

NOWY PROGRAM SIENKIEWICZA

www.naszemorze.com.pl

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł  
(w tym 5% VAT)

Nr 2 (62) luty 2011  
NR INDEKSU 211214

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

**Należy  
jak najszybciej  
zwiększyć  
potencjał  
Marynarki  
Wojennej  
tak, aby  
zabezpieczyła  
nasze interesy  
i to nie tylko  
na Bałtyku!**



**Morze jest  
nieprzewidywalne**

O połamanych masztach Pogorii  
i powrocie do IACS z prezesem  
i głównym inspektorem PRS.

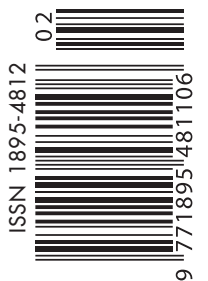


Gospodarka morską, głupcze!



Goliat pokonany

# ZAGROŻENIA BAŁTYCKIE



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](mailto:forum@forumokretowe.org.pl)  
<http://www.forumokretowe.org.pl>



**PortalMorski.pl**

**Najnowsze  
informacje**

**Praca  
na morzu**

**Praca  
na lądzie**



www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 2 (62) Rok VI  
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:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35  
piotr.blaszowski@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 Bierdgarski, 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 „Naszyn Morzu”  
i „The Maritime Worker”  
na stronie WWW bez dodatkowego  
wynagrodzenia.

Nakład 2400 egz.

# Żegluga wpuszczona w kanał...

Miesiąc temu pisałem w tym miejscu o nadziejach na rozbudzenie rynku żeglugowego, związanych ze wzrostem stawek frachtowych i z dalszym wzrostem gospodarki chińskiej. Trzeba jednak przyznać, że rok 2011 zaczął się pechowo.

Zamieszki, które kilka tygodni temu ogarnęły Egipt, a zwłaszcza ich ewentualne polityczne konsekwencje mogą być przyczyną kolejnego poważnego kryzysu w światowej żegludze. Chodzi oczywiście o Kanał Sueski. Liczy 162 kilometry, jego średnia przepustowość wynosi 60 statków na dobę, a średni czas przejścia statku przez kanał to 15 godzin.

Tylko w ubiegłym roku przepłynęło nim ok. 34 tysięcy statków, z których co dziesiąty to tankowiec. Konsekwencje zakłócenia żeglugi w podstawowym korytarzu wodnym łączącym Europę z krajami arabskimi i azjatyckimi mogłyby być niewyobrażalne dla światowej wymiany handlowej i gospodarki.

Wg prof. Andrzeja Grzelakowskiego, kierownika Katedry Systemów Transportowych Akademii Morskiej w Gdyni, kanał obsługuje znaczną część światowego handlu - transportuje się tą drogą miliard ton masy towarowej, czyli tyle, ile wynosi nośność światowej floty. Płynie tamtędy ok. 5 proc. całej produkcji ropy naftowej. A już pod koniec stycznia br., po doniesieniach o destabilizacji w Egipcie, cena ropy naftowej, która w roku 2010 oscylowała w granicach 80 dol. za baryłkę, w Europie przekroczyła psychologiczną barierę 100 dol.

W wypowiedzi dla Polskiej Agencji Prasowej prof. Grzelakowski wylicza, że ok. 7-8 proc. światowego handlu morskiego, zwłaszcza między Azją a Europą oraz Azją a wschodnim wybrzeżem USA, przechodzi właśnie przez Kanał Sueski. To podstawowy kierunek eksportu z Chin, głównie przewozów kontenerowych i ładunków masowych, np. rudy żelaza. Przepływa przez niego ok. 1700 jednostek miesięcznie. W 2009 r. było ich w sumie 35 tys. i stanowiły 1/3 statków światowej żeglugi morskiej o nośności powyżej 1 tysiąca ton.

Eksperci są jednak zgodni, że niezależnie od wyniku rewolty w tym kraju, ewentualne zamknięcie kanału przez władze Egiptu, jakie by one nie były, jest mało prawdopodobne. Opłaty pobierane od armatorów za korzystanie z tej drogi wodnej stanowią ok. 3,5-4 proc. tamtejszego PKB. Znacjonalizowany w roku 1956 kanał jest bowiem, zaraz po turystyce, a przed



wpływami z eksportu ropy naftowej, drugim źródłem dochodu narodowego, który tylko w roku 2009, przyniósł Egipcjom 4,5 mld dol.

Poza tym, jego eksploatacja jest ważnym źródłem amerykańskiej waluty, która stanowi strategiczne zabezpieczenie na tle niestabilnego egipskiego funta. Rząd egipski płaci za towary importowane (głównie żywność) właśnie w dolarach i od tej waluty w dużej mierze zależy bezpieczeństwo finansowe tego kraju.

W planach rządu egipskiego było podniesienie stawek tranzytowych za korzystanie z Kanału w roku 2011, co miało przynieść nawet 5 mld dol. rocznego przychodu. Ostatnie wydarzenia stawiają te zamierzenia pod znakiem zapytania, choć nie wiadomo, czy opłaty tak czy owak nie wzrosną. Jeżeli wzrosną, armatorzy i tak zapłacą. Nikt raczej nie będzie nakładał swoim statkom dodatkowych 11 tysięcy km drogi wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Destabilizacja w tym rejonie mogłaby jednak rozzuchwilić piratów somalijskich, grasujących na wodach Zatoki Adeńskiej, którzy porywają tam 30-40 statków rocznie. W interesie światowej żeglugi (i nie tylko jej) jest więc jak najszybsze pokojowe zakończenie konfliktu. I oby tak się stało...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Żegluga wpuszczona w kanał... str. 3

## MORZE LISTÓW

List otwarty w sprawie salutu str. 5

## WYDARZENIA

MacGyver i jego drużyna str. 6  
Morze jest nieprzewidywalne str. 9  
Gospodarka morska, głupcze! str. 14  
Ustka łatwo dostępna str. 19  
Rybą obdzieleni str. 19

## ROZMOWY MORZA

Zagrożenia bałtyckie str. 20

## MORZA I OCEANY

Zachwycająca żywa skała str. 26



9

## Morze jest nieprzewidywalne

Prezes PRS, Jan Jankowski:  
- W wypadku *Pogorii* mieliśmy do czynienia ze specyficznymi czynnikami. W wyniku niewłaściwego przyspawania podkładek wewnątrz masztu (od dołu, a nie od góry) zbierała się wilgoć, która powodowała korozję. Czy można było tę korozję jakoś zlokalizować? (...) Niestety, nie natrafiono na to skorodowane miejsce. Każdy wypadek, zdarzenie, katastrofa jest ciągiem szeregu zdarzeń.



28

## 500 uwięzionych

Pod koniec ubiegłego roku, 30 grudnia, na Zatoce Sachalińskiej utknęło w lodzie kilka rosyjskich jednostek: baza rybacka/statek przetwórczy *Sodruzbestvo*, chłodniowiec *Bereg Nadezhdy* oraz statek badawczy *Professor Kizeveter*. Doszło do tego w warunkach gwałtownego załamania pogody, czemu towarzyszył spadek temperatury do minus 22 stopni Celsjusza. Mimo wzburzonego morza, zaczęła się więc tworzyć kora lodowa, a fale w niektórych rejonach spiętrzyły ją na wysokość nawet ośmiu metrów. Sytuacja była bardzo groźna.

## MORZE ZAGROŻEŃ

500 uwięzionych str. 28

## LUDZIE MORZA

Nowy program Sienkiewicza str. 33

## ŚWIATOWA FLOTA

Światowa kontrola str. 39

## MORSKIE PROCESY

Goliat pokonany str. 47

## MORZE HISTORII

Arktyczny eksperyment str. 54

## WSPOMNIENIE „MORZA”

Gdynia z „Morza” i marzeń str. 58

## POCZTÓWKA Z MORZA

Dni chwały i zapomnienia str. 62

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 70

## MORZE TAJEMNIC

Stary człowiek i morze str. 72

## MORZE OPOWIADAŃ

W kraju, gdzie jutro... str. 76

## MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 79



33

## Nowy program Sienkiewicza

- Nigdy, przez cały czas nadawania „Latającego Holendra” nie zdarzyło mi się, aby ktoś odmówił rozmowy na antenie, spotkania czy przyścia do studia, chociaż niektórzy z zapraszanych ludzi z zasady nie udzielali wywiadów. Do „Latającego Holendra” jednak zawsze przychodzili. Myślę także, że udało mi się przekonać widzów, że ja nie robię programu dla własnej kariery, że jestem po prostu pasjonatem zwariowanym na punkcie morza.

39

## Światowa kontrola

W dzisiejszej żegludze stosunki własnościowe i niuanse biznesowo-eksploatacyjne często utrudniają laikowi jednoznaczne stwierdzenie, do jakiego kraju należy statek. Sytuację komplikować może dodatkowo fakt, że nie tylko armator i bandera, którą nosi statek, reprezentują różne państwa, ale w dodatku np., z kolejnych dwóch innych państw mogą pochodzić operator statku i firmy zajmujące się zarządaniem technicznym i załogowym, nie mówiąc już o tym, że czarterujący może reprezentować jeszcze inny kraj.

## Zdjęcie na okładce:

ORP Orkan.

Fot. Piotr B. Stareńczak

## List otwarty w sprawie salutu armatniego z *Błyskawicy*

Sz. P.  
Admirał Floty Tomasz Mathea,  
Dowódca Marynarki Wojennej RP  
Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek

Okręt-muzeum *Błyskawica* jest najcenniejszą pamiątką historii polskiej floty wojennej. Jednocześnie, poprzez swoją służbę przedwojenną i powojenną, jego losy na stałe związały się z Gdynią.

*Błyskawica* jest jednym z symboli miasta i jedną z jego największych atrakcji turystycznych. Legendarny niszczyciel stać się może obiektem jeszcze większego zainteresowania, jeśli z jego pokładu odbywać się będą saluty armatnie – na cześć Marynarki Wojennej, Gdyni i ku uciesze turystów.

Saluty mogłyby odbywać się w sezonie letnim w określone dni i o określonej godzinie. Jesteśmy przekonani, że szybko stałyby się tym, czym jest dla Krakowa hejnał z Wieży Mariackiej. Korzyści płynące z tego wydają się oczywiste, zarówno dla promocji Marynarki Wojennej, Gdyni.

W tej chwili, od strony technicznej nie ma przeszkód, aby takie saluty się odbywały. Na okręcie zainstalowane są dwie armaty salutowe. Resztę, m.in. kwestie finansowe, mogłyby ustalić między sobą Marynarka Wojenna z miastem Gdynia.

Zwracamy się zatem do Dowódcy Marynarki Wojennej i Prezydenta Miasta Gdyni o rozpatrzenie naszego pomysłu. Mamy nadzieję, że uda się go wprowadzić w życie już w tym sezonie.

Z poważaniem – Tomasz Falba,  
publicysta miesięcznika „Nasze MORZE”

### Pocztówki raz jeszcze

Drodzy Czytelnicy, ponieważ w numerach grudniowym i styczniowym z przyczyn technicznych „Pocztówki z morza” wydrukowane zostały na nieodpowiednim papierze, w ramach zadośćuczynienia, do aktualnego „Naszego MORZA” dodajemy je ponownie. Na stronie 65 znajdziecie pocztówkę z *Toruniem*, a także poprzednie: z *Wilnem* i samolotem odrzutowym Lim-1.

Fot. Czesław Romanowski

Salut z *Błyskawicy*.



VELUX®

5 OCEANS®  
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE



Zbigniew Gutkowski  
wpływa do Wellington.

# MacGyver i jego drużyna



Dobra passa Zbigniewa Gutkowskiego trwa. Na metę drugiego etapu regat Velux 5 Oceans w Wellington dotarł jako drugi. Kiedy odpoczywał, za jego łódkę zabrała się ekipa techniczna.

Velux 5 Oceans to najstarsze i najdłuższe regaty samotników dookoła świata. Gutkowski, zwany powszechnie po prostu Gutkiem, bierze w nich udział jako pierwszy Polak w historii. Wyścig podzielony jest na pięć etapów. Pierwszy z La Rochelle do Cape Town żeglarz zakończył na drugim miejscu. Tak samo było na mecie etapu drugiego z Cape Town do Wellington. Gutek zameldował się tam 16 stycznia, po dokładnie 31 dniach, 8 godzinach i 27 minutach żegluga.

### Pierwszy raz się bałem

Trzeba jednak przyznać, że nie było łatwo osiągnąć taki rezultat. Szczególnie, że Gutek płynie na najcięższym z biorących udział w tych regatach jachcie. Najbardziej emocjonująca okazała się końcówka drugiego etapu. Fatalna pogoda i możliwość podejścia do Wellington od północy albo południa spowodowała, że walka o miejsca trwała niemal dosłownie do samego końca.

Gutek - ku zaskoczeniu wielu obserwatorów - wybrał drogę południową. I okazało się, że miał rację. Do Wellington dotarł zaledwie w dobę po Amerykaninie Bradzie Van Liew, który popłynął drogą północną. Dzięki trafnej decyzji omal nie dogonił swojego największego rywala, który na finiszu wyprzedził go o kilkaset mil morskich.

Ostatecznie kolejność zawodników po drugim etapie przedstawia się następująco: pierwsze miejsce - Van Liew na jachcie *Le Pingouin*, drugie - Zbigniew Gutkowski na jachcie *Operon Racing*, trzecie - Kanadyjczyk Derek Hatfield na *Active House*, czwarte - Christopher Stanmore-Major na jachcie *Spartan*. Warto przy okazji zauważyć, że na etapie do Wellington do walki o czołowe miejsce włączył się Derek Hatfield. On, Van Liew i Gutkowski przez wiele mil płynęli tuż obok siebie zmierzając do mety łeb w łeb.

Do drugiego etapu wystartował także Belg Christophe Bullens na *Five Oceans of Smiles*, ale zrezygnował z udziału w regatach po serii pechowych awarii. W ten sposób w tej chwili w wyścigu bierze udział już tylko czterech żeglarzy.

W rozmowie z „*Naszym MORZEM*” Gutek nie krył, jak trudny był dla niego drugi etap Velux 5 Oceans. I choć przy podchodzeniu do Nowej Zelandii żeglarz natrafił na trzy silne sztormy, największym problemem okazała się nie przyroda, ale technika.

- W jednym z wywiadów powiedziałem, że po raz pierwszy w życiu bałem się na morzu. I to prawda. Jak wysiada elektronika, to się nie da bezpiecznie płynąć - mówi Gutkowski. - A bezpieczeństwo jest najważniejsze.

Nie ma się zatem co dziwić, że zaraz po dotarciu do Wellington, Polak wraz ze swoim zespołem technicznym, zabrał się do wymiany autopilota. Łódka została także podniesiona z wody dla naprawy silnika, który również nieustannie szwankował. Teoretycznie nie wolno tego robić (patrz poniżej), ale komisja regatowa zezwoliła na taki manewr nie dając za niego punktów karnych, bo uznała, że ma to związek ze wspomnianym bezpieczeństwem zawodnika. Na szczęście wszelkie naprawy udało się na czas wykonać.

To ważne, ponieważ start do kolejnego etapu wiodącego z Wellington do Punta del Este w Urugwaju planowany był na 6 lutego. Oznacza to, że w chwili ukazania się tego numeru „*Naszego MORZA*”, które jest patronem medialnym startu Gutkowskiego w Velux 5 Oceans, już od kilku dni powinien on być w morzu. Jeśli po drodze nic się Polakowi nie przydarzy (odpukać!), na mecie trzeciego odcinka powinien pojawić się na początku marca.

Choć trasa z Wellington do Punta del Este liczy około 5,8 tys. mil morskich i jest o ponad tysiąc mil krótsza niż dwa poprzednie odcinki regat, jej przeplnięcie nie będzie spacerkiem. Żeglarze przemierzać będą wody Pacyfiku równie trudne



Przywitanie Gutka.

jak te, z którymi mieli do czynienia na trasie z Cape Town do Wellington.

Na dodatek, będą musieli opłynąć legendarny Przylądek Horn, zwany przez ludzi morza Przylądkiem Nieprzejednanym. Jego pokonanie pod żaglami do dzisiaj uchodzi za nie lada wyczyn, ze względu na panujące tam niezwykle ciężkie warunki pogodowe.

W tej sytuacji niewielkim tylko pocieszeniem jest fakt, że po dotarciu do Punta del Este uczestnicy Velux 5 Oceans będą już mieli za sobą dwie trzecie z liczącej ponad 30 tysięcy mil morskich trasy.



Maciej Marczewski (w czerwonej kurtce) i Michał Mikołajczak.



Fot. Alimta Sanchez/wwi.com

Gutek z Bradem Van Liew, który przyszedł go przywitać.

## Samotnik z zespołem

Kiedy Gutek kończy kolejny etap Velux 5 Oceans i wysiada na ląd, dostaje, jak mówią jego najbliżsi współpracownicy, „łódkowstrętu”. Przez kilka dni stara się o niej nie myśleć. Nic dziwnego po miesiącu przebywania na jachcie. Kiedy żeglarz odpoczywa, na Operon Racing wkracza dwójka ludzi odpowiedzialnych za jego przygotowanie do kolejnego etapu (na więcej osób nie pozwala regulamin regat). To oni stanowią techniczny team polskiego żeglarza.

I bez przesady można powiedzieć, że są oni współtwórcami sukcesu Gutka. Jeśli można do czegoś przyrównać ich pracę, to chyba tylko do tego, co robią technicy na torze Formuły 1. Jedzie oczywiście kierowca i to na niego spada cały splendor, kiedy wygrywa, ale bez techników jego sukces byłby niemożliwy.

Ta bezcenna dwójka to Maciej Marczewski i Michał Mikołajczak. Maciej (w środowisku znany bardziej jako Świstak) ma 35 lat, pochodzi z Gdyni i tam mieszka w przerwach między kolejnymi regatami. Jest zawodowym żeglarzem, swego czasu jednym z kilkunastu najlepszych w Polsce. Urodzony gawędziarz, wiecznie „przyklejony” do telefonu, przez który z równą łatwością rozmawia w kilku językach.

Michał (inaczej Majki, bo cudzoziemcom łatwiej to wymówić niż jego imię) jest młodszy od Macieja o pięć lat. Urodzony w Gdańsku, mieszka ze swoją partnerką i dziewięciomiesięczną córką w Gdyni. Jest kontrolerem lotów na gdańskim lotnisku (podobnie jak żona). Mniej

doświadczony żeglarsko od Świstaka, poważny, ważący słowa.

Już na pierwszy rzut oka widać, że panowie uzupełniają się znakomicie. Co najważniejsze, mają pełne zaufanie Gutka, którego obaj znają od wielu lat i z którym realizowali w przeszłości różne inne projekty. Zaufanie i dyskusja – to słowa, które powtarzają się jak mantra w trakcie rozmowy ze Świstakiem i Majkiem. Jak mówią, potrafią przez wiele dni zastanawiać się nad jakimś szczegółem technicznym związanym z jachtem, np. takim: na którą burtę powinien być skierowany wlew paliwa ze zbiornika? Na prawą czy lewą?

Okazuje się, że są to szczegóły niezwykle istotne. Od nich zależy może nie tylko miejsce na linii mety, ale także bezpieczeństwo Gutka. Dlatego łódka musi być perfekcyjnie przygotowana. W porcie etapowym Maciej i Michał przeglądają jacht, myją go, naprawiają szkody, wymieniają zużyty takielunek, w końcu dokonują załadunku. To niełatwe zadanie, bo łódki nie można wyslipować. Musi pozostać na wodzie. Tak to precyzuje niezwykle drobiazgowy regulamin regat. Określa nawet dozwoloną ilość żarówek, które mogą być zamontowane na jachcie. Każde odstępstwo od przepisów jest nie tylko nie fair w stosunku do innych zawodników, jest także karane punktami karnymi.

Listę rzeczy do zrobienia na jachcie w porcie etapowym Świstak i Majki dostają jeszcze przed dotarciem tam Gutka. Żeglarz pozostaje w stałym kontakcie ze swoim teamem technicznym. Na łódce jest komplet instrukcji opisujących działania każdego z urządzeń. Team dysponuje takim samem kompletem, a także

zdjęciami urządzeń. Ułatwia to ich ewentualną naprawę w trakcie rejsu.

- Śmiejemy się nieraz, że idealnie by było, abyśmy mieli na lądzie drugi taki sam jacht, jakim płynie Gutek - mówi Marczewski. - Wtedy moglibyśmy mu pomagać, jak to robili w filmie „Apollo 11”, gdzie NASA miała na ziemi drugą, identyczną kapsułę jak ta, w której przebywali astronauty i w niej odtwarzali warunki z kosmosu.

Ale i bez tego sobie radzą. Jak mówi Świstak, obsługę techniczną Operon Racing ułatwia fakt, że Gutek potrafi sam naprawić na nim niemal wszystko, jeśli tylko ma w zasięgu młotek i śrubokręt.

- Jak MacGyver - kwituje Świstak.

Zajmowanie się jachtem biorącym udział w takich regatach jak Velux 5 Oceans, wymaga od teamu Gutka całodobowej gotowości. Jeszcze bardziej zaangażowani, choć trudno sobie to wyobrazić, muszą być jego członkowie w porcie etapowym. Obaj panowie nie traktują jednak udziału w tym projekcie jak zwykłej pracy.

- To jest pasja. A my jesteśmy wariatami oddającymi się tej pasji - tłumaczy Mikołajczak z błyskiem w oczach. - Jeśli jest problem, nie pytamy ile nam dasz za jego usunięcie, tylko - na kiedy to trzeba zrobić.

**Tomasz Falba**

**i**

**Chcesz wiedzieć więcej?**

Zajrzyj na strony internetowe:

[www.velux5oceans.com](http://www.velux5oceans.com),

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

i [www.operonracing.com](http://www.operonracing.com).



# Morze

## jest nieprzewidywalne

Z Janem Jankowskim, prezesem zarządu  
Polskiego Rejestru Statków i Janem Ludwigiem,  
głównym inspektorem PRS, o połamanych masztach  
Pogorii i powrocie do IACS, rozmawiają  
Tomasz Falba i Czesław Romanowski

Jan Jankowski, prezes zarządu  
Polskiego Rejestru Statków (z lewej)  
i Jan Ludwig, główny inspektor PRS.

**- Panie prezesie, w kwietniu zeszłego roku Izba Morska w Gdyni orzekła, że za połamane maszty jachtu Pogoria odpowiada technologia wykonania konstrukcji oraz Polski Rejestr Statków. W czasie postępowania ustalono, iż maszty były skorodowane, a proces ten trwał właściwie od czasu wodowania jednostki. Jak to możliwe, by żaden z inspektorów PRS nie zauważył tego przez te lata?**

Jan Jankowski: - Panowie doskonale wiedzą, jak skomplikowanym obiektem jest statek. Na takim obiekcie przewidzenie i zbadanie wszystkiego jest niemożliwe. Faktem też jest, że każda jednostka koroduje. W wypadku *Pogorii* mieliśmy do czynienia ze specyficznymi czynnikami. W wyniku niewłaściwego przyspawania podkładek wewnątrz masztu (od dołu, a nie od góry) zbierała się wilgoć, która powodowała korozję. Czy można było tę

korozję jakoś zlokalizować? Pomiary wykonuje się punktowo, za pomocą głowicy ultradźwiękowej. Dokonują ich uznane firmy, my je tylko nadzorujemy. Te pomiary były wykonywane również w okolicy tego styku. Niestety, nie natrafiono na to skorodowane miejsce. Każdy wypadek, zdarzenie, katastrofa jest ciągiem szeregu zdarzeń.

**- ...ale mówimy o trzydziestu latach, podczas których kolejni inspektorzy nic nie wykryli!**

J. J.: - Na tych statkach jesteśmy raz do roku, a pomiary wykonywane są raz na pięć lat. Przecież tej korozji na zewnątrz nie było widać! Bardzo dawno temu, gdy byłem inspektorem i nadzorowałem przebudowę *Zawiszy Czarnego*, pomiary grubości wykonywało się poprzez wiercenie. Ale przecież nie przewierci się wszystkiego. Miałem wówczas szczęście, że inspektorskim młotkiem

uderzyłem w odpowiednim miejscu i przebiłem nim maszt.

**- W wypadku *Pogorii* inspektor nie miał takiego szczęścia, choć też uderzał takim młotkiem...**

J. J.: - Nie trafił na skorodowane miejsce, a pomiary wskazywały, że jest dobrze.

Jan Ludwig: - Wybór jest losowy...

J. J.: - My jesteśmy zawsze „na pierwszej linii frontu” i nas się obwinia za tego typu rzeczy.

**- Ale to znaczy, że państwo nie poczuwają się do winy?**

J. J.: - Poczujemy się. Gdyby inspektor nadzorujący budowę zdawał sobie sprawę, przewidział, że w tym miejscu może zbierać się woda, dziś sytuacja wyglądałaby inaczej. Nie wszystko da się przewidzieć. Podam przykład katastrofy *Estonii*, w której zginęło prawie 900 osób. Część podwodna tego typu szybkiego promu była bardzo smukła. Projektanci chcieli odzyskać zmniejszoną objętość w tej części i zaczęto budować promy z walcowatym dziobem w części nadwodnej. *Estonia* natrafiła na takie warunki falowania, przy których uderzenie fali zerwało przyłbicę i przez otwarty dziób woda wtargnęła na pokład samochodowy i przewróciła prom. To zdarzenie losowe było trudne do przewidzenia, tym bardziej, że brakowało doświadczenia z taką konstrukcją statku - klasyczne dzioby zawsze były ostre. Pewnych rzeczy dowiadujemy się z takich właśnie zdarzeń.

**- Izba Morska napisała w orzeczeniu: „Nie można zaakceptować stanowiska, że w tym zakresie dochowano należytej staranności. Prowadziłoby to do wniosku, że nie ma sposobu stwierdzenia korozji na wewnętrznej stronie masztu, a w konsekwencji, że możliwy jest brak odpowiedzialności za przeglądy, które stwierdzają stan niezgodny z faktycznym. Dlatego Izba uznała, że do wypadku przyczynił się PRS, odnawiając klasę w 2008 roku”. Jeżeli więc badania przeprowadzane są losowo, to jaka jest pewność, że potem to świadectwo oddaje stan jednostki? Czy zmieniono, po wypadku**

**- Jesteśmy własnością Skarbu Państwa i to na świecie jest naszym atutem – mówi prezes Jankowski.**

### **Pogorii, podejście do sposobu przeprowadzania badań, zmieniono procedury?**

J. J.: - Oczywiście. Ale chciałbym podkreślić - nie ma możliwości zeskanowania całego masztu. Jedyne możliwe narzędzie jest pomiar punktowy.

### **- To są, jak rozumiemy, standardowe procedury, uznane przez wszystkie towarzystwa klasyfikacyjne?**

J. J.: - Tak jest! Nie ma innych sposobów. Te procedury akceptowane są także przez Unię Europejską. Wypełniamy wszystkie. Teraz, po tym wypadku, wiemy, co może powodować korozję wewnątrz masztu i zwracamy na to szczególną uwagę.

### **- Czy na któreś z jednostek, które kontrolowaliście po wypadku Pogorii, wystąpiły podobne uszkodzenia, czy był to wyjątek?**

J. L.: - Przeprowadziliśmy dokładne przeglądy na wszystkich dużych jachtach i żaglowcach ze spawanymi masztami stalowymi.

### **- Na Chopinie też?**

J. L.: - Tak. I na żadnym podobne zjawisko nie zostało stwierdzone. Parę słów na temat pomiarów: inspektor zleca ich wykonanie w miejscach, w których widać ślady korozyjne. Natomiast punktowa korozja występująca wewnątrz masztu jest nie do uchwycenia. Co ciekawsze, wydawałoby się, że korozja powinna występować przy przyspawanej od dołu, a nie od góry podkładce, w tzw. kieszonce, tam, gdzie zbiera się woda. Tymczasem okazało się, że ubytki korozyjne zaczynają się od krawędzi podkładki. Czyli nie jest to korozja na skutek utleniania się, a raczej korozja elektrochemiczna. A taka występuje w wypadku dwóch ogniw o różnym potencjale. Natomiast skoro maszt i podkładka są stalowe, różnica potencjałów nie powinna wystąpić. A jednak przez 30 lat zachodziły tam takie właśnie procesy. Bardzo specyficzne zjawisko.

