne prace remontowe i zamontował uzbrojenie. Ale prace przy odbudowie nie są jeszcze zakończone. Utrudniają je brak dokumentacji, zdjęć i osób, które mogą pamiętać kuter sprzed wojny, co uniemożliwia odtworzenie niektórych szczegółów konstrukcyjnych *Batorego*.

Kilka razy apelowaliśmy do Czytelników, aby zgłaszali się do nas jeśli mogą pomóc w tej sprawie. Na nasz apel odpowiedział mieszkaniec Gdyni Kazimierz Lis, którego związki z okrętem okazały się szczególne. Jego ojciec, Józef Lis, był bowiem przez cały okres przedwojenny motorzystą na tym *Batorym*, uczestniczył w jego budowie i na jego pokładzie brał udział w kampanii wrześniowej.

Plutonowy Lis

Historię jego życia, tak ściśle związaną z *Batorym*, jego syn opowiedział nam

pokazując bezcenne dzisiaj, w większości nigdzie dotąd nie publikowane, zdjęcia ze swojego archiwum. To kilkanaście bezcennych fotografii ukazujących plutonowego Józefa Lisa na pokładzie okrętu, w otoczeniu załogi i rodziny. Na niektórych widać także roześmianego malca, jakim był wówczas pan Kazimierz.

- Mój ojciec urodził się w 1896 roku na terenie Wielkopolski, jeszcze pod zaborem pruskim - opowiada. - W czasie pierwszej wojny światowej został powołany do Niemieckiej Marynarki Wojennej. Służył na krążowniku *Kolberg*, walczył na Bałtyku i Morzu Czarnym.

Kiedy w 1918 roku Polska odzyskała niepodległość, zgłosił się na ochotnika do Wojska Polskiego. Brał udział w powstaniu wielkopolskim. Niedługo potem zo-

stał przeniesiony do Marynarki Wojennej. Służył na kanonierce *General Haller*.

Później rozpoczął służbę w Straży Granicznej. Początkowo na lądzie, na granicy z Prusami Wschodnimi. Tam poznał swoją żonę Weronikę.

18 października 1930 roku, w Chorzelech niedaleko Przasnysza, urodziło się ich pierwsze dziecko – syn Kazimierz. Kilka miesięcy później Lisowie zostali przeniesieni na Hel.

- To był awans. W porównaniu z Chorzelami Hel wydawał się prawdziwą metropolią - mówi Kazimierz Lis. - Nie wiem dokładnie co zdecydowało o przeniesieniu. Widać ktoś musiał doszukać się w papierach ojca, że ma duże doświadczenie marynarskie, a akurat wtedy zaczęła powstawać flotylla morska Straży Granicznej.



Fot. Archiwum Kazimierza Lisa

Żałoga *Batorego* w 1935 roku. Józef Lis stoi czwarty od lewej.



Fot. Archiwum Kazimierza Lisa

***Batory* w Helu, rok 1932.**

Motorzysta Józef Lis żył swoją nową pracą. Wraz z żoną i synem zamieszkał w sąsiedztwie portu. Sądząc po uśmiechniętych twarzach na zdjęciach, tworzyli szczęśliwą rodzinę, która powiększyła się 23 marca 1939 roku o córkę Reginę, nazywaną także Lilką. To, że podczas jej porodu wszystko poszło dobrze, było poniekąd zasługą *Batorego*.

- Kiedy matka zaczęła rodzić, ojciec zawiózł ją *Batorym* do szpitala w Gdyni - wspomina Kazimierz Lis. - Z późniejszych opowiadań wiem, że okręt osiągnął wtedy jakąś rekordową prędkość. Ojciec, przecież motorzysta, zmusił silniki do maksymalnego wysiłku.

Mały Kazimierz często odwiedzał ojca w pracy. Na pokładzie *Batorego* bywał częściej niż dzieci innych członków załogi. Był bowiem zafascynowany kutrem, szczególnie jego silnikami. Raz nawet wpadł do wody i ojciec musiał wyciągać go z niej za włosy. Józef Lis nieraz opowiadał rodzinie o pościgach za przemytnikami. *Batory* napsuł im sporo krwi. Starali się go nawet staranować. Ale załoga dzielnego okrętu się nie dawała. Niektórzy jej członkowie, w tym Józef Lis, zapłacili za to najwyższą cenę.

- Tuż przed wybuchem wojny ojciec wysłał nas do rodziny, w poznańskie. Chciał w ten sposób zapewnić nam bezpieczeństwo - mówi Kazimierz Lis. - Nie zdecydował się na ucieczkę *Batorym* z Helu, bo nie chciał nas zostawiać samych.

Józef Lis ochronił rodzinę, ale sam nie zdołał się uratować. Zaraz po wejściu



Fot. Archiwum Kazimierza Lisa

12 sierpnia 1934 r. - z rodzicami i ciocią (w środku) na *Batorym*.



Fot. Archiwum Kazimierza Lisa

Z rodzicami - 13 kwietnia 1936 r.

Niemców na Hel został uwięziony w Gdańsku. Był na ich „czarnej liście” i już 17 listopada 1939 roku został rozstrzelany.

Jaki ojciec taki syn

Dziecięce zabawy na pokładzie *Batorego*, fascynacja okrętem i maszynami – zapewne to właśnie zaważyło na dalszym życiu Kazimierza Lisa, które postanowił związać z budownictwem okrętowym. W 1945 roku rozpoczął pracę w Stoczni Komuny Paryskiej w Gdyni, w której pracował aż do emerytury. Z dwoma przerwami.

Pierwsza nastąpiła w 1949 roku. Jako nastolatek, miał wówczas 19 lat, zaangażował się w konspirację antykomunistyczną. Został członkiem tajnej organizacji niepodległościowej o nazwie Armia Krajowa „Syrena”. Działała ona na terenie Wybrzeża i Czerska. Jej członkowie zajmowali się kolportażem ulotek wymierzonych przeciwko ustrojowi socjalistycznemu, zgromadzili także kilka sztuk broni. Bezpieka obliczała stan liczbowy grupy na 50 osób.

„Syrena” działała przez około dwa lata. W 1949 roku została rozpracowana. Członków organizacji po kolei aresztowano i poddano okrutnemu śledztwu. Kazimierza Lisa „wygarnięto” wprost ze stoczni. 10 maja 1950 roku został skazany na dwa lata więzienia.

- Karę odbyłem w więzieniu w Gdańsku, tym samym, w którym hitlerowcy trzymali mojego ojca - mówi. - A ostatnie trzy miesiące przymusowo pracowałem w kopalni węgla kamiennego. Na wolność wyszedłem w sierpniu 1951 roku.

Drugą przerwę w pracy w stoczni miał Kazimierz Lis, kiedy został powołany do wojska. Był już wtedy technikiem, więc wysłano go najpierw na kurs oficerski. Awansu na pierwszy stopień oficerski jednak nie dostał, kiedy zorientowano się, że był karany politycznie. Służbę odbył jako bosman-torpedysta na okręcie podwodnym *Mazur*. Podporucznikiem uczynił go dopiero ostatni polski prezydent na uchodźstwie Ryszard Kaczorowski. Już w wolnej Polsce.

- Po wojnie raz tylko jeden miałem okazję zetknąć się z *Batorym* - opowiada. - Kiedyś trafił na remont do naszej stoczni. Wiedziałem o tym. Jakoś jednak nie zebrałem się, aby pójść go obejrzeć. Nie wiem dlaczego.

Tomasz Falba



Na pokładzie *Batorego* – 5 sierpnia 1932 r.



Józef Lis (z lewej) z dowódcą *Batorego* Marcinem Chmielewskim i jego synem Marianem - rok 1932.



Grupa pracowników gdyńskiej stoczni i członków załogi kutra, z jego modelem, podczas remontu *Batorego* w 1935 roku.

*Zderzenie Skoczowa
z L'Abanga /2**Safmarine Bata - ex L'Abanga, ex Elise.*

Dobrze, że żyjemy

Osobom nieobeznanym z żeglugą i nawigacją zderzenie statków na pełnym morzu wydaje się czymś nieprawdopodobnym. Jak mogą zderzyć się dwa statki, które mają „tyle miejsca”, by się bezpiecznie wyminąć, a w dodatku płyną stosunkowo wolno, 20-30 km/h? Cóż to jest w porównaniu z prędkością samochodu? A jednak kolizje statków zdarzają się, a ich skutki często bywają tragiczne.

Kapitan Surowiec wraz z częścią załogi idzie w kierunku nadbudówki obcego statku. W trakcie przechodzenia na jego pokład odczytał, że nazywa się on *L'Abanga*. Czarnoskórzy marynarze prowadzą Polaków na mostek. Jest tu kapitan. Wita się z dowódcą *Skoczowa*.

- Are you a captain? I'm very sorry. Your crew is ok?

Obcy statek jest drobnicowcem, tak samo jak *Skoczów*. Podnosi banderę gabońską, a jego portem macierzystym jest Libreville. To jednostka większa od polskiego statku, ma długość 156,2 metra,

a pojemność 9281 BRT. Została zbudowana w 1983 r. w Rostoku.

Kapitan gabońskiego statku oświadcza kpt. Surowcowi, iż będzie musiał próbować wyrwać się z burty *Skoczowa*.

- I will try to go eastern - proponuje - do you accept it?

Polski kapitan wyraża zgodę. Wie, że wyrwanie dziobu *L'Abangi* z burty *Skoczowa* oznacza prawdopodobnie zatonięcie jego statku, który wisi na dziobie gabońskiej jednostki. Czy jednak jest inne wyjście? Na tym akwenie, na tej pozycji, głębokości są tak duże, iż nie ma szans na osadzenie polskiego statku na pobliskiej mieliźnie. *L'Abanga* nie będzie przecież płynęła ze *Skoczowem* zawieszonym na dziobie. Ponadto, *Skoczów* powoduje duże przegłębienie dziobu statku gabońskiego i zachodzi obawa, iż może wywołać utratę jego stateczności.

Kapitan obcego statku około g. 9.15 wykonuje manewr „bardzo wolno wstecz”, następnie „wolno wstecz”, wreszcie „cała wstecz”. Nie daje to rezultatu, *L'Abanga*

cofa się wraz z polskim statkiem. Gaboński kapitan daje z kolei „wolno naprzód” i „prawo na burzę”. Te manewry również nie powodują rozdzielenia jednostek. Kpt. Surowiec widzi z okien sterówki *L'Abangi*, jak pękają kolejne płyty poszycia, a *Skoczów* zwiększa zanurzenie w miarę łamania się pokładów nadbudówki. To zaklinowanie się dziobu w kadłubie *Skoczowa* świadczy, jak mocne było to uderzenie i jak głęboko jednostka gabońska weszła w polski statek.

Kapitan *L'Abangi* postanawia zaniechać dalszych prób uwolnienia i wzywa holownik. Szczepione ze sobą statki dryfują. O 10.30 na miejscu wypadku pojawia się statek rosyjski *Jewgienij Wachtangow*. Podejmuje z szalupy 10 marynarzy polskich i pozostaje w asyście. Statek ten był jednostką, która wcześniej kierowała się w stronę Wysp Kanaryjskich. Po usłyszeniu wezwania „Mayday” *Jewgienij Wachtangow* natychmiast zawrócił i z pełną szybkością podążał na miejsce zderzenia. Na pokładzie lekarz okrętowy udziela pomocy rannemu IV mechanikowi Wilczyńskiemu, opatruje jego zranienia, które na szczęście okazują się niegroźne. Rosjanie zapraszają polskich marynarzy do mesy, proponują kawę lub herbatę, okazują rozbitkom wiele serdeczności. Radiooficer *Skoczowa* idzie na mostek rosyjskiego statku i przez UKF woła *L'Abangę*. Informuje kapitana Surowca, że wszyscy członkowie załogi znajdujący się na *Wachtangowie* zostali otoczeni bardzo dobrą opieką.

Koniec *Skoczowa*

O 13.15 przychodzi na miejsce wypadku hiszpański duży holownik ratowniczy *Alonso de Chaves*, wezwany przez kapitana *L'Abangi*. Załoga holownika zakłada hol na polerach *Skoczowa*. Lina napręża się, a *L'Abanga* zaczyna pracować wstecz. Kapitan Surowiec widzi z mostku gabońskiego statku, jak pękają kolejne płyty nadbudówki jego statku.

Dziób *L'Abangi* wysuwa się z kadłuba *Skoczowa* i szybko unosi do góry, uwolniony od potężnego ciężaru. Widać ogromną wyrwę w burcie, rozerwane poszycie nadbudówki, wiszące płyty szotów, spadające fragmenty mebli, poprzerywane kable i rurociągi. Kapitan wie, że w tym miejscu, pod prawym skrzydłem mostka była jego kabina. Niewiele z niej zostało. *L'Abanga* doznała natomiast tylko pojęcia nadburcia dziobowego i rozerwania gruszki.

Skoczów zaczyna szybko zanurzać się rufą. Dziób unosi się nieco do góry. Dla każdego kapitana widok jego statku w takiej sytuacji to prawdziwy dramat. Nie tak zapowiadał się ten rejs, jeszcze kilka godzin temu nic nie zwiastowało tragedii. Teraz jest 14.25. Nadbudówka polskiego statku szybko pogrąża się w wodzie. Widać jeszcze tylko dziobnicę.

Polska załoga spodziewała się, że gaboński statek przynajmniej pożegna syreną staranowany przez siebie *Skoczów*. Nic takiego jednak nie następuje. Polski statek już skrył się pod powierzchnią wody. Widać jeszcze duże bąble powietrza, na powierzchni morza pływają jakiejś szczątki. *L'Abanga* wycofuje się i zatrzymuje w odległości około 1 kabla. *Alonso de Chaves* po rzuceniu holu podchodzi do burty rosyjskiego statku i przejmuje z niego 10 polskich marynarzy, którzy serdecznie dziękują Rosjanom za udzieloną pomoc. Następnie ratownik dochodzi do burty *L'Abangi*, by i z niej zdjąć polską załogę. Na statku gabońskim pozostaną jednak kapitan Surowiec, st. oficer Jeżewski i III oficer Kwiatkowski. Chodzi o zabezpieczenie interesów armatora, o zgromadzenie danych z *L'Abangi*.

Polscy marynarze, którzy schodzą z gabońskiego statku na holownik, żegnają się z kapitanem.

- Niech pan się nie martwi, panie kapitanie. Najważniejsze, że żyjemy. Do zobaczenia w kraju!

Kapitan Surowiec patrzy z ciężkim sercem na swoją załogę.

- Trzymajcie się! Do zobaczenia. Pewnie w Izbie Morskiej...

Holownik przewozi 25 marynarzy i pasażerkę do portu Vigo. *L'Abanga* rusza i kieruje się do swojego docelowego portu La Pallice. Podczas tej drogi gaboński statek płynie w gęstej mgłę. Jego kapitan rzadko jednak przebywa na mostku, nie zajmuje się prowadzeniem swojego statku. Kapitanowi Surowcowi nasuwa się wniosek, że przed zderzeniem też zapewne nie kierował nawigacją i nie było go na mostku. *L'Abangę* prowadził wówczas prawdopodobnie najmłodszy, III oficer.

23 lipca, po trzech dniach podróży statek gaboński zawija do francuskiego portu. Kapitan Surowiec, który rozpoczął rejs jako dowódca statku, wraca innym statkiem jako pasażer. Nie czuje się winnym wypadku, ale ma poczucie zawodowej porażki. Wyszedł przecież z Gdyni statkiem, a wraca bez niego. *Skoczów* spoczywa na głębokości ponad 100 metrów, na poz. 42°29,1' N i 009° 45,6' W. Pozostanie tam już na zawsze.

Orzeczenie Izby Morskiej

W dniach 12 i 13 września, dwa miesiące po wypadku, odbywa się rozprawa w Izbie Morskiej w Gdyni. Na podstawie dostępnych dowodów i zeznań świadków Izba ustala przebieg zdarzeń poprzedzających kolizję *Skoczowa* i *L'Abangi*. Materiały pochodzące ze statku gabońskiego ograniczają się praktycznie do kserokopii jednej strony dziennika okrętowego. Zapisy w nim zawarte budzą jednak poważne wątpliwości, gdyż – jak widział to kpt. Surowiec



L'Abanga wbija się w *Skoczów*.



Miejsce zatonięcia Skoczowa.

wiec – wpisów dokonywano już po wypadku i pod dyktando kapitana tamtego statku. Kursograf *L'Abangi* nie był włączony.

Na podstawie analizy dowodów Izbie Morskiej udaje się jednak ustalić, że na statku gabońskim dostrzeżono na ekranie radaru echo *Skoczowa* o g. 8.20, w odległości 9,6 Mm. Echo polskiego statku widoczne było w z lewej strony w namiarze około 5°. Wynikało to z faktu, że statki zbliżały się do siebie kursami zbieżnymi,

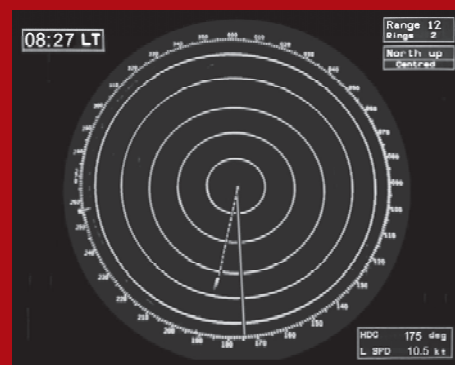
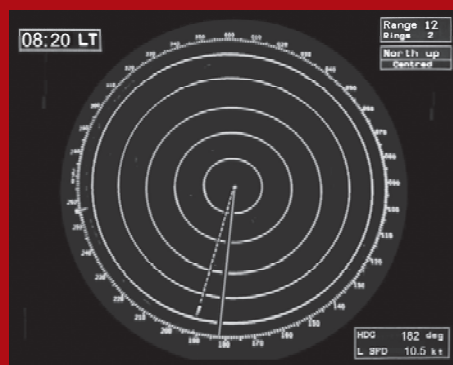
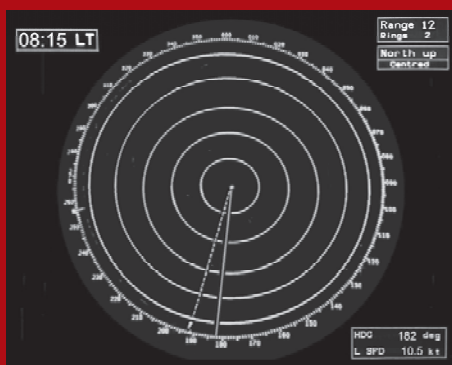
Skoczów szedł kursem 182°, a *L'Abanga* 018°. Kursy statków krzyżowały się więc pod kątem 16°. Oficer prowadzący statek gaboński uznał, że przeciwny statek znajduje się z lewej burty i jest obowiązany ustąpić *L'Abandze* z drogi. Uznał ponadto, że namiar zmienia się tylko minimalnie, a zatem istnieje ryzyko zderzenia. O 8.30 oficer wachtowy gabońskiego statku wywoływał podobno przeciwny statek za pomocą UKF, proponując wyminięcie się „red to red”, czyli lewymi

burtami. Nawołanie przez UKF nie otrzymał jednak żadnej odpowiedzi. To wezwanie na *Skoczowie* nie było słyszalne. Dokonał wówczas zmiany kursu w prawo o 10°, na 028°. Echo polskiego statku musiało być wtedy widoczne na radarze *L'Abangi* już minimalnie na prawym kącie kursowym. Oficer gabońskiego drobnicowca wykonał wówczas, o 8.38, kolejny zwrot o 10° w prawo, na kurs 038°. Wynika stąd, że za wszelką cenę dążył do wyminięcia się „red to red”. Kiedy odległość pomiędzy statkami wynosiła już tylko 0,5 Mm, na *L'Abandze* dano „prawo na burtę” i „stop maszyna”. Właśnie ten ostatni manewr spowodował zderzenie.

Ponadto Izba Morska wskazała, że Przepisy Międzynarodowego Prawa Drogi Morskiej wymagają, aby w celu ustalenia, czy istnieje ryzyko zderzenia, „użyć wszelkich dostępnych środków”, a jeżeli źródłem informacji jest radar, aby „właściwie korzystać z nakresów lub równoważnej systematycznej obserwacji wykrytych obiektów”. Izba doszła do konkluzji, iż metoda obserwacji zastosowana przez kpt. Surowca (kreska namiarowa i tarcza równoległa) stanowi „równoważną systematyczną obserwację” wymaganą przez m.p.d.m.

Izba Morska w Orzeczeniu z dnia 27.09.1990 r. (WMG 97/90) stwierdziła, że do zderzenia statków doszło na skutek niewłaściwej oceny sytuacji nawigacyjnej na statkach idących przeciwnymi i zbieżnymi kursami oraz na podjęciu przez *L'Abangę* manewrów, które w przeważającej mierze doprowadziły do zderzenia. Do wypadku przyczynili się: kapitan Surowiec, który nie wziął pod uwagę ewentualności nieprawidłowych manewrów przeciwnego statku, nie wykorzystał UKF w celu porozumienia się

Co widział radar Skoczowa.



