

ZROBIĘ JAK MAŁYSZ – GUTEK SIĘ ŚCIGA

nasze
MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 12 (60) grudzień 2010
NR INDEKSU 211214

**Inspektorzy
winni**

*Fryderyk Chopin, wcześniej Pogoria.
Dlaczego łamią się maszty
na polskich żaglowcach?*



Znowu została mamą!



Ustrzelić statek

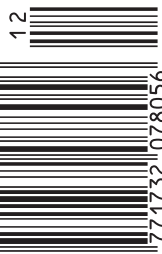
Rozmawiamy
z dowódcą
Marynarki
Wojennej RP
admirałem floty
Tomaszem Matheą

DAĆ SZANSE

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

ISSN 1895-4812



9 771732 078056

Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Dobre nowiny na nowy rok...

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 12 (60) Rok V
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35

czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

Publicyści:Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Paweł Pawelek, tel. (58) 307 16 35
pawel.pawelek@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 Bierdgański, Jerzy Bitner
Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczko,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podzwierzyniec 25
37-100 Łańcut

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

Nakład 2400 egz.

Za nami drugi rok kryzysu gospodarczego, który dotknął także firmy działające na rzecz gospodarki morskiej w Polsce. Na dokładne podsumowania przyjdzie jeszcze czas, ale już teraz widać, że w 2010 roku jest więcej powodów do optymizmu niż było w poprzednim. Światelko w tunelu zaświeciło w polskich stoczniach, oczywiście tych, które przetrwały.

Jak pamiętamy, rok 2009 dobiegał końca w atmosferze skandalu wokół inwestora z Kataru, który, po entuzjastycznych deklaracjach naszych oficjeli, nie kupił jednak majątku po upadłych stoczniach w Gdyni i Szczecinie. W 2010 r. duży majątek w Gdyni kupiły polskie firmy, a jedna z nich zlicytowała jego najważniejszą część, czyli suchy dok, w którym chce budować nowoczesne statki do instalacji wież wiatrowych na morzu.

Udało się także, po wielu miesiącach niepewności, sprzedać pochylnie w Szczecinie, choć nie wiadomo, czy nabywca, który nie był dotąd związany z branżą okrętową, chce i będzie tam budować statki (czyt. na str. 12).

To był dobry rok dla „kolebki”. Stocznia Gdańsk restrukturyzuje się, inwestuje, buduje nowe linie montażowe (do produkcji elementów wież wiatrowych) i woduje coraz więcej ciekawych jednostek.

Progres odnotowała także największa obecnie w Polsce grupa stoczniowa, która, mimo kryzysu w żegludze, potwierdziła swoją pozycję lidera w remontach statków i wież wiertniczych, a rok 2010 zakończyła finalizacją kontraktu, który przyniósł jej miano najlepszego w Europie producenta zaawansowanych technicznie, ekologicznych statków napędzanych LNG. Jednemu z nich imię nadała Danuta Wałęsowa (szczegóły na str. 8-11).

Dobre prognozy są także dla polskiej Marynarki Wojennej. Jej dowódca obiecuje w udzielonym miesięcznikowi „Nasze MORZE” wywiadzie (publikujemy go na str. 23) wdrożenie i konsekwentną realizację programu modernizacji polskiej floty wojennej do roku 2018 i w latach następnych. Oddanie do roku 2015 korwety *Gawron*, budowa lub zakup nowych okrętów, modernizacja i remonty już istniejących... Czy beneficjentami tego programu (lub choćby niektórych jego elementów) będą polskie stocznie? Przynajmniej jedna ma w tej materii potencjał i bogate doświadczenie.

Kolejna dobra nowina - po prawie roku rozmów Komisja Europejska przyznała Polsce dofinansowanie na budowę gazoportu, dając tym samym zielone światło dla tego projektu (czyt. na str. 35-36).



I jeszcze jedna – polski żeglarz Zbigniew Gutkowski, który pod patronatem „Naszego MORZA” jako pierwszy Polak ściga się w regatach samotników dookoła globu Velux 5 Oceans, wciąż jest na drugiej pozycji i siedzi na karku prowadzącemu Amerykaninowi! (szczegóły na str. 5-7).

Ale w tej beczce miodu jest i łyżka dziegciu. Ten rok, jak poprzedni był pechowy dla polskich jednostek. W 2009 r. *Pogoria*, a w 2010 *Fryderyk Chopin* połamały maszty w trakcie żeglugi. Dodatkowo ten drugi nie dostanie pieniędzy z ubezpieczenia. Czy nad polskimi żaglowcami zawisło fatum? Skąd te problemy? Winne są błędy konstrukcyjne, zaniedbania załogi, czy jeszcze coś innego? (czyt. na str. 45-49).

Na koniec kolejna łyżka dziegciu, tyle, że z innej beczki. „*To będzie ciężki rok. Także na rynku wydawniczym. Niektóre tytuły prasowe znikną. Nie będzie do nich należał miesięcznik „Nasze MORZE”. Bądźcie z nami, drodzy Czytelnicy, a wtedy my będziemy z Wami, bardziej różnorodni, ciekawsi i co ważne, po niezmiennionej cenie*”. Te słowa napisałem w grudniu 2008. Niestety, w roku 2010 wzrasta stawka podatku VAT dla czasopism specjalistycznych, z 0 do 5 proc. I o tyle musimy podnieść cenę naszego pisma. Mimo to, życząc Wam wszystkim Drodzy Czytelnicy wszelkiej pomyślności w roku 2011 mamy nadzieję, że pozostaniecie z nami!

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Dobre nowiny na nowy rok str. **3**

WYDARZENIA

Zrobię jak Małysz str. **5**
 Trzy razy po imieniu str. **8**
 Statki ze Szczecina? str. **12**
 Pytania o *Generała* str. **13**
 Kajakerski mistrz str. **18**
 Wyrok, limity i własna Aukcja str. **20**
 Propaganda nieartystyczna str. **22**

ROZMOWY MORZA

Dać szansę str. **23**
 Morze wywiadu str. **29**
 W elastyczności nadzieja str. **33**



13

Pytania o *Generała*

- Młodzież może się uczyć żeglarstwa niekoniecznie na *Generale Zaruskim* - przekonuje Miłosz Wierchowski krytykujący projekt odbudowy. - Ale jeśli już ma to robić na jego pokładzie, jeśli ma mieć unikalną szansę poznania smaku żeglowania sprzed siedemdziesięciu lat, to należy zrobić wszystko, aby jej to umożliwić. A to oznacza, że żaglowiec powinien zostać odbudowany w kształcie jak najbardziej zbliżonym do pierwotnego.



45

Inspektorzy winni

Połamane maszty na *Fryderyku Chopinie* to kolejny tego typu wypadek polskiego żaglowca w ostatnim czasie. Przypomnijmy, że podobne zdarzenie było półtora roku temu udziałem *Pogorii*. Według gdyńskiej Izby Morskiej, w wypadku tegoż żaglowca zawinili przede wszystkim inspektorzy Polskiego Rejestru Statków. Jako pierwsi przedstawiamy ustalenia w tej sprawie.

MORZE INWESTYCJI

Jest zielone światło str. **35**

MORZE WYPRAW

Ustrzelić statek str. **37**

MORSKIE PROCESY

Inspektorzy winni str. **45**

MORZA I OCEANY

Złowieszczy olbrzym str. **50**

MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Świnoujście str. **52**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Nie uda ci się bratku! str. **56**

POCZTÓWKA Z MORZA

34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego str. **58**

ARCHIWUM MORZA

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

MORZE TAJEMNIC

Poszukiwany John Franklin str. **68**

MORZE OPOWIADAŃ

Jonasz str. **72**

MORZA POZNAWANIE

Oceanów spis powszechny str. **75**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **80**

FIRMOWE ŻYCZENIA:

Gdańska Stocznia str. **11**
 Remontowa SA str. **36**
 Famos str. **41**
 Stocznia Północna str. **55**
 PBuch str. **83**
 MORS



75

Oceanów spis powszechny

2700 naukowców z 670 instytucji i placówek naukowych rozrzuconych w 80 krajach spakowało manatki, by zasięgnąć języka w głębinach. W ciągu 10 lat, poświęcając niezliczone godziny, wzięli udział w 540 ekspedycjach, przeprowadzając obserwację 120 000 gatunków. Naukowcy szacują, że oceany zamieszkuje około miliona wyżej rozwiniętych form życia, a do ich grona dołącza jeszcze miliard gatunków mikrobów. W gramie plażowego piasku jest ich około 9000, w litrze wody morskiej około 38 000.

Zdjęcie na okładce:

Admirał floty Tomasz Mathea,
 dowódca Marynarki Wojennej RP.
 Fot. Czesław Romanowski


VELUX®
5 OCEANS®
 THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE


Samotność żeglarza.

Zbigniew Gutkowski zajmuje drugie miejsce w najstarszych regatach samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Polscy żeglarze trzymają za niego kciuki. Niektórzy uważają nawet, że ma szansę wygrać ten wyścig.

Kiedy zamykaliśmy poprzedni numer „Naszego MORZA” Gutkowski, popularnie zwany Gutkiem, pokonywał właśnie pas cisz równikowych. Walczył też zawzięcie o prowadzenie z Amerykaninem Bradem Van Liew, niezwykle doświadczonym żeglarzem, który już raz wygrał te regaty. Był to bój naprawdę zaciętki i niemal do ostatniego momentu trudno było przewidzieć jak się zakończy.

- Gutek naprawdę jest świetny. Skąd się ten facet wziął, do diabła?! Bardzo dobrze mieć za plecami takiego rywala, który naprawdę walczy o każdą milę. Nie wiem, czy taka walka będzie trwała na wszystkich odcinkach, ale mam nadzieję, że żaden z nas przez to nie uszkodzi swojej łódki - mówił ze zdziwieniem, ale i szacunkiem amerykański żeglarz o Polaku. - On naprawdę dociska pedał cały czas i to jest fantastyczne. Ma starszy jacht, ale świetnie przygotowany, mający na koncie zwycięstwo w Vendée Globe, więc nie żaden łach. Nasza rywalizacja naprawdę mi się podoba. Liczę jednak na to, że będę w porcie pierwszy.

Potrzebna motywacja

Nadzieje Brada się spełniły i rzeczywiście to właśnie on, jako pierwszy, stanął na mecie w Cape Town 14 listopada. Gutek pojawił się tam trzy dni później - 17 listopada o godzinie 21.03 czasu polskiego.

Zrobię jak Matysz



Fot. Ainhoa Sanchez / WWI.com

Zajęcie drugiego miejsca to duży sukces Polaka.

- Po raz pierwszy czuję się trochę zmęczony - mówił Gutek zaraz po zejściu na ląd. - Ostatnie 12 godzin jechałem tylko na 3 refie, bez fok, bo miałem ponad 50 węzłów wiatru i ośmiometrową falę z boku, więc napędu było wystarczająco. Jakies 3-4 mile przed metą się rozrefowałem, potem wchodząc do portu znowu musiałem refować żagle, bo był szkwał 30 węzłów, a ja jechałem już na pełnym zestawie, więc się zmęczyłem tymi wszystkimi ćwiczeniami, tym bardziej, że odbywało się to tak naprawdę już po zachodzie słońca. Ale ogólnie rejs mnie nie sforsował, mogę tak pływać, tylko muszę mieć motywację.

Organizatorzy regat skrzętnie wylczyli, że Polak spędził na wodzie: 31 dni, 6 godzin i 3 minuty. Pokonał 8153 mile morskie, a jego średnia prędkość wynosiła 10,87 węzła. Za drugie miejsce w regatach otrzymał 10 punktów oraz nagrodę pieniężną w wysokości 15 tysięcy euro (za pierwsze było 12 punktów i 24 tysiące euro).

Kiedy zamykałimy to wydanie naszej gazety, do mety w Cape Town dotarło już czterech z pięciu biorących udział w regatach zawodników. Piąty, nękaną awariami sprzętu, Christophe Bullens jeszcze płynął. Kolejność zawodników po pierwszym etapie przedstawia się następująco: pierwsze miejsce - 42-letni Ame-



Fot. Ainhoa Sanchez / WWI.com

Gutek cieszy się z ukończenia pierwszego etapu.

rykanin Brad Van Liew na jachcie *Le Pingouin*, drugie - 37-letni Zbigniew Gutkowski na jachcie *Operon Racing*, trzecie - 57-letni Kanadyjczyk Derek Hatfield na *Active House*, czwarte - 32-letni Brytyjczyk Christopher Stanmore-Major na jachcie *Spartan* i piąte miejsce - 48-letni Belg Christophe Bullens na *Five Oceans of Smiles*.

Drugie miejsce Gutka to jego wielki, osobisty sukces. Tym cenniejszy, że jacht *Operon Racing* to najstarsza z pięciu startujących w regatach łodzi, o dziesięć lat star-

sza od głównego przeciwnika - *Le Pingouin* i posiadająca o jedną trzecią mniejszą powierzchnię żagli. Gutek pokazał, że pomimo tego, a także awarii i wypadku, w którym ucierpiała jego głowa, potrafi żeglować. Pierwszy etap nieoczekiwanie, bo przecież Amerykanin, nie Polak był faworytem tego wyścigu, stał się emocjonującym pojedynkiem pomiędzy obu żeglarzami.

Zapewne będzie on kontynuowany na drugim odcinku. Kolejny etap regat Velux 5 Oceans wiedzie z Cape Town do Wellington w Nowej Zelandii. Liczy około 7 tysięcy mil morskich. Start do niego ma się odbyć 12 grudnia. Żeglarze mieli więc czas na odpoczynek i przygotowanie jachtów. Także Gutek z tego skorzystał, w wolnych chwilach ciesząc się obecnością żony Elizy. Jeśli wszystko poszło zgodnie z planem, to w chwili kiedy ukazuje się ten numer „Naszego MORZA”, od kilku już dni, powinny trwać zmagania na drugim etapie.

Ryczące czterdziestki

Pokonanie go to nie będzie bułka z masłem. Być może nawet będzie to najtrudniejszy etap tych regat. Ocean Południowy cieszy się wśród żeglarzy złą sławą. Wystarczy powiedzieć, że w obszarze od równoleżnika czterdzięci stopni do koła podbiegunowego południowego występują najsilniejsze wiatry na naszej planecie, zwane potocznie „ryczącymi czterdziestkami”. Wywołują niezwykle gwałtowne sztormy i fale o wysokości kilkunastu metrów. Temperatura wody zaś oscyluje w okolicach zera. Te ekstre-



Fot. Ainhoa Sanchez / WWI.com

W porcie czekała żona Eliza.

malne warunki będą dla zawodników autentycznym sprawdzianem ich żeglarskich umiejętności.

Na takim akwenie łatwo o nieszczęście. Dlatego zawodnicy dobrze się muszą zastanowić nad strategią. Chodzi o to, by nie przeszarżować. Na tym etapie wszystko można wygrać, ale i wszystko przegrać. W rozmowie z „*Naszym MORZEM*” Gutek zapowiedział twarde, ale ostrożne zmagania o pierwszą lokatę. Nie zamierza bowiem „odpuszczać” swojemu głównemu rywalowi, ale także głupio ryzykować, co mogłoby się skończyć katastrofą.

- Zrobię jak Małysz, który na pytanie czy wygra, odpowiada zwykle, że on o tym nie myśli, tylko chce po prostu oddać dobry skok - mówi Gutek. - Ja też postaram się popłynąć jak najlepiej umiem. Jaki to przyniesie efekt? Zobaczmy.

Polski żeglarz jest ostrożny w ocenach swoich szans na zwycięstwo. To zrozumiałe. Wynika nie tylko z jego skromności, ale i trzeźwej oceny. Mniej ostrożni są najbardziej znani polscy żeglarze, z którymi rozmawialiśmy, a którzy z zainteresowaniem śledzą występ Gutka w Velux 5 Oceans i trzymają za niego kciuki.

- Wbrew pozorom on ma całkiem komfortową sytuację zajmując drugie miejsce - ocenia Krzysztof Baranowski, który dwukrotnie opłynął samotnie świat. - Ma większą motywację, aby wskoczyć na pierwsze miejsce. Wierzę, że może zwyciężyć.

Podobnego zdania jest Roman Paszke, który dowodził jachtem podczas żeglarskich regat dookoła świata The Race. Według niego Gutek już wygrał, bo udało mu się wystartować w takim wyścigu. Jego zdaniem dopięcie finansowe takiego projektu wymagało od żeglarza dużej determinacji.

- Z tego co obserwuję, nadal ma ją w sobie - mówi Paszke. - Dla mnie wyrósł na faworyta tego wyścigu.

- Przed Gutkiem najtrudniejszy chyba etap regat - mówi z kolei Jarosław Kaczorowski, który brał udział w samotnych regatach przez Atlantyk. - Jeśli teraz uda mu się utrzymać na dobrej pozycji, może wygrać.

Na inną stronę występu Gutkowskiego w Velux 5 Oceans zwraca uwagę żeglarski olimpijczyk Mateusz Kusznierewicz. Według niego start w tych regatach to znakomita promocja Polski.

- Kiedy w zagranicznych mediach widzę relację z Velux 5 Oceans, to słyszę jak mówią, że drugi jest Polak - mówi Kusznierewicz. - To budzi zainteresowanie.

Fot. Alinhao Sanchez / WMI.com



Przywitanie czwartego na mecie w Cape Town Christophera Stanmore-Majora. Od lewej: Brad Van Liew, Derek Hatfield i Zbigniew Gutkowski.

Wierzyć w siebie

- Dziękuję wszystkim, którzy we mnie wierzą - odpowiada Gutkowski. - Także kibicującym mi Czytelnikom „*Naszego MORZA*”, które jest patronem medialnym mojego startu w Velux 5 Oceans.

Przypomnijmy, że Gutek jest jednym z bardziej znanych polskich żeglarzy. Na koncie ma ponad 100 tysięcy mil morskich. W latach 1987-1995 był członkiem narodowej kadry olimpijskiej klasy 470, potem kapitanem wachtowym na jachcie *Warta-Polpharma* w żeglarskich 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.

Start w Velux 5 Oceans jest największym sportowym wyczynem w karierze polskiego żeglarza. Ale nie tylko dla niego jest to ważne wydarzenie. Jak dotąd bowiem żaden Polak nie wystartował nie tylko w Velux 5 Oceans, ale i w ogóle w jakichkolwiek regatach samotników dookoła świata.

Wyścig, w którym bierze udział Gutek jest najstarszym tego rodzaju na świecie. Jego trasa liczy 30 tysięcy mil morskich i składa się z pięciu etapów wiodących z La Rochelle poprzez Cape Town, Wellington, Salvador i Charleston z powrotem do La Rochelle. Stawką jest nagroda w wysokości pół miliona euro.

W obecnej edycji Velux 5 Oceans bierze udział pięciu zawodników. W sieci zaś trwa wirtualny wyścig na tej samej trasie,

w którym „płynie” ponad 60 tysięcy ludzi, w tym także Polacy. Co ciekawe, zwycięzca pierwszego odcinka pojawił się na wirtualnej mecie trzy dni wcześniej od swojego odpowiednika w realu.

Tomasz Falba



Operon Racing zmierza do Cape Town.

i

Chcesz wiedzieć więcej?

Zajrzyj na strony internetowe:

www.velux5oceans.com,

www.polishoceanracing.com.pl

i www.operonracing.com.

Trzy razy po imieniu



Powoli dobiega końca realizacja jednego z najciekawszych kontraktów polskich stoczni ostatnich lat. Przyniósł on Gdańskiej Stoczni Remontowej SA ugruntowanie pozycji rynkowej i prestiżu, pracę i przychody, a także nagrodę.

Trzy matki chrzestne - od lewej: Karin Arild Dahl, Danuta Wałęsa i Åshild Støbakk

Zbudowany w Gdańsku *Moldefjord* otrzymał wyróżnienie „Green Ship of the Year 2010” (Zielony Statek Roku) na gali 7. edycji konferencji Green Ship Technology Conference w Kopenhadze w marcu br. Nagrodę przyznała firma Informa Maritime Events z grupy Informa, wydawcy jednego z najbardziej znaczących na świecie czasopism morskich - dziennika Lloyd's List. Nagrodzony prom to pierwsza jednostka z serii promów napędzanych LNG zbudowanych przez Grupę REMONTOWA.

Niedawno *Korsfjord* - czwarty i ostatni z serii promów SKS 125 napędzanych paliwem gazowym - został ochrzczony i oficjalnie przekazany armatorowi, a dwa dni później wyruszył w drogę do norweskiego fiordu, w którym będzie pracował oszczędzając środowisko. Jego charakterystyczną cechą jest wciąż jeszcze rzadki napęd, składający się z dwóch silników zasilanych LNG, poruszających prądnice

elektryczne oraz jednego silnika wysoko-prężnego, który może być stosowany do napędu awaryjnego. Razem z ostatnim promem „gazowym” ochrzczono jeszcze dwie jednostki z napędem konwencjonalnym.

Potrójny chrzest

6 listopada 2010 r. nadano imiona jednocześnie trzem dwustronnym promom fiordowym budowanym na zlecenie Gdańskiej Stoczni Remontowa SA w Stoczni Pół-



Renderyzacja komputerowa nowych promów gazowych z Remontowej SA.

Rys. Torghatten Nord AS

nocnej dla norweskiego armatora Fjord1 MRF AS (Fjord1 Møre og Romsdal Fylkesbåtar).

Fjord 1 MRF jako pierwszy spośród norweskich armatorów, zaczął wykorzystywać skroplony gaz ziemny jako paliwo dla statków. Zaletą używania gazu LNG, którego w Norwegii nie brakuje, jest znaczna redukcja zanieczyszczenia środowiska.

W uroczystości, która miała miejsce w Stoczni Północnej z Grupy REMONTOWA, udział wzięło ok. 65 gości armatora z Norwegii, m.in. ambasador Królestwa Norwegii w Polsce - Enok Nygaard, wraz z przedstawicielami Grupy REMONTOWA, z Jarosławem Flontem i Piotrem Soyką na czele. Wśród gości znalazł się także wicewojewoda pomorski Michał Owczarczak i inni przedstawiciele lokalnego biznesu i władz regionalnych.

Jedną z matek chrzestnych, które dokonały aktu nadania imienia statkom była Danuta Wałęsa, żona byłego prezydenta RP Lecha Wałęsy. Ochrzciała ona jednostkę *Korsfjord* - najnowszy prom Fjord1 napędzany ekologicznym paliwem - gazem ziemnym. Prom będzie eksploatowany na mocno uczęszczanym szlaku między Flakk i Rørvik w norweskim regionie Sør-Trøndelag. *Korsfjord*, który miał opuścić stocznię w poniedziałek, 8 listopada, 6 listopada, w dniu chrztu, podniósł po raz pierwszy, uroczyste, banderę norweską w wersji należnej statkom pocztowym. Warto dodać, że *Korsfjord* został oddany niemal na dwa miesiące przed terminem kontraktowym.

Pozostałe dwa promy ochrzczone przy tej samej okazji *Storfjord* i *Hjørundfjord*, konwencjonalnie napędzane, były we wcześniejszym stadium wyposażenia i jeszcze na pewien czas pozostały w gdańskiej stoczni. Po dokończeniu wyposażenia i przekazaniu armatorowi, zatrudnione będą na linii Festøya – Solavåg, w regionie Møre og Romsdal, gdzie spodziewane są w lutym i marcu 2011 r. Ich matkami chrzestnymi zostały panie Åshild Støbakk i Karin Arild Dahl - żony członków rad nadzorczych firmy Fjord1.

Storfjord i *Hjørundfjord* są napędzane silnikami wysokoprężnymi na olej napędowy, ale - dzięki zastosowanym nowoczesnym rozwiązaniom - również wykazują się walorami proekologicznymi. Omawiane promy, należące do kolejnej serii, wizualnie podobne do „gazowych” poprzedników, zdecydowanie różnią się konstrukcją napędu. Posiadają tradycyjne silownie wyposażone w silniki Diesela



Korsfjord - czwarty i ostatni z serii promów SKS 125 napędzanych paliwem gazowym.

i w mechaniczne przeniesienie napędu (linię wałów).

Norweskie zlecenia

Klient Remontowej SA - Fjord1 - to jedna z największych norweskich grup transportu publicznego, eksploatująca 68 promów pasażersko-samochodowych, 16 promów pasażerskich i szybkich oraz ponad 500 autobusów i ciężarówek. Firma w 2008 roku przetransportowała ok. 28 milionów pasażerów i 8,7 mln pojazdów. Grupa zatrudnia ok. 2300 pracowników i zanotowała w 2008 roku obroty w wysokości ok. 2,8 miliarda koron norweskich.

Cztery promy z napędem gazowo-spalinowo-elektrycznym (seria zapoczątkowana jednostką *Moldefjord* i zakończona ochrzczone i przekazany w listopadzie 2010 r. promem *Korsfjord*) - zaprojektowane zostały przez biuro konsultingowo-projektowe LMG Marin z Bergen w Norwegii, a jednostki konwencjonalne - z napędem spalinowo-elektrycznym - w całości przez biura projektowo-konstrukcyjne Grupy REMONTOWA.

Budowa wspomnianych wyżej promów nie była jedyną pracą zleconą gdańskiej grupie przemysłu okrętowego - obecnie największej w Polsce - przez Fjord1. Na przełomie listopada i grudnia br. Gdańską Stocznę Remontową SA opuścił symetryczny, przelotowy prom fiordowy *Glutra* - pierwszy w świecie prom o napędzie zasilanym LNG (zbudowany w Norwegii w 2000 roku), który przeszedł w Remontowej SA zlecenie przez Fjord1 przedłużenie wstawką o długości

ponad 20 m. Ponadto Grupa REMONTOWA przekazała armatorowi w roku 2002 dwa zbudowane w Gdańsku konwencjonalne promy *Eira* i *Volda*.

To - przynajmniej na razie - koniec współpracy gdańskiej stoczni z norweskim armatorem, ale nie koniec budowy promów na wymagające dla statków (głównie pod względem manewrowym) wody norweskich fiordów i nie koniec budowy ekologicznych, „gazowych” promów...

W połowie października poinformowano oficjalnie, że norweski armator Torghatten Nord AS przypieczętował podpisaniem kontraktu decyzję o budowie w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA czterech nowych promów, które od 2013 roku mają kursować w fiordzie Vestfjorden i na okolicznych wodach. Będą to nowoczesne, ekologiczne jednostki z napędem gazowym o ciekawej architekturze. O wyborze polskiej stoczni na realizatora pro-



Bjørn Laksforsmo z Torghatten Nord AS (z lewej) i Jan Paszkowski z Remontowej SA w chwilę po podpisaniu kontraktu.

Charakterystyka podstawowa promów dla Torghatten Nord AS

długość całkowita	93 m
szerokość na wręgach	16,80 m
zanurzenie	ok. 3,70 m
nośność	ok. 650 t
pojemność brutto	4286
pojemność netto	1286
ładowność samochodów osobowych	120
trailery / ciężarówki	12
kombinacja	12 trailerów / ciężarówek i 46 samochodów osobowych
wysokość (prześwit) dolnego pokładu samochodowego	2,50 m
wysokość (prześwit) górnego pokładu samochodowego	4,50 m
szerokość rampy dziobowej	5,50 m
szerokość rampy rufowej	11,50 m
szerokość rampy wewnętrznej (na dolny pokład)	3 m

jektu zdecydowała jej renoma i doświadczenie zdobyte przy dotychczasowych budowlach promów fiordowych oraz statków z napędem LNG - promów i gazowca.

Prezes Torghatten North, Bear Salmon Forsmo, zadowolony z podpisanego kontraktu, podkreślał:

- Remontowa to dla nas bezpieczny wybór. Stocznia ma bogate doświadczenie w budowie różnego rodzaju promów i posiada solidny know-how w zakresie budowy promów „gazowych”. Poza tym mamy już pierwsze pozytywne doświadczenia z tą stoczną, ponieważ budujemy tam cztery małe promy i obserwacje pomagają nam dodatkowo utwierdzić się w przekonaniu, że decyzja o realizacji większego kontraktu w Gdańsku była słuszna. Wygrali nie tylko ceną, ale i jakością.

Nie ukrywał satysfakcji również Fred Halvard Fagermo, kapitan *Bodo* - jednego ze statków, które mają być zastąpione przez nowe promy „gazowe”:

- To ewidentnie pierwszy krok w nową erę - zarówno dla nas, pracujących na statkach, jak i naszych pasażerów. Przetargiem na budowę naszych nowych promów żywo interesowały się lokalne społeczności, z których wywodzą się nasi pasażerowie, ale również branża turystyczna w kraju i za granicą.

Remontowa SA widzi nowy kontrakt jako potwierdzenie swojej silnej pozycji rynkowej w Norwegii. Jan Paszkowski, zastępca dyrektora handlowo-produkcyjnego ds. budowy statków Remontowej SA przyznał, że to jeden z najważniejszych dotychczas kontraktów.

Bardzo ważny - dodajmy - również w wymiarze finansowym, gdyż jeden

z największych dotychczasowych - opiewa na 850 mln koron norweskich (ok. 410 mln zł).

Promy gazowe

Nowe promy zatrudnione będą w jednym z rejonów o najgęstszym ruchu na akwenach norweskich - mają obsługiwać ekspresowe połączenia Bodo-Røst, Værøy-Moskenes i Lødingen-Bognes. Zabierają będą na pokłady po 80 do 120 samochodów i 390 pasażerów. Mają pływać z prędkością 12-19 węzłów. Pierwszy statek ma być dostarczony armatorowi w 2013 roku.

Statki zostały zaprojektowane przez norweskie biuro projektowo-konsultingowe LMG Marin, jednak z udziałem polskich inżynierów. Gdy wysłannik „*Nasze go MORZA*” odwiedził pod koniec września siedzibę LMG Marin w Bergen, spotkał tam trzech młodych projektantów i konstruktorów statków z Polski, którzy pracowali właśnie nad projektem omawianych nowych promów „gazowych”, które ma budować Remontowa SA. Byli to pracownicy oddelegowani z firmy Midcon-Designer Ltd. ze Szczecina, w której LMG Marin posiada mniejszościowe udziały.

Torghatten Nord AS to firma należąca do Torghatten Group. Armator obsługuje głównie transport publiczny, eksploatując szybkie promy w regionach Nordland i Troms. Największe grupy klientów pozyskuje w przetargach i przez umowy ramowe z Administracją Dróg Publicznych oraz powiatami Nordland i Troms. Zatrudnia 625 osób, głównie personel pływający. Torghatten Nord dysponuje flotą 47 własnych statków i 4 wycarterowanych. Wśród nich są 33 promy i szybkie statki komunikacyjne.

W rejonie działania Torghatten Nord występuje duża sezonowość w lokalnych usługach transportowych. W lecie ruch turystyczny sprawia, że armator na 3-miesięczny okres letni wprowadza do eksploatacji dodatkowych 11 statków i zatrudnia sezonowo 350 osób.

W sierpniu firma podpisała największy dotychczasowy kontrakt promowy w Norwegii, o wartości 1,4 miliarda koron, obejmujący usługi przewozowe w rejonie Vestfjorden w okresie 10 lat od 2013 roku (Vestfjorden to rozległa zatoka znajdująca się pomiędzy stałym norweskim lądem, a bardzo popularnym wśród turystów archipelagiem Lofotów). Dla realizacji kontraktu konieczna okazała się budowa czterech nowych promów „gazowych” i przebudowa trzech istniejących statków.



Chrzest promów Storfjord, Hjørundfjord i gazowego Korsfjord w dniu 6 listopada br. w Stoczni Północnej.

Położenie stępki

W Gdańsku buduje się już dla Torghattena inne, mniejsze promy. W Stoczni Północnej SA odbyła się 15 października uroczystość położenia stępki pod budowę fiordowych, dwustronnych promów pasażersko - samochodowych o numerze budowy B 611. Statki budowane są na zlecenie Gdańskiej Stoczni Remontowa im. J. Piłsudskiego SA dla Torghatten Nord AS z Norwegii.

Koncepcja statków i początkowa faza dokumentacji powstała w wyniku współpracy norweskiego biura projektowego Nordnorsk Skipskonsult AS (NSK) i polskiego biura konstrukcyjnego NED. Finalną wersję projektu technicznego oraz projekt roboczy wykonuje biuro Naval Engineering & Design (NED) z Grupy REMONTOWA.

Statki typu B 611, o długości 40,6 m z konwencjonalnym napędem o mocy 900 kW osiągać będą prędkość 12 węzłów. Promy będą mogły zabrać na pokład 146 pasażerów i 21 samochodów osobowych. Statki należące do jednej z największych, norweskich firm żeglugowych obsługiwać będą lokalne połączenia na północy kraju w okolicy Tromsø.



Danuta Wałęsa ochrzciła prom Korsfjord, obok przedstawicieli Remontowej SA - prezes Rady Nadzorczej Piotr Soyka (z lewej) i prezes Zarządu Jarosław Flont.

W uroczystości położenia stępki udział wzięli między innymi przedstawiciele armatora, Stoczni Północnej SA, Remontowej SA, biura NED i towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas.

Grupa REMONTOWA buduje dla Torghattena dwa małe promy pasażersko-sa-

mochodowe SKS 16 i dwa małe, szybkie statki komunikacyjne SKS 21, tzw. *express boats*. Kontrakt przewiduje zdanie norweskemu armatorowi gotowych statków do drugiej połowy 2011 roku.

PioSta, rel

REKLAMA

REMONTOWA

Radosnych, zdrowych i spokojnych świąt Bożego Narodzenia, a w nowym 2011 roku, optymizmu, śmiałych pomysłów, trafnych decyzji, nowych perspektyw i szans na rozwój, klientom i kooperantom Remontowej SA, a także wszystkim firmom działającym na rzecz polskiej gospodarki morskiej, życzą

**Rada Nadzorcza i Zarząd
Gdańskiej Stoczni „Remontowa” im. J. Piłsudskiego SA**

Sukces stoczniowego przetargu

Statki ze Szczecina?

Pochylnia Wulkan i najważniejsza część majątku Stoczni Szczecińskiej Nowej znalazła wreszcie nabywcę. Obok nadziei na wznowienie budowy statków są też wątpliwości - Towarzystwo Finansowe Silesia w Katowicach do tej pory nie miało nic wspólnego z branżą stoczniową.

23 listopada odbyła się ostatnia licytacja majątku SSN. Przypomnijmy, że poprzednie przetargi spotkały się z umiarkowanym zainteresowaniem. Nie znalazł się przede wszystkim chętny na najważniejszy składnik majątku stoczni, czyli pochylnię Wulkan. Stąd byli pracownicy stoczni sceptycznie podchodzili do kolejnej próby sprzedaży nie wierząc w jej powodzenie.

Aż wreszcie znalazł się kupiec...

Nieoczekiwanie i pochylnia Wulkan, i pochylnia Odra oraz m.in. prefabrykacja i malarnia znalazły kupca. Okazało się nim Towarzystwo Finansowe Silesia z Katowic. Za wymienione części stoczniowego

majątku ma w sumie zapłacić około 82,5 mln zł (pochylnia Wulkan kosztować będzie Silesię 28,2 mln, pochylnia Odra - ponad 14,5 mln, prefabrykacja ponad 21,5 mln zł). To ciąg produkcyjny, dzięki któremu można budować statki.

Transakcja wzbudziła jednocześnie i nadzieje, i kontrowersje.

- Znalazł się inwestor, który wylicytował najważniejsze postoczniowe części majątku w Szczecinie, umożliwiające prowadzenie różnych form działalności gospodarczej - podkreślał wiceminister skarbu Adam Leszkiewicz. - Mamy nadzieję, że inwestor ma biznesowe plany wobec tego majątku i wiąże się one z aktywizacją gospodarczą postoczniowych terenów, co może zaowocować utworzeniem nowych miejsc pracy.



Fot. Kasper Kowalski / KFP

Z lotu ptaka na Pochylnię Wulkan...

Również zarządca kompensacji stoczni, Roman Nojszewski uznał sprzedaż praktycznie wszystkich nieruchomości SSN za sukces, licząc, że tak jak w wypadku majątku po Stoczni Gdynia, na tym terenie znów będą budowane statki. Podobnie związkowcy, którzy cieszą się, że część produkcyjna została kupiona w całości, bo to pozwala zachować ciąg technologiczny, czyli jest nadzieja na wznowienie produkcji stoczniowej i zatrudnienie dla byłych pracowników SSN.

- Chodzi zwłaszcza o pakiet „Operator”, za którym się kryją wszystkie media, instalacje energetyczne, zasilania sprężonym powietrzem itd. - mówił Jacek Kantor, szef stoczniowej Solidarności '80. - Ponieważ bez tej części nie ma możliwości wykorzystania terenu stoczni jako całości.

Krzysztof Fidura, przewodniczący stoczniowej Solidarności stwierdził, że skoro Towarzystwo solidnie powalczyło o najważniejszy pakiet majątku z inną firmą, oznacza to, że jest potencjalnie zainteresowane zagospodarowaniem całego terenu produkcyjnego.

- Większy inwestor to szansa na więcej miejsc pracy - stwierdził. Wątpliwości budzi jednak dotychczasowa działalność Silesii. Fundusz nie miał dotąd do czynienia z branżą stoczniową. Ta spółka z ograniczoną odpowiedzialnością powstała w grudniu 2000 roku. Minister skarbu utworzył ją, by ocalić Hutę Katowice. Silesia poręczała kredyty zagrożonym spółkom, ratowała Walcownię Rur „Jedność” i sprywatyzowała Hutę Częstochowa. Fundusz razem z ministrem skarbu posiada też pakiet kontrolny PLL Lot. Skąd zainteresowanie terenami stoczniowymi?

- Decyzja o przystąpieniu TFS do aukcji miała charakter biznesowy i jest obliczona na osiągnięcie korzyści w późniejszym okresie - zapewnia zarząd funduszu. - Zdecydowały atrakcyjne ceny nieruchomości oraz ich korzystna lokalizacja.

„Obecnie przygotowujemy jest program zagospodarowania terenów zakupionych w Szczecinie. Zostanie on oparty między innymi na działaniach związanych z poszukiwaniem partnerów do współpracy, celem aktywizacji gospodarczej terenu i tworzenia nowych miejsc pracy” - czytamy w komunikacie Towarzystwa. Podkreślono w nim również, że Silesia od lat specjalizuje się w rewitalizacji gospodarczej i zagospodarowywaniu obszarów poprzemysłowych, nie tylko w województwie śląskim.

- Poczekajmy, aż nowy inwestor zapłaci. Mamy złe doświadczenia z Katarczykami - mówi Jacek Kantor.

Państwowy majątek za państwowe pieniądze

Jeszcze jedna wątpliwość: skoro udziałowcami Silesii są Skarb Państwa i Agencja Rozwoju Przemysłu, a majątek stoczni również należał do państwa, czy ten fakt nie wzbudzi zastrzeżeń Komisji Europejskiej i nie będzie traktowany jako niedozwolona pomoc publiczna?

- Aukcja miała charakter otwarty, każdy mógł wziąć w niej udział - powiedziała Janina Leszczyńska, obserwator przetargu z ramienia Unii Europejskiej. - Ważne, aby odbył się on na zasadach rynkowych. A tak było. Taką informację przekazę w swoim raporcie do Komisji Euro-

pejskiej. Jaka będzie decyzja komisarzy? Nie potrafię powiedzieć.

Długi likwidowanej stoczni przekroczyły 1,5 mld zł. Pieniądze uzyskane ze sprzedaży majątku trafią do głównych wierzycieli: Skarbu Państwa, Agencji Rozwoju Przemysłu czy Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych.

Tymczasem pod lupę KE trafiła sprzedaż majątku byłej Stoczni Gdynia. Europejscy urzędnicy chcą zbadać, czy w tym wypadku nie doszło do udzielenia niedozwolonej pomocy publicznej. Przypomnijmy, że we wrześniu gdańska stocznia Crist kupiła duży suchy dok za 175 mln zł. Część pieniędzy na sfinansowanie transakcji dostała od państwa, konkretnie 150 mln zł, w ramach pożyczki od Agencji Rozwoju Przemysłu.

Komisja Europejska wysłała do Ministerstwa Skarbu zapytania o zasady, na jakich pożyczka została udzielona i czy przypadkiem nie kwalifikuje się do uznania jej za pomoc publiczną. Według informacji „Dziennika Bałtyckiego” zażądała m.in. biznesplanu dla kupionego majątku.