### **- Teraz, po tym wypadku, przeprowadzacie dokładniejsze badania, czy badania innego rodzaju?**

J. L.: - Inaczej się nie da. Mamy w tej chwili pełną świadomość, że przy pomiarach grubości masztów stalowych, szczególnie spawanych metodą stosowaną w Stoczni Gdańskiej, trzeba bardzo dużą uwagę zwracać na miejsca nad spoinami. Trzeba sobie zdawać sprawę, że ponadstandardowe pomiary grubości masztu wymagają od armatora dodatkowych na-



**Na Pogorii w wyniku niewłaściwego przyspawania podkładek wewnątrz masztu (od dołu, a nie od góry) zbierała się wilgoć, która powodowała korozję.**

kładów, chociażby z tego powodu, że trzeba przy każdym maszcie postawić rusztowanie, jeżeli chcemy dokładnie przejrzeć maszt na całej długości. Nowe grubościomierze pozwalają na mierzenie masztu przez farbę. Używane jeszcze powszechnie urządzenia starszego typu wymagają zerwania całej powłoki, bo muszą mierzyć goły metal. Jest to dosyć istotne utrudnienie. A nasz nadzór klasyfikacyjny musi się zmieścić w pewnych ramach. Oczywiście, moglibyśmy co roku mierzyć maszt i to bardzo precyzyjnie, ale nie wszyscy armatorzy kwapią się do takich rozwiązań, a my nie możemy przekraczać ram przeglądu. Jeżeli jednak można mówić o jakichś plusach tego zdarzenia, to w tej chwili armatorzy są bardziej skłonni do akceptowania rozszerzonego zakresu badań.

### **- A jak się sprawa ma w wypadku Chopina? Czy panowie wiedzą, bo był tam przecież wasz inspektor, co było przyczyną połamania masztów tego żaglowca?**

J. J.: - Nie korozja, bo jej tam nie było. Maszty są w dobrym stanie. My znamy już prawdopodobną przyczynę awarii, ale nie możemy jej wyjawic przed postępowaniem przed Izbą Morską.

J. L.: - I kojarzenie tych dwóch zdarzeń, jeżeli chodzi o ich przyczyny, nie ma podstaw, jest nieuprawnione. Trzeba przyznać, że jest jakaś nieszczęśliwa seria.

J. J.: - Tak, to zbieg okoliczności. Morze jest nieprzewidywalne. Występuje tam tak wiele zdarzeń, że nie wszystkie są możliwe do uchwycenia.

J. L.: - Warto podać przykład Lloyd's Register, które to towarzystwo funkcjonowało już w czasach, kiedy głównym napędem jednostki pływającej były żagle. Oni nie badają tego wszystkiego, co jest powyżej pokładu. Wydanie klasy pod nadzorem Lloyd's Register nie obejmuje masztów, olinowania itd. Jeżeli chodzi o PRS, to zajmuje się jachtami żaglowymi od 1975 roku na wniosek ministerstwa, po serii awarii masztów. Od tamtej pory nadzorujemy tego typu jednostki. Gdy zaczęły powstawać nowe konstrukcje, czyli duże jachty powyżej 24 metrów długości i żaglowce - musieliśmy się przygotować do nadzoru nad tymi statkami, łącznie z ich napędem żaglowym.

### **- To może część winy ponoszą armatorzy, którzy niedostatecznie dbają o swoje jednostki?**

J. L.: - Armatorzy nie mają narzędzi, żeby np. zbadać korozję w masztach, ale odpowiadają za ich konserwację i stan techniczny takielunku.

J. J.: - Trzeba podkreślić, że w sprawie Pogorii było to nasze niedopatrzenie, choć trudne do przewidzenia.

J. L.: - Wydawało się, że to tak oczywista i prosta sprawa, z której strony spawać podkładkę, że nie przyszło nikomu do głowy, że można to było zrobić inaczej. Trzeba dodać, że Pogoria była pierwszym żaglowcem z serii, ma w tej chwili 31 lat i maszty tej jednostki są najstarsze.

### **- Czy w związku z Pogorią ktoś został w PRS pociągnięty do odpowiedzialności?**



**Estonia natrafiła na takie warunki falowania, przy których uderzenie fali zerwało przyłbicę i przez otwarty dziób woda wtargnęła na pokład samochodowy, i przewróciła prom.**

J. J.: - Nie. Inspektor, który odnawiał klasę jachtu w 2008 roku miał dobrą wolę, przeprowadził inspekcję dobrze, ale nie był w stanie stwierdzić ubytków korozyjnych wewnątrz masztów. Gdyby firma, która wykonywała pomiary trafiła na korozję, a inspektor mimo to odnowił klasę, to oczywiście poniósłby konsekwencje. Oceniał on pomiary grubości i wyciągnął wniosek, że stan masztów jest zadowalający.

J. L.: - Ponosimy odpowiedzialność jako instytucja. Ale inspektor tutaj nie zawinił.

**- Panie prezesie, zmieniając temat: trzy lata temu w wywiadzie dla naszego miesięcznika powiedział pan, że przewodniczący Rady IACS stwierdził, że istnieje możliwość powrotu do tego stowarzyszenia Polskiego Rejestru Statków. Trzy lata i co?**

J. J.: - I wracamy.

**- O! Kiedy?**

J. J.: - W tym roku. Do końca maja.

**- Co się zdarzyło?**

J. J.: - Komisja Europejska, również poprzez nasze działania, wymusiła na IACS, by się otworzył. Stowarzyszenie zmieniło swoje stanowisko, umożliwiając przystąpienie do niego zewnętrznych instytucji klasyfikacyjnych. Przez cały rok trwała weryfikacja naszych dokumentów, przepisów i w tej chwili zaczyna się audyt, który będzie trwał około dwóch miesięcy. Po nim zostaniemy przyjęci podczas posiedzenia Rady IACS.

**- To jest pewne?**

J. J.: - Nie wyobrażam sobie innego scenariusza.

**- Logo IACS jest rozpoznawane na świecie przez załadowców, banki, ubezpieczycieli. Dlatego to logo jest tak ważne - podkreśla prezes Jankowski.**

**- To wielkie wydarzenie dla PRS. Dlaczego tak późno? 11 lat poza tą organizacją to kawał czasu...**

J. J.: - IACS to kartel, który nie chciał dopuszczać do siebie nowych członków. W tej chwili się otworzył.

**- Ale jeżeli zostali do tego zmuszeni, także z powodu waszych działań, to relacje z nimi nie muszą być przyjazne. Tym bardziej, że na waszej stronie internetowej jest kilka materiałów, w których nie oszczędzacie tej organizacji.**

J. J.: - To jest walka konkurencyjna.

**- Ale po co się pchać tam, gdzie was nie chcą?**

J. J.: - PRS ma uznanie Komisji Europejskiej. I to w zasadzie daje nam możliwości przetrwania, ale nie daje możliwości rozwoju. Logo IACS jest rozpoznawane na świecie przez załadowców, banki, ubezpieczycieli. Dlatego to logo jest tak ważne. Ale też chcemy wejść do IACS, ponieważ jest to forum rozwoju światowych standardów bezpieczeństwa. Mamy dość duży potencjał i jesteśmy w stanie uczestniczyć w ich rozwoju, szczególnie dla masowców - tu czujemy się światowym ekspertem. Zajmujemy się też bezpieczeństwem małych jednostek, podjęliśmy pracę naukowo-badawczą na ten temat. Potrzebne są nowe kryteria w tym obszarze, nimi się właśnie zajmujemy. A także bezpieczeństwem promów w stanie uszkodzonym. To są trzy główne te-

maty, w których mamy osiągnięcia i dzięki którym możemy wnieść nasz wkład i doświadczenie w światowe standardy bezpieczeństwa na morzu.

**- Twierdzenie, że zostaliście wykluczeni z IACS niesprawiedliwie.**

J. J.: - Prasa światowa określiła nas wówczas mianem kozła ofiarnego. Po zatonięciu szeregu masowców i promów, opinia światowa wywierała duży nacisk na IACS i trzeba było znaleźć winnego. W okresie 25 lat zatonęło 460 masowców, a nasz tylko jeden, nie budowany pod naszym nadzorem. Z ponad stu, których budowę nadzorowaliśmy, żaden nie zatonął. I z tego powodu nas usunięto.

**- Te 11 lat poza IACS nauczyło czegoś Polski Rejestr Statków?**

J. J.: - To bardzo ważny dla nas czas. Pracuję w tej instytucji 35 lat i byłem członkiem różnych grup roboczych w IACS. I muszę przyznać, że dużo się tam nauczyłem. Czas poza IACS był dla nas okresem trudnym, to były lata chude, ale musieliśmy je przetrwać. Grecy armatorzy nas nie opuścili, rozwijaliśmy się na Bliskim Wschodzie i przetrwaliśmy. Był to też dla nas okres wolności. Wolności od IACS, w tym sensie, że nie musieliśmy robić tego, co oni zadecydowali. Mieliśmy swobodę wyboru tematów. Mamy świadomość, że przyczyną największej liczby awarii na morzu są obciążenia falowe, które powodują ruch statku, ale też działają na niego, starając się go złamać, skrócić.



Prezes Jankowski: - Gdyby inspektor nadzorujący budowę zdawał sobie sprawę, że w tym miejscu może zbierać się woda, dziś sytuacja wyglądałaby inaczej.

Fot. Czesław Romanowski



Inspektor Ludwig: - Przeprowadziliśmy dokładne przeglądy na wszystkich dużych jachtach i żaglowcach ze spawanymi masztami stalowymi.

I że są one w niewystarczający jeszcze sposób ujęte w standardach. Tym właśnie się zajęliśmy. Nie były to na pewno lata stracone. Dużo czasu poświęciliśmy na badania naukowe. Skupiliśmy się na tym, co jest istotą bezpieczeństwa, co nie jest do końca rozwiązane.

**- Toczyło się śledztwo w sprawie podszywania się pod PRS jakichś tajemniczych Chińczyków...**

J. J.: - Zgłosiliśmy tę sprawę do prokuratury i odpowiednim organom państwowym, które przekazały ją do Komisji Europejskiej. Prokuratura umorzyła sprawę z powodu niewykrycia sprawców.

**- Dlaczego akurat was? Dlatego, że jesteście tak znani?**

J. J.: - Nie wiem. Pewnie stwierdzono, że jesteśmy znani w świecie, ale nie stanowimy takiego zagrożenia, jak duże korporacje. W tej chwili zakładamy placówkę w Chinach. Dzięki temu będziemy mieli lepsze możliwości działania przed tamtejszych prawników.

**- Ponieśliście jakieś straty z tego powodu?**

J. J.: - Trudno ocenić. Falszywe certyfikaty wystawiane były na wyroby, na które nie mamy notyfikacji. Poza tym,

owi oszuści używają tylko nazwy Polskiego Rejestru Statków, mają inne logo, certyfikaty też są inne niż nasze.

J. L.: - Czyli jest to proceder dla naiwnych i niezorientowanych klientów. Z tym, że fałszowanie certyfikatów nie jest rzeczą niespotykaną. Bardzo często zdarzają się informacje o takich fałszerstwach. I robią to nie tylko Chińczycy, zanotowano też takie wypadki w Europie.

**- Panie prezesie, w jakiej kondycji jest PRS?**

J. J.: - Zeszły rok zakończyliśmy dodatnim wynikiem finansowym.

**- A jaka przyszłość czeka firmę? Co z zapowiadaną ongiś prywatyzacją?**

J. J.: - To bardzo trudna kwestia, szczególnie dla mnie, osoby, która całe życie spędziła w firmie państwowej.

**- Obawia się pan prywatyzacji?**

J. J.: - Jesteśmy własnością Skarbu Państwa i to na świecie jest naszym atutem. Dla przykładu, gdy greccy armatorzy dowiadują się, że jesteśmy firmą państwową, nabierają do nas większego zaufania, niż do firmy o charakterze wyższej użyteczności publicznej. Nie chciałbym, żebyśmy byli firmą prywatną, głównie nastawioną na zysk. Musimy oczywiście

zarobić na sobie, żeby utrzymać pracowników i prowadzić badania naukowe, które dużo kosztują. Cieszę się, tak jak większość załogi, że jesteśmy na liście 22 przedsiębiorstw strategicznych dla państwa. Dlatego nasz status się nie zmieni.

**- Czyli PRS pozostanie firmą państwową. Ale były już oferty kupna przez inne towarzystwa, prawda?**

J. J.: - Tak. Przyjeżdżali do mnie prezesi różnych instytucji klasyfikacyjnych i składali oferty. Nie podejmowałem rozmów na ten temat.

**- A jak będzie wyglądać najbliższe dziesięciolecie?**

J. J.: - PRS będzie się rozwijał. Po wejściu do IACS - zwiększymy naszą flotę. Dzięki temu będziemy mieli większe fundusze na rozwój standardów, procedur wewnętrznych, ale też będziemy uczestniczyć w rozwoju światowych standardów bezpieczeństwa.

**- W tym roku PRS obchodzić będzie rocznicę powstania...**

J. J.: - Tak, siedemdziesiątą piątą.

**- Jak to uczcić?**

J. J.: - Główne obchody odbędą się we wrześniu, w przeddzień sympozjum Safe Shipping on the Baltic Sea. Planujemy obchody skromne, ale z klasą.

# Gospodarka morską, głupcze!



*„Polska bez własnego wybrzeża morskigo i bez własnej floty nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy, postępu i dobrobytu swym obywatelom.” - ostrzegat 80 lat temu Eugeniusz Kwiatkowski. Słowa te przywoływane są często w kontekście, trwającego od czasu odzyskania przez Polskę suwerenności w 1989 roku, kryzysu w rodzimej gospodarce morskiej. Czy rzeczywiście jest tak źle?*

Z okazji 122 rocznicy urodzin „budowniczego Gdyni”, która przypadła 30 grudnia zeszłego roku, Rafał Zahorski z Rady Interesantów Portu w Szczecinie napisał do niego... list. W patetycznej formie wyliczył, co w ciągu ponad dwudziestu lat wolnej Polski, stało się z naszą gospodarką morską: „Ściągnęliśmy Polskę Narodową Banderę ze wszystkich Polskich Statków (...). Skasowaliśmy też całą, niepotrzebną nikomu dalekomorską flotę rybacką. (...) Udało nam się poważnie ograniczyć liczebność naszej Narodowej Floty, z powodzeniem zniszczyliśmy już wielu Polskich Armatorów. Udało nam

**Może nie jest źle, skoro wpływają do polskich portów tak wielkie kontenerowce? Maersk Taikung podczas wejścia do terminalu DCT w Porcie Północnym w Gdańsku.**



Fot. Piotr B. Słonecznik

portów innych krajów Unii Europejskiej, jak i polskich armatorów oraz przedsiębiorstw przemysłu morskiego”.

Prof. Janusz Neider, obecnie kierownik Zakładu Transportu Międzynarodowego i Spedycji w Instytucie Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego, w opracowaniu „Polska gospodarka morska po przemianach ustrojowych w Rzeczpospolitej Polskiej”, pisał:

„Okres po 1990 r. charakteryzował się przede wszystkim brakiem już nie tylko spójnej, ale jakiegokolwiek polityki morskiej państwa. Podjęto wiele złych i pośpiesznych decyzji, a przedsiębiorstwa zostały pozostawione samym sobie. Gospodarka morska ma jednak to do siebie, że przedsiębiorstwa muszą codziennie konfrontować swoje możliwości z konkurentami zagranicznymi. Łatwo było się domyślić, że staną na straconej pozycji, pozbawione jakiegokolwiek pomocy i wsparcia. Przez kilkanaście lat administracja rządowa nie robiła jednak nic, aby gospodarka morska stała się przedmiotem zainteresowania i troski nie tylko jednego ministra lub wiceministra, ale całego rządu, Sejmu, Senatu oraz różnego rodzaju organizacji i instytucji, które z racji swoich celów statutowych powinny wspierać gospodarkę morską”.

I dalej: „Kiedy mówimy o regresie, czy zapaści polskiej gospodarki morskiej z reguły odnosimy sytuację z lat 1990-2006 do okresu lat 70. ubiegłego wieku. Porównujemy liczbę statków eksploatowanych przez polskich armatorów, wielkości przeladunków portowych, tony złowionych ryb na dalekomorskich łowiskach, liczbę statków wodowanych w polskich stocznicach itd. Te proste porównania w oczywisty sposób wskazują na poważne zmniejszenie się potencjału produkcyjnego polskiej gospodarki morskiej lub też jego niepełne wykorzystanie.

Najczęściej podawanym w tym kontekście przykładem, który potwierdza tę zapaść, jest żegluga liniowa (...). Nie ulega wątpliwości, iż na początku lat 90. popełniono wiele poważnych błędów oraz zaniechań w procesie restrukturyzacji gospodarki morskiej. Skutki tych błędów widoczne są do dzisiaj”.

Trudno się z tą tezą nie zgodzić: z potężnego i liczącego się na świecie armatora liniowego, jakim były Polskie Linie Oceaniczne, pozostały przecież jedynie żałosne szczątki. Los posiadającej trzy promy kursujące po Bałtyku pod marką Polferries, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, wciąż jest niepewny – toczą się negocja-

się to zrobić z PLO, prawie się udało z PŻB, a teraz pracujemy usilnie nad PŻM-em – też się uda”. (...)

### Co z polską banderą?

Podobne do powyższych opinie słychać na wielu, jeżeli nie większości konferencji i w dyskusjach dotyczących gospodarki morskiej. Związani z morzem ludzie, którzy pamiętają niezwykle „obfite” dla naszej gospodarki morskiej lata siedemdziesiąte ubiegłego wieku, nie mogą przeboleć, że nie jesteśmy już potentatem w żadnym właściwie jej obsza-

rze. Jakie są rozmiary kryzysu? Symptomatyczny jest raport Najwyższej Izby Kontroli dotyczący tego sektora gospodarki, wprawdzie ze stycznia 2005 r., ale wnioski w nim zawarte są nadal aktualne: „Główną przyczyną regresu gospodarki morskiej oraz niewykorzystania szans nadmorskiego położenia Polski był wieloletni brak spójnej polityki morskiej państwa oraz niepodjęcie w właściwym czasie stosownych decyzji strategicznych, sprzyjających rozwojowi tej gospodarki. W rezultacie następowało pogarszanie się konkurencyjności zarówno polskich portów, zwłaszcza wobec

cje z potencjalnym inwestorem, duńskim amatorem DFDS. Przetrzeć i to w dobrej kondycji, udało się największemu armatorowi trampowemu, przewożącemu ładunki masowe – Polskiej Żegludzie Morskiej, systematycznie odnawiającej w ostatnich latach swoją flotę. Wśród przedsięwzięć morskich, którym się udało, nie sposób również pominąć polsko-chińskiej spółki żegludowej Chipol-brok, która doskonale radzi sobie w żegludzie liniowej, składając zamówienia na nowe statki.

Problem w tym, że żaden z 75 statków PŻM nie pływa od polską banderą. Oznaczałoby to bowiem dla przedsiębiorstwa dodatkowy wydatek rzędu kilkudziesięciu milionów dolarów rocznie. Od lat trwają prace nad pakietem ustaw, które sprowadziłyby statki z powrotem do narodowego rejestru, ale rezultatów wciąż nie widać.

Trwają przepychanki między Departamentem Morskim w Ministerstwie Infrastruktury, a Ministerstwem Finansów, które boi się precedensów, wyłomu w systemie i woli zrezygnować z niewielkich zysków, jakie dałby podatek tonażowy. Już 11 lat temu, w artykule pt. „Polska flota handlowa dogorywa” w tygodniku „Polityka”, pisała Ryszarda Socha: „Od

*początku lat dziewięćdziesiątych naszej bandery nie zawieszono na żadnej nowej jednostce PŻM, PLO czy Polskiej Żegludzie Bałtyckiej. Bo też szef firmy armatorskiej, który podjąłby taką decyzję, kwalifikowałby się do postawienia przed sądem za działanie na szkodę swego przedsiębiorstwa. Dlaczego? Jeden średniej wielkości statek kosztuje około 20 mln dolarów. Gdyby nasz armator zamówił go w stoczni zagranicznej, to rejestracja w Polsce pociągałaby za sobą obowiązek wniesienia opłat celnych i akcyzowych z tytułu importu w wysokości około 40 proc. wartości statku. Gdyby natomiast złożył zamówienie w polskiej stoczni, statek byłby droższy dla niego niż dla nabywcy zagranicznego o 22 proc. (podatek VAT). Stocznia bowiem, budując dla krajowego klienta, nie miałaby ulgi eksportowej. W tej sytuacji polscy armatorzy nie chcą, ale muszą uciekać pod obce bandery”.*

- Stracono kilkanaście lat, w ciągu których żegluga światowa dokonała ogromnego skoku do przodu – mówił przed laty, nieżyjący już kapitan żegludki wielkiej mgr Romuald Pietraszek. - Jeszcze w latach 80. polska flota handlowa zajmowała dwunaste miejsce w Europie. W tym czasie na szlakach euroazjatyckich pracowało oko-

ło 55 statków, o łącznej nośności ponad pół miliona ton, przy czym był to tonaż nowoczesny. Dziś nie mamy ani jednej regularnej linii oceanicznej. To nie żadna „niewidzialna ręka rynku”, lecz określone działania konkurentów oraz nieudolność, brak polityki wspierania własnych przewoźników doprowadziły do likwidacji prawie całej floty liniowej, a polskie porty sprowadziły do roli peryferyjnej. Obok niechęci, trzeba wskazać na nieudolność we wprowadzaniu w życie chociażby tych projektów, które już zostały opracowane oraz na brak kompetencji ludzi zarządzających tą dziedziną gospodarki. Tak w wielkim skrócie wygląda zmarnowanie dużej części dorobku i pozycji Polski na morzu. Pozycji zbudowanej wysiłkiem i entuzjazmem całego narodu.

- Banderę polską powoli znika z mórz i oceanów świata, pustoszeją nasze porty – podkreślał podczas jednej z konferencji morskich kapitan żegludki wielkiej Wiktor Czapp. - Rybołówstwo oceaniczne dogorywa, rybactwa bałtyckiego już praktycznie nie ma. Przedsiębiorstwa żegludkowe są w głębokiej zapaści - sprzedają statki i trwały majątek lądowy, by załogom wypłacić zalegające, 2-3 miesięczne pobory. Miałem nadzieję, że zjawisko to jest przejściowe i że (...) gospodarka

# Co z tą polską gospodarką morską?

## Porty morskie

Obroty polskich portów morskich zmalały z 50 131 w 1985 r. do 48 883 tys. ton w 2008 r. W obrotach tych prym w 2008 r. wiodł port gdański (35 proc. obrotów), wyprzedzając gdyński (26,3 proc.), szczeciński (15,9 proc.), świnoujski (18,1 proc.), policki (4,4 proc.) i kołobrzeski (0,2 proc.). Małe porty takie jak: Kołobrzeg, Nowe Warpno, Mrzeżyno, Dziwnów, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel i Elbląg odgrywają (poza rybołówstwem morskim) marginalną rolę w polskiej gospodarce morskiej.

Zanotowano ogólny wzrost obrotów ładunków tranzytowych z 5340 w 1985 r. do 13 154 tys. ton w 2004 r. Wzrosła

także liczba statków wchodzących do portów polskich z 10 402 w 1990 r. do 22 269 w 2008 r.

## Żegluga morska

Morska flota transportowa Polski zmniejszyła się z 278 statków w 1985 r. do 123 w 2008 r., a ich nośność w tys. ton DWT zmalała w tym czasie z 4171 do 2614.

Przewozy ładunków w tysiącach ton spadły z 31 941 w 1985 r. do 10 447 w 2008 r.

Zanotowano natomiast znaczny wzrost liczby pasażerów korzystających z morskiej komunikacji międzynarodowej z 301 tys. w 1985 do 569 tys. w 1990 r. i 691

tys. w 2008 r. Szczyt przewozów pasażerskich odnotowano w Polsce w 2007 r., kiedy przewieziono 752 tys. pasażerów.

## Budowa statków

W 1985 r. oddano do eksploatacji 41 statków o nośności (DWT) 343 tys. ton. W roku 1996 r. - 39 (o łącznej nośności 930 tys. ton), a w roku 2008 oddano ich tylko 20 (ich łączna nośność to 338 tys. ton).

## Rybołówstwo morskie

Liczba statków rybackich spadła z 1442 w 1985 r. do 832 w 2008 r. W tym: jednostek floty dalekomorskiej z 90 sztuk



morska ponownie zacznie się rozwijać, ale tej nadziei wciąż nie widać.

### Co ze stoczniami?

Jak tłumaczył w opracowaniu wspomnianym wyżej prof. Neider, pierwsza połowa lat 90. przyniosła szereg zjawisk, które mocno zaciążyły nad sytuacją polskiej gospodarki morskiej, w tym sytuacją rodzimych stocznii.

*„Przede wszystkim Polska demokratyczna znalazła się w innej sytuacji geopolitycznej oraz ekonomicznej. Rozpadły się związki gospodarcze istniejące w ramach RWPG, co oznaczało utratę wielu rynków zbytu. Ten czynnik spowodował kryzys w polskim przemyśle budowy statków, trwający do dnia dzisiejszego. Ponadto stocznie produkcyjne stały w obliczu surowych wymogów rynku, gdzie liczą się koszty, wydajność, organizacja pracy i jakość. Nie zawsze potrafiły sprostać tym warunkom. Trzeba też pamiętać, że pod koniec lat 90. na światowym rynku stocznioowym pojawił się wielki gracz w postaci Chin, który wpłynął negatywnie na sytuację przemysłu stocznioowego nie tylko w Polsce”.*

Profesor Marian Marek Drozdowski, historyk, uczeń Eugeniusza Kwiatkow-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Po Bałtyku kursuje pod marką Polferries m.in. prom Scandinavia.

skiego, w liście odczytanym na Pierwszym Powszechnym Zjeździe Ekonomistów, Menadżerów, Prawników i Historyków Morskich pisał:

*„Do najsmutniejszych aspektów polskiej gospodarki morskiej ostatnich lat*

*należy zaliczyć głęboki kryzys przemysłu stocznioowego, do niedawna korzystającego ze znacznych dotacji budżetu państwa, fatalnie wykorzystanych przez kolejne dyrekcje stocznii. Temu procesowi towarzyszyły nieodpowiedzialne za-*

do 4, kutrów z 459 do 197, a łodzi rybackich z 879 do 631.

Połowy ryb i bezkręgowców morskich w tys. ton zmalały z 652 w 1985 r. do 126 w 2008 r.

### Gospodarka morska na tle gospodarki narodowej, zatrudnienie i inwestycje

Liczba pracujących w gospodarce morskiej wzrosła w latach 2005-2008 z 77 tys. do 83,5 tys., co stanowiło 0,6 proc. ogółu pracujących. W gospodarce morskiej RP dominuje województwo pomorskie. Tutaj w 2008 r. zrealizowano 62,5 proc. obrotów ładunkowych, 64 proc. połowów ryb morskich, zbudowano 71,1 proc. statków i wykonano 18,5 proc. przewozów żeglugą morską. W gospodarce morskiej tego województwa zatrudnionych było 6,1 proc. ogółu pracujących. Korzystali oni z wynagrodzeń o 1/3 wyższych od przeciętnych. Udział województwa zachodniopomorskiego w 2008 r. w obrotach ładunkowych w portach wy-

nosił 37,5 proc., w przewozach żeglugą morską 79 proc., w nośności zbudowanych statków oddanych do eksploatacji 29,9 proc. i w połowach ryb morskich 35,4 proc.

Na 83 455 osób pracujących w 2008 roku w gospodarce morskiej najwięcej - 41,3 proc. zatrudnionych było przy budowie i naprawie statków i łodzi: 34 456. Ich liczba od lat była niezmienna, mimo znacznego spadku produkcji stoczniowej. Sektor przetwarzania i konserwowania ryb i produktów rybołówstwa zatrudniał w 2008 r. 17 595 osób, to jest 21,1 proc. zatrudnionych w gospodarce morskiej. Reszta pracowała w przeladunkach i magazynowaniu towarów w portach morskich, w morskich agencjach transportowych, w rybołówstwie morskim, w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym i w zarządach portów morskich.