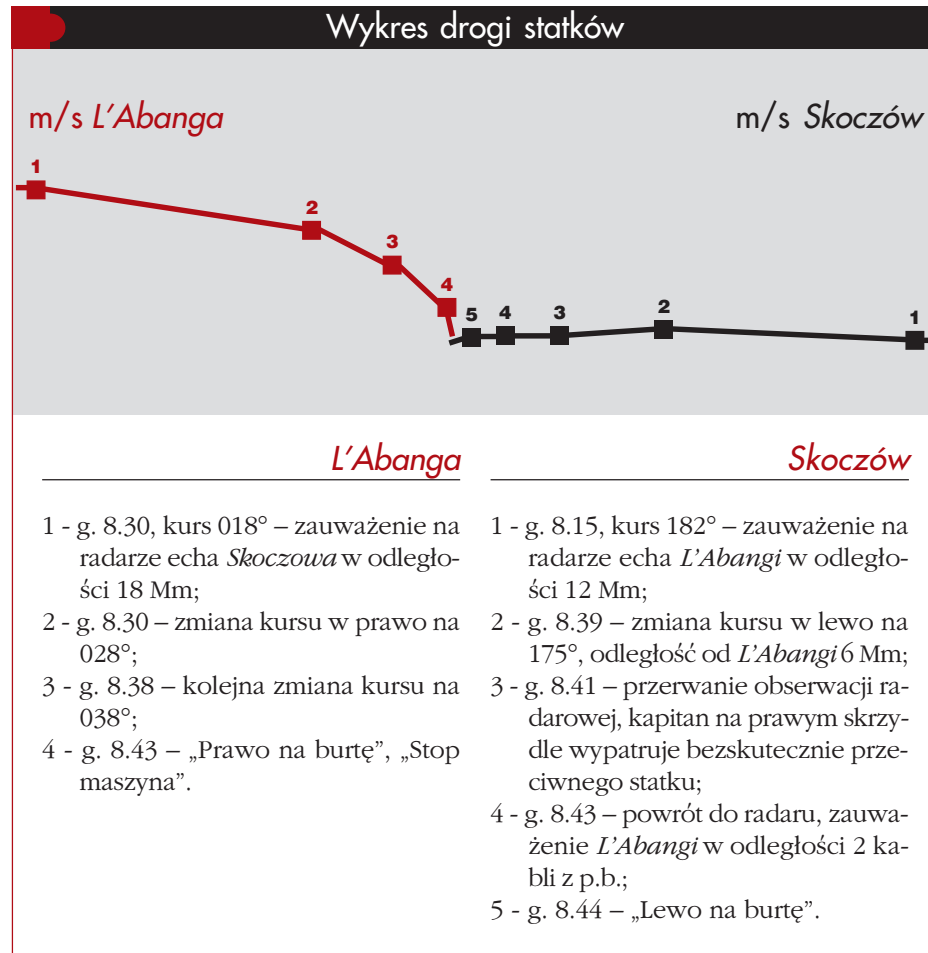
z przeciwnym statkiem, przerwał prowadzenie obserwacji radarowej oraz III oficer, który nie wykonywał nakresów radarowych i przerwał prowadzenie obserwacji. Kapitanowi wytknięto wspomnianie wyżej zaniedbania.

Orzeczenie to zaskarżył Delegat Ministra, który nie zgodził się z poglądem Izby Morskiej I instancji, jakoby metoda kreski namiarowej była wystarczająca i mogła zastąpić sporządzanie nakresów. W toku rozprawy odwoławczej Delegatowi przyznano rację i zamiast wytknięcia, zastosowano wobec kpt. Surowca ostre wytknięcie (Orzeczenie OIM 3/91).

Rutyna, pech i odrobina szczęścia

Jak zwykle, niezależnie od orzeczeń Izby Morskiej, także i my przeanalizujemy zachowanie kapitana i III oficera, którzy prowadzili statek w krytycznym momencie. Pozwoli nam to na uwzględnienie nie tylko suchej litery prawa, ale także realiów, jakie występują w pracy każdego kapitana i oficera na mostku.

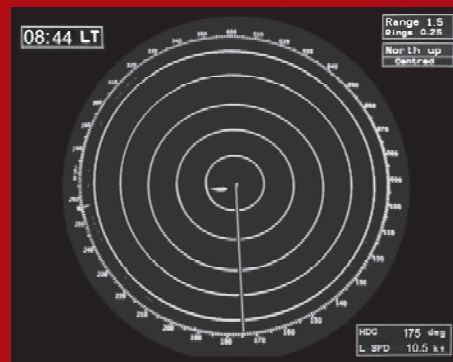
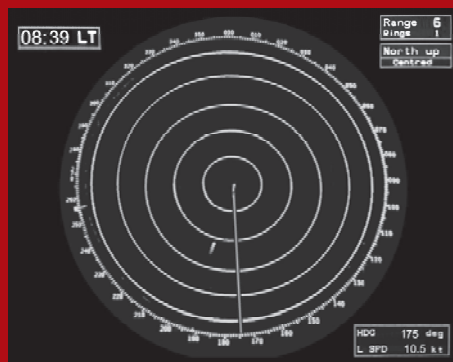
Nie ulega wątpliwości, że nawigatorzy na obu statkach mylnie zinterpretowali obraz radarowy i popełnili błędy. Oczywiście jest, że gdyby *L'Abanga* nie wykonała na dwie minuty przed zderzeniem zwrotu „prawo na burzę”, do zderzenia nie doszłoby. Trudno jednak podzielić pogląd wyrażony na rozprawie przez przedstawiciela PLO, jakoby statek gaboński „gonił *Skoczów* i czynił wszystko, aby w niego uderzyć”. Kpt. Surowiec zajmował stanowisko „pierwszego po Bogu” od 27 lat, był zatem kapitanem bardzo doświadczonym, można powiedzieć, że starym wygą morską. Niejednokrotnie już prowadził statki we mgle



i to w znacznie bardziej skomplikowanych sytuacjach nawigacyjnych, niż wymijanie się z jednym statkiem idącym z przeciwnika, na pustym akwenu. *L'Abangę* prowadził natomiast najprawdopodobniej bardzo młody III oficer o krótkim stażu. Kapitan Surowiec kierował się rutyną i doświadczeniem, zaś gaboński oficer tych cech nie miał i podejmował manewry najgorsze z możliwych. Okazuje się jednak, że czasem i kapitańska rutyna może być zgubna.

Wnikliwa analiza drogi obu statków wskazuje, że obserwacja radarowa prowadzona przez kpt. Surowca nie była dokładna. Kapitan *Skoczowa* obliczył, że statki miną się w odległości 1 Mm. W rzeczywistości, gdyby *L'Abanga* nie zmieniała kursu w prawo, statki wymiłyby się w odległości zaledwie 2 kabli. Po zmianie kursu polskiego statku, kapitan zakładał, że wymijanie nastąpi w odległości 1,5 Mm, gdy tymczasem dystans wynosiłby tylko 6 kabli. Ponadto nie jest możliwe, by namiar na obserwowane echo zmienił się już od g. 8.15, jak twierdził kpt. Surowiec. Namiar zaczął się zmieniać dopiero po zmianie kursu ze 182° na 175°, lecz w tym czasie *L'Abanga* rozpoczęła kolejne zwroty w prawo.

Co było powodem takiego postępowania kpt. Surowca? Otóż zakładał on, że jeśli statki idą kursami lekko zbieżnymi, to żaden z nich nie wykona zaskakującego zwrotu. Dokonał więc niewielkiej korekty kursu w lewo (o 7 stopni), jak to mówią nawigatorzy, „poprawił się”, aby zwiększyć dystans mijania. Tak właśnie postępuje się rutynowo. Formalnie rzecz biorąc i uwzględniając m.p.d.m., kapitan doprowadzał w ten sposób do sytuacji tzw. „nadmiernego zbliżenia”. Wystarczy-



Fot. Velefi Rou

**Ten, który zatopił Skoczów, pływa do dziś...**

łoby jednak, gdyby oficer *L'Abangi* także wykonał zwrot o 7° w lewo i statki minęłyby się bezpiecznie prawymi burkami w odległości ponad 1 Mm. Tak postępuje wielu nawigatorów i gdyby statek gaboński prowadził ktoś bardziej doświadczony, wybrałby z pewnością taki właśnie manewr.

Dlaczego kpt. Surowiec nie wołał przeciwnego statku przez UKF? Dlaczego nie dał „stop” lub „cała wstecz”? Z pewnością podjąłby takie działania, gdyby wiedział, co uczyni przeciwnik. Było wystarczająco dużo czasu od pierwszego zauważenia echa *L'Abangi* (30 minut), by zatrzymać *Skoczów* albo nawet wykonać cyrkulację. Polski kapitan wiedział oczywiście, że są takie procedury działania. Nie czynił jednak nic, bo zakładał właśnie rutynowy manewr wymijania.

Trudno go za to winić, iż z góry nie przewidział błędnego i wręcz „nienormalnego” zachowania statku przeciwnego.

Zasadniczym błędem kapitana nie było nawet zaniechanie wykonywania nakreśsoń. Trudno bowiem przesądzić, czy nakresy pozwoliłyby na prawidłową ocenę w sytuacji, gdy statki szły kursami lekko zbieżnymi, co zawsze utrudnia prawidłową określenie zamiaru.

Podstawowy błąd kapitana polegał natomiast na tym, iż po kilku bądź nawet kilkunastu minutach obserwacji, kiedy to stwierdził, że *L'Abanga* nie „poprawiła się” w lewo i że zamiar zmienia się bardzo nieznacznie, nie wykonał zdecydowanego zwrotu. Już około g. 8.30, czyli na 15 minut przed zderzeniem, kpt. Surowiec powinien wykonać zdecydowany zwrot w lewo lub w prawo, o 20-30°. Pozwalał na to nieograniczony akwen, po którym poruszały się oba statki. Tak wydatna zmiana kursu *Skoczowa* musiałaby być z pewnością zauważona na radarze statku gabońskiego. Jak natomiast uczy doświadczenie radarowe, niewielkie zmia-

ny kursu statku przeciwnego są zazwyczaj niezauważalne i trudne do natychmiastowego zinterpretowania na ekranie radaru. Innymi słowy, jeśli *L'Abanga* nie poprawiała rutynowo swojego kursu, aby zwiększyć odległość wymijania, należało postawić ją przed faktem dokonanym i spowodować nową sytuację nawigacyjną i radarową. Było to istotne tym bardziej, że statki nawigowały w gęstej mgłę i nie mogły obserwować się wzrokowo.

Drugim błędem kpt. Surowca było niewątpliwie przerwanie obserwacji radarowej w niejasnej sytuacji nawigacyjnej. Gdyby kapitan pozostał przy radarze i przełączył go na mniejszy zakres już o 8.41, miałby możliwość zauważenia zwrotu statku gabońskiego „prawo na burzę”. Dysponowałby wówczas jeszcze 4 minutami i mógł wykonać być może skuteczne manewry ostatniej chwili, albo przynajmniej złagodzić skutki zderzenia. Gdyby dostrzegł zwrot statku przeciwnego w prawo, mógłby dać komendę „prawo na burzę” i „cała wstecz”, co spowodowałoby, przy prawoskrętnej śrubie o stałym skoku, wydatne odrzucenie dziobu statku polskiego w prawo. Jeśli wówczas doszłoby nawet do zderzenia, to nastąpiłoby ono pod znacznie mniejszym kątem i wtedy zapewne *Skoczów* uderzyłby dziobem w *L'Abangę*. Warto pamiętać, że zawsze ten statek, który uderza dziobem w inną jednostkę, jest w znacznie lepszej sytuacji. Zresztą opisywane zderzenie potwierdza to dobitnie.

Podjęta przez kpt. Surowca decyzja o przerwaniu obserwacji radarowej i wyjściu z lornetką na prawe skrzydło była więc niewątpliwie poważnym błędem, znowu wynikającym z rutyny. Kapitan po prostu chciał zobaczyć wymijany statek i był pewien, że właśnie zbliża się on bezpiecznie do trawersu. Oczekiwał tylko

Fot. J.Fernandez

**Marine, ex L'Abanga, zdjęcie z 2008 r.**

wzrokowego potwierdzenia swoich decyzji, lecz nadal jeszcze nie zdawał sobie sprawy z ryzyka zderzenia, w ogóle nie zakładał takiej możliwości. A zatem rutyna kapitana napotkała na pechowy przypadek, spowodowany błędnym i niecodziennym zachowaniem oficera prowadzącego *L'Abange*.

Nie podlega natomiast dyskusji, że w ostatniej chwili przed zderzeniem i po jego nastąpieniu kpt. Surowiec postępował nie tylko prawidłowo, ale wręcz wzorowo. Nadal jeszcze przed uderzeniem alarm dzwonił, ostrzegł wachtowych na mostku, ocenił uszkodzenia, określił pozycję statku, nadał sygnał „Mayday”, prawidłowo zorganizował ewakuację. W ciągu 10 minut od kolizji, cała załoga i pasażerka opuścili *Skoczów*.

Odmienne należałoby natomiast ocenić postawę III oficera podczas prowadzenia statku przez kapitana. Oficer ten pozostał w zasadzie biernym „asystentem i obserwatorem”. Prowadził obserwację na drugim radarze i nic nie stało na przeszkodzie, aby w ciągu tych 30 minut od zauważenia echa *L'Abangi* sporządzał na-

kresy, analizował dokładnie kurs i prędkość przeciwnego statku. Mógłby wówczas służyć kapitanowi bardziej ścisłymi informacjami, a nie tylko potakiwaniem. Mógłby zwrócić uwagę, że zamiar prawie się nie zmienia, zasugerować konieczność wykonania bardziej znaczącej zmiany kursu. Trudno też zrozumieć, po co III oficer wyszedł w ślad za kapitanem na skrzydło, by wypatrywać przeciwnego statku. Powinien był pozostać przy radarze i nadal prowadzić uważną obserwację na mniejszym zakresie. Niestety, taka bierna postawa cechuje wielu oficerów w sytuacji, kiedy kapitan jest na mostku. Czują się oni niejako wyłączeni od odpowiedzialności i zdają się całkowicie na „Starego”.

Nie można pominąć i tej okoliczności, że kapitan i załoga mieli także trochę szczęścia (w nieszczęściu). To, że dziób *L'Abangi* wbił się tak głęboko (około 8-9 m) w kadłub *Skoczowa*, uchroniło polski statek przed natychmiastowym zatonięciem. *L'Abanga* niejako podtrzymała polski drobnicowiec. Zwróćmy uwagę, że przecież tuż po rozdzieleniu statków, *Sko-*

czów błyskawicznie, w ciągu zaledwie 3 minut, utracił pływalność. Było to skutkiem zalania dwóch przedziałów: siłowni i III ładowni. Gdyby uderzenie było słabsze, *Skoczów* z pewnością zsunąłby się z dziobu obcego statku i zaczął tonąć. Wówczas być może nie wszyscy zdołali by się uratować, a jeśli nawet, to załoga i pasażerka musieliby skakać do wody. Szczęściem było też i to, że nikt nie doznał poważniejszych obrażeń.

Kpt. Surowiec po tym wypadku już nie powrócił na morze, przeszedł na rentę inwalidzką ze względu na stan zdrowia. Statek, który wówczas zatopił *Skoczów*, pływa do dziś, chociaż wielokrotnie zmieniał nazwy i armatorów. Obecnie nazywa się *Marine*.

Jerzy Bittner




Imiona i nazwiska kapitana, III oficera i marynarza wachtowego m/s *Skoczów* zostały zmienione.



Safmarine Bata - tym razem od rufy...

Jak Irlandię

A satellite image showing the western coast of Europe, with Ireland and the Atlantic Ocean. The ocean is a deep blue, with a prominent, lighter blue-green area near the Irish coast, indicating a phytoplankton bloom. The land is green, with some brown patches. The sky is white with some clouds.

Udostępnione przez Europejską Agencję Kosmiczną (ESA) zdjęcie skojarzyć można ze złotym wiekiem impresjonizmu. Czyż nie takiego błękitu używał sam Claude Monet?

Tym razem to jednak nie pędzle mistrza, a natura zabarwiła wody północnego Atlantyku. Błękitne zawirowania w pobliżu Irlandii tworzy... kwitnący haloplankton, czyli plankton wód morskich (słonowodny). A dostrzegły go elektroniczne źrenice europejskiego satelity Envisat.

Plankton jest najczęściej spotykaną w morzach i oceanach formą życia. Tworzą go mikroskopijnie małe organizmy dryfujące na lub tuż pod powierzchnią wody. Zwany jest również „trawą mórz”, ponieważ stanowi pierwszy stopień łańcucha pokarmowego, za którym postępują wszyscy inni mieszkańcy głębin. Ponieważ zawiera fotosyntetyczne pigmenty chlorofilu, jest również morskim odpowiednikiem lądowych roślin.

Plankton potrafi przetwarzać na organiczny materiał związki nieorganiczne, jak dwutlenek węgla czy azot. Jego zdolność do „przetrawienia” CO₂ jest większa (ze względu na olbrzymie powierzchnie mórz) niż wegetacji lądowej.

Choć tak mikroskopijnie mały, chlorofil zabarwia kolektywnie otaczającą go wodę morską. Envisat wyposażony jest w sensory specjalizujące się w „innych barwach morskich”. Jednym z nich jest tzw. Medium Resolution Imaging Spectrometer (MERIS) i to jemu zawdzięczamy „claudowe” ujęcie.

Zdjęcie ukazuje również bardzo wyraźnie irlandzkie klify – brązowe zabarwienia – po zachodniej stronie wyspy. Kontrastują one wyraźnie z soczystą zielenią pozostałej części lądu. Nazywane Irlandii „zieloną wyspą” ma więc również w przestrzeni kosmicznej swoje uzasadnienie. Widoczna prawie pośrodku północnej części wyspy, ciemnozielona plama, to Lough Neagh (również Loch nEathach), największe jezioro Wysp Brytyjskich. Jego powierzchnia to prawie 392 kilometry kwadratowe.

Envisat zrobił tę fotografię dla Czytelników „Naszego MORZA” 23 maja bieżącego roku.

Leo Walotek-Scheidegger

Zdjęcie: ESA Envisat

Szlakiem morskich atrakcji



Na północ

Kopenhaskie kanały pełne różnego rodzaju jednostek pływających.

Statek Roalda Amundsena, tratwy Thora Hayerdahla i łodzie wikingów. To tylko część atrakcji, które czekają na miłośników morza w Oslo. Reporter „Naszego MORZA” wyruszył na północ, aby przyjrzeć się bliżej morskim skarbom Skandynawii.

Do stolicy Norwegii dotrzeć można na różne sposoby. Jednym z nich są promy. I, jak przystało na naszą gazetę, właśnie z takiego środka transportu postanowiliśmy skorzystać. Dzięki temu, w ciągu zaledwie trzech dób, udało się nam odwiedzić trzy kraje – Danię, Norwegię i Szwecję, zatrzymać na dłużej w trzech miastach – Kopenhadze, Oslo i Ystad, a przy okazji poznać trzy promy.

Trasa naszej podróży wiodła ze Świnoujścia do Kopenhagi, z Kopenhagi do Oslo, następnie znowu do Kopenhagi i Ystad, skąd wróciliśmy do Świnoujścia. Trasę Świnoujście-Kopenhaga-Oslo-Kopenhaga pokonaliśmy dwoma promami. Z Kopenhagi do Ystad dotarliśmy drogą lądową, zaś z Ystad do Świnoujścia znów płynęliśmy promem.

Ponieważ morzem przemieszczaliśmy się nocą, dnie przeznacziliśmy na zwiedzanie wymienionych wyżej miast. To optymalne rozwiązanie. Pozwoliło maksymalnie wykorzystać zaplanowany na tę podróż czas – zapoznać się zarówno z największymi atrakcjami odwiedzanych miast

Ilustr. ImageBit



Trasa rejsu do Skandynawii.

(ze szczególnym uwzględnieniem ich „morskich” stron), jak i statków, na pokładach których gościliśmy.

Wróciliśmy pełni wrażeń. Przekonani jednocześnie, że z czystym sercem podobny rejs polecieć możemy wszystkim miłośnikom morza w naszym kraju. Południowa Skandynawia zaskoczyła nas mnogością morskich pamiątek, z których części nie zobaczymy nigdzie indziej.

Rozrywkowe promy

Ze Świnoujścia do Kopenhagi popłynęliśmy *Pomeranią* należącą do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (Polferries). Jednostka mierzy 127 metrów długości, zabiera na pokład 273 samochody osobowe, 26 ciężarówek i tysiąc pasażerów (z czego 478 w kabinach). Przy prędkości 15 węzłów, trasę ze Świnoujścia do Kopenhagi pokonuje w 12 godzin.

Podróż Kopenhaga-Oslo-Kopenhaga odbyliśmy z kolei na pokładzie promu *Crown of Scandinavia*, którego właścicielem jest DFDS Seaways. Statek ma 170 metrów długości, zabiera 450 aut i niemal 2 tysiące pasażerów (wszystkich w kabinach). Jednostka rozwija prędkość 22 węzłów, dzięki czemu trasę z Kopenhagi do Oslo pokonuje w 16,5 godziny.

Najkrócej przebywaliśmy na pokładzie promu Polferries *Wawel*, którym płynęli-

śmy z Ystad do Świnoujścia. Spędziliśmy tam zaledwie nieco ponad 6 godzin. Statek ma 163 metry długości, zabiera na pokład 310 samochodów osobowych, 50 ciężarówek i tysiąc pasażerów, z czego 488 w kabinach. Jednostka rozwija prędkość 16 węzłów.

Promy różni wiek, wielkość i standard. Najstarsza jest *Pomerania* – ma 32 lata, *Wawel* dwa lata mniej, a *Crown of Scandinavia* został zbudowany 16 lat temu. Chociaż oba promy PŻB były od czasu budowy kilka razy modernizowane i remontowane, to jednak trzeba przyznać, że to *Crown of Scandinavia* wydaje się najbardziej komfortowy. Jest też spośród nich największy.

Nie oznacza to, że podróż promami Polferries jest mniej przyjemna. Każdy jest na swój sposób pływającym centrum rozrywki i zabawy. Standard kabin (tych najbardziej popularnych, a więc dwu i czterosobowych) na wszystkich wymienionych wyżej promach jest podobny. Większość pasażerów i tak nie przebywa w nich zbyt długo. Niektórzy w ogóle nie kładą się spać, chcąc maksymalnie wykorzystać czas na nocne przyjemności.

O atrakcyjności pobytu na promie decyduje kilka elementów. Po pierwsze znajdują się tam restauracje, bary, kawiarnie i dyskoteki. Mają tutaj co robić zarówno seniorzy, jak i dzieci. Drugim



Prom Wawel w całej okazałości.

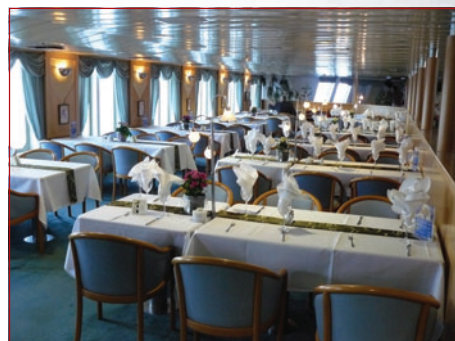


Dwupoziomowa restauracja na Wawelu.

elementem jest na pewno serwowane na pokładzie jedzenie. Smacznie i dużo jest go szczególnie na *Crown of Scandinavia*, gdzie podaje się je w formie bufetu. Delektujący się nim pasażerowie potrafią spędzić przy kolacji nawet dwie godziny. Trzecim elementem jest możliwość zrobienia zakupów w sklepie wolno-



Pomerania należy do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.



Pomerania wewnątrz.



Rejs po kopenhaskich kanałach.

Crown of Scandinavia.



Gustownie urządzone wnętrze Crown of Scandinavia.



Pokład słoneczny na Crown of Scandinavia.

Fot. Sea Tours

wym. Artykuły, które można w nich kupić są nieraz o kilkadziesiąt procent tańsze niż na lądzie.