Ministerstwo Skarbu uspokaja, że jest to normalna procedura kontrolna stosowana przez KE i nie ma zagrożenia, aby komisja zakwestionowała transakcję. Maciej Wewiór, rzecznik prasowy resortu skarbu, zapewnia, że odpowiedź z wyjaśnieniami do Brukseli zostanie wysłana.

Zagrożenia, że Komisja Europejska może uznać pożyczkę za pomoc publiczną, nie widzi także Agencja Rozwoju Przemysłu.

- Pożyczka została udzielona stoczni Crist na całkowicie komercyjnych zasadach - powtarza Roma Szarzyńska-Przeciechowska, rzecznik prasowy ARP SA. - Innymi słowy - państwową pożyczkę Crist musi spłacić z własnych pieniędzy.

Stocznia uzyskała także gwarancje ubezpieczeniowe z Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych na realizację dużego kontraktu. Gdyby KE uznała, że pożyczka z ARP była pomocą publiczną, mogłaby unieważnić sprzedaż dużego doku.

Przypomnijmy, że to właśnie uznanie przez Brukselę, iż stocznie w Gdyni i Szczecinie korzystały przez lata z państwowej pomocy było podstawą likwidacji tych zakładów oraz podzielenia i sprzedania stoczniowego majątku prywatnym firmom, pod warunkiem, że państwo nie będzie się już w żaden sposób angażować w działalność tych zakładów.

Czesław Romanowski

Spór o kształt odbudowy

Fot. Witold Plichta



General Zaruski
w czasach swojej
światłości.

Pytania o Generała

Odbudowa *Generała Zaruskiego* trwa. Pojawily się jednak zarzuty, że toczy się bez szacunku dla jego historii.

General Zaruski dzięki swojej długiej i barwnej historii, jest jedną z bardziej znanych polskich jednostek żaglowych. Ten dwumasztowy, drewniany kecz gaflowy (314 m² żagli) o długości 28 metrów, zbu-

dowany został w 1939 roku w Szwecji na zamówienie Ligi Morskiej i Kolonialnej (LMiK). Miał być pierwszym z serii dziesięciu bliźniaczych jachtów, na pokładach których Liga zamierzała realizować pro-

gram masowego wychowania morskiego polskiej młodzieży. Entuzjastą takiego pomysłu był gen. Mariusz Zaruski, jeden z legendarnych twórców polskiego jachtingu morskiego, wówczas przewodniczący Wydziału Wychowania Morskiego LMiK.

Niestety, tego pięknego projektu nie udało się zrealizować. Jacht miał bowiem zostać odebrany przez Polaków w październiku 1939 roku. Na przeszkodzie stanął wybuch drugiej wojny światowej i jednostka musiała pozostać w Szwecji. Żaglowcem zaopiekowała się Szwedzka Szkoła Żeglarska. *General Zaruski* (pod nazwą *Kryssaren*) pływał w niej, wspólnie z bliźniaczym *Kaparenem*, do końca wojny. Do kraju przybył dopiero w 1946 roku. Został przekazany, zgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem, Lidze Morskiej. Wtedy też, na cześć pomysłodawcy jego budowy, nadano mu imię *General Zaruski*.

Zmieniano je później jeszcze parokrotnie. Przez jakiś czas żaglowiec znany był jako *Młoda Gwardia*. W 1957 roku, razem z *Zewem Morza*, (pod nową nazwą: *Mariusz Zaruski*) popłynął do Narwiku i stał się pierwszą polską jednostką żaglową, która przeszła przez krąg polarny.

Po 1989 roku armator żaglowca (też już noszącego nazwę *General Zaruski*), czyli Liga Obrony Kraju, wydzierżawiła go do działalności komercyjnej, co w efekcie zakończyło się katastrofą. W 2002 roku, ze względu na fatalny stan techniczny, jacht utracił klasę i stanął unieruchomiony w porcie w Jastarni.

Gdańsk ratuje

Na ratunek *Generalowi Zaruskiemu* ruszyła wtedy Fundacja Polskie Żagle im. gen. Mariusza Zaruskiego. Przeholowano go do Władysławowa, gdzie rozpoczęto remont. Niestety, pech nie opuszczał jednostki i w 2006 r., z braku funduszy, prace ostatecznie stanęły. Wszystko wskazywało na to, że żaglowiec skazany jest na zagładę.

Na szczęście dwa lata później, zła passa została przerwana. *General Zaruski* został zakupiony przez miasto Gdańsk za 150 tysięcy złotych. Armatorem został Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji (MO-SiR). Wiosną ubiegłego roku kadłub został przeholowany z Władysławowa do Gdańska, gdzie na terenie Gdańskiej Stoczni Remontowej (partnera projektu jego rewitalizacji), rozpoczęła się odbudowa. Władze grodu nad Motławą obli-

czają, że pochłonie ona około 3 milionów złotych.

Jak mogliśmy się przekonać osobiście na miejscu, remont posuwa się szybko do przodu. *General Zaruski* dosłownie rośnie w oczach, co niewątpliwie jest zasługą pracujących przy nim ludzi, zwłaszcza szkieletników z puckiego *Complex Jachtu*. A trzeba pamiętać, że odbudowa jachtu nie jest sprawą prostą. To jedyna taka inwestycja prowadzona obecnie w Polsce. Jak nam powiedział Krzysztof Dębski, koordynator projektu „Gdańsk ratuje żaglowiec”, w ramach którego rewitalizowany jest *General Zaruski*, najprawdopodobniej już wiosną przyszłego roku jego gotowy kadłub zostanie zwodowany. Rok później żaglowiec powinien zostać oddany do eksploatacji.

Krytyka projektu

Jednostka służyć ma przede wszystkim do żeglarskiego szkolenia młodzieży i praktycznego zapoznawania jej z kulturą morską. To bezpośrednio nawiąza-



Oni odbudowują żaglowiec - od lewej: Sebastian Kulling, szef *Complex Jachtu*, Mirosław Bielecki, sprawujący nadzór techniczny nad odbudową, Krzysztof Dębski, koordynator projektu „Gdańsk ratuje żaglowiec” i Roman Irga, odpowiedzialny za maszty.



Remont *Generała Zaruskiego* trwa – tak wygląda z zewnątrz...

nie do idei gen. Mariusza Zaruskiego i realizacja jego woli. Żaglowiec zabierać będzie na pokład 26 osób, które odbywać będą na nim krótkie, najwyżej 10-dniowe rejsy bałtyckie.

W tej chwili nic nie wskazuje na to, że te plany miałyby być zagrożone. Nie spodziewanie jednak pojawiła się krytyka pod adresem projektu odbudowy *Generała Zaruskiego*. Być może obecny właściciel i armator żaglowca mógłby ją zupełnie zignorować, gdyby nie fakt, że wysuwa ją nie byle kto, tylko Miłosz

Wierchowski, prezes Fundacji Kompania Morska z Gdyni. To człowiek absolutnie oddany ratowaniu żaglowca. Odnalazł i sprowadził ze Szwecji oryginalne dokumenty dotyczące budowy *Generała Zaruskiego*. Od kilku lat prowadzona przez niego fundacja, gromadzi wspomnienia ludzi, którzy niegdyś na nim pływali oraz wszelkie pamiątki związane z dziejami jednostki. Można więc o nim wszystko powiedzieć, ale nie to, że chciałby źle dla *Generała Zaruskiego*.

Już choćby to wystarczy, aby z uwagą potraktować co mówi. Zwłaszcza, że był



...a tak wewnątrz.

Fot. Tomasz Falba



Leszek Paszkowski, dyrektor MOSiR w Gdańsku, przy nowych drzewcach Generała Zaruskiego.

także bezpośrednio zaangażowany w projekt ratowania żagłowca jako szef jego Komisji Marketingowej. Zrezygnował z tej funkcji oburzony, jak dzisiaj twierdzi, tym jak przebiega odbudowa.

Pod adresem armatora Wierchowski wysuwa wiele zarzutów. Najpoważniejszy sprowadza się do stwierdzenia, że rewitalizacja *Generała Zaruskiego* odbywa się bez poszanowania jego historii i wynikających z tego wartości. Jego zdaniem żagłowiec zasługuje na szczególne potraktowanie.

- Młodzież może się uczyć żeglarstwa niekoniecznie właśnie na *Generale Zaruskim* - przekonuje w rozmowie z „*Naszym MORZEM*”. - Ale jeśli już ma to robić na jego pokładzie, jeśli ma mieć unikalną szansę poznania smaku żeglownia sprzed siedemdziesięciu lat, to należy zrobić wszystko, aby jej to umożliwić. A to oznacza, że żagłowiec powinien zostać odbudowany w kształcie jak najbardziej zbliżonym do pierwotnego.

Wierchowski nie rozumie, dlaczego rewitalizacja prowadzona jest na podstawie planów z lat pięćdziesiątych. Chciałby też, aby na *Generale Zaruskim* zachowane zostały te elementy, które stanowią o jego wartości historycznej. Według niego jeśli na jachcie pierwotnie nie było ciepłej wody i elektrycznego oświetlenia, to nie należy ich tam instalować.

Dwie wizje

- To nie do utrzymania - odpowiada tymczasem Leszek Paszkowski, dyrektor MOSiR w Gdańsku. - Od momentu budowy *Generała Zaruskiego* wiele się zmieniło, choćby przepisy bezpieczeństwa. Czy tego też mamy nie uwzględnić? Robimy wszystko co w naszej mocy, aby żeglownia na żagłowcu zbliżone było do warunków z momentu jego powstania. Żagle będą wciągane ręcznie, tak samo obsługiwana będzie kotwica. Tam gdzie to jednak konieczne, będziemy wprowadzać elementy współczesnej techniki. Nie

widzę w tym braku szacunku dla historyczności jednostki.

Paszkowski był wyraźnie poruszony zarzutami Wierchowskiego. Aby na nie odpowiedzieć zorganizował nawet, 9 listopada, specjalną konferencję prasową przed rewitalizowanym żagłowcem. Ale nie tylko on poczuł się „wywołany do tablicy” przez prezesa Fundacji Kompania Morska. Pojawiły się też bardziej emocjonalne wypowiedzi.

- Nie wiemy, jaka jest prawdziwa intencja pana Wierchowskiego w jego krucjacie - w istocie - przeciwko odbudowie *Generała Zaruskiego*. Ale na pewno nie jest nią „*Primum non nocere*” („Po pierwsze nie szkodzić”), na którą sam się powołuje, bo najlepszym co można zrobić dla drewnianego jachtu, to jak najszybciej zwrócić go morzu - mówi Krzysztof Dębski. - Pan Wierchowski na to miejsce proponuje „społeczną debatę w gronie autorytetów”, „studia historyczne i kulturowe jednostki”, na wynik których jacht miałby czekać i niszczyć.

Po tego rodzaju wypowiedziach trudno spodziewać się porozumienia. Tym bardziej, że wydaje się, iż spór o kształt odbudowy *Generała Zaruskiego* ma charakter pryncypialny. Wygląda na to, że starły się w nim dwie wizje przyszłego funkcjonowania żagłowca. Na dodatek, nie do pogodzenia ze sobą. Szkoda, bo obu biorącym w nim udział stronom nie można zarzucać złej woli. Obie chciałyby aby jacht jak najszybciej wrócił na morze i służył do tego, do czego został powołany - wychowaniu morskemu młodzieży.

Tomasz Falba

Fot. Tomasz Falba



Miłosz Wierchowski, prezes Fundacji Kompania Morska, protestuje przeciw sposobowi odbudowy żagłowca.

Wypowiedz się!

Z odbudową *Generała Zaruskiego* zapoznać się można na stronie www.zaruski.pl. Z argumentacją Fundacji Kompania Morska na stronie www.marine-company.eu. Zapraszamy do podzielenia się swoimi refleksjami na temat opisany w artykule. Maile prosimy kierować na skrzynkę autora: tomasz.falba@naszemorze.com.pl. Najciekawsze wypowiedzi opublikujemy.

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.

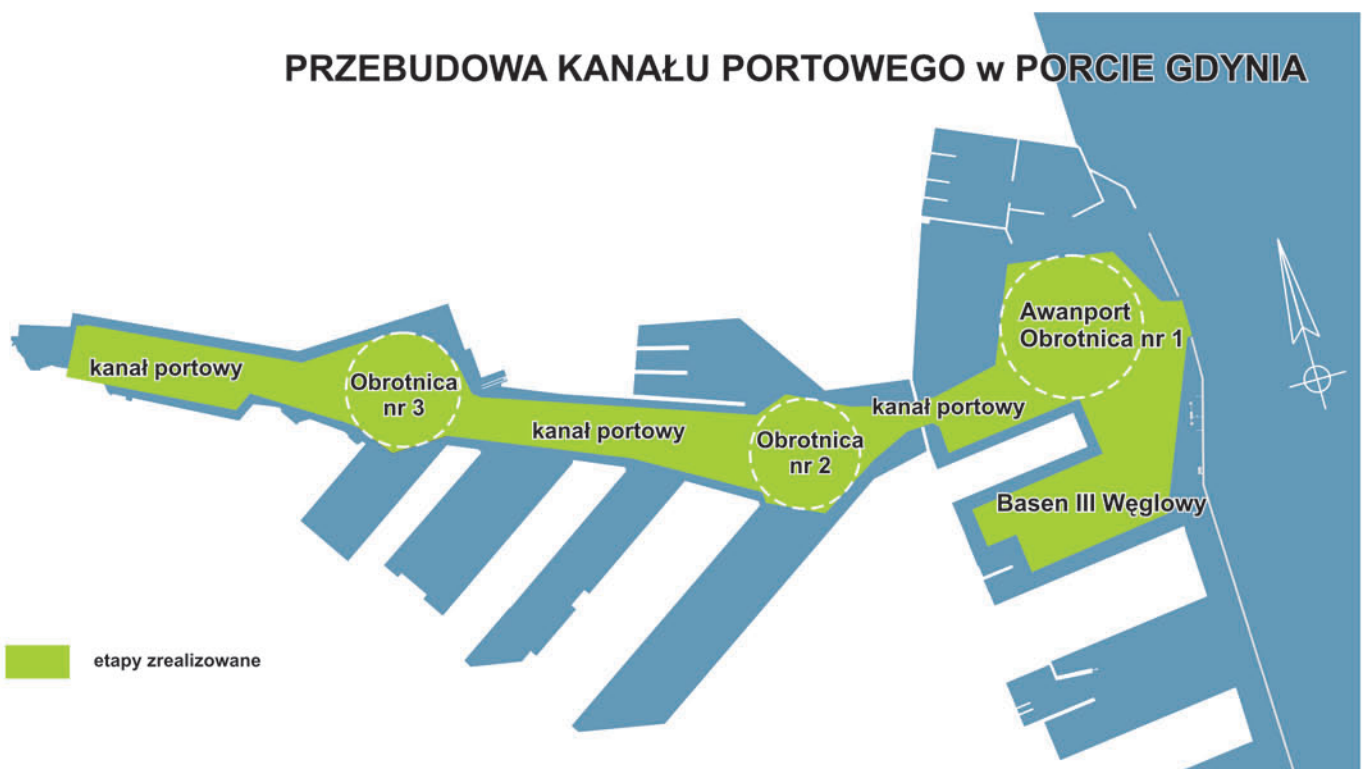
Wartość projektu: 95.277.412,26 PLN

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 POIiŚ : <http://www.pois.gov.pl/>

*Na wioślach
przez Atlantyk*

**Kajakarz zabrał
ze sobą lekką żywność
liofilizowaną, którą
w ekstremalnych
warunkach łatwo
przygotować.**

Kajakarski mistrz

Przełynąć kajakiem przez Ocean Atlantycki. Niemożliwe? A jednak. Aleksander Doba jest na najlepszej drodze, aby tego dokonać. Jako pierwszy Polak i trzeci człowiek w historii.



Trasa kajakowej wyprawy.

- Jestem dobrze przygotowany - mówił Doba tuż przed rozpoczęciem swojej nieprawdopodobnej wyprawy. - Obiecuję, że nie zginę.

Podróżnik uspokajał w ten sposób swoją rodzinę i tych wszystkich, którzy wątpili w sens takiego pomysłu. Kajak bowiem, argumentowali, to nie najlepszy środek do przepłynięcia Atlantyku. Ale jeśli ktokolwiek miałby tego dokonać, zrobi to właśnie Aleksander Doba.

Jest jedną z bardziej barwnych postaci polskiego środowiska podróżniczego. Pochodzący z Polic 64-latek ma na swoim koncie tyle niesamowitych wyczynów, że można by nimi obdzielić kilku innych ludzi. Jest pilotem szybowcowym, skoczkiem spadochronowym, kolarzem i żeglarzem. Jego największą pasją pozostaje jednak kajakarstwo.

Trudno znaleźć miejsca na świecie, gdzie nie pływał kajakiem. Oplłynął nim Bałtyk, dotarł za koło podbiegunowe i nad Bajkał. W sumie spędził w nim 64 tysiące kilometrów, z czego kilkanaście tysięcy na morzach. Teraz stanął przed swoim największym wyzwaniem – pokonaniem Atlantyku. Jeśli mu się uda, będzie pierwszym Polakiem i trzecim człowiekiem na świecie z takim dokonaniem na koncie.

Wyprawa o nazwie Transatlantic Kayak Expedition rozpoczęła się 26 października o 14.30 czasu polskiego startem z Dakaru w Afryce. Licząca 3,3 tys. kilometrów trasa zakończyć się ma po drugiej stronie Oceanu Atlantyckiego, w Fortalezie w Brazylii. Polski kajakarz oblicza, że drogę tę powinien pokonać w około trzy

miesiące. U celu powinien więc być, jeśli nic się nie wydarzy, w styczniu.

Mocną stroną wyprawy jest kajak specjalnie skonstruowany na tę ekspedycję przez znanego żeglarza Andrzeja Armińskiego, właściciela stoczni w Szczecinie. Armiński ma doświadczenie w organizowaniu tego rodzaju eskapad. Na zbudowanych przez niego jachtach ostatnimi czasy świat okrążyły dwie Polki – Joanna Pajkowska i Marta Szilajtis-Obiegło.

Kajak, a może właściwie byłoby powiedzieć, jednostka wiosłowa, ma długość 7 metrów i została zbudowana tak, aby trudno ją było zatopić. Łódka jest na tyle obszerna, że zmieściła nawet kabinę, w której kajakarz może odpocząć. Na kajaku zainstalowany jest panel słoneczny, który wytwarza energię potrzebną do zasilania odsalarki czy oświetlenia. Łączność zapewnia telefon satelitarny, a pozycję określa GPS.

- Najważniejsze jest bezpieczeństwo kajakarza - mówi Andrzej Armiński. - Z naszej strony zrobiliśmy wszystko, aby zapewnić mu w tym względzie maksymalny komfort. Jak na razie nie ma powodu do niepokoju. Wszystko idzie dobrze. Oby tak dalej.

W momencie, kiedy zamykaliśmy ten numer „Naszego MORZA” na stronie ekspedycji www.aleksanderdoba.pl można było przeczytać, że rejs przebiega bez większych zakłóceń, choć nie bez drobnych problemów. Kajakarz napotykał głównie wiatry o sile 2-4 stopni w skali Beauforta (choć czasem wiało i 7), co sprawiało mu trochę kłopotów. Także wysokie temperatury powietrza (25-30

stopni Celsjusza) i słońce dawały mu się we znaki, choć oczywiście nie na tyle, aby zrezygnować z dalszej podróży. W sumie Doba pokonał już ponad 1000 kilometrów z zaplanowanej trasy. Trzymamy kciuki za resztę drogi.

Warto zauważyć, że ostatnio w polskim świecie kajakarstwa morskiego pojawiło się kilka pomysłów na niezwykle ciekawe ekspedycje. Kilka miesięcy temu Marcin Gienieczko z Gdyni zapowiedział pokonanie kajakiem legendarnej trasy Sydney-Hobart. Start zaplanowany był na styczeń, ale z przyczyn technicznych został wstrzymany.

- Nie porzucam zupełnie tego projektu, ale muszę wprowadzić parę poprawek do łódki - zapewnia Gienieczko. - Być może wyruszę na morze w marcu, bo w tym rejonie to najlepsza pora na tego rodzaju wyczyn.

Inną interesującą wyprawą jest opłynięcie przez polskich kajakarzy Svalbardu. Jej organizatorzy zapowiedzieli, że próba pokonania tej trudnej arktycznej trasy odbędzie się latem przyszłego roku.

Tomasz Falba



Aleksander Doba w swoim kajaku, który wraz z całym ładunkiem waży pół tony.

Polscy rybacy mają problem

Wyrok, limity i własna Aukcja

Polscy rybacy mogą mieć problem ze zdawaniem złowionej przez siebie ryby. Wszystko z powodu orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego dotyczącego ustawy o organizacji rynku rybnego. Ustawę zaskarżył do TK w 2009 roku nieżyjący prezydent Lech Kaczyński. Twierdził, że część artykułów ustawy ogranicza zapisaną w Konstytucji RP swobodę działalności gospodarczej i może prowadzić do monopolizacji rynku rybnego. Pojawił się tam bowiem zapis, który pozwalał ministrowi wyznaczać miejsca przeznaczone do pierwszej sprzedaży ryb.

- W założeniach autorów ustawy zapis ten ma ograniczyć obrót rybami po-

chodzącymi z nielegalnych połowów. Warto jednak powiedzieć, że obecnie obowiązujące przepisy zawierają już sposoby ścisłego monitoringu zakresu połowów ryb przez polskich rybaków - wyjaśniał w 2009 roku Andrzej Duda, minister w kancelarii prezydenta RP. - Ponadto, kontrolę nad obrotem rybami w Unii Europejskiej sprawuje Centrum Monitorowania Rybołówstwa, a nie podmioty gospodarcze, jakimi mają być przewidziane w ustawie centra pierwszej sprzedaży. Co ważne, Unia Europejska nie nakłada obowiązku utworzenia takich centrów, a jedynie wymaga rejestracji wielkości połowu i wyładunku.

- Taki system skupu ryb pozwoli nam na skuteczne kontrolowanie limitów połowowych, szczególnie tych dorszowych - przekonywał Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Już drugi rok z rządu z powodu przekroczonych limitów musimy wprowadzać czasowe zakazy połowów.

Przeciwko zapisom byli prywatni przetwórcy ryb i pośrednicy w jej sprzedaży.

- Dzisiaj każda z firm, która skupuje ryby musi spełniać wymogi określone przez ministerstwo - przekonywał Jerzy Safader, prezes Stowarzyszenia Przetwórców Ryb. - Musimy również raz na 24 godziny wysyłać raporty do centrum monitoringu. Na każdą złowioną rybę mamy specjalne dokumenty. Nikt się nie bawi w szarą strefę, bo kary są zbyt duże. Dla mnie to powrót do tak zwanej Centrali Rybnej, która w poprzednim ustroju sterowała skupem ryb. Nie można wprowadzić monopolu na handel rybą. W demokratycznym kraju nikt nie może rybakowi nakazać, gdzie ma zdawać rybę. Rozwiązania proponowane przez nasz

Fot. H. Błernógarski



rząd nie funkcjonują w żadnym z 25 krajów wchodzących w skład Unii Europejskiej.

Ostatecznie sędziowie Trybunału Konstytucyjnego uznali, że minister nie może sam decydować, które podmioty będą prowadziły obrót złowioną rybą. Mają się tym zajmować tylko podmioty określone w ustawie.

- Do czasu zakończenia całej procedury legislacyjnej funkcjonować będzie tylko pięć centrów pierwszej sprzedaży ryb (Aukcja Rybna w Ustce i Lokalne Centra Pierwszej Sprzedaży Ryb w Kołobrzegu, Darłowie, Helu i Władysławowie), z jedenastu wyznaczonych. Taka jest konkluzja orzeczenia - mówi Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa zapewniając jednocześnie, że trwają już prace nad nowelizacją ustawy.

Nowe limity na dorsza i śledzia

Komisja Europejska przydzieliła limity połowowe na poszczególne ryby w 2011 roku. Rybacy złowią na Bałtyku mniej śledzia i łososia oraz więcej dorsza.

Od 5 listopada Aukcją Rybną w Ustce zarządzają rybacy z Krajowej Izby Producentów Ryb. To jedno z pięciu miejsc w Polsce, gdzie można legalnie zdawać złowioną przez siebie rybę.



Fot. H. Bierndgarski

W przyszłym roku rybacy będą mogli złowić więcej dorsza.

Na szczęście nie wszystkie propozycje ograniczeń połowowych sugerowane przez KE zostały przyjęte.

KE proponowała ograniczenie połowów śledzia o 30 proc. na stadzie zachodnim (łowiska, z których pochodzi najlepszy gatunkowo śledź) i o 28 proc. na stadzie środkowym. Ministrowie poszczególnych państw unijnych zgodzili się na 30 proc. ograniczenie połowów na stadzie zachodnim, ale już na stadzie środkowym ograniczenie połowów będzie wynosić tylko 15 proc. Jednocześnie w czasie roku połowowego możliwa będzie rewizja kwot.

Członkowie Komisji Europejskiej chcieli również o 30 proc. zmniejszyć połowy szproty. Ministrowie zmniejszyli to ograniczenie do 24 proc. Wiadomo, że o 15 proc. zmniejszone będą również limity na łososia.

W przypadku najważniejszej dla polskich rybaków ryby – dorsza – limity połowowe zostaną zwiększone o 15 proc. na stadzie wschodnim i o 6 proc. na stadzie zachodnim. Oznacza to, że w przyszłym roku rybacy będą mogli go złowić ponad 15,5 tys. ton. Co ciekawe, przedstawiciele rządu polskiego wnioskowali o zwiększenie połowów dorsza aż o 40 proc. Jednocześnie zawnioskowali o ponowne badanie populacji tej ryby.

Warto przypomnieć, że od polskiego limitu połowowego na 2011 rok odliczone zostanie 2,4 tys. ton dorsza. Jest to kara za przełowienie w 2007 roku. W ciągu czterech lat rybacy muszą oddać ponad 8 tysięcy ton ryby. W przyszłym roku spłacona zostanie ostatnia rata kary. Wówczas skończy się również tzw. trójpolowy podział polskiej floty rybackiej, który

polegał na tym, że 1/3 floty mogła odławiać dorsza, a pozostałe 2/3 otrzymywały rekompensatę za postój w portach, mogli jednak poławiać inne ryby.

Aukcja Rybna w rękach rybaków

Aukcja Rybna w Ustce jest od 5 listopada zarządzana przez rybaków z Krajowej Izby Producentów Ryb. Rybacy za ponad 9 mln zł kupili obiekty od ślupskiego starostwa powiatowego. Już pierwszego dnia zdano kilkanaście ton dorsza oraz kilkadziesiąt ton śledzia. Ryby natychmiast znalazły nabywców. Adam Jakubiak, prezes Krajowej Izby Producentów Ryb twierdzi, że teraz najważniejszym zadaniem jest przekonanie rybaków do zdawania ryby na aukcji.

- W KIPR jest zrzeszonych ponad 60 armatorów rybackich i oni wszyscy wiedzą o tym, że rybę należy zdawać na aukcji - mówi Jakubiak. - To leży w naszym interesie. Sami będziemy mogli decydować o sprzedaży i zbywaniu ryb. Chcemy jednak, aby jak największa rzesza armatorów przekonała się do tego, że jak sami będziemy decydowali o złowionej przez nas rybie, to tylko na tym zyskamy.

KIPR chce inwestować w rozwój usteckiej Aukcji. Ma się tutaj pojawić nowoczesny sprzęt do przechowywania i mrożenia złowionej ryby. Wróci również system licytacji ryby. Aukcja ma duże szanse na rozwój, bo zgodnie z decyzją TK rybacy mogą w Polsce zdawać rybę tylko w pięciu miejscach. Jednym z tych miejsc jest Aukcja Rybna w Ustce.

Hubert Bierndgarski



By kraj lądowy uczynić morskim

Propaganda nieartystyczna

Propaganda morska, architektura nadmorskich miast, a nawet posiłki serwowane na polskich transatlantykach – to jedne z wielu poruszanych przez naukowców, tematów konferencji, która odbyła się w Gdyni.

Tytuł konferencji był mało zachęcający: „Polska nad Bałtykiem. Konstruowanie identyfikacji wizualnej państwa nad morzem 1918-1939”. Kto się nim nie zraził, nie żałował. Miał bowiem szansę wysłuchania 24 niezwykle interesujących referatów. W ciągu trzech dni, od 15 do 17 listopada, wygłosili je badacze polskich związków z morzem, którzy przyjechali do Gdyni z całego kraju. Byli wśród nich reprezentanci m.in. Uniwersytetów Gdańskiego, Warszawskiego, Jagiellońskiego i Śląskiego. Organizatorem spotkania był Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego i Muzeum Miasta Gdyni, w którego progach sesja się odbyła.

Naukowcy rozmawiali o funkcjonowaniu propagandy morskiej, działalności w tym zakresie polskich organizacji morskich, o architekturze Gdyni, Wejherowa, Juraty czy Jastrzębiej Góry, o posiłkach serwowanych na transatlantykach *Piłsudski* i *Batory* oraz o poezji i malarstwie morskim. Każdy mógł znaleźć coś dla siebie. A trzeba przyznać, że chętnych do wysłuchania niektórych referatów było tylu, że trzeba było dostawiać krzesła.

Wielkie zainteresowanie wzbudziły wystąpienia dotyczące propagandy morskiej prowadzonej przez państwo polskie w dwudziestoleciu międzywojennym. Jej elementem było m.in. wychowanie mor-

skie. *„Wychowanie morskie młodzieży, duchowe i fizyczne, ma stworzyć w Polsce nowy typ człowieka, obeznanego z zagadnieniami morza i rozumiejącego, jakie korzyści daje ono państwu. Ma wskazać nowe możliwości rozwoju Polski na drodze ekspansji morskiej i kolonialnej. Zmiana psychiki narodu nie jest zadaniem łatwym, jest jednak w naszych warunkach koniecznością i musimy dążyć wytrwale i konsekwentnie do tego, by Polaków – naród od wieków lądowy i rolniczy – przemienić na śmiałych i twardych ludzi morza”*. Ten pochodzący z Regulaminu Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonialnej z 1939 roku tekst, przypominał doktorant Uniwersytetu Gdańskiego Oskar Myszor.

- Propaganda morska w II Rzeczypospolitej powstała na zamówienie polityczne. W jej ramach najważniejsze bodaj miejsce zajmowała Gdynia - mówiła prof. Małgorzata Omilanowska, dyrektor Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego, a jednocześnie pomysłodawczyni zorganizowania konferencji. - Na budowę polskiego portu nad Bałtykiem trzeba było wydać wcale niemałe pieniądze. Tymczasem inne regiony także ich potrzebowały. Trzeba było jakoś wytłumaczyć obywatelom, dlaczego muszą pocze-kać na szpitale czy drogi. Tym właśnie zajęła się propaganda morska.



Źródło: „Morze”, nr 9 z 1932 r.

Jednym z elementów propagandy morskiej były Świąta Morza organizowane w Gdyni.

- Sięgała ona bardzo głęboko - dodaje prof. Tadeusz Stegner, wybitny gdański historyk, który wziął udział w dyskusji po jednym z referatów. - Trafiła nawet do podręczników szkolnych i to przedmiotów, które trudno byłoby podejrzewać o związki z propagandą. Dzieciom np. kazano rozwiązywać zadania z matematyki o tym, ile ładunków przeładowywano w porcie w Gdyni.

Ale nie tylko Gdynia była poddawana propagandowej obróbce. Takiemu procesowi podlegała również polska flota wojenna i handlowa. Jednym z jej bardziej spektakularnych narzędzi były polskie transatlantyki, które nie były traktowane tylko jako środki transportu pasażerskiego, ale także jako dowody na nasze morskie aspiracje.

Polska propaganda morska wykorzystywała plakaty, zdjęcia, filmy, wystawy, święta czy wycieczki. Wachlarz środków, jakimi posługiwała się w dwudziestoleciu międzywojennym był naprawdę duży. Badacze różnie oceniali skuteczność tych technik. Faktem jednak jest, że dzięki nim powstała Gdynia, zakupiono *Dar Pomorza*, zbudowano Marynarkę Wojenną czy lotnisko na Półwyspie Helskim. Co ciekawe jednak, wszyscy niemal zgodni byli w jednym. Propaganda morska nie zaowocowała żadnymi wybitnymi, w sensie artystycznym, działami malarskimi czy literackimi. Nie ustalono jednak dlaczego tak się stało.

Konferencja odbyła się w Muzeum Miasta Gdyni.



Fot. Tomasz Falba

Tomasz Falba

Dać szansę

Z dowódcą Marynarki Wojennej RP, admirałem floty Tomaszem Matheą, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie admirale, w jakim stanie, pańskim zdaniem, znajduje się obecnie nasza Marynarka Wojenna? Głosy na ten temat są podzielone, z przewagą bardzo krytycznych.

- Stan Marynarki Wojennej rozpatruję zawsze w dwóch zasadniczych aspektach. Z jednej strony jest to potencjał ludzki, z drugiej natomiast potencjał techniczny i bojowy. Są to dwie najważniejsze i jednocześnie nierozdzielne sfery funkcjonowania Marynarki Wojennej. Pragnę podkreślić, że ludzie, którzy ją tworzą to profesjonaliści, których darzę zaufaniem i uznaniem. To oni przecież poprzez swoją codzienną służbę stanowią o ciągłości procesu szkolenia.

- Tylko połączenie starań politycznych i wojskowych uwzględniających zarówno możliwości budżetu państwa, jak i potrzeby operacyjne, będzie prowadzić do efektywnej realizacji zapisów programu modernizacyjnego.

Natomiast stan Marynarki Wojennej w aspekcie jej potencjału technicznego i bojowego wymaga radykalnej naprawy i wierzę głęboko, że działania, które zostały podjęte pozwolą przynajmniej na utrzymanie obecnych możliwości bojowych. Osobiście podzielam opinię, że niedofinansowanie Marynarki Wojennej może spowodować trudne do odwrócenia zmiany w składzie polskiej floty. Jednak nadzieją napawa mnie fakt, że stan sił Marynarki Wojennej jest przedmiotem troski, wyrażanej niejednokrotnie przez najwyższe władze państwowe i kierownictwo resortu Obrony Narodowej. Ze swojej strony deklaruję, że jako dowódca MW czynię wszelkie możliwe starania, aby konsekwentnie realizować program modernizacyjny, a także poszukiwać i analizować nowe rozwiązania, które pozwolą na rozwój naszego morskiego potencjału.

- Co to za działania naprawcze?

- To działania, które przede wszystkim zostały ujęte w programie moderni-

zacji MW. Program ten do 2018 roku określa, jakie zasadnicze zmiany nastąpią w wyposażeniu Marynarki Wojennej. Obecnie prowadzone są intensywne prace koncepcyjne zmierzające do pozyskania nowych jednostek. Jednocześnie opracowujemy i dostarczamy kierownictwu resortu ON nasze ekspertyzy określające techniczne aspekty unowocześnienia floty. Wszystko po to, aby konsekwentnie realizować zapisy programu modernizacyjnego.

- Czy będzie to tylko modernizacja obecnie posiadanego sprzętu, czy też zakup nowych jednostek?

- To będzie modernizacja i zakup nowego sprzętu, to będą także remonty. Priorytetowo traktowane jest pozyskanie okrętu podwodnego oraz niszczyciela min. Jednostki te mają w przyszłości zastąpić okręty podwodne typu KOBHEN oraz niszczyciele min typu 206 FM. Według opracowanych w MW założeń, muszą być to okręty nowe i posiadające

wyposażenie najnowszej generacji. Kontynuowana jest także budowa korwety wielozadaniowej *Gawron*.

Innym sposobem na zachowanie zdolności bojowej MW jest przeprowadzenie modernizacji jednostek będących już na jej wyposażeniu. Sztandarowym przykładem jest zaplanowana modernizacja fregat raketowych typu OHP. W chwili obecnej trwają konsultacje i ostateczne uzgodnienia, które po sfinalizowaniu pozwolą przeprowadzić wymianę sprzętu oraz niezbędne remonty, tak aby okręty odtworzyły pełną gotowość bojową i mogły działać przynajmniej do 2025 roku.

Ponadto na bieżąco realizowany jest proces modernizacji małych okrętów raketowych polegający na unowocześnieniu ich systemów raketowych do najnowszej generacji pocisków klasy woda-woda RBS 15 Mk3. Proces ten będzie zakończony (wraz z pozyskaniem rakiet) do końca 2012 roku. Przewidujemy także remont okrętów raketowych typu 1241.

- Ostatnio pojawiły się głosy, że jeżeli nic się nie zrobi ze złym stanem technicznym jednostek należących do Marynarki Wojennej, to za kilka lat, wymienia się tu rok 2018, utraci ona faktyczną zdolność bojową. Niedawno kmdr Szubrycht z Akademii Marynarki Wojennej powiedział, że bez inwestycji w obszarze morskim, w perspektywie dekady będziemy jedynym państwem średniej wielkości w NATO posiadającym dostęp do morza bez własnej MW.

- Faktycznie, jeśli nie podejmiemy żadnych działań, potencjał MW będzie ulegał degradacji. Dlatego, tak jak wspominałem wcześniej, obecna sytuacja wymaga od nas konsekwencji w działaniu. Osobiście stawiam sobie to zadanie jako

- Nowoczesność floty, lotnictwa morskiego i wyposażenia jednostek brzegowych, w połączeniu z profesjonalizmem kadry, to fundament rozwoju i realizacji zarówno obecnych, jak i przyszłych zadań Marynarki Wojennej.



główne wyzwanie stojące przed dowódcą Marynarki Wojennej.

- Pan admirał z racji swej wieloletniej pracy w Warszawie ma z pewnością lepszy wgląd w tamtejsze „widzenie spraw morskich”. Ile prawdy jest w twierdzeniu, że podobnie jak w wypadku gospodarki morskiej, również jeżeli chodzi o MW, władze niezbyt te zagadnienia dostrzegają i rozumieją?

- Nie czuję się w żaden sposób upoważniony do opiniowania władz. Natomiast w czasie gdy zostałem wyznaczony na dowódcę MW zauważyłem coś wręcz przeciwnego. Zarówno minister obrony narodowej, jak i zwierzchnik sił zbrojnych oraz komisje parlamentarne, interesują się tą problematyką. Nie zwalnia to jednak nas, marynarzy z tego, abyśmy sukcesywnie zgłaszali potrzeby, dostarczali ekspertyzy i propozycje rozwiązań. Tylko połączenie starań politycznych i wojskowych uwzględniających zarówno możliwości budżetu państwa, jak i potrzeby operacyjne, będzie prowadzić do efektywnej realizacji zapisów programu modernizacyjnego.

- Po jednym z poprzednich zebrań sejmowej Komisji Obrony Narodowej pojawił się dezyderat, by stworzyć Narodowy Program Budowy Okrętów. Spotkało się to z odmową rządu Donalda Tuska. No i nie mamy programu. Czy to nie dowód na to, że MW jest przez rządzących spychana w kąt?

- Proszę wybaczyć, ale nie jestem adresatem pytań dotyczących ustaleń z posiedzeń komisji. Parlamentarzyści mają praktycznie ciągły wgląd w sytuację Marynarki Wojennej. Ostatnie posiedzenie sejmowej Komisji Obrony Narodowej odbyło się w Marynarce Wojennej pod koniec października tego roku. To, jakie będą wnioski z posiedzenia, jest pytaniem do członków komisji.

- Panie admirał, jakie będą pańskie priorytety jako dowódcy Marynarki Wojennej?

- Mój priorytet to przynajmniej utrzymanie dobrej kondycji kadr marynarskich oraz konsekwentne realizowanie programu modernizacyjnego. Program ten uważam za wartość trwałą, na którą są przeznaczone fundusze w perspektywie najbliższych lat. Realizując go będę jednocześnie inspirował i poszukiwał jak najlepszych rozwiązań pozwalających na zwiększenie potencjału MW. Nowoczesność floty, lotnictwa morskiego i wyposażenia jednostek brzegowych, w połą-



Fot. Czesław Romanowski

- Okręty podwodne to najbardziej wartościowe jednostki na morskim teatrze działań. Odznaczają się niezwykłą skutecznością i mogą być wykorzystane do wielu zadań.

czeniu z profesjonalizmem kadry, to fundament rozwoju i realizacji zarówno obecnych, jak i przyszłych zadań Marynarki Wojennej.