Przeciętne roczne zwolnienia z pracy w gospodarce morskiej w latach 2005-2008 wahały się od 17 do 22,8 tys. pracowników, w tym w sektorze prywatnym od 9,5 do 16,5 tys.

Nakłady na inwestycje wzrosły z 871,6 mln zł w 2005 r. do 1221 mln zł w 2008 r. (co ciekawe, działo się to w czasie, gdy zmalały obroty portowe, produkcja statków i połów ryb morskich). Najwięcej nakładów poszło w 2008 r. na budynki i budowle (55,7 proc.). W maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia zainwestowano tylko 34,8 proc. sum inwestycyjnych, resztę w środki transportu (9,5 proc.). Warto dodać, że z budżetu pochodziło 13,7 proc. sum zainwestowanych, a ze środków zagranicznych tylko 1,9 proc.



Opracowanie na podstawie „Rocznika statystycznego gospodarki morskiej 2009” Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

chowania rozproszonych związków zawodowych, pozbawionych obywatelskiej odpowiedzialności za miejsca pracy. Dyrekcje stoczni słabo analizowały przebieg koniunktury na statki na rynkach światowych i nie umiały dostosować produkcji naszych statków, przede wszystkim jeśli chodzi o ich jakość i cenę, do możliwości rynkowych.

Nie bez winy jest w tej sprawie polityka kolejnych gabinetów RP, która w przeciwieństwie do pozostałych gabinetów państw Unii Europejskiej nie potrafiła w porę zapobiec nadchodzącemu kryzysowi produkcji i dyktatowi komisarzy unijnych.

Z dużych stoczni pozostały więc resztki, Gdynska i Szczecińska upadły, Gdańska, okrojona do jednej pochylni, rozpoczęła, jako jedną z głównych działalności, produkcję części do farm wiatrowych, a Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni – redukuje zatrudnienie i zabiega o układ z wierzycielami. Udało się przetrwać tym zakładom, którymi rządził świadomi menedżerowie, a ich los nie zależał od sytuacji politycznej. Najlepszym przykładem jest tu oczywiście Gdańska Stocznia Remontowa.

Z pewnością zamkniętą już kartą polskiej historii gospodarczej jest rybolówstwo dalekomorskie. Z czterech wielkich firm, posiadających w 1990 roku 77 jednostek, przetrwał tylko Dalmor – właściciel jednego trawlera i cennych nierucho-

wości w centrum Gdyni. O losach rybolówstwa dalekomorskiego zadecydowały czynniki zewnętrzne – podział łowisk pomiędzy państwa nadbrzeżne. Połowy bałtyckie też trzeba było ograniczyć, bo z powodu przetłoczenia rychno zabrakłoby ryb. Spektakularnie zakończyła je wielka akcja złomowania kutrów i łodzi rybackich”.

### Co z politykami?

Wielu znawców tematyki morskiej wskazuje na swego rodzaju fenomen: zapaści gospodarki morskiej nie zapobiegły, nie przeciwdziałały dziesiątki posłów i senatorów znad morza, a parlament wykażał totalną obojętność wobec spraw morskich.

Pojawiały się co prawda pewne inicjatywy w ministerstwach odpowiedzialnych za gospodarkę morską. Problem jednak, że wiele ciekawych pomysłów i inicjatyw, które w tych dokumentach zostały wymienione, pozostało do dnia dzisiejszego tylko i wyłącznie na papierze.

W 2005 roku senator Longin Pastusiak a czasie poświęconej gospodarce morskiej konferencji w Senacie, mówił: - Ktoś chłodno patrzący na polską rzeczywistość i chłodno oceniający stan naszej gospodarki morskiej może nam zarzucić, że jesteśmy niepoprawnymi optymistami i romantykami. Rzeczywiście, eufemizmem byłoby powiedzieć, że ten sektor gospodarki narodowej ma się nie najlepiej.

Z polską gospodarką morską jest po prostu źle. Koń jaki jest każdy widzi. Obraz jest przygnębiający.

Konferencja dotyczyła oczywiście m.in. tego, jak zmienić ów tragiczny obraz. Podobna odbyła się zresztą również rok temu. I również pozostała na papierze.

Niewiele też zmieniło, powstałe w maju 2006 roku, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, nadzorujące działalność żeglugi morskiej, portów i urzędów morskich. Jeszcze mniej, po likwidacji oddzielnego ministerstwa, Departament Morski w Ministerstwie Infrastruktury. Właściwie jedynym działem gospodarki morskiej, któremu udało się nie tylko przetrwać, ale zmodernizować się i osiągać coraz lepsze wyniki finansowe są polskie porty morskie.

Rafał Zahorski swój list do ministra Kwiatkowskiego kończy tak: „*Jak to dobrze że Pan nie dożył tych Naszych Wspaniałych Czasów. Tak to my – nie Pan i Pana Pokolenie – to my rozwiązaliśmy wszystkie problemy Polskiej Gospodarki Morskiej*”.

W kolejnych numerach naszego miesięcznika rozmawiać będziemy ze specjalistami od gospodarki morskiej na temat przyczyn kryzysu tego sektora w naszym kraju, o tym, czy można było go uniknąć i czy możliwe jest jeszcze odbudowanie naszej morskiej potęgi.

**Czesław Romanowski**



Stocznia Gdynia dzisiaj, napis wciąż jest...

Fot. Piotr B. Stareńczak

*Rozsuwany most połączy port*

## Ustka łatwo dostępna

Ustka pozyskała z Unii Europejskiej cztery miliony złotych na budowę kładki nad kanałem portowym. Co ważne, inwestycja dotowana jest w 100 procentach. Po zakończeniu budowy, miasto stanie się drugim w Polsce, po Darłowie, portem morskim, którego brzegi zostaną połączone rozsuwanym mostem.

Przedmiotem projektu „Poprawa funkcjonowania sektora rybackiego w porcie Ustka poprzez budowę kładki nad kanałem portowym” jest budowa przeprawy łączącej dwie strony kurortu. Zlokalizowana w pobliżu zapory przeciwolejewej kładka, będzie konstrukcją uchylną. Za jej otwieranie i zamykanie odpowiadać będzie napęd elektryczny, zainstalowany przy nabrzeżu zachodnim. Kładka zamykać się będzie w lewą stronę. Jej długość

wynosić będzie 40 metrów. Oprócz mieszkańców i turystów korzystać z niej będą mogły pojazdy uprzywilejowane - karetki, wozy strażackie.

- Kładkę do użytku planujemy oddać przed sezonem 2012. W drugiej połowie 2011 roku wykonane zostaną fundamenty, natomiast sama konstrukcja wraz z napędem elektrycznym ma powstać na wiosnę 2012 roku - informuje burmistrz Ustki, Jan Olech. - Dla nas to bardzo waż-

na inwestycja, która pozwoli na połączenie wschodniej i zachodniej części miasta. Do tej pory turyści, którzy chcieli dostać się na zachodnią plażę musieli iść przez całe miasto, a to ponad 3 km.

Zdaniem urzędników budowa kładki znacznie ożywi zachodnią część portu. Tym bardziej, że w planach jest wybudowanie tam mariny jachtowej. Wpłyne także na podniesienie wartości gruntów w tej części kurortu.

- Dofinansowanie z Unii Europejskiej obejmie 100 procent kosztów, ponieważ projekt, który realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”, przyczyni się do powstania trwałych korzyści dla sektora rybackiego - mówi Jarosław Teodorowicz, naczelnik Wydziału Rozwoju Lokalnego i Integracji Europejskiej Urzędu Miasta Ustka.

Ustka jeszcze w tym roku chce powołać spółkę Zarząd Portu Morskiego do zarządzania terenami portowymi.

**Hubert Bierndgarski***Armatorom przyznano kwoty połowowe*

## Rybą obdzieleni

Urzednicy z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi podzielili już tegoroczny limit połowowy na dorsza i łososa. Rybacy mają do odłowienia 15,5 tysiąca ton dorsza. W tym roku limity połowowe zostały zwiększone o 15 proc. na stadzie wschodnim i o 6 proc. na stadzie zachodnim.

Podział limitu dorszowego wygląda następująco. 55 ton dorszy na każdy z 83 statków rybackich od długości 8 do 11,99 m. 65 ton na każdy z 18 statków rybackich o długości od 12 do 14,99 m. Po 85 ton dorszy otrzyma każdy z armatorów 18 statków rybackich o długości od 15 do 18,49 m. Następnie, po 90 ton przypadnie na każdy z trzech statków rybackich od 18,50 do 20,49 m długości, po 102,5 tony na każdy z dziewięciu statków rybackich o długości od 20,50 do 25,49 m i po 70 ton na każdy z 10 statków rybackich o długości powyżej 25,49 m. Kwota połowowa odłowiona przez armatora

kutra o długości mniejszej niż 8 metrów nie może wynieść więcej niż 15 ton.

W przypadku łososi połowę należnej nam kwoty otrzymają do podziału jednostki, które do tej pory łowiły tę rybę. Druga połowa obejmie pozostałych armatorów. Połowy łososa będą w 2011 roku zmniejszone o 15 procent. Wprowadzono również ograniczenie połowów śledzia. O 30 procent na stadzie zachodnim (łowiska, z których pochodzi najlepszy gatunkowo śledź) i o 15 procent na stadzie środkowym. Jednak w czasie roku połowowego możliwa będzie rewizja kwot.

Warto przypomnieć, że od tegorocznego limitu połowowego odliczone zostało 2,4 tys. ton dorsza. To kara za przełowienie w 2007 roku. W ciągu czterech lat rybacy musieli oddać ponad 8 tysięcy ton tej ryby. W tym roku spłacona zostanie ostatnia rata kary. Skończy się również tak zwany trójpołowy podział polskiej floty rybackiej, który polega na tym, że 1/3 polskiej floty mogła odławiać dorsza, a pozostałe 2/3 otrzymywały rekompensatę za postój w portach. Jednocześnie rybacy mogli poławiać inne ryby. Każdego roku inna grupa rybaków mogła odławiać dorsza.

- Problem polega na tym, że urzednicy nie wiedzą jeszcze, co będzie z polską flotą rybacką w 2012 roku - mówi Grzegorz Hałubek, szef Związku Rybaków Polskich. - Normalnie według prawa, w morze powinny wyjść wszystkie jednostki rybackie, ale nie wiadomo, jak wysokie będą limity połowowe. Urzednicy mówią nam ciągle, że do końca roku jest jeszcze czas i na pewno zaproponowany zostanie nowy system połowów. Wiemy, że ryby jest w morzu dużo. Świadczą o tym zwiększane limity połowowe. Zwiększenia te nie dają jednak możliwości na ekonomiczny rozwój rybołówstwa.

**HuB**

# Zagrożenia bałtyckie

O bezpieczeństwie na Morzu Bałtyckim z kmdr. dr. hab. Tomaszem Szubrychtem rozmawia Tomasz Falba

**- W swojej najnowszej książce „Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa” podkreśla pan bardzo mocno znaczenie regionu Morza Bałtyckiego dla Europy. Stara się pan udowodnić, że nie jest on peryferyjny. Czy to jednak nie przesada?**

- Przyjrzyjmy się historii tego obszaru. To w regionie bałtyckim powstała Hanza, to położona nad Bałtykiem Szwecja i Polska były jeszcze kilkaset lat temu europejskimi mocarstwami. Wreszcie, kolejny wielki gracz, Rosja, zaczęła swoją międzynarodową, trwającą do dzisiaj „karierę”, od uchwycenia przyczółków nad Morzem Bałtyckim. A dzisiaj? Czy dla Finlandii albo Szwecji Bałtyk nie ma kluczowego znaczenia? Przecież to jedyne morze, do jakiego mają dostęp. To jest ich

najważniejsze okno na świat. Znaczenie tego akwenu systematycznie wzrasta. Bałtyk będzie w najbliższych latach, choćby ze względu na rosnący eksport rosyjskiej ropy naftowej i gazu ziemnego z nadbałtyckich portów rosyjskich, zyskiwał na znaczeniu. Na tym akwenu realizowana jest też budowa Gazociągu Północnego. Oczywiście nie twierdzę, że Bałtyk odgrywa tak samo ważną rolę jak np. Morze Śródziemne, gdzie krzyżują się najważniejsze szlaki komunikacyjne świata, ale dla państw Europy Północnej i nie tylko, jest niezwykle ważny. Potwierdzeniem może być stworzona Strategia Unii Europejskiej dla Morza Bałtyckiego.

**- Do państw bałtyckich zalicza pan także np. Słowację, Białoruś czy Czechy. To nie są państwa tradycyj-**

**nie kojarzone z naszym morzem. Swoje towary wolą wysłać w świat przez Hamburg, a nie przez porty bałtyckie, m.in. polskie.**

- To nienormalna sytuacja. Państwa te w przeszłości miały silne związki gospodarcze z Bałtykiem, również współcześnie mogłyby w znacznie większym stopniu korzystać z polskich portów, bo mają do nich bliżej. Tylko, że my nie potrafimy stworzyć dogodnych warunków, które zachęcałyby do przyjęcia opcji bałtyckiej. W naszym kraju brak nowoczesnej infrastruktury drogowej i kolejowej, nie wspominając o żegludze śródlądowej, która jest w zaniku. Tym samym tranzyt do portów niemieckich jest łatwiejszy, tańszy i szybszy. Wystarczy popatrzeć jak wielu mieszkańców Trójmiasta jadących na wakacje do Chorwacji wybiera drogę przez Niemcy, bo są tam lepsze drogi. Wybierają ją, chociaż

droga jest dłuższa, za to jest bezpieczniejsza i szybsza.

**- Z jednej strony twierdzi pan, że Bałtyk jest bezpiecznym morzem, ale z drugiej straszy pan czytelników swojej książki, że to się może nagle zmienić.**

- Jestem zwolennikiem zasady, że „właściwe przygotowanie zapobiega przyszłym problemom”. Jako wojskowy zajmujący się również planowaniem operacyjnym, uważam, że zawsze trzeba być gotowym na najmniej sprzyjające okoliczności. Już Machiavelli twierdził, że „*największym błędem ludzi jest to, że w czasie ciszy nie myślą o nadejściu burzy*”. Weźmy np. zagrożenie terrorystyczne. Gdyby ktoś kilka miesięcy temu mówił o potencjalnych zamachach terrorystycznych w Szwecji, przyjęto by to z niedowierzaniem. Życie jednak potwierdziło realność tego zagrożenia. W grudniu ubiegłego roku doszło do samobójczego zamachu terrorystycznego w samym centrum Sztokholmu. A piracki atak na statek *Arctic Sea*? Przecież miał on miejsce niedaleko naszych wybrzeży. Poziom zagrożień, jakie występują na Bałtyku rzeczywiście jest niski, ale nie znaczy to, że w analizach z zakresu bezpieczeństwa możemy pomijać potencjalne zagrożenia. Nie ma nic gorszego od lekceważenia prawdopodobnych zagrożeń. Nie nazwałbym takiego podejścia straszeniem.

**- Jakie jest zatem obecnie największe zagrożenie dla bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim?**

- Najwięcej emocji budzą zawsze rozważania na temat zagrożeń militarnych. Oczywiście one występują także na Bałtyku, ale ich poziom jest obecnie bardzo niski. Większość państw naszego regionu należy do Unii Europejskiej i NATO, zaś Rosji zależy na dobrych relacjach z tymi organizacjami. Systematycznie wzrasta za to zagrożenie ekologiczne. Wynika to głównie ze zwiększającej się nieustannie intensywności ruchu statków

przewożących ropę naftową i substancje ropopochodne. Według mnie, nie ma pytania czy dojdzie na Bałtyku do katastrofy ekologicznej, jest tylko pytanie, kiedy to się stanie i jakie będą jej rozmiary. Inne zagrożenia związane z ekologią są także istotne. Zwykle niedoceniane jest zagrożenie związane z pojawianiem się w Bałtyku nieznanych tutaj wcześniej gatunków. Nie lekceważmy zachwiania równowagi biologicznej, którego skutków nie jesteśmy sobie w stanie w tej chwili wyobrazić. Podobnie nie możemy nie brać pod uwagę niszczycielskich sił samego morza. Dla przykładu, tylko w Polsce „zabiera” ono corocznie około 340 tysięcy m<sup>2</sup> łąd (to powierzchnia prawie 48 boisk piłkarskich!). Nie wolno również zapominać o bałtyckiej „bombie z opóźnionym zapłonem” – zatopionej broni chemicznej.

**- Co będzie z bezpieczeństwem bałtyckim za, powiedzmy, dziesięć lat?**

- Prognozowanie tak odległej przyszłości przypomina wróżenie z fusów. Aczkolwiek wydaje się, że nadal utrzymywać się będzie wysoki poziom ryzyka ekologicznego. Potencjalnym ogniskiem zagrożeń będzie też zapewne rywalizacja ekonomiczna pomiędzy państwami bałtyckimi, która może pociągnąć za sobą skutki polityczne.

**- Na przykład związana z Gazociągami Północnym?**

- Na przykład, choć tego bym nie demonizował. Inna sprawa, że Polska powinna była zrobić wszystko, aby brać



„Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa”,

Tomasz Szubrycht,  
Wydawnictwo Akademickie Akademii  
Marynarki Wojennej w Gdyni  
(www.amw.gdynia.pl), str. 300

udział w tym przedsięwzięciu, zgodnie z zasadą, że „*jeśli czegoś nie jesteś w stanie pokonać, to się do tego przyłącz*”. W ten sposób mogliśmy chociaż w pewnym stopniu zminimalizować własne straty. Budowa Gazociągu Północnego leży w interesie Rosji, Niemiec i części państw Unii Europejskiej. Były więc małe szanse zablokowania tej inwestycji. Gazociąg



Fot. Tomasz Falba

**- Nie lekceważmy zachwiania równowagi biologicznej, którego skutków nie jesteśmy sobie w stanie w tej chwili wyobrazić.**



**ORP Metalowiec - korweta raketowa typu Tarantula, największy okręt Marynarki Wojennej RP.**

powstałby i tak, ale gdyby nasz kraj włączył się do tego projektu, wówczas i my mielibyśmy korzyści z jego realizacji.

**- Czyli nie przeraża pana wizja okrętów Floty Bałtyckiej, które pod**

**pozorem ochrony rosyjskich interesów ekonomicznych związanych z Gazociągami Północnym pojawiają się nagle na Zatoce Pomorskiej z raketami wycelowanymi w Świnoujście?**

**OPR Orzeł w gdyńskim porcie.**



- Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia jest bliskie zeru. Dzisiaj to raczej political-fiction. Rosjanie są realistami i na pewno nie będą chcieli eskalować w ten sposób konfliktu, nawet gdyby on rzeczywiście się pojawił. Nie można patrzeć na Rosję jako na podstępного agresora czyhającego na naszą niepodległość. To są stereotypy historyczne, niezwykle groźne dla racjonalnej oceny poziomu bezpieczeństwa naszego państwa. Obecna Rosja to nie Związek Radziecki, ani imperium carskie.

**- Zgoda. Tylko, że także w Rosji występują negatywne stereotypy dotyczące Polski i mają one wpływ na politykę tego państwa. Mamy nie wyciągać wniosków z własnych doświadczeń historycznych? Obecny minister spraw zagranicznych Polski Radosław Sikorski, przyrównał kiedyś umowę o budowie Gazociągu Północnego do paktu Ribbentrop-Mołotow.**

- Nie możemy konstruować naszej polityki bezpieczeństwa bazując tylko na stereotypach z historii. Trzeba kalkulować i oceniać rzeczywistość na zimno, bez

emocji, bo one tylko zaciemniają sytuację. Jeżeli wszystko będziemy oceniać pod kątem historycznym, to możemy stracić właściwą perspektywę. To z kolei może nas drogo kosztować, ponieważ nie zauważymy prawdziwego i realnego zagrożenia. Wśród państw nadbałtyckich nie znajdziemy takich, które w przeszłości nie prowadziłyby ze sobą wojen. Czy to znaczy, że nie mogą one w tej chwili współpracować? Nie demonizujemy zagrożeń wynikających z przeszłości, ani ich nie

- Bałtyk będzie w najbliższych latach, choćby ze względu na rosnący eksport rosyjskiej ropy naftowej i gazu ziemnego z nadbałtyckich portów rosyjskich, zyskiwał na znaczeniu.

pomijamy. Z historii trzeba wyciągać wnioski, ale one nie mogą nam przesłaniać teraźniejszości.

**- Jak w kontekście zagrożeń występujących na Bałtyku powinna pańskim zdaniem wyglądać Marynarka Wojenna RP? Czy w związku z małym ryzykiem wystąpienia konfliktu zbrojnego na tym akwenie powinna być zmniejszona?**

- Wręcz przeciwnie. Należy jak najszybciej zwiększyć jej potencjał tak, aby zabezpieczyła nasze interesy i to nie tylko na Bałtyku. Niestety, wśród polskich elit brakuje świadomości, że polskie wody terytorialne stanowią integralną część naszego państwa i że należy im się równe traktowanie. Nikomu nie przyszłoby do głowy wyłączenie spod obrony np. województwa świętokrzyskiego, zbliżonego obszarem do powierzchni naszych wód terytorialnych. Chciałbym jednak zaznaczyć, że nie można naszych sił morskich postrzegać tylko w kontekście Bałtyku. Polska ma interesy także na innych akwenach. Jeśli wszyscy zgadzają się co do tego, że nasz kraj musi mieć zapewnione bezpieczeństwo energetyczne, że powinna istnieć dywersyfikacja pozyskiwania surowców energetycznych, to musimy być świadomi, że do zabezpieczenia tych zadań niezbędna jest Marynarka Wojenna. Nasze okręty powinny być obecne i na Morzu Śródziemnym, i u somalijskich wybrzeży Afryki. Niedawno Lotos wykupił prawo do wydobywania ropy na Morzu Północnym. Czy polska bandera nie powinna być i tam prezentowana? Nasi politycy często mówią, że Marynarka Wojenna jest za droga. Ale wysłanie okrę-



Fot. Tomasz Falba

tu w zagrożony rejon jest znacznie tańsze niż wysłanie kontyngentu wojsk lądowych. Warto ponadto przypomnieć politykom następującą prawdę: „to nie obronność jest droga, to za bezbronność płaci się najwyższą cenę”.

**- Konkretnie więc. Jakie okręty powinna mieć nasza flota wojenna?**

- Nie da się tak prosto odpowiedzieć na tego rodzaju pytanie. Najpierw politycy muszą określić, na jakich akwenach powinniśmy być obecni, jakie Marynarka Wojenna ma realizować zadania, a dopiero wówczas możliwe będzie określenie niezbędnych sił i źródła sfinansowania ich

budowy. Dopiero potem można rozmawiać o typach i liczbie konkretnych jednostek. Wiadomo jednak, że nasza Marynarka Wojenna powinna posiadać zarówno nawodne okręty uderzeniowe, okręty podwodne, siły obrony przeciwminowej oraz okręty wsparcia logistycznego. Jestem poza tym zwolennikiem posiadania przez nasze siły morskie jakiejś specjalizacji narodowej w ramach sił sojuszniczych. Popatrzmy jak świetnie poradził sobie ostatnio *Kontradmiral Xawery Czernicki* jako okręt dowodzenia siłami przeciwminowymi NATO. Być może to właśnie powinna być nasza specjalność?

## Prodziekan i dowódca

Kmdr dr hab. Tomasz Szubrycht ma 47 lat. Pochodzi z Gdańska, mieszka w Gdyni. Jest prodziekanem Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, autorem ponad 100 artykułów i monografii, w tym około 20 publikacji zwartych, wybitnym znawcą tematyki bezpieczeństwa morskiego. Kmdr Szubrycht jest absolwentem Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni oraz kilku innych uczelni w Polsce i w USA. Był też dowódcą ORP *Hydrograf*, który pod jego dowództwem zdobył miano najlepszego okrętu Marynarki Wojennej RP i najlepszej jednostki rozpoznawczej w Siłach Zbrojnych RP.

Drugą mogłyby być okręty rozpoznania radioelektronicznego. Są one wiele tańsze od bojowych, a na dodatek mogą być zbudowane i wyposażone w oparciu o polski potencjał przemysłowy.

**- Tylko skąd na to wszystko wziąć pieniądze?**

- Na pewno nie z budżetu marynarki. Politycy powinni zrozumieć, że budowa silnej Marynarki Wojennej leży w żywotnym interesie naszego kraju i powinny się na to znaleźć środki w budżecie państwa. Tak jak było to w okresie międzywojennym. Pamiętajmy, że jeśli w najbliższym czasie nic się nie zmieni, wówczas już w 2014 roku Marynarka Wojenna RP w znaczący sposób utraci swoje zdolności operacyjne i bojowe. Sprawy nie można odwlekać. To jest jak z psującym się samochodem. Jeśli odkładamy drobny remont żałując na to pieniędzy, w końcu zepsuje się on całkowicie. Wówczas i tak będziemy

musieli zapłacić za remont, ale jego koszt będzie znacznie większy.

**- Można przesiąść się na komunikację miejską.**

- Można, ale trzymając się tej metafory i tak trzeba będzie za to zapłacić kupując bilety. Spadnie też komfort podróży, a jeździć będziemy musieli według rozkładu ułożonego przez kogoś innego. Odnosząc to do Marynarki Wojennej: doprowadzenie do jej degradacji byłoby wielkim błędem, za który możemy zapłacić bardzo wysoką cenę.

**- Ale jak przekonać np. mieszkańca Rzeszowa, że powinien łożyć na Marynarkę Wojenną, skoro nie można do tego skłonić władz państwa?**

- Jest to duże i niełatwe wyzwanie dla wszystkich, którym Polska morska leży na sercu. Znowu posłużę się przykładem samochodu. Ataki piratów na tankowce powodują wzrost ceny baryłki ropy naftowej na światowych giełdach. To się

- Jestem zwolennikiem zasady, że „właściwe przygotowanie zapobiega przyszłemu problemom”. Już Machiavelli twierdził, że „największym błędem ludzi jest to, że w czasie ciszy nie myślą o nadejściu burzy”.



z kolei przekłada na ceny paliw, również na polskich stacjach benzynowych. Trzeba więc powiedzieć: mieszkańcu Rzeszowa jeśli chcesz wydawać mniej na paliwo do swojego auta, to finansuj Marynarkę Wojenną, bo tylko ona może zagwarantować bezpieczeństwo wożącym ropę naftową statkom!

**- Dlaczego tego rodzaju argument nie trafia jednak do świadomości społecznej?**

- Niestety gospodarki morskiej jest fakt, że korzyści wynikające z inwestowania w nią widać często dopiero po kilkunastu latach. To jak z leśnikiem. Sądzi drzewa, ale ścinać je będzie jego wnuk. Czy to oznacza, że nie powinien tego robić? Tymczasem politycy myślą co najwyżej w perspektywie kilkuletniej, tyle ile trwa ich kadencja. A na dodatek, złą polską tradycją jest negowanie tego wszystkiego, co dokonali lub opracowali poprzednicy. Ile w naszym kraju powstało programów, które są konsekwentnie realizowane? W przypadku Marynarki Wojennej czy gospodarki morskiej ani jeden. Ba! Jesteśmy jedynym krajem nad Bałtykiem, który nie ma formalnie określonej polityki morskiej. Jak do tej pory nie ustalono nawet, które akweny morskie są żywotne dla szeroko pojmowanych interesów naszego kraju.

**- Jest rozwiązanie. Może należało by przenieść stolicę Polski nad morze? W swojej książce pokazuje pan, jakie są odległości stolic poszczególnych państw leżących nad Bałtykiem od jego brzegu. Warszawa, nie licząc Moskwy, jest najdalej.**

- Co do Rosji to warto zauważyć, że przez długi czas jej stolicą był Sankt Petersburg położony bezpośrednio nad Bałtykiem, więc tam ta świadomość wagi spraw morskich jest wysoka. Kiedyś stolicą Polski był Kraków, więc teraz z War-



Ilustr. ImageBit

szawy i tak jest bliżej. Przytoczyłem te dane, bo są one znamienne. Oczywiście nie jestem zwolennikiem fizycznego przenoszenia stolicy naszego kraju nad morze, choć świadomość morska naszego społeczeństwa powinno być znacznie większa i w sensie symbolicznym polska stolica po-


winna znajdować się znacznie bliżej wybrzeża. Wyrazem oddalenia Polaków od spraw morskich jest popularne stwierdzenie „Po co Polakowi morze, skoro sieje i orze”. Pamiętajmy jednak, że co prawda ziemia żywi, ale morze bogaci.