Dla miłośnika morza największą atrakcją związaną z przebywaniem na promie jest zapewne sama podróż morską. Statki przepływają przez akwen urozmaicony wyspami i cieśninami, a przed Oslo prom przechodzi przez fiord. Podziwiać można zapierające dech w piersi widoki, obserwować mijane miejscowości, a w nich np. zamek Kronborg, gdzie rozgrywa się akcja „Hamleta”.

Najbardziej wytrwali mogą się także wybrać na nocny spacer po pokładzie. Przy dobrej pogodzie rozkoszowanie się rozgwieżdżonym niebem, księżycową poświatą na wodzie i błyskającymi światłami latarni morskich ustawionych na brzegu jest dużym przeżyciem.

Kopenhaga z wody

Stolica Danii, Kopenhaga zaskakuje kontrastami. Miasto zamieszkuje pół miliona ludzi, chociaż w aglomeracji (tzw. Wielkiej Kopenhadze) liczba ich wzrasta do półtora miliona. Klimat małego miasteczka miesza się tutaj z ambicjami europejskiej stolicy. Można tu znaleźć urocze zakątki z architekturą jakby żywcem przeniesioną z XIX-wiecznych obrazów, a zaraz obok natknąć się na monumentalne budynki na najwyższym, światowym poziomie. Apartamentowce, zamieszkiwane przez bogatych, statecznych Duńczyków, sąsiadują z Christianią – położoną w samym centrum miasta enklawą alternatywnej kultury słynącej z łatwego dostępu do narkotyków i nonszalancji wobec prawa.

Wszystko to zaś łączy woda. Dlatego będąc w Kopenhadze nie można sobie odmówić rejsu po jej licznych kanałach,

których jest tyle, że zasłużyła sobie na miano „Wenecji Północy”. Akweny można pokonywać np. świetnie przystosowanymi do obsługi turystów, stateczkami przypominającymi nieco zadane baraki (oferuje je np. DFDS Canal Tours, które dysponują szesnastoma łodziami tego typu). Ciekawym rozwiązaniem jest zadanie, które w każdej chwili można odsłonić choćby po to, aby zrobić zdjęcie.

A trzeba przyznać, że jest co fotografować. Tras zwiedzania, w zależności od poziomu wody, może być bardzo wiele. Z kanałów obejrzyć można niemal całe miasto, a przynajmniej jego najbardziej imponujące budowle, wśród nich zaś np. wspaniały gmach opery z dachem sprawiającym wrażenie jakby unosił się w powietrzu, czy tzw. Czarny Diament, czyli nowy budynek Biblioteki Królewskiej, gdzie przechowywane są bezcenne rękopisy Hansa Christiana Andersena, Karen Blixen czy Sorena Kirkegaarda. Przy słonecznej pogodzie połyskujące morze przepięknie odbija się w fasadzie obiektu.

Obejrzenie choćby tylko tych dwu budowli dostarczyłoby wystarczających



Gmach Biblioteki Królewskiej w Kopenhadze, w którego fasadzie odbija się morze.

wrażen. Ale to nie wszystko. Pływając kopenhaskimi kanałami podziwiać można wiele nowoczesnych hoteli, futurystycznych domów, siedzib firm, ale i stare, portowe nabrzeża z prześlicznymi kamieniczkami, choćby przy tętniącym życiem, pełnym knajpek i restauracji, Nyhavn. Wszędzie zaś natknąć się można na łodzie, żagłówki, jachty, żaglowce i statki wszelkiego rodzaju. Przy brzegu morza znajduje się także słynna kopenhaska Syrenka, figura z brązu wykonana na początku ubiegłego wieku, która szybko stała się symbolem stolicy Danii.

Kopenhaga jest jednak atrakcyjna nie tylko z wody. Warto zejść na ląd, aby zapoznać się z innymi cudami miasta. Wśród nich na pewno znajduje się barokowy pałac Amalienborg, siedziba duńskiej rodziny królewskiej. Koniecznie trzeba zajrzeć na plac przed tym budynkiem w czasie zmiany warty pełniących tam służbę żołnierzy. Innym zabytkowym obiektem wartym obejrzenia jest zamek Christiansborg – obecnie ma tam siedzibę duński rząd i parlament.

Aby Kopenhaga nie pozostawiła w nas obrazu miasta wyłącznie monumentalnych budowli, pałaców, zamków czy kościołów, trzeba jeszcze koniecznie obejrzeć fontannę pogańskiej bogini Gefion, skorzystać z atrakcji oferowanych przez najstarszy w Europie park rozrywki Tivoli, czy skosztować piwo w udostępnionym do zwiedzania najslynniejszym duń-



Opera w duńskiej stolicy.

skim browarze Carlsberg. Miłośnikom starożytności polecamy zaś spacer do Muzeum Narodowego, gdzie podziwiać można egipskie mumie.

Na koniec wizyty w Kopenhadze gorąco zachęcamy, by odpocząć siadając na ławeczce przy głównym miejskim deptaku – Stroget. Leniwie obserwować wielonarodowy tłum ludzi, a także samych Duńczyków, spokojnych, otwartych i kochających rowery, które w Kopenhadze mają takie same jak samochody, a może nawet większe prawa.

Dopełnieniem wizyty w tym mieście może być przejazd do Szwecji po moście przerzuconym nad Sundem, a łączącym stolicę Danii z Malmö. To niezwykle przeżycie. Przeprawa jest bowiem zaliczana do światowych cudów techniki. Składa się z mostu o długości 8 kilome-

trów, podmorskiego tunelu o długości 3,5 kilometra i sztucznej wyspy o długości 4 kilometrów.

Korzystając z tego połączenia, po około dwóch godzinach jazdy samochodem albo autokarem, dotrzeć można do urokliwego, 17-tysięcznego miasteczka Ystad, skąd wypływają promy do Świnoujścia. Ostatnio Ystad stało się bardzo popularne dzięki powieściom i filmom (znanym także w Polsce) o przygodach policjanta Kurta Wallandera, mieszkającego tam właśnie.

Raj na Bygdøy

Liczące pół miliona mieszkańców Oslo leży w głębi Oslofjordu, nad którym żyje kolejne 1,5 miliona osób. Pokonanie wcinającej się na 100 kilometrów w głąb łądu



Futurystyczne budynki na brzegach kopenhaskich kanałów.



Fontanna bogini Gefion w Kopenhadze.

Opera w Oslo.



Wnętrze Norweskiego Muzeum Morskiego.



Muzeum Statku Polarnego Fram.



Muzeum Kon-Tiki.



Muzeum Łodzi Vikingów.

zatoki, zajmuje promowi około czterech godzin. W tym czasie warto pojawić się na pokładzie, aby podziwiać liczne wyspy, a na nich prześlicznie położone domy Norwegów.

Pierwszą atrakcją miasta, z którą trzeba się zapoznać, jest bez wątpienia gmach nowej opery, zbudowany dwa lata temu. Ponieważ położony jest blisko terminalu promowego, można go podziwiać z pokładu statku. A jest co! Budynek kształtem przypomina schodzący do morza lodowiec. Po dachu można normalnie spacerować. Z góry roztacza się wspaniały widok.

Opera to nie jedyne miejsce w Oslo, gdzie można zetknąć się z prawdziwą sztuką. Polecamy jeszcze przynajmniej dwa. Pierwsze to słynny park noszący imię Gustava Vigelanda, norweskiego artysty, który udekorował go ponad dwustoma niezwykle rzeźbami ukazującymi życie ludzkie. Szczególnie rzuca się w oczy, położony centralnie, tzw. Monolit, czyli słup z wyrzeźbionymi na nim 121 postaciami. Jedną z najbardziej popularnych rzeźb jest niewielka figurka złączającego się chłopca. Drugie miejsce, absolutnie obowiązkowe do zwiedzenia, to Galeria Narodowa, gdzie można podziwiać słynny obraz Edwarda Muncha „Krzyk”.

Jednak najważniejsze dla miłośnika morza są w Oslo muzea, położone na półwyspie Bygdøy. Można się tam dostać zarówno korzystając z drogi lądowej, jak i promem kursującym z centrum miasta. Są cztery - Muzeum Łodzi Vikingów, Muzeum Kon-Tiki, Muzeum Statku Polarne-

go Fram i Norweskie Muzeum Morskie, a ich zadaniem jest ukazywanie morskich tradycji Norwegii i jej wkładu do światowego dziedzictwa morskiego.

W Muzeum Łodzi Vikingów podziwiać można trzy autentyczne łodzie wydobyte z norweskich stanowisk archeologicznych. Wiek jednostek szacuje się na tysiąc lat! A są w znakomitym stanie. Spacerując tam można sobie wyobrazić, jak groźni przodkowie obecnych Norwegów, przed którymi drżała cała Europa, wypływają nimi na łupieżcze wyprawy.

Jednym z najśłynniejszych norweskich żeglarzy był bez wątpienia Thor Hayerdahl. W 1947 roku, przepływając tratwą zbudowaną z drzewa balsu o nazwie Kon-Tiki, z Ameryki Południowej na wyspy Polinezji, udowodnił, że to mieszkańcy tego kontynentu zaludnili Oceanię, a nie ludy Azji, jak do tej pory sądzono. 23 lata później, na trzcinowej łodzi Ra II, dowiódł także, że Egipcjanie mogli dotrzeć do Ameryki Południowej przez Atlantyk. Dzisiaj obie te sławne łodzie podziwiać można w Muzeum Kon-Tiki. Miejsce to bardziej niż cokolwiek innego sprawia, że nabieramy szacunku dla dokonań Hayerdahla. Wystarczy spojrzeć jak niewielkie rozmiary miały jego tratwy.

Największą atrakcją półwyspu Bygdøy jest Muzeum Statku Polarnego Fram. Można tam obejrzeć żaglowiec Fram, zbudowany pod koniec XIX wieku. Na jego pokładzie wyprawy polarne odbyli najśłynniejsi norwescy polarnicy, m.in.: Fridtjof Nansen i Roald Amundsen (który

na jego pokładzie zdobył biegun południowy). Statek został specjalnie skonstruowany, aby mógł bez uszczerbku wytrzymać długie miesiące polarnej zimy wmarznięty w lód. Według niektórych badaczy, jest szczytowym osiągnięciem światowego szkutnictwa. Doskonale zachowany, łącznie z wieloma elementami wyposażenia wewnętrznego, robi ogromne wrażenie. Zwłaszcza, że stanowi znakomity przykład dbania o dziedzictwo morskie – statek eksponowany jest bowiem w suchym, zadaszonym doku, którego nie może się doczekać choćby polski statek-muzeum, były żaglowiec szkolny *Dar Pomorza*.

Dopełnieniem wizyty na Półwyspie Bygdøj jest wizyta w Norweskim Muzeum Morskim. Jego największą atrakcją jest Videograf, gdzie wyświetlany jest film ukazujący historię i teraźniejszość Norwegii. Film prezentowany jest na pięciu ekranach, co daje niesamowity efekt panoramiczności.

Jeśli turysta nie miałby jeszcze dosyć wrażeń, może wrócić do centrum miasta, aby odpocząć na, położonym wzdłuż wybrzeża pasażu Aker Brygge, pełnym klimatycznych kafejek, restauracji i pubów.

Czas na Skandynawię

Trasę, którą opisaliśmy, przebyć można indywidualnie. Uspokajamy, że podróży promami, z uwagi na ich budowę i gabaryty, nawet przy sztormowej pogodzie, nie należy do zbyt uciążliwych. Rejsy pomiędzy poszczególnymi miastami trwają najwyżej po kilkanaście godzin, więc nie powinni mieć problemów najbardziej nawet podatni na chorobę morską pasażerowie. Rozbijające się o burty czy przewalające przez dziób statku fale, budzą raczej zaciekawienie i podziw niż grozę.

Do odbycia podróży nie jest wymagana jakaś specjalnie głęboka znajomość angielskiego. Na polskich promach w ogóle nie ma z tym problemu, bo można się porozumieć w ojczystym języku, na promie DSDF, w Kopenhadze, Oslo czy Ystad wystarczy zaś naprawdę podstawowa znajomość języka angielskiego.

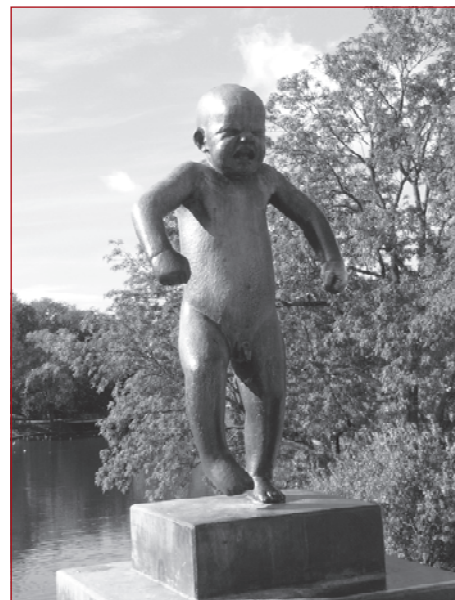
Nie ma także problemu z poruszaniem się po odwiedzanych miastach. Bazy promowe są położone zaledwie o kilkanaście minut drogi piechotą od ich centrów, a co za tym idzie największych atrakcji. Nie sposób tam zabłądzić. A dostępne niemal wszędzie i za darmo przewodniki

i plany, pozwalają na bezpieczne odbycie nawet dalszych wycieczek.

Skandynawia jest jednak, jak na nasze polskie kieszenie, droga. Ceny są tutaj nawet kilkakrotnie wyższe, niż w naszym kraju. Dlatego prościej i taniej jest zwiedzać ją korzystając z ofert któregoś z biur podróży. I tak np. 5-dniowy rejs na podobnej do tej opisanej w artykule trasie kosztuje już od 1550 zł od osoby w kabynie dwuosobowej.

- To naprawdę niewiele zważywszy co oferujemy za tę cenę – przekonuje Aleksander Gowor, kierownik Morskiego Biura Podróży w Szczecinie należącego do PŻB (www.polferries.pl). - Dwa dni w Kopenhadze, jeden dzień w Oslo, zwiedzanie tych miast z przewodnikiem, pobyt na promach, wyżywienie. Chyba nie może być taniej.

- Skandynawia jest urzekająco piękną, niebanalną, zróżnicowaną i zdecydowanie warta zobaczenia – przekonuje z kolei właściciel biura podróży Sea Tours z Gdańska (www.seatours.pl), jednocześnie generalny przedstawiciel DFDS Seaways w Polsce, Karol Rosada. - No bo ile razy można jeździć do Chorwacji czy Egiptu? Czas spróbować czegoś nowego. Może to być właśnie Skandynawia.



Złuszczący się chłopiec – jedna z najsłynniejszych rzeźb Parku Vigelanda.



Inne niezwykle rzeźby.

Tekst i zdjęcia:
Tomasz Falba

Nabrzeża Oslo.

Latarnia Morska

Niechorze

Niechorze – miejscowość letniskowa położona w gminie Rewal, usytuowanej na zachód od Kołobrzegu. Znajduje się w niej bez wątpienia najładniejsza architektonicznie latarnia morska polskiego wybrzeża. Jedna z trzech podlegających Urzędowi Morskiemu w Szczecinie.

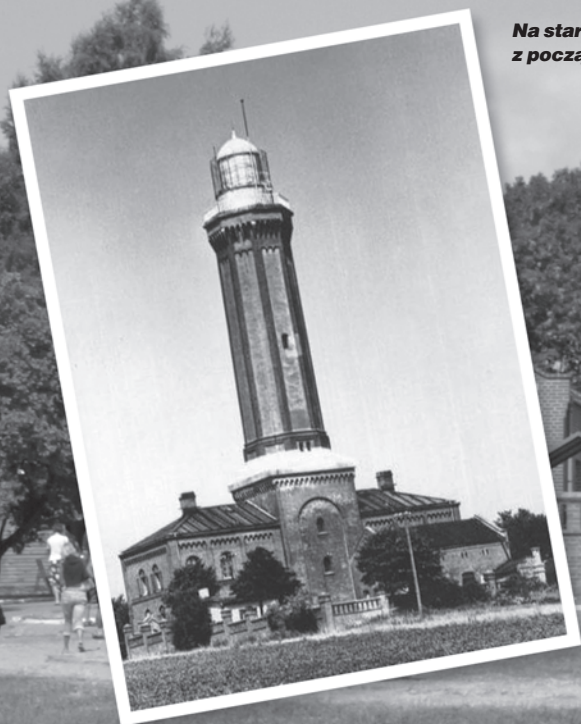
Początki latarni w Niechorzu

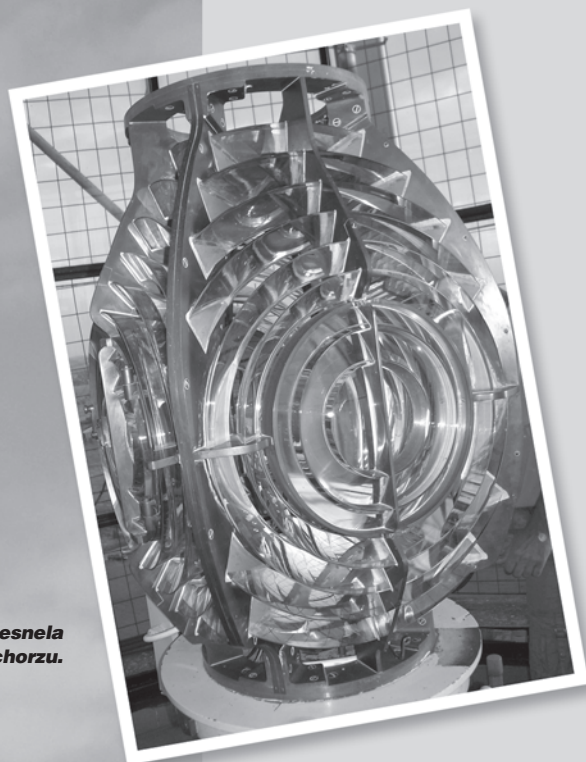
Latarnię morską w Niechorzu wybudowano w celu zabezpieczenia żeglugi wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku, wypełniając tym samym lukę nawigacyjną, jaka istniała na odcinku pomiędzy latarniami w Jarosławcu (rok budowy 1838 – przedstawiona w czerwcowym numerze) i Świnoujściu (rok budowy 1857). Wzniesiono ją na wysokim klifie niedaleko wsi Groß Horst (niemiecka nazwa Nie-

chorza), wzorując się na projekcie pobudowanej wcześniej latarni morskiej w Świnoujściu. Potwierdza to ośmiokątny kształt wieży, przylegające do wieży budynki o dwu kondygnacjach, a także ozdobne portalowe wejście o trzech segmentach. Tak bowiem w pierwszych latach funkcjonowania wyglądała latarnia w Świnoujściu (dokładny jej opis zostanie przedstawiony w kolejnym „*Naszym MORZU*” - IP).

Wieżę latarni wzniesiono z cegły licowej koloru jasnożółtego. Od dołu do wysokości 13 m, wykonana została z cegły czerwonej i nadano jej kształt czworokąta, a powyżej ośmiokąta. Narożniki wieży zrobiono naprzemiennie z cegły czerwonej i czarno-głazurowanej. Zakończona została wystającym gzymsem i zwieńczona okrągłą latarną z ośmiokąt-

Na starej widokówce z początku XX w.





**Soczewka Fresnela
w latarni w Niechorzu.**

**Latarnia Niechorze została
wpisana do rejestru zabytków
województwa szczecińskiego
(obecnie zachodniopomorskiego).**

nym daszkiem z iglicą. W laternie zamontowano Aparat Fresnela I klasy złożony z lampy na oczyszczony olej rzepakowy, posiadającej cztery koncentryczne knoty. Mechanizm ciężarkowo-zegarowy poruszał przesłonę złożoną z blachy pierścieniowej z czterema otworami, które otwierając się i zamykając nadawały odpowiednią charakterystykę światła. Do 45 m wieży po obu stronach dobudowano dwukondygnacyjne budynki, w których usytuowano mieszkania dla latarników. Na terenie przyległym, usytuowano zabudowania gospodarcze, całość została ogrodzona ceglany murem. Przed zabudowaniami znajdowały się dzierżawione i uprawiane przez latarników działki.

Pierwszego uruchomienia latarni dokonano 1 grudnia 1866 r., co zapowiedziane zostało w niemieckich wiadomościach żeglarskich z 20 listopada 1866 r.

Latarnia świeciła światłem białym przerywanym o zasięgu 20 Mm. W roku 1886 latarnia przeszła modernizację, która polegała na zmianie czynnika świetlnego. Zastosowano wówczas naftę, a w roku 1916 elektryczność.

W okresie wojennym latarnia również pełniła swoją funkcję. System świetlny składał się wówczas z soczewki Fresnela i żarówki elektrycznej, a światłem zapasowym było światło gazowe. Latarnia wysyłała białe światło błyskowe o zasięgu 21 Mm, a jej okres świecenia wynosił 20 s.

Latarnia w Niechorzu była jedną z najpóźniej uruchomionych po wojnie. Światło zapalono dopiero 7 grudnia 1948 r., co wpłynęło na poprawę podejścia statków do portu w Świnoujściu. Tak późne uruchomienie latarni spowodowane było jej znacznym zniszczeniem w czasie działań wojennych. Górna część - laterna - najprawdopodobniej na skutek ostrzału artyleryjskiego, była rozbita i zerwana z podestu, zwisała poza obrębem wieży. Remontu wymagały również znajdujące się na terenie przyległym do latarni budynki mieszkalne i gospodarcze. Pierwszym kierownikiem latarni w Niechorzu i jednocześnie osobą, która kierowała odbudową obiektu był Alfons Śmigiełski.

Remont polegał na wymurowaniu szczytu wieży, na którym wybudowano cylindryczny mur osadzając na nim metalową konstrukcję laterny. Wewnątrz zamontowano aparat Fresnela składający się z soczewki pierścieniowej i dwóch żarówek elektrycznych o mocy 1000 W każda, umieszczonych w zmieniaczu dwupozycyjnym. Optyka została sprowadzona z magazynów Jeleniogórskich Zakładów Optycznych. W komplecie brakowało mechanizmu stołu obrotowego nadającego odpowiednią charakterystykę światła. Brakujący element (przekładania ślimakowa) został pozyskany w Oddziale Nawigacyjnym GUM w Gdyni.

Prócz remontu wieży wykonano również remont więźby dachowej i pokrycia dachowego budynków mieszkalnych. Przeprowadzono remonty konserwacyjne wszystkich pomieszczeń mieszkalnych w celu udostępnienia ich zatrudnionym latarnikom. Latarnię po wojnie obsługiwało czterech latarników.