- No właśnie: jakiego rzędu jest to kwota?

- Procedury finansowe nie pozwalają na upublicznienie konkretnych kwot. Natomiast mogę powiedzieć, że są to fundusze, które pozwolą na dokonanie konkretnych zakupów i modernizacji. W ramach programu modernizacji Marynarki Wojennej, mówimy o perspektywie do 2018 roku. W tym czasie oczekujemy między innymi wejścia do służby korwety wielozadaniowej *Gawron*, okrętu podwodnego nowego typu, niszczyciela min nowego projektu, gruntownego remontu obu eksploatowanych obecnie fregat oraz dwóch małych okrętów rakietowych typu 1241.

- A jeżeli chodzi o lotnictwo morskie, jak tu będzie przebiegać modernizacja?

- W ramach „Programu Operacyjnego” planowane jest pozyskanie w latach 2014 – 2018 siedmiu śmigłowców, czterech wielozadaniowych i trzech ratowniczych. Po roku 2018 lotnictwo MW powinno otrzymać następne maszyny. Nowe śmigłowce przejmą zadania realizowane przez wycofywane z eksploatacji śmi-

głowce typu Mi-14 i pozwolą na uzyskanie nowej jakości w realizacji zadań stawianych przed lotnictwem MW.

- Czy według pana admirała powstanie Nadbrzeżnego Dywizjonu Rakietowego było słuszną decyzją?

- Zdecydowanie tak. Uważam, że powstanie tej jednostki znacząco poprawi potencjał bojowy MW. Głównie w zakresie zwalczania celów nawodnych i lądowych. Ponadto, wraz z okrętowymi siłami uderzeniowymi, NDR ma stanowić uzupełnienie systemu obronnego północnej - morskiej granicy państwa. Dywizjon ten będzie bowiem posiadał możliwość współdziałania z okrętowymi i lądowymi modułami bojowymi w systemie narodowym i sojuszniczym oraz możliwość prowadzenia rozpoznania i identyfikacji obiektów nawodnych w rejonie swojego działania. Dzięki temu zyskamy zdolność, której od pół wieku praktycznie Marynarka Wojenna nie miała. Projekt ten to także jeden z głównych kierunków modernizacji określonych w programie na lata 2009 – 2018.

- Wspomniał pan admirał o *Gawronie*. Są, wcale liczne, głosy, według których powinniśmy sobie z nim dać spokój: władawaliśmy mnóstwo pieńędzy, a dokończenie budowy wciąż stoi pod znakiem zapytania...

- Uważam, że w żadnym przypadku nie powinno dojść do rezygnacji z budowy tego okrętu. Ze względów ekonomicznych rezygnacja oznaczałaby marnotrawstwo środków publicznych. Oznaczałaby także utratę perspektyw operacyjnych na wiele lat. Pragnę przy tym podkreślić, że ten typ okrętu jest budowany przy założeniu, że będziemy go eksploatować przez okres nie mniejszy jak 35 lat! Budowa *Gawrona* to zatem inwestycja wieloletnia, której koszty należy rozpatrywać nie w aspekcie kilku, lecz kilkudziesięciu lat. To tak jakby każdy Po-

lak przeznaczal na ten okręt jedną złotówkę rocznie.

- Czy możemy spodziewać się kolejnych?

- Program modernizacyjny na lata 2009 – 2018 zakłada wejście do służby jednego okrętu. Należy jednak patrzeć dalej niż w perspektywie ośmiu lat. Nasze analizy potwierdziły konieczność posiadania przez Polskę sił okrętowych, których potencjał bojowy, uniwersalność, autonomiczność pozwoli na wykonywanie zadań narodowych, a także ekspedycyjnych w ramach NATO i Unii Europejskiej. Mam na myśli posiadanie takiej liczby jednostek w danej serii, która pozwoli na ich eksploatację w systemie 3-etapowym: szkolenie krajowe – zaangażowanie międzynarodowe – remont. Taki system funkcjonuje w większości państw morskich NATO.

- Jak rozumiemy, ponieważ nie wiadomo czy owe następne okręty w ogóle będą, nie ma także decyzji, czy nie zbudować by ich w polskiej stoczni, co jest częstym postulatem środowisk okrętowców.

- Tak jak wspomniałem wcześniej, program do 2018 roku przewiduje jedną korwetę. Jednak ze względu na potrzeby operacyjne oczekujemy, że w dłuższej perspektywie do służby wejdzie więcej jednostek tego typu. Mam jednak świadomość, że będzie to zależeć od możliwości budżetowych naszego państwa.

- A czy znamy decyzję w sprawie uzbrojenia *Gawrona*? A jeśli tak, to kiedy taki zakup się odbędzie i kiedy jednostka zostanie ostatecznie oficjalnie zwodowana?

- Procedury zamówień nie leżą w mojej kompetencji. Spodziewam się jednak, że produkt finalny otrzymamy do 2015 roku.

- To MW płaci za utrzymanie *Gawrona* w Stoczni Marynarki Wojennej, prawda? Ile to rocznie kosztuje?

- Adresatem tego pytania jest resort Obrony Narodowej, który finansuje projekt. Zaznaczam jednak, że nie płacimy za coś co jest niepewne. Faktycznie, jeśli projekt nie byłby kontynuowany, rocznie należałoby utrzymywać okręt za sumę około 20 milionów złotych. Jednak decyzja o kontynuacji produkcji jest podjęta wraz z zapewnieniem środków finansowych. Za cztery–pięć lat *Gawron* wejdzie do służby. Zatem fundusze na ten cel są kumulowane w budowę, a nie w bieżące utrzymanie dotychczasowej konstrukcji.

- Toczyła się i toczy nadal dyskusja, chociażby na łamach „Przeglądu Morskiego”, na temat koncepcji ogólnej rozwoju i przyszłości MW. W jej ramach pojawiają się głosy specjalistów, którzy mówią, że owej koncepcji... w ogóle nie ma. Nie wiadomo po co nam i do czego ma służyć Marynarka Wojenna...

- Nie zgadzam się absolutnie z takimi opiniami. Rola Marynarki Wojennej jest precyzyjnie określona w takich dokumentach jak na przykład „Strategia obronności RP”. Zasadniczą jej misją jest zapewnienie bezpieczeństwa polskich interesów morskich. W tym kontekście Marynarka ma zadania narodowe (regionalne) oraz zadania realizowane w ramach operacji prowadzonych przez siły morskie NATO i Unii Europejskiej.

W ramach zadań regionalnych zapewniamy obronę militarną polskich interesów narodowych na Bałtyku, który jest akwenem stosunkowo niedużym, ale ważnym strategicznie i mocno nasyconym siłami morskimi. Współpraca sojusznicza wymaga uczestniczenia w obronie kolektywnej, w zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego i w zwalczaniu ognisk kryzysowych w obszarze operacyjnego zainteresowania NATO i Unii Europejskiej. Warto wspomnieć, że w ramach zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, istotną rolę muszą odgrywać działania antyterrorystyczne i antypirackie.

Stosownie do przewidywanych zadań, Marynarka Wojenna powinna także dostosowywać swoje siły, zastępując wycofywane okręty jednostkami w pełni interpretacyjnymi z siłami sojuszniczymi. Optymalna struktura MW powinna zapewnić zdolność do działań na wodach płytkich, ale z możliwością prowadzenia długotrwałych działań w obszarze tzw. *blue waters*.

- Panie admirale, a okręty podwodne, pański konik? Jak pan powiedział, przewidziany jest zakup jednej jednostki. Czy będzie to niemiecki U 214 na przykład?

- Nie będę wyprzedzał faktów. Dopiero przeprowadzony przetarg da odpowiedź, jakiego typu będzie to jednostka. Zajmujemy się oceną potencjalnych kandydatów i dostarczamy niezbędnych ekspertyz.

- Pytamy o to, bo pojawiają się głosy, że okręty podwodne nie są naszej Marynarce potrzebne, a za pieniądze, które wyda się na jedną taką jednostkę, można zbudować trzy duże okręty patrolowe.

Dowódka Marynarki Wojennej RP

Admirał floty Tomasz Mathea urodził się 30 kwietnia 1955 roku w Warszawie. W 1974 r. rozpoczął studia w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej. Po ich ukończeniu rozpoczął służbę jako dowódca działu broni podwodnej na okręcie podwodnym ORP *Sokol*. W 1984 r. awansował na stanowisko zastępcy dowódcy okrętu podwodnego ORP *Bielik*. Od 1988 r. był szefem Sztabu Dywizjonu Okrętów Podwodnych, a następnie dowódcą Dywizjonu. W 1996 r. został zastępcą dowódcy 3 Flotylli Okrętów w Gdyni, a dwa lata później objął stanowisko szefa Szefostwa Szkolenia Morskiego w Dowództwie MW. W czerwcu 2000 r. awansował na stanowisko dowódcy 9 Flotylli Obrony Wybrzeża w Helu. W roku 2002 został skierowany na studia w Narodowym Uniwersytecie Obrony USA w Waszyngtonie. Po powrocie do kraju pełnił służbę w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego, jako szef Generalnego Zarządu Planowania Strategicznego. Następnie w latach 2004 – 2006 był szefem Logistyki Marynarki Wojennej. W czerwcu 2006 r. został wyznaczony na stanowisko zastępcy szefa Sztabu Generalnego WP. 25 czerwca 2010 r. otrzymał nominację na stanowisko dowódcy Marynarki Wojennej RP.

Wielokrotnie odznaczony, między innymi Złotym Krzyżem Zasługi i Złotym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju”.

- Całkowicie nie zgadzam się z takim punktem widzenia. Okręty podwodne to najbardziej wartościowe jednostki na morskim teatrze działań. Oznaczają się niezwyczajną skutecznością i mogą być wykorzystane do wielu zadań. Mam na myśli chociażby możliwości rozpoznania, zadania uderzeniowe, skryty przerzut grup dywersyjno-rozpoznawczych, działalność blokadową czy ochronę własnych konwojów. Jak wiadomo Morze Bałtyckie jest specyficznym akwenem pod względem możliwości wykrycia okrętu podwodnego, a dodając jeszcze do tego jego duże możliwości bojowe, zmusza to potencjalnego przeciwnika do zaangażowania wielu okrętów i śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych. Okręty podwodne są w stanie efektywnie zablokować nawet dużą bazę morską. W aspekcie zadań sił sojuszniczych, współdziałają ze stałymi zespołami okrętów NATO oraz z okrętami klasy fregata i korweta. Okręty podwodne mogą stanowić istotny element odstraszania w okresie narastania kryzysu, połączonego z rozwijaniem sił morskich. Flota pozbawiona okrętów podwodnych staje się ograniczona pod względem operacyjnym. Dlatego uważam, że okręty podwodne są Polsce niezbędne.

- Panie admirale, niektórzy twierdzą, że MW nie dba, lub dba niedostatecznie o swój wizerunek w społeczeństwie. Ot choćby niedawno – grono osób związanych z Forum Okrętów Wojennych wysłało do pana list z propozycją zorganizowania corocznej parady okrętów wojennych. Korzyści płynące z tego typu imprezy wydają się oczywiste – atrakcja dla turystów i mieszkańców Wybrzeża, a dla MW dobry PR. Pańska odpowiedź na ten apel była jednak wymijająca...

- Pragnę podkreślić, że wszyscy moi poprzednicy przykładali ogromną wagę do popularyzowania Marynarki Wojennej. Ja w tej sprawie zajmuję dokładnie takie samo stanowisko. Chociażby wczoraj uczestniczyłem w 75-leciu jednej ze szkół w Wołominie, która nosi imię Marynarki Wojennej. Uroczystości rocznicowe odbyły się w asyście Orkiestry Reprezentacyjnej MW. 5 listopada, w Ustce, odbyła się przysięga wojskowa pierwszych kandydatów do służby w Marynarce Wojennej w ramach Narodowych Sił Rezerwowych. Uroczystościom asystował okręt rakietowy, który był udostępniony do zwiedzania. Kolejne uroczystości, związane z 92 rocznicą odtworzenia Marynarki Wojennej,



Fot. Czesław Romanowski

- Do 2018 roku oczekujemy między innymi wejścia do służby korwety wielozadaniowej *Gawron*, okrętu podwodnego nowego typu, niszczyciela min nowego projektu, gruntownego remontu obu eksploatowanych obecnie fregat oraz dwóch małych okrętów rakietowych typu 1241.

organizujemy w taki sposób, aby jak najszerszej zaprezentować publiczności nasze okręty, zadania, a przede wszystkim jaką misję wypełnia Marynarka Wojenna w zakresie bezpieczeństwa morskiego. To oczywiście tylko niektóre przykłady. Wykorzystujemy i będziemy wykorzystywać wszelkie kolejne okoliczności do jeszcze bardziej aktywnej społecznej promocji MW. Jesteśmy częścią społeczeństwa i nie ukrywam, że z dużą satysfakcją i zainteresowaniem przyjmuję wszelkie sugestie środowisk związanych z morzem i Marynarką Wojenną.

- Czy w związku z tym jest z pana strony zielone światło dla inicjatywy corocznej parady okrętów?

- Do takiej inicjatywy odnoszę się z aprobatą. Natomiast w pierwszej kolejności przeanalizuję aspekty organizacyjne i finansowe. Jestem gotów się nad tym spokojnie zastanowić.

- Przychylnie projektowi jest Biuro Bezpieczeństwa Narodowego. Może prezydent Komorowski, jako honorowy prezes Ligi Morskiej i Rzecznej mógłby włączyć się w tę inicjatywę?

- Nie ośmieliłbym się obarczać prezydenta RP kosztami takiego przedsięwzięcia. Ostatnia parada morską odbyła się w latach 70. i faktycznie – dobrze byłoby odtworzyć tę tradycję. Byłoby to również dla mnie wielkie przeżycie.

- Już widzimy te sunące po Zatoce Gdańskiej jednostki i tysiące turystów je oklaskujących. Znakomita promocja...

- Mam pełną świadomość społecznego zainteresowania Marynarką Wojenną. Nasz historyczny okręt ORP *Błyskawica* odwiedza rocznie ponad sto tysięcy turystów. Widzimy także jak wielu młodych ludzi zgłasza się do nas z pragnieniem odbycia służby w MW. Służba na morzu kojarzy im się nie tylko z zawodem marynarza, lecz także z wielką przygodą. Dlatego tym bardziej będziemy zwiększać wysiłki w celu prezentacji efektów szkoleniowych naszych marynarzy promując tym samym atrakcyjność służby w szeregach Marynarki Wojennej.

Powtórzę jeszcze raz – pomysł mi się podoba, ale nie chciałbym na tym etapie składać konkretnych deklaracji. Gotów jestem się z panami spotkać w tej sprawie raz jeszcze.

- Jak już jesteśmy przy *Błyskawicy* – czy jednostka musi nadal pozostawać w składzie MW? Nie lepiej oddać ją całkowicie we władanie Muzeum Marynarki Wojennej?

- Wiem, że takie rozwiązania stosowane są w różnych krajach. Natomiast osobiście jestem temu przeciwny. ORP *Błyskawica* pełni bardzo istotną rolę w promocji historii i tradycji polskiego oręża na morzu. Jednakże obok funkcji edukacji historycznej, jest także głównym miejscem dla prezentacji morskiego ceremoniału. Na jej pokładzie odbywają się najważniejsze dla Marynarki Wojennej uroczystości. Moim zdaniem bez obecności na tym okręcie załogi w marynarskich mundurach straciłoby to sens. To nie tylko obiekt muzealny, ale OKRĘT, zajmujący szczególne miejsce w sercach wielu pokoleń marynarzy.

- W tym roku ORP *Heweliusz* wracając z rejsu na Atlantyk zahaczył o Morze Północne szukając ORP *Orzeł*. Czy można się spodziewać, że

w najbliższych latach ta tradycja będzie kontynuowana?

- Nie widzę w tej chwili możliwości organizowania odrębnych rejsów w tym celu. Ale na pewno każdą obecność okrętu posiadającego specjalistyczne wyposażenie będziemy wykorzystywać dla kontynuacji poszukiwań *Orła*.

- Jaka będzie polska Marynarka Wojenna za dziesięć lat? W tej chwili jest dwukrotnie mniejsza od holenderskiej, ponad trzykrotnie od niemieckiej. Czy doszłusuje chociażby w ich pobliże jeżeli chodzi o wielkość?

- Nie chodzi o to, by czynić porównania co do wielkości sił morskich. Natomiast zaznaczam, że moja wizja Marynarki Wojennej sięga znacznie dalej niż tylko wypełnienie programu modernizacyjnego MW. On jest dla mnie programem minimum. Minimum, które pozwala na utrzymanie obecnego potencjału. Wiele będzie zależało od tego, czy stanie się możliwe pozyskanie dodatkowych środków spoza Ministerstwa Obrony Narodowej na rozwój naszych sił morskich. Jeśli ten kierunek okazałby się realny, Marynarka Wojenna ma szansę w przyszłości odbudowywać i powiększać swój potencjał.



Fot. Czesław Romanowski

- Budowa *Gawrona* to inwestycja wieloletnia, której koszty należy rozpatrywać nie w aspekcie kilku, lecz kilkudziesięciu lat. To tak jakby każdy Polak przeznaczał na ten okręt jedną złotówkę rocznie.

Morze wywiadu

O historii polskiego wywiadu morskiego i jego działalności w latach 1935-1945 z prof. Andrzejem Gąsiorowskim rozmawia Tomasz Falba

- Polski wywiad ostrzegał o możliwości niemieckiej agresji. Kierownictwo polskiej floty wojennej również o tym wiedziało.

- Kiedy rozpoczął działalność polski wywiad morski?

- W 1935 roku. Od tego czasu zaczęto w Polsce tworzyć wyspecjalizowaną strukturę wywiadowczą zajmującą się sprawami morskimi. Wcześniej informacje o niemieckiej flocie wojennej zbierano niejako przy okazji innych działań. Nie ma w tym niczego dziwnego. Głównego zagrożenia dla Polski wypatrywano od strony lądu, a nie morza. Niestety, mamy tylko szczątkowe informacje na temat początków polskiego wywiadu morskiego, dysponujemy w zasadzie jednym dokumentem. Wymienia on osoby, które miały go tworzyć, na czele z kapitanem Janem Blichiewiczem, który był kierownikiem Posterunku Oficerskiego nr 2 w Gdyni, który z kolei podlegał Ekspozyturze nr 3 Oddziału II w Byd-

goszczy. Była to placówka obejmująca swoim zasięgiem pas wybrzeża od Morza Północnego aż po Piławę. Nie działała w strukturze Marynarki Wojennej.

- Czym przed wybuchem drugiej wojny światowej zajmował się wywiad, o którym rozmawiamy?

- Przede wszystkim zdobywaniem informacji. Jednym z najcenniejszych polskich źródeł był Wiktor Katlewski zatrudniony w Urzędzie Uzbrojenia niemieckiej Marynarki Wojennej w Berlinie. Pracował tam jako księgowy i przez jego ręce przechodziło wiele ważnych dokumentów. Katlewski przekazywał je polskiemu wywiadowi. Został zdekonspirowany dopiero w 1939 roku, kiedy w niemieckie ręce wpadły archiwa polskich tajnych służb. Został zgilotynowany.

- A dlaczego polski wywiad morski nie rozpoznał niemieckich przygotowań do wojny? Nie zauważył transportów wojska do Prus Wschodnich, nie miał pojęcia o wojennej misji pancernika *Schleswig-Holstein*, ani nawet o ruchach niemieckich okrętów?

- Informacje wywiadowcze były zbierane nie tylko przez sieci wywiadu morskiego. Wszystkie dokumenty jakie znamy dowodzą, że rozpoznanie niemieckich przygotowań do wojny było prawidłowe. Polski wywiad ostrzegał o możliwości niemieckiej agresji. Kierownictwo polskiej floty wojennej również o tym wiedziało. Stąd choćby, wykonane na czas, wyprowadzenie z Bałtyku do Wielkiej Brytanii polskich niszczycieli.

- Co było największym sukcesem naszego wywiadu przed wybuchem drugiej wojny światowej?

- Według mnie stworzenie sieci, które miały podjąć działalność na terenie już okupowanym przez nieprzyjaciela. Zaowocowało to po 1939 roku. Polski wywiad morski stał się niezwykle skutecznym narzędziem prowadzenia wojny. Przyznają to nawet sami Brytyjczycy, niechętnie przecież dzielący się sukcesami. Nie byłoby tego, gdyby nie przygotowania poczynione jeszcze przed wojną. Jestem przekonany, że siatki polskiego wywiadu morskiego zaczęły działać już w momencie wejścia Niemców na Pomorze. Świadczy o tym praca takich ludzi jak choćby kmdr. Konstantego Jacynicza, który już od 1935 r. - jako oficer w stanie spoczynku - był zaangażowany w organizowanie sieci wywiadu morskiego.

- Kiedy rozpoczęła się współpraca z sojusznikami?

- Pod koniec 1939 roku. Najpierw z Francuzami, poprzez kmdr. Brunona Jabłońskiego, a potem z Brytyjczykami. To właśnie ci drudzy stali się głównym odbiorcą informacji wywiadowczych dostarczanych przez polski wywiad morski do zakończenia drugiej wojny światowej.

Brytyjczycy nie posiadali swoich źródeł wywiadu wojskowego w okupowanej Europie w 1940 roku. Później próbowali tworzyć sieci, jednak Polacy mieli znacznie większe możliwości organizowania wywiadu, w tym także wywiadu morskiego. W okupowanym kraju działały dwie sieci wywiadu ofensywnego Komendy Głównej ZWZ-AK: „Stragan” i „Lombard”. „Stragan”, która zbierała wszelkie informacje, które wydawały się ważne i „Lombard”, która wykonywała określone zadania. Również te na zlecenie czy prośbę sojuszników. Ta struktura spełniła swoją funkcję. Polskie sieci wywiadu morskiego tworzone też były przez Oddział II Sztabu Naczelnego Wodza w Londynie. Funkcjonowały w latach 1940-1945 w portach morskich we Francji oraz w portach na terenie Afryki Północnej. Poza tym każdy żołnierz ZWZ-AK miał obowiązek przekazywania informacji wywiadowczych, nawet jeżeli nie działał w strukturach wywiadu. Tak było szcze-

gólnie w Gdyni, ponieważ pracowali oni często w porcie, stoczni i arsenałach Kriegsmarine. Stąd też liczba informacji morskich pozyskanych w Gdyni była największa.

- Czy jednak nie przeceniamy znaczenia polskiego wywiadu morskiego podczas wojny?

- Zdecydowanie nie. Wynika to z analizy dokumentów. Zachowały się meldunki o niesłychanej szczegółowości. Inna sprawa, że z reguły nie było ich jak przekazać z terenu do centrali, bo nie było np. radiostacji. A informacja o ruchach okrętów szybko się dezaktualizowała. Ale polski wywiad morski dostarczał także dane dotyczące budowanych jednostek, nowinek technicznych, okrętów podwodnych itp. Te się tak szybko nie starzały. Dobrym przykładem może być działalność Jana Belaua, pseudonim „Morski”, „Mewa”, oficera wywiadu Armii Krajowej, który zdobył w Gdyni plany nowych niemieckich torped. Zresztą znaczenie mia-

- Głównego zagrożenia dla Polski wypatrywano od strony lądu, a nie morza.

Profesor od tajnych służb

Prof. Andrzej Gąsiorowski ma 60 lat, mieszka w Gdańsku. Jest absolwentem Instytutu Historii Uniwersytetu Gdańskiego. Habilitował się na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu. Jest dyrektorem Instytutu Politologii UG. Pracuje także w Dziale Naukowym w Muzeum Stutthof – oddział w Sopocie. Od 1973 roku zajmuje się badaniami nad Pomorzem w latach 1939-1945. Szczególnie interesuje go problematyka funkcjonowania różnych służb specjalnych na Pomorzu (1918-1956) oraz konspiracji pomorskiej z lat 1939-1945. Opublikował ponad 200 prac naukowych. Jest też autorem lub współautorem scenariuszy i katalogów kilkunastu wystaw historycznych eksponowanych w placówkach muzealnych znajdujących się w województwie pomorskim.



Fot. Tomasz Felba

ły każde, nawet najbardziej wydawałoby się błahe, informacje, np. że na jakiś okręt dostarczono umundurowanie tropikalne. Można było z tego wyciągnąć wniosek co do tego, gdzie ta jednostka miała się udać. Brytyjczycy dopytywali się też o to, co dzieje się z pancernikiem *Gneisenau* czy lotniskowcem *Graf Zeppelin*. To były dla nich niezwykle cenne wiadomości.

- Czy były informacje, którymi Polacy nie dzielili się z sojusznikami?

- Nie są mi znane takie przypadki. Działo się raczej odwrotnie. Nasi sojusznicy próbowali wykorzystywać polski wywiad morski do własnych celów bez wiedzy polskich władz, mając świadomość, że tego typu zadania byłyby niechętnie przez Polaków realizowane. Było to np. angażowanie polskich agentów do wykonywania zadań o charakterze dywersyjnym. Oczywiście członków wywiadu szkolił się także do tego rodzaju operacji, ale dla Polaków miały one mniejsze znaczenie niż dla Brytyjczyków, bo groziły dekonspiracją. Przykładem takiej sytuacji może być polski agent w Grecji, słynny Jerzy Iwanow-Szajnowicz, którego Brytyjczycy wykorzystali, poza wiedzą Polaków, do zadań sabotażowych i przez to wpadł w ręce Gestapo.

- Czy to prawda, że Polacy przygotowali lądowanie aliantów w Afryce Północnej w 1942 roku znane jako operacja Torch?

- Tak można rzeczywiście powiedzieć. Wojna rozruciła Polaków niemal po całym świecie, także po Afryce. Kiedy alianci zaplanowali lądowanie w tym rejonie świata, uaktywniła się polska siatka wywiadu morskiego, która dostarczyła informacji potrzebnych do inwazji. Siatką tą kierował mjr Mieczysław Słowikowski, pseudonim „Rygor”, który podobno stał się nawet pierwowzorem jednej z postaci występujących w legendarnym filmie „Casablanca”. Inną, bardzo aktywną placówką w tym rejonie była polska Misja Morska w Gibraltarze zajmująca się przetrzuceniem ludzi przez Cieśninę Gibraltarską, kierowana przez kmdr. Karola Trzasko-Durskiego. Warto na marginesie zauważyć, że Polska - państwo, które zniknęło w 1939 roku z mapy świata - potrafiło stworzyć niemal globalny wywiad. To był fenomen. Dostarczane przez ten wywiad informacje stawały się atutami politycznymi dla polskich władz w Londynie. Dzięki temu rósł przecież nasz wkład w wojnę.

- Wiadomo, że w działalność polskiego wywiadu morskiego podczas

drugiej wojny światowej bardzo mocno zaangażowani byli działacze polskiej przedwojennej skrajnej prawicy. I okazali się niezwykle skuteczni. Dlaczego właśnie oni?

- Dokładniej mówiąc, byli to członkowie Obozu Narodowo-Radykalnego. To było środowisko nastawione antyniemiecko, a działając od połowy lat trzydziestych w podziemiu, miało doświadczenie konspiracyjne, dysponowało odpowiednio przygotowanymi i sprawdzonymi w praktyce kadrami oraz metodami pracy. To wszystko powodowało, że oenerowcy byli niejako predestynowani do wykonywania zadań o charakterze wywiadowczym, czy mówiąc szerzej, specjalnych. I to bez potrzeby doszkalania. Na dodatek byli mocno zmotywowani ideowo.

- Czy ci ludzie nie mieli problemu z podporządkowaniem się Związkowi Walki Zbrojnej czy potem Armii Krajowej? Przecież wiadomo, że nie odnosili się z sympatią do tych organizacji.

- Podczas wojny ONR stworzył Związek Jaszczurczy, konspiracyjną organizację wojskową, która nie weszła do ZWZ, a potem AK. Ale trzeba podkreślić, że w zakresie wywiadu morskiego ściśle z nimi współpracowali. Członkowie Związku Jaszczurczego nie mieli nic przeciw przekazywaniu zebranych przez siebie informacji na Zachód, chcieli tylko aby było wiadomo, że pochodzą od nich. Chcieli mieć satysfakcję, że mieli jakiś wkład



Jan Belau - pseudonim „Morski”, „Mewa”.

w pokonanie Niemców. Niestety, tak nie było i ci członkowie Związku Jaszczurczego, którzy przeżyli wojnę mieli o to, moim zdaniem słuszne, pretensje.

- Który z asów polskiego wywiadu morskiego, pańskim zdaniem, oddał największe zasługi podczas drugiej wojny światowej?

- To się tak nie da powiedzieć. Każdy członek siatki wywiadowczej zasługuje na uznanie i pamięć. Większość z nich ryzykowała dla Polski życie. Ale o jednej postaci chciałbym wspomnieć. Z racji moich zainteresowań badawczych wielką sympatią darzę harcmistrza Bernarda Myśliwka, pseudonim „Konrad”. Przed wojną organizował harcerskie żeglarstwo. Zapewne niektóre z jego rejsów były inspirowane przez wywiad. W trakcie wojny był członkiem konspiracyjnej Marynarki Wojennej działającej w kraju. Prowadził niezwykle rozległą działalność. Organizował sieci wywiadowcze na Pomorzu i w Gdyni, tworzył załóżki oddziałów bojowych, dowodził Szarymi Szeregami. Aresztowany przez Gestapo, wolał popełnić samobójstwo niż zdradzić współpracowników. To tylko jeden z wielu bohaterów tajnej wojny.

- Jaki był stopień rozpracowania polskiego wywiadu morskiego przez Niemców?

- Do dnia dzisiejszego niewiele na ten temat wiemy. O skali rozpracowania przez Niemców struktur wywiadu morskiego świadczyły aresztowania dokonane w latach 1943-1944 w tych sieciach.



Bernard Myśliwek, pseudonim „Konrad”, z żoną Jadwigą.

Wielu członków wywiadu morskiego zostało postawionych przed Sądem Wojennym Rzeszy i straconych. Wielu po śledztwie prowadzonym przez Gestapo i Abwehrę osadzono w obozach koncentracyjnych. Jest jeszcze bardzo delikatny i skomplikowany problem wykorzystywania przez Niemców wykrytych sieci wywiadu morskiego do gry inspiracyjnej. Istnieje zeznanie Jana Kaszubowskiego, funkcjonariusza gdańskiego Gestapo, który mówi, że były dwie operacje prowokacyjne prowadzone przez Niemców. Jedną z tych operacji o kryptonimie „Sokół” była skierowana przeciwko wywiadowi brytyjskiemu. Drugą pod kryptonimem „Piorun” wobec wywiadu sowieckiego. I nic więcej na ten temat nie wiadomo. Najprawdopodobniej chodziło o rozpoznanie systemów łączności czy przerzutu ludzi do Szwecji. Ale to tylko domysły. Dokumentów brak. A snucie hipotez, które mogą być prawdziwe albo nie, czy posądzanie ludzi, którzy już nie żyją i w związku z tym nie mogą się bronić, nie jest uczciwe. Możemy tylko powiedzieć, że Niemcy z pewnością próbowali rozpracowywać polskie siatki wywiadowcze. I zapewne niektóre z tych operacji się udawały. Niemcy przecież nie byli idiotami, jak się ich nieraz przedstawia. Polski wywiad był skutecznym przeciwnikiem.

- Co się stało z polskim wywiadem morskim działającym na Pomorzu po zakończeniu wojny? Czy ktoś próbował go przejąć? Brytyjczycy, Amerykanie, a może nawet Niemcy? Mógł przecież dostarczać cenne informacje z terenu zajętego przez komunistów.

- To na pewno był łakomy kąsek dla wielu tajnych służb. Symptomatyczne, że funkcjonariusze gdańskiego Gestapo uniknęli odpowiedzialności dlatego, że poszli na współpracę z państwami zachodnimi. Ponieważ Gdańsk pracował bardzo mocno na odcinku wschodnim, to dla alianckich służb Niemcy, mający wiedzę o funkcjonowaniu Sowietów, byli bardzo atrakcyjni i na pewno zostali wykorzystani. Karę ponieśli tylko ci, którzy byli bezpośrednio zaangażowani w zabijanie jeńców brytyjskich. Profesor Jan Ciechanowski, mieszkający w Londynie, wybitny polski historyk, członek polsko-brytyjskiej komisji zajmującej się badaniem historii współpracy obu wywiadów w trakcie drugiej wojny światowej, powiedział, że jeden z oficerów brytyjskich wyjawiał mu, że do 1976 roku wywiad brytyjski

pracował na niektórych polskich sieciach. Innymi słowy, jeszcze kilkadziesiąt lat po wojnie Brytyjczycy korzystali z siatek polskiego wywiadu utworzonych podczas wojny. Moim zdaniem to jeden z powodów, dlaczego Brytyjczycy do dzisiaj nie ujawnili wszystkich dokumentów dotyczących współpracy z naszym wywiadem. Oni po prostu chronią swoje źródła. Ale to znowu są tylko domniemania.

- W ogóle chyba odkrywanie historii polskiego wywiadu morskiego to dla badacza nie jest lekki kawałek chleba?

- Niestety. To fascynująca tematyka, ale też niezwykle trudna jeśli chodzi o badanie. Jest to najczęściej poruszanie się po omacku, przedzieranie przez gąszcz domysłów i hipotez, których zwykle nie można zweryfikować. Na dodatek praca wywiadowcza to przecież gra pozorów i tajemnic. Trzeba umieć je rozróżniać. Nie można poprzestawać na dokumentach. Potrzeba tzw. nosa, aby ustalić jak było naprawdę. A ludzie, niegdyś związani z wywiadem, nie chcą o tym rozmawiać. Kiedyś spotkałem por. Franciszka Włodarczyka, pseudonim „Irena”, „Wojna”, „Majewski”, który należał w czasie wojny do organizacji konspiracyjnej Grunwald działającej na Pomorzu, ale był też pra-

cownikiem polskiego wywiadu. Rozmawiałem z nim. Pytałem go o życiorys. On odpowiadał. Po jakimś czasie zorientowałem się, że to bajki. Tyle lat po wojnie a on nadal sprzedawał mi swoją wywiadowczą legendę. Dopiero kiedy zaprotestowałem, zaczął mówić prawdę. Ale, proszę sobie wyobrazić, i tak nie powiedział mi najważniejszej rzeczy. Mianowicie, że był pierwszym szefem wywiadu okręgu pomorskiego ZWZ. Dowiedziałem się o tym z dokumentu, na który natrafiłem już po jego śmierci.

- Czy jest jakaś tajemnica związana z historią polskiego wywiadu morskiego, która nie daje panu spokoju, którą chciałby pan wyjaśnić albo cieszyłby się pan, gdyby została w końcu wyjaśniona?

- Wiele. Chciałbym np. wiedzieć czy zdobycie przez polski wywiad morski planów pancernika *Gneisenau* i zaminiowania Zatoki Gdańskiej to był rzeczywiście sukces, czy prowokacja niemieckich służb? Wydaje mi się, że prowokacja. Ale stuprocentowej pewności nie mam.

- Polski wywiad morski dostarczał także dane dotyczące budowanych jednostek, nowinek technicznych, okrętów podwodnych itp.

Fot. Tomasz Falba



- Nie prowadzimy szkoleń wyłącznie dla stoczniowców – opowiada Roman Gałęzewski, przewodniczący NSZZ Solidarność Stoczni Gdańsk.

W elastyczności nadzieja

Fot. Czesław Romanowski

O szkoleniach pracowników i sytuacji w Stoczni Gdańsk, z Romanem Gałęzewskim, przewodniczącym NSZZ Solidarność SG, rozmawia Czesław Romanowski

- Panie przewodniczący, stoczniowa Solidarność, poza demonstracjami i zadymami, zajmuje się także, a może przede wszystkim „pracą u podstaw”, wszelkiego rodzaju szkoleniami pracowników. Nie tylko zresztą stoczniowców.

- Prowadzimy w tej chwili aktywnych projektów pięć, trzy są zakończone. Nasza przygoda ze szkoleniami zaczęła się pięć lat temu, od kursów wewnętrznych, stoczniowych. Były ich dwa rodzaje: komputerowe - ponieważ uważaliśmy, że to podstawa, że bez tego pracownik sobie nie poradzi - oraz języka angielskiego. Szkolenia prowadzili pracownicy stoczni, informatycy i elektronicy.

- Potem przyszły programy unijne.

- Tak, i dzięki nim rozwinęliśmy skrzydła. Zaczęliśmy od projektu Euromanager, dzięki któremu przeszkoliliśmy prawie sześćset osób. Każdy uczestnik miał dwa szkolenia: jedno obowiązkowe, drugie wybierał z ośmiu propozycji, była to m.in. nauka języków obcych, informaty-

ka, sprawy związane z zarządzaniem. Potem były projekty przygotowane pod pracownika, do których inspiracją były zwolnienia grupowe, które wówczas w stoczni nastąpiły. Zarząd, miesiąc przed zapowiadany zwolnieniami, zatrudnił 15 nowych osób. To był dla mnie sygnał, że dzieje się coś złego. Okazało się, że wprowadzany jest nowy system komputerowy, a pracownicy biura konstrukcyjnego nie mają niezbędnych umiejętności. Uzgodniiliśmy z pracodawcą, że postaramy się sami ich przeszkolić, w zamian za obietnicę dalszej pracy. Tak też się stało, ci ludzie nadal tu pracują. Staraliśmy się też, by ci, którzy wcześniej czy później objęci będą zwolnieniami, a jest to niestety nieuniknione - pewne specjalności nie są już potrzebne - mogli nauczyć się czegoś nowego, by mieli „miękkie lądowanie”. Stąd szkolenia w kompletnie dalekich od stoczniowych dziedzinach, niektóre nawet mogą się wydać śmieszne, od samodzielnego księgowego, po masażystę z umiejętnością języka angielskiego.

- Jest zainteresowanie tymi kursami?

- Na początku było bardzo duże. Teraz musimy docierać do ludzi wręcz prywatnie.

- Chodzi o to, że ludzie nie garną się do takich szkoleń, trzeba ich namawiać?

- Nie, wszystkie te kursy mamy obłożone. Rzecz w tym, że kupujemy drogie kursy i nie chcąc tracić pieniędzy na reklamy w prasie, musimy docierać do ludzi innymi drogami. Co ciekawe i pewnie nie wszyscy o tym wiedzą, nie prowadzimy szkoleń wyłącznie dla stoczniowców. Tylko w jednym z projektów, Eurostoczniowiec, pracownicy tego przemysłu mają pierwszeństwo. We wszystkich innych, stanowią 20 procent szkolenych. Takie są wymogi. Docieramy do pracodawców, pytamy, jakie kursy odpowiadałyby ich pracownikom i umieszczamy je w projekcie. To nie są takie typowe kursy jak monter i spawacz, choć te oczywiście też mamy, ale w tej chwili or-

ganizujemy kursy bardziej niszowe, specyficzne. Nowością są te szyte na miarę. Pracownik zgłasza czego by chciał się nauczyć, a my mu ten kurs organizujemy.

- A jak to jest z pracownikami stoczni, podobno załoga się wykrusza? W październikowym numerze waszego pisma „Solidarność i Rozwaga” piszecie o sporze zbiorowym z zarządem zakładu i o tym, że w obecnej sytuacji „kto może odchodzi ze stoczni”.

- Zarząd stoczni mówi, że potrzebuje dużo czasu na restrukturyzację. A my się boimy, że trwa ona zbyt wolno. Wiemy, że musimy budować tanio, by być konkurencyjnymi na rynku. Ale tanio to nie znaczy, że pracownik ma mało zarabiać. Na wniosek zarządu, wyraziliśmy już zgodę na obniżenie wynagrodzenia...

- ...o 15 procent...