Fot. Czesław Romanowski



**Nasze okręty powinny być obecne i na Morzu Śródziemnym, i u somalijskich wybrzeży Afryki. Na zdjęciu – okręty desantowe w świnoujskim porcie MW.**

# Zachwycająca żywa skała



Największa z raf koralowych naszego globu – Great Barrier Reef (Wielka Rafa Barrierowa, znana bardziej pod mianem Wielkiej Rify Koralowej) – jest jednocześnie jedynym wytworem organizmów żywych widocznym z przestrzeni kosmicznej. Ten gruby na ponad 500 metrów koralowiec liczy sobie w niektórych miejscach 45 milionów lat. Najstarsze jego zakamarki są już „tylko” fundamentem.

Rafa, jaką znamy dzisiaj, powstała na przestrzeni ostatnich 10 000 lat, kiedy po epoce lodcowej przysła kolej na przyjemniejsze temperatury. Anemony, polipy i cała gama innych organizmów rafotwórczych, doprowadziły do powstania „żywej skały”, która obecnie wzbudza zachwyt człowieka. Wielka Rafa Koralowa stale zmienia swoje oblicze, co jest normalne w przypadku organizmu żywego. Jej przyszłość zależy jednak w międzyczasie również od człowieka i jego obcejścia z morzami i oceanami.

Choć już w 1606 r. o rafę zahaczył Luis Vázquez de Torres, za jej głównego odkrywcę uważa się Jamesa Cooka. Okręt Anglika dokonał odkrycia w bardzo bezpośredni sposób: 11 czerwca 1770 r. HMS *Endeavour*, podczas pierwszej wyprawy Cooka, prowadzonej w latach 1768–1771, wpłynął na rafową mieliznę.

Great Barrier Reef jest fenomenem, który dużo lepiej opisują cyfry, a nie słowa. Ciągnie się na przestrzeni 2300 kilometrów, tworzy około 2900 pojedynczych kolonii koralowych, ponad 1000 wysp – między innymi Whitsunday Islands i Family Islands – i niezliczone łacny koralowe i atole. Jest ojczyzną 359 gatunków koralu twardego, 80 miękkich, ponad 1500 gatunków ryb i tyłuż gąbek, prawie 5000 gatunków mięczaków i ponad 800 szkarłupni. Jest tu więcej żółwi, niż gdziekolwiek indziej na świecie. Od krewetki i meduzy, po żarłacza białego i humbaka - Wielka Rafa jest prawdziwym mareopolis. Dlatego od 26 października 1981 roku jest również parkiem morskim (o nazwie *Great Barrier Reef Marine Park*), objętym ochroną i wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO. 346 000 km<sup>2</sup> powierzchni Wielkiej Rify Koralowej jest chronione przez UNESCO.

Rokrocznie rafę odwiedza prawie dwa miliony turystów. W 2003 roku liczba ta przelożyła się na 4 miliardy dolarów australijskich zysku. Rafę można oglądać nurkując, z pokładu mini-nautilusa, helikoptera lub awionetki.

Czytelnicy „Naszego MORZA” czynią to z pokładu unoszącego się wysoko ponad tym zgiełkiem - europejskiego satelity Envisat. Jego elektroniczne oko - Medium Resolution Imaging Spectrometer (MERIS) – uwieczniło rafę w rozdzielczości do 300 metrów 8 listopada 2010 r.

## Akcja ratownicza na Morzu Ochockim

**Chłodniowiec *Bereg Nadezhdy* idzie w śladzie torowym lodolamacza *Admirał Makarow*.**



Fot. www.gov.ru

# 500 uwięzionych

**Lodolamacze *Krasin* i *Admirał Makarow* manewrują, by wybić w lodzie kanał dla prowadzonych statków.**



Fot. www.gov.ru

Pod koniec ubiegłego roku, 30 grudnia (wszystkie daty i godziny w tekście według czasu moskiewskiego - KK), na Zatoce Sachalińskiej (Morze Ochockie) oddzielającej, wraz z Cieśniną Tatarską (część Morza Japońskiego), wyspę Sachalin od kontynentu azjatyckiego, utknęło w lodzie kilka rosyjskich jednostek: baza rybacka/statek przetwórnia *Sodruzbestvo* (*Sodrużiestwo*), chłodniowiec *Bereg Nadezhdy* (*Bierieb Nadeźdy*) oraz statek badawczy *Professor Kizevetter* (*Profiesor Kizjewatter*). Doszło do tego w warunkach gwałtownego załamania pogody, czemu towarzyszył spadek temperatury do minus 22 stopni Celsjusza. Mimo wzburzonego morza, zaczęła się więc tworzyć kora lodowa, a fale w niektórych rejonach spiętrzyły ją na wysokość nawet ośmiu metrów. Sytuacja była bardzo groźna, zwłaszcza że 3 stycznia w lodzie uwięzły kolejne dwie jednostki – trawler *Anton Gurin* i *Mys Jelizawiety*. Na pokładach unieruchomionych statków znajdowało się około 500 osób, z czego ponad 300 na bazie/statku przetwórnym. Problemy odnotowały również frachtowce i statki rybackie *Tumnin*, *Ostrov Karaginsky*, *Amursky Liman*, *Komsomolets Kalinigrada*, *Pamyat Kirova*, *Gennady Volodarsky* i *Alexander Belyakov*, ale ostatecznie w ich przypadku odbyło się bez konieczności wydzielania lodolamaczy do asysty. Podkreślić należy, że ów akwen osłonięty Sachalinem od otwartego akwatorium i Pacyfiku mógł wydawać się stosunkowo bezpiecznym schronieniem w warunkach nadciągającego od wschodu sztormu, ale przy gwałtownym spadku temperatury, stał się ze względu na niewielkie rozmiary - bliskość brzegów sprzyjająca tworzeniu się zwalów lodowych - wyjątkowo niebezpieczną pułapką.

### W mroźnej pułapce

Kierowanie akcją ratowniczą objęło Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Južno-Sachalińsku, a następnie specjalny sztab kryzysowy, na czele którego stanął zastępca ministra transportu Federacji Rosyjskiej Wiktor Olerski. Sztorm uniemożliwiał jednak podjęcie efektywnych działań. Tkwiące w mroźnej pułapce jednostki nie były co prawda bezpośrednio zagrożone, na pokładach znajdowały się wystarczające zasoby zaopatrzenia i zapasy paliwa, ale w przypadku utrzymywania się silnego wiatru z kierunku wschodniego, mogło to ulec zmianie. Szczególnie obawiano się zdryfowania

## Baza rybacka statek przetwórnia *Sodruzhestvo*

Budowa - stocznia Rauma-Repola w Rauma, Finlandia, w latach 1988-1989, pojemność brutto 32 096 jednostek, nośność 10 200 ton, długość całkowita 179,2 m, szerokość 28 m, zanurzenie 7,9 m, dwa silniki wysokoprężne Wartsila 8R 32 o mocy 4400 KM każdy, prędkość maksymalna 15 węzłów, możliwość zamrażania 160 ton ryb na dobę i produkcji 50 000 konserw, cztery dźwigi o unosie 5 ton, dwa o unosie 15 ton i jeden o unosie 3,2 tony, załoga – około 400 (łącznie istnieje możliwość zaokrętowania 520 osób).



Lodołamacz *Krasin*.

unieruchomionych statków na brzeg. Najbliżej, bo w odległości 11-12 mil morskich od wybrzeża znajdowały się *Bereg Nadezhdy* i *Professor Kizevetter*. Licząc się z taką ewentualnością, w gotowości do rozpoczęcia ewakuacji załóg utrzymywano cztery śmigłowce typu Mi-8 i Mi-17 (teoretycznie, w sprzyjających warunkach, każda z maszyn mogła zabrać oko-

ło 30 osób w jednym wylocie). Wiropląty mogły okazać się niezbędne, gdyż trzy holowniki ratownicze: *Irbis* (w rejonie od 31 grudnia), *Predanny* i *Rubin* (oba w rejonie od 2 stycznia) nie zdołały sforsować pola lodowego.

4 stycznia pogoda się poprawiła i do akcji rzucono lodołamacz *Magadan*. Nie odniósł on jednak poważniejszych suk-

cesów, gdyż jednostka okazała się niezdolna do przebiccia się przez spiętrzone zwały lodów i dotarcia do uwięzionych statków.

Priorytet akcji ratowniczej w pierwszej fazie określała ilość znajdujących się na pokładzie osób. Z tego względu za kwestię pierwszoplanową uznano „wykucie” z lodu statku bazy/przetwórnii *Sodruzhestvo*.



*Krasin* prowadzi na akwen wolny od lodów bazę/przetwórnię *Sodruzhestvo*.

Charakterystyka rosyjskich lodolamaczy biorących udział w oswabadzaniu statków na Morzu Ochockim

Nazwa	Magadan	Admirał Makarow	Krasin
Armator	Dalekowschodnia Żegluga Morska		
Budowa	1982, Finlandia	1975, Finlandia	1976, Finlandia
Pojemność brutto	5342 jednostek	14 058 jednostek	14 058 jednostek
Pojemność netto	1603 jednostek	4217 jednostek	4217 jednostek
Nośność	1909 ton	7650 ton	7554 tony
Długość	88,49 m	134,84 m	134,80 m
Szerokość	20 m	25,97 m	25,97 m
Zanurzenie	6,50 m	11 m	11 m
Napęd	4 x 3250 KM	6 x 6000 KM	6 x 6000 KM
Prędkość maksymalna	16,5 węzła	19,8 węzła	19,8 węzła
Uwagi		Pokład startowy i hangar dla śmigłowca	Pokład startowy i hangar dla śmigłowca

stwo. Dodać przy tym należy, że fakt unieruchomienia tej dużej, projektowanej z myślą o eksploatacji na trudnych pod względem nawigacyjnym akwenach, dysponującej wzmocnieniami lodowymi jednostki, potwierdza wyjątkową srogość aury, z którą przyszło zmierzyć się Rosjanom. Jak już wspomniano, *Magadan* nie mógł jednak przebić się do bazy, a nawet sam został unieruchomiony, w związku z tym jej uwolnienie musiało poczekać na przybycie większych lodolamaczy.

5 stycznia w rejon akcji przybył lodolamacz *Admirał Makarow*. W pierwszej kolejności uwolnił *Magadan* i trawler *Mys Jelizawiety*, tkwiące w pobliżu granicy pola lodowego, a następnie rozpoczął przebijanie się do innych statków (trawler *Anton Gurin* oswobodził się samodzielnie). 7 stycznia *Admirał Makarow* przebił się, idąc z prędkością 1 węzła, czyli pokonując w lodzie około 1800 metrów na godzinę, do statku badawczego *Professor Kizevetter*, wyrąbał wokół

niego rynnę wolną od lodu, a następnie poprowadził na holu przez lodowy pak o szerokości 24 mil morskich na akwen wolny od lodu. Na ostatnim etapie trasy, odpowiedzialność za uwolniony statek przejął leżący wcześniej w dryfie lodolamacz *Magadan*.

Nadmienić należy, że *Krasin* i *Admirał Makarow* znajdowały się w krytycznym rejonie, gdyż w 2006 roku wycarterowane zostały (na 10 lat) przez spółkę Exxon Neftegas Ltd. do eskortowania

Lodolamacz *Magadan* okazał się zbyt słaby, by prowadzić akcję ratowniczą, wykorzystano go do zadań zabezpieczających.



Fot. www.gov.ru

zbiornikowców, które odbierają ładunek ropy z terminalu załadunkowego w Chabarowsku, zaopatrywanego rurociągiem poprowadzonym dnem Cieśniny Tatarskiej (w lutym 2007 roku załadowano tam pierwsze 34 tys. ton surowej ropy). Z tego względu operowały na wodach wokół Sachalinu.

Następnie *Admiral Makarow* rozpoczął przebijanie się do chłodniowca *Bereg Nadezhdy*, od którego dzieliło go około 15 mil morskich pola lodowego. Dotarł do niego w dniu następnym, a później powtórzyła się sytuacja, która miała miejsce w przypadku *Professora Kizevetera*. Kapitan *Makarowa* przekazał informację, że nie zdoła uwolnić statku samodzielnie. Podjęto decyzję, że dołączy do niego bliźniaczy *Krasin*, oba lodołamacze ukończą uwalnianie chłodniowca i przystąpią do udzielania pomocy *Sodruzhestvu*. Początkowo co prawda zamierzano skupić całą uwagę na tej jednostce, ale ostateczni uznano, że to właśnie ona jest najlepiej przygotowana do stawiania czoła żywiołowi.

### Mozolne oswabadzanie

Jednak ciężkie warunki pogodowe wymusiły korektę planów. Silny wiatr (do 20 m/s) powodujący dryf lodów oraz ograniczenie widzialności w następstwie zadymki do około 200 m, temperatura minus 23 stopnie utrudniały lodowy pochód *Krasina*. W godzinach wieczornych, 9 stycznia (niedziela), znajdował się on w odległości około 20 mil morskich od *Makarowa* przebijając się przez lód z prędkością 1,5-2 węzły. Następnego dnia drugi lodołamacz dotarł do statku i rozpoczęło się jego uwalnianie. 10 stycznia wieczorem (poniedziałek) cały zespół ruszył w kierunku akwenów wolnych od lodów, ale przemieszczał się bardzo wolno, walcząc zarówno z lodem, jak i z potężniejszym wiatrem i niską temperaturą.

We wtorek, 11 stycznia, przeprowadzono zwiad za pomocą śmigłowca. Uzyskane informacje doprowadziły do kolejnej zmiany zamiarów. Odprowadzony z rejonu bezpośredniej bliskości brzegu, ale nadal tkwiący w lodach i niezdolny do samodzielnego manewrowania bez asysty lodołamaczy, chłodniowiec *Bereg Nadezhdy*, pozostawiono, a oba lodołamacze skierowały się ku bazie pływającej *Sodruzhestvo*, dryfującej wraz z polem lodowym w kierunku wybrzeża. Założono, że *Bereg Nadezhdy* uwolniony zostanie w trakcie odprowadzania bazy pływa-

jącej do granicy pola lodowego. Podkreślić należy, że postępował wówczas proces szybkiego zamarzania Morza Ochockiego i o ile w pierwszej fazie akcji statki dzieliło od wolnego od lodu akwatorium około 40 mil morskich, to na początku pierwszej dekady stycznia było to już około 80-100 mil morskich. Jednocześnie sztorm piętrzył zwaly lodowe. *Admiral Makarow* i *Krasin* pracując pełną mocą maszyn, nie były zdolne pokonać dystansu większego niż około 30 mil morskich na dobę.

Oba lodołamacze, wzajemnie się asekurując, dotarły do bazy *Sodruzhestvo* w środę 12 stycznia. Rozpoczął się mozolny proces wyswabdzania potężnego kadłuba z lodów. Zaznaczyć trzeba, że powierzchnia boczna bazy to ponad 10 tys. m<sup>2</sup>. Silny wiatr oddziałując na ów gi-

## Morze Ochockie

Leży w północno-wschodniej części Oceanu Spokojnego, między Kamczatką, Wyspami Kurylskimi i Hokkaido na wschodzie, a Sachalinem i kontynentem azjatyckim na zachodzie. Z Oceanem Spokojnym łączy się przez Cieśniny Kurylskie, z Morzem Japońskim przez Cieśninę Tatarską i Cieśninę La Perouse'a. Wpadają do niego Amur, Uda, Ochota, Giżyga, Pienżyna. Powierzchnia 1 583 000 km<sup>2</sup>, średnia głębokość 177 m, największa głębokość 3372 m.



## Cieśnina Tatarska

Łączy Morze Japońskie z Morzem Ochockim. Ma około 663 km długości, najmniejsza głębokość na torze wodnym to 8 m, zaś szerokość w części południowej 324 km, w najwęższym miejscu (tak zwana Cieśnina Niewielkiego) 7,3 km, w części północnej do 40 km. Jest to najkrótsze połączenie, m.in. między portem Wanino w Kraju Chabarowskim z Magadanem. Jednakże z uwagi na trudne warunki nawigacyjno-hydrograficzne, zwłaszcza niewielkie głębokości i długi sezon lodowy (w części północnej nawet 170 dni, w części południowej średnio 40-80 dni), szlak ten używany jest niechętnie nawet latem. Cieśnina przecięta jest połączeniem promowym łączącym Wanino z Chołmskiem na Sachalinie.

gantyczny, stalowy „żagloplat” powodował dryfowanie jednostki, w związku z czym utrzymanie jej w centralnej części wybitego przez lodolamacze kanału było bardzo trudne, zwłaszcza, że szerokość lodolamaczy była mniejsza od ratowanego statku. Droga dla *Sodruzhestvo* otwierana była więc nie w czasie jednego, ale minimum dwóch halsów. Często też jeden z lodolamaczy pracował „rufa naprzód”, a drugi manewrując już klasycznie, poszerzał kanał.

Przebijający się przez zwały lodu konwój dotarł 14 stycznia, w piątek, do pozostawionego wcześniej w lodzie chłodniowca *Bereg Nadezhdy*. W tym samym dniu na granice pola lodowego dotarł zbiornikowiec *Victoria* (eskortowany przez lodolamacz *Magadan*) z zapasem paliwa dla *Krasina* i *Makarowa*. O skali trudności, z którymi borykali się ratownicy świadczyć może fakt, że 17 stycznia konwój zdołał się posunąć zaledwie o 10 mil morskich. Były to jednak kluczowe dla powodzenia całej akcji mile. Następnego dnia (warunki się poprawiły, prędkość wiatru spadła do 8 m/s, temperatura wzrosła do minus 10 stopni Celsjusza)

W następnych dniach lodolamacze doprowadziły oba statki do akwenu wolnego od lodu, co oznaczało zakończenie akcji ratowniczej. Od 24 stycznia rosyjskie media, będące podstawowym źródłem informacji, straciły zainteresowanie problemem Morza Ochockiego – wszystko przesłonił zamach terrorystyczny na lotnisku Domodiedowo...

Sytuacja, do której doszło na Morzu Ochockim, ma co najmniej dwa wymiary. W pierwszym potwierdza tezę głoszoną przez klimatologów, że ocieplenie klimatu w strefie arktycznej będzie skutkowało większą turbulencją pogody w niższych szerokościach geograficznych, w drugim ukazują, że „huura-optimistyczne” prognozy zakładające szybkie otwarcie bezpiecznych arterii żeglugowych na obszarach pokrytych lodem, bądź periodycznie zamarzających, mogą się rozmiąć z rzeczywistością. Wszak nawet posiadanie silnych lodolamaczy w kluczowym rejonie nie było w stanie wyeliminować zagrożenia dla żeglujących tam jednostek.

**Krzysztof Kubiak**

**Lodolamacz  
Admirał Makarow.**



Fot. www.gov.ru



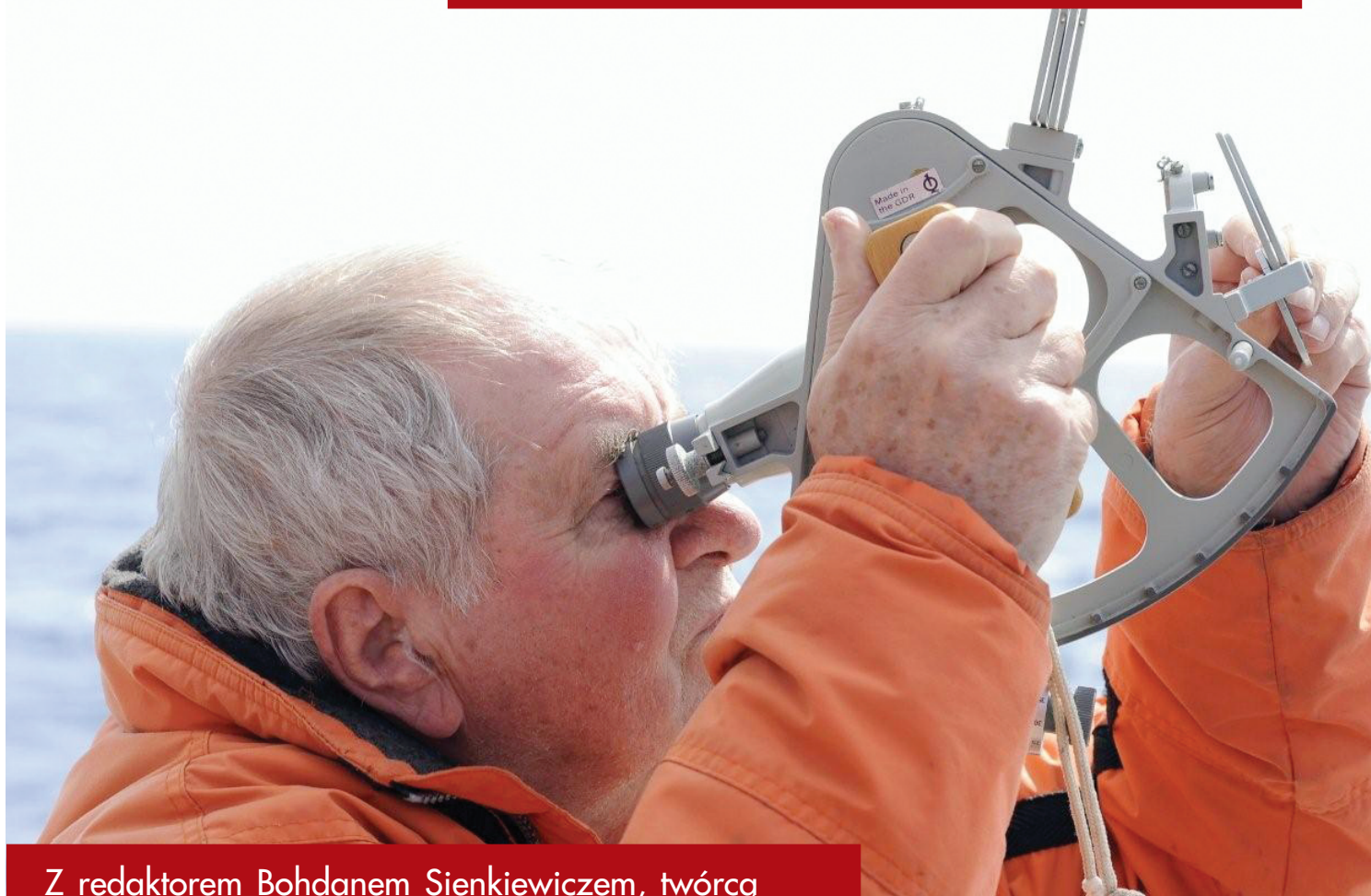
Fot. www.gov.ru

**Sodruzhestvo  
w całej okazałości.**



# Nowy program Sienkiewicza

Fot. Jeremi Radwanicki



Z redaktorem Bohdanem Sienkiewiczem, twórcą „Latającego Holendra”, najpopularniejszego morskiego programu w historii polskiej telewizji, rozmawia Tomasz Falba

**Red. Bohdan Sienkiewicz „łapie słońce” na Pogorii w czasie Garibaldi Regatta 2010.**

- Zaczynam tak jak zwykle (red. Sienkiewicz pochyla się nad dyktafonem). Dostrojenie głosu: pięć, cztery, trzy, dwa, jeden... Poszły konie po betonie!

**- Widzę, że pan ciągle w dobrej formie panie redaktorze. Jak za dawnych czasów. Wtedy był pan, obok Jerzego Pertka (słyszysz głośne westchnięcie red. Sienkiewicza) i Karola Olgierda Borchardta (kolejne westchnięcie), jednym z tych, którzy jeśli chodzi o sprawy morskie, wywarli największy wpływ na wyobraźnię Polaków... Co pan tak wzdycha przy każdym nazwisku?**

- No, bo ja się za takiego giganta jak oni nie uważam. Poza tym trzeba by tę listę uzupełnić o nazwisko np. Jerzego Micińskiego, wieloletniego redaktora naczelnego miesięcznika „Morze”. Ja też czytałem to pismo i „Żeglarza” od najmłodszych lat, a później spotykałem bardzo wielu ludzi, którzy dzięki nim trafili na morze. Warto też wspomnieć redaktora Wydawnictwa Morskiego Stanisława Ludwiga, pływającego, jeszcze przed wojną, jako pierwszy oficer na *Zawiszy Czarnym* pod komendą gen. Mariusza Zaruskiego. Stasiu Ludwig był współtwórcą i dobrym duchem jedynej w histo-

rii Polski instytucji, która się przyzwociła zajmowała wychowaniem morskimi młodzieży, to jest Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Teraz można tylko pomarzyć o takiej instytucji.

**- O sprawach morskich we współczesnej Polsce będziemy rozmawiać za chwilę. Teraz proszę jednak powiedzieć jak to się stało, że pojawił się „Latający Holender”? Przecież ten program nie wyskoczył jak Filip z konopi. Pamięta pan moment, w którym pojawił się pomysł?**

- Od dzieciństwa miałem morskie ciągoty. Nie udało mi się jednak trafić do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Kiedy miałem tam iść, wymagano tzw. „małej matury”, której nie miałem. A kiedy ją zrobiłem, szkoła zaczęła wymagać

Fot. Andrzej Supercal



25-lecie „Latającego Holendra”.

„dużej matury”. Kiedy i ją zdobyłem, szkołę znowu zreorganizowano. Utworzono Technikum Morskie Nawigacyjne i przyjmowano kandydatów po szkole podstawowej. Ostatecznie więc trafiłem na studia do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie.

**- Który to był rok?**

- 1951. Spotkałem tam wielu wspaniałych wykładowców: prof. prof. Tadeusza Ocioszyńskiego, Stanisława Darskiego, Bolesława Kasprowicza, Józefa Kulikowskiego, którzy ugruntowali moją miłość do morza i uświadomili mi potrzebę jego uprawy dla Polski. Jednocześnie ciągnęło mnie do dziennikarstwa. Działalem w mediach studenckich na macierzystej uczelni. W tym czasie pojawiła się w Gdańsku Telewizja Polska. Zaczęłem robić dla niej różne materiały przede wszystkim o gospodarce morskiej. Byłem w tym okresie także redaktorem, sekretarzem, zastępcą, a w końcu i naczelnym „Polish Maritime News” wydawanego przez Polska Izbę Handlu Zagranicznego, co mi dało otwarcie na świat, bo z tej redakcji można było wyjeżdżać za granicę. Dzięki zaś znajomości języka angielskiego poznałem wielu dziennikarzy z branży, a nawet w „Fairplay” robiłem wkładkę o polskiej gospodarce morskiej! Po kilku latach, kiedy telewizja okrzepła, zaproponowano mi tam etat. To było w 1965 roku. Pomyślałem wówczas, że dobrze by było stworzyć program, który przybliżałby młodym ludziom w naszym kraju sprawy morskie. Marzyła mi się telewizyjna uprawa morza. Wystartowaliśmy

z „Latającym Holendrem” 10 stycznia 1967 roku. I już po kilku programach, biorąc pod uwagę odzew widzów, okazało się, że był to strzał w dziesiątkę. Wtedy nie było takich możliwości mierzenia poziomu oglądalności jak dzisiaj, ale oblicza się, że każdy odcinek oglądało około miliona, przede wszystkim młodych, ludzi.

**- Trudno było telewizję przekonać do takiego programu?**

- I tak, i nie. Były zaczątki pod postacią „Gawęd Wilków Morskich” Jurka Ringera czy „Bryzy” Zdzisława Pietrasa. One troszkę przetarły szlak w umysłach ludzi

odpowiedzialnych w tamtym czasie za telewizję. Okazało się, że opowiadanie o morzu i urokach pracy na i dla morza, to może być show. I to się potwierdziło także przy moim programie. Po pierwszym odcinku nadeszło 3 tysiące listów z całego kraju! Dzięki poparciu i rozumieniu przez Macieja Zimińskiego, animatora i szefa Naczelnej Redakcji Programów Dla Dzieci i Młodzieży, wyjątkowej roli morza w wychowaniu młodych obywateli, mogłem spokojnie robić kolejne odcinki „Latającego Holendra”. I tak przez kolejne 26 lat.