W roku 1951 przeprowadzono wymianę optyki celem ujednoczenia zastosowanych rozwiązań optycznych na wszystkich polskich latarniach morskich. Również w latarni Niechorze zamontowano optykę zakupioną w szwedzkiej firmie AGA. Składała się ona z 1000 W żarówki żarowej umieszczonej w zmieniaczu i obrotowym, czterokierunkowym aparacie z pierścieniową soczewką Fresnela. Światło latarni zapalali latarnicy ręcznie, na podstawie tabeli wschodów i zachodów słońca.

Kolejny remont latarnia przeszła w latach 1999-2000. Projekt budowlany na „Remont Latarni Morskiej i Budynków Przyległych” wykonała w roku 1998 Pracownia Architektoniczno-Budowlana „Pro-



Janina i Stefan Brodnicy
– latarnicy w Niechorzu
w latach 90. XX w.,
z córką i synem.



Małgorzata Brodnicka
zawsze uważała, że to praca
trudna i ciężka dla kobiety.



Robert Kwieciński
obowiązki latarnika
sprawuje od poniedziałku
do piątku.

jekt” ze Szczecina. Wyremontowano wówczas cały kompleks wchodzący w skład latarni Niechorze, a także dokonano zmian w systemie optyki. Wymieniono żarówki żarowe na 1000 W żarówki halogenowe oraz zamontowano fotokomórkę, która steruje zapalaniem i gaszeniem światła latarni. Soczewka pierścieniowa pozostała bez zmian.

Latarnia Niechorze jest bardzo charakterystyczną budowlą. Unikatowość jej bryły, przepiękna elewacja w kolorze czerwono-żółtym z zielonymi oknami i zielonymi, drewnianymi okiennicami oraz zachowana oryginalna zabudowa otoczona ceglany murem spowodowały, iż latarnia została wpisana do rejestru zabytków województwa szczecińskiego (obecnie zachodniopomorskiego). Jest ona w sezo-

nie letnim odwiedzana przez tysiące turystów z Polski i Niemiec.

Obsługa latarni

W roku 2007 latarnię w Niechorzu obsługiwało małżeństwo latarników Małgorzata i Gabriel Brodnicy. Kontynuowali tradycję rodzinną po rodzicach Gabriela Brodnickiego, Stefanie i Janinie Brodnickiej, którzy byli latarnikami w Niechorzu w latach 90. XX w. To, że Gabriel został latarnikiem było rzeczą naturalną, ponieważ wychowywał się w latarni i od dziecka obserwował, i podziwiał pracę ojca.

Małgorzata Brodnicka przyjechała na wybrzeże z głębi Polski, zakochała się w młodym latarniku i została jego żoną. W latach 90., kiedy stworzyła się możli-

wość podjęcia pracy, po odejściu na emeryturę teściów, została kobietą latarnikiem. Zawsze uważała, że jest to praca trudna i ciężka dla kobiety.

Kiedy nagle, pod koniec roku 2007 zmarł Gabriel Brodnicki, wdowa postanowiła zrezygnować z pracy i powrócić w rodzinne strony. Od trzech lat (od końca 2007 r.) latarnikiem w Niechorzu jest Robert Kwieciński, z zawodu ślusarz mechanik, od urodzenia związany z Niechorzem. Nigdy nie sądził, że zostanie latarnikiem, lecz praca ta zawsze go fascynowała i gdy tylko nadarzyła się okazja, skorzystał z niej. Obowiązki latarnika sprawuje od poniedziałku do piątku, a w pozostałe dni oddaje się pasji motocyklowej. Jest pomysłodawcą i organizatorem organizowanego od pięciu lat w Niechorzu zlotu motocyklowego. Jego uczestnicy spotykają się zawsze u stóp latarni morskiej.

dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej

Wojna z pledem

Dostał go od rodziców po promocji na pierwszy stopień oficerski. I nie rozstawał się z nim aż do śmierci. Do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni trafił ulubiony pled komandora Tadeusza Lesisza.

Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni gromadzi pamiątki związane z dziejami polskiej floty wojennej. W jej magazynach przechowywane są tysiące eksponatów. Niestety, większość nie jest pokazywana, bo nie mieszczą się w salach wystawienniczych. Muzeum czeka na dokończenie budowy swojej nowej siedziby. Zanim do tego dojdzie, niektóre z tych bezcennych rzeczy prezentujemy na łamach „Naszego MORZA”.

Wiele z pamiątek ma niezwykle osobisty charakter. Tak jest z pledem komandora Tadeusza Lesisza, który w połowie lipca przekazały do zbiorów gdyńskiej placówki żona i córka tego legendarnego, zmarłego rok temu, oficera. Pled ma wymiary 2 metry na 1 metr. Jest pięknie wyhaftowany, pośrodku zaś widnieje emblemat Marynarki Wojennej.

- Jak poinformowała nas żona komandora, pled został mu подарowany przez rodziców jako prezent z okazji promocji

na pierwszy stopień oficerski - wyjaśnia kmdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej. - Jak mówiła, jej mąż nie rozstawał się z nim przez całe życie. Pled towarzyszył mu na wojnie, nie tylko okrywał w zimne dni i noce, ale zapewne także przypominał rodzinny dom. Było to szczególnie ważne podczas powojennej emigracji.

Tadeusz Lesisz urodził się w 1918 roku w Kozienicach. W 1932 roku został przyjęty do Korpusu Kadetów Nr 3 w Rawiczu, gdzie w 1936 roku uzyskał maturę. Następnie rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. 30 sierpnia 1939 roku, jako bosman podchorąży, na niszczycielu *Burza*, w ramach planu Peking, wyszedł z Gdyni do Wielkiej Brytanii.

Na jednostce tej pełnił służbę do 4 grudnia 1939 roku, a później, wraz z innymi oficerami, został wyznaczony do objęcia nowych ścigaczy S2 i S3, budo-

wanych dla Polskiej Marynarki Wojennej w Southampton. Od 11 lipca do 9 grudnia 1940 roku był oficerem wachtowym na ścigaczu S3. W tym czasie głównym zadaniem okrętów tej klasy było uczestniczenie w osłonie konwojów i dużych okrętów, przechodzących przez kanał La Manche, wykonywanie wypadów na wody kanału w celu prowadzenia rozpoznania u wybrzeży Francji oraz walka z niemieckimi ścigaczami.

17 listopada 1941 roku Lesisz został mianowany drugim oficerem artylerii na *Błyskawicy*. Brał udział w osłonie konwojów atlantyckich, słynnej obronie miasta Cowes oraz operacjach na Morzu Śródziemnym. Potem został przeniesiony na krążownik *Dragon*, gdzie zajmował stanowisko drugiego oficera artylerii. Na tym okręcie wziął udział w lądowaniu alianatów w Normandii.

Po zatopieniu *Dragona* został ponownie zaokrętowany na *Błyskawicy*, tym razem na stanowisku pierwszego oficera artylerii. Głównym zadaniem okrętu było w tym czasie patrolowanie Zatoki Biskajskiej wzdłuż zachodnich wybrzeży Francji i utrzymywanie kontaktu z lokalnymi przywódcami francuskiego ruchu oporu.

Tadeusz Lesisz zakończył służbę w Polskiej Marynarce Wojennej w 1948 roku. Zdecydował się nie wracać do kraju. Przez kilka miesięcy pływał jako drugi oficer na greckim statku *Arion*, pływającym pod banderą brytyjską. Odbił w nim dwa rejsy na Kubę i Azory.

To mu jednak nie wystarczyło. W 1953 roku ukończył z wyróżnieniem studia architektoniczne w Szkole Architektury w Oxford Brookes University oraz, w roku 1957, studia urbanistyczne w Manchester University. Pracował jako architekt, a potem także jako współwłaściciel firmy architektonicznej, do przejścia na emeryturę w 1989 roku. Brał udział w projektowaniu kościołów, kaplic, szkół podstawowych, średnich i specjalistycznych, domów i osiedli mieszkaniowych, biur i budowli fabrycznych. Był też twórcą wnętrz i urządzeń sakralnych oraz prac w marmurze, żelazie i witraży.

Zmarł w Manchesterze 23 września ubiegłego roku. Do końca życia był jednym z najbardziej aktywnych działaczy Polonii brytyjskiej.

Fot. Tomasz Falba

Dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, kmdr por. dr Sławomir Kudela, z pledem komandora Tadeusza Lesisza.



Tomasz Falba

Nienaturalna śmierć

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



Czysta Szwecja

„Rzuć cumy na rufie” padł rozkaz kapitana i „Witeż” poważnie skrzył dziobem pod wiatr, kołysząc się lekko na kotwicy. „Podnieś grot i fok” i wkrótce białe skrzydła jachtu załopotwały na wietrze: po nowym rozkazie załoga sprawnie podnosi kotwicę i „Witeż” przechyliwszy się lekko na bok rozpoczyna swą podróż.

Bierzemy kurs S.S.O. przeprowadzeni przez motorówkę kap. portu. Przejżdżamy obok wojennego statku „Podhalanin”, który podnosi międzynarodalny sygnał TDL, t. j. życząc szczęśliwej podróży; dziękujemy w braku flag, międzynarodowego kodu flagą klubową. Wkrótce opuszcza nas obok płynąca motorówka kapitana portu i zostajemy sami. Gdynia powoli zasnuwa się mgłą oddalenia, nikną brzegi i tylko białe piaski Helu świecą zdala przy zachodzącym słońcu. (...)

Minęliśmy nareszcie groźne rafy Utklippan i Utlägan i kierując się na N. W. t. W. płynęliśmy wzdłuż południowych brzegów Szwecji, mijając Karlskrone, Ronneby i wyspę Tarnö, o 5 godz. po poł. wjechaliśmy przy pięknej pogodzie do portu Karlshamn i zarzuciliśmy kotwicę.

Wkrótce zjawił się w łódeczce jakiś dobrze wyglądający jegomość w uniformie i przedstawił się jako urzędnik cłowy. Bardzo uprzejmie wypytał i spróbował naszych zapasów (szczególnie mocnych, ze względu na prohibicję w Szwecji) oddalił się znowu swoją łódeczką, kiwając się w sympatyczny sposób. (...)

Po Warszawie, z jej tysiącem taxisów, gwarem i tłokiem na ulicach; cisza i spokój. Małe, czyściutkie domki, jakby z kartonu wycięte i akwarelą malowane, pusto, sklepy skromne, za to czystość! Ale to czystość po Warszawie prawie przerażająca. (...)

Parowiec, idący obok nas, dostał choroby św. Wita, tacał się jak pijany i chwilami nikał cały z kominami w bryzgach uderzających fal. Lecz przeszło i to. Jednak zdecydowaliśmy przy zwiększającej się jeszcze ciągle wichurze, nie narażając statku w nocy na siłę wzburzonych fluk-

tów i zboczywszy nieco, po godzinnej walce z burzą zajeżdżamy do przystani rybackiej na malutkiej wysepce „Hanö”. Tam za poradą pilota zostaliśmy cały dzień, zwiedziliśmy latarnię morską i obeszliśmy naokoło wyspę, bardzo uprzejmie przyjęci przez pilota i latarnika, którzy nas na yachcie rewizytowali. (...)

O piątej rano Rozewja na trawersie, już czujemy się prawie w domu; następuje Jastarnia, a o dwunastej w południe nareszcie latarnia na Helu. Wiatr przeciwny, zaczynamy lawirować w zatoce. Najwstrętniejsza jazda z całej wycieczki! Fala krótka, yacht bębni po niej, zdaje się, że maszt przy każdym uderzeniu całą łódź przebiję, a wiatr, jak na przekór, słabnie. Nareszcie po pięciu godzinach tej martyrologii lawirowania z Helu do Gdyni przybijamy do tego samego miejsca przy molu, z którego wyjechaliśmy. Nasz wierny botman oczekiwał już nas i przyjął cumy. (...)

(Z dziennika okrętowego „Witezia” w drodze do Szwecji i Danii, Antoni Aleksandrowicz)

75 lat temu, w październiku 1935 roku, „Morze” pisało:



Gdynia stawia na złom

Gdynia rozwija się również w szybkim tempie jako ośrodek przemysłowy. To też z dnia na dzień powstają na jej terenie nowe gałęzie przemysłu portowego, mające pośredni lub bezpośredni związek z morzem.

Niektóre z tych gałęzi przemysłu są dla nas zupełnie nowe i częstokroć nieznan-

polskiemu społeczeństwu, warto więc zaznaczyć się z taką nowotworzącą się dziedziną, która może mieć w niedalekiej przyszłości duże znaczenie gospodarcze i społeczne dla naszego kraju. Mam tu na myśli rozbiórkę i cięcie statków na złom. Jak wiemy, przy produkcji żelaza, oprócz rudy żelaznej, konieczny jest pewien i to znaczny procent złomu żelaznego. W ten sposób uzyskuje się bardzo dobre gatunki sta-

li, a koszty jej produkcji obniżają się w znacznym stopniu. (...)

Z inicjatywy Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych – inicjatywy, wypływającej z prawdziwego patriotyzmu gospodarczego, sprawa złomu została rozstrzygnięta w ten sposób, że w Gdyni utworzono własny przemysł rozbiórki statków, a więc krajową produkcję złomu metalowego. Coprawda nasza marynarka – wojenna i handlowa – jest zbyt młoda, ażeby mogła dostarczać stare okręty do rozbiórki. Dotychczas zaszedł tylko jeden wypadek tego rodzaju, gdy w roku 1933 s/s „Warta” został sprzedany Włochom do pocięcia. Nadal więc jesteśmy zmusze-

ni zakupywać stare statki zagranicą, ale rozbiierając je w kraju zatrudniamy krajowego robotnika, zużywamy do cięcia produkty krajowe (tlen i karbid) i tniemy przyrządami krajowego wyrobu.

Na razie zostały przeprowadzone próby cięcia statków, a dokonała tej pionierskiej pracy nasza Stocznia Gdyńska. Wyniki tych prób okazały się na tyle zadawalające, że obecnie przystąpiono do rozszerzenia tej dziedziny przemysłu i zorganizowania jej na dużą skalę, a nawet zaczynają już tworzyć nowe towarzystwa, mające za zadanie rozbiórkę statków. (...)

Ciekawy, a dotychczas nieznan u nas ten rodzaj przemysłu, powinien zainte-

resować wszystkich sympatyków Gdyni, a przy zwiedzaniu jej warto zobaczyć, jak się rozbiiera statki na złom.

Dla ludzi morza, dla marynarzy, których całe życie związane jest ze statkiem, rozbiórka – to żalony koniec pracowitego żywota, pełnego przygód, walki. W wielu portach na zachodzie, gdzie istnieją jakby cmentarzyska, przeznaczonych na rozbiórkę statków, spotkać można marynarzy, którzy w żalobnym nastroju, godzinami patrzą na rozbiórkę – śmierć „nienaturalną” statku.

(Cięcie statków na złom, L. Pogorzelski, kierownik cięcia statków w Stoczni Gdyńskiej)

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



Zmarł pierwszy po bogu

W dniu 16 maja br. zmarł w Nowym Jorku jeden z najbardziej znanych kapitanów naszej floty handlowej okresu międzywojennego, kpt. ż.w. Eustachy Borkowski. Zmarły liczył 74 lata, na morzu służył od 14 do 70 roku życia, kolejno w rosyjskiej (do I wojny światowej włącznie), polskiej (w okresie międzywojennym) i amerykańskiej (podczas II wojny światowej) marynarce handlowej. Jako kolejny kapitan „Kościszki” oraz „Batorego”, którym dowodził od zakończenia budowy do chwili wybuchu wojny, E. Borkowski cieszył się dużą popularnością wśród pasażerów zarówno polskich jak i obcych (władzał wieloma językami). Był pełen fantazji i oryginalnych pomysłów (jako słynny „Szaman Morski” został swego czasu opisany w opowiadaniu K. Borchardta „Klejnoty i Pretorianie”). W latach ostatniej wojny przewoził wojska na statkach amerykańskich, a później pozostał jeszcze przez z górą dziesięć lat w służbie amerykańskiego transportu morskiego. Z jego śmiercią zesła ze świata jedna z bardziej barwnych postaci w dziejach Polski na morzu.

(Pierwszy kapitan „Batorego”)

Weteran na pomnik

(...) – Od chwili zbudowania „Torunia” minęło 35 lat – mówi I oficer Antoni Recki. – Już po wojnie statek ten odbył ponad 400 podróży. Dla leciwego parowca tej klasy jest to wystarczający powód, aby przekazać go na złom. A swoją drogą „Toruń” już nieraz „wymknął” się kasacji. Po ostatniej, poważnej kolizji z „Kopalnią Zabrze” w październiku ub.r. zapadła nawet decyzja, żeby przekazać go na żłetki. Szczecińscy stoczniovcy tak go jednak ładnie załatali, że dano mu zezwolenie na dalsze pływania. Swoją drogą szkoda będzie tę łajbę pociąć. Tyle się z nią wiąże ciekawych zdarzeń... (...)

Wraz z innymi jednostkami użyty został do zablokowania wejścia portu gdyńskiego, aby uniemożliwić nieprzyjacielowi ewentualne wdarcie się do portu lub zorganizowanie desantu od strony morza. Tak więc „Toruń” znalazł się na dnie morza po raz pierwszy. Wydobyty następnie przez Niemców i gruntownie wyremontowany wcielony został do Handelsmarine i pod banderą wroga pływał jako „Hannes Freymann”.

W 1944 r. statek został zatopiony po raz drugi przez lotnictwo alianckie w jednym z fiordów norweskich. Ponownie

wydobyty i prowizorycznie wyremontowany odszedł do Kilonoo, gdzie w wyniku zaniedbania oderwały się łaty na kadłubie i statek osiadł na dnie morskim po raz trzeci. Po wojnie na zlecenie Polskiej Misji Morskiej w Berlinie został wydobyty i rewindykowany. Latem roku 1946 „Toruń” powrócił do kraju i po gruntownym remoncie pełni odtąd ciężką służbę trampa, przewoząc węgiel, koks, rudę, fosforyty itp. (...)

Wydaje się, że s/s „Toruń” powinien być uznany jako pomnik i zachowany w dzisiejszym stanie przez możliwie długie lata. Tegoroczne obchody 40-lecia powrotu Polski nad morze i 15-lecia odzyskania pięćsetkilometrowego wybrzeża są momentem jak najbardziej sprzyjającym dla podjęcia takiej decyzji. (...)

S/s „Toruń” po przymocowaniu go na stałe do Wałów Chrobrego, uporządkowaniu i umieszczeniu odpowiednich napisów wyjaśniających i fotografii statku z lat dawnych, mógłby być udostępniony publiczności. Bo nie ma przecież mieszkańca Szczecina, nie ma turysty przybywającego do tego miasta, który nie chciałby zobaczyć statku od dziobu aż po rufę i od zęb aż po pomost pelengowy. (...)

(Weteran polskiej floty, Henryk Mąka)

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 (XXII)*



**Piloci lotnictwa morskiego
przy samolotach I-10.**

Kadra

pułku

W składzie pułku znajdowały się:

- 1) Sztab pułku - z jego szefem kpt. Izydorem Gruberem (przybył z 7 pbn w Poznaniu, gdzie był szefem sztabu);
- 2) Sekcja polityczna - kierował nią zastępca dowódcy pułku ds. pol.-wych. kpt. Stefan Rutkowski (przybył z dowództwa Wojsk Lotniczych);
- 3) Sekcja inżynieryjno-eksploatacyjna - kierował nią starszy inżynier pułku kpt. Anatol Kuźmin (oficer radziecki, który przybył z 7 pbn w Poznaniu);
- 4) Trzy eskadry bojowe:
 - myśliwska - dowódca por. pil. Stanisław Kowal (był dowódcą klucza myśliwskiego EL MW w Wicku Morskim). Po 3 miesiącach na tym stanowisku zastąpił go przybyły z 1 plm

- „Warszawa”, por. pil. Romuald Rozmysłowicz;
- szturmowa - dowódca por. pil. Stanisław Łopuski (przybył z 5 plsz w Łodzi). Wkrótce zastąpił go kpt. pil. Konstanty Jankowski, który przybył z tego samego pułku. Kpt. Jankowski był nawigatorem 5 plsz. Po wypadku lotniczym w pułku przeniesiono go do lotnictwa morskiego;
- dalekiego rozpoznania - dowódca kpt. pil. Piotr Usow (oficer radziecki, przybył z 7 pbn w Poznaniu, gdzie dowodził eskadrą);
- 5) Dwa klucze łącznikowe:
 - klucz łącznikowy dowództwa pułku - dowódca por. pil. Władysław Szklarz (był w rozformowanej Eskadrze Lotniczej MW dowódcą klucza łącznikowego w Dziwnowie). Klucz stacjonował na lotnisku w Słupsku;
 - klucz łącznikowy Dowództwa MW - dowódca klucza por. pil. Józef Jasiński. Klucz stacjonował na lotnisku w Pucku.

wego w Dziwnowie). Klucz stacjonował na lotnisku w Słupsku;

Dowódcą 30 pl MW mianowano mjr. pil. Stanisława Turczyńskiego, oficera radzieckiego. Przybył on wraz z uzupełnieniem etatowym należnym pułkowi z 7 pbn w Poznaniu, gdzie zajmował stanowisko zastępcy dowódcy pułku ds. pilotażu.

Zastępcą dowódcy pułku ds. pilotażu został kpt. pil. Bohdan Pałuczak, ostatni dowódca rozformowanej EL MW. Funkcję nawigatora sprawował por. obs. Eugeniusz Pogorzelski, były nawigator EL MW. Obowiązki szefa strzelania powietrznego powierzono por. pil. Stanisławowi Łukasikowi. Obowiązki te pełnił on uprzednio w Eskadrze Lotniczej MW.

Dowódcy pułku bezpośrednio podlegały:

- 50 Batalion Obsługi Lotnisk MW - obowiązki dowódcy początkowo pełnił por. Adam Ponikowski, wkrótce zastąpił go kmdr ppor. Tadeusz Jaworski. Szefem sztabu został por. Zygmunt Pawłowski;
- Kompania Szkolna Lotnictwa MW - dowódca por. Stefan Orłowski.

W składzie etatowym pułku po jego zorganizowaniu było ogółem 265 wojskowych, w tym: 101 oficerów, 110 podoficerów zawodowych, 52 podoficerów służby zasadniczej i 2 szeregowych.