- Tak, po trudnych rozmowach z załogą, mając nadzieję, że przez ten czas zakład zostanie zrestrukturyzowany, że koszty będą na tyle małe, iż nasze produkty na trudnym rynku będą opłacalne. Co nas denerwuje? Przychodzi wysokowykwalifikowany robotnik na stanowisko pracy, a ona jest tak zorganizowana, że ma zajęcie nie na osiem, a np. na pięć godzin, z przymusowym przestojem i później siedzi w nadgodzinach. Czyli organizacja pracy jest zła. Mówimy zarządowi: musicie ją poprawić, bo wszyscy zbankrutujemy. Ja nie chcę przeżywać kolejnych upadłości i ludzkich tragedii. Mówimy zarządowi: weźcie się za zmiany strukturalne wewnątrz zakładu. Nie mogą powiedzieć, że zarząd nic nie robi. Zmiany są, przysły nowe narzędzia, maszyny, technologie, ale to wszystko idzie zbyt wolno. Łatwiej zarządowi idzie w sferze pozaokrętowej, bo tam kupuje gotowe technologie, niż w samej stoczni. Widzę, że inne stocznie też mają kłopoty z organizacją pracy, ale to nie usprawiedliwia naszego zarządu. Dlatego atakujemy dosyć ostro, ponieważ skoro się zgodziliśmy na obniżenie wynagrodzeń, to chcielibyśmy, żeby ono trwało jak najkrócej.

- Mielście wejść w spór zbiorowy z zarządem.

- W tej chwili określiłbym to jako zapowiedź sporu zbiorowego. Bo co do istoty nie ma między nami różnicy, zarząd zgadza się z naszymi opiniami, ale twierdzi, że nie jest w stanie przeprowadzić zmian w takim tempie, w jakim my byśmy chcieli. Moim zdaniem zarząd rozumie, że my nie blokujemy zmian, ale dalsze obniżanie stawek pracownikom, która prowadzi donikąd. Bo odejdą. I to osoby kreatywne, wyspecjalizowane...

- Ale faktycznie jest tak, że kto może odchodzi?

- No nie do końca. Co miesiąc próbujemy gasić ogień.

- Bo pisze pan o najgorszej sytuacji w stoczni od lat.

- Tak, bo zgodziliśmy się na obniżkę wynagrodzenia o 15 proc., a w wyniku błędów w zarządzaniu, grupa pracowników z bezpośredniej produkcji straciła do 40 proc. To już nie są żarty. Muszę używać ostrych słów, ponieważ dotyczy to grupy pracowniczej, bez której pozostali nie dadzą sobie rady. Jeżeli pracownik, który najciężej pracuje, traci 40 procent wynagrodzenia, to o czym mówimy? A dlaczego stracił to wynagrodzenie? Bo mamy system quasi akordowy, który mówi, że im więcej wypracujesz, tym więcej zarobisz. A jeżeli stoczniowiec nie ma szans na więcej, bo ma źle zorganizowaną pracę? Zarząd tłumaczy, że z powodu kryzysu i długich rozmów z Unią Europejską na temat programu restrukturyzacyjnego, przerwane zostały pewne nici technologiczne i trzeba wielu miesięcy, by z powrotem wejść w system produkcji. A według nas pracodawca powinien przewidzieć taką sytuację i jak najszybciej doprowadzić do tego, by zmniejszenie wynagrodzeń nie występowało w bezpośredniej produkcji. Za taką uważam tych, którzy montują i spawają, ale też biuro konstrukcyjne. Obie grupy są priorytetowe.

- Mówi pan, że jest źle, a w kolejnym numerze waszego pisma, z listopada, pisze pan o optymizmie jeżeli chodzi o sytuację w stoczni, bo nowe maszyny, bo ruszyła produkcja części do farm wiatrowych.

- Optymizm się bierze stąd, że zarząd wprowadził mechanizmy, które świadczą o jego dobrej woli. Przykład: pracownicy wypracowali 13-14 złotych za godzinę, zarząd do-
kłada im 2 złote, stwierdzając, że to nie była ich wina, że tak mało wypracowali. Czyli zarząd po analizie stwierdził, że to my mieliśmy rację jeżeli chodzi o organizację pracy. Dla mnie nadzieją są inwestycje. Gdy widzę, że pracodawca wydał kilkadziesiąt milionów złotych, to oznacza, że chce tu utrzymać i rozwijać produkcję. Chciałbym jednak, żeby pieniądze nie były marnowane przez przestoje, żebyśmy jak najwięcej produkowali, bo wówczas będziemy konkurencyjni na rynku.

- Pisze pan też, że jeżeli program inwestycyjny się powiedzie, w stoczni będzie praca na najbliższe 10 lat. Będzie aż tak dobrze?

- Jeżeli wszystko pójdzie dobrze, to tak. Przemysł okrętowy jest gałęzią, która jest bardzo wrażliwa na wahania koniunktury. Udało nam się przekonać właściciela, gdy kupował stocznice, żeby postawił nie na sam przemysł okrętowy, a na kilka gałęzi, które będą dywersyfikowały dziedziny produkcyjne, będące w danym momencie w niszy. Jeżeli to będą konstrukcje stalowe, a zdarzyło się tak już dwukrotnie, trzeba zwiększać potencjał stoczniowy. I odwrotnie, gdy stawki za budowę statków będą niskie, trzeba zminimalizować ich produkcję na rzecz np. wież do farm wiatrowych. Stąd będzie wynikało bezpieczeństwo pracowników, będą mieli pracę. Taka jest nasza rola – chcemy, by pracownicy mieli po kilka zawodów, chcemy wynegocjować z zarządem nowy układ zbiorowy, gdzie premiovana byłaby umiejętność wielozawodowości, elastyczności. Chodzi nam o to, by w momencie dekoniunktury pracodawca sięgał po umiejętności swoich pracowników, a nie przyjmował nowych.

- Wracamy do początku naszej rozmowy...

- Wracamy do początku naszej rozmowy...

- Jako przewodniczący związku, mam obowiązek dbania o ludzi tu zatrudnionych. Ale nie o to, by pracownik siedział do emerytury na tym samym stanowisku, ale żeby miał szansę ciągłej pracy, poszerzania umiejętności. W tej chwili mamy bardzo dobrze wykwalifikowaną kadrę wyposażeniową, potrafi wyposażyć każdy statek, a jednocześnie budować sekcje. Zależy nam, by nasi pracownicy posiadali wiele umiejętności. I dzięki pomocy środków unijnych mamy możliwość poszerzania ich wiedzy, sprawienia, by byli konkurencyjni na rynku.



Terminal gazowy w Świnoujściu

Jest zielone światło

Komisja Europejska w końcu przyznała 80 mln euro dofinansowania dla gazoportu w Świnoujściu. Polskiemu rządowi udało się przekonać unijnych urzędników, że inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, zarówno po naszej, jak i niemieckiej stronie.

Część terenów przeznaczonych pod budowę terminalu gazowego LNG chroniona jest unijnym programem Natura 2000. Jak wyjaśnia Mikołaj Budzanowski, wiceminister skarbu państwa, odpowiedzialny m.in. za spółki paliwowe i gazowe, wyzwaniem dla naszego rządu było przekonanie Komisji Europejskiej, że realizacja inwestycji nie zdewastuje cennych siedlisk fauny i flory w Świnoujściu. Jeszcze trudniejsze były jednak konsultacje w sprawie gazoportu z naszymi zachodnimi sąsiadami.

- Zgodnie z przepisami polskiego prawa, każda inwestycja infrastrukturalna w strefie przygranicznej wymaga przeprowadzenia szczegółowych badań jej potencjalnego wpływu na środowisko naturalne zarówno w kraju, jak i na terenach państw sąsiednich - tłumaczy wiceminister.

Najwięcej obaw wywołało potencjalne ryzyko skażenia środowiska naszych sąsiadów w wyniku poważnych awarii terminalu. Obawiano się także zwiększonej

emisji pyłów, natężenia uciążliwego hałasu podczas robót na terenie inwestycji oraz hałasu podwodnego. Decyzje środowiskowe wykazały jednak, że ani proces budowy, ani eksploatacji, a nawet poważne awarie gazoportu w żaden sposób nie zniszczą fauny i flory niemieckiej strefy przygranicznej.

Mimo to inwestorzy postanowili skonsultować budowę projektu LNG z lokalnymi władzami niemieckimi.

Środowisko niezagrożone

Rozmowy w tej sprawie zajęły prawie rok. Jak donosiła prasa, strona niemiecka domagała się, by Polska przeprowadziła szczegółowe badania oddziaływania inwestycji na środowisko po ich stronie granicy, co skutkowało by unieważnieniem decyzji środowiskowej oraz pozwolenia na budowę, a rozpoczęcie budowy opóźniłoby się o co najmniej dwa lata.

Pod koniec sierpnia rzecznik Komisji Europejskiej Cezary Lewanowicz zapewnił, że KE podjęła decyzję o przyznaniu 80 mln euro na budowę terminalu i nie zmieniła swego stanowiska, mimo informacji o wątpliwościach ze strony Niemiec.

Niemiecki urząd ds. rolnictwa i środowiska domagał się m.in. dodatkowych odpowiedzi dotyczących ewentualnych konsekwencji największego możliwego wypadku, do jakiego może dojść w przyszłym gazoporcie i jaka ilość gazu w takiej sytuacji może wydostać się na zewnątrz. Przedstawiciel ministerstwa zapewniał, że tak samo dokładnie sprawdzane są inwestycje realizowane w Niemczech. Z kolei minister Budzanowski sugerował, że niemieckie wątpliwości miały wspólnego z ochroną środowiska, a więcej z budową rosyjsko-niemieckiego gazociągu Nord-Stream (łączącego Rosję z Unią Europejską przez Morze Bałtyckie). Według niego, niemieckie firmy liczyły na to, że będą sprzedawały nam rosyjski surowiec za jego pośrednictwem.

W końcu jednoznacznie wyjaśniono, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na terytorium Niemiec.

- W efekcie nasi zachodni sąsiedzi zapewnili Brukselę, że nie zgłaszają już żadnych wątpliwości i uznają terminal LNG za całkowicie bezpieczne przedsięwzięcie - tłumaczy wiceminister Budzanowski.

Stąd ostateczna decyzja KE z połowy listopada o przyznaniu tej inwestycji, w ramach Europejskiego Programu Energetycznego na rzecz Naprawy Gospodarczej, 80 mln euro. 55 mln przeznaczonych będzie na budowę części lądowej, czyli terminalu LNG. Pozostałą część otrzyma Zarząd Morskich Portów



Październik tego roku, na budowie gazoportu...

Szczecin i Świnoujście SA na realizację części morskiej.

- Dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych to bardzo dobra wiadomość, bo każda bezzwrotna dotacja obniża koszt budowy gazoportu - mówi Zbigniew Rapciak, Prezes Polskiego LNG S.A. - Będziemy zabiegali o kolejne środki w ramach programów europejskich, bo szacujemy, że dzięki nim cała inwestycja może być tańsza nawet o miliard złotych.

Pierwsza taka w tej części Europy

Budowa terminalu LNG będzie kosztowała 2,9 mld zł. Pieniądze na inwestycję będą pochodziły z kilku źródeł: ok. 1 mld zł to środki własne, które zostaną przekazane przez Gaz-System – właściciela Polskiego LNG. Środki unijne przyznane już przez Komisję Europejską to 55 mln euro. Spółka ubiega się także o 456 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Decyzja o przyznaniu tych środków spodziewana jest przed końcem roku.

Finansowaniem inwestycji zainteresowane są także banki komercyjne, z którymi podpisano list intencyjny na kwotę min.

750 mln euro. Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju zapewni finansowanie w wysokości do 200 mln euro. Prowadzone są także rozmowy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym.

We wrześniu Polskie LNG SA przekazała wykonawcy – konsorcjum SAIPEM-TECHINT-PBG – teren pod budowę terminalu. Obecnie prowadzone są roboty związane z przygotowaniem zaplecza. W przyszłym roku ma rozpocząć się budowa fundamentów pod zbiorniki, stawianie ścian pierwszego zbiornika oraz 1,5 km estakady pod rurociągi łączące terminal z częścią morską. Na rok 2012 zaplanowano m.in. montaż rurociągów i wznoszenie konstrukcji drugiego zbiornika. W kolejnym ma nastąpić montaż opomiarowania, przyłączenie instalacji oraz próby hydrauliczne zbiorników. A rok 2014 to rozruch mechaniczny, technologiczny i testy gwarancyjne.

Terminal LNG w Świnoujściu ma zostać przekazany do eksploatacji do 30 czerwca 2014 r. Pozwoli na odbiór do 5 mld metrów sześciennych gazu ziemnego rocznie, z możliwością rozbudowy do 7,5 mld metrów sześciennych (obecnie Polska zużywa ich ok. 14 mld rocznie). Terminal zaprojektowała kanadyjska fir-

ma SNC Lavalin Services Ltd., a buduje włosko-francusko-kanadyjsko-polskie konsorcjum Saipem-Techint-PBG.

Budowa terminalu LNG została uznana przez rząd za strategiczną inwestycję dla bezpieczeństwa energetycznego kraju - umożliwić ma bowiem Polsce odbiór gazu ziemnego drogą morską praktycznie z dowolnego kierunku na świecie. To pierwsza tego typu inwestycja nie tylko w Polsce, ale także w Europie Środkowo-Wschodniej. Niedawno ubezpieczono ją na 4,5 miliarda złotych.

- Inwestycja jest realizowana przez bardzo doświadczonych wykonawców, a wszelkie dotychczasowe działania są prowadzone zgodnie z harmonogramem. Musimy być jednak przygotowani na każdą okoliczność - tłumaczył prezes Zbigniew Rapciak.

Wśród objętych ubezpieczeniem elementów terminalu znajdują się między innymi: instalacja do rozładunku skroplonego gazu, dwa zbiorniki LNG, instalacja do regazyfikacji. Polisa obejmuje również transport krajowy i międzynarodowy, w tym także poszczególnych urządzeń specjalistycznych.

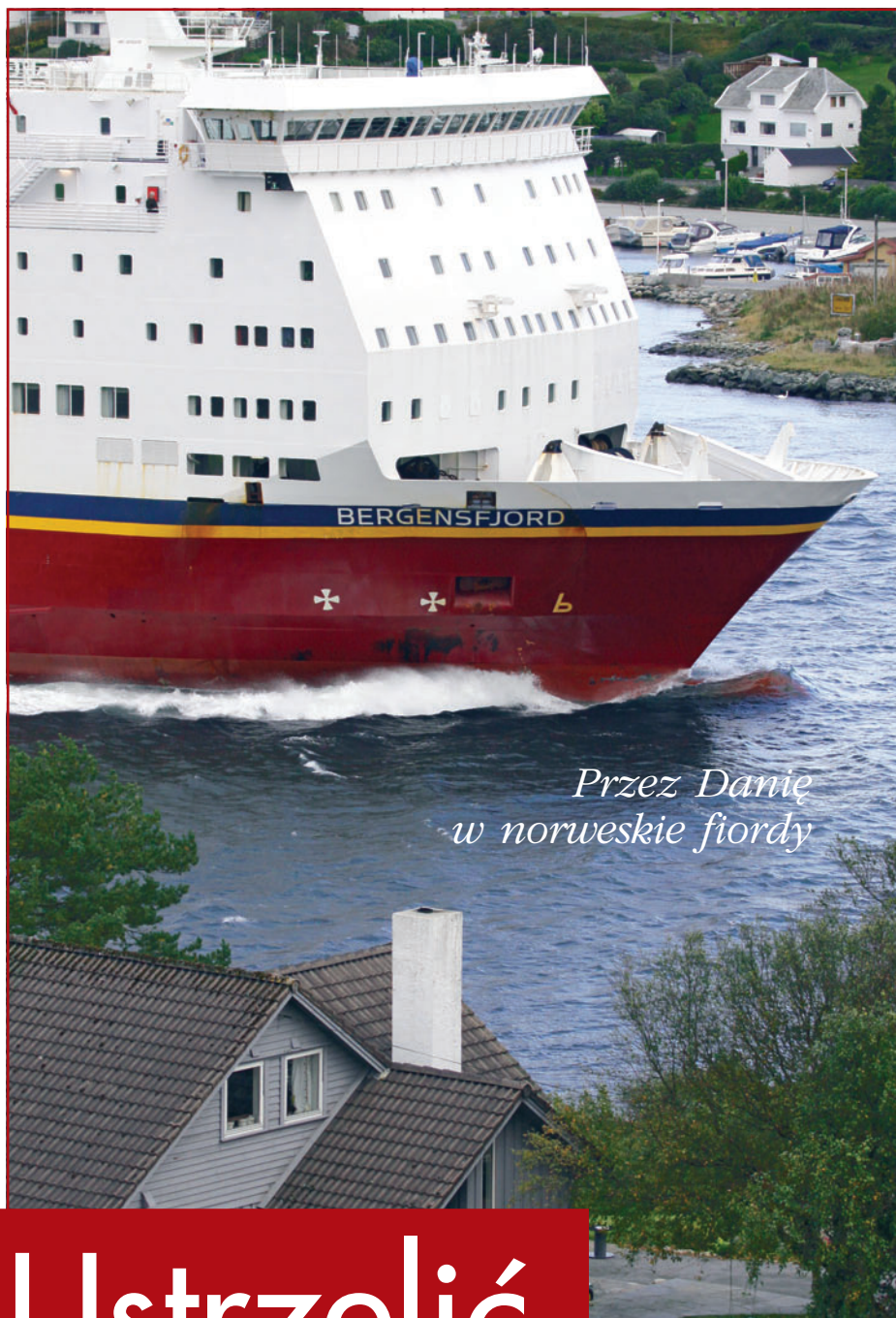
Czesław Romanowski

REKLAMA




Z okazji Świąt Bożego Narodzenia oraz zbliżającego się Nowego Roku 2011 pragniemy wszystkim Naszym Klientom i Przyjaciółom złożyć serdeczne życzenia: zdrowia, szczęścia oraz sukcesów w pracy i życiu osobistym.

Pracownicy i Zarząd Fabryki Mebli Okrętowych



*Przez Danię
w norweskie fiordy*

Ustrzelić

statek

Norweski armator i operator promowy Fjord Line utrzymuje dwa połączenia promowe: przez cały rok z Hirtshals w Danii do norweskich portów Stavanger i Bergen (promem konwencjonalnym) oraz do Kristiansand (jednostką HSC - *high speed craft*, czyli promem szybkim) w sezonie od kwietnia do września.

Zwłaszcza to pierwsze połączenie, jak mało które w Europie, łączy pożyteczne - wygodny transport i komunikację pomiędzy Danią a Norwegią, z przyjemnym - wysoką jakością obsługi na promie i przede wszystkim wspaniałymi widokami szkieł i fiordów zachodniej Norwegii.

Rejs promem *Bergensfjord* z Hirtshals do Stavanger i Bergen jest chyba najpiękniejszym sposobem podróży do Norwegii. Dla shiplovera atrakcją samą w sobie może być przepłynięcie między Hirtshals a Kristiansand szybkim katamaranem *Fjord Cat*, który jest aktualnym (już od dość dawna - niepokonanym) rekordzistą w najszybszym przejściu przez Atlantyk, za co jeszcze jako *Cat-Link V*, zdobył w 1998 roku nagrodę przechodnią Hales Trophy, będącą rodzajem kontynuacji słynnej „Błękitnej Wstęgi Atlantyku” (przyznawanej od 1838 do 1952 roku).

Ten najszybszy

Szybki prom pasażersko-samochodowy typu *wave-piercing* („przeszywacz fal”) projektu i budowy australijskiej stoczni Incat, eksploatowany od 2008 roku przez Fjord Line, ustanowił rekord 20 lipca 1998 roku, po przejściu Atlantyku z Zachodu na Wschód w ciągu 2 dni, 20 godzin i 9 minut (ze średnią prędkością 41,3 węzła, czyli 76,5 km/h). Przejście między Hirtshals a Kristiansand trwa tylko 2 godziny i kwadrans. Dwukadłubowy prom jest w stanie pomieścić jednorazowo do 900 pasażerów i 220 samochodów, jednak dla komfortu, w konfiguracji Fjord Line, przewozi do 676 osób i do 180 samochodów osobowych oraz 4 autobusów.

Z racji tego, że katamarany wymagają odpowiednich warunków pogodowych na morzu, pływają jedynie od wiosny do jesieni. Dodatkową motywacją do zatrzymywania ich wówczas w porcie jest fakt, iż podróżni nie są zimą zainteresowani szybkim serwisem promowym.

Tym dziwniejsza była decyzja zarządu portu Kristiansand wskazująca, że armator, by móc korzystać z usług portu, powinien oferować całoroczne połączenie. Najbliższa przyszłość szybkiej linii, na której eksploatowany jest rekordzista *Fjord Cat*, stanęła pod znakiem zapytania. W październiku poinformowano zaś, że Fjord Line opuszcza Kristiansand.

Armator rozważa też podjęcie kroków prawnych, uznając arbitralną decyzję władz norweskigo portu za nieuzasadnioną i bezpodstawną. Zdecydował rów-



Prom Bergensfjord w drodze...

niezłożyć skargę na działania portu do norweskiej administracji morskiej Kystverket, twierdząc, że port nie ma „umocowania prawnego” do zablokowania zawinięć promów Fjord Line przez część roku.

Na razie HSC *Fjord Cat* przeczekuje zimę przy nabrzeżu w rejonie Marvika

w Kristiansand. Ma jednak, jak zapewnił nas pod koniec października Morten Larsen, dyrektor techniczny i ds. żeglugowych Fjord Line, wrócić na linię Hirtshals - Kristiansand w przyszłym roku i oferować z każdego portu po dwa wyjścia dziennie w okresach 14.04 - 23.06 oraz 15.08 - 18.09.2011 i po trzy rejsy w dniach 24.06 - 14.08.2011. Potwierdził to w korespondencji z „*Naszym MORZEM*” Ingvald Fardal, prezes Fjord Line, dodając, że w 2012 roku, wraz z wejściem do eksploatacji dwóch nowoczesnych promów konwencjonalnych (budowanych w Stoczni Gdańsk i Bergen Group Fosen) najprawdopodobniej dojdzie do sprzedaży szybkiego katamaranu *Fjord Cat*. By zaliczyć rejs na pokładzie atlantyckiego rekordzisty szybkości - zdobywcy Hales

Trophy, lub sfotografować go np. podczas pobytu w Hirtshals, przy okazji rejsu z tego portu do Stavanger lub Bergen, trzeba się spieszyć...

Uczta dla oczu

My zaś skupimy się na linii Bergen - Stavanger - Hirtshals, którą poznałem podczas wrześniowego rejsu na pokładzie promu konwencjonalnego *Bergensfjord*.

„Bezpieczny i przyjemny transport” to główna dewiza przewoźnika Fjord Line, która - jak się mogłem przekonać - jest realizowana w codziennej praktyce obsługi pasażerów i ładunków.

Pod koniec 2007 roku doszło do fuzji armatorów Fjord Line i przejętego Master Ferries. Dzięki temu operator Fjord Line

Bergen

Miasto nazywane jest „bramą do fiordów” oraz „stolicą fiordowej Norwegii” i stanowi znakomity punkt wyjścia do podróży po norweskim wybrzeżu. Spacer wzdłuż magazynów przy nabrzeżu (Bryggen), czy po targu rybnym pozwala poczuć klimat sprzed 700 lat. Miasto zawsze było związane z morzem. Dawniej - silne centrum rybołówstwa. Dziś bliżej mu do żeglugi, a zwłaszcza do przemysłu *offshore*. To także port promowy i często odwiedzana destynacja wycieczkowców.

Dzisiejsze Bergen to miasto młode, z wielką liczbą studentów (na ulicach słyszy się także język polski) i nowoczesne, niezatracające przy tym specyficznej, historycznej atmosfery.

Jeżeli jesteśmy dłużej w Bergen i regionie, a dostaliśmy się do Norwegii samolotem, warto wybrać się na mini wycieczkę z jednym noclegiem w Hirtshals - choćby tylko dla samego oceanarium w duńskim miasteczku i dla widoków między Bergen a Stavanger.





W bezpośrednim sąsiedztwie terminalu Fjord Line w Bergen znajduje się budynek, w którym mieści się m.in. Muzeum Rybołówstwa.

umocnił swoją pozycję na rynku połączeń promowych Danii i Norwegii. Posunięcie to, a także właśnie rozpoczęty proces inwestycyjny, stanowią kolejne etapy realizacji ambitnego planu jakim jest zamiar obsługiwaną przynajmniej 20 proc. ruchu pasażerskiego na morzu między Norwegią, a krajami europej-

Widać wyraźnie, jak blisko morza na co dzień żyją Norwegowie.

skimi, co jest zarazem wyzwaniem wobec tak silnych graczy na rynku promowym, jak Stena Line, Color Line i DFDS.

Armator pozostał przy nazwie Fjord Line, zmieniając jednak barwy firmowe i malowanie swoich promów. Prom *Atlantic Traveller* przemianowano na *Bergensfjord*, a katamaran eksploatowany wcześniej przez Master Ferries zmienił nazwę na *Fjord Cat*. Nowe nazwy zawierają wyrażenie „fjord”, mające podkre-

Atrakcje w Bergen

- informacje o mieście i regionie: **www.visitbergen.com**; **www.fjordnorway.com**; **www.visithordaland.com**; **www.hardangerfjord.com**
- muzeum hanzeatyckie, Bryggen - Det Hanseatiske Museum - **www.museumvest.no** (www.museumvest.no/index.php?action=static&id=8)
- akwarium morskie Bergen Aquarium - **www.akvariet.no**
- Bryggen - skupisko domów kupców hanzeatyckich i magazynów portowych zbudowane po wielkim pożarze 1702 roku na wzór podobnych; istniejących od 1350 r., znajduje się na liście dziedzictwa kulturalnego i historycznego UNESCO **<http://whc.unesco.org/en/list/59>**
- Fløibanen Funicular - kolejka górską na szczyt Fløyen oferuje wspaniałe widoki - **www.floibanen.com**
- Old Bergen Museum / City Museum in Bergen (Gamle Bergen), blisko terminalu Fjord Line - skansen z 40 historycznymi domami
- Edvard Grieg Trolldhaugen - dom kompozytora Edvarda Griega

Bergen dla shiplovera

- muzeum morskie Bergens Sjøfartsmuseum - **www.bsj.uib.no**
- muzeum rybołówstwa - **www.museumvest.no** (www.museumvest.no/index.php?action=static&id=6)
- statki spodziewane - **www.bergenhavn.no** (www.bergenhavn.no/index.cfm?id=255919)
- ruch statków - www.2sandnessjo.no/shipplotter/gmap/bergen.html - www.navcom.no/aislive/index.aspx?myid=3

Okolice Bergen

- Hardanger - jeden z najbardziej imponujących i najsłynniejszych - jako europejska atrakcja turystyczna od XIX wieku - fiordów (z największym norweskim parkiem narodowym - Hardangervidda) - **www.hardangerfjord.com**
- region Sunnhordland - **www.visitsunnhordland.no**
- Voss - centrum sportów zimowych, ekstremalnych i whitewater (ekstremalnego kajakarstwa, raftingu), słynie także z lokalnej specjalności kulinarnej smalahove z owczej głowy - **www.visitvoss.no**
- Steinsdalsfossen w Norheimsund - prawdopodobnie najsłynniejsze i najczęściej fotografowane z norweskich wodospadów.

Stavanger

Może poszczycić się interesującą sceną kulturalną, jak również niezapomnianymi widokami na fiordy, majestatyczne góry i otwarte morze. Niepowtarzalny klimat miasta tworzą urocze kolorowe domki i brukowane uliczki. Tu wszędzie jest blisko. Wbrew pozorom, na pierwszy rzut oka region zdaje się posiadać wyłącznie skaliste wybrzeża, znajdziemy tu także piękne, piaszczyste plaże. Starówka Stavanger składa się ze 173 drewnianych domków powstałych na przełomie XVII i XVIII wieku, w większości pomalowanych na biało. W wielu z nich znalazły miejsce galerie i rzemieślnicze oraz artystyczne warsztaty.

Porty Stavanger (Stavanger, Tananger, Risavika i mniejsze przystanie) to silne centra obsługi przemysłu *offshore*.

śląc związek armatora z zachodnią Norwegią, która słynie z przepięknego wybrzeża fiordowego. Linia Hirtshals - Stavanger - Bergen w pełni uzasadnia to marketingowe posunięcie. Miasta i porty Bergen, Stavanger i Hirtshals, pomiędzy którymi kursuje *Bergensfjord* słyną z niezapomnianych widoków, które na długo pozostają w pamięci turystów. Atrakcje na promie kuszą, ale praktycznie cała trasa od Bergen po Stavanger i pewien fragment za Stavanger w stronę Danii, to głównie fiordowa i szkierowa uczta dla oczu. Prom płynie przez fiordy oraz między lądem stałym i większymi wyspami, a małymi, skalistymi, szkierowymi wysepkami lub wzdłuż skalistego wybrzeża zachodniej Norwegii.

Na najwyższym pokładzie widokowym dostępnym dla pasażerów jest bar i stoły z ławami, gdzie można spożyć przekąski i napoje zakupione na miejscu (widuje się tam także rodziny przychodzące z własnymi kosztami piknikowymi) i nie przerywać delectowania się pięknymi widokami. Nie umkną nam one również, za sprawą dużych okien, w restaura-



Między Bergen a Tananger...

cjach, zamkniętej „promenadzie” i przy barach. Niezależnie od atrakcji i wygod oferowanych pasażerom na promie, od potrzeb komunikacyjnych oraz planów turystycznych wobec Danii czy Norwegii, warto odbyć rejs na promie *Bergensfjord* dla samych widoków, którymi można się napawać głównie pomiędzy Bergen a Stavanger - Tananger.

Nie tylko dla smakosza

Trudno oderwać oczy od widoków roztaczających się z wysoko położonych pokładów *Bergensfjorda*, ale z samego

Pomiędzy Bergen a Haugesund.



W rejonie Haugesund.

fiordowego powietrza się nie wyżyje... A jeśli chodzi o rekreację i gastronomię - jest w czym wybierać na tym stosunkowo niedużym promie.

Mamy do dyspozycji trzy rodzaje restauracji z różnymi poziomami cen i zróżnicowaną ofertą, dzięki której każdy jest w stanie wybrać coś dla siebie. Restauracja „Lehmkuhl” to przede wszystkim promocja skandynawskiej kuchni, a zwłaszcza sezonowych przysmaków. „Little Italy” - przenosi pasażerów w klimat włoskiej kuchni. Miłośnicy makaronów i pizzy, ale i *steak-houseów* znajdą tutaj coś dla siebie. Bistro „Nautilus” to rodzaj kafeterii - oferuje kanapki, ciasta, kawę - w sam raz na szybkie zaspokojenie głodu. Z kolei „Fisherman's Pub” poszerza ofertę promu o miejsce umożliwiające spędzenie czasu w przyjaznej atmosferze przy jednoczesnym kosztowaniu różnego rodzaju napojów.

Ceny obiadów i kolacji nie należą do najtańszych, ale trzeba pamiętać, że prom pływa między dwoma krajami nordyckimi o wysokich kosztach życia i wysokich pensjach. I relatywnie do zarobków, bufet na promie jest dla Norwega, Duńczyka, Szweda czy Niemca znacznie tańszy niż analogiczny posiłek na promach kursujących z Polski dla Polaka,

a dodatkowo promy tzw. wewnątrz-skandynawskie oferują na ogół wyraźnie wyższą jakość oferty.

Jest wreszcie *night club* „Navigator”, w którym nierzadko prezentowana jest muzyka na żywo, przy czym warto podkreślić, że na promowych liniach skandynawskich spotkać można jazz, smooth jazz, dobrze wykonywane standardy rockowe i *cover*y, podczas gdy na tych pływających z portów polskich, na pokład zapraszane są zespoły przypominające kapele przygrywające do kotleta w czasach socrealistycznej rzeczywistości lub biesiadne kapele wynajmowane na wesela.

Warto też przypomnieć, że Norwegia nie należy do Unii Europejskiej. Dzięki temu linia Fjord Line z Danii do Norwegii jest jedną z już nielicznych pozostałych w północnej Europie, na których pasażerowie mogą się cieszyć zakupami w sklepach wolnocłowych.

Bergensfjord dla shiplovera

Dla wielu czytelników „Naszego MORZA” dodatkowym argumentem zachęcającym do popłynięcia w rejs na trasie Hirtshals - Stavanger (Tananger Risavika) - Bergen będą okazje *spotterskie* i aspekty *shiploverskie* takiej podróży.

Bergensfjord to wśród współczesnych, nowoczesnych, często bardzo „pudełkowatych” promów europejskich, jedna z ciekawszych i ładniejszych pod względem architektonicznym jednostek.

Jak większość współczesnych promów, nie oferuje niestety żadnego dostępnego dla pasażerów i odkrytego, czyli umożliwiającego fotografowanie, miejsca z niezakłóconym widokiem w kierunku przed dziób statku. Ale na tle wielu innych promów, życie fotografującego *shipspottera* nie jest tu takie ciężkie. Jeden z po-

REKLAMA

Atrakcje w Stavanger

- informacje o mieście i regionie: www.regionstavanger.com; www.stavanger-web.com; www.visitnorway.com
- muzeum morskie: www.museumstavanger.no/museene/stavanger-sjoefartsmuseum; www.stavanger.museum.no/default.aspx?ChannelID=1026
- muzeum sztuki - Rogaland Museum of Fine Arts (Rogaland Kunstmuseum) - rkm.no
- muzeum przemysłu naftowego, czyli historia i współczesność branży offshore, Norwegian Petroleum Museum - www.norskolje.museum.no
- wycieczki statkami po porcie i fjordach - www.anorwayattraction.com/norway-attractions/veteran-fjord-cruise.htm

Stavanger dla shiplovera

- statki w porcie - www.stavanger-havn.no (www.stavanger-havn.no/havnen-i-dag.asp?id=993)
- ruch statków w regionie - www.2sandnessjo.no/shipplotter/gmap/stavanger.html

Region Rogaland i okolice

- Ryfylke - kraina wodospadów, gór i fiordów - www.ryfylke.com
- Haugesund i region Haugalandet, kraina królów wikingów - www.visithaugalandet.no
- Lysefjord - głęboki fiord w Ryfylke w Rogaland i inne fiordy w całej Norwegii - www.fjordnorway.com
- wesołe miasteczko Kongeparken - www.kongeparken.no

STOCZNIA
POŁNOCNA

*Pełnych ciepła,
spokoju i radości
Świąt Bożego Narodzenia,
wielu sukcesów w pracy
i życiu osobistym
oraz wszelkiej pomysłowości
w nadchodzącym Nowym Roku
Pracownikom Stoczni
oraz firm współpracujących*

życzy
Zarząd Stoczni Północnej S.A.



Wyjście promu Bergensfjord z portu Hirtshals w Danii, nawet przy dobrej pogodzie jest efektowne, zarówno dla obserwatorów na pokładzie statku, jak i dla spotterów fotografujących prom z brzegu.

kładów widokowych (najwyższy dostępny dla pasażerów) pozwala podejść dość blisko sterówki. Niezależnie od tego, czy jesteście w takim miejscu na lewej, czy prawej burcie, przez szyby sterówki możemy podejrzeć jakie widoki czekają nas

przed dziobem promu. Dzięki temu wiadomo, gdzie na lewej czy prawej burcie, oczekiwać na najbliższe, warte sfotografowania atrakcje mijane przez prom.

A takowych sporo. Chociażby rozrzucone tu i ówdzie, przy skalistych brze-

gach, farmy akwakulturowe z obsługującymi je statkami (np. do przewozu żywej ryby w zbiornikach na wodę morską) oraz łodziami roboczymi. Prom *Bergensfjord* przecina na swej trasie także połączenie promowe Sandvikvåg-Halhjem, na którym kursują trzy wciąż największe w świecie (zamówione, w budowie są już większe) promy o napędzie na LNG.

Po drodze, na całej trasie pomiędzy Bergen a Tananger, spotkać można statki różnicowanego przeznaczenia i rozmiarów, zarówno płynące, jak i stojące - czasem prawie na wyciągnięcie ręki - w wielu mijanych portach, terminalach i małych przystaniach mieszczących najwyżej jeden mały statek.

Prom przepływa nieopodal baz serwisowców i dużych ośrodków stoczniowych pracujących na rzecz branży oceanotechniki i górnictwa morskiego, czyli głównie morskiego biznesu gazowego i naftowego. Toteż w portach i w drodze widuje się z pokładu *Bergensfjord'a* przede wszystkim uniwersalne holowniki (AHTS) i zaopatrzeniowce (PSV), ale również różnorakie, wysoce wyspecjali-

Hirtshals

Wyrosło jako port i miasteczko rybackie, ale obecnie jest przede wszystkim jednym z najważniejszych duńskich portów promowych. Na obu flankach miasta i portu, usytuowanego na skraju Morza Północnego, pomiędzy zatokami Jammerbukten i Tannis Buk, ciągną się przez 40 km piękne, szerokie, czyste plaże. Dlatego Hirtshals i okolice to znakomite miejsce na rodzinne wakacje. Sprzyja temu bliskość parków rozrywki, parków tematycznych, oceanariów, etc.). Hirtshals to zarówno świetna baza wypadowa lub wygodny i przyjemny przystanek w drodze do południowej i zachodniej Norwegii, jak i baza do turystycznej eksploracji północnej Danii, będącej także rajem dla wędkarzy morskich i wind- oraz kitesurferów.



zowane statki *offshore*, jak bazy nurków i *ROV support*, statki konstrukcyjne, a nawet duże zbiornikowce wahadłowe czy mobilne platformy wiertnicze. Wiele *shiploverskich* okazji fotograficznych czeka także w samych portach i przy terminalach, do których zawija *Bergensfjord* (przykłady statków, które można tam spotkać zaprezentujemy w oddzielnym materiale – red). Podobnie z lądowymi atrakcjami. Warto polecić oceanarium w Hirtshals i muzea: morskie i rybołówstwa w Bergen. Prom w Bergen cumuje niemal w środku miasta, o kilka, kilkanaście minut drogi pieszo od centrum, które jest raczej zwarte i nierozległe. W zasięgu 5-,10-minutowego spaceru od terminalu promowego napotkamy pierwsze hotele, sklepy i atrakcje turystyczne. Muzeum Rybołówstwa znajduje się w budynku sąsiadującym z terminalem Fjord Line (jednak w 2011 lub 2012 roku ma być przeniesione do obszerniejszego lokalu kilkaset metrów dalej na północ od centrum miasta).

Kolejne warte polecenia - Muzeum Morskie - znajduje się blisko portu handlowego i nie tak daleko terminalu stynnej linii promowo-wycieczkowej Hurtigruten. Morskie i *spotterskie* atrakcje Bergen i innych portów, do których zawija *Bergensfjord*, przedstawimy w oddzielnych materiałach, ale warto tu podkreślić, że np. przy nabrzeżach między terminalem promowym, a ścisłym centrum Bergen, spotkać można często nawet po

Najwyższy dostępny dla pasażerów pokład oferuje m.in. bar i miejsca siedzące osłonięte przezroczystymi wiatrochronami.



Atrakcje w Hirtshals

- promenada w pobliżu portu rybackiego
- wielkie oceanarium w Hirtshals - www.nordsoenoceanarium.dk
- latarnia morska - www.hirtshalsfyr.dk

Hirtshals dla shiplovera

- ruch statków w porcie Hirtshals - www.seamechais.dk/CV-hirtshals.html
- statki w porcie, portowe kamery internetowe - www.portofhirtshals.com

W pobliżu Hirtshals i w Północnej Jutlandii

- informacja turystyczna północnego krańca Jutlandii - www.toppenafdanmark.dk
- Aalborg - www.visitaalborg.com
- Skagen - www.skagen-tourist.dk
- morskie centrum informacyjno-edukacyjne / morski park tematyczny i oceanarium Kattegatcentret w Grenaa - www.kattegatcentret.dk
- Karolinelund - www.karolinelund.nu
- wesołe miasteczko z parkiem wodnym Fårup Summerland - www.faarupsommerland.dk
- Aalborg Zoo - www.aalborgzoo.dk
- park tematyczny, wesołe miasteczko i zoo Jesperhus - www.jesperhus.dk
- park tematyczny, wesołe miasteczko i zoo Djurs Summerland w Nimtofte koło Aarhus - www.djursommerland.dk
- Legoland - www.legoland.dk

kilka cumujących tam zaopatrzeniowców górnictwa morskiego i AHTS-ów oraz inne statki specjalistyczne, np. sejsmiczne. Nowoczesna technika i ruch statków nie przeszkadza nikomu i nie stanowi dysonansu na tle zabytków z listy UNESCO (a w Gdańsku próbowano „wyrzucić” z Motławy historycznego *Sotdka*). Z rejonu Brygge i Targu Rybnego (nieopodal których mieści się obszerne i bardzo pomocne centrum informacji turystycznej) startują też szybkie promy komunikacyjne oraz statki turystyczne białej floty na całodniowe lub kilkugodzinne wycieczki w fiordy oraz wycieczki po porcie. Jednak sezon na te ostatnie jest w Bergen znacznie krótszy niż w przypadku podobnych atrakcji np. w Hamburgu, Rotterdamie, czy nawet w portach polskich.