**- Jest pan w czepku urodzony. Pierwszy program i od razu sukces. To marzenie każdego dziennikarza...**

- Taki był głód morza w naszym społeczeństwie. Poza tym miałem zaplecze w postaci tych wszystkich wspaniałych ludzi – Bolesława Romanowskiego, Karola Borchardta, Juliana Czerwińskiego i innych przedwojennych, i współczesnych „urzędujących” Polskiej Morskiej. Wielu z nich już niestety nie żyje. Nigdy, przez cały czas nadawania „Latającego Holendra” nie zdarzyło mi się, aby ktoś odmówił rozmowy na antenie, spotkania czy przyjęcia do studia, chociaż niektórzy z zapraszanych ludzi z zasady nie udzielali wywiadów. Do „Latającego Holendra” jednak zawsze przechodzili. Myślę także, że udało mi się przekonać widzów, że ja nie robię programu dla własnej kariery, że jestem po prostu pasjonatem, zwariowanym na punkcie morza. Młodzi ludzie widzieli, że my ich nie indoktrynujemy. Nie ma żadnego Mark-



Fot. Wilhelm Szwejnoch

Kiedy Bohdan Sienkiewicz był korespondentem Polskiego Radia i Telewizji w Afryce, „Latającym Holendrem” zajmowali się (od lewej) Michał Dąbrowski, Aleksander Gosk i Marek Kański. Na zdjęciu z prof. Sawickim z Wyższej Szkoły Morskiej z Gdyni.



Fot. Tomasz Falba

- Wykorzystywałem dla wychowania morskigo młodzieży magię telewizji, co jest do dziś przez renomowane Sail Training Association International uznawane za fenomen w całej Europie.

sa, Lenina, Stalina, jest tradycja morska – polska i międzynarodowa. Jest otwarcie na świat, odkrywanie oceanów. To musiało pociągać i pociągało. Była też konkretna korzyść. Publikowaliśmy zadania, za których rozwiązanie można było trafić na morze. Po roku realizowania na antenie ogólnopolskiej TV „Latającego Holendra”, dostałem doroczną nagrodę prezesa Radiokomitetu. To mi otworzyło kolejne drzwi. Mogłem zrobić jeszcze więcej.

**- Zatrzymajmy się na chwilę w tym miejscu. Współczesny, szczególnie młody czytelnik „Naszego MORZA”, może sobie pomyśleć, że opowiada pan o czasach takich samych jak dzisiaj, tylko dziejących się pięćdziesiąt lat wcześniej. Ale to przecież nie była ta sama rzeczywistość. Jeśli pański program się ukazywał, to znaczy, że ówczesna komunistyczna władza uznała, że jest im potrzebny. Jak to z tym było? Miał pan swobodę wyboru tematów?**

- Absolutnie tak. Dbał o to wspomniany już red. Maciej Zimiński. Ten od „Niewidzialnej Ręki”, „Ekranu z bratkiem”, „Pankracego”, czy mądrych, chętnie oglądanych „Dobranoczek”

**- A co z cenzurą? Nie było ingerencji?**

- Żadnych.

**- A nacisków, aby zaprosić do programu tego czy innego ważnego towarzysza?**

- Zdarzały się, na niższym szczeblu, ale na szczęście potrafiłem sobie z tym poradzić.

**- Słowem „Latający Holender” nie był tubą propagandową socjalistycznej gospodarki morskiej?**

- Tak powiedzieć nie można. Przyznam się szczerze, że ja do tej pory jestem zdumiony tym, co zrobił PRL w zakresie gospodarki morskiej. Ponad 170 statków, w samym PLO, połączenia liniowe z całym światem, 140 nowoczesnych statków rybackich łowiących na najważniejszych łowiskach naszego globu, budowa Portu Północnego w Gdańsku, drugie miejsce na świecie w budowie przemysłowych statków rybackich – to była jakaś kontynuacja i rozwinięcie na wielką skalę przedwojennych tradycji Polski Morskiej, idei Eugeniusza Kwiatkowskiego. Myśmy byli entuzjastami tych projektów. Nikt nas nie musiał namawiać do ich propagowania. Oczywiście z widzów naszego programu rekrutowały się potem także kadry dla PLO, czy innych polskich armatorów i przedsiębiorstw gospodarki morskiej, ale nie było tak, że program powstał tylko po to.

**- Ale mówiło się, że „Latający Holender” jest pod szczególną opieką ówczesnego szefa Telewizji Polskiej, wszechwładnego Macieja Szczepańskiego, zwanego „Krwawym Maciusiem”. Podobno program miał być jego oczkiem w głowie. Zbudował nawet na wasze potrzeby Pogorię. Byliście chyba jedynym programem na świecie z własnym żaglowcem. Tak było rzeczywiście? Był pan pupilkiem „Krwawego Maciusia”?**

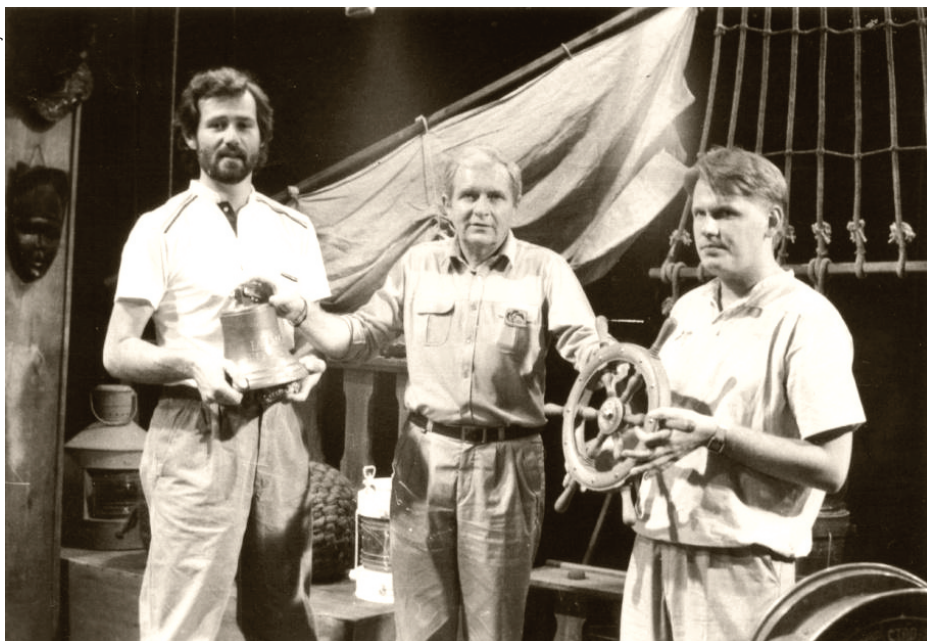
- Zaraz, zaraz. Wykorzystywałem dla wychowania morskigo młodzieży magię telewizji, co jest do dziś przez renomowane Sail Training Association International uznawane za fenomen w całej Europie. W 1971 roku, na *Generale Zaruskim*, kapitan Adam Jasser wymyślił Bractwo Żelaznej Szekli, które miało się zająć wychowaniem morskigo młodzieży. Przyszędł z tym do mnie i od tego momentu „Latający Holender” stał się programem realizującym ten pomysł. Członkami Bractwa zostawali widzowie programu, którzy rozwiązywali zadania publikowane na antenie. Wśród nich byli nawet chłopcy z poprawczaka w Malborku. Wierzyliśmy, że morze może mieć istotny wpływ na ich wychowanie. To była wspaniała idea. Uczestniczyli w naszej akcji letniej i rej-

Fot. Wilhelm Szwejnoch



**Wychowanie grupy odpowiedzialnych i rozumiejących czym dla Polski jest morze ludzi, to największy sukces „Latającego Holendra”.**

Fot. Wilhelm Szwejnoch



**Przekazanie „akcesoriów” „Latającego Holendra” przed wyruszeniem w rejs dookoła świata na Darze Młodzieży redaktorom Kubie Goskowi (z lewej) i Mirkowi Nowakowi.**

sach morskich. Na obozach żeglarskich „Latającego Holendra” wykładowcami i oficerami w czasie rejsów byli najlepsi polscy żeglarze i żeglarki, jak choćby Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, czy Krzysztof Baranowski i Michał Sumiński. W pewnym momencie to się tak rozwinęło, że okazało się, iż taniej będzie zbudować własną jednostkę niż czarterować obce. To musiał być żaglowiec zaprojektowany do inicjacji morskiej, specjalnie dla ludzi nieprzygotowanych żeglarsko, bezpieczny i prosty w obsłudze. Adam Jasser wspólnie z Krzysztofem Baranowskim,

poszli do Szczepańskiego, który sam był pasjonatem żeglarstwa i przekonali go do tego projektu. Żaglowiec ostatecznie zaprojektował Zygmunt Choreń. Tylko pieniądze na budowę *Pogorii* były z nieprawego łoża. Wie pan skąd?

**- Pewnie, że wiem. Zostały wydzielone z pieniędzy przeznaczonych na pielgrzymkę papieża Jana Pawła II do Polski w 1979 roku.**

- *Pogoria* była budowana jako projekt pilotażowy budowy żaglowców w Polsce. Od niej wzięła początek linia polskich żaglowców takich jak *Iskra*, *Kaliakra*, czy

*Dar Młodzieży*, później zapoczątkowana przez najszybszy dziś *Mir*, fregat dla Szkół Morskich St. Petersburga, Odessy, Kaliningradu czy Władywostoku. Z tego więc też wynika, że wszystkie zaprojektowane czy przebudowane przez Chorenia, od *Pogorii* począwszy, żaglowce, które teraz pływają po świecie wywodzą się z pomysłu Bractwa Żelaznej Szekli!

**- Ale *Pogoria* pływała w barwach Bractwa tylko bodaj jeden sezon.**

- Bodaj dwa. Wynikało to z tego, że doszło do zmiany władz Radiokomitetu. Nowi wodzowie telewizji jak ognia bali się schedy po Szczepańskim. A opowiadano, że *Pogoria* jest jego prywatnym, luksusowym jachtem. Miały tam wisieć oryginalne obrazy Malczewskiego, funkcjonować harem, marmurowe łazienki, a nawet boks dla koni. Oczywiście było to wszystko wysrane z palca, ale telewizja postanowiła pozbyć się żaglowca i podarowano go Polskiemu Związkowi Żeglarskiemu. Wykorzystał go potem Krzysztof Baranowski na potrzeby swojej Szkoły pod Żaglami, a dziś eksploatuje Sail Training Association Poland.

**- Tak czy owak „Latający Holender” okazał się sukcesem. Spodziewał się pan tego?**

- Powiem nieskromnie, że tak. To musiało wypalić. Morze było atrakcyjnym tematem, miałem na Wybrzeżu duże zaplecze i świetnych współpracowników – redaktorów Jurka Micińskiego i Stanisława Ludwiga, komandora Rafała Witkowskiego, a także urodzonego gawędziarza, kapitana Wojciecha Zaczka. Okazało się, że nawet w tamtych czasach można było znaleźć dla siebie niszę, w której można znakomicie funkcjonować i robić coś pożytecznego.

**- Mocną stroną „Latającego Holendra”, być może nawet najmocniejszą, była część edukacyjna. Poza tym, że zapraszał pan ludzi morza, mówił o gospodarce morskiej, że śpiewano szanty, w każdym programie były publikowane zadania z nawigacji, geografii czy biologii morza. Ile osób systematycznie je rozwiązywało?**

- W szczytowym momencie było około 3 tysięcy po jednym odcinku. W sumie w ciągu 26 lat brało w tym udział około 100 tysięcy ludzi. Każdego roku wybieraliśmy 100-150 osób, które trafiały na letnie obozy żeglarskie. Kilkaset z nich znalazło później zatrudnienie w gospodarce morskiej. Wielu zaznaczyło się także w innych dziedzinach. Myślę zresztą, że to był największy sukces „La-

## Syn Polesia

Redaktor Bohdan Sienkiewicz ma 80 lat. Pochodzi z Polesia, mieszka w Gdyni. Obecnie na emeryturze. Ukończył Wyższą Szkołę Handlu Morskiego w Sopocie i Wyższą Szkołę Filmową, Teatralną i Telewizyjną w Łodzi. Pracował w wielu mediach morskich. Przez cztery lata był też korespondentem Polskiego Radia i Telewizji w Afryce. Jest autorem serii filmów poświęconych Afryce i kilkuset programów podróżniczych „Dookoła świata”, ale największą sławę przyniosła mu realizacja „Latającego Holendra”. Program ukazywał się w TVP w latach 1967-1993 i był najpopularniejszą audycją morską w jej historii.

tającego Holendra”. Wychowanie grupy odpowiedzialnych i rozumiejących czym dla Polski jest morze, ludzi, którym chciało się chcieć. Wspomnę tu nazwisko prof. Andrzeja Urbanika, szefa Katedry Radiologii Uniwersytetu Jagiellońskiego, który jest jednocześnie guru polskich globtroterów i podróżników. To on zbadał ekshumowane niedawno ciało generała Władysława Sikorskiego i orzekł, że nie został zamordowany. A prof. Marian Zembala, transplantolog, dyrektor słynnego Śląskiego Centrum Chorób Serca w Zabrzu, następca prof. Religi? Wzięty, wrocławski architekt Tomasz Sołowij, późniejszy Kaphornowiec i ojciec Pawła, kadrowego Lasserowca, czy Andrzej Superat pasjonat morza, fotografik, właściciel salonów FUJI. To wszystko są wychowankowie „Latającego Holendra” i Bractwa Żelaznej Szekli. Dla mnie zawsze najważniejsze było, aby wpajać młodzieży świadomość morską, nawet jeśli większość

z tych młodych ludzi ostatecznie nie wybierze morza jako miejsca pracy.

**- Pomimo tego, nie ma pan jednak wrażenia, że poniósł pan klęskę? Znaczenie gospodarki morskiej w Polsce, po 1989 roku systematycznie spada. Nie udało się panu na tyle mocno zaszczepić tej świadomości morskiej, aby zapobiec temu procesowi.**

- Nieraz mam takie wrażenie, że niestety wszystko trzeba by zaczynać od początku.

Ja zrobiłem swoje. Wszystko co mogłem. A że stocznie zaorane, po portach hula wiatr i nie ma telewizyjnych programów morskich z prawdziwego zdarzenia (poza „Panoramą morza” Jurka Boja na lokalnej, gdańskiej antenie) to już nie moja wina.

**- Z jakiego powodu zdjęto „Latającego Holendra”?**

- Telewizja ma zawsze jedno wytłumaczenie - „wyczerpała się formuła” -

- Ja zrobiłem swoje. A że stocznie zaorane, po portach hula wiatr i nie ma telewizyjnych programów morskich z prawdziwego zdarzenia, to już nie moja wina.

Fot. Tomasz Fajla



Fot. Wilhelm Szwałnoch



„Latający Holender” pod żaglami.

choć właśnie realizowaliśmy kolejny nasz ważny pomysł: Klub Zdobywców Oceanów. To było w 1993 roku, przed wakacjami. Nawet nie wiedzieliśmy, że po wakacjach nie pozwolą nam zrobić następnego programu.

**- Czyli nie dano panu szansy pożegnania się z widzami?**

- Właściwie nie. Można powiedzieć, że film jaki zrobił ostatnio Sławomir Malinowski dla sieci Planete w swoim Leader Filmie o „Latającym Holendrze” jest taką formą pożegnania z nimi. Teraz pomagam przy przygotowaniu produkcji dokumentu o Bractwie Żelaznej Szekli.

**- Nie było pomysłów reaktywacji „Latającego Holendra”?**

- Parę razy rzucałem taką myśl, ale nie było odzewu. Wiedzę więc skromny

życiowy emeryta wspominającego stare dobre czasy i od czasu do czasu wracającego na morze, czy wspierającego zawodnicę „Trzymajmy się morza!”.

**- A myśli pan, że istnieje jeszcze zapotrzebowanie na program morski zbliżony do „Latającego Holendra”?**

- Oczywiście, że tak. Powiem więcej. Według mnie, wychowanie młodzieży, w tym jej wychowanie morskie, powinno być wpisane na listę misji społecznej Telewizji Publicznej i to na pierwszym miejscu! Ostatnio pływałem na *Pogorii* pod jak zwykle przeuroczym, kapitanem Adamem Jasserem, w czasie Garibaldi Regatta 2010, w ramach ubiegłorocznych Tall Ships' Races, wspólnie z żeglarzem Janem Dworakiem, który teraz jest prezesem Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji. Czy on nie wie co to morze? Wie. I jest jego entuzjastą... a programu i tak nie ma... ale może pojawi się światelko w tunelu TVP. Może i mnie jeszcze uda się je zobaczyć.

**- Ale może w końcu sprawy morskie znormalniały. Nie ma programu takiego jak „Latający Holender”, bo los polskiej gospodarki morskiej mało go dziś interesuje.**

- Kiedy zaczynaliśmy z „Latającym Holendrem” świadomość morska wśród Polaków była na równie niskim poziomie co teraz, a może nawet niższym. Jednak dzięki m.in. naszemu programowi, rosła. To nie jest raz dane, nad tym trzeba pracować. Bez mediów tego się nie da zrobić. Byłoby dobrze, aby powstała nagroda za urzeczywistnianie Polski Morskiej. Może ona stanowiłaby jakąś zachętę do pracy? Mogłaby nosić imię zmarłego niedawno, nie-

odwołanego komendanta *Daru Młodzieży*, kapitana Leszka Wiktorowicza.

**- Wychowanie morskie jako społeczna misja telewizji publicznej, nagroda im. Wiktorowicza za urzeczywistnianie Polski Morskiej. To brzmi jak jakieś tezy programowe. Są jeszcze inne punkty tego nowego programu Bohdana Sienkiewicza?**

- Proszę bardzo! Trzeba doprowadzić, aby w każdej bibliotece w Polsce był zawsze dostępny najświeższy numer „*Naszego MORZA*”. Należy zorganizować lobby dziennikarskie, które zajmie się realizacją Polski Morskiej. Tylko nie takich dziennikarzy, co nazywają *Dar Pomorza*, jak sam kiedyś słyszałem, okrętem flagowym polskiej Marynarki Wojennej.

**- A gdzie pana miejsce?**

- Mam już 80 lat. Ale zapewniam, że nie wziąłbym ani grosza za pomoc przy realizacji tego typu pomysłów. Prywatnie chciałbym zaś, aby moje prochy zostały rozsypane nad morzem, więc trzeba by do tego programu dopisać jeszcze punkt o zmianie „Ustawy cmentarnej”, która w obecnym kształcie nie pozwala na taki pogrzeb morski, a za jego próbę przewiduje ostre sankcje prawne.

**- Film o „Latającym Holendrze” powstał na zamówienie francuskiej telewizji Planete. Polska telewizja nie widziała potrzeby jego realizacji. Nie boli to pana?**

- Znak czasów. Nie mogę się jednak żalić. W ubiegłym roku, 18 lat po przejściu na emeryturę, kierownictwo Telewizji Gdańsk zaprosiło mnie na opłatek. Może to oznacza, że znowu będzie Telewizją Morską?

**- Czuje się pan bardziej człowiekiem telewizji czy morza?**

- (po chwili zastanowienia) Człowiekiem, który swoje pasje morskie zrealizował w telewizji i dzięki niej. Takim się czuję. Amen.

Fot. Andrzej Drapeła



*Pogoria* jeszcze z szeklami Bractwa Żelaznej Szekli na żaglach.

Ludzie morza

Rozmową z red. Bohdanem Sienkiewiczem rozpoczynamy cykl wywiadów, który będzie się ukazywał w naszej gazecie pod wspólnym tytułem „Ludzie morza”. Chcemy w nim przypomnieć tych, którzy swoje życie poświęcili sprawom morskim w Polsce.

Czyj kapitał, czyj statek

# Światowa kontrola

Okolo 70 procent tonazu całej światowej floty plywa pod obcymi banderami. Z tego ponad 1/3 pod banderami dwóch wiodących, otwartych rejestrów - Panamy i Liberii.

Ponad połowa tonazu całej światowej floty handlowej należy do największych państw morskich (według wielkości ich floty handlowej) - Grecji, Japonii, Niemiec i Chin. Czas na przegląd tej floty, omówimy ją w kolejnych odcinkach. Dzisiaj i za miesiąc - tytułem wprowadzenia - sytuacja na świecie i w Polsce na tle świata...

Żegluga była tą dziedziną gospodarki światowej, która najwcześniej uległa procesowi globalizacji i stała się jego nośnikiem. *Shipping*, transport morski, pomimo istnienia jeszcze gdzieś tam pewnych pozostałości systemów utrudniających w pełni wolną konkurencję, od dawna jest najlepszym przykładem zglobalizowanej i międzynarodowej działalności.

## Statki - „obywatele świata”

W dzisiejszej żegludze stosunki własnościowe i niuanse biznesowo-eksploatacyjne często utrudniają laikowi jednoznaczne stwierdzenie, do jakiego kraju należy statek. Sytuację komplikować może dodatkowo fakt, że nie tylko armator i bandera, którą nosi statek, reprezentują różne państwa, ale w dodatku np., z kolejnych dwóch, innych państw mogą pochodzić operator statku i firmy zajmujące się zarządaniem technicznym i załogowym, nie mówiąc już o tym, że czarterujący może reprezentować jeszcze inny kraj. Mało tego - statek może należeć bezpośrednio do tzw. armatora zarejestrowanego (*registered owner*), z siedzibą na Cyprze, ale być uważany za polski, po-

nieważ spółka należy w 100 proc. do polskiej firmy.

Bywa, że nie radzą sobie z tymi zawiłościami również specjaliści. Według renomowanego ośrodka analitycznego ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) z Bremy, opierającego swoje statystyki i analizy głównie na informacjach z bazy danych statków IHS Fairplay, stan z 1 stycznia 2010 r. (przeгляд przynależności światowej floty wg ISL z początku bieżącego roku zostanie opublikowany dopiero w lipcu 2011 - red.) informował o przynależności państwowej 32 742 statków (o jednostkowej pojemności brutto ponad 1000 jednostek), o łącznej nośności 1 mld 130 mln ton. Nie udało się natomiast ustalić przynależności państwowej 4557 statków o łącznej nośności ok. 86,6 mln ton (ok. 7 proc. tonazu wszystkich statków o pojemności brutto ponad 1000 jednostek).

Zdawałoby się, że ma tu zastosowanie ulubione twierdzenie liberałów, iż „kapitał nie ma narodowości”, ale w znakomitej większości przypadków, floty poszczególnych armatorów czy pojedyncze statki da się jednoznacznie określić jako przynależne do tego, a nie innego kraju.



Panama



Liberia



Wyspy Marshalla



Hongkong



Grecja



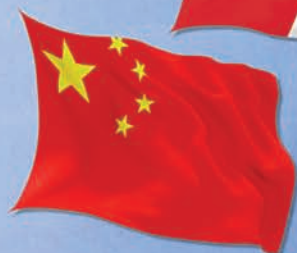
Singapur



Malta



Wyspy Bahama



Chiny



**Wielka  
Brytania, tzw.  
Red Ensign**



**Cypr**



**Korea  
Płd.**



**Norwegia**



**Wochy**



**Japonia**



**Niemcy**



**Indie**



**Dania**

Nawet jeśli mamy do czynienia z żeglugową spółką giełdową, z rozproszonym (także w różnych krajach) akcjonariatem, to i tak da się ustalić narodowość, czy raczej przynależność państwową floty armatora na podstawie jednego decydującego, czy wielu zbieżnych czynników. Jest to przede wszystkim umiejscowienie siedziby samej spółki lub jej „firmy-matki” (*parent company*), ale do czynników potwierdzających obywatelstwo statków, floty i przedsiębiorstwa żeglugowego mogą należeć m.in. wybór giełdy, na której notowane są akcje przedsiębiorstwa żeglugowego, pochodzenie większości udziałowców i ich kapitału, czyli obywatelstwo i „właściwość podatkowa” głównych udziałowców - osób fizycznych, historyczna przynależność danej firmy do społeczności *shippingowej* określonego kraju i jej współczesne, silne związki z określonym ośrodkiem, czy regionalnym klastrem morskim.

Trzeba jednak pamiętać, że nie zawsze rzeczywistość jest taka, na jaką wygląda na pierwszy rzut oka. Nawet jeżeli określony zbiór statków podlega ośrodkowi

zarządzania flotą (biuro armatorskiemu) jednoznacznie kojarzonemu z danym państwem, to wcale nie musi oznaczać, że wspomniana flota należy do tego państwa. Przykładem są cypryjskie firmy *ship-managerskie* i *quasi-armatorskie*, założone przez przedsiębiorców niemieckich i zarządzające wyłącznie lub głównie flotą należącą do niemieckich właścicieli cypryjskiej firmy lub do rozproszonego, ale wyłącznie lub głównie niemieckiego akcjonariatu, np. w funduszach powierniczych i spółkach KG - *Kommanditgesellschaft*.

### Pieniądz nie idzie za banderą

Bandera jest przy tym w dzisiejszych czasach najmniej ważnym wyznacznikiem przynależności państwowej statku, który ją nosi. Najczęściej nie ma nic wspólnego z krajem, z którego pochodzi kapitał kontrolujący.

Armator - beneficjent (*beneficiary owner*) - osoba lub podmiot gospodarczy, który zainwestował w statek i czerpie korzyści z jego posiadania i eksplo-

## Bandery handlowe

Bandery marynarki handlowej większości krajów są takie same, jak ich flagi państwowe. Różnice spotyka się najczęściej w przypadku krajów bardziej znaczących na politycznej i gospodarczej mapie świata oraz tych, które mogą się poszczycić najbogatszymi tradycjami morskimi lub dużą, ważną flotą.

Niektóre bandery różnią się o element, który odjęto lub dodano. Bandera marynarki handlowej Włoch np., jest wzbogacona o okazały herb na środkowym, białym, pasie. Bandera polska została wzbogacona o godło państwowe. Bywa, że różnica jest ledwo widoczna, np. bandera francuska ma jeden z pionowych pasów - skrajny, czerwony - nieco szerszy niż pozostałe, podczas gdy na francuskiej fladze państwowej wszystkie trzy pasy są jednakowe.

Bywa i tak, choć rzadko, że bandery wyglądają zupełnie inaczej, niż flagi odpowiednich państw. Tak jest m.in. z banderami Singapuru czy Malty.

Rejestr Hongkongu, od momentu, gdy Wielka Brytania oddała wyspę we władanie Chin Ludowych pozostał w sensie formalno-prawnym niezależny od ChRL. Jednak statki zarejestrowane w Hongkongu muszą teraz nosić na flagsztoku jednocześnie dwie flagi: Hongkongu i ChRL.

Zdarzały i zdarzają przypadki, w których bandery otwartego, czy tzw. drugiego rejestru danego kraju nie można - z wyglądu - odróżnić od bandery narodowej. Tak było w przypadku bandery drugiego rejestru Francji (Wyspy Kergulena), tak jest w przypadku NIS (Norwegian International Shipregister) i DIS (drugiego duńskiego rejestru), czy bandery Antyli Holenderskich. W takich przypadkach o tym, gdzie zarejestrowany jest dany statek na ogół mówi nam port macierzysty wypisany pod nazwą jednostki, na rufie. I tak np. statek pod banderą holenderską z portem macierzystym Willemstad zarejestrowany jest pod banderą Antyli Holenderskich, a jeśli zarejestrowany jest w jednym z portów Holandii - np. Amsterdamie, Delfzjiz czy Ijmuiden albo Rotterdamie, to znaczy, że pływa pod banderą Holandii.



atacji, kojarzony jest z określonym krajem, tzw. domicylem (*country of domicile*, z łac. domicilium - miejsce zamieszkania), czyli stałym miejscem (państwem) zamieszkania osoby fizycznej lub siedzibą osoby prawnej, do której należy statek (flota). To obowiązuje nawet, jeżeli własność nie jest bezpośrednia, a poprzez np. jednostatkową spółkę *offshore*, czyli zarejestrowaną np. w rajach podatkowych (tzw. armatora zarejestrowanego).