W jednostkach bezpośrednio podporządkowanych pułkowi znajdowało się ogółem 504 wojskowych, w tym 44 oficerów, 73 podoficerów zawodowych, 45 podoficerów służby zasadniczej, 251 szeregowych i 90 elewów o stanie zmiennym. W poszczególnych podporządkowanych jednostkach było:

- 50 BOL MW - ogółem 393 wojskowych, wśród nich 35 oficerów, 61 podoficerów zawodowych, 46 podoficerów służby zasadniczej i 251 szeregowych;
- Kompania Szkolna Lotnictwa MW - ogółem 111 wojskowych, w tym 9 oficerów, 10 podoficerów zawodowych, 2 podoficerów służby zasadniczej oraz 90 elewów o stanie zmiennym.

W ramach uzupełnienia personelem latającym, do pułku skierowano oficerów z jednostek myśliwskich i bombowych. Do eskadry myśliwskiej: por. pil. Romualda Rozmysłowicza (na dowódcę eska-



Drugi dowódca 30 Pułku Lotnictwa MW, kmdr ppor. pil. Piotr Usov, oficer radziecki.



Trzecim dowódcą 30 Pułku Lotnictwa MW został kmdr ppor. Michał Czerdanczew, także oficer radziecki.

dry), por. pil. Ferdynanda Maciejczyka, ppor. pil. - Bronisława Siwego, Stanisława Kołacza, Baltazara Żelajtisa oraz chor. pil. - Eugeniusza Betlejewskiego, Romana Oleszaka, Henryka Wojteckiego i Henryka Zawadzkiego. Do eskadry dalekiego rozpoznania: kpt. pil. Piotra Usowa, por. pil. - Stanisława Gajewskiego, Edwarda Mataczuna, Teodora Figła, Henryka Jędrzejewskiego, Hilarego Zaruckiego oraz kpt. obs. Franciszka Zyziaka, por. obs. - Kazimierza Żmijewskiego i Tadeusza Piechurońskiego, ppor. obs. - Jacka Łęskiego, Kazimierza Gawrona i Jana Korolczuka. Do eskadry szturmowej: por. pil. Stanisława Łopuskiego, kpt. pil. Konstantego Jankowskiego.

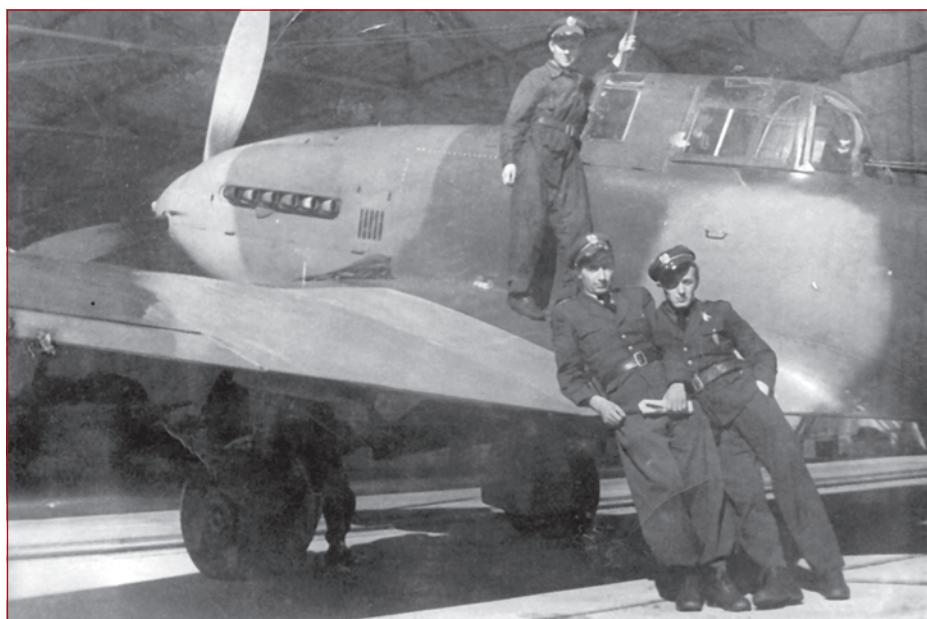
Kolejne zmiany dowódców

Personel techniczny na uzupełnienie do pułku przybył z jednostek Wojsk Lotniczych. Starszym technikiem eskadry dalekiego rozpoznania został por. Dymitr Sołopow (oficer radziecki z 7 pbn), na tym samym stanowisku w eskadrze myśliwskiej por. Henryk Szwarz z 2 plm. Na inne wakujące stanowiska w służbie technicznej przybyli: por. Kazimierz Witczak (do eskadry szturmowej), ppor. Władysław Marciszewski i ppor. Czesław Łobodziński (do eskadry dalekiego rozpoznania), chor. Jerzy Zimny (do esk. szturm.), chor. Zygmunt Fibich (do esk. myśl.) i wielu innych. Wiele stanowisk w służbie technicznej uzupełnili podoficerowie zawodowi, tacy jak: Józef Jagodziński, Stanisław Wietrzyński, Adam Wierzykowski, Stanisław Marciniak, Józef Beta, Edmund Różycki, Alfred Szydowski i inni.

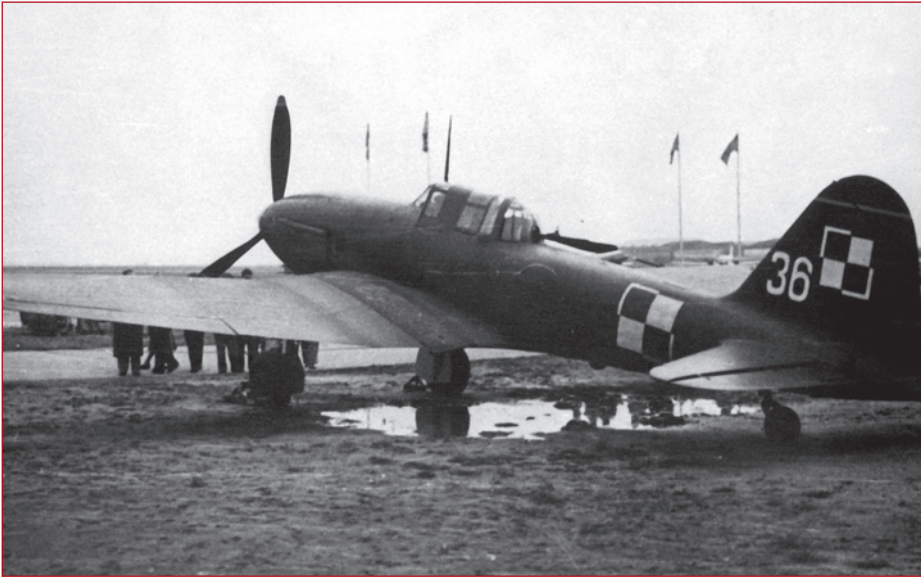
Do Sekcji politycznej przybyli m.in. ppor. Edward Rutkowski, ppor. Józef Urbanek, ppor. Ferdynand Pernaczyński, por. Czesław Juchnowicz, chor. Stanisław Kasza, chor. Edward Szyszkowski.

W lutym 1951 roku z ewidencji MW skreślono por. pil. Edwarda Mataczuna, skazanego przez Sąd MW na karę 9 lat więzienia i degradację do stopnia marynarza. Porucznik E. Mataczun znajdując się pod wpływem alkoholu zastrzelił mieszkańca Słupska, który naubliżał mu, będąc również pod wpływem alkoholu.

W czerwcu, do dyspozycji szefa Departamentu Personalnego MON skierowano por. mar. Eugeniusza Malinowskiego, radiotechnika sekcji inżynierjno-eksploatacyjnej.



Nowy Il-10 w Bydgoszczy, w marcu 1950 r. pierwsze maszyny tego typu trafiły do 30 Pułku Lotnictwa MW.



Samolot szturmowy I-10 lotnictwa morskiego.

W październiku i listopadzie zostali zwolnieni z zajmowanych stanowisk i przekazani do dyspozycji szefa Departamentu Personalnego MON: por. pil. Stanisław Gajewski, dowódca klucza Eskadry Dalekiego Rozpoznania, por. pil. Ferdynand Maciejczyk, pomocnik dowódcy Eskadry Myśliwskiej ds. pilotażu, por. pil. Teodor Figiel, st. pilot klucza Eskadry Dalekiego Rozpoznania oraz por. pil. Romuald Rozmysłowicz, dowódca Eskadry Myśliwskiej.

W styczniu roku następnego do jednostki przybyła grupa pilotów z dęblińskiej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Byli to chorążowie Ryszard Makowski i Henryk Staszewski (do Eskadry Szturmowej) oraz Ryszard Maruszak (do Eskadry Dalekiego Rozpoznania).

Miesiąc później także z OSL przybyli chorążowie Zdzisław Olesiak (pilot), Zdzisław Maciekiewicz i Tadeusz Pawlaczek (obaj obserwatorzy) do Eskadry Dalekiego Rozpoznania oraz Stanisław Głogowski (pilot) do Eskadry Szturmowej.

W maju przybyli z OSL chorążowie Adam Michałek (pilot) oraz obserwatorzy - Władysław Czaja, Zdzisław Drabek i Mirosław Pijanowski, wszyscy do Eskadry Dalekiego Rozpoznania. W listopadzie do Klucza Łącznikowego Dowództwa MW przybył chor. pil. Bolesław Cierieszko.

Według meldunku dowódcy pułku o stanie na dzień 11 listopada 1952 roku, jednostka liczyła 92 oficerów (etat przewidywał 101), podoficerów nadterminowych 15 (na 110 w etacie) oraz 69 podoficerów i marynarzy służby zasadniczej (etat wynosił 54). Łącznie służbę pełniło 176 wojskowych na 265 etatów.

29 grudnia 1952 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pułku. Kmdr por. St. Turczyński odszedł na stanowisko dowódcy Lotnictwa MW, zaś jego obowiązki przejął kmdr ppor. Piotr Usow, dotychczasowy dowódca Eskadry Dalekiego Rozpoznania. Przekazanie obowiązków nastąpiło 8 stycznia 1953 roku.

Dowódcą Eskadry Dalekiego Rozpoznania mianowano por. pil. Henryka Jędrzejewskiego. Z eskadry szturmowej odszedł jej dowódca, kpt. pil. Konstanty Jankowski, który otrzymał zadanie sformowania 34 plm MW. Nowym dowódcą eskadry został por. pil. Jan Aleksandrowicz, nawigatorem (po ukończeniu specjalistycznego kursu w OSL Dęblin) ppor. pil. Mieczysław Paprocki, a dowódcami kluczy w eskadrze szturmowej por. pil. Witold Bartkowski i ppor. pil. Jan Bielecki. Obaj wywodzili się z rozformowanej EL MW.

W tym okresie, z powodów politycznych, zwolniono wielu oficerów, w tym pilotów: kpt. mar. pil. Jana Aleksandrowicza (dowódcę eskadry szturmowej), por. mar. pil. Bronisława Kluczyka (dowódcę klucza eskadry szturmowej), por. mar. obs. Kazimierza Żmijewskiego (nawigatora pułku), por. mar. obs. Jana Korolczuka (obserwatora eskadry dalekiego rozpoznania), por. mar. Jana Bieleckiego (dowódcę klucza eskadry szturmowej).

29 września 1953 roku zaszła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy pułku. Z jednostki odszedł kmdr ppor. pil. Piotr Usow (powrót do ZSRR), a na jego miejsce przybył inny oficer radziecki, kmdr ppor. Michał Czerdanczew. W czasie wojny latał w lotnictwie morskim na froncie północnym. W 1951 roku skierowany do

Marynarki Wojennej, dowodził eskadrą dalekiego rozpoznania 30 Pułku Lotniczego MW, a następnie był zastępcą dowódcy pułku ds. pilotażu.

Szefem Sztabu pułku był kpt. mar. pil. Jan Łata (później zmienił nazwisko na Łaniecki). Obowiązki pomocnika ds. pilotażu pełnił kpt. mar. pil. Teodor Figiel, a nawigatora pułku - kpt. pil. Mieczysław Paprocki.

Kolejna zmiana dowódcy jednostki nastąpiła 9 czerwca 1954 roku. Wrócił do ZSRR kmdr ppor. Michał Czerdanczew, a jego obowiązki przejął kpt. mar. pil. Witold Bartkowski. Przybył z Wydziału Wyszczolenia Bojowego Dowództwa Lotnictwa Marynarki Wojennej.

Pomocnikiem ds. pilotażu został dotychczasowy nawigator pułku kpt. mar. pil. M. Paprocki. Dotychczasowy pom. ds. pilotażu, kpt. mar. pil. T. Figiel, odszedł po przeszkoleniu na Ił-28, do Dowództwa 33 Dywizji Lotnictwa MW na inspektora pilotażu na tym typie samolotów. Obowiązki szefa sztabu kpt. mar. Z. Walczaka powierzono por. mar. B. Makarukowi. Szefem strzelania powietrznego został kpt. mar. pil. Bolesław Serafin.

Po odejściu z pułku eskadry dalekiego rozpoznania, na stanie pułku pozostały dwie eskadry szturmowe. Dowódcą pierwszej był por. mar. pil. Roman Śliwka, a drugiej kpt. mar. pil. Kazimierz Przysucha.

Doradcą dowódcy pułku wyznaczono oficera radzieckiego, pilota frontowego z czasu wojny mjr. pil. M. Łaptiewa. W stosunku do polskiego dowódcy był nadzwyczaj lojalny. Pomagał w szkoleniu. Latał chętnie, wykonując wiele lotów instruktorskich.



Chor. mar. pil. Roman Oleszak z eskadry myśliwskiej.



Samolot sanitarny CSS S-13



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



Samolot Ił-10 w rękach mechaników.

Według meldunku o stanie bojowym 30 Pułku Lotniczego MW, na dzień 1 stycznia 1956 roku liczył on 273 wojskowych (etat wynosił 337) i 1 pracownika kontraktowego, zaś w październiku tego roku 253 wojskowych (etat wynosił 224) i 1 pracownika kontraktowego.

Szkolenie personelu

Po rozlokowaniu się jednostki na słupskim lotnisku, zadania szkoleniowe sprostawały się do podtrzymania i ugruntowania już zdobytych umiejętności w technice pilotażu i zastosowaniu bojowym. Następnie postawiono podstawowe zadania na najbliższy okres szkoleniowy. Przede wszystkim - zapoznanie personelu latającego z rejonem nowego lotniska w promieniu 50 i 300 km.

Po spełnieniu tego warunku, można było rozpocząć wykonywanie zadań w powietrzu pojedynczą załogą, kluczem i eskadrą w zwykłych warunkach atmosferycznych.

Bezpośrednio po sformowaniu jednostki, rozpoczęto przeszkalanie pilotów na nowych typach samolotów, w eska-

drze szturmowej były to Ił-10, zaś w eskadrze dalekiego rozpoznania Tu-2.

1 marca 1950 r. do 30 Pułku przyleciał na szkolno-bojowym samolocie UII-10, dowódca Dywizji Lotnictwa Szturmowego płk. pil. Stiepan Markowcew. Samolot został przydzielony do pułku. Następnego dnia do jednostki przybyła z Bydgoszczy grupa 7 samolotów bojowych Ił-10. Ich piloci odlecieli wkrótce samolotem transportowym.

Pułkownik S. Markowcew kilkakrotnie przylatywał do Słupska i przeszkalał na UII-10 kapitanów Bogdana Pałuczaka i Konstantego Jankowskiego. Szkolił ich poza dniami lotnymi jednostki. Były to przede wszystkim loty po kręgu. Latali z nim także porucznicy Paprocki, Bielecki i Bartkowski.

W eskadrach ćwiczone wówczas następujące elementy:

1) W eskadrze myśliwskiej:

- sprawdzanie techniki pilotażu;
- loty na zastosowanie bojowe, strzelanie do rękawa, walki powietrzne;
- loty na samolotach bojowych po trasie prostokątnej nad lotniskiem i do strefy pilotażu;
- loty wysokościowe po trasie;
- loty w zasłoniętej kabinie (wg przyrządów) na samolotach szkolno-bojowych w dzień, w zwykłych warunkach atmosferycznych;
- loty w zasłoniętej kabinie na samolotach szkolno-treningowych w dzień i w nocy w zwykłych warunkach atmosferycznych.

2) W eskadrze szturmowej:

- loty na sprawdzenie techniki pilotażu oraz w zasłoniętej kabinie na samolocie szkolno-bojowym;

- loty po trasie prostokątnej nad lotniskiem oraz do strefy pilotażu na samolotach bojowych, a także loty grupowe w strefie i po trasie;
 - loty na strzelania do rękawa pilotów i strzelców pokładowych;
 - loty na bombardowanie i strzelanie do stałych celów naziemnych na poligonie lądowym w Smołdzinie;
 - loty po trasie prostokątnej nad lotniskiem na samolocie szkolno-bojowym UII-10;
 - loty w zasłoniętej kabinie i trening w pilotażu na samolotach szkolno-treningowych.
- 3) W eskadrze dalekiego rozpoznania:
- loty po trasie prostokątnej nad lotniskiem i do strefy pilotażu oraz w zasłoniętej kabinie na samolotach szkolno-bojowych;
 - loty na zastosowanie bojowe pojedynczymi załogami (bombardowanie na poligonie lądowym Smołdzino oraz strzelanie do rękawa);
 - loty po trasach na rozpoznanie portów i obiektów morskich wzdłuż wybrzeża oraz nad morzem na rozpoznanie jednostek pływających;
 - holowanie rękawa do strzelań powietrznych;
 - loty w zasłoniętej kabinie i trening w pilotażu na samolotach szkolno-treningowych.
- 4) W kluczach łącznikowych:
- loty na opanowanie techniki pilotażu w strefie i trening ciągły w tym zakresie;
 - loty po trasie i w zasłoniętej kabinie;
 - loty w chmurach;
 - loty łącznikowe i usługowe na korzyść Pułku i Dowództwa Marynarki Wojennej;
 - loty nocne w zwykłych warunkach atmosferycznych.

Wiele miejsca poświęcono szkoleniu teoretycznemu, które prowadził m.in. dowódca pułku. Zwracano uwagę na takie elementy jak znajomość nawigacji nad morzem, umiejętność rozpoznawania okrętów własnych i obcych oraz określenie na oko ich prędkości, taktykę działania lotnictwa w lotach nad morzem, współdziałanie z okrętami, wzajemne powiadamianie się o celach morskich i naprowadzanie na nie oraz wspólne ataki, umiejętność wyboru kierunku nalotu na cele morskie i sposobu ataku.

W eskadrze dalekiego rozpoznania pierwszy lot zapoznawczy nad morzem miał miejsce 8 marca. Od 21 marca roz-



Lotnicy morscy często ćwiczyli atakowanie okrętów przeciwnika, którego pozorowały kutry torpedowe (na zdjęciu podczas parady w połowie lat pięćdziesiątych ub. wieku).

poczęto loty szkolne na UPe-2. Latano po trasie, po kręgu, szykiem. Cały kwiecień był przeznaczony na ćwiczenia lotów szykiem do defilady. 18 kwietnia odbył się przelot na lotnisko Kroczevo. Tam ćwiczone loty po trasie, w składzie klucza.

1 maja załogi pułku pod dowództwem kmdr. ppor. St. Turczyńskiego wzięły udział w centralnej defiladzie w Warszawie. Był to pierwszy, udany sprawdzian gotowości jednostki. 5 maja zaczęły się już loty bojowe na strzelanie i bombardowanie oraz rozpoznanie. Podobnie w czerwcu. 23 sierpnia lot na ćwiczenia z okrętami. Na Zatoce Gdańskiej holowano tarczę na odcinku od Mikoszewa do Helu. Bombardowanie bombami cementowymi wykonywano z różnych wysokości. W momencie uderzenia bomby w cel lub wodę pojawiał się dym zamiast detonacji. Latano również na bombardowanie *Gryfa* na Zatoce Puckiej.

27 sierpnia z okazji wręczenia sztandaru dla 30 Pułku, zademonstrowano pokazy lotnicze na UT-2 połączone ze zrzucaniem ulotek nad lotniskiem aeroklubowym w Słupsku oraz nad lotniskiem koszański.

Sprawkianem gotowości bojowej pułku był udział w ćwiczeniach lotno-taktycznych we wrześniu 1950 r., z udziałem jednostek pływających floty. Ćwiczenia te zamykały pierwszy okres szkolenia w nowo powstałej jednostce. Ten ro-



Technicy przy samolocie szkolno-treningowym Jak-11, lotnisko w Gdańsku-Wrzeszczu.

dziej szkolenia taktycznego był po raz pierwszy przerabiany.

Pułk wykonywał zadania związane ze zwalczaniem z powietrza ugrupowań desantu morskiego, wysadzonego w rejonie Kołobrzegu i Darłowa. Utrudnienie działań polegało na tym, że część załóg samolotów po raz pierwszy uczestniczyła w tego typu operacji. Mowa tu o personalu latającym przybyłym do formowanej jednostki z wojsk lotniczych, nie obytych z morzem. Znaczną część lotów w trakcie ćwiczeń trzeba było wykonać nad wodami Bałtyku i to przy ograniczonej widoczności. Nieźle radzili sobie piloci i nawigatorzy z rozformowanej EL MW.

Mieli już za sobą ponad półtoraroczny staż w lotnictwie morskim i dostateczny trening w lotach nad morzem w różnych warunkach pogodowych. Niemniej jednak, rozjemcy ocenili wykonanie zadań przez pułk na ocenę prawie dobrą. Wyodróżniono wiele załóg. Rok 1950 jednostka zakończyła niewątpliwym sukcesem szkoleniowym.

Zadania lotnictwa

W związku z przejęciem słupskiego lotniska przez Wojska Lotnicze, dowódca MW polecił 4 maja przenieść 30 Pułk Lotniczy MW wraz z 50 BOL MW ze Słup-

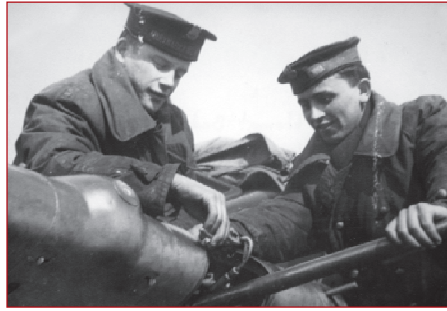
Kpt. mar. pil. Witold Bartkowski udziela instruktażu pilotom eskadry szturmowej.

PRZODOWNICTWO W PRACY I DYSCYPLINIE
TWOIM UDZIAŁEM W ZŁOCIE
MŁODYCH PRZODOWNIKÓW





Mechanik uzbrojenia bosman Franciszek Serafin.



Uzbrojeniowcy podczas pracy, bosmacy Bednar i Zagórski.