Przystanek promu *Bergensfjord* w Stavanger to ściślej mówiąc zawinięcie do pobliskiego Tananger - nowego terminalu Risavika. Basen portowy, przy którym znajduje się terminal, z którego korzysta Fjord Line, został przez Norwegów kilka lat temu wydarty skalistemu wybrzeżu wysokim nakładem kosztów. Proces budowy najmłodszego norweskiego portu można zobaczyć pod adresem www.risavika.no.

Na podejściu do terminalu i w czasie manewrów warto zapolować z aparatem zwłaszcza na przeciwległą stronę zatoki,

gdzie znajduje się jedna z wielu w Norwegii baz *offshore*, z cumującymi przy niej serwisowcami.

W Hirtshals spotkamy, wygodne do sfotografowania z pokładu naszego promu, promy Color Line, dużo małych i kilka większych statków rybackich, a także m.in. nowoczesne paletowce Nor Lines. Duńskie Hirtshals daje przy sprzyjającej pogodzie znakomite okazje do fotografowania statków w efektywnych okolicznościach - np. przy wysokich falach w pobliżu falochronu. Dotyczy to zwłaszcza promów Color Line i Fjord Line, a także - promu *Norrøna* armatora Smyril Line. Dodajmy, że we wrześniu ogłoszono rozpoczęcie współpracy między Color Line a Smyril Line, której prom zaczął od października korzystać z terminalu Fjord Line w Hirtshals.

Slalomem przez fiordy

Na trasie jest kilka miejsc, w których statek musi dokonywać dość ostrych, następujących po sobie zwrotów w krętych fiordach. To żaden problem dla wysoce manewrowego i nowoczesnie wyposażonego promu oraz jego wysoko wykwalifikowanych, doświadczonych nawigatorów. Jednak dynamiczne manewry mogą robić wrażenie zwłaszcza na laiku i osobie pierwszy raz płynącej omawianą trasą. Ciekawie i widowiskowo przebiegają zwłaszcza podejście i manewry w Stavanger (Tananger / Risavika) i w Hirtshals, gdzie prom „zawija” blisko falochronu.

Bergensfjord przepływa też (jak się wydaje, przy pełnej lub niemal pełnej

prędkości - co jest efektywne zarówno dla pasażerów na pokładzie, jak i obserwatorów na lądzie) - przez cieśninę Karmund i tuż obok miasta Haugesund, a zwłaszcza jego przemysłowej części, na czele ze stoczną Aibel (zatrudniająca notabene wielu Polaków), znaną dawniej jako Haugesund Mekaniske Verksteder. Po drugiej stronie Karmoyssundu znajduje się osłaniająca Haugesund od morza wyspa Karmoy - jeden z bardziej znanych norweskich ośrodków przemysłów morskich i *offshore*.

Płynąc *Bergensfjordem* zaliczamy też przepłynięcie pod kilkoma efektywnymi mostami, zwłaszcza nieopodal Bergen oraz pod Haugesund, w pobliżu dzielnicy Norheim. Zresztą, gdy jesteśmy już na lądzie, warto właśnie z tych mostów „zapolować” z aparatem fotograficznym na przepływające pod nimi statki. Mosty w pobliżu Bergen i Haugesund rozpięte są bowiem nad dość ruchliwymi drogami wodnymi.

Prom norweskiego operatora zarejestrowany jest pod duńską banderą i większość jego załogi, z kapitanem i oficerami na czele, to Duńczycy i obywatele duńscy z Wysp Owczych. Notabene mieszkańcy tych wysp to rybacy i marynarze z krwi i kości, stanowiący dużą część marynarzy i oficerów duńskiej floty handlowej, zatrudniani są też często przez uprawiających tradycyjną żeglugę amatorów norweskich, eksploatujących swoje statki pod banderą NIS, gdyż Norwegowie na ogół uciekają do lepiej płatnej pracy w przemyśle *offshore*, a Dania to w porównaniu w Norwegię, kraj nieco niższych kosztów, w tym - pracy. Na *Ber-*

gensfjord znajdziemy także członków załogi innych narodowości, np. pojedynczych Norwegów, Brytyjczyków, Portugalczyków i... Polaków.

Sam prom przedstawimy szczegółowo, zwłaszcza od strony technicznej, w oddzielnym materiale. Teraz podajemy jedynie skróconą charakterystykę: liczba miejsc pasażerskich - 840, liczba kabin - 207, ładowność samochodów osobowych - 450; długość - 134,4 m, szerokość - 24 m, liczba pokładów dostępnych dla pasażerów i samochodowych - 7; prędkość maksymalna - 19 węzłów.

Tekst i zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak

Informacje praktyczne

Bilety na rejsy promami Fjord Line dostępne przez biuro podróży Przystanek Skandynawia - www.skandynawia.net.pl oraz w systemie rezerwacji *on-line* armatora fjordline.pl (niestety nie jest to jeszcze witryna polskojęzyczna).

Prom *Bergensfjord*, który możemy z czystym sumieniem polecić, kursuje na trasie: Hirtshals - Bergen (po 3 rejsy tygodniowo z każdego z tych portów, czas podróży: 18-20 godzin) i pomiędzy Hirtshals a Stavanger (4 rejsy tygodniowo, czas podróży: 11-12 godzin).

Prom oferuje trzy klasy kabin (z dodatkowymi wariantami obłożenia różnicującymi ceny). Kabin są wygodne, z wystarczająco obszernymi łazienkami (wszystkie mają łazienkę z prysznicem i toaletą). Ponadto dostępne są miejsca w wygodnych fotelach „lotniczych”.

Od 2012 roku Fjord Line zacznie oferować codzienne odejścia z Hirtshals nowymi promami konwencjonalnymi na obu swoich liniach (a więc do Bergen i Stavanger oraz do Kristiansand). Nowa jednostka, określana czasem przez armatora jako „cruise ferry”, wprowadzi nową, wyższą jakość obsługi i poszerzy wachlarz atrakcji dostępnych dla pasażerów na pokładzie statku na małowniczej linii Bergen - Stavanger - Hirtshals.

Płynąc na południe, po niedługim postoju w Tananger (koło Stavanger) zostawiamy za rufą norweski brzeg - zmierzamy do Hirtshals.

Skorodowane maszty Pogorii

Inspektorzy winni

Połamane maszty na *Fryderyku Chopinie* to kolejny tego typu wypadek polskiego żaglowca w ostatnim czasie. Przypomnijmy, że podobne zdarzenie było półtora roku temu udziałem *Pogorii*. Według gdyńskiej Izby Morskiej, w wypadku tegoż żaglowca zawinili przede wszystkim inspektorzy Polskiego Rejestru Statków. Jako pierwsi przedstawiamy ustalenia w tej sprawie.

Pogoria to trzymasztowa, stalowa barkentyna, zbudowana w 1980 roku w Stoczni Gdańskiej. Jej konstruktorem był Zygmunt Choreń. Od 1993 roku armatorem jednostki jest stowarzyszenie Sail Training Association Poland, realizujące program wychowania pod żaglami. Na żaglowcu szkoli się młodzież, odbywa on również rejsy turystyczne i startuje w międzynarodowych regatach.

Złamane maszty

Na początku lipca 2009 roku *Pogoria* brała udział w regatach The Tall Ships' Races. Jej stała załoga liczyła cztery osoby, a 45 stanowiła załoga szkolna. Kapitanem jednostki był Marek Brągoszewski. 5 lipca żaglowiec wypłynął z Gdyni

Maszty złamały się u wybrzeży fińskich podczas pierwszego etapu regat The Tall Ships' Races 2009.



Pogoria zbudowana została w 1980 roku w Stoczni Gdańskiej.

w rejs do Sankt Petersburga. Około godziny 12, 7 lipca, na wodach Zatoki Fińskiej siła wiatru wzrosła do 6 stopni Beauforta. Niemal trzy godziny później, o 14.55, Brągoszewski, który znajdował się w salonie kapitańskim usłyszał trzask, poczuł wstrząs i wybiegł na mostek. Ujrzał trzy złamane maszty. Według pełniącej wachtę załogi najpierw złamał się fokmaszt (poniżej górnej platformy). Złamana część pociągnęła za sobą grotmaszt

i bezanmaszt. Złamane części spadły na lewą burtę jednostki i poza nią - część takielunku była zanurzona w wodzie. Fokmaszt został złamany w trzech miejscach, grot - w czterech, a bezan w jednym. Troje członków załogi odniosło niegroźne obrażenia. Kadłub jednostki nie ucierpiał. Po nawiązaniu łączności z fińskimi służbami ratowniczymi większość załogi została przetransportowana śmigłowcami do fińskiego Turku, trzynastu pozostało na pokładzie. Jednostkę przyholowano do portu Hanko.

Tam, by umożliwić bezpieczne przejście do stoczni w Polsce, odcięto i usunięto z pokładu złamane części masztów. Fińska Komisja Badania Wypadków po przeprowadzeniu dochodzenia uznała, że przyczyną złamania masztów była ich korozja na przestrzeni 30 lat, a podczas dokowania przed regatami nie zauważono ich złego stanu. W konkluzji fińska komisja zauważyła, że wypadek „ukazał problem w nadzorze” i zarekomendowała polskiej administracji morskiej zbadanie kondycji masztów na innych żaglowcach pod polską banderą.

Rdza, wszędzie rdza

Na zlecenie ubezpieczyciela *Pogorii*, PZU SA, eksperci Baltic Surveyors Group Ltd. w Gdyni dokonali inspekcji żaglowca w stoczni i zamówili wykonanie przez Politechnikę Gdańską badań wytrzymałości i składu chemicznego materiału masztów. W fokmaszcie wykryto „wyraż-

nie widoczne, sięgające sześćdziesięciu procent, zmniejszenie grubości rury wzdłuż spoiny łączącej jej odcinki, a od wewnętrznej strony wżery korozyjne oraz widoczne zmniejszenie grubości ścianki w pobliżu miejsca zerwania. Natomiast w grotmaszcie, w miejscu złamania, zbliżony do trójkąta uskoki, świadczący o pęknięciu pod obciążeniami rozciągającym”. Autorzy opinii orzekli, że pęknięcie nastąpiło wskutek obciążenia przekraczającego dopuszczalne dla materiału, a do obniżenia doprowadziła korozja, zmniejszając grubości blach masztów.

Stwierdzono, że na wewnętrznej stronie blach kolumny fokmasztu korozja widoczna była na całej powierzchni, na wewnętrznej stronie poszycia kolumny grotmasztu są ślady korozji, a w bezanmaszcie nieznaczne ślady rdzy i skorodowane podkładki przy spawach.

Wada konstrukcyjna?

Podczas jednej z rozpraw w tej sprawie przed Izbą Morską w Gdyni, Rafał Wojtyra, inspektor w inspektoracie Jachtów i Łodzi PRS, stwierdził, iż *Pogoria* była pod nadzorem towarzystwa od początku budowy. Jak tłumaczył, jednostka była poddawana przeglądom regularnie, w cyklu pięcioletnim oraz, ponieważ traktowana jest jako jednostka pasażerska, również przeglądom rocznym. Z tym, że podczas tych drugich maszty nie podlegały inspekcji.

- Jest faktem bezsprzecznym, że korozja w tych masztach była - mówił inspektor Wojtyra.

- W granicach od kilkunastu do pięćdziesięciu procent. Wystąpiła bezpośrednio tuż nad spoinami.

Stwierdził też, że pomiarów grubości masztów dokonuje się w miejscach, gdzie inspektor podczas oględzin ma zastrzeżenia co do stanu konstrukcji.

- W rejonie spojeń nie było zastrzeżeń, nie było śladów korozji na zewnątrz, w związku z czym nie było podejrzenia, że jest ona w tych miejscach tak daleko posunięta - tłumaczył. - Dlatego nie zostało zlecone wykonanie pomiarów w tych rejonach. Często jest ono trudne, wręcz niemożliwe, ze względu na bliskość spoiny, czy wielkość głowicy, którą się operuje. Bazując na pomiarach w innych punktach, nie spodziewaliśmy się, że aż tak duża korozja tam jest. Jej powodem jest fełerna, wadliwa konstrukcja i technologia wykonania, czyli zastosowanie spawania na podkładkach. Takie połączenie

Chopin też stracił

Fryderyk Chopin, żaglowiec Europejskiej Wyższej Szkoły Prawa i Administracji, z 36 uczestnikami Szkoły pod Żaglami i 10-osobową stałą załogą, stracił oba maszty 29 października w czasie sztormu na Atlantyku. Wiatr, w chwili gdy kapitan wezwał SOS, wiał z siłą 6 stopni w skali Beauforta. Nikomu nic się nie stało. Według przedstawicieli armatora, maszty jednostki były badane z powodu wcześniejszego wypadku *Pogorii* i nic nie wskazywało, że są osłabione. Podobnie jak *Pogorie*, *Chopina* zaprojektował Zygmunt Choreń. Jednostkę zwodowano w 1990 r. w gdańskiej stoczni Dora.

spowodowało stworzenie, mówiąc obrazowo, kieszonki, w której gromadziła się woda, czego rezultatem była zwiększona korozja.

Na pytanie, w jaki sposób inspektor dokonuje oględzin masztów, odpowiedział: - Ogląda wizualnie, a powierzchnia opukiwana jest przy pomocy specjalnie zaostrzonych młoteczków. Jeżeli usłyszymy inny dźwięk, czy młoteczek się zagłębi, wtedy w tych rejonach zalecane są dokładniejsze badania.

Inspektor Wojtyra wyjaśnił też, że PRS po wypadku *Pogorii* zaczął zbierać informacje o stanie masztów na innych żaglowcach będących pod nadzorem towarzystwa. Miano się przyjrzeć *Iskrze* i *Oceanii*, które budowane były mniej więcej w tym samym okresie, według tej samej technologii i w tej samej stoczni.

- W dalszej kolejności mamy w planach obserwację masztów na *Darze Młodej*

dzieży i na *Chopinie*, który jako ostatni, najmłodszy z tych żaglowców, jest eksloatowany i jest pod naszym nadzorem - mówił.

Otworki na wylot

- Gdybym wiedział chociaż połowę tego co wiem dzisiaj, nigdy w życiu nigdy nie wpuściłbym na reję i nie postawił więcej żagli niż po jednym na każdym maszcie, bo widziałem, że ubytki były naprawdę ogromne - mówił z kolei Marek Brągoszewski, kapitan jednostki. - W naszym odczuciu, żeglarzy, nastąpił błąd konstrukcyjny. Konstruktor nie przewidział, że wentylowane maszty mogą mieć w środku symboliczną rynienkę.

Zygmunt Choreń, konstruktor żaglowca pytany o ów błąd, powiedział: - *Pogoria* to był pierwszy statek żaglowy, który powstał w Stoczni Gdańskiej im. Lenina.

Był projektowany w potężnym, bardzo dobrze zorganizowanym biurze konstrukcyjnym. Główny konstruktor nie miał potrzeby wnikania w niuanse. Jeżeli maszty są dobrze zakonserwowane i unika się korozji, to ich żywotność jest bardzo długa. Moja wyobraźnia mi podpowiadała, że to musiała być daleko posunięta korozja masztów i prawdopodobnie uderzenie szkwału, które spowodowało to co się stało.

Delegat ministra infrastruktury, Jerzy Brzozowski, dopytywał: - Dla mnie zaskoczeniem jest to, że *Dar Pomorza* ma się dobrze, a niestety ten statek (*Pogoria* - red.) miał tak daleko posuniętą korozję wewnątrz masztów. Myśmy kawałek oglądali, był przegniły i miał otworki na wylot. Powołani na świadków wskazywali, że powodem korozji było zbieranie się wody na podkładach, w miejscach połączenia poszczególnych odcinków masztów.

**Pogoria w trakcie wielkiej parady
The Tall Ships' Races 2009.**



Fot. Maciej Kosyrcz / KFP



Najpierw złamał się fokmaszt, później grotmaszt i bezanmaszt.

tów, czego potem w trakcie przeglądów nie dostrzeżono. A woda zbierała się dlatego, że podkładka została w taki sposób wspawana czy naspawana, że po niej po prostu nie spływała.

Zygmunt Choreń odpowiadał: - Moje statki nie powinny się ani wywrócić, ani maszty nie powinny się złamać. Jeżeli byłyby w tym stanie konstrukcyjnym jak były zbudowane, na pewno by się to nie stało.

Pytany, czy powinno się teraz sprawdzić maszty na wszystkich naszych żaglowcach, Zygmunt Choreń odpowiedział: - Należałoby je czym prędzej sprawdzić, by mieć pewność. Ja wiem, że armatorzy to robią nie czekając nawet na nadzór. Myślę, że sprawdzą stan korozji i że maszty nie będą się już walić.

Nieosiągalne do wykrycia?

Delegat ministra Jerzy Brzozowski w wypowiedzi końcowej przypomniał, że świadectwo klasy PRS dla *Pogorii* wydano w styczniu 2008 roku i miało być ważne do stycznia 2013 r. Z kolei przegląd roczny zamknięto 4 kwietnia 2009 r. Według dokumentów, statek miał wykonane wszystkie przeglądy, był jednostką sprawną i bezpieczną.

- Natomiast raport poawaryjny wykonany przez stronę fińską wskazał, że maszty były przegniłe w pobliżu spoin poziomych i że skorodowane były również okolice spoin pionowych - grzmiał delegat Brzozowski. - Były prześwity, dziury na

wylot. Taki stan korozyjny nie mógł dokonać się w przeciągu półtora roku od ostatniego przeglądu. Na to trzeba lat.

I dalej pytał: - Z raportów wykonanych przez firmę NEWTECH wynika, że pomiary grubości masztów wykazały przekroczenie 40 proc. zużycia tylko w 2 punktach. Dlaczego ponad 40 proc. zużycie materiału na grubości masztów nie zaniepokoiło inspektora klasyfikatora? Dlaczego nie wykonano dodatkowych pomiarów? Dlaczego nie wykonano inspekcji wewnątrz masztu po odcięciu jej górnej części? Według niego, błędna ocena stanu korozyjnego masztów oraz błędne decyzje inspektora klasyfikatora doprowadziły w konsekwencji do złamania masztów w dniu 7 lipca.

Kapitan Marek Brągoszewski: - Jako kapitan jednostki, kiedy otrzymałem wiadomość dwa dni przed wyjściem w rejs, kiedy *Pogoria* wróciła z remontu, że maszty prześwietlone, że kadłub wyczyszczony, że jednostka po doku, że klasa jest i że wszystkie urządzenia są sprawne, byłem bardzo zadowolony. Wiedziałem, że będziemy mogli realizować rejs zgodnie z planem i że nic niespodziewanego nie powinno nas spotkać. Gdybym wiedział to co wiem teraz, zastanowiłbym się czy w ogóle jakiegokolwiek żagle ustawiać na tych masztach.

Marek Kleban, pełnomocnik armatora nie podzielił konkluzji delegata ministra, że za skorodowanie masztów odpowiada PRS. Jak tłumaczył, gdy w 2007 roku armator dostrzegł na nich rdzę, pia-

skował je i wymienił odcinki lub załatał nakładkami. Ponieważ wówczas *Pogoria* przechodziła generalny remont, położono grotmaszt i po badaniach, które nie wykazały rdzy, pomalowano i postawiono maszt.

- Dziś wiadomo, że korodowały miejsca 0,5 mm nad spawami, czego nie można było wykryć - mówił.

Pełnomocnicy PRS zastanawiali się, dlaczego delegat ministra tak wiele miejsca poświęcił nadzorowi PRS, a nie wspominał o sprawie błędu konstrukcyjno-technologicznego w połączeniu poszczególnych sekcji masztów, polegającego na spawaniu podkładki do dolnego odcinka, powodującego powstanie kieszeni, w której gromadziła się woda. Tłumaczyli także, że w czasie trzydziestoletniej eksploatacji wydawano zalecenia napraw masztów lub wymiany lin takielunku. W latach 2005 i 2008 piaskowano fokmaszt i grotmaszt oraz mierzono ich grubość.

Winny PRS i błędy konstrukcyjne

Orzeczenie gdyńskiej Izby Morskiej zapadło 14 kwietnia 2010 roku. Skład sędziowski, pod przewodnictwem sędziego Ryszarda Kopickiego uznał, że „*przyczyną złamania fokmasztu, grotmasztu i bezanmasztu była korozja dwóch pierwszych masztów, szczególnie głęboka nad spoinami poziomymi w miejscach łączenia segmentów oraz przeciążenie trzeciego przez spadające odcinki pierwszych, przy jednoczesnym wysunięciu się jego prawego achtersztapu z zacisku*”.

Według izby do wypadku przyczynił się Polski Rejestr Statków przez stwierdzenie, po dokonanych przeglądzie dla odnowienia klasy w 2008 roku, że maszty odpowiadają wymaganiom przepisów klasyfikacji. Wypadek ujawnił również wadę technologiczno-konstrukcyjną masztów, polegającą na łączeniu odcinków przy użyciu podkładek spawanych dolną częścią do wewnętrznej strony blachy masztu. Przyczyną złamania dwóch pierwszych masztów była wyłącznie korozja, szczególnie głęboka, dochodząca do 60 procent grubości ścian nad spoinami poziomymi, w miejscach łączenia segmentów. W jednym punkcie zbadanego odcinka fokmasztu stwierdzono całkowite przerdzewienie.

- Nie można przyjąć, że przyczyną złamania fokmasztu był szkwał - stwierdzili sędziowie Izby Morskiej. - Podobnie nie można uznać za przyczynę wypadku

niesionego zestawu żagli. Wyjaśnienia i zeznania wieloletnich kapitanów *Pogorii* wskazują, że zestaw żagli jaki niosła w czasie wypadku był zwykłą praktyką w takich, a nawet cięższych warunkach.

„W kontekście powyższych ustaleń nie może być mowy o winie armatora ani załogi. Kapitan i starszy oficer nie zaniedbali wymaganych zwykłą praktyką morską środków ostrożności i nie mieli podstaw przypuszczać, że maszty są zardzewiałe.

Nie znaczy to jednak, że ich zły stan był nie do wykrycia. Nie można zaakceptować stanowiska, że w tym zakresie dochowano należytej staranności. Prowadziłoby to do wniosku, że nie ma sposobu stwierdzenia korozji na wewnętrznej ścianie masztu, a w konsekwencji, że możliwy jest brak odpowiedzialności za przeglądy, które stwierdzają stan niezgodny z faktycznym.

Dlatego izba orzekła, że do wypadku przyczynił się organ inspekcyjny – Polski Rejestr Statków, odnawiając klasę Pogorii w 2008 roku. Ponieważ wypadek ujawnił wadę budowy masztów sprzyjającą korodowaniu miejsc spoinami poziomymi łączonych segmentów, wymaga to niezwłocznego sprawdzenia ich na żaglowcach, na których wykonano je taką samą techniką. W tym celu zaleca się Polskiemu Rejestrowi Statków z siedzibą w Gdańsku niezwłoczne dokonanie przeglądów masztów zbudowanych wg takiej samej technologii na innych żaglowcach, pozostających pod nadzorem konwencyjnym tej instytucji klasyfikacyjnej.

Zygmunt Choreń, konstruktor *Pogorii* i *Chopina*, powiedział nam, że nie wie, czy element, który zawinił w wypadku tej pierwszej jednostki był również stosowany na drugiej.

- Tego w tej chwili nikt nie pamięta - mówił. - To są szczegóły tzw. bednarki, szczegóły bardziej produkcyjne niż konstrukcyjne, trudno mi się więc do tego odnieść. Oczywiście zmartwiłem się, gdy usłyszałem o *Chopinie*, ale póki co nie widzę w tym winy konstrukcji żaglowca.

W Polskim Rejestrze Statków dowiedzieliśmy się, że zgodnie z zaleceniem Izby Morskiej, inspektorzy sprawdzili maszty *Chopina*, nie wykrywając w nich nic niepokojącego. PRS nie będzie się odwoływał od orzeczenia w sprawie *Pogorii*.

Po wypadku *Pogoria* wróciła na silniku na remont do Gdańskiej Stoczni Remontowej. Przy budowie nowych masztów wykorzystano doświadczenia z wypadku i przyspawano opaski do górnych odcinków, które nie będą zatrzymywać spływającej wody.

Czesław Romanowski

W Remontowej SA naprawiono połamane maszty *Pogorii*.



Fot. Czesław Romanowski



Złowieszczy olbrzym

Anak Krakatau (*Dziecko Krakatau*) to wysepka znajdująca się w Cieśninie Sundajskiej, pomiędzy Sumatrą a Jawą. Powstała w latach 1927-30, w 1930 roku ostatecznie wyłoniła się z wód Pacyfiku. Jest aktywnym stratowulkanem.

27 sierpnia 1883 r., po kilkudniowej, wznowionej aktywności, wyspa-wulkan, Krakatau, dosłownie eksplodowała. Ostatni, najsilniejszy wybuch nastąpił o 10.02. Potężna komora wulkaniczna znajdująca się pod stożkiem wybuchła, rozrywając wyspę na kawałki. Krakatau wyrzucił w atmosferę 20 km³ popiołów, gazu i kamieni. Słup tej eksplozji osiągnął wysokość 80 kilometrów, docierając do stratosfery. Dla porównania, Mount. St. Helens wyrzucił w 1980 roku „zaledwie” 1 km³ popiołu. Siłę wybuchu Krakatau naukowcy szacują na 200 do 2000 megaton, to 10 000-100 000 razy więcej niż bomba zrzucona na Hiroszimę.

Implozja komory wulkanu doprowadziła następnie do jej zalania wodami Oceanu Spokojnego. To „zapadnięcie się” powierzchni morza wywołało cztery fale tsunami liczące 40 metrów wysokości. Później nadszedł deszcz pyłowy i lawiny piroklastyczne będące mieszaniną gorących gazów wulkanicznych, popiołów i okruchów skalnych. „Deszcz” ten miejscami padał z szybkością 800 km/h. Fala sejsmiczna wybuchu obiegła siedmiokrotnie ziemię, eksplozja słyszalna była nawet na Mauritiusie, wyspie oddalonej o 4600 km. Fale, jakie wywołało tsunami, w minimalnej formie – 2cm – odnotowano nawet w Europie, odległej o 17 000 km.

Ta apokaliptyczna klęska żywiołowa wymazała z powierzchni ziemi 165 miast i wsi, zabijając blisko 40 000 ludzi.

Gazy uwolnione do atmosfery sprawiły, że na półkuli północnej średnia temperatura spadła na kilka lat o 0,5-0,8°C. Deszczowe i chłodne lata doprowadziły do klęski urodzaju. Przez prawie trzy lata widziane z powierzchni ziemi słońce miało zabarwienie zielonawe, a księżyc niebieskawe.

Był to jeden z najsilniejszych wybuchów wulkanicznych w historii ludzkości. Krakatau dał się ludziom we znaki już wcześniej. Jest posądzany o przyspieszenie zmian geopolitycznych w Europie około roku 535 n.e. Wtedy jego wybuch doprowadził do jeszcze poważniejszych zmian klimatycznych. Bezpośrednią ich przyczyną była epidemia dżumy w Europie, oraz, jak twierdzą niektórzy naukowcy, ostateczny upadek Cesarstwa Rzymskiego i królestwa Majów. Ówczesny wulkan zwany jest przez wulkanologów Proto-Krakatau.

Dzisiejszy Anak Krakatau jest również drzemiącym i nieobliczalnym olbrzymem. Rośnie z szybkością 5,1 metra na rok i należy do najaktywniejszych wulkanów świata. W wyniku jego wybuchów w ostatnich latach zginęły 4 osoby. Dzisiaj nie można zbliżyć się do wyspy na odległość 3 km.

Satelity GeoEye sfotografowały wulkan dla Czytelników „Naszego MORZA”... z bezpiecznej odległości.

Latarnia Morska Świnoujście

Prezentujemy ostatnią z piętnastu latarni morskich funkcjonujących na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego, latarnię w Świnoujściu. Jest to do dnia dzisiejszego jedna z najwyższych konstrukcji tego typu w Europie. Pomysł jej wybudowania powstał w XIX wieku, w czasie rozbudowy miasta i portu. Zauważono wówczas, iż bardzo płaskie wybrzeże ujścia rzeki Świny wymaga wzniesienia dodatkowego punktu orientacyjnego, który umożliwi marynarzom łatwiejsze nawigowanie.

Prace budowlane w świnoujskiej latarni rozpoczęły się w 1854 r. i trwały ponad trzy lata. Wzniesiono ośmiokątną wieżę z dwiema galeriami oraz przylegającymi do jej boków dwukondygnacyjnymi budynkami mieszkalnymi dla latarników. Uruchomienie latarni nastąpiło 1 grudnia 1857 r.

W zamontowanej na szczycie wieży latarnie, umieszczono katadioptryczną soczewkę Fresnela II klasy o wysokości ok. 2,25 m i średnicy 1,4 m. Wewnątrz soczewki znajdował się palnik olejowy o kilku koncentrycznych knotach. Zmienną charakterystykę światła latarni nadawał zespół przesłon obracających się wokół źródła światła. System napędzany był mechanizmem zegarowym, którego ciężarki podciągano kilka razy w ciągu nocy za pomocą wciągarki korbowej.

Postęp i nowe rozwiązania w technice świetlnej nie ominęły również latarni w Świnoujściu. Na przełomie XIX i XX wieku wielokrotnie dokonywano w niej zmian w systemie świetlnym, który do roku 1863 zasilany był olejem rzepakowym, później naftą, a od 1918 roku elektrycznie.

Górująca nad Świnoujściem wieża o przekroju ośmiokątnym wraz ze szpicą

kulistego dachu o wysokości 68 m, okazała się mało odporna na warunki klimatyczne. Jej zewnętrzna powierzchnia wykończona była żółtą cegłą z pobliskiej cegielni Stettiner Haff i po kilku latach eksploatacji uległa dużej degradacji. Już w roku 1869 zastanawiano się nad sposobem przeprowadzenia remontu, co w II połowie XIX wieku nie było rzeczą prostą. 21 listopada 1869 r. w Berlinie, na zebraniu Związku Architektów zaprezentowano sposób wykonania prac remontowych oraz zasady wykonania rusztowania i specjalnego dźwigu do podnoszenia materiałów budowlanych na galerię. Przeprowadzone w latach 1886 i 1899 niewielkie prace konserwacyjne polegały na zabezpieczeniu zwietrzałych i popękanych murów. Niestety, nie poprawiły one sytuacji, a odpadające nadal cegły stanowiły zagrożenie dla przebywających w pobliżu blizy. Dlatego też, zdecydowano o przeprowadzeniu generalnego remontu wieży latarni, który wykonano w latach 1902 – 1903.

Podczas prac remontowych zmieniono zewnętrzny kształt wieży z ośmiokątnego na owalny. Skuto zwietrzzone cegły. Zmieniono też balustrady galerii z żelaznych płyt, stanowiących zbyt duży opór dla wiatru, na ażurowe konstrukcje metalowe. Po remoncie i dokonanych zmianach, wieża latarni w górnej części ma kształt owalny, a u dołu przechodzi z czworokąta w ośmiokąt. Zewnętrzną warstwę stanowią cegły klinkierowe z fabryki Skromberga w Szwecji, a ciemne wykończenia zbudowano z cegieł z fabryki H. Zastrow w Wittembergu. Dla umocowania nowej elewacji wykonano w murze całej wieży gniazda o wymiarach 29x30 cm, przez co połączono stary rdzeń z nową elewacją. Całkowita wartość prac remontowych wyniosła 79 500 marek. Prace przebiegały pod kierownictwem inż. Kohlenberga. Tak wyglądająca latarnia w Świnoujściu przetrwała dwie wojny. Pod koniec II wojny światowej, w 1945 r. naloty alianckie i wybuchające w pobliżu latarni bomby spowodowały liczne pęknięcia w jej murach.

Latarnia przetrwała zawieruchę wojenną również dzięki niewykonaniu rozkazu przez jej niemieckiego kierownika, który w 1945 roku, w czasie wycofywania się wojsk niemieckich, miał wysadzić ją w powietrze. Dzisiaj o tej historii dowiadujemy się z ust obecnych latarników,

Jako jedyna w Polsce, latarnia morska w Świnoujściu emituje oprócz światła białego, również czerwone.

którzy usłyszeli ją od syna niemieckiego latarnika odwiedzającego Świnoujście.

Lata powojenne

W latach 1945–1954 nabrzeżem i urządzeniami portowymi administrowały radzieckie władze wojskowe (Sowiecka Bałtycka Flota Wojenna). Prace hydrograficzne na Pomorzu Zachodnim, a w szczególności w Świnoujściu, hamowane były przez częste zmiany personalne, trudności związane z brakiem fachowców, a także liczne ograniczenia ze strony dowódców radzieckiej marynarki wojennej stacjonującej na tych terenach. Co prawda już w 1947 roku radzieccy wojskowi zgodzili się na przegląd świnoujskiej latarni morskiej przez Polaków, ale do przekazania jej administracji polskiej wówczas nie doszło. Jeszcze w połowie lat 50. ubiegłego stulecia, pracownicy latarni i Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Świnoujściu udający się do blizy, musieli mieć przepustki rosyjskie. Latarnię Świnoujście przekazano polskim władzom dopiero pod koniec 1954 roku. Obiekt wraz z urzą-

dzeniami przejmowali od stacjonujących na niej Rosjan Marian Sankowski, wieloletni pracownik Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie, wraz Karolem Wojnuszem, pierwszym polskim kierownikiem latarni w Świnoujściu.

Polscy pracownicy otrzymali wówczas:

- kompletny i sprawny systemem świetlny latarni złożony z żarówki elektrycznej o mocy 3000 W i lampy gazowej stanowiącej system awaryjny,
- zapasową optykę latarni oraz żarówki,
- ogromną masę różnego sprzętu zapasowego,
- aparaturę do kalibracji wymontowaną z niemieckiego pancernika,
- butle gazowe z propan-butanem zasilające zapasowy system świetlny latarni.

Obecnie w laterni znajduje się optyka cylindryczna złożona z soczewki Fresnela o wysokości 2,9 m i średnicy 1,8 m, wewnątrz której w dwupozycyjnym zmie-



niaczu umieszczone są dwie, duże żarówki bańkowe o mocy 4200 W każda. Charakterystykę światła uzyskuje się nadal dzięki obracającym się przestonom, któ-

re odsłaniają i przysłaniają źródło światła - z tą różnicą, że w dniu dzisiejszym są one poruszane za pomocą silnika elektrycznego, a nie systemu ciężarkowego napędzanego siłą rąk latarników. System optyczny latarni od chwili jej uruchomie-

nia po wojnie, zmienił się niewiele. Przeprowadzona w roku 1978 przez Urząd Morski w Gdyni modernizacja optyki polegała na zastosowaniu w systemie świetlnym żarówki o mocy 4200 W zamiast dotychczasowej o mocy 3000 W oraz zmianie zapasowego, gazowego źródła światła na żarówkę elektryczną, również o mocy 4200 W. Nie zmieniała się natomiast od lat 30. XX wieku charakterystyka światła. Jako jedyna w Polsce, latarnia w Świnoujściu emituje oprócz światła białego również czerwone, skierowane w kierunku południowym, którego celem jest oznakowanie sektora niebezpiecznego dla żeglugi. Światło białe latarni ma zasięg 24 Mm, a czerwone 9 Mm. Z morza promień światła widoczny jest przez 4 sekundy i niewidoczny przez 1 sekundę.

Marek Matecki
- latarnik z ponad
25-letnim stażem.

Po uruchomieniu w 1980 roku bazy przeładunkowej importowanych surowców chemicznych, w okolicy latarni morskiej doszło do znacznego zanieczyszczenia powietrza i terenu. Ogromne zapylenie chemikaliami doprowadziło do zniszczenia murów oraz opuszczenia mieszkań znajdujących się w budynkach przylegających do blizy przez zamieszkujących je latarników. Konieczny był remont budowli. Przeprowadzono cały szereg ekspertyz i opracowano dokumentację remontu kapitalnego wszystkich obiektów latarni morskiej.

Po wielu staraniach remont rozpoczęto w listopadzie 1998 roku, na podstawie projektu opracowanego przez Pracownię Projektową Konserwacji Zabytków w Szczecinie. Remont wieży polegał na rozbiórce i całkowitym odtworzeniu zarówno galerii dolnej, jak i górnej, wykonaniu nowych tynków wewnętrznych, oczyszczeniu muru zewnętrznego i wypełnieniu rys w murze. Pomalowano dach latarny i wymieniono w niej szyby. Wyremontowano budynek maszynowni, gdzie obecnie znajduje się dyżurka latarników oraz zagospodarowano teren wokół latarni. Remont budynków przyległych zakończono na etapie stanu surowego zamkniętego.

Dzięki staraniom Stowarzyszenia Miłośników Latarni Morskich, które ma swoją siedzibę w Szczecinie, latarnia morska w Świnoujściu w roku 2000 została ponownie, po przerwie trwającej od lat 60. XX wieku, udostępniona do zwiedzania. Jest bardzo licznie odwiedzana przez turystów zarówno z Niemiec, jak i Polski, którzy aby obejrzeć wspaniałe widoki rozciągające się z jej górnego tarasu z entuzjazmem pokonują 300 schodów.

Marcin Burakowski,
elektryk z wykształcenia,
członek latarniczej
rodziny.

Marcin Lisowski zajmował się nadzorem i obsługą światła świnioujskiej blizy.



Obsługa latarni

Latarnia w Świnoujściu zawsze obsługiwana była przez kilku latarników, na przykład w roku 1920 załoga składała się z trzech i jednego pomocnika. Obecnie jest jedną z dwóch (druga to latarnia w Gdańsku) polskich latarni obsługiwanych przez dużą grupę latarników. W Świnoujściu pracuje ich pięciu. Do ich zadań należy nie tylko obsługa samej latarni morskiej, lecz również wszystkich świateł nawigacyjnych znajdujących się na torze wodnym Szczecin-Świnoujście. Rotacja wśród świnoujskich latarników jest znaczna. Niskie zarobki są najbardziej prawdopodobną przyczyną tego, iż część z nich rozstaje się z zawodem i poszukuje innej, lepiej płatnej pracy. W roku 2007 załogę stanowił Romuald Bauza – starszy latarnik i jego podwładni: Marcin Burakowski, Marek Matecki, Radosław Bułka i Marcin Lisowski.

Romuald Bauza został latarnikiem, jak sam mówił, z przypadku. W roku 1983 pracując jako elektryk w świnoujskim porcie wykorzystał nadarżającą się okazję i przeszedł do pracy na latarnię, ponieważ jest ona lżejsza od pracy fizycznej w porcie. W 1994 roku został szefem latarników. Marcin Burakowski, elektryk z wykształcenia i członek latarniczej rodziny Burakowskich, latarnikiem został w 2003 roku i tak jak jego ojciec Tadeusz, oprócz dyżurów w latarni pełnił dyżury na stacji nautycznej Karsibór. Marek Matecki, latarnik z ponad 25-letnim stażem, do Świnoujścia przybył z głębi kraju w 1968 roku tylko na miesiąc (tak mu się wydawało) i podjął pracę jako ratownik na plaży. Życie jednak potoczyło się inaczej i po zakończonej pracy na plaży, jako absolwent Technikum Elektrycznego rozpoczął pracę w Urzędzie Morskim na stanowisku elektryka. Po dwóch latach, ze względu na chęć podjęcia pracy zmianowej, przeszedł na stanowisko latarnika. Początkowo dyżurował na stacji nautycznej Karsibór, a po pewnym czasie rozpoczął dyżury w latarni morskiej. Radosław Bułka latarnikiem został w 2005 roku po rezygnacji z pracy w stoczni w Świnoujściu. Do jego zadań należał nadzór nad światłami wejściowymi do portu, czyli stawy „Młyny” i stawy „Galeriowej” oraz dyżury w latarni morskiej.