W statystykach i analizach rynkowych kwantyfikujących światową flotę spotykamy dwa zasadnicze kryteria, według których układane są zestawienia i rankingi. Pokazuje się flotę według przynależności państwowej (wg domicylu) oraz według państwa bandery.

Przynależność statku czy całej floty do określonej bandery jest bardziej symboliczno-statystyczna i w większości nie ma przełożenia na „siłę gospodarki morskiej” państwa bandery. Tym bardziej, że większość armatorów z wiodących w światowej żegludze państw, rejestruje swoje statki przede wszystkim pod obcymi banderami.

Całe siły gospodarki morskiej w niektórych państwach bander, to zaledwie kilku prawników i urzędników. Co więcej, są rejestry (bandery) obsługiwane administracyjnie i prawnie nawet nie przez instytucje określonego państwa, do którego należy ta bandera, ale przez komercyjne podmioty znajdujące się... w innym państwie. Dla przykładu, jeden z ważniejszych dziś rejestrów światowej żegludgi - rejestr Wysp Marshalla (historycznie mający pewien związek z rejestrem i banderą Liberii), nie tylko administrowany jest przez firmę International Registries, Inc. (IRI), z siedzibą główną w Reston, w stanie Virginia, w USA, ale w ogóle powstał z inspiracji biznesmenów amerykańskich. IRI administruje banderą Wysp Marshalla w prawnych ramach powołanej ustawą spółki *joint venture* między amerykańską firmą, a rządem Wysp Marshalla.

Trzeba też pamiętać, że niektóre państwa będące silnymi ośrodkami żegludowymi (np. Niemcy) wspierały bądź wspierają własnych armatorów nawet, jeżeli ci rejestrują statki przede wszystkim pod obcymi banderami. Zyski z uprawiania żegludgi nie idą bowiem w dzisiejszym świecie za banderą, tylko podążają do kapitału, który inwestuje w żegludę. Nawet jeżeli armator oszczędza nieco na bezpośrednich podatkach rejestrując statek pod „wygodną” banderą, to jego

wspieranie nadal jest opłacalne dla państwa, gdyż na żegludze bogacą się jego obywatele, co przekłada się na zwiększoną konsumpcję i większy popyt wewnętrzny, ożywia gospodarkę i zwiększa pośrednie dochody z żegludgi.

### Największe z „otwartych”

Liczba i tonaż statków rejestrowanych poza siedzibą armatora rośnie. Jak podaje ISL, na początku roku 2010, „wyflagowanych” (zarejestrowanych poza domicylem) było 19 338 statków handlowych o łącznej nośności 796,8 mln ton (70 proc. tonażu światowej floty statków towarowych), a pod banderami narodowymi - 342 mln ton. Dla porównania - w roku 2005 pod obcymi banderami pływało 65,1 proc. światowego tonażu, a dziesięć lat wcześniej - 51,3 proc..

Duża część tonażu zarejestrowanego pod obcą banderą należy do tzw. „otwartych rejestrów” (nie każda bandera państwa innego niż państwo siedziby armatora jest rejestrem otwartym dla wszystkich - dla armatorów z dowolnego państwa). Na początku ubiegłego roku największymi pod względem tonażu otwartymi rejestrami były Panama, Liberia, Wyspy Marshalla, Bahamy, Malta, Cypr, Antigua i Barbuda, Saint Vincent, Bermudy i Kajmany. Te dziesięć czołowych, otwartych rejestrów obejmowało aż 78,5 proc. tonażu całej światowej floty handlowej pływającej pod obcymi banderami. Wiodąca dziesiątka kontrolowała flotę (statków o jednostkowej pojemności brutto ponad 300 jedn.) o łącznej nośności 683 mln t. Przewodziły wśród nich Panama z 287 mln ton (23,2 proc. udziału w tonażu całej światowej floty), Liberia ze 141 mln t (11,4 proc.) i Wyspy Marshalla z 76 mln ton (6,2 proc.).

W ciągu ostatnich pięciu lat - jak obliczył instytut ISL - średnioroczny przyrost floty otwartych rejestrów wynosił ok. 8,4 proc., przy czym największą dynamikę wzrostu zanotowały m.in. Wyspy Marshalla, Liberia i Malta (odpowiednio średnie wzrosty rzędu 12,3, 11,6 i 10,9 proc.).

Panama utrzymuje wiodącą pozycję wśród największych otwartych rejestrów. W latach 2006-2010 notowała średni roczny wzrost na poziomie ok. 8,1 proc. Pod banderą panamską rejestrują znaczące części swoich flot głównie armatorzy azjatyccy - szczególnie z Japonii, Chin, Korei, Tajwanu.

W 2009 roku rejestr Wysp Marshalla wskoczył na trzecią pozycję w ran-





Saint Vincent i Grenadyny



Belgia



Rosja



Wietnam



Tajlandia



Tajwan



Kajmany



Brazylia



Kuwejt

Flota ZBIORNIKOWCÓW wiodących państw kontrolujących wg nośności na początku roku 2010

Pozycja 2010 (2005)	Państwo domicyłu	Nośność w mln ton	Zmiany % (od 2005)	Bandery obce (%)
1 (1)	Grecja	88,5	6,3	58,4
2 (2)	Japonia	60,1	6,9	89,0
3 (8)	Chiny (ChRL)	25,3	18,3	65,0
4 (6)	Niemcy	22,5	11,6	97,5
5 (4)	Norwegia	18,9	-7,0	64,1
6 (7)	Singapur	18,6	6,8	48,1
7 (3)	USA	18,5	-14,2	81,4
8 (5)	Hongkong	15,6	-4,2	46,3
9 (10)	Wielka Brytania	14,0	7,9	70,8
10 (9)	Arabia Saudyjska	13,7	5,5	91,9
Top 10		295,6	3,6	70,8
Top 30		451,0	6,5	69,4
Cały świat		475,8	6,6	68,6

**Pozycja** - ...w rankingu na początku 2010 roku i na początku 2005 r.; **Zmiany %** - średnie roczne procentowe zmiany wielkości floty statków danego typu pod względem łącznej nośności w okresie 2005-2010; **Bandery obce** - udział procentowy łącznego tonażu statków danego typu zarejestrowanych pod obcymi banderami (poza krajem domicyłu); **Top 10** - podsumowanie dla pierwszych 10 państw w rankingu; **Top 30** - podsumowanie dla 30 pierwszych państw w rankingu.

Źródło: ISL.

Flota MASOWCÓW wiodących państw kontrolujących wg nośności na początku roku 2010

Pozycja 2010 (2005)	Państwo domicyłu	Nośność w mln ton	Zmiany % (od 2005)	Bandery obce (%)
1 (2)	Japonia	97,7	9,7	93,7
2 (1)	Grecja	86,9	2,4	78,1
3 (3)	Chiny	56,6	12,2	63,3
4 (5)	Korea Płd.	25,0	13,1	46,0
5 (4)	Hongkong	16,8	-5,7	30,9
6 (7)	Tajwan	15,6	6,9	88,3
7 (6)	Niemcy	14,2	3,8	94,2
8 (11)	Wielka Brytania	11,7	21,7	86,0
9 (10)	USA	10,5	16,6	94,9
10 (8)	Norwegia	7,7	-0,0	61,6
Top 10		342,7	7,0	77,0
Top 30		404,6	7,0	74,3
Cały świat		417,1	6,8	74,0

**Pozycja** - ...w rankingu na początku 2010 roku i na początku 2005 r.; **Zmiany %** - średnie roczne procentowe zmiany wielkości floty statków danego typu pod względem łącznej nośności w okresie 2005-2010; **Bandery obce** - udział procentowy łącznego tonażu statków danego typu zarejestrowanych pod obcymi banderami (poza krajem domicyłu); **Top 10** - podsumowanie dla pierwszych 10 państw w rankingu; **Top 30** - podsumowanie dla 30 pierwszych państw w rankingu.

Źródło: ISL.

kingu bander, wzrastając średnio o 12,3 proc. rocznie w okresie 2006-2010. Największe udziały w tonażu zarejestrowanym pod banderą tych wysp mają armatorzy greccy, niemieccy i amerykańscy.

### Komu rośnie?

W ciągu 2009 roku światowa flota wzbogaciła się o 2511 statków o łącznej nośności 117 mln ton, co odpowiada flocie prawie 50 armatorów wielkości największego polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego - PŻM. Statki składające się

na niemal 3/4 nowego tonażu, dla którego znana była przynależność państwowa, podniosły bandery obce (73,7 proc.).

Średnioroczne przyrosty tonażu flot poszczególnych, wiodących krajów kontrolujących, dość znacznie się różnią. Największy wzrost w okresie 2006-2010 zanotowała flota kontrolowana przez armatorów chińskich (średnio 12,2 proc., czyli o ok. 38 mln ton rocznie). Również flota Korei dość szybko rosła (średni wzrost o ok. 10,8 proc. rocznie w omawianym okresie), podobnie, jak flota armatorów z Niemiec (10,3 proc.). Na dalszych pozycjach zna-

laży się w tym wyścigu Japonia (ok. 9 proc.) i Grecja (wzrost ok. 3,5 proc. rocznie w latach 2006-2010).

Statystyki opracowane przez ISL wykazują, że według stanu z początku 2010 roku, w porównaniu do 1.01.2009 r., większość państw spośród posiadaczy dziesięciu największych pod względem łącznej nośności flot - z wyjątkiem Norwegii (-13,5 proc.), Wielkiej Brytanii (-0,6 proc.) i Niemiec (-0,7 proc.) - zanotowało wzrosty w swoim morskim potencjale przewozowym. Najwięcej zyskały floty Korei (16,7 proc.), Chin (11,7 proc.) i Hongkongu (9,2 proc.).

Porównując sytuację z początków 2006 i 2010 roku, wśród pierwszej dziesiątki największych państw amatorskich, najbardziej imponujące przyrosty floty zanotowały Chiny i Niemcy (odpowiednio o 59 i 48 proc.).

Wzrosty, w pewnym stopniu w Korei Południowej, a na większą skalę w Chinach, wynikały z polityki tamtejszych rządów, które subsydiowały własne przedsiębiorstwa żeglugowe i umożliwiały im nabywanie na preferencyjnych warunkach statków zamówionych w stocznich tych krajów przez armatorów obcych, którzy zerwali kontrakty, porzucili statki



Flota KONTENEROWCÓW wiodących państw kontrolujących wg nośności na początku roku 2010					
Pozycja 2010 (2005)	Państwo domicylu	Nośność w mln ton	Zmiany % (od 2005)	Bandery obce (%)	
1	(1)	Niemcy	58,8	12,7	74,0
2	(2)	Japonia	14,9	13,5	99,0
3	(3)	Dania	14,0	15,6	52,3
4	(6)	Chiny	9,3	9,7	47,4
5	(7)	Grecja	8,4	9,6	71,2
6	(5)	Tajwan	7,2	1,5	90,3
7	(11)	Francja	4,4	16,9	62,2
8	(9)	Singapur	4,6	10,3	21,3
9	(12)	Korea Płd.	4,4	17,9	79,9
10	(8)	Wielka Brytania	4,0	5,8	53,3
Top 10			129,9	11,8	70,6
Top 30			149,4	8,9	69,1
Cały świat			151,3	9,0	68,8

**Pozycja** - ...w rankingu na początku 2010 roku i na początku 2005 r.; **Zmiany %** - średnie roczne procentowe zmiany wielkości floty statków danego typu pod względem łącznej nośności w okresie 2005-2010; **Bandery obce** - udział procentowy łącznego tonażu statków danego typu zarejestrowanych pod obcymi banderami (poza krajem domicylu); **Top 10** - podsumowanie dla pierwszych 10 państw w rankingu; **Top 30** - podsumowanie dla 30 pierwszych państw w rankingu.

Źródło: ISL.

Flota DROBNICOWCÓW wiodących państw kontrolujących wg nośności na początku roku 2010					
Pozycja 2010 (2005)	Państwo domicylu	Nośność w mln ton	Zmiany % (od 2005)	Bandery obce (%)	
1	(1)	Norwegia	10,5	2,7	70,3
2	(2)	Chiny	10,4	3,9	51,7
3	(3)	Japonia	10,2	5,4	90,0
4	(4)	Niemcy	8,4	4,7	95,3
5	(6)	Rosja	3,9	-2,1	31,1
6	(7)	Holandia	3,9	2,8	13,0
7	(5)	Grecja	3,5	-8,0	92,8
8	(11)	Turcja	3,2	12,1	52,5
9	(9)	Włochy	2,4	1,1	45,0
10	(10)	Wielka Brytania	2,3	-0,4	56,4
Top 10			58,6	2,6	66,4
Top 30			81,7	2,0	62,6
Cały świat			89,4	1,5	61,3

**Pozycja** - ...w rankingu na początku 2010 roku i na początku 2005 r.; **Zmiany %** - średnie roczne procentowe zmiany wielkości floty statków danego typu pod względem łącznej nośności w okresie 2005-2010; **Bandery obce** - udział procentowy łącznego tonażu statków danego typu zarejestrowanych pod obcymi banderami (poza krajem domicylu); **Top 10** - podsumowanie dla pierwszych 10 państw w rankingu; **Top 30** - podsumowanie dla 30 pierwszych państw w rankingu.

Źródło: ISL.



według ISL, 85,7 proc. całego tonażu kontrolowanego przez północno-amerykańskie przedsiębiorstwa żeglugowe zarejestrowane było pod obcymi banderami. W innych kontrolujących największe floty regionach „wyflagowano” już nieco ponad dwie trzecie floty - 69,2 proc. w Europie i 68,9 proc. w Azji.

Jeżeli chodzi o zmiany w poszczególnych rejonach świata, to warto zwrócić uwagę na fakt, iż w ostatnich latach udziały floty rejestrowanej pod obcymi banderami rosły wszędzie poza Ameryką Północną, która już wcześniej osiągnęła pod tym względem wysoki procent i gdzie proces ten się zatrzymał.

### Jakie statki pod jakimi banderami?

Wszystkie sektory żeglugi używają otwartych rejestrów, ale udziały floty zarejestrowanej pod obcymi banderami różnią się pomiędzy typami statków. Największy procent „przeflagowania” dotyczy masowców (74 proc. tonażu). Dalej w tym rankingu plasują się pojemnikowce (68,8 proc.), zbiornikowce (68,6 proc.), drobnicowce (61,3 proc.) i statki pasażerskie, czyli np. wycieczkowce oraz pasażersko-towarowe - głównie promy (46,5 proc.). Statki pasażerskie, a szczególnie promy, to jedyna dziś grupa statków, która w nieznacznej większości zarejestrowana jest pod banderą narodową odpowiadającą siedzibie armatora.

Dają się zauważyć „specjalności” pewnych wiodących otwartych rejestrów co do typów pływających pod ich banderami statków. Podobnie jest zresztą z preferencjami armatorów i państw kontrolujących większość floty, jeśli chodzi o wybory poszczególnych, „wygodnych” bander.

Analitycy z ISL zwracają uwagę na następujące prawidłowości:

- „wyflagowane” drobnicowce, kontenerowce, zbiornikowce i masowce „przynależą” głównie do bandery Panamy;
- Liberia ma szczególnie silną pozycję na rynku zbiornikowców;
- Wyspy Bahama to wiodący otwarty rejestr preferowany wśród armatorów wycieczkowców;
- z bandery liberyjskiej korzystają głównie armatorzy niemieccy i greccy;
- banderę Panamy szczególnie upodobali sobie armatorzy z Azji;
- rejestr cypryjski jest wykorzystywany głównie przez armatorów greckich i cypryjskich.

Światowa flota handlowa według rejestrów (bander) - stan z 1 lipca 2010

Ranking	Bandera ranking według dwt pozycja w r. 2010 (2009)	Liczba statków	GT 1000	1000 dwt	1000 TEU	% udział wg dwt	% zmiana dwt w ciągu ostatniego roku
1	(1) Panama	6784	192 282	292 947	2873	22,7	5,3
2	(2) Liberia	2493	98 825	153 456	3032	11,9	18,0
3	(3) Wyspy Marshall'a	1345	53 630	86 256	502	6,7	18,4
4	(4) Hongkong (SAR)	1536	51 331	84 377	1030	6,5	22,6
5	(5) Grecja	1138	40 585	70 959	209	5,5	5,3
6	(6) Singapur	1515	41 685	63 207	889	4,9	3,7
7	(7) Wyspy Bahama	1186	45 260	59 477	291	4,6	0,2
8	(8) Malta	1580	37 059	59 123	387	4,6	9,9
9	(9) Chiny (ChRL)	2649	30 920	48 027	492	3,7	19,0
10	(10) Wielka Brytania (łącznie)	902	26 142	33 870	805	2,6	8,4
	- Wlk. Bryt. - Wyspa Man	293	10 529	17 726	27	1,4	21,8
	- Wlk. Bryt. - właściwa	609	15 613	16 144	778	1,2	-3,3
11	(11) Cypr	844	20 004	31 369	453	2,4	2,7
12	(13) Korea Południowa	1131	12 361	20 523	74	1,6	-0,5
13	(12) Norwegia (łącznie)	907	14 906	19 429	77	1,5	-7,8
	- Norwegia - NIS	464	13 653	18 483	74	1,4	-5,1
	- Norwegia - NOR	443	1253	946	2	0,1	-40,7
14	(15) Włochy	827	16 344	18 576	145	1,4	18,4
15	(16) Japonia	2444	14 235	18 451	16	1,4	20,3
16	(14) Niemcy	437	14 835	17 241	1203	1,3	-4,4
17	(17) Indie	440	8250	14 228	30	1,1	-2,5
18	(19) Dania (łącznie)	432	11 164	13 808	493	1,1	9,5
	- Dania - DIS	350	10 839	13 563	490	1,0	8,8
	- Dania - DOR	82	325	244	4	0,0	69,5
19	(18) Antigua i Barbuda	1220	10 464	13 556	320	1,0	7,4
20	(26) Indonezja	2248	7694	10 837	101	0,8	39,0
21	(21) USA	404	8548	9539	287	0,7	1,2
22	(20) Bermudy	140	9427	9448	45	0,7	0,0
23	(22) Malezja	487	7048	9434	69	0,7	3,8
24	(25) Turcja	939	5609	8291	81	0,6	3,6
25	(24) Holandia (łącznie)	863	7528	8026	314	0,6	0,3
	- Antyle Holenderskie	128	1215	1573	19	0,1	-4,9
	- Holandia - właściwa	735	6313	6453	295	0,5	1,6
pozostałe miejsca do 40. : 26 (23) Francja (ok. 0,6% udziału w łącznej nośności całej floty światowej), 27 (27) Filipiny, 28 (28) Saint Vincent, 29 (29) Belgia oraz 30 (30) Rosja (po ok. 0,5% udziału dwt), 31 (31) Wietnam (0,4%), 32 (32) Tajlandia, 33 (32) Tajwan i 34 (34) Wyspy Kajmаны (po ok. 0,3% dwt), 35 (36) Brazylia, 36 (35) Kuwejt, 37 (37) Kambodża, 38 (39) Chorwacja, 39 (41) Hiszpania, 40 (40) Gibraltar (po ok. 0,2% udziału w światowej flocie pod względem nośności).							
	Razem - 40 wiodących bander	41 653	841 636	1 244 819	15 733	96,3	8,2
	Pozostałe bandery	5941	32 819	48 101	136	3,7	10,3
	<b>Flota światowa - razem</b>	<b>47 594</b>	<b>874 456</b>	<b>1 292 919</b>	<b>15 869</b>	<b>100,0</b>	<b>8,3</b>
	Państwa OECD	12 011	196 559	266 365	3989	20,6	11,0
	Otwarte rejestry	16 215	474 286	715 931	8486	55,4	3,2
	Pozostałe	19 368	203 610	310 323	3394	24,0	19,4
	<b>Flota światowa - razem</b>	<b>47 594</b>	<b>874 456</b>	<b>1 292 919</b>	<b>15 869</b>	<b>100,0</b>	<b>8,3</b>
	- w tym bandery 27 państw UE	8352	195 001	276 387	4279	21,4	11,3

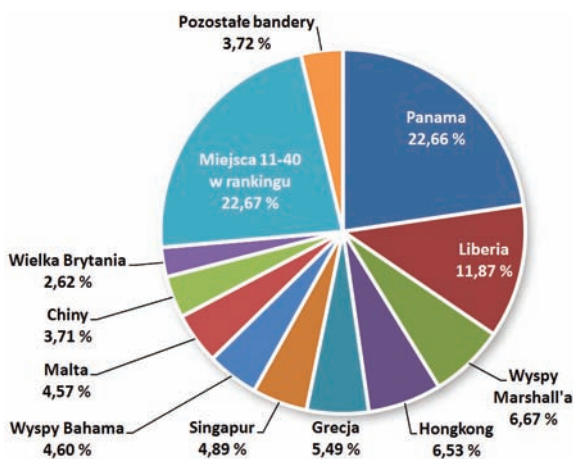
Zestawienie obejmuje statki o tonażu pojemnościowym brutto 300 jednostek lub większej; **dwt** - nośność; **TEU** - ładowność kontenerów (20-stopowych);

Źródło: bazy danych floty handlowej ISL, uaktualniane o kwartalne podsumowania z IHS Fairplay.

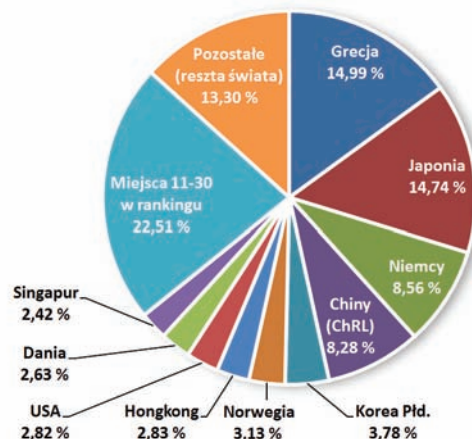
### ...i u jakich armatorów?

Jeżeli chodzi o kontrolę nad większością statków w poszczególnych sektorach żeglugi (typach statków), to ma ona oczy-

wiście większe praktyczne i biznesowe znaczenie od kojarzenia rodzajów statków z obcymi banderami, pod którymi są one rejestrowane, co jest zresztą wskaźnikiem wtórnym, wynikowym wobec dającej się



Procentowy udział rejestrów (bander) w światowej flocie (według nośności).



Przynależność państwowa floty światowej - procentowy udział państw kontrolujących (według nośności).

zauważyć specjalizacji, czy dominacji armatorów z poszczególnych krajów w różnych sektorach żeglugi i preferencji armatorów z tych państw co do wyboru otwartych rejestrów.

Daje się zauważyć inklinacje poszczególnych nacji żeglugowych do eksploatacji określonych typów statków i działania na określonych sektorach rynku żeglugowego. I tak np. około 53 proc. tonażu floty kontrolowanej przez armatorów z USA i 50 proc. norweskiej to zbiornikowce. Z kolei tonaż kontrolowany przez Chiny, Koreę Południową i Japonię w największej części stanowią masowce.

Japonia jest państwem domicylu dla największej w światowej flocie części tonażu masowców (prawie 98 mln ton). Za nią znalazły się w tym rankingu Grecja, Chiny, Korea, Hongkong, Tajwan, Niemcy, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone i Norwegia (ta ostatnia przy niecałych 8 mln ton). Polska, z pokaźną flotą masowców rzędu 2 mln ton łącznej nośności, nie mieści się jednak w pierwszej dziesiątce.

W zbiornikowcach armatorzy chińscy podwoili stan posiadania od 2006 r. do poziomu 25 mln t łącznej nośności, co dało im 3 pozycję w tym sektorze. Wciąż jednak większy tonaż zbiornikowców znajduje się w rękach armatorów z Grecji (88,5 mln ton na początku roku 2010) i Japonii (ok. 60 mln ton). Poza Chinami największą dynamikę wzrostu floty zbiornikowców zanotowały Niemcy (ok. 11,6 proc. średniego rocznego przyrostu między początkiem 2006 i 2010 r.).

Niemiecka flota kontenerowców urosła aż o 22 mln ton łącznej nośności i 1,4 mln TEU zdolności przewozowej w omawianym okresie. Na początku minionego roku armatorzy niemieccy kontrolowali flotę pojemnikowców o łącznej ładowności ok. 4,5 mln TEU, czyli ok. 40 proc. całej światowej zdolności przewozowej w „czystych” pojemnikowcach. Ich flota miała łączną nośność 58,8 mln ton. Druga w rankingu państw kontrolujących największe floty pojemnikowców była Japonia (w porównaniu do Niemców - zaledwie ok. 15 milionami t łącznej nośności statków) i dopiero trzecia - Dania (14 mln t), w której działa największy w świecie operator kontenerowców Maersk, który jednak znaczną część floty w swoich barwach czarteruje od innych armatorów.

W Niemczech zwiększył się nieco odsetek statków rejestrowanych pod obcymi banderami - z 68,9 proc. w 2006 do 74 proc. w 2010 roku. Natomiast japońska flota kontenerowców niemal w całości zarejestrowana jest poza domicyłem armatorów - 99 proc. (wzrost od 95,1 proc. w 2006 roku).

### Koncentracja floty

Największą część światowej floty kontrolują armatorzy azjatyccy i europejscy. Jej regionalny przegląd pod kątem domicylu wykazuje, że 547 milionów ton (łącznej nośności), czyli ok. 48,3 proc. światowej floty handlowej przypisać należy azjatyckim „firmom-matkom” (pa-

rent companies), natomiast armatorzy z Europy kontrolują 44 proc. tonażu światowej floty (przy czym 86,7 proc. z europejskich udziałów jest z kolei kontrolowane przez armatorów z 27 państw Unii Europejskiej. Inaczej mówiąc, państwa EU-27 kontrolują (według stanu z początku 2010 roku) flotę o łącznej nośności 432 mln t. W Unii Europejskiej udział tonażu statków zarejestrowanych pod obcymi banderami wynosił ok. 69,3 proc.

Na początku 2010 r., 10 wiodących państw „armatorskich” miało w posiadaniu aż 69,7 proc. tonażu (nośności) całej światowej floty. Grecja wyprzedziła w ostatnich latach Japonię (183 mln t łącznej nośności floty) zajmując pierwszą pozycję w rankingu z flotą o łącznej nośności 187 mln ton rozłożonych na ok. 3120 statków o jednostkowej pojemności brutto GT 1000 i więcej.

Na początku roku 2010 wiodące państwa kontrolujące flotę handlową, takie jak Japonia czy Niemcy, miały znaczącą część swojego tonażu zarejestrowaną za granicą (odpowiednio 92,2 i 83,5 proc.). Wśród 10 pierwszych państw w rankingu, jedynie Hongkong miał mniej niż połowę swojej floty zarejestrowaną pod obcymi banderami (38,6 proc.).

**Piotr B. Stareńczak**



W następnym numerze – polska flota na tle światowej.

*Holownik dostał się pod dziób*

# Goliat

# pokonany

**Potężna stalowa dziobnica Kopalni Siersza.**

Holowniki portowe to niewielkie jednostki, których głównym zadaniem jest pomaganie statkom w manewrach. Podczas wchodzenia do portu lub odcumowania, ułatwiają dużemu statkowi wykonywanie zwrotów na ograniczonej przestrzeni, pomagają wytracić prędkość, przytrzymują dziób lub rufę, aby nie uderzyła w inne statki lub nabrzeża. Manewrowanie holownikiem wymaga doświadczenia i dużej wprawy. Błąd może skutkować poważnym wypadkiem. Tak właśnie było w przypadku *Goliata*.

5 czerwca 1982 roku. Piękna, słoneczna pogoda, upał od rana daje się we znaki, w cieniu jest 30°C. Wiatr słabutki: S 2°B, stan morza wynosi 1, widzialność jest bardzo dobra. Na redzie Świnoujścia stoi na kotwicy masowiec Polskiej Żeglugi Morskiej m/s *Kopalnia Siersza*. Jest to jeden z siedmiu statków zaliczanych do serii tzw. dużych angiłków, jednostek zbudowanych na mocy słynnego „kontraktu stulecia” zawartego pod koniec lat 70. pomiędzy PŻM i stoczniami brytyjskimi. Ładownie statku są puste.