Ślubne zdjęcie ppor. pil. Ryszarda Makowskiego, zginął w katastrofie krótko po ślubie.

ska na lotnisko Babie Doły, zwolnione przez 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Powyższy manewr wykonano na podstawie rozkazu ministra obrony narodowej z 13 kwietnia 1951 roku.

W pierwszym rzucie przebazowano część jednostek transportem kolejowym już w drugiej połowie kwietnia. 3 maja przerzucono kolejną następną rzut pułku i batalionu. W czasie dalszych dwóch dni, rzutem powietrznym przebazowano wszystkie samoloty i pozostały personel techniczny. Przebazowanie zakończono 11 maja 1951 roku.

W październiku 1952 roku podsumowano rok szkolny 1951/52. Uznano, że ćwiczenia lotno-taktyczne, we współdziałaniu z okrętami i wojskami lądowymi, wykazały zdolność lotnictwa morskiego do wykonywania zadań bojowych z różnymi rodzajami wojsk. W podsumowaniu przedstawiono możliwości różnych rodzajów lotnictwa wchodzących w skład 30

Pułku. Określono, że lotnictwo myśliwskie jest zdolne do:

- osłony baz morskich i okrętów podczas przejścia morzem do wysokości 7000 m;
- osłony lotnictwa bombowego i szturmowego podczas działań bojowych w trudnych warunkach meteorologicznych;
- dostatecznego odpierania ataków małych grup nieprzyjacielskich samolotów i zwalczania samolotów rozpoznawczych przy pomocy radaru;
- prowadzenia rozpoznania okrętów w morzu, lotnisk i baz morskich w składzie 8 pilotów.

Lotnictwo szturmowe jest przygotowane do wykonywania następujących zadań:

- nanoszenia bombowo-szturmowych uderzeń z lotu nurkowego i koszącego w składzie eskadry;
- nanoszenia uderzeń na desant morski podczas przeladunku na barki de-

santowe i w trakcie lądowania oraz na stanowiska ogniowe wojsk lądowych;

- stawiania zasłon dymnych przy współdziałaniu z jednostkami pływającymi;
- prowadzenia rozpoznania okrętów w morzu, lotnisk i baz morskich.

Lotnictwo rozpoznawcze jest zdolne do:

- prowadzenia rozpoznania okrętów w morzu, baz morskich, naprowadzania własnych okrętów i samolotów na okręty przeciwnika;
- stawiania min na morzu i przy wyjściach z portu.

Batalion Obsługi Lotnisk uznano za zdolny do pełnego zabezpieczenia jednostek lotniczych oraz ochrony i obrony lotniska.

Podsumowanie osiągnięć 1952 roku przeprowadzono od 10 do 14 kwietnia 1953 roku, w czasie inspekcji wiosennej. Na czele zespołu inspekcyjnego stał dowódca MW kontradm. Aleksander Wino-



Por. mar. pil. Henryk Staszewski oraz kpt. mar. pil. Mieczysław Paprocki.



Piloci eskadry szturmowej, od lewej ppor. mar. pil. Ryszard Makowski, por. mar. pil. Izydor Sarad oraz kpt. mar. pil. Witold Bartkowski.



Pierwszym polskim dowódcą 30 Pułku Lotnictwa MW został kpt. mar. pil. Witold Bartkowski (na zdjęciu z prawej), stoi wraz z kpt. mar. pil. Romualdem Rozmysłowiczem.

gradów. Alarm bojowy został wykonany sprawnie. Loty egzaminacyjne oceniono dobrze. Z pilotów wyróżniono kpt. mar. pil. W. Bartkowskiego z eskadry szturmowej oraz kpt. mar. pil. Hilarego Zaruckiego i jego załogę w składzie: ppor. mar. nawig. Tadeusz Pawlaczek oraz strz./rtg. bosmat Jerzy Raj. Komisja oceniła całokształt wyszkolenia i działalności 30 Pułku Lotniczego MW na ocenę dobrą. Do otrzymania dobrej oceny dla pułku, przyczyniły się wysokie oceny poszczególnych załóg uzyskane w czasie ćwiczeń 29-30 września 1952 roku. Organizatorami tych ćwiczeń lotniczo-taktycznych było Dowództwo Wojsk Lotniczych, Marynarka Wojenna i Pomorski Okręg Wojskowy. Ćwiczenia pokazały duży postęp wyszkolenia w umiejętnościach współdziałania z jednostkami floty i POW w zwalczaniu naziemnych, nawodnych i powietrznych celów.

24 kwietnia 1953 roku wydarzyła się pierwsza w historii jednostki katastrofa lotnicza. Ppor. mar. pil. Ryszard Makowski ze strzelcem pokładowym st. mar. Zdzisławem Jasińskim wystartował na wykonanie ćwiczenia nr 45 programu szkolenia. Ćwiczenie przewidywało bombardowanie z lotu ślizgowego nieruchomego celu. Pilot popełnił błąd w czasie manewru wprowadzenia samolotu w lot ślizgowy. Zbyt późno zaczął wprowadzenie. Cel zaczął schodzić pilotowi pod maskę silnika. Pilot pogłębiając przechył, chciał ponownie cel „złapać”. Nastąpił moment, gdy samolot znalazł się w położeniu plecowym i w takiej sytuacji, pomimo próby wyjścia ze skomplikowanego położenia, nastąpiło zderzenie z lustrem wody pod dużym kątem. Pilot i strzelec pokładowy ponieśli śmierć. Z maszyny pozostały jedynie porozrzucone na dnie morza szczątki. Katastrofa spowodowała wstrząs psychiczny wśród składu osobowego pułku.

Na ćwiczeniach

W dniach 8-10 czerwca 1953 roku, samoloty pułku wzięły udział w ćwiczeniach z Bazą Główną. Samoloty bombowe i szturmowe imitowały zmasowany nalot bombowy na okręty i obiekty bazy w dzień, a także w nocy. Ponadto bombardowce imitowały stawianie min i atak chemiczny. Wydzielona grupa maszyn szturmowych otrzymała zadanie odparcia ataku kutrów torpedowych. Samoloty biorące udział w ćwiczeniach przebazowano na lotnisko we Wrzeszczu, skąd star-



Przemarsz marynarzy z eskadry szturmowej obecną ulicą Legionów w Gdańsku-Wrzeszczu, prowadzi kpt. mar. pil. Czesław Śliwka.

towały na wykonanie zadań. Przeprowadzone ćwiczenia wykazały dobre wyszkolenie personelu latającego.

We wspomnianych ćwiczeniach brała udział m.in. załoga Tu-2, w której nawigatorem był por. mar. nawig. Kazimierz Gawron. Tak po latach wspominał jeden z elementów ćwiczenia: - 10 czerwca 1953 roku wraz z załogą (pilot H. Jędrzejowski, strzelec-radiotelegrafista H. Ruza) wystartowałem na Tu-2 z lotniska w Gdańsku-Wrzeszczu na pozorację celu powietrznego dla pułku myśliwskiego stacjonującego w Babich Dołach. Zadanie było tak zaplanowane, aby na małej wysokości (200 metrów) dotrzeć niepostrzeżenie w rejon wyspy Bornholm i zmieniając kurs ze wznoszeniem na 4500 m pojawić się na ekranie stacji radiolokacyjnej od strony zachodniej na pełnym morzu. Na tej wysokości mieliśmy pokonać dłuższy dystans w linii prostej dając naszym myśliwcom szansę na skuteczne naprowadzenie i przechwylenie nas w przyzwoitej odległości od brzegu. Ostatnim etapem lotu miał być skręt w kierunku polskiego wybrzeża i „atak” na położone na nim obiekty.

Niestety, popełniłem prosty błąd nawigacyjny, w wyniku którego dolecieliśmy do Mierzei Kurońskiej (ładząco podobna do naszej Mierzei Wiślanej) i chcąc się upewnić w naszym położeniu wykonaliśmy skręt w lewo, czyli odchodząc w pełne morze. Teraz już wiedzieliśmy gdzie jesteśmy i nie było innego wyjścia jak tylko „wiać”. Zaraz potem nastąpiło przechwycenie przez parę radzieckich myśliwców, ich piloci domagają się, aby

im towarzyszyć. Gwałtownym lotem w dół i zmianą kursu w chmurze udało nam się zgubić „sojusznicze” myśliwce. Lądujemy na własnym lotnisku z opóźnieniem kilku minut. Sprawa szybko się wydała, przecież na ziemi, pytanie – po co? Przyznaliśmy się, że zabłądziliśmy. Do tego nieszczęsnego zakrętu w lewo nie przyznaliśmy się nigdy.

Cały przebieg zdarzenia świadczy o dobrym zorganizowaniu ówczesnej służby OPL ZSRR, która bardzo dokładnie śledziła nasz lot (doskonale wykonana oleata ze stacji radiolokacyjnej). Uświadamiam sobie, że z uwagi na okoliczności i sytuację ogólną („zimna wojna”) przechwytyjące nas samoloty myśliwskie ZSRR mogły otworzyć do nas ogień z posiadanych działek, nasza zdecydowana ucieczka przekreśliła taką ewentualność. Niewykluczone, że piloci sojuszniczych Mig-ów musieli się mocno tłumaczyć swoim przełożonym, że pozwolili nam umknąć, a przedstawiciele służby radiotechnicznej, którzy z zadania wywiązali się na „5” – skąd na oleacie ten nieszczęsny skręt w lewo? No, bo skoro nie było go w powietrzu, to dlaczego znalazł się na kalce.

Mariusz Konarski



Zdjęcia ze zbiorów autora, Muzeum Marynarki Wojennej, Centralnego Archiwum Wojskowego, Janusza Ukłejewskiego, Adama Wierzykowskiego oraz Tadeusza Pawlaczka.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Październik 2000 r.

2 – PŻB uruchomiła nowe, towarowe połączenie między Trelleborgiem a Świnoujściem, obsługiwane przez wyczarterowany szwedzki pojazdowiec *Gate*.

14 – Prof. Aldona Kamela-Sowińska – sekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu ochrzciła zbudowany przez Damen Shipyards Gdynia statek ratowniczy *Monsoon*, z serii SA 1500, który wszedł do służby w Polskim Ratownictwie Okrętowym.

15 – Ostatni rejs na trasie Świnoujście - Malmo wykonał prom-katamaran *Boomerang*. Statek potem wystawiono na sprzedaż.



20 – Z suchego doku Stoczni Gdynia SA wyprowadzono zbiornikowiec LPG *Beige Denise* o nośności 57260 t, budowany na zamówienie norweskiego armatora Bergensen dy Shipping AS.

20 – Kapituła konkursowa, której przewodniczył prof. Wojciech Bąkowski, obradująca przy okazji VI Targów Transportu, Spedycji i Logistyki CARGO TRANS '2000 przyznała szczecińskiej spółce Euroafrica Shipping Lines zaszczytny tytuł „Polskiej Firmy Transportowej roku 2000”.

28 – Na plażę w Alangu przybył masowiec *Larvik*, który w 1969 r. wszedł do służby jako *Tarnów* - pierwszy z serii B-522.

W polskich stocznich zwodowano kontenerowiec i gazowiec LPG.

20 lat temu

Październik 1990 r.

5 – Do Gdyni po raz pierwszy wpłynął niemiecki żaglowiec *Alexander von Humboldt*, potem częsty gość zlotów żaglow-

ców organizowanych na wodach Zatoki Gdańskiej.

7 – Znakomity polski żeglarz, globtroter i pisarz Andrzej Urbańczyk wypłynął z San Francisco na jachcie *Nord V* w kolejną wyprawę, nazwaną „Śladami Słowian na Pacyfiku”.



12 – W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod kontenerowiec *Kairo*, pierwszy z serii B-183.

15 – Bronisław Komorowski, pełniący wówczas funkcję wiceministra obrony narodowej został prezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej.

16 – W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod chłodniowiec *Justinian*, pierwszy z serii B-369.

20 – W Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni zakończyły się prace adaptacyjne na okręcie szkolnym *Wodnik* przekształconym na okręt szpitalny oraz na okręcie ratowniczym *Piast*, który miał również pełnić taką funkcję w ramach wojsk NATO na wodach Zatoki Perskiej.

W polskich stocznich zwodowano towarowo-pasażerski żaglowiec szkolny.

30 lat temu

Październik 1980 r.

1 – Z eksploatacji we flocie PLO wycofany został m/s *Legnica* zmniejszając stan floty tego armatora do 175 statków o nośności 1165 tys. ton.

14 – W Gdyni ukończył swoją 100 podróż liniową do Kanady flagowy statek PLO *Stefan Batory*.

17 – Gdyńska Portowa Straż Pożarna obchodziła 50-lecie swego istnienia.

30 – Podczas remontu w Szanghaju nastąpiła eksplozja w ładowni drobnicowca *Yi Xing*, który dopiero w dwa lata póź-

niej powrócił do służby. Statek ten do 1979 r. pływał pod polską banderą jako *Konopnicka* i znany był z racji tragicznego pożaru, któremu uległ podczas budowy i w którym zginęły co najmniej 22 osoby.

W polskich stocznich zwodowano masowiec, transportowiec rybacki, okręt ratowniczy, okręt badawczy oraz kuter sanitarny. Złomowano zaś trawlerzy burto-we *Śleza*, *Świder*, *Wkra*.

40 lat temu

Październik 1970 r.

9 – Do eksploatacji wszedł *Powstaniec Śląski* - pierwszy masowiec serii B-447.

10 – W Stoczni im. Komuny Paryskiej zwodowano drobnicowiec *Langon* (B-41-V/1) - pierwszy statek towarowy budowany w Polsce dla armatora francuskiego.



12 – W Stoczni Północnej przekazano radzieckiej marynarce wojennej okręt hydrograficzny GS-204 - pierwszy okręt hydrograficzny projektu 871.

12 – Na terenie NRD rozpoczęły się manewry zjednoczonych sił zbrojnych Układu Warszawskiego, pod kryptonimem „Braterstwo Broni”, w których wzięły udział jednostki Polskiej Marynarki Wojennej.

12 – W gdańskiej bazie „Siarkopolu” uruchomiono zespół obiektów przeznaczonych do przeladunku płynnej siarki na statki.

14 – W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto budowę trawlera- przetwórci *Victor Pleven*, prototypu serii B-421.

22 – Masowiec *Manifest Lipcowy* (w tym czasie największy statek Polskiej Marynarki Handlowej) wyszedł w pierwszy oceaniczny rejs, do Japonii.

29 – Śmigłowiec Polskiej Marynarki Wojennej uczestniczył w akcji ratowniczej duńskiego statku *West Star*, wyrzuconego przez sztorm na brzeg w pobliżu Stilo.

31 – W Stoczni im. Komuny Paryskiej zwodowano statek badawczy *Profesor Siedlecki*.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, 2 masowce, 2 statki badawcze i ścigacz torpedowy.

50 lat temu
Październik 1960 r.

6 – W Szczecinie przeładowano 15-milionową po wojnie tonę tranzytową. Ładunków czechosłowackich było 9,2 mln ton, NRD - 3,9 mln ton, węgierskich - 1,5 mln ton.

11 – Czynną służbę zakończył zasłużony drobnicowiec *Lublin*, przekazany tego dnia Zarządowi Portu Gdynia, który potem użytkował go jako magazyn pływający *MP-ZPGDY-1*.

25 – W pierwszy rejs, na łowiska Nowej Fundlandii, wyruszył *Dalmor* - pierwszy w naszym rybołówstwie trawler-przetwórnia.



W polskich stoczniach zwodowano statek drobnicowo-pasażerski, drobnicowiec, węglowiec, trawler-przetwórnę i trawler burtowy oraz zbiornikowiec portowy.

Załogi Polskiej Marynarki Handlowej przejęły statki typu „Liberty” *Huta Będzin* i *Huta Miechowice*, zakupione „z drugiej ręki” w ramach akcji antyczarterowej.

60 lat temu
Październik 1950 r.

2 – Po trzymiesięcznej podróży ze Szczecina, do portu Tientsin zawinął drobnicowiec *Warta* - pierwszy polski statek w tym porcie.

19 – Polska Marynarka Wojenna przejęła drobnicowiec *Opole*, który w 1951 r., po adaptacji, wszedł do służby jako okręt szkolny *Zetempowiec*.

26 – Dekret prezydenta RP o przedsiębiorstwach państwowych, na podstawie którego z końcem roku zlikwidowano przedsiębiorstwa armatorskie GAL, Polbryt i Żegluga Polska.

W polskich stoczniach zwodowano węglowiec i lugrotrawler.

70 lat temu
Październik 1940 r.

12 – Pierwszy w historii polskiego rybołówstwa morskiego dyplom szypra rybackiego otrzymał Wiktor Gorządek. Dokument wydał Konsulat Generalny RP w Londynie.

Polska Marynarka Handlowa:

- w rejsie do Australii – *Batory*;
- w konwojach na wodach brytyjskich - *Bug, Kordecki, Kraków, Lech, Lewant, Lwów, Poznań*;
- w rejsach do Islandii - *Chorzów*;
- w konwoju z Kanady - *Częstochowa, Katowice* (konwój SC.6, zaciekle atakowany przez U-Booty, stracił 3 statki), *Kmicic, Lida, Wilno, Wisła*;
- w konwoju do Kanady - *Hel, Lechistan, Morska Wola*;
- w remoncie (stocznie brytyjskie) - *Kromań, Modlin, Narocz*;
- postój w Gibraltarze - *Lublin*;
- postój w Kanadzie - *Puck, Wigry*;
- ćwiczenia desantowe (na wodach brytyjskich) - *Pułaski*;
- na wodach karaibskich - *Rozewie, Śląsk*;
- na wodach Afryki Zachodniej - *Cieszyn*,
- w konwoju z Afryki Zachodniej – *Stalowa Wola*;
- rejsy z Polakami ewakuowanymi do Haify - *Warszawa*.

Polska Marynarka Wojenna:

- patrole i eskorty na podejściach zachodnich (Western Approaches) - *Błysławica* (26.10 kolizja z parowcem *Kymimbea*), *Burza* (26.10 uratowała 254 ludzi z płonącego transportowca *Empress of Britain*), *Garland*;
- w remoncie - *Ouragan*;
- w budowie - *Piorun* (10.10 przekazany PMW), ścigacz *S-1* (16.10 podczas prób w maszynowni wybuchł pożar, zginął dowódca okrętu por. J. Sokółowski);

- patrol u wybrzeży pld. Norwegii - *Wilk*;
- patrole w kanale La Manche - ścigacze *S-2* i *S-3* (25.10 poważnie uszkodzony bliskim wybuchem miny).

W październiku Kriegsmarine zarekwirowała dwa drobnicowce budowane dla Polski w belgijskiej stoczni John Cockeril w Antwerpii. Oba ukończono w latach 1943-1944 jako okręty-bazy dla niemieckich ścigaczy torpedowych.

80 lat temu
Październik 1930 r.

25 – W gdyńskim Domu Zdrojowym miał miejsce III Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, który zdecydował o zmianie nazwy na Liga Morska i Kolonialna, a na prezesa LMiK wybrano gen. brygady Gustawa Orlicz-Dreszera.



90 lat temu
Październik 1920 r.

14 – W Hawanie wskutek pożaru zatonął drobnicowiec *Kraków* - statek Polsko-Amerykańskiego Towarzystwa Żegluga Morskiej. W niespełna dwa tygodnie później (26.10) Towarzystwo zakupiło statek pasażersko-towarowy *Sierra*, nazwany *Gdańsk*.

15 – W Wolnym Mieście Gdańsk utworzono Radę Portu i Dróg Wodnych. W jej skład wchodziło 5 przedstawicieli RP i 5 przedstawicieli WMG.

23 – Inauguracja roku szkolnego w nowopowstałej Szkole Morskiej w Tczewie.

26 – W Toruniu utworzono Port Wojenny i Warsztaty Techniczne dla Flotyli Wiślanej.

Związek Marynarzy (reprezentowany przez Aleksandra Bieńkowskiego) nabył transportowiec US Navy *Adams* (zbudowany w 1874 r.), który otrzymał nazwę *Stefan Batory*. Rok później statek sprzedano.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

930 pasażerów *St. Louis*

Wyklęci, wygnani, zdradzeni

Zdjęcie udostępnione przez Wydawnictwo Repлика



St. Louis opuszcza port.

Ta historia nie powinna się była wydarzyć. A jednak. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej kilkuset żydowskich uciekinierów z III Rzeszy błąkało się po morzach, bo żadne państwo nie chciało ich przyjąć.

13 maja 1939 roku, sobota wieczór. Przy jednym z nabrzeży portu w Hamburgu stoi transatlantyk *St. Louis*. Wybudowana zaledwie dziesięć lat wcześniej jednostka prezentuje się znakomicie. Długi na 175 metrów, zabierający na pokład prawie tysiąc pasażerów statek, jest gotowy do kolejnej podróży przez Atlantyk. Wszystko wydaje się przebiegać jak zwykle w takich wypadkach. Gra nawet orkiestra.

Okolo g. 19.30 zaczyna się odbijanie. Zgromadzony na pokładzie tłum, w któ-

rym da się wyczuć pewne napięcie, milcząco przygląda się manewrom. Niektórzy z pasażerów okrzykami radości witają powolne odsuwanie się statku od nabrzeża. Wydaje się jakby z utęsknieniem na to czekali. Jedna z pasażerek zerka na zegarek.

- Punktualnie o czasie. Ósma godzina.
- Niemcy nigdy się nie spóźniają, zwłaszcza, jeśli chodzi o Żydów - mówi jej mąż.

Tak zaczął się jeden z najbardziej dramatycznych rejsów w historii żeglugi.

Podróż nazwana później, jakże trafnie, „rejssem wyklętych”. Choć może trzeba by go nazwać „rejssem hańby”?

Decyzja kapitana

Wiosną 1939 roku widać już było oznaki zbierających się nad Europą chmur zbliżającej się drugiej wojny światowej. Krwawe żniwo zaczęła ona zbierać na długo przed 1 września. Pierwszymi ofiarami byli niemieccy Żydzi. Wielu z trudem przyjmowało do wiadomości, że

Niemcy, zamienione w III Rzeszę, pod rządami Adolfa Hitlera, przestały być ich domem. Ci, którzy pozbyli się złudzeń, szukali możliwości ucieczki. Jedna z nich pojawiła się dosyć nieoczekiwanie. Otóż władze niemieckie zgodziły się na opuszczenie kraju, bez prawa do powrotu, przez 930 Żydów (połowę stanowiły kobiety i dzieci). Mieli wypłynąć statkiem na Kubę, aby zaopatrzeni w kubańskie wizy tranzytowe, oczekiwać tam na wjazd do Stanów Zjednoczonych.