Do głównych zadań Marcina Lisowskiego należał nadzór i obsługa światła świnoujskiej blizy. Latarnikiem został w roku 2000, po trosze z przypadku, tak jak koledzy, a po trosze z przyczyn ekonomicznych, czyli braku innej pracy. Nie wiązał z nią wielkich nadziei, sądził, iż jest to tylko zajęcie chwilowe. Tak jak w wielu przypadkach, również i tu życie napisało inny scenariusz. Po rezygnacji z pracy w roku 2008 Romualda Bauzy, został starszym latarnikiem. Teraz to on kieruje pozostałymi latarnikami i nadal nadzoruje światło latarni.

Latarnikiem o najkrótszym stażu pracy w świnoujskiej latarni jest Mirosław Czupryński, który zawód ten wykonuje od 2008 r.

Świnoujscy latarnicy wiedzą, iż świetność latarnie morskie mają już za sobą. Automatyzacja latarni i znaków nawigacyjnych najprawdopodobniej spowoduje zmniejszenie załóg latarniczych. Ale latarnie, jako wspaniałe budowle budzące duże zainteresowanie wśród turystów, przetrwają i będą służyć przyszłym pokoleniom w ich edukacji morskiej.

dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej



Romuald Bauza
- od 1994 do 2008 r.
szef latarników.



Do zadań Radosława Bułki należał nadzór nad światłami wejściowymi do portu.

REKLAMA



*Z okazji Bożego Narodzenia 2010
radości, rodzinnego ciepła,
pogody ducha i uśmiechu
przy świątecznym stole
a w Nowym 2011 Roku
zdrowia, pomyślności i sukcesów,
Pracownikom i Ich Bliskim, a także
naszym partnerom handlowym
życzy*

*Zarząd Przedsiębiorstwa Budowy
Urządzeń Chłodniczych w Gdyni*

Nie uda ci się bratku!

80 lat temu, w grudniu 1930 roku, „Morze” pisało:



Iskra data radę

(...) Pięć miesięcy minęło od dnia, w którym po tradycyjnym odprawieniu mszy świętej, śniadaniu na pokładzie okrętu oraz po serdecznym pożegnaniu ze strony pozostających kolegów i zaproszonych gości, szkolny okręt wojenny „Iskra” rozwinął żagle i wyszedł w swą daleką i trudną podróż.

Postanowiono odwiedzić naszych rodaków w oceanem, mieszkających na ziemi amerykańskiej, którzy dotąd nigdy

jeszcze żadnego z naszych okrętów wojennych u siebie nie widzieli. (...)

Dzienniki amerykańskie i francuskie, w opisach podróży „Iskry”, podnoszą z podziwem odwagę, wytrzymałość i wiedzę praktyczną naszych marynarzy. Nic w tem dziwnego, „Iskra” jest bowiem okręcikiem bardzo małym, a więc dużo trzeba umiejętności, by żeglować na niej po oceanach. (...)

Wreszcie dnia 21 lipca podziękowaliśmy za gościnne przyjęcie i wzięliśmy kurs do New – Port w Ameryce Północ-

nej. Przejście to było dla „Iskry” bardzo pamiętne. Wogóle okolice wysp Antylskich są bardzo burzliwe, toteż dnia 30 lipca spotkał „Iskrę” tornado, który, pomimo pośpiesznego zwijania, podarł na strzępy kilka żagli. Ten huraganowy wiatr trwał przeszło godzinę i jak raptownie się zaczął, tak się też skończył. „Egzamin” ten „Iskra” zdała jednak doskonale. (...)

Na czwarty dzień po wyjściu „Iskry” z New Portu, wpadliśmy w strefę cyklonu. Osiemnaście godzin wyteżonej pracy oficerów i załogi, podczas których całe góry wody spadały na pokład „Iskry”, były świetną szkołą dla załogi żaglowca, zwłaszcza, że poza cyklonem mieliśmy jeszcze pożar, spowodowany dostaniem się wody do akumulatorów radiostacji. Ale wszystko zostało szczęśliwie przezwyciężone. Walkę z cyklonem wygraliśmy, przy czym, oprócz kilku podartych żagli, okręt nie poniósł żadnych większych uszkodzeń. (...)

**(Z podróży „Iskry”,
Olgierd Żukowski)**

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



Bez kolonii ani rusz

Gdy w Polsce podnoszone jest zagadnienie konieczności uzyskania kolonii, niejedni mógłby pomyśleć, że żąda się czegoś niepotrzebnego.

Podchodząc jednak do tego zagadnienia uświadomić sobie trzeba, że punktem wyjścia tych żądań nie są względy prestiżowe, chęć powiększenia naszego stanu posiadania dlatego, że inne mocarstwa kolonjami rozporządzają. Chodzi tu jedynie o zapewnienie dobrobytu naszemu narodowi, o zapewnienie pracy narastającej

szybko ludności, o spowodowanie, by praca rąk polskich przyczyniła się do rozwoju potęgi gospodarczej i politycznej Polski, a nie państw obcych, o przysporzenie naszemu gospodarstwu przez posiadanie źródeł surowców i nowych terenów zbytu takich samych warunków rozwojowych, z jakich korzystają Anglja, Francja, Włochy, Belgja, Holandja, Portugalia i inne państwa.

Pamiętać musimy, że na sprawę kolonii nie możemy patrzeć jedynie z perspektywy dnia dzisiejszego, lecz również z myślą o przyszłości, ze świadomością, że za lat 20 Polska będzie liczyć nie 33,

lecz około 45 milionów mieszkańców, i że prężność narodu będzie się stale powiększać a nie maleć. (...)

Ideałem oczywiście byłoby, aby Polska mogła znaleźć w kolonjach zarówno surowce niezbędne, jak i ujście dla swego wychodźstwa. Gdybyśmy na przykład uzyskali teren podobny do Kongo – rozwiązany byłby równocześnie problem surowcowy i populacyjny. Tak zapewne jednak się nie stanie. Ale kolonje, jeżeli nawet nie są terenem dobrym dla masowej kolonizacji, mają wielkie znaczenie jako źródło surowców i rynek zbytu. (...)

Nie posiadając kolonii nabijamy kieszenie nie własnym obywatelom, lecz obcym. Płacimy bowiem za produkty egzotyczne drożej, ponieważ płacimy za robocizną obcą zawartą w danym produkcie, płacimy odpowiedni odsetek zysku dla kapitalisty obcego, płacimy niejednokrotnie haracz obcemu pośrednikowi przy kupnie, a również i obcym przedsiębiorstwom transportowym. Wszystkie te zyski w razie posiadania kolonii szłyby do

kieszeni polskich robotników, kapitalistów, plantatorów, kupców, przedsiębiorstw transportowych. A skarb państwa miałby poważne zyski z tego obrotu, zy-

ski tak niedocenione a idące w miliony. O kolonje nie tylko więc **możemy**, ale również **powinniśmy się** ubiegać. Dyktuje nam to troska o dobrobyt kraju, tro-

ska o niezależność gospodarczą mocarstwowej Polski.

**(Dobrobyt a kolonje,
Kazimierz Jeziorański)**

55 lat temu, w grudniu
1955 roku, „Morze” pisało:



Malbork szybki i podziwiany

Było to 1 maja 1955 r. Przy Władach Chrobrego, naprzeciw trybuny honorowej zacumował nowiusienki, lśniący świeżym jeszcze lakierem czarnego kadłuba i białych nadbudówek s/s „Malbork”. Na wieżach trzepotały różnokolorowe flagi międzynarodowego kodu.

To najmłodsze wówczas dziecię szczecińskich stoczniovców, przekazane do eksploatacji Polskiej Żegludze Morskiej, basowym rykiem swych syren dało o godz. 10.15 sygnał do rozpoczęcia 1-majowego pochodu. (...)

- Jak wypadł „życiowy” egzamin „Malborka”? – zapytujemy.

I oficer Włodzimierz Drinek uśmiechnął się.

- „Malbork” okazał się najszybszym statkiem PŻM. Wracając kiedyś z Hamburga, spotkaliśmy między Kanałem Kilońskim a Świnoujską redą znany z szybkości statek Polskich Linii Oceanicznych m/s „Czech”. „Czech” dał sygnał, że chce nas wyminąć. Powiedzieliśmy: nie bratku, nie uda ci się to. Maszynownia dostała rozkaz: „cała naprzód”... „Czech” pędził całą siłą maszyn. My również. Równolegle szliśmy aż do Świnoujskiej redy. My skrzy-

śmy wówczas do Szczecina, a „Czech” poszedł dalej do Gdyni. W ciągu tej godziny „wyścigu” zrobiliśmy 16 węzłów, choć normalnie z ładunkiem osiągamy 12-12,3 węzła na godzinę. Maszyny zdały więc egzamin na piątkę.

Zbudowany w Szczecinie s/s „Malbork” dzięki swej nowoczesnej linii zewnętrznej, dobrej stateczności, szybkości i szerokim ładowniom, wyposażonym w urządzenia samotrymujące – zrobił ogromną „furore” za granicą.

- Very good ship! - mówili Anglicy, patrząc na „Malbork”.

- C'est un excellent Cateau! - mówili mieszkańcy Casablanki.

- Das ist ein gutes Schoff - chwalili statek hamburczycy.

- Sami rozumiecie - ciągnie dalej Drinek – że takie słowa uznania ze strony znających się na statkach obcokrajowców wzbudzały u nas uczucie narodowej dumy. Te słowa są najlepszym dowodem uznania dla szczecińskich stoczniovców. (...)

**(Najszybszy statek PŻM,
Henryk Mąka)**

45 lat temu, w grudniu
1965 roku, „Morze” pisało:



Czysto jak na „birmańczyku”

Siedzimy w salonie kapitana Tin Hlaing i palimy lekkie birmańskie cygara z filtrem. Towarzyszy nam żona dowódcy statku – pani Daw Tint Tint. Drobniuśka, delikatna, jak piękna laleczka z porcelany. (...) Pani Daw Tint Tint odbywa wakacyjny rejs ze swoim mężem do dalekiej egzotycznej Europy. (...)

Kapitan Tin Hlaing jest także pedagogiem. Przez kilka lat był wykładowcą w szkole morskiej w Rangunie. Teraz pływa na jednym z najpiękniejszych statków Birmy – motorowcu „Pinya”. Jednostka ta

zbudowana została w 1963 roku w stoczni japońskiej i posiada 7422 BRT. (...)

Nie wiem, czy to obecność kapitana – wykładowcy ze szkoły morskiej – o tym zadecydowała, czy wrodzone Birmańczykom zamiłowanie do czystości, ale jedna rzecz rzuciła mi się od razu w oczy. Czystość. Przed każdymi drzwiami prowadzącymi do kabin załogowych stały sandały, popularne u nas „japonki”. Do kabiny nie wchodzi się ani w butach, ani w roboczym ubraniu. W specjalnie do tego celu przystosowanych pomieszczeniach, obok łazienek z prysznicami, umieszczone są szafki na odzież roboczą, którą zdejmuje się po

opuszczeniu maszyny lub po zakończeniu pracy na pokładzie. We wspólnych pomieszczeniach marynarskich wszędzie widać oryginalne kwiaty birmańskie, jakieś nieznane nam bliżej rośliny, a na ścianach charakterystyczne dla tego kraju krajobrazy i portrety bohaterów narodowych. (...)

Z Polski zabrał „birmańczyk” 3 tysiące ton polskiego cukru, 200 czechosłowackich traktorów oraz 170 ton różnego rodzaju drobnicy. Załadunek odbył się szybko i sprawnie, co spotkało się z uznaniem kapitana. Nic dziwnego więc, że amator statku „Pinya” nosi się z zamiarem częstszego odwiedzania Polski.

**(„Pinya”. Pierwszy „birmańczyk”
w Polsce, Piotr Kraak)**

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 (XXIV)*

34 Pułk

Samoloty Jak-9 lotnictwa morskiego.

Lotnictwa Myśliwskiego

11 września 1950 roku dowódcą Marynarki Wojennej został kontradmirał Wiktor Czerokow. Wkrótce przedstawił on ministrowi obrony narodowej propozycję reorganizacji sił morskich. Jednym z jej punktów było zintensyfikowanie rozwoju lotnictwa morskiego. Minister plan tych zamierzeń zatwierdził.

Lotnictwo morskie miało powiększyć się o nowe jednostki. W 1951 roku planowano sformowanie 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na bazie eskadry myśliwskiej 30 Pułku Lotnictwa MW.

Pierwszym krokiem w tym kierunku był rozkaz ministra obrony narodowej z 10 grudnia 1951 roku, nakazujący dowódcy MW, do 1 lutego 1952 roku, sformowanie w Babich Dołach 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na bazie eskadry myśliwskiej 30 Pułku Lotnictwa MW, o stanie osobowym 231 wojskowych i 2 pracowników kontraktowych. Jednostka Wojsko-

wa nr 3651. Ustalono, że nowy pułk do 1 września 1952 roku będzie składał się z dwóch eskadr o stanie osobowym 64 oficerów, 101 podoficerów, 9 szeregowców i 1 kontraktowego pracownika cywilnego. Jednostkę bezpośrednio podporządkowano dowódcy Lotnictwa Marynarki Wojennej.

Organizacja i kadra pułku

Pułk składał się z dowództwa, sztabu, sekcji politycznej, sekcji inżynierijno-eksploatacyjnej, klucza lotniczego dowództwa pułku, dwóch eskadr liczących po 3 klucze lotnicze oraz ruchomego warsztatu polowego „PARM”.

Na dowódcę wyznaczono dotychczasowego dowódcę eskadry szturmowej 30 Pułku Lotnictwa MW, kpt. mar. pil. Konstantego Jankowskiego.

26 stycznia 1952 roku, dowódca 30

Pułku Lotnictwa MW kmdr por. pil. Stanisław Turczyński przekazał protokołem zdawczo-odbiorczym eskadrę myśliwską kpt. mar. pil. K. Jankowskiemu. Eskadra liczyła wówczas 17 samolotów, w tym 13 bojowych.

29 stycznia 1952 roku, na lotnisku w Babich Dołach, podczas zbiórki stanu osobowego eskadry myśliwskiej odczytano rozkaz organizacyjny o jej przeformowaniu na 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego MW. Po zbiórce odbyły się loty na samolotach szkolno-bojowych, a potem zajęcia teoretyczne.

13 marca 1952 roku kpt. mar. pil. K. Jankowski przekazał dowodzenie pułkiem kpt. mar. pil. Bohdanowi Pałuczakowi.

W związku z planowanym wyposażeniem pułku w samoloty odrzutowe i dostosowaniem lotniska w Babich Dołach dla tego typu samolotów, jednostkę przenie-

siono w połowie lipca 1952 roku, na półtora miesiąca, na lotnisko do Gdańska-Wrzeszcza.

18 stycznia 1953 roku wysłano pierwszą grupę lotników na przeszkolenie na samoloty odrzutowe, przy 5 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego w Babicach koło Warszawy. Pierwsze MiG-15 przybyły na Babie Doły 1 kwietnia 1953 roku.

Kolejne zmiany organizacyjne jednostki wprowadził rozkaz marszałka Konstantego Rokossowskiego z 15 kwietnia 1953 roku. Na jego mocy przeniesiono pułk na wyższy etat o stanie osobowym 299 wojskowych i 2 kontraktowych. Oznaczało to przejście pułku na etat rozwinięty, o trzech eskadrach bojowych.

W związku z przejściem jednostki na etat pułku myśliwskiego obrony przeciwlotniczej, otrzymała ona nazwę 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego Obrony Przeciwlotniczej 33 Dywizji Lotnictwa MW. W tym okresie pułk przebrojono całkowicie na sprzęt odrzutowy.

Obsada personalna nowej jednostki wywodziła się z eskadry myśliwskiej 30 Pułku Lotniczego MW. Dowódcą, jak już wspomniano, został kpt. mar. pil. Konstanty Jankowski. Kapitan przybył w maju 1950 roku do lotnictwa morskiego z 4 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Był dowódcą 34 Pułku do marca 1952 roku, następnie został przeniesiony na instruktora do Ligi Lotniczej.

Szefem sztabu pułku został kpt. mar. pil. Mieczysław Góral, pomocnikiem dowódcy ds. eksploatacji kpt. mar. Henryk Szwarz. Na dowódców eskadr wyznaczono por. mar. pil. Baltazara Żelajtisa i por. mar. pil. Mariana Piątka. W lutym wyzna-

czono na stanowisko nawigatora pułku ppor. mar. pil. Stanisława Kołacza, oficera taktyczno-wyszkoleniowego ppor. mar. pil. Mariana Skąmskiego, oficera zwiadowczego por. mar. pil. Lesława Węgrzynowskiego oraz inżyniera uzbrojenia lotniczego por. mar. Kazimierza Witczaka.

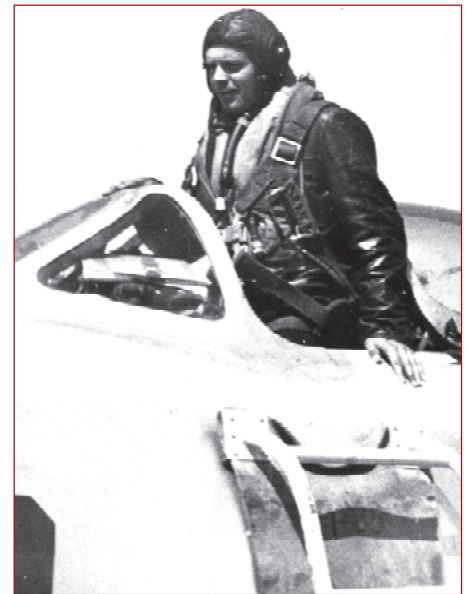
W połowie sierpnia do jednostki przybyła pierwsza grupa pięciu świeżo promowanych pilotów z OSL w Dęblinie. Byli to podporucznicy: Zdzisław Ostałowski i Fryderyk Udziela oraz chorążowie: Roman Leszczyński, Bernard Wójcik i Józef Obara.

Przybywali także podoficerowie i marynarze z Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu do pełnienia służby w ramach personelu technicznego - mechanicy samolotowi, mechanicy przyrządów pokładowych i elektrycy.

W meldunku o stanie i gotowości bojowej 34 plm z 4 listopada 1952 roku, kmdr ppor. pil. B. Pałuczak pisał, że stan ewidencyjny jednostki wynosił 164 wojskowych na stan etatowy 239. Na przewidzianych etatem 40 pilotów pułk posiadał 15, ale w pełni wyszkolonych tylko 8.

31 grudnia 1952 roku dowodzący pułkiem kmdr ppor. Bohdan Pałuczak przekazał swoje obowiązki kpt. mar. pil. Romualdowi Rozmysłowiczowi. Kmdr ppor. Pałuczak odszedł do Dowództwa Lotnictwa MW na stanowisko starszego inspektora techniki pilotażu.

Kpt. mar. pil. Rozmysłowicz przybył do lotnictwa morskiego w lutym 1950 roku. Pełnił obowiązki dowódcy eskadry myśliwskiej 30 Pułku Lotnictwa MW, a od grudnia 1951 roku do października 1952



Kpt. mar. pil. Marian Piątek dostarczył pierwszego Lim-1 prosto z mieleckiej wytwórni.

był słuchaczem kursu doskonalenia oficerów w Rydze. Od 21 października został pomocnikiem ds. pilotażu dowódcy 34 PLM.

W lipcu 1953 roku przybyła kolejna grupa pilotów z dęblińskiej szkoły lotniczej. Byli to, ppor. Zenon Wojsiat oraz chorążowie: Marian Klusek, Zdzisław Siemieniak, Mieczysław Nowakowski i Kazimierz Sebestjański. Przeszkolono ich na samoloty odrzutowe.

Do obsługi samolotów przybywali podoficerowie i marynarze po ukończeniu kursu w Technicznej Szkole Lotniczej (od 1951 roku Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych) w Zamościu. Byli to młodzi specjaliści lotniczy oraz mechanicy i technicy lotniczy. Przybywali do pułku w grupach od kilkunastu do kilkudziesięciu osób.

W drugiej połowie 1953 roku, w ramach nagonki na wrogów klasowych, zwolniono ze służby wielu oficerów pilotów. Między innymi poruczników: Romana Oleszka, Baltazara Żelajtisa, Mariana Piątka, Henryka Zawadzkiego, Józefa Obarę i Ludwika Biegusa.

W grudniu 1953 roku z OSL w Dęblinie przybyła do pułku grupa sześciu pilotów. Byli to podporucznicy: Zdzisław Olbert, Inocenty Szelałowski, Mieczysław Pitula, Józef Madejewski, Bazyl Jarmułwicz i Stanisław Boczula.

W wyniku katastrofy lotniczej, 25 sierpnia 1954 roku, zginął ppor. mar. pil. Zenon Wojsiat oraz por. inż. Władysław Karwat. Porucznik Karwat przebywał w jednostce na praktyce i nie należał do jej personelu.



Jeden Jak-9P trafił na ekspozycję plenerową Muzeum MW.



Por. mar. piloci Marian Klusek, Zdzisław Siemieniak, Leon Karkut i Ryszard Dyba oraz ich Limy-2 - lotnisko Babie Doły, 1956 rok.

30 października 1955 roku stan etatowy jednostki wynosił 310 wojskowych na 297 etatów. Tego dnia obowiązki dowódcy pułku od kmr pp. pil. Bronisław Siwy. Kapitan Siwy przybył do lotnictwa morskiego w listopadzie 1950 roku. Służbę rozpoczął w eskadrze myśliwskiej 30 Pułku Lotnictwa MW, z którą przeszedł do 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Od lipca 1954 roku był pomocnikiem dowódcy pułku ds. pilotażu. Od października 1954 roku do września 1955 roku był oddelegowany na wyższy kurs akademicki w Akademii Sztabu Generalnego.

5 kwietnia 1956 roku w katastrofie lotniczej poniósł śmierć por. mar. pil. Józef Madejewski. Jego ciała nigdy nie odnaleziono.

Na dzień 1 października 1956 roku, pułk liczył już 366 wojskowych, w tym 24 pilotów.

Statki powietrzne

Zgodnie z etatem, pułk (jako trójeszkadrowy) miał liczyć 50 samolotów, w tym: czterdzieści bojowych Jak-9, trzy szkolno-bojowe UJak-9, trzy szkolno-treningowe Jak-11, trzy szkolno-treningowe UT-2 oraz jeden łącznikowy Po-2.

Jednakże w początkowej fazie jednostka składała się z dwóch eskadr, liczących łącznie 20 samolotów. Były to: bojowe Jak-9P (13 egzemplarzy), szkolno-bojowe UJak-9 (2 egzemplarze, oznaczane również jako Jak-9W), po jednym szkolno-treningowym Jak-11 i UT-2 oraz trzy łącznikowe Po-2. Były to samoloty użytkowane przez eskadrę myśliwską 30 Pułku Lotniczego MW.

Z końcem lutego dowódca pułku uznał, że można przystąpić do realizacji wyszkolenia bojowego i ustalił skład bojowy poszczególnych eskadr.

4 marca 1952 roku doszło do pierwszego wypadku lotniczego. Por. mar. pil. Marian Piątek wylądował przymusowo na lotnisku z powodu oberwania się korbowodu cylindra w silniku. Pilot wyszedł z wypadku bez szwanku, lecz silnik samolotu nadawał się do kasacji.

Służby techniczne miały wiele problemów z silnikami WK-107, gdyż brakowało do nich części zamiennych, a ponadto nie było silników zapasowych. Na stan jedenastu Jak-9P aż cztery były niesprawne z powodu braku silników.

5 grudnia 1952 roku, podczas wykonywania figur wyższego pilotażu przez pp. mar. pil. Zdzisława Ostalowskiego na Jak-9P, doszło do zatarcia silnika. Pilot wylądował przymusowo na lotnisku. Po latach wspominał to wydarzenie: *- Zgodnie z planem lotów wykonywałem kolejny samodzielny lot na Jak-9P. Miałem lecieć do strefy usytuowanej nad Helem w celu przećwiczenia figur wyższego pilotażu. Dzień był mroźny, lotnisko pokryte śniegiem, tylko pas startowy oczyszczony. Wszystko przebiegało zgodnie z planem dopóki nie zaczęłam wykonywać „immelman” (półbeczka i półpętla). Kiedy samolot doszedł w tej figurze do górnego położenia, na wysokości około 3000 m, nagle nastąpiło zassanie oleju z silnika. Olej niemal natychmiast pokrył całkowicie oszklenie kabiny, co zmusiło mnie do przerwania ćwiczenia i przejścia do lotu szybowego. Przy zmniejszonych obrotach silnik pracował normalnie. Aby cokolwiek widzieć, uchyliłem owiewkę kabiny i skierowałem Jaka*

w kierunku lotniska, meldując o wydarzeniu na stanowisko dowodzenia. Kierownik lotów wydał polecenie natychmiastowego lądowania. Przyziemilem z pracującym silnikiem, który zgąst w czasie dobiegu.

Mego Jaka trzeba było szybko zepchnąć z pasa, aby umożliwić lądowanie innym samolotom. Wkrótce mechanicy stwierdzili zatarcie silnika.

Na samolotach Jak-9 zakończono szkolenie lotnicze w kwietniu 1953 roku. Było to związane z przebrojeniem pułku na samoloty odrzutowe typu MiG-15.

1 kwietnia przybyły dwa MiG-15, którymi przylecieli dwaj pierwsi przeszkoleni piloci pułku, kpt. mar. pil. Romuald Rozmysłowicz i por. mar. pil. Marian Piątek. Wkrótce piloci 31 plm przyprowadzili kolejne samoloty. Według stanu na 21 kwietnia, jednostka liczyła 27 samolotów, w tym: osiem MiG-15, jeden UMiG-15, dwanaście Jak-9P, dwa UJak-9, po jednym Jak-11 i UT-2 oraz dwa Po-2. Z wymienionych samolotów trzy Jak-9P nie miały silników.

Niebawem samoloty Jak-9P spisano ze stanu i w maju 1953 roku przekazano do szkolnictwa lotniczego. Kilka z nich złomowano na miejscu, zaś jeden egzemplarz trafił do Muzeum Marynarki Wojennej. Były to maszyny o nieskomplikowanej obsłudze technicznej, lecz ich silniki łatwo się zacierały w trakcie wykonywania akrobacji, gdy samolot znajdował się w zawisie podczas przewrotu na plecy. W końcu listopada 1953 r., jednostka liczyła 13 samolotów. Były to: osiem Lim-1



Kpt. mar. pil. Zdzisław Ostalowski, jeden z pierwszych pilotów przeszkolonych na nowy typ samolotu.



Samolot odrzutowy Lim-1



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



Limy-2 w locie.



Lim-2 na lotnisku Babie Doły.



Limy-1 na lotnisku w Siemrowicach.

(wersja licencyjna MiG-15 produkowana w PZL Mielec), po jednym szkolno-bojowym UMiG-15, Jak-11 i UT-2 oraz dwa Po-2.

Załoga samolotów odrzutowych Lim-1, składała się z pilota, technika, mechanika, pomocnika mechanika, mechanika radio oraz mechanika uzbrojenia. Były to na owe czasy bardzo nowoczesne samoloty (użytkowane w Polsce od połowy 1951 roku) porównywalne z konstrukcjami zachodnimi i sprawdzone bojowo podczas wojny koreańskiej.

W kwietniu 1954 roku pułk liczył już siedemnaście Lim-1, po jednym UMiG-15, Jak-11 i UT-2 oraz dwa Po-2. Wszystkie samoloty typu Lim-1 odbierano bezpośrednio z mieleckiej wytwórni.

25 sierpnia 1954 roku wydarzyła się pierwsza katastrofa lotnicza w historii pułku. Zginął pilot wraz z pasażerem, zaś samolot Po-2 został rozbity. Przyczyną było niezdyscyplinowanie pilota.

Przygotowując się do letniej eksploatacji, według meldunku z 16 kwietnia 1955 roku, jednostka liczyła dziewiętnaście Lim-1, dziesięć Lim-2, dwa UMiG-15 oraz trzy Jak-11. Wszystkie samoloty były sprawne. Jednakże już podczas przygotowań do zimowej eksploatacji w listopadzie tego roku, trzy Lim-1 nie były gotowe do lotów z powodu niesprawności silników.

5 kwietnia 1956 roku wydarzyła się, wspomniana wcześniej, pierwsza katastrofa samolotu odrzutowego. Prawdopodobnie z powodu utraty orientacji przestrzennej przez pilota, Lim-2 rozbił się w morzu. Szczątków maszyny i ciała pilota nie udało się odnaleźć.

Według stanu na dzień 15 listopada 1956 roku użytkowano 50 samolotów, w tym 43 bojowe (19 Lim-1 i 24 Lim-2), 4 UMiG-15 oraz 3 Jak-11. Było to o 13 samolotów bojowych więcej niż przewidywał etat pułku.

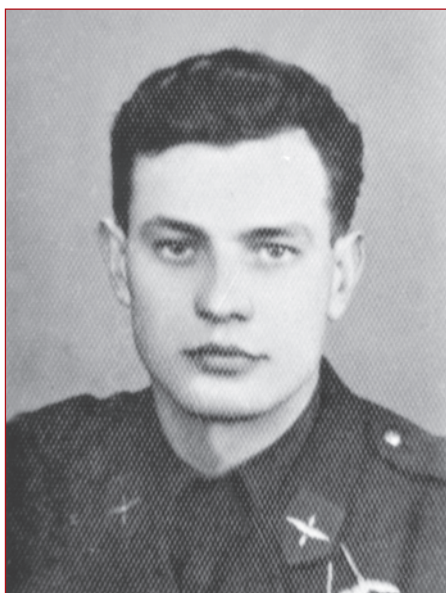
Samoloty odrzutowe typu MiG-15, Lim-1 oraz Lim-2 miały dobrą opinię wśród pilotów, szczególnie tych, którzy przesiedli się z samolotów tłokowych Jak-9. Charakteryzowały się m.in. dobrą widocznością z kabiny i jej bogatszym wyposażeniem, np. w radiokompas ułatwiający lądowanie bez widoczności ziemi, brakiem drgań od śmigła i wspomaganie sterów podczas lotu. Były także łatwiejsze w pilotażu przy starcie i lądowaniu. Główne ich wady to krótki czas lotu, duże zużycie paliwa, brak instalacji przeciwo-błodzeniowej oraz tendencje do wpadania w korkociąg przy zbyt gwałtownych manewrach. Samoloty stały na lotnisku w pokrowcach. W hangarze znajdowały się maszyny remontowane.

Oceniając ten okres można stwierdzić, że Marynarka Wojenna otrzymała znaczną siłę uderzeniową powietrznych środków walki. Jednak dla realizacji zadań taktyczno-operacyjnych morskiego rodzaju sił zbrojnych były to zbyt skromne środki. Na wyposażeniu 34 PLM OP MW znajdowały się 43 nowoczesne bojowe samoloty odrzutowe Lim-1 i Lim-2. Ich taktyczny promień działania wynosił dla eskadry 330-390 km, dla pułku 280-330 km. Samoloty te były w stanie w dostatecznym stopniu zapewnić obronę rejonu Bazy Głównej (Gdyni), jak również rozpoznanie sił morskich przeciwnika w strefie odpowiedzialności Marynarki Wojennej oraz naprowadzenie na nie własnych okrętów. Ponadto szkolenie personelu latającego utrudniała zbyt mała, w stosunku do potrzeb, liczba samolotów szkolno-bojowych i szkolnych.

Szkolenie lotnicze

Personel latający eskadry myśliwskiej przekazanej nowo sformowanej jednostce osiągnął już pewien poziom wyszkolenia lotniczego. Piloci promocji 1950 roku wykonywali zadania w składzie eskadry, z elementami zgrania grupowego i zastosowania bojowego, na średnich i dużych wysokościach, do 7000 m w zwykłych warunkach atmosferycznych. Ponadto, zakończyli loty w zakrytej kabine na samolotach szkolno-treningowych.

Piloci starsi mogli wykonać zadania w składzie eskadry na średnich i dużych wysokościach do 7000 m w zwykłych warunkach atmosferycznych z elementami zgrania grupowego i zastosowania bojowego. W składzie klucza latali w trudnych warunkach meteorologicznych w chmurach pojedynczymi załogami oraz



**Ppor. pil. Stanisław Twaróg, oficer
wyszkolenia spadochronowego pułku.**

na samolotach szkolno-treningowych w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych.

Szkolenie lotnicze rozpoczęto w lutym 1952 roku. Jednak z powodu złej pogody wykorzystano jedynie trzy dni lotne, w trakcie których wykonano 20 lotów w czasie 10,5 godziny. Z zastosowania bojowego przeprowadzono strzelania do celów naziemnych, walki powietrzne, trasy na samolotach bojowych oraz loty na rozpoznanie. W pozostałe dni organizowano szkolenie teoretyczne. Oceniono wyszkolenie w powietrzu na ocenę dobrą, z wyjątkiem strzelania do celów naziemnych, które wypadło na dostatecznie.

Na wyszkolenie teoretyczne przewidziano 600 godzin. Zajęcia przeprowadzano z marksizmu-leninizmu, taktyki, nawigacji, radiolokacji, aerodynamiki, konstrukcji samolotu, konstrukcji silnika, osprzętu, uzbrojenia, teorii strzelania powietrznego, aerofotorozpoznania, meteorologii, aerodynamiki, wyszkolenia morskiego. Poważnym problemem w realizacji zajęć był brak sal wykładowych oraz niska frekwencja spowodowana przeciążeniem służbami oraz wyjazdami służbowymi.

W marcu doszło do dwóch wypadków lotniczych, w jednym przypadku spowodowanym awarią silnika Jak-9P w czasie lotu, w drugim zaś niedbałością pilota podczas uruchamiania samolotu. Samoloty uległy uszkodzeniu, ludzie nie odnieśli obrażeń.

W sierpniu 1952 roku pułk uczestniczył w pierwszych ćwiczeniach we współpracy z Marynarką Wojenną. Zadaniem kluczy myśliwskich była osłona Bazy Gdynia przed samolotami nieprzyjaciela.

Pary myśliwskie ćwiczyły wówczas loty na przechwycenie samolotów rozpoznawczych.

Pierwszą grupę pilotów po promocji w OSL Dęblin, która w połowie sierpnia przybyła do jednostki, przeszkolono teoretycznie ze znajomości sprzętu i nawigacji. Wykonali też samodzielne loty na samolotach szkolno-treningowych po kręgu i w strefę. W sprawozdaniu z wyszkolenia bojowego dokonano jego oceny. Personel latający opanował m.in. loty grupowe oraz zastosowanie bojowe w składzie klucza i eskadry na różnych wysokościach w zwykłych warunkach meteorologicznych oraz współdziałanie z okrętami Marynarki Wojennej i artylerią przeciwlotniczą bazy. Stwierdzono, że pułk osiągnął gotowość bojową w czasie 48 minut, eskadrą w 28 minut oraz parą od 3 do 5 minut.

Bardzo ciekawy obraz sytuacji pułku w końcu 1952 roku, daje protokół o jego stanie i gotowości opracowany przez dowódcę kmdr. ppor. pil. Pałuczaka. W dokumencie zaznaczono, że na przewidzianych etatem 40 pilotów, pułk posiada 15, z tego tylko 8 w gotowości bojowej. Młodzi piloci zostali dopiero dopuszczeni do wykonywania lotów po kręgu. Pułk był w tym czasie zdolny do wykonania lotów w składzie pary, klucza i eskadry na różnych wysokościach w zwykłych warunkach meteorologicznych, jak również do wykonania elementów zastosowania bojowego. Ponadto, w składzie klucza latało w trudnych warunkach atmosferycznych oraz w chmurach.

W związku z planowanym przebrojeniem jednostki w sprzęt odrzutowy, w styczniu 1953 roku do Babic koło War-



**Por. mar. pil. Józef Madejski, zginął
w pierwszej katastrofie morskiego Lima.**



Mechanicy podczas obsługi Limów.

szawy wyjechała grupa pilotów oraz przedstawiciele służb technicznych. Po powrocie na Babie Doły zorganizowano szkolenie dla personelu lotniczego jednostki. Tematyka wykładów obejmowała takie zagadnienia jak konstrukcja silnika odrzutowego, teoria silników odrzutowych, aerodynamika, sprzęt, uzbrojenie oraz eksploatacja.

W maju przystąpiono do szkolenia w lotach na samolotach odrzutowych. 29 maja 1953 roku dopuszczono do lotów na MiG-15 i UMiG-15 grupę pięciu pilotów pułku. Byli to por. mar. B. Siwy, ppor.: A. Ostałowski i F. Udziela oraz chor.: B. Wójcik i J. Obara. Egzaminowali ich m.in. pplk. Wasili Gaszyn, starszy inspektor Techniki Pilotażu Wydziału Wyszkożenia Dowództwa Wojsk Lotniczych.

Na 1954 rok przed jednostką postawiono zadanie przeszkolenia wszystkich pilo-

tów w nocnych lotach w zwykłych warunkach atmosferycznych, a wyróżniający się piloci mieli opanować loty w trudnych warunkach atmosferycznych. Każda grupa pilotów, absolwentów OSŁ Dęblin, wkrótce po przybyciu odbywała przeszkolenie teoretyczne na samoloty odrzutowe. Zajęcia obejmowały takie tematy jak konstrukcja silnika i płatowca, teoria silników odrzutowych, aerodynamika na dużych wysokościach oraz eksploatacja, osprzęt i uzbrojenie. Egzamin przyjmowała komisja pod przewodnictwem dowódcy pułku. Zaliczenie egzaminu dopuszczało pilota do eksploatacji MiG-15 i UMiG-15. Tego rodzaju zajęcia przeprowadzano z każdą nowo przybyłą grupą pilotów. Podobnie sprawa przedstawiała się z przybywającymi do pułku specjalistami technikami z TSWL Zamość lub szkół młodszych specjalistów lotnictwa. Każda grupa uczęszcza-

ła na miesięczny kurs wg specjalności (np. majstrów uzbrojenia), po czym była dopuszczona do pracy na sprzęcie po zdaniu egzaminu przed komisją złożoną z przedstawicieli służb technicznych pułku.

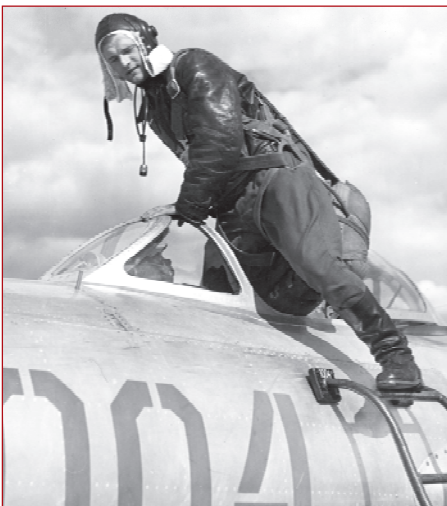
Z okazji święta Marynarki Wojennej, 27 czerwca 1954 roku, osiem Lim-1 wzięło udział w defiladzie powietrznej.

Podczas szkolenia w powietrzu zdarzały się wypadki oraz katastrofy lotnicze. Winę ponosił człowiek, rzadziej usterki techniczne sprzętu. Pierwszy śmiertelny wypadek wydarzył się 14 sierpnia 1953 roku. Podczas skoków spadochronowych na lotnisku w Rumi zginął ppor. mar. pil. Stanisław Twaróg, oficer wyszkolenia spadochronowego pułku. Nagły podmuch wiatru podczas lądowania przewrócił go na betonową płaszczyznę. Wskutek uderzenia doznał pęknięcia czaszki. Zmarł w drodze do szpitala.

Kolejna tragedia miała miejsce także w Rumi, rok później, 25 sierpnia 1954 roku. W katastrofie samolotu Po-2 śmierć ponieśli ppor. pil. Z. Wojsiat i por. inż. W. Karwat. Komisja badająca okoliczności katastrofy uznała, że winny jest pilot. Bezpośrednią przyczyną to brawurowość i niezdyscyplinowanie pilota.