Tak holownik podchodził do dziobu statku.

## Będzie pan wchodził do portu

Kapitanem jest 38-letni kpt. ż. w. Bogdan Braunek. Ma 17 lat praktyki morskiej, ale stanowisko „pierwszego po Bogu” zajmuje dopiero od niespełna 4 miesięcy. Około g. 10 zgłasza się na UKF Biuro Portowe.

- *Panie kapitanie, około 13 będzie pan wchodził do portu.*

Kapitan dowiaduje się również, że statek będzie cumował w Świnoujściu pod załadunek. Zamawia gotowość maszyny na wskazaną godzinę.

O 13.30 napływa kolejna informacja, pilot jest już w drodze. Kpt. Braunek ogłasza alarm manewrowy. Na dziób udaje się II oficer z trzema marynarzami, a na mostku stawiają się I oficer i sternik manewrowy. Kapitan dostrzega przez lornetkę pilotówkę kierującą się do statku, zarządza wybieranie kotwicy. Około g. 14 na pokład *Kopalni Siersza* wchodzi st. pilot, 51-letni Franciszek Barski. Ma dyplom por. ż. m., 32 lata praktyki morskiej, w tym 22 lata pracuje jako st. pilot i jest uprawniony do pilotowania statków o tonażu bez ograniczeń.

O 14.20 kotwica jest już w kluzie. Pilot zarządza:

- *Bardzo wolno naprzód!*

Silnik na tym statku sterowany jest z mostku. I oficer przesuwą dźwignię nastawy obrotów SG na 55. Po paru sekundach słychać z komina charakterystyczny odgłos startu silnika. *Kopalnia Siersza* kieruje się powolutku na tor wodny.

## Goliat, podchodź

Kiedy statek zbliża się do pary pław 7-8, podchodzi holownik *Goliat*. Jego kierownikiem jest 51-letni kpt. ż. przybrz. Zenon Maciejak, mający 26 lat praktyki morskiej. Od 13 lat pełni funkcję kierownika.

- *Kopalnia Siersza – Goliat - woła przez UKF kpt. Maciejak. - Czy mam już teraz podchodzić pod hole?*

Słuchawkę UKF-ki na mostku *Kopalni Siersza* podnosi pilot Barski.

- *Tak Goliat, podchodź już teraz, bo gdyby coś nie wyszło, to będziesz mógł*

*powtórzyć. Hole z dziobu z panamy, znad wody.*

- *Zrozumiałem, już zaraz podchodzę - odpowiada kierownik Goliata.*

Na holowniku można sterować zarówno ze sterowni, jak i z mostku pelengowego. Kpt. Maciejak postanawia przełączyć sterowanie na ten drugi, gdyż uważa, że będzie miał lepszą widoczność podczas podchodzenia do dziobu statku. Na mostku pelengowym manetka sterowania maszyną holownika znajduje się z prawej burty. Kapitan decyduje się więc na podejście do lewej burty statku. Dzięki temu będzie mógł dokładnie ocenić odległość holownika od burty *Kopalni Siersza*.

O 14.35 statek mija parę pław 7-8. Kierownik holownika jeszcze raz woła *Kopalnię*:

- *Czy może pan jeszcze zmniejszyć prędkość? Bo chciałbym zdążyć wziąć hole przed główkami.*

- *OK., dajemy minimalne obroty - odpowiada pilot.*

Prośba kierownika *Goliata* jest uzasadniona, gdyż statki z serii „dużych anglików” charakteryzują się znaczną prędkością na biegu „bardzo wolno naprzód”. Sięga ona 6-7 węzłów, podczas gdy na większości statków wynosi ok. 4 w. Ze względu na brak śruby nastawnej nie jest możliwe płynne zmniejszanie tej prędkości. Szybkość statku można regulować tylko obrotami śruby.

Kpt. Braunek zmniejsza obroty do 43/min. To poniżej biegu „bardzo wolno naprzód”, na granicy sterowności. W tym



Holownik przed dziobem – widać tylko maszt.



czasie kierownik holownika przechodzi na mostek pelengowy. Istotnie, widoczność jest tu o wiele lepsza, niż ze sterówki, ale niestety kpt. Maciejak nie ma już łączności ze statkiem. Nie może się posłużyć przenośną UKF-ką, gdyż jest niesprawna. Pilot *Kopalni Siersza* wie o tym, że na *Goliacie* nie ma sprawnego, przenośnego aparatu UKF. Nie informuje jednak o tym kapitana statku.

Do rufy *Kopalni* zbliża się drugi holownik, *Argus Goliat* natomiast idzie teraz ze znaczną prędkością, sięgającą 10 w., wzdłuż lewej burty statku. Kierownik holownika chce jak najszybciej znaleźć się przy dziobie *Kopalni Siersza*, gdyż wie, że w okolicach pławy A, statek będzie zmuszony wykonywać zwrot w lewo, zgodnie z przebiegiem toru wodnego. *Kopalnia Siersza* posuwa się teraz z prędkością 5,2 w.

### Co on wyprawia?!

*Goliat* podchodzi do dziobu statku na odległość 5-6 m. Hole są już opuszczone nad wodę ze środkowej kluzy, zwanej panamą. W tym czasie *Kopalnia Siersza* zbliża się do pławy A. Z mostku statku holownik przestał być widoczny, gdyż znalazł się pod nawisem dziobowym. Kapitan i pilot obserwują tylko maszt *Goliata*.

- *Lewo 10!* - poleca pilot sternikowi.

Statek musi w tym miejscu wykonać zwrot w lewo, zgodnie z przebiegiem toru wodnego, gdyż w przeciwnym razie wszedłby na mieliznę. Dziób *Kopalni* zaczyna powoli odchyłać się w lewo. Kierownik *Goliata* też zauważa, że statek rozpoczął wykonywanie zwrotu, gdyż jego dziób zbliża się szybko do burty holownika. Kpt. Maciejak obawia się, że za chwilę dojdzie do zderzenia i postanawia zrezygnować z podejścia pod hole. Chcąc odejść od statku, wychyla ster 10° w lewo i zwiększa nieco obroty śruby.

W rezultacie tych manewrów *Goliat* odchyła się w lewo, ale jego rufa nadal zbliża się do burty statku. O 14.42 holownik uderza zaobleniem rufowym w lewą burtę statku w okolicach stewy dziobowej. Kierownik *Goliata* daje wówczas „lewo na burtę” i „cała naprzód”. Holownik odbija się od burty statku i uderza w nią ponownie jeszcze mocniej. Słychać trzask, głuchy huk i zgrzyt. II oficer wychyla się przez nadburcie dziobowe.

Na mostku *Kopalni Siersza* kapitan i pilot też odczuwają lekki wstrząs.

- *Mostek – dziób!* - woła II oficer z dziobowego stanowiska manewrowego.

- *Holownik nam zdrowo walnął w burtę!*

- *Jest jakieś wgięcie czy przebicie?* - pyta kapitan Braunek.

- *Jest chyba tylko wgięcie. Ale muszę wstrzymać wydawanie holi, bo zaraz zaczepi nadbudówką o liny!* - woła podnieconym głosem II oficer. - *Co on wyprawia?!*

W tym czasie dziób *Kopalni Siersza* pod naporem holownika zaczyna odchylać się w prawo.

- *Co on robi?!* - powtarza kpt. Braunek, zwracając się do pilota. - *Zaraz nas zepchnie toru!*

Pilot nic nie odpowiada. Wie, że nie może się porozumieć z holownikiem, gdyż szyper nie ma UKF-ki. Nadal też nie widzi, co robi holownik ukryty pod nawisem dziobowym *Kopalni*. Dostrzega tylko kłęby dymu wydobywające się spod dziobu statku. Wskazuje to, że kierownik *Goliata* zwiększył do maksimum obroty silnika.

Kapitan Braunek jest coraz bardziej zdenerwowany. Widzi, że dziób statku leci coraz bardziej w prawo. Obawia się zejścia z toru wodnego i utknięcia dziobem na mieliznie. To pierwsza taka niebezpieczna sytuacja w jego krótkiej, kapitańskiej karierze. Pilot nie reaguje, więc kapitan bez porozumienia z nim wydaje komendy:

- *Lewo na burtę! Pół naprzód!*

Sternik wyklada ster, a I oficer przestawia manetkę regulującą obroty śruby.

- *Nie!* - krzyczy wówczas pilot. - *Co pan robi? Chce pan go zatopić?! Ster śróddek, cała wstecz!!!*

Maszyna statku gwałtownie startuje na biegu wstecznym.

### Zatopimy go!!!

Kierownik *Goliata* nie myśli już oczywiście o podejmowaniu holi, lecz o tym, jak wyjść z groźnej opresji. Mimo pracy silnika „cała naprzód”, holownik nie tylko nie zdołał odejść od statku, ale naciśnięty jego stewą dziobową zaczyna ustawić się prostopadłe do linii diametralnej *Kopalni Siersza*. Kpt. Maciejak wie, co to oznacza, za chwilę *Goliat* może zostać przewrócony. Nic już jednak nie próbuje zrobić, jest przerażony zaistniałą sytuacją.

I niestety, potężny dziób *Kopalni Siersza* zaczyna przechylać *Goliata* i wypychać go do wody. Holownik kładzie się na lewą burtę tak silnie, że jego nadburcie zanurza się. Na skutek gwałtownego



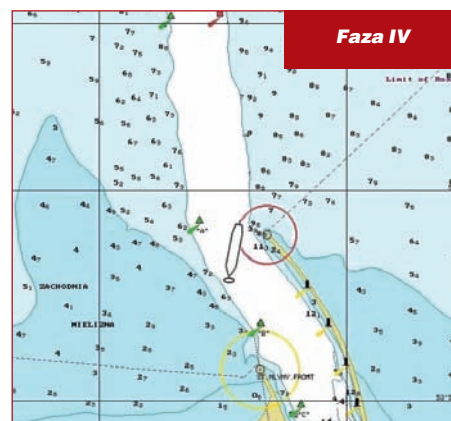
Rozpoczęcie podejścia pod hol.



Zbliżenie holownika do dziobu statku z lewej burty.



Rozpoczęcie przez statek zwrotu w lewo i zderzenie.



Wejście holownika pod dziób statku i staranowanie.



**Taranowanie Goliata przez Kopalnię Siersza.**

przechyli kierownik *Goliata* traci równowagę i zsuwa się w mostku pelengowego do wody. Na szczęście wpada do niej tuż przy burcie holownika.

Dramat holownika obserwuje z dziobu *Kopalni II* oficer.

- *Holownik dostał się pod dziób i przechylił się na burtę!* - krzyczy do rozgłośni manewrowej na mostek. - *Zaraz go zatopimy!!!*

- *Co możemy zrobić?!* - przerażony kapitan Braunek zwraca się do pilota. - *Zatopimy go!*

- *Nic nie możemy zrobić!* - odpowiada pilot. - *Statek już się zatrzymał. Ja mu nie kazałem wlażyć pod dziób... Niech rzucą z dziobu koła ratunkowe.*

Istotnie, *Kopalnia Siersza* pod wpływem pracy silnika wstecz wytraciła prędkość. Statek powoli dryfuje, jego dziób odchyła się nadal w prawo, a rufa zbliża do wschodniej główki falochronu.

- *Na dziobie! Co się tam dzieje! Czy on tonie? Rzućcie koła ratunkowe!* - krzyczy kapitan Braunek do rozgłośni.

II oficer i marynarz rzucają z pokładu dziobówki dwa koła. *Goliat* zaczyna nabierać wody. Kpt. Maciejak dopływa do burty holownika i wciąga się na nią.

- *Skaczcie do wody!!!* - krzyczy do swojej załogi! - *Uciekajcie!*

Pięciu marynarzy znajdujących się na pokładzie *Goliata* wykonuje niezwłocznie to polecenie. Wypadek dostrzega załoga holownika *Argus*, który jeszcze nie przyjął holi z rufy. Kierownik *Argusa* daje „cała naprzód” i kieruje się w stronę tonącego *Goliata*. Wypadek obserwuje też st. oficer portu. Natychmiast kieruje na miejsce zdarzenia pilotówkę, powiadamia

PRO, statek ratowniczy *Sztorm* i oficera operacyjnego Marynarki Wojennej w Świnoujściu.

Holownik *Argus* zbliża się do tonącego *Goliata*. Załoga rzuca dwa koła i tratwę ratunkową. W tym samym czasie podchodzi pilotówka *Pilot-69* i zaczyna sprawnie wydobywać z wody załogę. Czterech marynarzy chwycili już koła ratunkowe, a dwaj zdołali wejść na tratwę.

### Już za późno!

W tym czasie *Goliat* odsuwa się od dziobu statku na odległość około 3 metrów i na chwilę prostuje. Wszyscy obserwujący mają nadzieję, iż może utrzyma się na wodzie. Niestety, *Goliat* nabrał już sporo wody, głównie do siłowni. Po minucie ponownie przechylił się i zaczyna zanurzać częścią dziobową.

II oficer melduje kapitanowi *Kopalni Siersza*, że pilotówka wydobywa z wody załogę holownika i że holownik tonie.

- *Zaraz ustawimy się w poprzek toru* - mówi pilot. - *Trzeba rzucić kotwicę, bo zdryfujemy na falochron!*

- *Niech tam na dziobie upewnią się dobrze, czy nie ma nikogo pod dziobem. Jeśli nie ma, to let's go prawa!* - komenderuje pilot. - *Szybko, bo rufa leci na falochron, a ja nie mogę użyć teraz maszyny.*

Kapitan przekazuje polecenie załodze na dziobie. II oficer i marynarze wychylają się mocno przez nadburcie, sprawdzają, czy żaden z marynarzy z tonącego *Goliata* nie znajduje się pod nawisem dziobowym statku. Nikogo jednak nie zauważają. Prawa kotwica leci do wody.

W tym czasie kierownik *Argusa* informuje *Kopalnię Siersza*, że pilotówka podjęła już wszystkich rozbitków, a *Goliat* zanurza się pod wodę. Jest 14.48.

- *Chwała Bogu!* - oddycha z ulgą kapitan Braunek. - *Na szczęście nikomu nic się nie stało. Ale holownik poszedł na dno. Będziemy mieć kłopoty!*

Pilot Barski nie chce się nad tym zastanawiać. Jest bardziej doświadczony od kapitana i dlatego podchodzi do tego zdarzenia mniej nerwowo.

- *Niech pan się cieszy, że tak to się skończyło!* - radzi. - *Teraz jeszcze trzeba jakoś zacumować.*

Kotwica chwyciła, statek wolno prostuje się na torze wodnym i ustawia rufą z prawej burty w pobliżu pławy A.

Pilot nawiązuje łączność z drugim holownikiem.

- *Argus, czy możesz wziąć już hole?*

- *No mogę, pilotówka już odeszła. Szkoda Goliata!*

- *No szkoda, już za późno. Nic nie mogliśmy zrobić! No to weź hol z dziobu i jakoś dojdziemy do kei.*

*Goliat* pogrążył się w wodzie. Na powierzchni pojawiają się gdzieś tam bąble powietrza wydobywającego się z kadłuba holownika. W tym miejscu głębokość wynosi około 10-11 metrów.

*Argus* podejmuje hol z dziobu *Kopalni Siersza*. O 14.58 statek wybiera kotwicę i rusza powoli kierując się do nabrzeża. Załoga *Goliata* jest już na lądzie. Wszyscy są przerażeni, wstrząśnięci, ale i szczęśliwi, bo nikomu nic się nie stało. W kaptanacie portu starają się osuszyć. Upalna pogoda sprawia, że nie jest to trudne.

### Goliat znowu na powierzchni

Wkrótce po wypadku nurkowie schodzą do wody w miejscu zatonięcia holownika. *Goliat* leży na dnie silnie przechylony na lewą burtę. Oceniają, że nie odniósł takich uszkodzeń, które by stawiły pod znakiem zapytania sens jego wydobywania. Zresztą holownik leży na torze wodnym i chociażby z tego względu powinien być podniesiony.

Zadanie jego wydobywania zostaje powierzone Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu. Ekipy PRO ponad miesiąc pracują przy *Goliacie*, zanim udaje się zamocować potężne stalowe stropy podtrzymujące jednostkę. Dopiero 16 lipca 1982 r. dźwig pływający podnosi pokonany przez *Kopalnię Siersza* holownik. Gdy wynurza się z wody po 6 tygodniach leżenia na dnie, widok jest przygnębiający.

cy: cały kadłub pokryty mułem, pogięty maszt, połamane relingi, powyrywane drzwi. Całe wyposażenie sterówki jest zalane i kompletnie zniszczone. Na szczęście armator podejmuje decyzję o remoncie. Koszty napraw wyniosą 20 mln złotych, a koszty wydobycia oszacowano na 15,5 mln. *Kopalnia Siersza* doznała tylko niewielkiego wgięcia poszycia, którego naprawę wyceniono na 100 tys. ówczesnych złotych.

## Orzeczenia Izb Morskich

Izba Morska w Szczecinie, po rozpoznaniu sprawy, wydała 24.02.1983 r. orzeczenie (WMS 136/82), w którym uznano, że przyczyną wypadku było w 70 proc. postępowanie holownika *Goliat*, zawinione przez jego kierownika, który nie zapewnił sobie łączności ze statkiem przechodząc na mostek pelengowy (nie sprawny przenośny aparat UKF), nie spowodował przygotowania jednostki do bezpiecznego wykonywania pracy przez zamknięcie włazów i świetlików, dokonał niewłaściwego wyboru miejsca i sposobu przyjmowania holi (znad wody zamiast rzutką), nadmiernie zbliżył się do części dziobowej statku i podjął manewry po zderzeniu, które doprowadziły do przejścia holownika przed dziób statku i ustawienia się prostopadle pod jego stewą dziobową.

Izba orzekła również, że w 30 proc. do wypadku przyczyniło się zawinione przez st. pilota i kapitana postępowanie m/s *Kopalnia Siersza*. Pilotowi zarzucono, że przekazał na holownik komendę podejścia pod hole, pomimo że statek miał przystąpić do wykonywania zwrotu, a także nie przekazał kapitanowi informacji o braku łączności z holownikiem. Kapitanowi z kolei zarzucono, że aprobował polecenie pilota, a ponadto dał komendy „pół naprzód” i „lewo na burzę”, pomimo że nie miał rozeznania w sytuacji holownika.

Izba Morska ostro wytknęła kierownikowi holownika *Goliat* wskazane wyżej zaniedbania, a pilotowi i kapitanowi *Kopalni Siersza* udzieliła wytknięcia.

Powyższe orzeczenie zostało zaskarżone przez armatorów obu statków. Każdy domagał się uznania wyłącznej winy jednostki przeciwnej. Odwoławcza Izba Morska zmieniła nieco orzeczenie Izby I instancji (orzeczenie OIM 12/83 z 02.03.1984 r.). Uznała, że w przeważającym stopniu (80 proc.) winę za wypadek ponosi kierownik *Goliata*, który nie zachował bez-

piecznej odległości od statku, dopuścił do przyssania holownika, a następnie wykonał błędny manewr „cała naprzód” zamiast „stop” lub „cała wstecz”, czym spowodował przesunięcie się holownika przed dziób statku i jego ustawienie w poprzek kursu *Kopalni Siersza*, a także nie dał sygnału o grożącym mu niebezpieczeństwie.

Odwoławcza Izba Morska uwolniła natomiast kierownika holownika od zarzutu niezamknięcia wszystkich otworów i włazów oraz od zarzutu, że podejmował nieprawidłowo hole znad wody, zamiast posłużyć się rzutką. OIM podtrzymała zarzuty wobec pilota i kapitana, chociaż w przypadku tego ostatniego zniesiono zarzut wykonania błędnego manewru „pół naprzód” i „lewo na burzę”, gdyż trwał on zaledwie 2 sekundy. W rezultacie podtrzymano ostre wytknięcie wobec kierownika holownika oraz wytknięcie udzielone pilotowi, natomiast cofnięto wytknięcie zastosowane wobec kapitana.

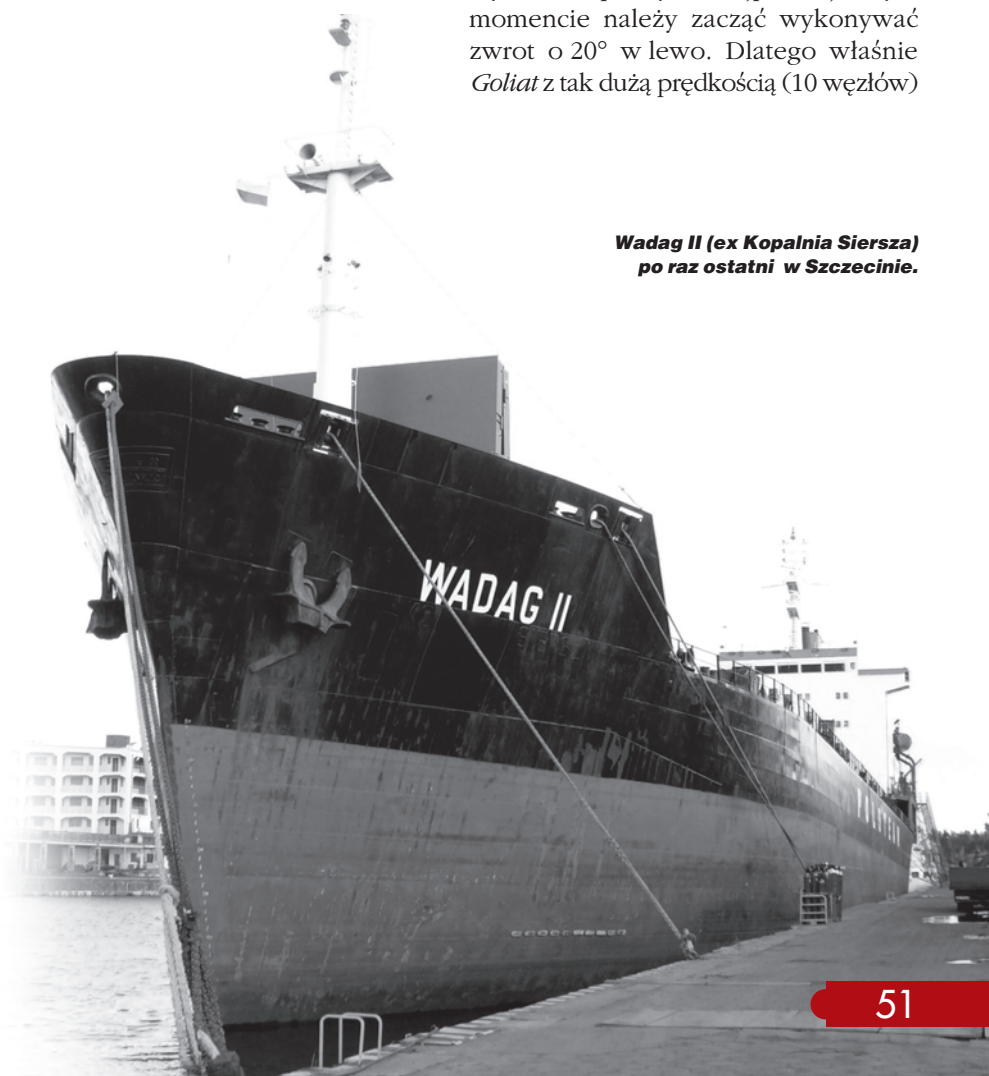
## Najgorsze wyjście

Dokonajmy teraz naszej oceny tego wypadku, niezależnie od orzeczeń obu Izb Morskich. Mieliśmy do czynienia

z dwoma przeciwstawnymi postawami: niedoświadczonym kapitanem statku, zajmującym to stanowisko od zaledwie 4 miesięcy i doświadczonym szyprem holownika oraz rutynowanym pilotem.

Pilot polecił *Goliatowi* podejście pod hole jeszcze przed główkami portu Świnoujście. Było to założenie słuszne, pozwalało na ewentualne powtórzenie nieudanego manewru. Odległość od pary pław 7-8 do wschodniej główki falochroonu wynosi 6 kabli, a więc około 1100 metrów. Na tym odcinku *Goliat* musiał zdążyć podejść pod dziób i podjąć oraz zamocować hole. Przy prędkości ok. 5 węzłów, statek pokonywał 6 kabli w ciągu 7 minut. Oznacza to, że *Goliat* miał zaledwie tyle czasu na podjęcie holi, licząc od momentu rozpoczęcia podchodzenia do dziobu *Kopalni Siersza*. Zakładając, że samo podejście od rufy do dziobu zajęło około 2 minuty, pozostawało 5 na podjęcie lin i ich zamocowanie na haku holownika. Był to wprawdzie czas wystarczający, ale obliczony „na styk”, bez żadnej rezerwy. Oczywiście pilot nie dokonywał takich kalkulacji z ołówkiem w rękę, ale orientacyjnie, „na oko”.

Zarówno pilot, jak i szypier holownika mieli pełną świadomość, że kiedy dziób *Kopalni Siersza* znajdzie się na wysokości pławy A, najpóźniej w tym momencie należy zacząć wykonywać zwrot o 20° w lewo. Dlatego właśnie *Goliat* z tak dużą prędkością (10 węzłów)



**Wadag II (ex Kopalnia Siersza)  
po raz ostatni w Szczecinie.**



**Goliat już prawie pół wieku pracuje w portach Wybrzeża Zachodniego.**

podchodził do dziobu statku, aby jak najszybciej podjąć hole.

Kapitan słysząc polecenia pilota nie zareagował, nie wyraził żadnych zastrzeżeń. Wynikało to zapewne z krótkiego stażu kapitańskiego i obawy przed kwestionowaniem manewrów doświadczonego pilota. Był to jednak błąd. Kapitan powinien zwrócić pilotowi uwagę, że *Kopalnia Siersza* na biegu BWN osiąga ok. 6,5 w., a więc zapas miejsca na bezpieczne podjęcie holi przed wykonaniem zwrotu jest zbyt mały. Gdyby szyper nie zażądał zmniejszenia obrotów śruby *Kopalni Siersza*, statek jeszcze wcześniej doszedłby do pławy A i rozpocząłby wykonywanie zwrotu.

Trzeba jednak podkreślić, że samo podejmowanie holi przez *Goliata* podczas wykonywania zwrotu przez statek nie oznaczało wcale nieuchronności wypadku. Wystarczyło, by holownik podchodził w większej bocznej odległości od

dziobu statku, aby zniwelować niebezpieczeństwo i dać *Kopalni Siersza* miejsce do wykonania zwrotu. Można też było podejść z prawej burty statku, mimo że manetki sterowania na mostku pelengowym znajdowały się po prawej stronie. Szyper *Goliata* miał przecież doświadczenie i powinien umieć ocenić dystans burty holownika od statku. Holownik nie jest zresztą przystosowany do podchodzenia do statków wyłącznie prawą burtą. Podchodzenie z prawej burty statku byłoby łatwiejsze, gdyż kierownik *Goliata* miałby pewność, że statek nie będzie kręcił w prawo, lecz w lewo.

Podejmowanie holi z panamą, czyli kluzy środkowej, było w tym przypadku ułatwieniem, gdyż nie oznaczało konieczności zbliżania się do burty statku. Holownik powinien wyprzedzić statek, wejść w linię diametralną *Kopalni Siersza* i regulując odpowiednio prędkość zbliżyć się do jej dziobu tak, by sięgnąć bosa-

kiem pod liny. Było to tym łatwiejsze, że statek nie miał gruszki dziobowej. Nie ulega zatem wątpliwości, że szyper *Goliata*, ponaglany przez pilota, wybrał najgorszy wariant podejścia pod hole. Wynikało to właśnie z rutyny i przekonania, że poradzi sobie w każdej sytuacji.