Hitlerowcy postanowili wykorzystać rejs do celów propagandowych. Chcieli pokazać, że nie są takimi potworami, za jakich uchodzili, że pozwalają Żydom swobodnie opuszczać Niemcy i to na pokładzie luksusowego transatlantyku. Oczywiście dostanie się na jednostkę okupione było nie tylko sowingą opłatą za podróż, ale także konfiskatą całego majątku.

Teoretycznie wszystko wydawało się być w jak najlepszym porządku. Pasażerowie *St. Louis* nie zdawali sobie jednak sprawy, że ich pobyt na Kubie wcale nie jest przesądzony. Choć mieli wizy wystawione przez oficjalne kubańskie władze imigracyjne, nie były one do końca legalne. Na ich wydawaniu zdesperowanym Żydom jeden z urzędników zarobił krocie. Im bardziej statek zbliżał się do celu podróży, tym władze w Hawanie więcej miały wątpliwości czy przyjmować uciekinierów. W końcu prezydent Kuby wydał dekret anulujący wizy pasażerów *St. Louis*. Także w USA zaczęły się pojawiać niechętnie operacji głosy. Pod przykrywką troski o dobro własnego kraju, do głosu zaczął dochodzić antysemityzm.

Póki co jednak, nieświadomi niczego Żydzi odreagowywali stres związany z wyjazdem. Choć nad *St. Louis* powiewała bandera ze swastyką, a w świetle prawa międzynarodowego pokład statku był częścią terytorium niemieckiego państwa, uciekinierzy czuli się już jakby poza jego granicami. Starali się prowadzić normalne jak na tę sytuację życie.

W umożliwieniu im tego, nie małą zasługę miał kapitan jednostki Gustav Schröder, niezwykle doświadczony weteran atlantyckich szlaków, od trzydziestu siedmiu lat pływający po morzach i oceanach świata. Mierzący zaledwie 160 centymetrów wzrostu oficer, okazał się wielki duchem. Na jego osobisty rozkaz żydowscy goście *St. Louis* mieli być traktowani i w większości byli, tak samo jak wszyscy inni dotychczasowi pasażerowie.

„*St. Louis* to statek, na którym podróż-

kuje się bezpiecznie i mieszka wygodnie. Każdy znajdzie tu wszystko, czego tylko zapagnie, by uczynić życie na pokładzie przyjemnością.” - tak głosiła ulotka reklamowa. Kapitan życzył sobie, aby pomimo okoliczności, słowa te zachowały aktualność.

Było to odważne zachowanie. I to przynajmniej z dwóch powodów. Po pierwsze, ze względu na panujące wśród niemieckiej załogi nastroje niechętnie Żydom, po drugie zaś, ze względu na działającą na statku komórkę NSDAP i jej szefa, stewarda Otto Schiendicka, który pełnił na *St. Louis* podwójną rolę. Potajemnie działał także dla niemieckiego wywiadu wojskowego Abwehry jako kurier przewożący materiały do i z Ameryki.

Będąc szefem statkowych nazistów i tajnym agentem służb specjalnych, Schiendick czuł się „mocny” i był groźny. Jego raporty wysyłane ze statku do mocodawców w III Rzeszy mogły nawet doprowadzić do zawrócenia transatlantyku. Zneutralizowanie działalności stewarda kosztowało Schrödera sporo wysiłku.

Kapitan dołożył wszelkich starań, aby rejs na Kubę odbył się w spokojnej atmosferze. Robił wszystko, by nic nie zakłócało podróży. Na *St. Louis* powstała nawet zaimprovizowana synagoga, gdzie pobożni Żydzi mogli się modlić. W restauracjach podawano koszerne jedzenie. Nawet kiedy zmarł jeden z chorych pasażerów, jego pogrzeb odbył się z zachowaniem wszelkich zwyczajów religii mojżeszowej.

Schröder zdawał sobie sprawę z tego, jak skomplikowana jest sytuacja. Jego zmartwienie pogłębiały sprzeczne informacje docierające drogą radiową z Niemiec. Na dodatek okazało się, że równocześnie z *St. Louis* kurs na Kubę obrały dwa inne statki wiozące z Anglii i Francji mniejsze grupy uchodźców – 104 i 154 osoby. Przewidując kłopoty, utworzył z kilku cieszących się największym autorytetem pasażerów, nieformalny komitet, któremu przekazywał wszelkie informacje o sytuacji na statku. Komitet okazał



Zdjęcie udostępnione przez Wydawnictwo Repilka

Kapitan statku
Gustav Schröder.

się niezwykle pomocny w regulowaniu codziennych spraw, jak również w uspokojeniu nastrojów pasażerów.

W sobotę, 27 maja 1939 roku o g. 4, na *St. Louis* zabuczała syrena. Kapitan zdecydował się obudzić w ten sposób pasażerów, aby mogli zobaczyć jak statek wchodzi do portu w Hawanie. „*Nigdy jeszcze nie wyskoczyłam z łóżka tak szybko. Niebo jest jeszcze granatowe, ale rozpoznaję kilka białych zabudowań na jego ciemnym tle. Na niebie wciąż jeszcze widać gwiazdy. Wszystko to przypomina sen*” - zdołała jeszcze przed wyjściem na pokład zanotować w swoim pamiętniku jedna z obudzonych pasażerek.

Niestety, sen szybko przerodził się w koszmar. *St. Louis* nie przybił do nabrzeża, tylko stanął na kotwicy. Nikt z uciekinierów nie mógł zejść na ląd.

Przez jakiś czas pasażerowie ludzili się, że to tylko chwilowa zwłoka wywołana jakimiś formalnościami albo weekendem. Powoli jednak zaczęła do nich docierać straszna prawda, że nigdy nie wejdą na ląd. Zwłaszcza, że niedługo po przybyciu do Hawany zawinęły tam dwa inne, wspomniane wyżej statki i bez problemu

zaczumowały przy nabrzeżu. Nie ma słów, które oddałyby rozgoryczenie i rozpacz pasażerów *St. Louis*. Szczególnie, że na wielu z nich czekali w Hawanie bliscy.

Ojcowie, mężowie, żony – byli tak blisko i zarazem nieosiągalni. Pomimo podejmowanych przez różne osoby i organizacje wysiłków, z każdym dniem nadzieja na zejście na kubańską ziemię była coraz mniejsza. Władze w Hawanie wysuwały coraz to nowe żądania finansowe w zamian za przyjęcie uchodźców, którym nie mogli oni sprostać, nawet przy pomocy z zewnątrz. W końcu negocjacje zostały ostatecznie zerwane.

W piątek, 2 czerwca 1939 roku, o g. 10.58 statek rozpoczął rejs powrotny do Niemiec. Pasażerowie zdawali sobie doskonale sprawę z grozy sytuacji. Niektórzy, zanim zamustrowali na *St. Louis*, byli już więźniami obozów koncentracyjnych. Jedna z matek zapamiętała pytanie swojego dziecka: „*Mamo, jeśli wsadzą nas do obozu, to czy tata przyjdzie nas odwiedzić?*”

Kapitan Schröder, mając jeszcze nadzieję na pozytywne rozwiązanie sytuacji, obrał kurs na północ w kierunku

wybrzeży USA. W międzyczasie organizacje żydowskie rozpaczliwie szukały państwa, które zechciałoby przyjąć uchodźców. Oni sami także nie chcieli biernie czekać. Na pokładzie powstała grupa spiskowców, którzy postanowili przejąć jednostkę siłą.

9 czerwca po południu grupka dwunastu mężczyzn wtargnęła na mostek. Na szczęście nie wydarzyło się nic złego. Kapitan Schröder przekonał buntowników, aby zaprzestali siłowego rozwiązania, zapewnił, że zrobi wszystko, aby pasażerowie nie wrócili do Niemiec i obiecał, że nikt ze spiskowców nie zostanie ukarany.

To, że w tych dramatycznych chwilach wśród pasażerów udało się utrzymać dyscyplinę i zachować spokój, było ewidentną zasługą kapitana *St. Louis*. Nieracjonalne zachowanie mogłoby mieć katastrofalne skutki. Jak zdesperowani byli ludzie na pokładzie transatlantyku, świadczą pomysły jakie mieli na uratowanie siebie. Niektórzy np. zaproponowali, aby najlepsi pływacy skakali za burtą w określonych odstępach czasu. Statek musiałby zatrzymać się, aby ich ratować. W ten sposób można by opóźnić powrót do Europy niemal w nieskończoność.

Nic jednak nie było w stanie ukoić żalu uciekinierów, kiedy okazało się, że także USA ich nie przyjmą. W tym rejonie świata, gdzie się znajdowali, nie znalazł się ani jeden kraj, który miałby odwagę wyciągnąć do nich rękę. Nie było wyjścia. *St. Louis* obrał kurs na Europę.

Zdjęcie udostępnione przez Wydawnictwo Replika



Uciekinierzy wchodzą na statek.



Zdjęcie udostępnione przez Wydawnictwo Replika

St. Louis w Hawanie.

W końcu na lądzie

Organizacje żydowskie i komitet na statku rozpaczliwie i nieustannie szukali miejsca, gdzie pasażerowie mogliby zejść na ląd. Także kapitan był zdecydowany zrobić wszystko, aby ich uratować przed niechybną śmiercią, jaka czekała ich po powrocie do III Rzeszy. Wymyślił nawet, że jeśli nie znajdzie się państwo chcące przyjąć uchodźców, podpłynie statkiem do wybrzeży angielskich i podpali go. Brytyjczycy musieliby wtedy przyjąć Żydów jako rozbitków.

Na szczęście tego planu nie trzeba było realizować. We wtorek 13 czerwca 1939 roku na statek dotarła depesza: „Ostateczne przygotowania do wysadzenia na brzeg wszystkich pasażerów zakończone.” Komitet pasażerów odpowiedział na to, że jego „wdzięczność jest niezmierna niczym ocean po którym podróżujemy od 13 maja”.

Nazajutrz po śniadaniu, o radosnej wieści zostali powiadomieni pasażerowie. Belgia. Holandia, Anglia i Francja zdecydowały się w końcu na przyjęcie uchodźców.

16 czerwca 1939 roku statek przybił do Antwerpii. Przywitała ich manifestacja młodzieży sympatyzującej z nazistami. W jej trakcie rozdawano ulotki, w których napisano: „*My także chcemy pomóc Żydom. Jeśli zgłoszą się do naszych biur, każdy dostanie za darmo kawałek sznurka i długi gwóźdź.*”

Pierwsi zesłali na ląd pasażerowie, których zdecydowała się przyjąć Belgia. Było ich 214. Jeden z nich obliczył, że od wyruszenia z Hamburga przemierzył ponad 15 tysięcy kilometrów, nie schodząc na ląd, a w końcu wylądował w miejscu odległym o 450 kilometrów od początku podróży.

Następnie opuściło statek 181 Żydów, którzy udali się do Holandii. I w końcu 512 ludzi, których przeznaczeniem była Francja i Anglia. Dotarli tam na pokładach kolejnych statków. „*Aby otrzymać zgodę na wjazd do Francji, musieliśmy przybyć do Antwerpii w Belgii. A żeby dotrzeć do Belgii, musieliśmy podróżować na Kubę*” - zauważył jeden z uciekinierów.

Wydawać by się mogło, że pasażerowie *St. Louis* zostali ocaleni. Niestety... Dwa miesiące później rozpoczęła się druga wojna światowa, podczas której Niemcy rozpoczęli systematyczną „likwidację” narodu żydowskiego.

Z przebywających na pokładzie statku Żydów, wojnę przeżyła ledwie garst-

ka, 240 osób. Gdyby Kuba, a potem Stany Zjednoczone od razu zdecydowały się na przyjęcie uchodźców, uratowani zostaliby zapewne wszyscy.

Wojnę przeżył kapitan Gustav Schröder. Po zejściu Żydów na ląd w Antwerpii, *St. Louis* popłynął w kolejny rejs przez Atlantyk do Nowego Jorku. Następnym portem miały być Bermudy. Statek nie dotarł tam jednak, bo w międzyczasie wybuchła wojna. Kapitan skierował jednostkę do Murmańska, bo wtedy jeszcze Rosja współpracowała z III Rzeszą. Po czteromiesięcznym postoju, przyprowadził transatlantyk do kraju.

Sam nigdy już nie wrócił na morze. Po wojnie żył w biedzie wspomagany przez byłych pasażerów *St. Louis*. W czasie denazyfikacji Niemiec został oczyszczony z zarzutów. Na dwa lata przed śmiercią, w 1959 roku, za swoją postawę został uhonorowany przez rząd RFN. Pośmiertnie przyznano mu także tytuł Sprawiedliwego Wśród Narodów Świata.

Pechowy transatlantyk stał w Hamburgu do końca wojny. Został niemal doszczętnie zniszczony w czasie nalotów alianckiego lotnictwa w 1944 roku. Sześć lat później pocięto go na złom.

Tomasz Falba

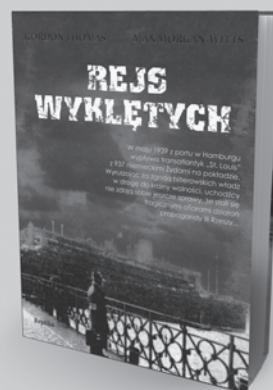
Zdjęcie udostępnione przez Wydawnictwo Replika



Dzieci jednych z pasażerów St. Louis w momencie rozpoczęcia rejsu.

Książki za darmo!

„*Nasze MORZE*” rozdaje książki. Tym razem również w „Morzu tajemnic”. Wystarczy do nas zadzwonić: (58) 307-17-90. Dzięki uprzejmości Wydawnictwa Replika (www.replika.eu), tym którzy **28 października - od godz. 12** skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy za darmo książkę „**Rejs wyklętych**” Gordona Thomasa i Maxa Morgana-Wittsa, w której opowiadającą szczegółowo powyższą historię. Mamy aż trzy egzemplarze!



Opowieści
Mórz Popołudniowych
Andrzej Perepeczko



Jonasz

Na tamtym statku żaden rejs nie mógł być ani krótki, ani łatwy. Dla wyjaśnienia co młodszemu Czytelnikom, rzecz się działa we wczesnych latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia. Był to czas, kiedy – co prawda – pod polską banderą pływały raczej starszawe lub całkiem stare statki, ale flota była dość liczna i obecna na morzach i oceanach świata. Nie to co obecnie, kiedy statki pod biało-czerwoną są raczej nowoczesne, ale floty jakby zabrakło.

Ale dość utyskiwania. Było jak było, a jak jest, każdy widzi.

Wróćmy do tamtych czasów, do tamtego statku i do tamtej załogi.

Stwierdziłem na początku, że na tamtym statku żaden rejs nie mógł być krótki. Wynikało to głównie z podeszłego jego wieku, z faktu służby w wojennych konwojach, kiedy załoga dbała jedynie o to, aby dopłynąć cało, inne zaś sprawy były mniej ważne. Innym powodem długich albo bardzo długich rejsów poza krajem była decyzja, którą podjął ktoś tam, bardzo od nas daleko, ustalając przy eleganckim biurku w eleganckim gabinecie, że najbardziej opłaca się armatorowi, jeżeli statek nasz będzie krążył między kilkoma bardzo dalekowschodnimi portami, wożąc wte i wewte jakieś tanie, a nawet bardzo tanie, masowe raczej ładunki. Co do tanich, a nawet najtańszych i najmniej wartościowych, to rzecz była zrozumiała sama przez się dla wszystkich, jako

tako z morzem obeznanych, nikt bowiem przy zdrowych zmysłach nie powierzyłby na nasz wspaniały okręt czegoś wartościowego.

Jako się rzekło, z rodzajem ładunku łatwo nam było się pogodzić i nie mieliśmy większych pod tym względem ambicji, boleśnie natomiast odczuł każdy z nas konieczność krążenia między jakimiś tam niezwykle egzotycznymi, zda się, portami, których skomplikowane nieraz nazwy można było odszukać dopiero na najbardziej dokładnych mapach, a i to przy użyciu lupy – tak przynajmniej twierdził szef naszej mesy oficerskiej, drugi mechanik, mający zresztą tak uroczy charakter, że nigdy i z niczego nie był zadowolony i zawsze raczej miał za złe.

Na marginesie należy wspomnieć, że na tamtym statku, a przynajmniej w naszej mesie, nawigatorzy nie mieli absolutnie nic do powiedzenia. Tak już jakoś samo wyszło i mnie jako mechanikowi nie wypada tego tematu zbyt rozwijać.

• • •

Zdecydowanym przeciwieństwem drugiego mechanika w naszej mesie był elektryk. Pierwszy elektryk, wypadaloby powiedzieć, bo w tamtych odległych czasach, w Polsce Ludowej, nie oszczędzano na etatach załóg. Ów elektryk był chłopem poczciwym, z kośćcami, którego – jako, że miał na imię Jacek – nazywaliśmy krótko „Dżek”.

Tenże Dżek miał usposobienie pogodne, był optymistą, nie palił, a pił bardzo umiarkowanie i to tylko przy większych uroczystych okazjach i posiadał – jak nietrudno było zauważyć – jedną tylko namiętność: modele. Tak jak inni zbierali znaczki, kolekcjonowali rozmaite medale, czy inne kufle do piwa albo fajki, albo stare, zardzewiałe klucze (pływałem z takim) czy wreszcie inne tym podobne bezużyteczne przedmioty, tak nasz Dżek pasjonował się modelami okrętów wojennych. Skupował je w sklepach z zabawkami w najrozmaitszych portach świata za ciężko zarobiony „dodatek dewizowy”, który w czasach głębokiego Peerelu był wręcz kompromitująco niewielki.

W tym momencie kusi mnie wtrącenie pewnego wspomnienia z również minionego – na szczęście – okresu. Otóż po powrocie z rejsu na wody Missisipi River, skąd przywieźliśmy około 150 000 ton... amerykańskiej kukurydzy dla... Związku Radzieckiego, w Szkole Morskiej w Gdyni, gdzie pracowałem, odbyło się „Partyjno – związkowe szkolenie ideologiczno – ekonomiczne”, na którym musieli być również niepartyjni. Po uczonym wykładzie lektora z Komitetu Wojewódzkiego o wyższości gospodarki socjalistycznej nad kapitalistyczną, zapytałem: - Gdyby na całym świecie panował nasz system gospodarczy, to gdzie kraje naszego obozu kupowałyby na przykład... kukurydzę?

W efekcie wyzwano mnie od prowokatorów i zakończono dyskusję.



Drodzy Czytelnicy, „nie odciągajcie mnie od tematu”, wracamy do Dżeka. Po udanych zakupach, gdy statek wychodził w morze, Dżek zniknął w zaciszu swego warsztatu elektrycznego, gdzie z wielką starannością sklejał plastikowe okręty. Porównywał je przy tym z najnowszym wydaniem obszernego tomu p.t. „Janes Fighting Ships”, czy z mniej obszernym, ale dokładniejszym „Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten”.

Flota Dżeka rosła od portu do portu, przemierzając na pokładach kolejnych jego statków dalekie morza i oceany niemal całego świata. Sztormy przeczekiwały Dżekowe okręciki starannie zamocowane, obłożone delikatną watą i wiórkami, poukładane w specjalnych skrzyneczkach i pudełkach.

Po otrzymaniu wiadomości o zmianie planów rejsu, z całej naszej załogi cieszył się jedynie Dżek. Wiedzieliśmy, że jednym z przewidzianych portów jest – może nawet dwukrotnie – Hongkong.

A w Hongkongu...

- Brakuje mi jeszcze do kompletu transportowca jednostek desantowych – wyznał mi tajemniczym szeptem po podwieczorku, jako że należałem do tych nielicznych, którzy nie tylko nie wyśmiewali hobby Dżeka, ale z chęcią brali udział w dyskusjach na ten temat, a także w podziwianiu kolejnych nabytków.

- No i dwóch nowoczesnych niszczycieli dla osłony zespołu - dorzucił po chwili medytacji. - Bo przecież jeżeli w zespole jest transportowiec, to musi on podejść blisko brzegu przed rozpoczęciem desantu. Cięższe okręty zostaną głębiej w morzu i mogą dać osłonę ogniem swej głównej artylerii – to jasne – ewentualnie jeszcze osłona z powietrza przez samoloty z lotniskowca, ale w przypadku ataku podwodnego... Co prawda przy tych niewielkich głębokościach niedaleko brzegu nie należy spodziewać się dużego, oceanicznego podwodnika, ale mały, przybrzeżny, też ma przecież parę torped w wyrzutniach.

Spojrzałem na Dżeka nieco zdziwiony, ale ten absolutnie nie zauważył mego wzroku cały pochłonięty ustalaniem założeń taktycznych desantu.



W Hongkongu Dżek wyszedł razem z nami do miasta, ale potem gdzieś się zawieruszył w gęstym skośnookim tłumie i pojawił się na statku dopiero późno w nocy, nieładzko zmęczony, ale wyraźnie zadowolony i w dobrym humorze.

- Dlaczego tak późno, Dżek? Zabałaganiełeś?





Powrót do przeszłości



„Mała flota bez mitów”,
Mariusz Borowiak,
Oficyna Wydawnicza Alma-Press
(www.almapress.com.pl), str. 368,
seria „Nieznane oblicza historii”

Dwutomowa „Mała flota bez mitów” ukazała się dzieść lat temu. Była książką, która rozpoczęła karierę Mariusza Borowiaka. Od tamtej pory autor drażni, irytuje, a czasem nawet szokuje czytelników. Po napisaniu szesnastu prac, w większości odburzających dzieje polskiej floty wojennej, stał się jednym z najlepszych krajowych marynistów. Obecne wydanie „Małej floty bez mitów” (ukazujące się z logo „Naszego MORZA” na okładce) nie jest jednak prostym wznowieniem jej pierwszej edycji. Zmniejszona do jednego tomu, uporządkowana i odświeżona książka zawiera esencję tego wszystkiego, co w Borowiaku najlepsze – opis trzydziestu jeden najbardziej kontrowersyjnych epizodów z historii Polskiej Marynarki Wojennej. Publikacja ta zapewne wzbudzi żywe dyskusje. Oby nie jałowe. Przeciwnicy Borowiaka jakoś nie mogą się bowiem zdobyć na poważną, książkową odpowiedź obalającą jego tezy. To tylko wzmacnia wrażenie, że racja jest po jego stronie. Gorąco polecamy!