W 1954 roku wprowadzono współzawodnictwo o tytuł „załogi wyborowej” oraz odznaki specjalności lotniczych. Miały one spowodować rywalizację wśród personelu latającego i naziemnego, co wpływałoby na poprawę wyników szkolenia. Przyznano III klasę pilota pięciu pilotom, w tym dowódcy pułku. Do udziału we współzawodnictwie o tytuł „załogi wyborowej” wyznaczono por. mar. pil. Henryka Wojteckiego.

Z początkiem 1955 roku piloci wykonywali loty w składzie eskadry na MiG-



Kpt. mar. pil. Jerzy Figurski, późniejszy szef lotnictwa morskiego.



Por. mar. pil. Leon Karkut, as 34 plm MW.



Do lotu szykuje się ppor. mar. pil. Zenon Niedzielski.

15 w zwykłych warunkach meteorologicznych do wysokości 7000 m i podstawie chmur nie niższej niż 600 m w dzień, zaś nocą w składzie pary w zwykłych warunkach meteorologicznych. W trudnych warunkach w dzień latali pojedynczy piloci.

W sierpniu 1955 roku przyznano III klasę pilota grupie siedmiu pilotów. 31 października 1955 roku obowiązki dowódcy pułku zdał kmdr ppor. pil. Romuald Rozmysłowicz. W protokole przekazania jednostki przedstawił wyszkolenie bojowe personelu latającego. Piloci I i II eskadry oraz dowództwo III eskadry są przygotowani do wykonywania w trakcie szkolenia zadań w dzień, w zwykłych warunkach na średnich wysokościach oraz w składzie eskadry na dużych do 13 000 m w dzień, w trudnych warunkach pojedynczo i w składzie pary. Natomiast nocą, w zwykłych warunkach I eskadra może wykonać zadania parą wraz z zastosowaniem bojowym, ale z wyjątkiem strzelania do oświetlonego rękawa. Młodzi piloci (promocja 1954) przygotowani są do wykonywania lotów parą na średnich i dużych wysokościach w dzień.

W listopadzie 1955 roku przyznano dalsze klasy. Klasę II pilota otrzymali kpt. mar. L. Węgrzynowski, por. mar. Z. Ostalowski i ppor. mar. M. Klusek. Sześciu lotników otrzymało III klasę pilota.

Szkolenie w 1956 roku zakłóciła przywoływana już katastrofa por. mar. pil. Józefa Madejewskiego (5 kwietnia 1956 roku). Jego Lim-2 rozbił się o powierzchnię morza na wysokości Rozewia. Porucznik wykonywał lot szkolno-bojowy nocny w zwykłych warunkach meteorologicznych w parze z dowódcą eskadry. Prawdopodobną przyczyną katastrofy była utrata orientacji przestrzennej przez pilota.

Po wypadku większą uwagę zwrócono na szkolenie pilotów w lotach bez widoczności ziemi.

W jednostkach myśliwskich ustanowiono tytuł „pilota asa”, który miał mobilizować do osiągania coraz lepszych wyników w szkoleniu. Tytuł ten zdobył jako pierwszy w pułku por. mar. pil. Leon Karkut. W tym celu musiał zdać przed komisją egzamin z takich elementów jak lot po trasie z wyjściem na punkt, walka powietrzna oraz strzelanie do rękawa. Na jego samolocie wy-



ORP Wicher w gali banderowej, okręt często ćwiczący z lotnictwem.



Technik uzbrojenia podczas obsługi uzbrojenia strzeleckiego Lima.

malowano po obu stronach kadłuba czerwoną błyskawicę.

Programy lotów dla pilotów myśliwskich były jednolite dla wszystkich jednostek lotniczych w kraju z wyjątkiem lotnictwa MW, które wykonywało dodatkowo elementy wyszkolenia bojowego na poligonie morskim oraz loty po trasie i przechwycenia nad morzem. Loty nad morzem wymagały przygotowania pilota co najmniej do poziomu II klasy (loty w trudnych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy w zwykłych warunkach atmosferycznych) ze względu na bezpieczeństwo. Dotyczyło to szczególnie lo-

tów według wskazań przyrządów. Wypadki jakie się nad morzem zdarzały, wynikały z utraty orientacji przestrzennej pilota. Średni roczny nalot pilota wynosił około 80 godzin (w lotnictwie lądowym około 100 godzin).

Mariusz Konarski



Zdjęcia ze zbiorów autora, Muzeum Marynarki Wojennej, Janusza Uklejewskiego, Leona Karkuta oraz Tadeusza Pawlaczka.

- Dzieje naszych „morskich skrzydeł” doprowadziliśmy do 1956 roku. Żegnam się z Czytelnikami z nadzieją, że w przyszłości jeszcze do tematu wrócimy.

kmdr por. dr Mariusz Konarski

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Grudzień 2000 r.

8 – Centromor przeznaczając 2,6 mln zł na podwyższenie kapitału akcyjnego Stoczni Ustka SA stał się jej właścicielem.

10 – Odbyło się ostatnie posiedzenie polsko-rosyjskiej komisji do spraw rybołówstwa, podczas którego zapadły decyzje o przyznaniu Polsce nowych limitów połowowych na 2001 r. Dla łowisk Morza Ochockiego wyniosły one 10,5 tys. ton ryb (1/2 kwoty z 2000 r.) i 16 tys. ton ryb z Morza Beringa (o 4 tys. ton mniej niż w 2000 r.). Kwoty te umożliwiły zatrudnienie na obu tych akwenach ośmiu jednostek (4 „Dalmoru” i 4 „Odry”).

12 – Po otrzymaniu listu z IACS (Międzynarodowego Stowarzyszenia Instytucji Klasyfikacyjnych) Polski Rejestr Statków poinformował o przywróceniu mu członkostwa w tej niezwykle ważnej dla bezpieczeństwa transportu morskiego organizacji.

14-15 – W Gdyni odbyło się posiedzenie Wspólnego Komitetu Negocjacyjnego z udziałem przedstawicieli ITF-u, trzech polskich związków zawodowych marynarzy i przedstawicieli pracodawców (IMEC i APMAR), podczas którego została wynegocjowana Modelowa Umowa Zbiorowa zalecana jako wzorcowa nie tylko polskim armatorom, ale również wszystkim innym zatrudniających polskich marynarzy. Weszła w życie 1 stycznia 2001 r.

15 – Greckiemu kontrahentowi sprzedano „en bloc”, za 8 mln USD, transportowce Transoceanu *Kociewie* (na zdjęciu), *Kurpie*, *Powiśle*, *Podlasie* i *Roztocze*.



W grudniu w Montewideo rozebrano na złom trawler burtowy *Miedwie*, sprzedany w 1988 pod banderę panamską.

20 lat temu

Grudzień 1990 r.

3 – Podpisany został protokół uzgodnień między PLO, a związkami zawodowymi w sprawie trzymiesięcznego czarteru m/s *Żerań* przez Military and Sealift Command, w którym m.in. czytamy, że PLO zapłaci dodatkowo każdemu członkowi statku podczas trwania czarteru 25 USD dziennie.



15 – W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod żaglowy wycieczkowiec *Gwarek*.

19 – W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec *Wisła* - prototyp serii B-567, który ostatecznie wszedł do służby PŻM pod banderą Vanuatu, jako *Wislanes*.

29 – W porcie wojennym na Oksywii pożegnano załogi dwóch polskich okrętów: sanitarnego *Wodnika* i ratowniczego *Piast*, które popłynęły do Zatoki Perskiej nieść pomoc humanitarną – zgodnie z konwencją Haską – obu stronom w spodziewanej wojnie.

W polskich stoczniach zwodowano 2 masowce, zbiornikowiec, trawler rufowy, ścigacz rakietowy i holownik.

W grudniu zapadła decyzja o sprzedaży żaglowca *Zew*, budowanego przez Interster dla PZŻ. Miał służyć do szkolenia młodzieży, jednak po zbudowaniu okazało się, że bardziej odpowiada potrzebom turystów na egzotycznych morzach.

30 lat temu

Grudzień 1980 r.

6 – W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod drobnicowiec *Parandowski*, pierwszy z serii statków typu B-348.

16 – Do Gdyni zawitał nowy nabytek PRO - dźwig pływający *Maja*, o udźwigu 300 t. Służy do dziś.

23/24 – Budowany w gdyńskiej stoczni prototypowy pojazdowiec, podczas huraganowego wiatru zerwał się z cum, uderzył w znajdujące się naprzeciw nabrzeże portu wojennego, odbił się i uszkodził budowany masowiec 34 tys. t, po czym w niekontrolowanym rajdzie po gdyńskim porcie zerwał z cum 30 barek, zniszczył lub poważnie uszkodził kilkanaście jednostek (holowników i barek) oraz doprowadził do uszkodzenia stojącego przy nabrzeżu semikontenerowca *Mieczysław Kalinowski*. W akcji ratunkowej brały udział wszystkie gdyńskie holowniki portowe.

24 – W Szczecinie podniesiono polską banderę na masowcu *Kościierzyna*, ostatnim z serii statków 4400 t, zbudowanych w ramach „angielskiego” kontraktu.

24 – W Zatoce Sueskiej doszło do kolizji polskiego ekspresowca *Jurata* z panamskim zbiornikowcem *Valmy*, który odniósł ciężkie uszkodzenia i został potem sprzedany na złom. Polski statek odniósł niewielkie uszkodzenia i kontynuował podróż na Daleki Wschód.

31 – Ze służby wycofano rudowęglowiec *Soldek*. W polskiej służbie odbył 1447 podróży.

31 – Nagrodę honorową „Głosu Wybrzeża” i „Srebrny Sekstant” przyznano kpt. Henrykowi Jaskule, który przepłynął glob na jachcie *Dar Przemysła*.

W polskich stoczniach zwodowano statek ro-ro, 4 drobnicowce, katamaran pasażerski i okręt hydrograficzny.

W grudniu w szczecińskim porcie na drobnicowcu *Warszawa* odkryto przemyt 12,5 kg heroiny.

40 lat temu

Grudzień 1970 r.

10 – W Gdyni opuszczono polską banderę na drobnicowcu *General Bem*. Przesłużył pod nią prawie dokładnie 20 lat (p. niżej).

14 – Strajk w Stoczni Gdańskiej im. Lenina, w proteście przeciw drastycznym podwyżkom cen, rozszerzył się na całe Trójmiasto. Przeciw robotnikom wyprowadzono wojsko. Wedle oficjalnych danych, podczas prób stłumienia protestów zginęły 44 osoby, a 1164 zostało rannych, jednak prawdziwa liczba poległych była prawdopodobnie dużo większa.



31 – Powołano PHZ „Navimor” z zadaniem obsługi eksportu usług remontów statków i eksportu małych statków, m.in. jachtów.

W polskich stoczniach w grudniu zwodowano drobnicowiec, chłodniowiec, statek szkolno-towarowy, 3 masowce, 2 trawlerzy rufowe, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

50 lat temu

Grudzień 1960 r.

4 – Z Polski wyruszył statek PŻM wiozący do Dakaru 2 kutry i grupę rybaków. Z Dakaru kutry przeszły do Conakry (Gwinea), gdzie 15 grudnia otwarto polską bazę rybacką.

8 – W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec *Domeyko* - pierwszy z serii B-516.

12 – W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod drobnicowiec *Maria Konopnicka*, którego pożar w rok później stał się jedną z większych tragedii, jakie zdarzyły się w polskich stoczniach.

16 – Z czynnej służby wycofano statek *Toruń*. Był to jeden z „francuzów” - serii statków zakupionych w 1926 r., od których rozpoczął się rozwój Polskiej Marynarki Handlowej.



29 – Polska ratyfikowała Międzynarodową Konwencję z 1954 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza produktami naftowymi.

30 – W Gdynińskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej położono stępkę pod trawler burtowy *Miedwie*, prototyp serii B-20 - ostatniej serii trawlerów burtowych budowanych dla polskiego rybołówstwa.

31 – Ze służby wycofano trawler parowy *Podlasie*, który wszedł do polskiej służby jeszcze przed wojną jako *Adam*.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, 2 statki drobnicowo-pasażerskie, 4 węglowce i 2 trawlerzy burtowe

W grudniu po raz pierwszy do portu w Luandzie zawinął polski statek *Huta Florian*.

60 lat temu

Grudzień 1950 r.

14 – Do służby wszedł rudowęglowiec *Pstrowski* - piąty statek serii B-30 (bliźniak *Soldka*).

19 – W Holandii położono stępkę pod drobnicowiec *Dimerdijk*, który w lipcu 1952 wszedł do służby jako transatlantyk *Maasdam* - w przyszłości polski *Stefan Batory*.

23 – Do służby GAL wszedł niewielki drobnicowiec *Elbląg* - odbudowany przez stocznnię w Aarhus wrak niedokończonego niemieckiego drobnicowca *Tolima*, który zatonął w lutym 1944 podczas ewakuacji na Zachód.

W polskich stoczniach zwodowano 2 trawlerzy burtowe i lugrotrawler, podniesiono banderę na statku *General Bem* (d. wło-

ski *Dona Aniceta*), zakupionym we Włoszech przez GAL na linię do Chin.

70 lat temu

Grudzień 1940 r.

Polska Marynarka Handlowa:

Konwój US.7 na Oceanie Indyjskim: *Batory*; konwoje z/do Kanady/USA: *Morska Wola*, *Puck*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Zagłoba*, *Stalowa Wola*, *Wisła*, konwój do Gibraltaru: *Lublin*; konwoje na wodach brytyjskich: *Katowice*, *Kraków*, *Kroman*, *Lech*, *Lechistan*, *Lwów*, *Narocz*, *Poznań*, *Częstochowa*, *Wigry*, *Wilno*, na trasie „islandzkiej”: *Bug*, *Chorzów*, *Hel*; na wodach Afryki Zachodniej: *Cieszyn*; na Morzu Karaibskim: *Rozewie*, *Śląsk*, remont w Belfaście: *Lewant*; postój w Kanadzie: *Lida*; postój we Freetown: *Sobieski 6*; postój w Port Saidzie: *Warszawa*

Polska Marynarka Wojenna:

Eskorta konwojów atlantyckich: *Błyskawica*, *Garland*, *Piorun*; remont w Glasgow: *Burza*; remont w Devonport: *Ouragan*; remont w Greenock: *Wilk*; patrole w kanale La Manche: ścigacze S-2 i S-3

80 lat temu

Grudzień 1930 r.

Poświęcono nowy gmach Szkoły Morskiej budowany w Gdyni oraz sztandar Szkoły, ufundowany przez władze miejskie Tczewa.

90 lat temu

Grudzień 1920 r.

5 – Na Wybrzeże przybyła komisja polsko-francuska, której zadaniem było opracowanie planu jego obrony. Ze strony polskiej uczestniczył w niej szef SM wiceadmirał Kazimierz Porębski.

10 – Polsko-Amerykańskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej zakupiło leciwy amerykański statek pasażerski *Sierra* (zbud. w 1900 r.), który wszedł do służby na linii do Gdańska jako *Gdańsk*. Po roku statek wycofano z eksploatacji, a w 1922 r. sprzedano.

15 – Pięciu poruczników korpusu morskiego zostało delegowanych na pierwszy w Polskiej Marynarce Wojennej staż zagraniczny, do Wielkiej Brytanii.

**Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski**

Sir John Franklin
- dowódca tragicznej
wyprawy.

*Erebus i Terror
w drodze do przejścia*

Poszukiwany *John Franklin*

Odnaleziony przed czterema miesiącami w wodach Arktyki, wrak brytyjskiego okrętu przypomniat światu o wyprawie Johna Franklina. Półtora wieku temu, świetnie przygotowana ekspedycja, zaginęła w tajemniczych okolicznościach w lodowatych wodach Północy. Aby ją odnaleźć, przeprowadzono jedną z największych akcji ratowniczych w historii żeglugi.

Latem tego roku naukowy świat obiegra elektryzująca informacja. W Zatoce Mercy na Wyspie Banksa, w kanadyjskiej Arktyce, zespół badaczy odnalazł wrak brytyjskiego okrętu *Investigator*! W ten sposób została odsłonięta kolejna tajemnica z dziejów eksploracji tej części globu. Choć bowiem losy statku były znane, to jednak położenie jego wraku nie.

Investigator wyruszył na Północ w 1850 roku. Jednostka została jednak uwięziona w lodach, a załoga, po trzech latach w Arktyce, zmuszona do opuszcze-

nia jej pokładu. Dzięki temu, większość z uczestników ekspedycji zdołała się uratować. Statek zgnieciony przez lód ostatecznie spoczął kilkanaście metrów pod wodą. Na brzegu badacze odkryli też kilka grobów.

Odnalezienie wraku przypomniat światu o innej ekspedycji. *Investigator* nieprzypadkowo bowiem znalazł się na wodach Północy. Był jednym z tych, które wyruszyły w lody Arktyki w poszukiwaniu zaginionej wyprawy Johna Franklina. Do dzisiaj trwają próby wyjaśnienia jej losów.

Gubernator Tasmanii

Kiedy John Franklin pojawił się na scenie historii, epoka największych odkryć geograficznych już minęła. Ludzkiemu poznaniu opierało się jedynie najdalej Południe i Północ. I właśnie ta ostatnia stała się przeznaczeniem Franklina.

Jego największą pasją było odnalezienie tzw. Przejścia Północno-Zachodniego, którym ludzie mogliby się dostać statkiem z Europy, wzdłuż północnych wybrzeży Ameryki Północnej na Pacyfik i dalej do bogactw Wschodu. Wielu wierzyło, że morze wokół bieguna północnego jest wolne od lodu.

Według przekazów historycznych, bohater naszego artykułu od najmłodszych lat marzył o morzu. Urodzony w 1786 roku w Anglii, w wieku czternastu lat wstąpił do Royal Navy. Na pokładach jej okrętów brał udział w największych bataliach morskich swoich czasów – bitwie pod Kopenhagą i Trafalgarem.

Ale nie tylko wydarzenia militarne stały się udziałem Johna Franklina. Dosyć wczesnie ujawniła się u niego żyłka odkrywcy. W 1819 roku powierzono mu

dowództwo wyprawy, która wyruszyła na północ Kanady. O trudach tego rejsu niech świadczy fakt, że w jego trakcie Franklin zyskał przydomek „człowieka, który zjadł buty”.

Niemniej już ta pierwsza ekspedycja przyniosła mu zasłużoną sławę. Nic zatem dziwnego, że w 1823 roku ponownie ruszył w kierunku Arktyki, tym razem aby zbadać wybrzeża Morza Beauforta. Ta wyprawa przyniosła mu tytuł szlachecki.

W 1836 roku sir Johna Franklina spotkał jeszcze jeden zaszczyt - mianowany został gubernatorem Tasmanii, wyspy położonej u południowych wybrzeży Australii. Stanowisko to zajmował do roku 1843. W dziejach powierzono sobie kraju zapisał się dobrze. Założył tam m.in. uniwersytet.

Warto odnotować, że właśnie w czasie pobytu na Tasmanii, Franklin poznał przebywającego tam akurat, jednego z najsłynniejszych polskich podróżników Pawła Edmunda Strzeleckiego. Panowie podobno bardzo się polubili, a nawet zaprzyjaźnili. Faktem jest, że kilka lat później Strzelecki będzie jednym z tych, którzy będą się starali zorganizować wyprawę ratunkową na poszukiwanie Franklina.

Były gubernator Tasmanii, w dwa lata po zakończeniu swojej służby na wyspie, stanął na czele wyprawy, która miała być ukoronowaniem jego kariery, a której celem było odnalezienie Przejścia Północno-Zachodniego. Miała to być najlepiej przygotowana ekspedycja arktyczna w historii świata. Niestety, okazała się jedną z najtragiczniejszych.

Żona Franklina - Jane.



Fot. Wikipedia

Kierunek Arktyka

Ekspedycja Franklina składała się z dwóch znakomitych statków: *Erebusa* i *Terrora*, podobnej wielkości (miały po nieco więcej niż 30 metrów długości). Oba statki były przystosowane do żeglugi w trudnych, polarnych warunkach. Miały specjalnie wzmocnione kadłuby, a co najważniejsze, zostały sprawdzone biorąc udział we wcześniejszej antarktycznej wyprawie Jamesa Rossa.

Statki wyposażono we wszelkie ówczesne nowinki techniczne. Na jednostkach była np. ciepła woda. Żywności załadowano tyle, że powinna wystarczyć na

trzy lata. Wśród zapasów było zarówno 8 tysięcy konserw, jak i stado 10 wołów przeznaczonych do uboju w czasie polarnej zimy. Jadano z porcelanowej zastawy, używano srebrnych sztućców, ba skompletowano nawet biblioteczkę złożoną z ponad tysiąca książek!

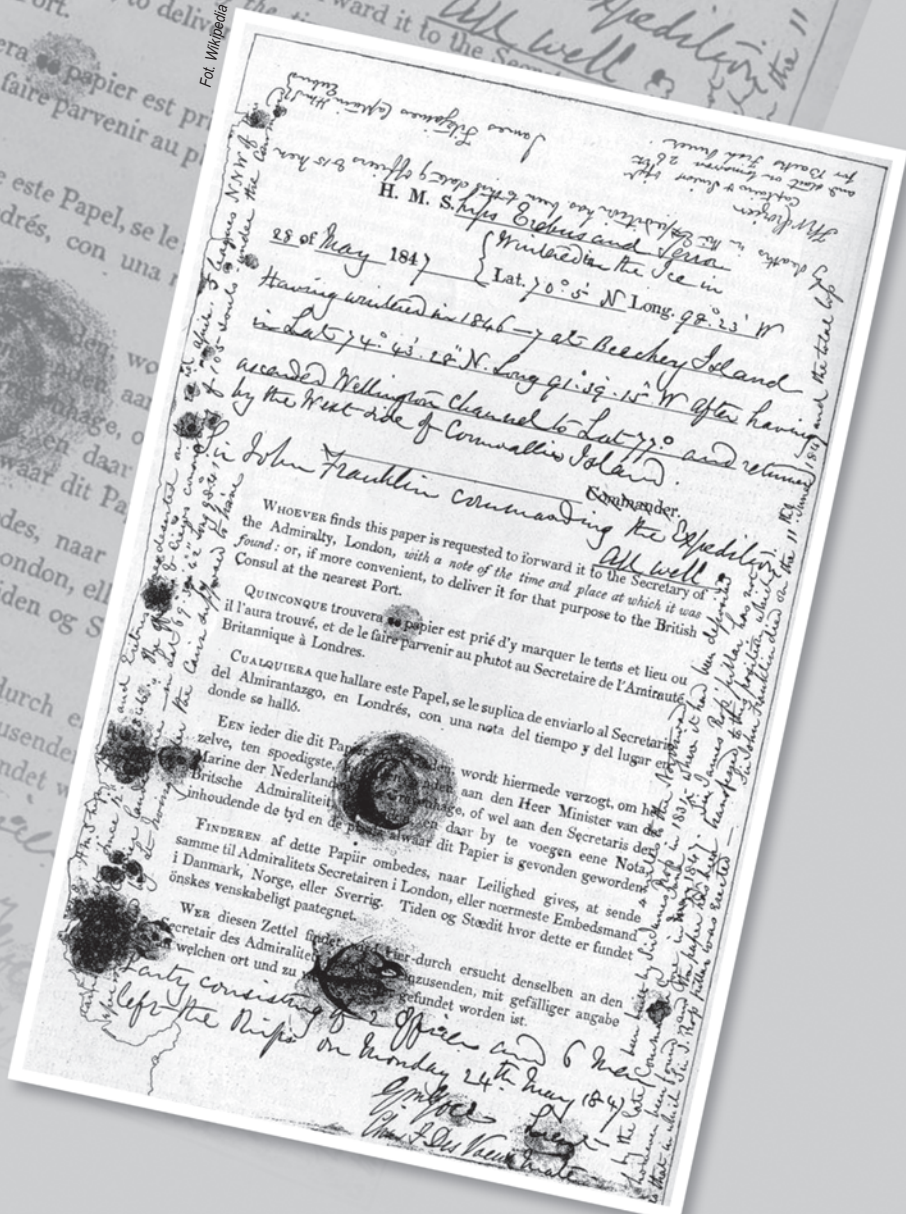
Anglicy, ufni w powodzenie ekspedycji, z wielkim entuzjazmem pożegnali ją 19 maja 1845 roku. Tego dnia o świcie Franklin pożeglował z Anglii na Północ, ku wybrzeżom Grenlandii. Na obydwu statkach znajdowało się 134 mężczyzn, 24 oficerów i 110 marynarzy. Zastępcą Franklina był doświadczony żeglarz Francis Crozier.

Początkowo wydawało się, że wszystko rozwija się pomyślnie. Statki dotarły do Grenlandii. To wiemy na pewno, bo pod koniec lipca *Erebus* i *Terror* spotkały na Morzu Baffina statki wielorybnicze, które zabrały ich pocztę do Anglii. Nikt nie zwrócił uwagi na fakt, że w niektórych listach (m.in. Croziera) pojawiły się aluzje dotyczące rzekomo złej atmosfery



Terror.

Fot. Wikipedia



Notatka z ostatnimi zapiskami członków ekspedycji Franklina.

panującej wśród członków ekspedycji. Przypomniano sobie o tym dopiero wiele lat później. Najprawdopodobniej żeglarze nie mogli dojść do porozumienia co do trasy rejsu.

Póki co jednak, wszyscy byli dobrej myśli. Wyprawa trwała. Nie było powodów do niepokoju. Ale potem nastąpiła cisza. Wracający z Północy wielorybnicy nie przywozili już poczty z *Erebusa* i *Terrora*. W ogóle nikt nie widział żadnego z tych statków od czasu spotkania na Morzu Baffina.

Ale nawet i to nie zaniepokoiło jeszcze dufnych w swoje zdolności organizacyjne Brytyjczyków. Powszechnie uważano, że Franklin najpewniej zimuje gdzieś w lodach. Zważywszy zaś na to, jak perfekcyjnie był do tego przygoto-

wany, wydawało się, że nie ma powodu aby się o niego martwić. Dwa lata po wyruszeniu wyprawy, cierpliwość Anglików wyczerpała się jednak. Do ich świadomości zaczęła docierać prawda, że Franklin zaginął.

Nie było to równoznaczne z uznaniem go za zmarłego. Tliła się jeszcze nadzieja, że może uda się go odnaleźć. Rozpoczęto wysyłanie ekspedycji ratunkowych. W sumie, przez kolejnych trzydzieści lat, wysłano 42 tego rodzaju wyprawy (należała do nich i ta wspomniana na początku, odbyta przez *Investigatora*), co pozwala uznać je za jedną z największych akcji ratowniczych w dziejach żeglugi. Część z nich była finansowana przez rząd brytyjski, część przez prywatne instytucje, a siedem zorganizowała żona Fran-

klina Jane, która do swojej śmierci w 1875 roku nie mogła pogodzić się z zaginięciem męża.

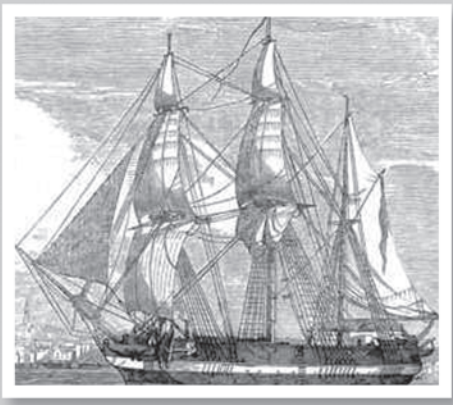
Efekt tych akcji był niespodziewany. W znaczący sposób przyczyniły się do zbadania kanadyjskiej Arktyki. Chociaż bowiem żadna z ekspedycji nie odnalazła *Erebusa* i *Terrora*, to jednak wracały z nowymi wiadomościami o obszarach dotąd niezbadanych przez człowieka. W ten sposób Franklin pośrednio pomógł w realizacji swojego największego marzenia - pokonania Przejścia Północno-Zachodniego, choć naprawdę dokonał tego, w pół wieku po nim, Roald Amundsen.

Kamienny kopczyk

No dobrze, ale co się stało z Johnem Franklinem i jego towarzyszami? Zmasowane poszukiwania nie zakończyły się pełnym sukcesem, czyli odnalezieniem *Erebusa* i *Terrora*, nie można jednak powiedzieć, że w ogóle niczego nie udało się ustalić. Ponieważ zaś nierozwiązana tajemnica kusi, również dzisiaj próbuje się ją rozwikłać. Niewykluczone zresztą, że któregoś dnia ktoś natknie się na resztki ekspedycji Franklina, dwa dryfujące wśród lodu wraki statków sprzed półtora wieku...

Kolejne wyprawy ratunkowe odnadywały w Arktyce ślady mogące pochodzić od członków wyprawy. Resztki obozowisk, stare puszki, przedmioty mogące pochodzić z *Erebusa* i *Terrora*, a także jakieś mgliste eskimoskie opowieści o białych ludziach błakających się po lodowych pustkowiach. Było to jednak za mało, aby próbować dociekać co się stało z Franklinem.

Na coś bardziej konkretnego natknięto się dopiero w 1859 roku, a więc po prawie 15 latach od wypłynięcia ekspedycji z Anglii. Na Wyspie Króla Williama, pod kamiennym kopczykiem, odnalezio-



Erebus.

Fot. Wikipedia



Groby trzech członków wyprawy na Wyspie Beechey.

no kartkę papieru, na której znajdowały się dwie informacje. Pierwsza (datowana na 28 maja 1847 roku) zawiadamiała, że wyprawa zimowała w okolicach Wyspy Cornwallisa na Wyspie Beechey. Druga (datowana na 25 kwietnia 1848 roku) była dramatyczna. „*Ewakuowaliśmy, 22 kwietnia, o 5 mil stąd, 42 marynarzy. Jego Królewskiej Mości, Erebus i Terror zablokowane przez lody, od 12 września 1846. Sir John Franklin zmarł 11 czerwca 1847. Jutro odchodzimy, 26, w stronę rzeki Gros-Poisson.*” - brzmiała notatka.

Sugerowała, że ekspedycja Franklina opuściła Wyspę Beechey i dotarła do wybrzeży Wyspy Króla Wiliama, gdzie część załogi, w tym dowódca zginęli. Reszta postanowiła pomaszerować na południe z nadzieją, że dotrze do jakichś ludzkich osad i słuch o nich zaginął. Pomijając fakt, że badacze doszukali się w zapiskach błędów faktograficznych, nie wiadomo dlaczego popełnionych, to nadal tajemnicą pozostaje co się stało ze statkami, dlaczego marynarze je porzucili i co było bezpośrednią przyczyną ich śmierci? No i w końcu, gdzie zostali pochowani Franklin i jego towarzysze, a także co stało się z tą grupą, która zdecydowała się na marsz w stronę kontynentu?

Odpowiedzi na te pytania starali się uzyskać różni badacze, którzy w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ub. wieku poprowadzili serię wypraw naukowych śladami domniemanej trasy ekspedycji Franklina. Na Wyspie Beechey udało się odnaleźć trzy groby i przebadać znajdujące się w nich ciała, które należały do ludzi Franklina. Zwłoki były doskonale zachowane. Ale nie to okazało się najciekawsze.

Naukowcy pobrali próbki tkanek i po ich przebadaniu ustalili, że ludzie ci zmarli na gruźlicę. Ich organizmy były także zatrute... ołowiem. Ołów odbierał im, tak potrzebne w arktycznych warunkach siły, a także wpływał na ich zdolności intelek-

tualne. Mogło to zaburzać ich myślenie i doprowadzić do podejmowania błędnych decyzji. W tamtej sytuacji miało to katastrofalne skutki.

Skąd wziął się ołów w ciałach żeglarzy? Najprawdopodobniej z puszek. W owym czasie ich brzegi i wieczka były lutowane stopem ołowiu i cyny. W trakcie trwającego całe lata rejsu, musiał on powoli przenikać do jedzenia i zatruchiwać je, a w efekcie i nieświadomych niczego ludzi.

Jeszcze bardziej sensacyjne okazały się odkrycia dokonane na Wyspie Króla Williama. Znalezione tam ludzkie kości, z dużą dozą prawdopodobieństwa należą do członków ekspedycji Franklina. Po ich zbadaniu okazało się, że chorowali na szkorbut, chorobę powszechną wśród ówczesnych żeglarzy, a spowodowaną jak wiadomo, brakiem witaminy C.

Najbardziej jednak szokujący okazał się fakt, że kości nosiły ślady kanibalizmu. Zdesperowani ludzie zdolni są do wszystkiego, kanibalistyczne epizody zdarzały się nieraz w trakcie pionierskich wypraw. Zaskakujące było to, że jak już pisaliśmy, wyprawa Franklina była naprawdę dobrze przygotowana. Jeśli przyjąć za prawdziwe odnalezione pod kopczykiem na Wyspie Króla Williama informacje, to w 1848 roku nie powinno jeszcze zabraknąć zapasów żywności. Dlaczego więc dochodziło do kanibalizmu?

Największą jednak zagadką pozostaje los samych statków. Czy zatoniły? I gdzie? Podobno kilkakrotnie widziano

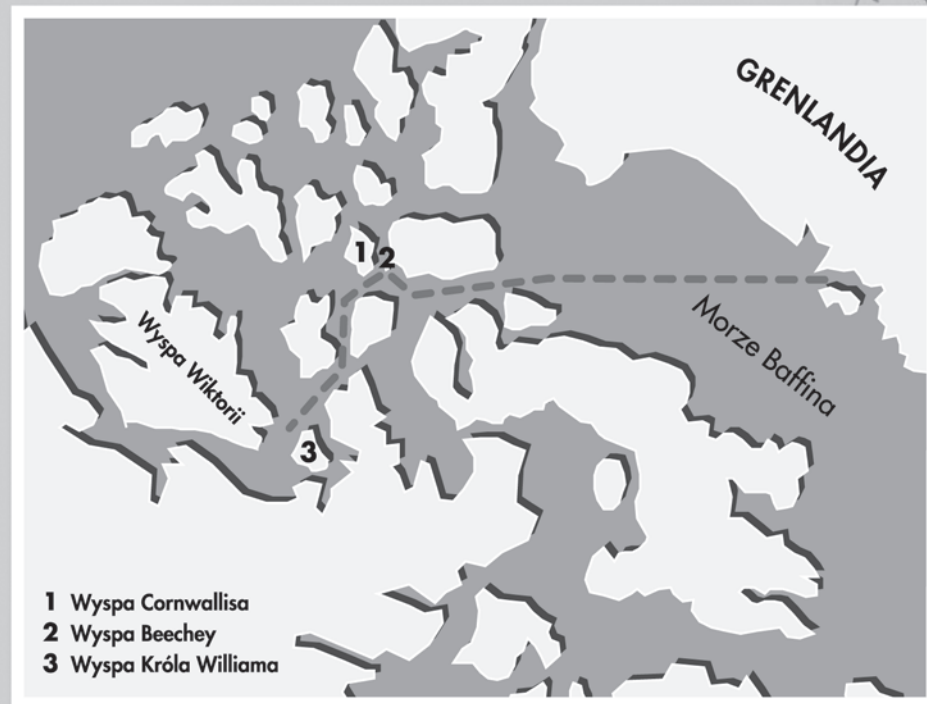
dwa uwięzione w lodach żaglowce, dryfujące po wodach kanadyjskiej Arktyki. Nie ma jednak stuprocentowej pewności, że były to *Erebus* i *Terror*. Prowadzone zaś już w XXI wieku próby odnalezienia wraków, nie powiodły się.

A szkoda. Poszukiwania statków należałoby jak najszybciej wznowić. Tak przynajmniej twierdzi Clive Cussler i Dirk Cussler w swojej powieści opartej na historii wyprawy Franklina, a zatytułowanej „*Arktyczna mgła*” (ukazała się także w Polsce). Według nich w kwietniu przyszłego roku dojdzie do mrozących krew w żyłach wydarzeń, a Ameryka Północna stanie na krawędzi wojny. Tropi wieść będą do ładowni statków Franklina.

To oczywiście literacka fikcja, ale udowadniająca, że legenda żyje swoim życiem pobudzając wyobraźnię nie tylko naukowców czy badaczy, ale także artystów. Wizja zaginionych w arktycznej mgle ludzi i statków to jeden z najtragiczniejszych obrazów w historii ludzkości. „*Przez cztery dni wicher walił w marynarzy jak młot. Uwięzieni w kryjówce z niewielką ilością wody i bez źródła ciepła, z wyjątkiem własnych ciał, wyczerpani mężczyźni zaczęli powoli umierać. (...) Daleko wśród lodów Erebus płynął cicho naprzód niczym zamarznęty grobowiec.*” - tak ostatnie chwile ekspedycji Franklina wyobrażają sobie Cusslerowie. Kto zaręczy, że tak nie było?

Tomasz Falba

Domniemana trasa wyprawy.



Andrzej Perepeczko

Jonasz

Bły późne lata pięćdziesiąte ubiegłego wieku. Zapadł zmierzch. Szliśmy ze Staszkiem pustą o tej porze ulicą pnącą się po zboczu Kamiennej Góry w Gdyni. Od morza zaciął nieprzyjemny, wilgotny, jesienny wiatr.

Nagle drogę przeciął nam śmigły, czarny cień. Przemknął słabo oświetloną w tym miejscu uliczką i znikł w ogródkach.

- Cholera! - zaklął Staszek - kot! Do tego czarny. Nie mamy co iść dalej. Nic nie załatwimy.

- E... głupie gadanie. Kot jak kot. Czy ty naprawdę wierzysz w takie prymitywne przesady? Co ci kot zawinił? Przecież on nie ma zielonego pojęcia, po co my idziemy i co chcemy załatwić. Coś ty, stara, przesądna baba?

- Gadanie - powtórzył z przekąsem. - A ja ci powiem, że to wcale nie jest głupie gadanie. I może jeszcze powiesz, że Jonasz też nie ma?

- Czego nie ma? - nie zaskoczyłem w pierwszej chwili.

- Nie czego, a kogo - pouczył. - No, Jonasz, czyli takiego faceta, co przynosi nieszczęście na statek. Nie słyszałeś o takich, przecież jesteś marynarzem, jak i ja.

Prawdę mówiąc jakoś nie słyszałem, ani też nie spotkałem kogoś takiego.

- Co z ciebie za marynarz? - usłyszałem. - I może jeszcze powiesz, że dobrze jak statek wychodzi w morze w piątek?

- To co innego - zgodziłem się. - W piątek to wiadomo.

- A widzisz! - zatriumfował. - No to posłuchaj, co ci powiem.

Kilka miesięcy temu, na poprzednim statku, przed wyjściem ze stoczni po sporej przebudowie i remoncie, zamustrował w charakterze gwarancyjnego jeden inżynier. Zresztą nie wiem, czy to rzeczywiście był gwarancyjny, ja się tam na tym nie znam. A poza tym wiadomo, jak dużo ludzi stara się o rejs, żeby przeleźć na drugą stronę cholernej, żelaznej kurtyny.

- W tym miejscu Staszek obejrzał się za siebie sprawdzając, czy nikt za nami nie idzie i czy nikt nie słyszy, że „żelazna kurtyna” jest cholerna, bo... mniejsza zresztą o to.

Byliśmy jednak tylko we dwóch i Staszek po chwili kontynuował.

- Nieważne kim naprawdę był ten nasz inżynier, ważne że miał książkę żeglarską, a więc członek załogi, a nie pasażer.

- A co to za różnica? - przerwałem.

- Jonaszem może być tylko ktoś z załogi. Pasażerowie, a tym bardziej pasażerki nie, ale nie przerywaj, bo zgubię wątek.

Inżynier był dość wysoki, tęgawy, lekko szpakowaty. Niby nic szczególnego, masę takich spotkać można na każdym kroku, a jednak nasz bosman wyczuł go od razu, na pierwszy rzut oka.

Już pierwszego wieczora po wyjściu w morze stwierdził w naszej pokładowej mesie, że to istny Jonasz i że on nam biedy na statek w tym rejsie sprowadzi.