Krowa na Atlantyku



„Śmiejąca się krowa. Opowieść dowódcy U-Bootów”,
Jost Metzler, Oficyna Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl), str. 210, seria z kotwiczka

Jost Metzler, dowódca U-Bootów z czasów drugiej wojny światowej, przeżył wojnę. Dzięki temu mógł opisać jak wyglądała służba na dowodzonym przez niego okręcie podwodnym U-69, popularnie nazywanym (od noszonego emblematu) „śmiejącą się krową”. Metzler zasłynął nieprawdopodobnym rajdem, jaki wykonał w 1941 roku na pilnie strzeżone, zachodnioafrykańskie porty Lagos i Takoradi. Wszedł do nich nocą i po kryjomu postawił miny. Na skutek tego Brytyjczycy zmuszeni byli zamknąć oba porty, które były ważnymi węzłami komunikacyjnymi. Opublikowanie wspomnień Metzlera to kolejny celny strzał w kolekcji Finny, która przoduje w wydawaniu tego rodzaju literatury. Lekturę polecamy wszystkim miłośnikom spraw wojenno-morskich, szczególnie zainteresowanych działaniami U-Bootów w trakcie drugiej wojny światowej. Zwłaszcza, że książka ukazała się z logo „Naszego MORZA” na okładce.



Pacyficzna Bariera



„Przełamanie Bariery Bismarcka. 22 lipca 1942 - 1 maja 1944”,
Samuel Eliot Morison,
Oficyna Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl), str. 440, seria z kotwiczka

To kolejna książka z logo naszego miesięcznika na okładce. Przyjemnie nam to podkreślić tym bardziej, że widnieje ono na pracy stanowiącej oficjalną historię działań amerykańskiej floty wojennej podczas drugiej wojny światowej na Pacyfiku, w okresie widniejącym w podtytule (trzeciej już tego rodzaju w ofercie Finny). Jej tekst daleki jest od tego co się z „oficjalnością” zwykle kojarzy. Dzięki niewątpliwemu talentowi pisarskiemu autora (dwukrotnego laureata Nagrody Pulitzera!) czyta się ją znakomicie. Lekturę ułatwiają liczne, świetnie i czytelnie przygotowane mapki, rysunki i zestawienia. Znakomitym uzupełnieniem są na pewno unikalne zdjęcia. Ale uwagę przyciąga przede wszystkim temat. Zacięte i krwawe walki o Archipelag Bismarcka (zwany Barierą) są bowiem nieco mniej znane polskim miłośnikom marynistyki niż inne, bardziej „popularne” fragmenty japońsko-amerykańskiej wojny na Pacyfiku.



Na zapleczu floty



„Logistyka Marynarki Wojennej”,
Andrzej Bursztyński,
Wydawnictwo Akademickie Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni
(www.amw.gdynia.pl), str. 401

Bez logistyki żadna flota wojenna, również polska, nie mogłaby funkcjonować. Okręty muszą gdzieś bazować, marynarze muszą coś jeść i z czegoś strzelać. Oczywiście logistyka nie sprowadza się tylko do tych trzech działań. To skomplikowana dziedzina wojskowej działalności, dzięki której Marynarka Wojenna zachowuje sprawność bojową, zarówno w czasie wojny, jak i pokoju. Książka Andrzeja Bursztyńskiego pokazuje temat w całej jego złożoności. I choć praca przeznaczona jest głównie dla studentów szkół i kursów wojskowych, to jej lekturę śmiało możemy polecić także tym wszystkim „cywilnym” pasjonatom morza, którzy interesują się współczesną polską flotą wojenną. A trzeba zauważyć, że wielu z nich lekceważy zaplecze Marynarki, bo wydaje się ono po prostu nudne. Autor „Logistyki Marynarki Wojennej” udowadnia, że tak nie jest. Zachęcamy do osobistego sprawdzenia.

↘ Prawo na morzu



„Międzynarodowe Prawo Humanitarne. Tom 1”, praca zbiorowa pod redakcją Dariusza R. Bugajskiego, Wydawnictwo Akademickie Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni (www.amw.gdynia.pl), str. 255

„Międzynarodowe Prawo Humanitarne” to tytuł nowej publikacji periodycznej wydawanej przez Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni. Stanowi ona posiew konferencji poświęconych tytułowemu zagadnieniu, które odbyły się w tej uczelni. Pierwszy tom składa się z kilkunastu artykułów poruszających szeroko rozumiane prawo międzynarodowe w czasie wojny, a także związane z konfliktami zbrojnymi problemy etyczne. Również w ujęciu morskim. Można więc przeczytać np. o prawnych aspektach użycia siły w trakcie zwalczania piractwa i rozbójnictwa morskiego. Szczególnie jednak interesujący jest materiał poświęcony rozumieniu neutralności w wojnie na morzu na przykładzie internowania *Orla* na początku drugiej wojny światowej. Autor, Andrzej Makowski podejmuje się analizy nie tylko ówczesnego prawa w tym zakresie, ale także jego znajomości wśród oficerów Marynarki Wojennej.

↘ Krew na Missisipi



„Ostatni rejs *Fevre Dream*”, George R. R. Martin, Zysk i S-ka Wydawnictwo (www.zysk.com.pl), str. 587

Jest rok 1857. Do kapitana Abnera Marsha zgłasza się pewien bogaty człowiek z planem budowy wielkiego, szybkiego parowca. Ekscentryczny jegomość prowadzi niezwykle dziwny tryb życia. Obaj panowie rozpoczynają rejs po Missisipi. A wszędzie gdzie się pojawiają, dochodzi do przerażających wydarzeń. Cóż. Więcej zdradzić nie możemy. Pozbawilibyśmy Czytelników przyjemności płynącej z lektury. Trzymającą w napięciu od pierwszej do ostatniej strony powieść, polecamy gorąco tym wszystkim miłośnikom marynistyki, którzy chcieliby się zrelaksować po lekturze poważniejszych książek. Co nie oznacza, że czas poświęcony „Ostatniemu rejsowi *Fevre Dream*” to tylko rozrywka. Książka nie jest bowiem prostą powieścią grozy. Jej fabuła nieraz zaskakuje, zmuszając do refleksji na temat przeznaczenia i tego czy można się od niego uwolnić. W gruncie rzeczy jest to powieść o marzeniach, które motywują do podjęcia walki o lepszą przyszłość.

↘ Rejs przez Europę



„Kierunek Rzesza. Twierdza”, Lothar-Günther Buchheim, Bellona (www.bellona.pl), str. 468

Bohater powieści w końcu dociera, na pokładzie U-730, do portu w La Pallice. Tym razem jednak nikt nie wita z kwiatami i orkiestrą bohaterskich „rycerzy głębin”. Miasto wydaje się jakby wymarłe. Dalej jest jeszcze dziwniej – szef flotyli jest... na rybach. Zachowuje się jakby nie było wojny. Porucznik Buchheim postanawia jak najszybciej opuścić to zwariowane miejsce, aby odnaleźć swoją ukochaną Simone. W towarzystwie dwóch ludzi rusza w kierunku Rzeszy na pojeździe na gaz drzewny. Tak rozpoczyna się jedna z najbardziej niezwykłych historii drugiej wojny światowej. „Kierunek Rzesza” to ostatni tom powieściowego cyklu „Twierdza” będącego bezpośrednią kontynuacją legendarnego „Okrętu”. Świetnie napisaną książkę czyta się jednym tchem. Ci zaś, którzy chcieliby się dowiedzieć, co stało się dalej z bohaterami obu powieści muszą sięgnąć po trzeci tom poświęconego im tryptyku zatytułowany „Pożegnanie” (także wydany przez Bellonę). Zapewniamy, że warto.

↘ Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. 58 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości Oficyny Wydawniczej Finna i Alma-Press, tym którzy (ale od godz. 12, 28 października!) skontaktują się z nami przed innymi prześlemy za darmo książki „Śmiejąca się krowa” Josta Metzlera, „Przełamanie Bariery Bismarcka” Samuela Eliota Morisona i „Mała flota bez mitów” Mariusza Borowicka. Mamy po 2 egzemplarze każdej pozycji!

Zmiana właściciela

Rok 2009 upłynął bez spektakularnych zasileń polskiej floty w nowe statki, podobnie będzie w roku bieżącym. Jedynie najwięksi armatorzy konsekwentnie wdrażają program odnowy. O nich opowiemy w kolejnych odcinkach przeglądu, dzisiaj pozostajemy jeszcze przy mniejszych armatorach.

Polskie Ratownictwo Okrętowe

Gdyński armator zajmujący się usługami holowniczymi na pełnym morzu, usługami *offshore* (z wykorzystaniem własnych serwisowców) i przeladunkami obiektów ciężkich i wielkogabarytowych, realizowanych największym z polskich dźwigów pływających. Skierowany został na ścieżkę prywatyzacji w otwartym przetargu - nie po myśli załogi, która liczyła na akcjonariat

pracowniczy obiecany wcześniej przez rząd, o czym informowaliśmy już na łamach „Naszego MORZA” i na naszej witrynie www.naszemorze.com.pl.

Tymczasem w 2009 roku nastąpiły w przedsiębiorstwie liczne, w odniesieniu do wielkości całej floty, zmiany. PRO sprzedało dwa holowniki - *Posejdon* (zbud. w 1978 r., eksploatowany obecnie jako

Pantanassa przez greckiego armatora Diavlos Maritime Co) i *Jantar* (zbud. w 1979 r., obecnie pracujący jako *Spartan* dla Giginis Salvage & Towage z Grecji).

Na ich miejsce, w grudniu 2009 r. zakupiono z drugiej ręki, ale w zasadzie nowy (prosto ze stoczni) holownik AHTS (*anchor handling tug / supply vessel*), któremu nadano imię *Opal*.

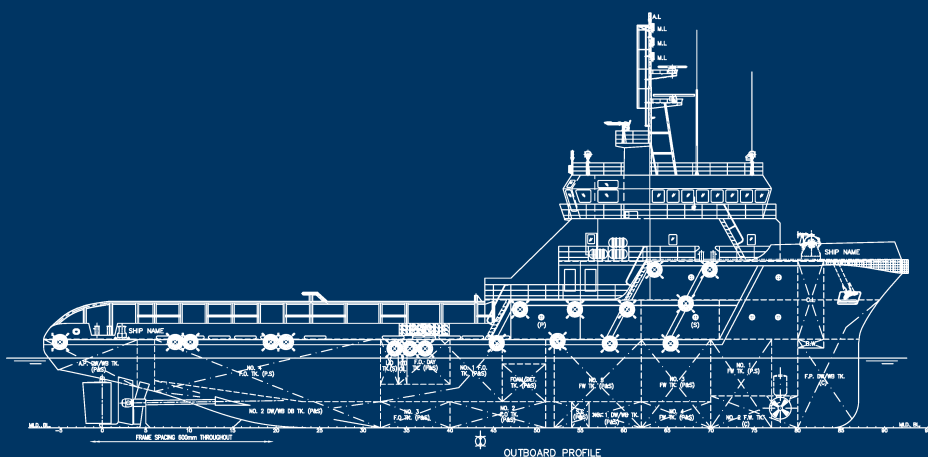
Laila I i Laila II zimę i minione lato spędziły „na sznurku” w Basenie Prezydenta gdyńskiego portu.

Fot. Piotr B. Staronczak



Długi na prawie 60 m statek, o pojemności brutto ok. 1670, mocy napędu głównego 5150 KM, charakteryzuje się uciążeniem na palu sięgającym 67 ton. Zbudowany został przez stocznię Jaya Shipbuilding & Engineering Pte Ltd z Singapuru, z częściowo wyposażonym kadłubem dostarczonym przez chińską stocznię Fujian Southeast Shipyard - Fuzhou FJ jako *Jaya Achiever*. Pod tą nazwą statek został zdany przez stocznię formalnie w marcu 2009 roku armatorowi Airia Jaya Marine S Pte Ltd (podobnie jak sama stocznia, należącemu do grupy Jaya Holdings).

W roku bieżącym, jak dotąd, nie było ubytków, ani uzupełnień we flocie PRO.



Rys. PRO

Opal zakupiony przez PRO w 2009 r.

Jan Stępniewski i Spółka

Flota armatora z Gdyni utworzona w 1993 roku przez kilka osób z Trójmiasta (m.in. z doświadczeniem z pływania na statkach) powiększyła się w roku 2009 o jeden holownik zatrudniany w holowaniach pełnomorskich - *Serval* (ex *Sun London*, zbudowany w 1977 roku)

Flota gdyńskiej firmy składa się obecnie z czterech holowników (*Felis*, *Ikar*,

Leopard i *Serval*) oraz sześciu uniwersalnych kabotażowców i statków rzecznomorskich (*Iris 1*, *Janina*, *Joanna*, *Liliana*, *Maxi* i *Zuzanna*).

Od dłuższego czasu gdyński amator głównie własnymi siłami przebudowuje i dostosowuje zakupiony od Agencji Mienia Wojskowego kadłub byłej jednostki szkolnej naszej Marynarki Wojennej - *Kadet*.

Iris - holownik armatora Jan Stępniewski i Spółka.



Fot. Piotr B. Stawieńczyk



Fot. Piotr B. Stępczak

Halicz zakupiony przez Arcturus od Ship-Service.

Ship-Service

Ship-Service to szczecińska spółka z grupy PKN Orlen, zajmująca się głównie handlem i dostawami na statki paliw żeglugowych. Posiada małą flotę zbiornikowców zaopatrzeniowych (tzw. bunkierki). Jeszcze kilka lat temu zapowiadano w firmie inwestycje -

wzmocnienie floty o większe nieco jednostki, mogące oferować dostawy paliwa na dalszych akwenach niż reddy naszych portów. Na razie jednak, mimo posiadania potężnej firmy-matki, Ship-Service, tych zapowiedzi i planów nie udało się zrealizować.

Natomiast w roku 2009 z floty Ship-Service'u ubył jedna jednostka - *Halicz* (zbud. w 1976 r., GT 694, 1000 ton nośności), która przeszła do innego polskiego armatora.

Arcturus Sp. z o.o.

Szczecińska spółka Arcturus to jeden z najmłodszych polskich armatorów statków towarowych. Od lata 2009 roku eksploatuje swój pierwszy i jak na razie - je-

dyny statek - wspomniany wcześniej *Halicz* zakupiony od Ship-Service. Zasadniczym filarem działalności Arcturusa jest obrót paliwami, ale wiele wskazuje na to,

że firma nie prowadzi sama usług bunkrowych w portach, a czarteruje swój statek firmie Oktan Energy, znanej z dostaw paliw żeglugowych.

Żegluga Gdańska

Największym polskim armatorem eksploatującym statki „białej floty” (dienne, bezkabinowe statki pasażerskie, używane do krótkich wycieczek w portach, w estuariach rzek oraz w żegludzie morskiej przybrzeżnej i krótkiego zasięgu) jest Żegluga Gdańska. Firma eksploatowała przez jakiś czas także statek towarowy, 62-metrową *Lailę* o nośności 1050 t. Kabotażowiec pływał w barwach Żeglugi Gdańskiej najpraw-

dopodobniej od lutego 1998 do sierpnia 2003 roku, kiedy odkupił go holenderski armator B. Kooijmans, nadając statkowi imię *Orion*.

Ale nazwa *Laila* wróciła do floty Żeglugi Gdańskiej. Statek znany wcześniej jako *Ladoga-105* miał otrzymać imię *Laila 5*. Jednostka przeszła w marcu 2008 roku remont w stoczni REMONTOWA SA. W Gdańsku cumował już wtedy także statek bliźniaczy „stopiątki” - *Ladoga-108*. On

także przeszedł remont w Polsce i otrzymał imię *Lechia*.

Niestety, Żegluga Gdańska nie zdołała się odnaleźć na trudnym, kryzysowym rynku żeglugowym. Oba statki zdecydowaną większość czasu w barwach gdańskiego armatora przeczekwały przy nabrzeżach postojowych i w końcu zostały sprzedane. Zmiana właściciela nie pociągnęła jednak za sobą zmiany „kapitałowej narodowości” statków.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Kadet - była jednostka szkolna Marynarki Wojennej.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Liliana - jeden z sześciu uniwersalnych kabotażowców i statków rzeczno-morskich trójmiejskiego armatora.

Baltex

W Gdyni ma siedzibę grupa firm zainteresowanych budową farm wiatrowych na morzu, na obszarze polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. Inwestorzy - Baltex Energia Wiatrowa i Baltex Power SA - widzą możliwość realizacji projektu zakładającego zbudowanie siłowni złożonej z 260 turbin wiatrowych o mocy po 6 megawatów (łącznie 1560 megawatów) na Południowej Ławicy Środkowej Bałtyku Południowego. Partnerem Grupy Baltex jest belgijska firma Deme, posiadająca 10,9 proc. akcji Baltex Power SA, znana głównie jako przedsiębiorstwo pogłębiarskie (robót czerpalnych). Ma ona jednak duży potencjał i doświadczenie również w budowie farm wiatrowych, m.in. na Morzu Północnym. Potencjalnymi partnerami są m. in. Germanischer Lloyd i ABB ze Szwecji.

Zanim możliwa będzie realizacja wspomnianego projektu, firmy Grupy Baltex zajęły się wydobywaniem kruszyw budowlanych z dna Bałtyku i ich przetwarzaniem. Grupa najpierw zlecała roboty wydobywcze *offshore* belgijskiej firmie, dysponującej pogłębiarkami do wydoby-

wania i transportowania kruszyw, od której wycarterowano statek specjalistyczny *Charlemagne*. Później kupiła dwie jednostki - *Laila I* i *Laila II*, czyli należące do Żeglugi Gdańskiej, wspomniane wyżej *Lailę 5* oraz *Lechię*.

Przypomnijmy, że te rzeczno-morskie statki o długości 82,5 m, szerokości 11,25 m, wysokości bocznej 5,8 m i zanurzeniu maks. 4,11 m, charakteryzują się nośnością po 2075 t, wypornością 3276 t, tonażem pojemnościowym brutto 1853 i ładownością kontenerów równą 84 TEU. Mogą przewozić ładunki sypkie lub wielkogabarytowe, a także kontenery. Oba mają pływać w Baltexie pod polską banderą.

Kilka miesięcy temu zapowiadano zamontowanie na *Laili II* wielowiązkowej sondy do badania dna morskiego. Koncesja obliguje do wykonywania pomiarów batymetrycznych firmę wydobywczą. Przedstawiciele firmy Baltex uzasadniali, że badania dna, bardzo kosztowne, bardziej się opłaca prowadzić własnymi statkami. Jednak włączenie omawianych statków do floty jednego z najmłodszych

polskich armatorów - Baltex Transport Morski - nie wpłynęło jak dotąd na uaktywnienie tych rzeczno-morskich jednostek pływających. Zimą i minione lato spędziły „na sznurku” przy nabrzeżach postojowych Dalmoru w Basenie Prezydenta gdyńskiego portu.

Wedle wcześniejszych deklaracji - Grupa Baltex ma także w planach budowę własnego statku specjalistycznego TSHD (*trailing hopper suction dredger* - pogłębiarki nasiębniernej ssącej ze smokiem wleczonym) - uniwersalnej pogłębiarki, przeznaczonej do wydobywania kruszyw oraz ich wstępnego przerabiania i transportowania. Wedle doniesień lokalnej prasy, statek ten miałby być największym w swoim rodzaju na świecie. Miałby przy tym możliwość dokonywania przeładunku urobku na morzu, na statki transportowe lub w portach, a także prowadzenia prac badawczych. Jego projekt opracowało holenderskie biuro IHC Holland.

**Opracował:
Piotr B. Stareńczak**

Serval - zatrudniany w holowaniach pełnomorskich.



Fot. Piotr B. Stareńczak

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

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



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

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

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

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

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

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

Waluta: **W P P L N** Kwota: _____

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

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

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: _____ Odcinek dla banku zleceniodawcy: _____

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

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

Waluta: **W P P L N** Kwota: _____

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

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata 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

Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Start Szukaj Multimedia O Portalu Morskim Kontakt

WIADOMOŚĆ DZIŚ

Ostatnie historyczne wiadomości statków w Białym Gdyniu S.A.

25 kwietnia br. (w sobotę) w Stoczni Gdynia S.A. o godz. 15.00 z suchego doku 513 W opłynęła na wodę dwa statki...wiecej>

OSŁONIENIE
Firma Maritime Safety to...
Parafraza do udziału w...

TERRORYZM
Postępowania, ocena...
przypadku ino...
>> więcej

ZIAD...

TOMASOS BROTHERS INC
100 years in Shipping
JOIN US
www.tomasos.gr

PRACA NA MORZU
PRACA NA LĄDZIE
RUCH STĄTKÓW



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Polskie masowce u obcych armatorów

Zostały zbudowane w Polsce, z przeznaczeniem na eksport. Żaden ze statków z reprezentowanych poniżej serii nie trafił do polskiego armatora. Można je określić jako masowce szerokolukowe (OHBC - *open hatch bulk carrier*). Każdy, w różnym stopniu, przystosowany jest do przewozu kontenerów. Najbardziej nadaje się do tego *Isoldana*, którą niektóre źródła klasyfikowały jako drobnicowiec (jest nim - według notacji klasy), a którą można nazwać masowco-kontenerowcem. Pozostałe z prezentowanych jednostek, przez odpowiednie rozmiary luków i gniazda kontenerowe na ich pokrywach, przystosowane są do przewozów pojemników. Nadają się również do przewozu drewna pakietyzowanego i dlatego mogą być uznane za masowce-pakietowce. Ponadto - szczególnie *Isoldana* - przystosowana jest bardzo dobrze do przewozu i samodzielnego za- i rozładunku papieru w rolach. *Tolmi* to stosunkowo mało rozpoznawalny z masowców polskiej produkcji - w latach 1986 i 1989 przekazano armatorowi fińskiemu tylko dwie jednostki typu B539.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Isoldana - ex *Star Isoldana*; zbudowany przez Stocznnię Szczecińską SA pod numerem budowy B584-I/4 dla Masterbulk Pte. Ltd., po rozpadzie pool'u Star Shipping (obecnie Grieg Star Shipping) - w składzie floty Westfal-Larsen; GT 33 448, nośność 43 867 t, ładowność 1880 TEU, długość całkowita 198,50 m.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Poplar Arrow - eksploatowany przez Gearbulk Holding Ltd; zbudowany przez Stocznnię Gdańską - Grupa Stoczni Gdynia SA pod numerem budowy 6684/23 (niektóre źródła podają B684/III/3) w roku 2005; GT 32 461, nośność 47 818 t, ładowność 1550 TEU, długość całkowita 189,75 m.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Tolmi - ex *Finnwood*, ex *Lanka Abhaya*, ex *Finnwood*, ex *Pisces Venturer*; zbudowany przez Stocznnię Gdańską im. Lenina pod numerem budowy B539/02 w roku 1989; GT 21 305, nośność 29 094 t, ładowność 1100 TEU, długość całkowita 184,51 m.