Pewno zapytasz, skąd wiedział? Jak go rozpoznał? A to trzeba znać naszego bosmana. Ma już chłop za sobą ze trzydzieści lat pływania. Pryszał jako kilkunastoletni chłopak z rodzinnego domu gdzieś na Pomorzu i zamustrował w Gdańsku, Gdynia w tamtym czasie była jeszcze wioską, na jakiegoś straszliwie zaniedbanego fina. Podobno był to okropny statek, taki, jakie tylko potrafiły być w tamtych czasach stare łajby fińskie czy – nie daj Bóg – greckie. A zresztą, gwoli prawdy trzeba wyjaśnić, że nasz bosman wcale nie zamustrował na tamten statek, tylko po prostu zablindował się jako ślepy pasażer. Odkryli go dopiero za Kanałem Kilońskim, kiedy z głodu wyłaził z bunkra, czarny jak jakiś diabeł i początkowo chcieli go wysadzić w najbliższym porcie, ale ostatecznie kapitan się nad nim ulitował i tak został chłopakiem w kuchni, co za samo żarcie i kawałek miejsca do spania zasuwiał niemal na okrągło.

Pływał potem parę lat na różnych fińskich statkach, a wiadomo przecież, że nikt się tak nie zna na Jonaszach i innych czarach jak Finowie. Żyją gdzieś tam na samym końcu świata, gdzie noc trwa pół roku, to i mają smykałkę do różnych ciemnych sprawek.

Opowiadał nam bosman, że w rejsie do Australii ich statek wpadł w taki cholerny sztorm, że stary myślał już wysłać SOS, bo ładunek przesunął się na burtę i łajba dostała okropnego przechyłu. I kto wie – mówił bosman – jakby się to wtedy skończyło, gdyby nie cieśla na tamtym statku, naturalnie też Fin. Z miejsca wyczuł Jonasz – był wśród załogi taki jeden rudy Irlandczyk – i jakoś tak dziwnie się złożyło, że w nocy ten rudzielec znikł ze statku, może go zmyła fala z pokładu albo co. I co powiesz? Bosman twierdził, że na drugi dzień sztorm skręcił nagle kark.

- Ależ to mogło być morderstwo - przerwałem oburzony.

- Nie wiadomo jak tam było. Powtarzam tylko, co nam nasz bosman opowiadał. Ale on uważał, że lepiej gdy zginie jeden człowiek, niżby miał zatonać statek z tyloma ludźmi załogi.

Zresztą policja australijska pewno myślała tak jak ty teraz i było nawet śledztwo w Sydney czy innym Melbourne, ale w końcu zniknięcie rudego Ajrysza poszło na konto sztormu. Cieśla jednak zmustrował z tego statku i jak wspomniał bosman, podobno zapił się krótko potem na śmierć w jednym z dalekowschodnich portów.

Ale nie odciągaj mnie od tematu. Na czym to ja skończyłem? Acha, bosman wyczuł od razu naszego inżynierka.

Przez dwa pierwsze dni od wyjścia w morze było wszystko klar i nawet ktoś z pokładowej załogi przygadywał bosmanowi, ale ten go ochrzanił, żeby nie podskakiwał, bo Jonasz lubi się przyczaić.

I istotnie. Gdy cumowaliśmy w służbie w Antwerpii, inżynier wyszedł na pokład i akurat w tym momencie trzasnął nagle dziobowy szpring. Strzeliło nam nad głowami jak z pistoletu, ale na całe szczęście żadnemu z marynarzy nic się nie stało. A masz pojęcie jaką siłę ma taki pęknięty szpring?

Wszycyśmy się zastanawiali dlaczego pękł. Przecież był nowiuteńki, a bosman, który na manewrach stał – jak przystało – na dziobie, spojrzał tylko bokiem na inżyniera, splunął na pokład i zamruczał coś pod nosem po fińsku, co brzmiało jakoś tak „perkele sata-na”, albo podobnie.

Pomyślałem wtedy, że to przypadek, że przecież – jak mówią – jedna jaskółka wiosny nie czyni, ale zaraz po wyjściu z Antwerpii, na Kanale złapała nas taka mgła, że statek szedł ledwo, ledwo i buczał syreną co chwila jak opętany, bo przecież i teraz rzadko który ma radar, a co dopiero parę lat temu.

Nasz Stary całą dobę warował na mostku i nawet oka nie zmrużył i tylko steward zanosił mu jedną kawę po drugiej. A i tak niewiele brakowało, a zde-rzylibyśmy się z liberyjskim tankerem. Wskoczył nagle z sakramenckiej mgły – stałem wtedy na skrzydle i wypatrywałem oczy – i walił prosto na nas. Wyraźnie czułem jak mi się czapka uniosła do góry na podnoszących się ze strachu włosach.

Muszę się przyznać, zbaraniałem kompletnie i nawet chyba nie potrafiłbym uciec. Zresztą nie było na to czasu, minęliśmy się dosłownie na metry i można było niemalże podać papierosa na mostek tankera, który był załadowany na full i w dodatku benzyną lotniczą, jak się potem radio z nim dogadał. Ale byłby nielichy fajerwerk, żeby o ten kawałek w bok...

Biskaj jak Biskaj. Sztormową pogodę można było oczywiście zwalić na złą sławę tej zatoki, ale bosman wiedział swoje i skrętnie notował wszystkie wydarzenia, mrużąc fińskie przekleństwa.

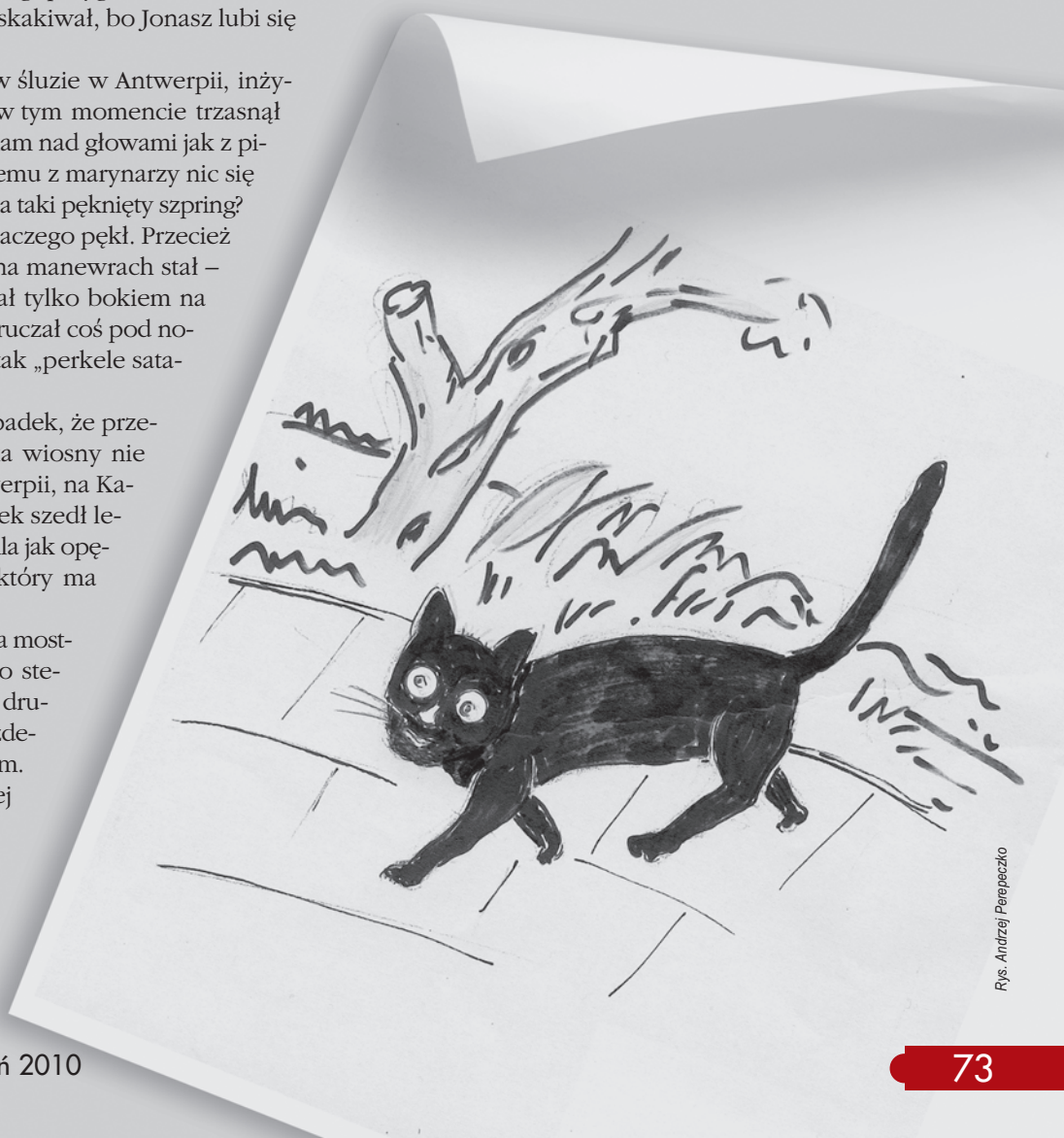
W Gibraltarze wracający motorówką z miasta motorzysta spadł z trapu do wody. Ledwośmy go wyciągnęli i odratowali, bo nie umiał pływać i opił się wody.

W tym przypadku można było powiedzieć, że pewno był na ostrej bańce. Jasna rzecz, wypił nawet dość sporo hiszpańskiego wina, ale przecież niejedyn marynarz wracał w takim stanie, albo i jeszcze lepszym na burtę i nikt nigdy nie wpadł do wody. Dziwnym trafem zdarzyło się to akurat wtedy, gdy mieliśmy tego inżyniera na pokładzie.

I – jak na ironię – stał on właśnie z oficerem wachtowym przy trapie i jeszcze pierwszy, Jonasz cholerny, zrzucił koło ratunkowe. Co prawda, to niczego nie dowodzi, bo – jak twierdził bosman – taki Jonasz to najczęściej nie wie, że jest Jonaszem.

No, ale lećmy dalej z tym koksem.

Morze Śródziemne o tej porze roku bywa zazwyczaj – jak sam wiesz – spokojne, ale tym razem jakiś diabelny wiatr wiał cały czas od Afryki i nie dość, że kołysało nas bez przerwy, to jeszcze w powietrzu niesło drobniutkim pyłem piaskowym, przed którym nie było ratunku i wszędzie go było pełno.



Dodatkowo statek był chyba źle załadowany i szarpało jak diabli, jak nigdy dotychczas. Chief pokładowy narzekał na belgijskich dokerów, ale bosman wiedział swoje.

W poprzednich rejsach szliśmy zawsze przez Cieśninę Sytylijską, teraz jednak – na prośbę inżyniera, który godzinami grał w brydża z kapitanem, ochmistrem i chiefem magazynowym – Stary zdecydował się na trasę przez Cieśninę Mesyńską.

Owszem, na widoki nie można narzekać. Mesyna, cała zielona od pomarańczowych sadów. I rozśpiewana. Aż na statek dochodziły rozmaite melodie gdzieś tam od brzegu. A Etna, pokryta śniegiem i dymiąca z lekka to też nielicho. Ale co z tego. Widoki swoją szosą, a Jonasz swoją. W najważniejszym miejscu, gdzie są silne prądy, nawaliła nam nagle maszynka sterowa i zaczęło nas spychać na brzeg. Trzeba było przejść błyskawicznie na sterowanie awaryjne. Dłaczego nawaliła, przecież na stocznicy był dokładny przegląd i remont, diabli wiedzą.

Stary – nic dziwnego – zdenerwował się sakramencko, bladł cały i zgrzytał ze złości zębami, i jeden bosman triumfował, bo teraz większość mu uwierzyła.

- Jonasz, istny Jonasz - zacierał ręce i jakby się cieszył, choć nie wiadomo dlaczego. - Ale to nie koniec, zobaczycie jeszcze - krakał.

I rzeczywiście. Kiedy stanęliśmy po coś tam na redzie Stambułu, motorzysta zagapił się, nie dołał na czas oliwy gdzieś tam i wytopiły się jakieś łożyska. Mechanicy przez prawie dwie doby non stop naprawiali, na łód nas nie puścili, bo to wiesz, zimna wojna i tak staliśmy jak barany na pokładzie, a tuż koło nas płynęły tam i z powrotem promy, a na nich fajne dziewczuchy, które nawet machały do nas chusteczkami.

Ech, żal duszę ścisnąć... a my staliśmy jak te głodomory, którym pokazać szynki i kielbasy przez sklepową szybę.

Jak było w Odessie, lepiej nie wspominać, ale tam zawsze było tak, że gorzej nie mogło. Wiadomo – tu Staszek ściszył głos i rozejrział się.

W drodze powrotnej w Pireusie celnicy nakryli jednego z załogi i Stary wybulił za niego sporo zielonych za karę, bo inaczej chcieli go aresztować.

No ale w tymże Pireusie nasz inżynier przemuszował na inny polski statek, który leciał prosto do kraju.

Każdy z nas, szeregowej załogi wszystkich działów, odczekał z ulgą. Nareszcie pozbyliśmy się Jonasa, ale współczuliśmy równocześnie załodze tamtego polskiego statku.

Z Pireusu wyszliśmy do Hajfy, a dalej czekał nas jeszcze Bejrut. Aleksandria i Trypolis.

Przez pierwszy dzień podróży świeciło słońce i morze było gładkie jak lustro. Wszyscy się cieszyli, a bosman chodził nawet uśmiechnięty, co mu się bardzo rzadko zdarzało.

Na drugi jednak dzień, już za Kretą, chwycił nas niezwykle gwałtowny sztorm. Przez jakiś czas Stary kazał utrzymać dotychczasowy kurs, ale robiło się coraz gorzej i wreszcie zdecydował się na zwrot i zaczęliśmy sztormować.

Powiesz, że już przecież Jonasa nie było na burcie, a nas prześladował pech. No cóż, na morzu sztorm to przecież nic nadzwyczajnego i któryś z nas stwierdził to nawet wielce odkrywco przy bosmanie, ale on tylko opieprzył zdrowo tego marynarza i chodził ponury jak noc, mrucząc pod nosem przekleństwa.

Minęła doba, a sztorm dalej trzymał nas mocno. Na pierwszej ładowni fala wyrwała kliny i cieśla musiał na gwałt rato-

wać sytuację, żeby nie porwało na szmaty brezentu na deskach lukowych. Mało co chłopca nie zmyło za burtę, choć był uwiązany na linie.

A bosman cały czas coś kombinował i wreszcie zawołał młodszego stewarda, który do Pireusu sprzątał kabinę inżyniera.

- Idź no, synku - powiedział - do kabiny po inżynierku i sprawdź dokładnie, czy Jonasz nie zostawił na naszej łajbie jakichś swoich cholemych gratów.

Po chwili chłopak wrócił do bosmana niosąc w ręku parę starych, zniszczonych butów.

- Tylko tyle znalazłem, panie bos. To są chyba jego buty, w których czasem schodził do maszyny.

- Tylko tyle, tylko tyle - roześmiał się pogardliwie bosman przedrzeźniając stewarda. - Jesteś jeszcze całkiem młody marynarz to ci daruje, ale musisz zapamiętać, że nic tak nie przynosi pecha jak Jonaszowe stare buty.

Bosman odebrał buty stewardowi nałożywszy przedtem robocze rękawice i zawołał kilku wolnych od służby marynarzy, a także cieśnię.

- Musimy zrobić tym butom prawdziwy, marynarki pogrzeb – oznajmił. - Przyniesz no kawałek żaglowego płótna i zaszyj je jak należy. A włóż do środka jakąś starą szklę, żeby nie pływało to paskudztwo - polecił cieśnię.

Cieśnię raz dwa uwinął się z robotą i przy akompaniamencie wycia sztormowego wichru buty poszły zgrabnym łukiem za burtę i znikły w pierwszej fali.

Przysiągłbym, że bosman podczas tego obrządku mruczał jakieś straszliwe zaklęcia. Oczywiście po fińsku, który jest – jak ogólnie wiadomo – do żadnego ludzkiego języka niepodobny.

Gdy następnego ranka wyszedłem na pokład dookoła statku leżał gładki jak lustro, nieskalany żadną falą błękit Morza Śródziemnego. We wszystkich kolejnych portach nie napotkaliśmy na żadne kłopoty, a do samej Gdyni sprzyjała nam słoneczna pogoda. Natomiast od kolegi z tamtego statku, na którym wracał do kraju dowiedziałem się, że aż do Bałtyku szli w sztormie.



- Przedstawiłem ci fakty - zakończył swą opowieść Staszek. - I co na to powiesz?

Wzruszyłem tylko ramionami, bo po pierwsze, co tu można było powiedzieć, a po drugie staliśmy już przed domem kolegi, do którego mieliśmy pilną sprawę.

Drzwi otworzyła jego matka.

- Nie zastali panowie syna. Wyszedł przed kwadransem z naręczoną. Wybierali się do kina.

- Przeprosiliśmy.

- Psiakrew! Taki kawał drogi i na darmo.

Na domiar złego zaczął padać deszcz, a wiatr wcale nie miał zamiaru osłabnąć.

- Sam widzisz, mówiłem - triumfował Staszek. - Kot!

- Rzeczywiście - przytknąłem bez entuzjazmu. - Kot! I do tego czarny!

P.S. Co młodszym Czytelnikom wyjaśniam, że w opisywanym czasie nie było komórkowych telefonów, a i stacjonarne stanowiły rzadkość...

*Do chłodu,
do starych czasów*

Tę nieznaną ośmiornicę odkryto przy wyspie Lizard Island w ramach projektu ARMS (Autonomous Reef Monitoring System), wchodzącego w skład CoML. Jedyne, co o niej wiadomo to miejsce odkrycia: 14°39' S 145°27' E i głębokość na jakiej została złapana: 10-12 metrów.



Fot. Dr. Julian Finn, Museum Victoria

Oceanów spis powszechny

Czy homo sapiens zna dobrze swoją planetę? Myśli, że tak. I pewnie ma rację, ale tylko „ponad powierzchnią mórz i oceanów”. Poniżej bowiem rozciąga się niezbadana kraina, której bogactwo zadziwia nie tylko naukowców. Dekada prac międzynarodowego projektu CoML (Census of Marine Life) dobiegła końca. Czas na podsumowanie.

CoML to największy projekt, którego uwaga skupiła się na błękitnej części Błękitnej Planety i jedno z największych przedsięwzięć naukowych człowieka. Morza i oceany: kto i co w nich żyje? 2700

naukowców z 670 instytucji i placówek naukowych rozrzuconych w 80 krajach spakowało manatki, by zasięgnąć języka w głębinach. W ciągu 10 lat, poświęcając niezliczone godziny, wzięli udział w 540

ekspedycjach, przeprowadzając obserwację 120 000 gatunków. Ponad 1200 z nich zostało dokładnie opisanych. Ponad 5 000 innych zostało odkrytych, ale jednocześnie „zaledwie nazwanych”.

Spis powszechny oceanów jest wyścigiem z czasem. Morza i oceany są przelowane, zagraża im zanieczyszczenie i rosnące temperatury. Naukowcy z CoML śledzili migrację gatunków również za pomocą satelitów. Kierunek emigrantów jest bardziej niż wyraźny, prowadzi w stronę topniejących mas lodowych. Tam jest... chłodniej, jak za starych, dobrych czasów.

Wielka głębia

Badacze z CoML zakładają, że oceany zamieszkuje około miliona wyżej rozwiniętych form życia. 250 000 jest znana, co oznacza, że gatunki te są dokładnie zbada-

ne i opisane. Wyżej rozwinięte formy nie są jedynymi mieszkańcami „wielkiego błękitu”, do ich grona dołącza miliard gatunków mikroobów. W gramie plażowego piasku jest ich około 9000, w litrze wody morskiej około 38 000. Bałtyk należy do mniej bogatych w życie, ale i tu żyje około 4000 gatunków zwierząt.

Dr Brigitte Ebbe potwierdza, że morze jest pełne życia.

- Nie ma czegoś takiego jak morska pustka. - We wszystkich badanych regionach natrafiliśmy na organizmy żywe, nawet tam, gdzie nie ma ani tlenu, ani światła. Na Pacyfiku jeden z zespołów CoML badał regiony na głębokości 10 000 metrów. Nawet tam, pomimo ekstremalnych

warunków natrafiono na olbrzymie kolonie życia.

Dr Ebbe, pracująca dla CeDAMar (Census of Diversity of Abyssal Marine Life), kierowała badaniami zajmującymi się tzw. abysalami. Nazwa pochodzi od greckiego *ábyssos* - bezdenna głębia. Terminem tym naukowcy określają strefę mórz i oceanów na głębokości od 3000 do 6000 metrów. Jej zespół, operujący z pokładu statku badawczego *Polarstern* skoncentrował się na dnie morskim w przedziale 4500-5500 metrów.

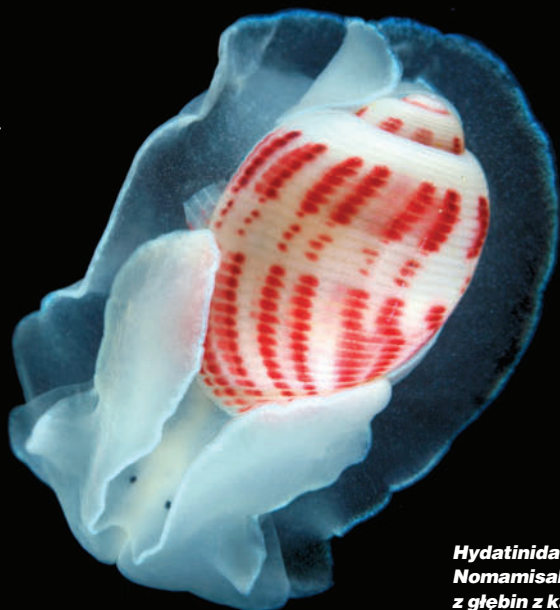
- Odkryliśmy tam liczne ekologiczne nisze - opowiada Brigitte Ebbe. - Zamieszkiwane przez różnorodne gatunki, którym akurat te warunki pozwalają na rozkwit.

Fot. Archiv B.Ebbe



Międzynarodowy zespół badawczy. Od lewej Gisela Wegener, Kari Ellingsen, dr Brigitte Ebbe, Bhavani Narayanaswamy, Stacy Doner, Simone Brandao. Z tyłu stoją, od lewej Nils Cornelius, Annika Henche, Bruno Danis, Armin Rose, John Howe.

Fot. Yoshihiro Fujiwara / JAMSTEC



Hydatinidae gen. sp. - ślimak morski, odkryty przed Przylądkiem Nomamisaki, Kagoshima Whale Fall. Został wydobyty z głębin z kawałkiem pochodzącym z martwego kaszalota.



Fot. Archiv B.Ebbe

Dr Brigitte Ebbe wchodzi na pokład badawczej łodzi podwodnej Alvin, tej samej, którą Robert Ballard w 1986 roku zszedł do wraku Titanica.

W samych antarktycznych głębiach spotkaliśmy ponad 500 nieznanych nam dotąd głębokomorskich równonogów. Tym samym podwoiliśmy ich znaną liczbę.

Naukowcy starali się skatalogować wszystkich mieszkańców mórz, choć przyznają się, że ich badania można śmiało porównać do migawkowego ujęcia. Mimo to, mogą na nim oprzeć swoje prace kolejni naukowcy zajmujący się wpływami klimatycznymi i ludzkimi na oceany. Jesse Ausubel, jeden z inicjatorów badań CoML, powiedział na kończącej dziesięciolecie badań konferencji w Londynie: - Morza i oceany zmieniają się. Są bogatsze w życie, niż zakładaliśmy, bardziej ze sobą połączone i mocniej oddziaływujące na siebie,

niż przypuszczaliśmy. Ich równowaga została również dużo silniej naruszona przez człowieka, niż mieliśmy nadzieję. A jednocześnie wciąż jest wiele do odkrycia.

- Census uczynił znany świat większym - mówiła Ausubela Myriam Sibuet, wiceprezydent naukowego gremium kierującego CoML. - Gdziekolwiek nie zwróciliśmy wzroku, zaskakiwała nas tam kreatywność życia.

Tam jest życie!

A teraz fakty:

- 19 proc. wszystkich organizmów to skorupiaki. Zalicza się do nich kraby,

krewetki, szczętki (zwane popularnie krylem) i haloplankton;

- 17 proc. to mięczaki. Należą do nich między innymi ślimaki, małże i ośmiornice;

- Dopiero na trzecim miejscu figurują ryby (12 proc. wszystkich organizmów);

- 16 764 gatunków ryb jest już znanych i opisanych, jednak naukowcy są zdania, że na odkrycie wciąż czeka około 5000 dzisiaj nieznanych nauce gatunków. Szacuje się, że wody europejskie kryją 10 proc.

Fot. Yoshitiro Fujiwara / JAMSTEC



Alviniconcha sp. - hydrotermalny ślimak, żyjący przy gorących źródłach znajdujących się w pobliżu podmorskich wulkanów. Położenie: Suiyo Seamount, Tokyo Hydrothermal Vent. To jedyny egzemplarz, jaki do dzisiaj znaleziono. Naukowcy w opisie dodali zdanie „co z jego kumplami?”

Wielowarstwowa skorupa: Crysomallon squamiferum. Ten płucodyszny ślimak pochodzi z hydrotermalnych źródeł przy Kairei Indian. To jedyny znany nauce przykład ślimaka, którego natura wyposażyła w taki pancerz.



Fot. Anders Warén, PNAS Jan. 19, 2010, vol. 107, #3, 987-992

Fot. Pablo J. Lopez-Gonzalez, Universidad de Sevilla, CoML (to inny projekt, pochodzący w ślad CoML)



Stephanthus antarcticus, anemona z wód antarktycznych - odkryta przez Rodrigueza & Lopez-Gonzaleza w 2003.

tajemnic (wychodząc z liczby znanych już tutaj gatunków, nie wspomnianych 5000). 38 proc. ryb pływających wokół Południowej Afryki wciąż czeka na odkrywców, 39-58 proc. jest przypuszczalnie wciąż ukrytych w wodach wokół Antarktyki. Najwięcej tajemnic kryją wody wokół Japonii i Australii, które...

- ...należą do najbogatszych w życie mórz: wokół Australii żyje 32 889 gatunków, w morzach otaczających Japonię znamy ich już teraz 32 777. W Morzu Śródziemnym stwierdzono obecność 16 848 gatunków, europejska część Atlantyku liczy ich 12 270.

Sam Bałtyk może pochwalić się – było nie było – 5865 swoimi;

- Miejsca trzecie do piątego „na podium bogatych w życie” zajmują wody wokół Chin, Morze Śródziemne i Zatoką Meksykańską;
- Skorupiaki, mięczaki, małże, ryby i jednokomórkowce stanowią większość. Zaledwie dwa procent przypada na „inne kręgowce”. Należą do nich wieloryby, lwy morskie, foki, morskie ptactwo, żółwie i morysy;
- Wiele gatunków występuje w większej liczbie regionów niż zakładano

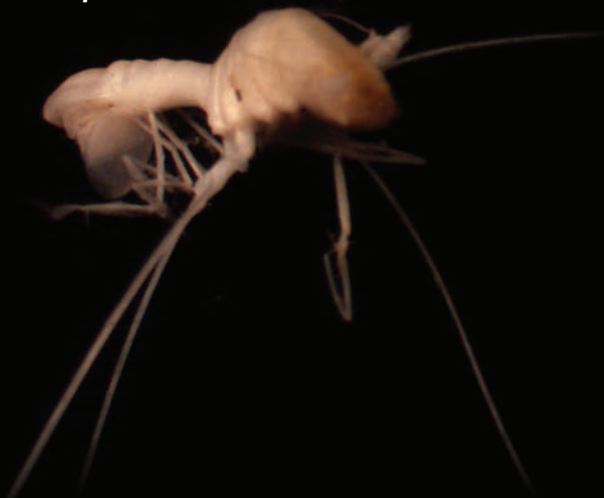
wcześniej. W międzyczasie wiadomo powszechnie, że wieloryby wędrują przez całe życie, niemal po całym globie. Zupełnie niezłymi wycieczkowiczami są również rekiny czy żółwie. Nowością natomiast jest fakt, że żmijowce (*Chauliodus*), rodzaj drapieżnych ryb głębinowych, występują w 25 proc. wszystkich mórz i oceanów. Gatunek ten jest tak „pospolity”, że naukowcy nadali mu przydomek „Kowalskiego mórz”.

Odkrywcę wciąż potrzebni

Kolejnym krokiem w badaniach ma być określenie, jak wszystkie te gatun-

Odkryte ostatnio przez zespół pani Ebbe egzemplarze z grupy głębokomorskich równonogów.

Munnopsis



Acanthaspidiidae



Acanthaspidiidae



Mesosignidae



ki radzą sobie ze zmianami następującymi w morzach naszej planety. Ułatwić ma to wspólny mianownik, już teraz zachwalany przez wszystkich naukowców.

Tuż przed powstaniem CoML naukowcy pracowali w odosobnieniu i często w niewiedzy o podobnych pracach prowadzonych w innym miejscu globu. Nie istniała wtedy nawet jedna – dostępna dla wszystkich – i uaktualniana lista znanych gatunków żyjących w morzach. Dane rozrzucone były po całej ziemi, a dostęp do nich był bardzo ograniczony.

A przecież informacja jest podstawowym składnikiem rozwoju naszej wie-

dzy. Dlatego teraz są globalnie dostępne w poszczególnych bazach danych. I można bez specjalnego problemu wlogować się w systemy, gdzie nawet „zainteresowany tematem laik” dowie się więcej na temat tego, co w morzu pływa.

Wszystkie badania CoML kosztowały 650 milionów dolarów (474 miliony euro). Znalazło się jednak wielu, którym projekt leżał na sercu i którzy jednocześnie zdają sobie sprawę, że morza i oceany są gwarancją naszej egzystencji na ziemi. Sama fundacja byłego szefa General Motors, Alfreda P. Sloana, udzieliła projektowi 75 milionów dolarów.

Brigitte Ebbe uśmiecha się na koniec. - Większa część oceanu jest wciąż nieznaną. Jak na razie, nabraliśmy powietrza, zanurzyliśmy głowę i dostrzeżliśmy parę szczegółów. Po dziesięciu latach bardzo intensywnych badań stoimy tak naprawdę na początku. Ale ma to i swoje pozytywne strony: tajemnice oceanów czekają na kolejnych odkrywców.

Leo Walotek-Scheidegger

Fot. Cédric d'Udekem d'Acoz



Obunóg z wód antarktycznych - wśród swoich jest gigantem, długość jego ciała wynosi prawie 100 mm, należy do gatunku *Eusirus*. Odkryty podczas wyprawy ANT-XXIII/8 „Polarstern”.

Kiwa hirsuta, zwany również krabem yeti. Odkryty na południe od Wyspy Wielkanocnej, żyje na głębokości 2200 metrów na tzw. czarnych kominach, hydrotermalnych źródłach, których wyloty mają kształt kominów.



Fot. Imremer, A. Filis 2006

Fot. Tin-Yam Chan, National Taiwan Ocean University, Keelung



To również nowe odkrycie. Ślepy homar rzadkiego gatunku *Thaumastochelopsis*, który dotąd był znany tylko z dwóch napotkanych przedstawicieli, znalezionych w wodach Australii. Ten egzemplarz odkryty został podczas ekspedycji MNHN/USNM/BFAR AURORA 2007, na głębokości około 300 metrów. Jego naukowa nazwa - *Dinochelus ausubeli* - nawiązuje do dinozaurów, ze względu na uzbrojone w kolce szczypce i nazwiska Jesse Ausubela, jednego z inicjatorów Census of Marine Life.

Tym walczyli Polacy



„Broń Wojska Polskiego 1939-1945”,
Andrzej Zasieczny,
Oficyna Wydawnicza Alma-Press
(www.almapress.com.pl), str. 266,
seria „Panorama techniki wojskowej”

Największą siłą tej książki jest to, że podobnej próżno szukać na polskim rynku. „Broń Wojska Polskiego 1939-1945” to obszerny leksykon opisujący oręż jakim posługiwali się polscy żołnierze podczas drugiej wojny światowej. Na każdej stronie prezentowana jest jedna broń, jej dane techniczne, kolorowa sylwetka boczna i zdjęcie. Co warte podkreślenia, Andrzej Zasieczny nie ogranicza się tylko do armii II Rzeczypospolitej, czy Sił Zbrojnych na Zachodzie, opisuje także uzbrojenie polskiego wojska na Wschodzie oraz partyzantów. Z jego pracy możemy zapoznać się zarówno z samolotami, czołgami, artylerią, bronią osobistą, jak również z narzędziami do wykolejania pociągów. Oczywiście w publikacji Zasiecznego jest też coś dla miłośników spraw wojenno-morskich. Leksykon zawiera bowiem opis 60 okrętów polskiej floty wojennej, łącznie z jednostkami rzecznyymi. A wszystko to, jak przystało na Alma-Press, solidnie i starannie wydane.

Starcie cywilizacji



„Salamina-Plateje 480-479 p.n.e.”,
Grzegorz Lach,
Bellona (www.bellona.pl), str. 289,
seria „Historyczne bitwy”

Wojny grecko-perskie wydają się tematem znanym i oklepanym. Nic bardziej mylnego. Udowadnia to książka Grzegorza Lacha. Można się z niej wiele dowiedzieć, szczególnie o ich militarnych aspektach. I chociaż nie jest to publikacja poświęcona wyłącznie dwóm wymienionym w tytule bitwom, z których tylko jedna, pod Salaminą, rozegrała się na morzu, to jednak polecamy ją wszystkim miłośnikom spraw wojenno-morskich. Warto przekonać się, jaką rolę działania morskie odegrały w całości konfliktu. Ale tę książkę czytać można pod innym jeszcze kątem. „Starcie to (Greków i Persów - red.) miało znacznie głębszy sens, gdyż w istocie stanęli naprzeciw siebie ludzie miłujący nade wszystko wolność oraz bezwolni słudzy despotycznej monarchii” - tak to ujął sam autor. Tymi pierwszymi byli Grecy, drugimi Persowie. Cieszyć się tylko należy, że z tej konfrontacji zwycięsko wyszli Grecy, choć początkowo naprawdę niewiele na to wskazywało.

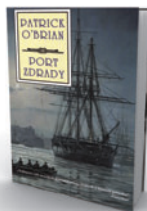
Złamany półksiężyc



„Lepanto 1571”,
Leszek Podhorodecki,
Bellona (www.bellona.pl),
str. 143, seria „Historyczne bitwy”

Lepanto to bitwa niemal legendarna. Uchodzi za największą batalię morską w dziejach świata, biorąc pod uwagę liczbę uczestniczących w niej ludzi. Była także ostatnim wielkim starciem galer, a co za tym idzie zapowiedzią nowej epoki w wojnach morskich – epoki artylerii. Na dodatek wierzone, że zwycięstwo w niej zawdzięczają katolicy Matce Bożej, którzy w podzięce za to do dzisiaj odmawiają w październiku różaniec. W świadomości wielu współczesnych, ta nadprzyrodzona interwencja uniemożliwiła dalszą ekspansję islamu w Europie, a potęgę turecką została złamana. Jest w tym wiele przesady, choć niewątpliwie Lepanto pokazało, że z Turkami można wygrać. Aż dziw bierze, że tak niezwykle ciekawe starcie nie doczekało się w polskiej marynistyce wielu opracowań. Książka Podhorodeckiego jest na tym tle wyjątkiem. I choć niewielkim objętościowo, to jednak udanym. Tym mocniej polecamy ją uwadze naszych Czytelników.

Aubrey w opałach



„Port zdrady”,
Patrick O'Brian,
Wydawnictwo Zysk i S-ka
(www.zysk.com.pl), str. 474

Kapitan Jack Aubrey i jego najlepszy przyjaciel doktor (a przy tym agent brytyjskiego wywiadu) Stephen Maturin są świetnie znani miłośnikom literatury wojenno-morskiej. O'Brian opisał ich przygody w cyklu pasjonujących powieści, których akcja rozgrywa się w okresie wojen napoleońskich na pokładach brytyjskich okrętów. To właśnie na podstawie ich przygód Peter Weir nakręcił słynny film „Pan i władca: Na krańcu świata”, w którym Jacka Aubreya zagrał Russell Crowe. W „Porcie zdrady” dzieje się wiele, nawet bardzo wiele, jak przystało na O'Briana. Aubrey zostaje zrobiony w konia przez Francuzów, jego ukochany okręt idzie w odstawkę, a Maturin mota misterną nić wywiadowczej intrygi, w której niepoślednią rolę odgrywa rzekoma kochanka obu przyjaciół. Miłośnicy stylu O'Briana na pewno nie będą zawiedzeni. A opis zachowania marynarzy w czasie, gdy kobieta jest na pokładzie ich okrętu, to już po prostu majstersztyk. Nic tylko czytać.

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: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Oplata: _____

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

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

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: _____ 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: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata: _____



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna: 112,90 PLN *	<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna: 220,88 PLN (74,34 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna: 63 PLN *	<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna: 116,55 PLN (39,06 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna: 34,49 PLN *	<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna: 61,55 PLN (20,79 €)*
Od numeru <input type="text"/> / 2011 <input type="text"/> × Ilość egz.		Od numeru <input type="text"/> / 2011 <input type="text"/> × Ilość egz.	


* Prenumerata plus koszt przesyłki

**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



*Wesołych Świąt Bożego Narodzenia!
Rodzinnego ciepła przy wigilijnym stole.
Pomyślności w Nowym Roku 2011
naszym partnerom handlowym
życzy*

*Załoga i Zarząd
Morskiej Obsługi Radiowej Statków*



nasze
MORZE
maritime magazine

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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>

Cieśniny Duńskie należą do najbardziej uczęszczanych dróg wodnych świata. Według monitoringu AIS, kontrolną linię Skaw (Skagen) łączącą port Skagen na północnym krańcu Półwyspu Jutlandzkiego w Danii, z rejonem Udevalla / Stenungsund w Szwecji, przekroczyły w roku 2009 aż 62 743 statki (bez większości okrętów wojennych i jednostek najmniejszych, które nie są zobowiązane używać systemu AIS). Było wśród nich m.in. 29 078 statków do przewozu ładunków suchych i 13 042 zbiornikowców. Gros tego ruchu, stwarzającego stosunkowo dobre warunki do uprawiania *shipspottingu*, odbywa się jednak poza zasięgiem brzegowych punktów widokowych i tradycyjnego sprzętu fotograficznego. Dlatego dobrym rozwiązaniem jest fotografowanie mijanych statków z pokładu innej jednostki pływającej na relatywnie wąskich torach wodnych, np. w rejonie Kopenhagi oraz Helsingborga i Helsingør. Niestety, tracimy jedną z takich wygodnych, dostępnych praktycznie dla każdego możliwości, wraz z zamknięciem z końcem października linii promowej ze Świnoujścia do Kopenhagi.



Silver Bergen - chłodniowiec (nr IMO 9140944, ex *Frio Athens*, zbudowany w 1997 roku przez nieistniejącą już stocznnię Aarhus Flydedok A/S z Aarhus w Danii jako *Andromeda*); GT 3817, nośność 4240 t, długość 97,60 m, pojemność ładowni chłodzonych 5512 m³. Statek należy do Fjord Shipping A/S z Maaloy w Norwegii i eksploatowany jest w barwach norweskiego operatora Silver Sea A/S (który wśród głównych udziałowców ma grupę Samskip). Uchwycony na zdjęciu w pobliżu lotniska w Kopenhadze.



Delta Captain - zbiornikowiec aframax (IMO 9288710, zbudowany kosztem 38 mln USD w roku 2005 przez południowokoreańską stocznnię Hyundai Samho Heavy Industries Co Ltd, Samho); nośność 111 009 t, GT 62 320; w barwach greckiego armatora Delta Tankers Ltd. Uchwycony w Sundzie, w trakcie zbliżania się do Kopenhagi, płynący na południe, na Bałtyk, najprawdopodobniej do rosyjskiego Primorska.



Copernicus - mały chemikaliowiec ze zbiornikami samonośnymi (nr IMO 8713809, ex *Arklow Manor*, zbudowany w 1987 r. w stoczni Peters & Co. w Niemczech, przebudowany w 2001 r. w Stoczni Remontowej Nauta SA z rzeczno-morskiego statku wielozadaniowego); nośność 2181 t, GT 1525, długość 73,85 m; eksploatowany przez Seatrans Chemical Tankers AS z Norwegii i obsadzony najprawdopodobniej polską załogą. Częsty gość w polskich portach, zwłaszcza w Gdańsku.