Kiedy holownik zbliżył się do burty statku, ten ostatni rozpoczął właśnie wykonywanie zwrotu w lewo. Trudno winić kierownictwo *Kopalni Siersza* za to, że rozpoczęto zwrot. Był podyktowany przebiegiem toru wodnego. Dalsze podążanie niezmiennym kursem oznaczałoby wyjście poza tor i wejście na mieliznę. Pilot i kapitan twierdzili zgodnie, że z mostku nie widać było holownika i dlatego nie wiedzieli, jakie jest jego położenie. To oczywiście prawda, bo statek był silnie wynurzony i przegłęziony na rufę, znajdował się pod balastem. Wówczas wszystkie obiekty usytuowane blisko przed dziobem stają się niewidoczne. Właśnie z tego powodu należało jednak przed rozpoczęciem zwrotu upewnić się, co dzieje się z holownikiem. Przecież II oficer będący na dziobowym stanowisku manewrowym miał nie tylko możliwość, ale i obowiązek obserwowania holownika. Kapitan powinien był więc polecić mu podanie, gdzie znajduje się holownik i czy można wykonywać zwrot. Nie zrobił tego, zdając się na decyzje pilota, a ten nie domagał się takiego meldunku. W rezultacie II oficer po raz pierwszy zameldował na mostek niebezpieczeństwo dopiero wtedy, gdy doszło do drugiego uderzenia holownika w burtę statku.

Błędem pilota było również nieinformowanie kapitana, że przenośna UKF-ka na *Goliacie* nie działa i że podczas podejścia pod hole nie będzie z nim łączności. Pilot powinien nie tylko przekazać kapitanowi to ostrzeżenie, ale domagać się, by II oficer w sposób ciągły obserwował manewry holownika i przekazywał meldunki na mostek, zwłaszcza po rozpoczęciu zwrotu. Wówczas zapewne kierownictwo statku byłoby wcześniej ostrzeżone o niebezpiecznej sytuacji holownika. Gdyby po takim meldunku dano natychmiast „cała wstecz” i rzucono prawą kotwicę, można było jeszcze uniknąć staranowania holownika. Niestety, pilot również traktował swoją pracę rutynowo, bazując na wieloletnim doświadczeniu. Wychodził z założenia, że bezpieczne podejście pod hole jest tylko sprawą holownika.

Najpoważniejszy błąd popełnił jednak kierownik holownika. Obie jednostki

### Goliat

Typ:	holownik portowy
Zbudowany:	1965, Stocznia Gdańska
Armator:	Zarząd Portu Szczecin – Świnoujście*
Napęd:	ZUT Zgoda 5TD48(śruba nastawna prawoskrętna)
Moc:	1500 KM
Długość:	29,86 m
Szerokość:	8,43 m
Zanurzenie max:	3,96 m
Pojemność:	227 GT
Prędkość max:	10 w.
Załoga:	9 osób

\* Dane z 1982 r.

posuwały się podczas podchodzenia *Goliata* pod hole kursami zbieżnymi, a więc oczywiste było, że odległość pomiędzy ich burtami malała. Na skutek znacznego zbliżenia się holownika do burty *Kopalni Siersza* powstała tzw. asymetria opływu kadłuba *Goliata*. Doszło do przyssania holownika do burty statku i do pierwszego uderzenia. Zdenerwowany kierownik, chcąc odejść i zrezygnować z podjęcia holi, popełnił kolejny błąd: wyłożył ster w lewo i zwiększył nastawę śruby naprzed. Ten manewr spowodował ponowne skierowanie rufy holownika w stronę burty statku. Nastąpiło kolejne uderzenie, silniejsze niż poprzednio.

Wtedy kierownik holownika wpadł w panikę i wykonał następny błędny manewr: „cała naprzód” i „lewo na burte”. Było to najgorsze wyjście. Holownik oparł się wówczas z dużą siłą o burtę statku, a ponieważ *Kopalnia Siersza* nadal kręciła w lewo, zaczęła obracać *Goliata* w prawo. To właśnie spowodowało ustawienie holownika poprzecznie do stewy dziobowej statku. Opisana sytuacja przypominała trochę „siłowanie się” statku z holownikiem, lecz w takim przypadku *Goliat* nie miał szans – wystarczy porównać tonaż obu jednostek i moc ich maszyn.

Po pierwszym zderzeniu ze statkiem, szyper powinien dać „cała wstecz”. Wówczas holownik ocierając się o burtę statku przeszedłby do tyłu i oddalił od dziobu *Kopalni*. Nawet jeśli doznałby uszkodzeń, byłyby niewielkie. Dlaczego więc kpt. Maciejak, doświadczony kierownik holownika, popełnił tak elementarny błąd? Zapewne wpłynęło na to zaskoczenie niecodzienną sytuacją i lęk przed dostaniem się pod dziób statku. Być może również upalna pogoda spowodowała spowolnienie reakcji kpt. Maciejaka.

Kapitan *Kopalni Siersza* po stwierdzeniu, że pod naporem holownika dziób statku odchyła się w prawo, również popełnił poważny błąd, dając komendy: „pół naprzód” i „lewo na burte”. Taki manewr mógł doprowadzić do szybkiego przewrócenia *Goliata* i utonięcia jego

Kopalnia Siersza	
Typ:	masowiec
Zbudowany:	1980, Govan Shipbuilders, Glasgow Scotland
Armator:	PŻM Szczecin
Napęd:	B&W 6K62EF (śruba prawoskrętna)
Moc:	8100 KM
Długość:	158,80 m
Szerokość:	22 m
Zanurzenie max:	8,40 m
Pojemność:	11 632 GT
Nośność:	16 753 DWT
Prędkość max:	15 w.
Załoga:	27 osób *

\*Dane z 1982 r.

załogi. Na szczęście pilot natychmiast wydał komendę „cała wstecz”. Manewr „pół naprzód” trwał zaledwie 2 sekundy i nie miał żadnego wpływu na przebieg wypadku. Błąd kapitana był skutkiem braku doświadczenia i zdenerwowania.

Nie był natomiast słuszny zarzut Izby Morskiej I instancji, jakoby kierownik holownika nie przygotował się właściwie do podejmowania holi, gdyż nie nakazał zamknięcia wszystkich włazów, świetlików i innych otworów. Wymóg taki byłby trudny do zrealizowania i w praktyce nierealny. Stan morza wynosił zaledwie 1, a więc *Goliat* nie ulegał nawet na redzie przechyłom. Nie istniała groźba zalewania pomieszczeń. Trudno natomiast oczekiwać, by kierownik zakładał każdorazowo możliwość staranowania holownika przez statek.

Izba I instancji niesłusznie uznała również, że podejmowanie holi znad wody było błędem, albowiem należało podać je za pomocą rzutki. Takie postępowanie przy dobrej pogodzie jest normalną praktyką i nie powoduje zagrożenia, o ile manewr podejścia pod hole wykonywany jest prawidłowo.

Reasumując, największy błąd popełnił kierownik holownika, kpt. Maciejak. Wypadku można było jednak mimo to uniknąć, gdyby pilot wykazał się większą starannością i roztropnością, i zainteresował pozycją holownika, a kpt. Braunek nie polegał wyłącznie na komendach pilota, lecz sam wykazał właściwą inicjatywę i zdecydowanie.

towych w Szczecinie i Świnoujściu, ale nawet wykonuje holowania pełnomorskie. Dwa lata temu uczestniczył w tragicznym holowaniu pogłębiarki *Rozgwiazda*, która zatonięła na Bałtyku. Holownik, zwany niekiedy przez swoje załogi pieszczotliwie „Goliacikiem”, jest prawdziwym weteranem – liczy sobie 45 lat! A zatem już prawie pół wieku pracuje w portach Wybrzeża Zachodniego. W tym okresie pomagał w manewrach tysiącom statków.

*Kopalnia Siersza* zmieniła nazwę na *Wadag II* i podnosi obecnie banderę panamską, ale nadal jej właścicielem pozostaje PŻM. Jest już ostatnim statkiem z serii „dużych anglików” pływających w Polskiej Żegludzie Morskiej. Niestety, w chwili, kiedy piszę te słowa, trwają negocjacje dotyczące sprzedaży statku być może niedługo obejmie go nowy, zagraniczny armator.

Z *Goliatem* spotykałem się wielokrotnie podczas manewrów portowych, natomiast na *Wadagu II* miałem okazję pływać przez krótki czas w tym roku. Właśnie podczas tych podróży wykonałem fotografie, które prezentuje Czytelnikom. Jest to naprawdę bardzo miły statek, zapewniający niepowtarzalną atmosferę, której nie mają już niestety nowoczesne jednostki budowane obecnie w Chinach. Przypomina czasy potęgi polskiej floty handlowej. Wraz z jego odejściem z floty PŻM zamyka się więc pewna epoka.

**Jerzy Bitner**

## Epilog

Holownik *Goliat* po remoncie powrócił do służby portowej. Pracuje do dziś, a jego armatorem jest Zakład Usług Żeglugowych ZUŻ w Szczecinie. *Goliat* nie tylko pomaga statkom w manewrach por-

Fot. Anstelan Shippotting



**Kopalnia Siersza w latach 80.**



Imiona i nazwiska bohaterów reportażu zostały zmienione.

**Statek bez trudności żeglował w lodzie jednorocznym.**



*Manhattan na Przejściu Północno-Zachodnim*

# Arktyczny eksperyment

W związku z podjęciem w połowie lat sześćdziesiątych ub. wieku decyzji o rozpoczęciu eksploatacji złóż ropy naftowej w Prudhoe Bay, pojawiło się pytanie o optymalny sposób transportu pozyskiwanego na północy surowca, do portów i rafinerii wschodniego oraz zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Wśród kilkunastu przedstawionych propozycji, za realne uznano dwie: bezpośredni trans-

port morski z północnego wybrzeża Alaski oraz transport morski z portu Valdez na wybrzeżu zachodnim, po uprzednim przetoczeniu ropy rurociągiem z rejonu wydobywania. Ograniczenie rozwiązania pierwszego, związane było z ryzykiem żeglugi po wodach Przejścia Północno-Zachodniego (w owym okresie trudno dostępnego nawet latem), podstawowa wada drugiego – znaczna kapitałochłon-

ność wynikająca z konieczności budowy rurociągu w warunkach arktycznych.

## Na Alaskę po ropę

W celu sprawdzenia możliwości zorganizowania regularnego transportu ropy wodami Przejścia Północno-Zachodniego koncerny naftowe zaangażowane w wydobycie w Prudhoe Bay postanowiły przeprowadzić eksperyment polegający na dostosowaniu nowoczesnego zbiornikowca do warunków arktycznych i skierowaniu go po ropę ku północnemu wybrzeżu Alaski. Finansowanie całego przedsięwzięcia wzięły na siebie Humble Oil & Refining Co., przy wsparciu finansowym koncernów British Petroleum, Arco i Exxon, asygnując łącznie 54 mln dolarów, czyli około 300 mln dolarów według dzisiejszych notowań.

Statkiem, który postanowiono poddać przebudowie był zbiornikowiec *Manhattan*, zbudowany w 1962 roku w stoczni Fore River Ship and Engine Building Company w Quincy. W chwili przekazania do eksploatacji był największym statkiem handlowym powstałym kiedykolwiek w Stanach Zjednoczonych. Wyposażono go w potężną turboparową siłownię o mocy 43 000 KM (co najmniej dwukrotnie większej niż na porównywalnych zbiornikowcach) pracującą na dwie śruby i dwa stery, co czyniło z *Manhattanu* jednostkę o bardzo dobrych, w porównaniu z innymi zbiornikowcami, własnościach manewrowych.

Rejs arktyczny wymagał jednak przeprowadzenia szeregu prac adaptacyjnych. Zostały zrealizowane w ciągu siedmiu miesięcy przez Sun Shipbuilding of Chester w Pensylwanii. Obejmowały między innymi wyposażenie jednostki we wzmocnienie poszycia na wysokości linii wodnej, zabudowę podwójnego dna w kotłowni, maszynowni i przedziale maszynki sterowej oraz hangaru dla dwóch

śmigłowców, osłonięcie śrub napędowych specjalnymi tunelami, a przede wszystkim zastąpienie prostej dziobnicy dziobem „lodołamaczowym” umożliwiającym jednostce przebijanie się przez lód przy wykorzystaniu masy kadłuba. Pochłonęły one około 10 tys. ton stali. W następstwie przeprowadzonych robót, długość jednostki wzrosła o ponad 20 metrów.

Zbiornikowiec, po przebudowie na jednostkę zdolną do żeglugi na akwenach pokrytych lodem, miał 106 000 ton nośności, przy długości 306,4 m, szerokości 40,2 m i zanurzeniu 15,8 m. Turboparowa maszynownia zapewniała mu prędkość maksymalną 17 węzłów.

W trakcie rejsu zbiornikowcowi towarzyszyć miały lodołamacze Straży Wybrzeża, najpierw USCGC *Westwind*, następnie USCGC *Northwind* oraz lodołamacz kanadyjski *John A. Macdonald*. Na pokładzie *Manhattanu* znajdowało się łącznie 126 osób, prócz załogi byli to członkowie Kongresu i parlamentu Kanady, naukowcy, dziennikarze i przedstawiciele inwestorów.

2 września 1969 roku statek skierował się na Morze Baffina, gdzie napotkał lód pływający o grubości 4 m i skupieniu 9/10. Jednakże w Cieśninie Melville’a znalazł się przed czołem wieloletniego, sześciometrowego pola lodowego, przez które przebijał się z wielkim mozolem, pokonując w ciągu trzech dni zaledwie 100 mil morskich.



Arktyczna trasa Manhattanu.

spiętrzoną barierę lodu wieloletniego o wysokości 18 m.

6 września statek znalazł się w Cieśninie Barrowa, gdzie bez trudności żeglował w lodzie jednorocznym o skupieniu 9/10. Jednakże w Cieśninie Melville’a znalazł się przed czołem wieloletniego, sześciometrowego pola lodowego, przez które przebijał się z wielkim mozolem, pokonując w ciągu trzech dni zaledwie 100 mil morskich.

## Ekonomiczne fiasko

Ostatecznie natrafił na skupisko lodu wieloletniego o średnicy około 4 mil morskich i wysokości 12 m ponad lustro wody. Zrezygnowano wówczas z kontynuowania rejsu tą trasą i statek skierowano Cieśniną Księcia Walii do Zatoki Amundsena. Zanim jednak do tego doszło, kapitan zbiornikowca zmuszony był prosić o pomoc kanadyjski lodołamacz. Wszedł on do ak-

**Kapitan zbiornikowca zmuszony był prosić o pomoc kanadyjski lodołamacz.**



Po przebudowie miał 106 000 ton nośności, dł. 306,4 m, szer. 40,2 m i zanurzenie 15,8 m.

cji w bardzo nietypowy sposób, a mianowicie kruszył lód za rufą *Manhattanu*. Zbiornikowiec miał bowiem wystarczająco mocną konstrukcję, by uporać się z lodem przed dziobem, ale kanał za jego rufą błyskawicznie zamarał i gdy dochodziło do konieczności wycofania się, w celu nabrania prędkości, było to niemożliwe.

Po uwolnieniu z lodowej pułapki i dotarciu do Prudhoe Bay, statek przyjął z amerykańskiej instalacji wydobywczej symboliczną baryłkę ropy naftowej. Po pokonaniu około 500 mil morskich na Morzu Beauforta, zbiornikowiec i towarzyszący mu lodołamacz dotarli 21 września do portu Barrow na Alasce pokonaw-



**Manhattan zbudowany został w 1962 roku w stoczni Fore River Ship and Engine Building Company w Quincy.**



**W następstwie przeprowadzonych robót długość jednostki wzrosła o ponad 20 metrów.**

## Przejście Północno-Zachodnie

Morska droga z Europy do wschodniej Azji prowadząca przez Zatokę Świętego Wawrzyńca, Morze Labradorskie, Cieśninę Davisa, Morze Baffina i ciąg cieśnin Lancaster, Barrowa, Vincent, Melville'a, Księcia Walii do Zatoki Amundsena i na Morze Beauforta, a dalej przez Cieśninę Beringa na Ocean Spokojny. Długość trasy między Oceanem Atlantyckim a Spokojnym wynosi około 5780 km. Przejście Północno-Zachodnie tworzą cztery szlaki żeglugowe:

- od Cieśniny Lancaster poprzez Cieśninę Księcia Regenta, Bellom, Franklina, Rossa, Rae, a następnie przez zatoki i cieśniny wzdłuż wybrzeża kontynentu do Morza Beauforta i Cieśniny Beringa,
- od Cieśniny Lancaster przez Cieśninę Barrowa i Peel do wejścia do Cieśniny Franklina, a dalej na południe i wzdłuż brzegów kontynentu na zachód do Cieśniny Beringa,
- od Cieśniny Lancaster przez cieśniny: Barrowa i Melville'a (Kanał Perrygo) do Księcia Walii i dalej przez Zatokę Amundsena do Cieśniny Beringa,
- od Cieśniny Lancaster przez Kanał Perry'ego do zachodniego wylotu Cieśniny McClure'a, a następnie wzdłuż zachodniego wybrzeża Wyspy Banksa przez Zatokę Amundsena do Cieśniny Beringa.

Wytyczenie szlaku poprzedzały cztery stulecia daremnych wysiłków i ciężkich ofiar. Martin Frobisher w roku 1576 i Hendt Hudson w latach 1610-1611 próbowali odnaleźć północny szlak żeglugowy do Indii i Chin. W roku 1616 Wiliam Baffin spenetrował wschodni odcinek przejścia, a w 1788 James Cook usiłował daremnie odnaleźć jego zachodni wylot. Po ogłoszeniu przez sekretarza brytyjskiej Admiralicji, że odkrywca przejścia otrzyma premię w wysokości 20 000 funtów, podjęto wiele kolejnych, często tragicznych w skutkach, wypraw. Dopiero w latach 1903-1906 Roald Amundsen na niewielkim żaglowcu *Gjøa* sforsował przejście ze wschodu na zachód (drugi z omówionych wyżej szlaków). W stronę przeciwną przejście sforsował dopiero w latach roku 1944 szkuner Królewskiej Kanadyjskiej Policji Konnej *St. Roch* (trzeci z opisanych wyżej szlaków).

Według nomenklatury Międzynarodowego Biura Hydrograficznego w Monako przez Przejście Północno-Zachodnie rozumie się cały obszar kanadyjskiego Archipelagu Arktycznego między Grenlandią a północnym wybrzeżem Kanady, z wyłączeniem Zatoki Hudsona i Cieśniny Hudsona traktowanych jako odrębne morza. Mimo tego, iż żegluga Przejściem Północno-Zachodnim jest nadal niezwykle ciężka i ryzykowna, szlak ten może okazać się bardzo atrakcyjny w przyszłości, gdyż w porównaniu do trasy przez Kanał Panamski, potencjalnie skraca drogę z Europy na Daleki Wschód o 4000 km.

szy około 4400 mil morskich. Pod względem ekonomicznym, całe przedsięwzięcie zakończyło się fiaskiem - ostatecznie zdecydowano się na budowę rurociągu do Valdez zwanego Trans-Alaska Pipeline System (około 1300 km długości).

Rejs zbiornkowca *Manhattan* Przejściem Północno-Zachodnim w teorii był przedsięwzięciem czysto komercyjnym, finansowanym przez biznes poszukujący sposobu transportu ropy ze złóż arktycznych na wschodnie i zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Jednakże w istocie był to, pomijając wymiar ekonomiczny, ważny gest polityczny, swoisty test determinacji Kanady w kwestii jej stanowiska uznającego akweny Archipelagu Arktycznego za wody wewnętrzne.

Bohater opisywanych wydarzeń powrócił do Nowego Jorku 30 października 1969 roku. Był eksploatowany przez firmy amerykańskie do roku 1987, następnie sprzedano go do Korei Południowej, W 1987 roku, w trakcie tajfunu, wszedł na mieliznę i w konsekwencji sprzedano go do Hong Kongu na złom.

**Krzysztof Kubiak  
Zdjęcia: US Navy**



**Manhattan na morzu.**



# Gdynia z „Morza” i marzeń

85 lat temu, 10 lutego 1926 roku Gdynia uzyskała prawa miejskie. Miesięcznik „Morze” od pierwszego numeru śledził losy powstającego miasta i portu, był to jeden z częściej podejmowanych przez dziennikarzy i publicystów pisma tematów. Trudno się dziwić, w końcu na ich oczach z małej, nadmorskiej osady rodził się prężny ośrodek przemysłowy, który miał młodemu państwu polskiemu zrekompensować brak własnego, dużego portu morskiego. Zobaczmy jak przez 15 lat, od 1924 do 1939 roku, „Morze” pisało o Gdyni.

Już pierwszy numer miesięcznika, z listopada 1924 roku, poświęca Gdyni niemal połowę materiału. W artykule „Dlaczego Polsce potrzebny jest port własny”, czytamy:

*Na mocy traktatu wersalskiego Polska uzyskała kawał wybrzeża Bałtyckiego, o długości ogólnej około 145 klm., z których około 70 przypada na wąski półwysep helski. Wybrzeże to nie posiada portów morskich. Celem zaś „zapewnienia Polsce dostępu do morza” traktat wersalski przewidywał dla Polski szereg uprawnień w porcie Gdańskim i przyległym terytorjum w wolne miasto, przy czym jednak związał to z zawarciem polsko - gdańskiej konwencji.*

*I tu, przy tej konwencji, korzystając z nader krytycznego położenia Polski latem w roku 1920, podczas najazdu bolszewickiego - protektorzy w. m. Gdańska narzucili nam zupełnie niespodziewane rozwiązanie sprawy naszego dostępu do morza. Została utworzona Rada Portu, na którą zostały przelane wszystkie te uprawnienia, dotyczące portu gdańskiego, jakie traktat zapewniał Pol-*

*sce, zdawał się, bezpośrednio. Zamiast własnego portu - Polska dostała surogat. Od tej chwili zarząd portu gdańskiego przeszedł do Rady, która otrzymała w spadku cały dawny aparat niemiecki, oczywista rzecz, składający się z masy urzędników Niemców, dla których interesy Państwa Polskiego są prędzej wrogie, niż swoje, a w najlepszym razie obojętne”.*

Piotr Bomas, autor artykułu, pisze dalej: (...) wszelkie wysiłki kupiectwa polskiego, zmierzające ku założeniu na terenie wolnego miasta swych placówek handlowych, stworzeniu monopolowego pośrednictwa firm i związków robotniczych gdańskich, natrafiają na wspólne skoordynowane przeciwdziałanie rządu gdańskiego oraz zainteresowanych czynników gdańskich, pochodzące z pobudek i politycznych i osobistych. I na koniec (...) powyższe okoliczności imperatywnie dyktują konieczność budowy drugiego własnego portu, ponieważ Polska w swej ekspansji ku morzu nie może się zadowolić rozstrzygnięciem kwestii dostępu do morza, jaki nam daje port Gdańsk

*dla Polski zbyt mały, technicznie przestarzały i z powodu specjalnych istniejących w nim warunków pozbawiający nas możliwości prowadzenia własnej i niezależnej polityki portowej, uniemożliwiający powstanie ojczyznej żeglugi i przez narzucone pośrednictwo firm gdańskich podrażający nasz eksport i import, a co za tem idzie - zwiężający naszą ekspansję ekonomiczną. Publicysta przewiduje też, że (...) z powodu wybudowania przez Polskę własnego, nowego portu, Gdańsk zatraci swe dotychczasowe stanowisko monopolowe w stosunku do naszego handlu zamorskiego, jego własny dobrze zrozumiany interes wskaże mu jedyną drogę rokującą mu świetną przyszłość - drogę lojalnej współpracy z Polską. Gdyby zaś na tę drogę Gdańsk nie wszedł dobrowolnie, to posiadając niezależny port własny, Polska bez trudu potrafi, stosując odpowiednią politykę portową, do takiej lojalnej współpracy Gdańsk zmusić.*

W tym samym numerze „Morza”, w artykule jednego z dwóch ówczesnych redaktorów naczelnych pisma, komandora Czesława Petelena „Memento”, czytamy: Wysoki Protektor Ligi Morskiej czcigodny Pan Prezydent Rzeczypospolitej wypowiedział z okazji poświęcenia portu w Gdyni słowa, których młodzież szkolna winnaby się nauczyć napamięć, a każdy obywatel, jak przykazanie, wspominać przy rozpoczynaniu dnia pracy: „Tutaj jest gwarancja wolnego oddechu dla piersi całego narodu, dla całkowitej niezależności naszego gospodarstwa narodowego i jego rozkwitu. Z tego wybrzeża musimy sobie zrobić przestronną bramę dla wolnego komunikowania się z całym światem i dać bramie opiekę zbrojnego ramienia, już nietylko dla

wiernego ludu kaszubskiego, ale całego wielkiego Narodu”.

## Niemcy biją na trwogę

Nieco ponad rok później, w „Panoramie robót przy budowie portu w Gdyni” z lutego 1926 r., czytamy o kłopotach, które pojawiły się w trakcie inwestycji:

*Sprawie możliwie najszybszego uruchomienia portu Gdynia nadawano wielką wagę już przy zawieraniu umowy z Konsorcjum Francusko - Polskim, dlatego też za nieukończenie obowiązującej ilości nabrzeży na 1 stycznia 1926 r. przewidziana jest w umowie specjalna kara konwencjonalna. Niestety, z przyczyn o charakterze siły wyższej nabrzeża nie zostały przez Konsorcjum ukończone na termin i, według wszelkiego prawdopodobieństwa, Konsorcjum zdoła je ukończyć i oddać dopiero w miesiącu kwietniu b. r. (...)*

*Do czasu ukończenia nowych nabrzeży i uposażenia ich w niezbędne urządzenia należy się zadawałać istniejącą obecnie w Gdyni, a wybudowaną jeszcze za czasów budowy portu we własnym zakresie, prowizoryczną przystanią przy mołu południowym, którą się eksploatuje obecnie dla eksportu węgla. (...)*

W numerze z sierpnia-września 1927 roku czytamy z kolei o niemieckiej reakcji na budowę portu w Gdyni: „Miecz Polski” - oto tytuł jakiego doczekała się Gdynia od Niemców. (...) Autor (...) bije w artykule na trwogę. (...) „Że Gdynia będzie ważnym portem, to już jest poza wszelką wątpliwością. Polska stwarza tu naprawdę bardzo wielkie dzieło a niezmordowana i szeroka propaganda dba o spopularyzowanie portu wojennego, który równocześnie ma być reprezentacyjnym miejscem kąpielowym nad Bałtykiem”.

Z Gdynią rośnie nad Bałtykiem, rośnie dla niemieckiego wschodu niebezpieczeństwo, którego nie można lekceważyć. Pomijając już gospodarczą konkurencję dla niemieckich portów, nie należy zapominać, że znaczna część wysiłków robiona jest na to, by Pomorze związać i gospodarczo i kulturalnie jak najciaśniej z Macierzą Polską. Dla Polski jest ten mały skrawek wybrzeża nieoszacowany i robi ona wszystko, by go utrzymać i spopularyzować. Silna wojenna i handlowa flota, bezpośrednie linie kolejowe do Warszawy i Poznania,

a wreszcie nowoczesne czystko polskie miasto utrudnią Niemcom ogromne ich zabiegi o odebranie zagrabionych terenów. Równocześnie zaś specjalne niebezpieczeństwo dla oddzielonych od Rzeszy Prus Wschodnich, niebezpieczeństwo, które wzmacniać się będzie ze wzrostem potęgi morskiej Polski.

Ten sam numer informował triumfalnie: Obrót towarowy Gdyni stale wzrasta. W miesiącu lipcu przewieziono prawie o 15.000 ton więcej, niż w czerwcu.

„Węgiel podstawą rozwoju polskich portów” z października 1927 roku przynosi kolejne wiadomości o budowie gdyńskiego portu: (...) Węgiel ożywia Gdynię i węgiel powoduje, iż port jeszcze niewykończony już pracuje, już daje ludziom zajęcie. Jeszcze nie zostało wykończono molo, a już na nim zostały wybudowane krany dla załadowania węgla. Prywatne koncerny węglowe pierwsze ze wszystkich prywatnych przedsiębiorstw Polski, przejawiały zainteresowanie się morzem, pierwsze wydzierżawiły kawałki nabrzeża, ażeby wybudować kosztowne urządzenia mechaniczne dla załadowywania węgla na okręty. Da to betonowym bryłom nabrzeża widok portu współczesnego, ożywi go szczykiem żelastwa, gruchotem zesypanego węgla i gwarem ludzkim. (...)

W listopadzie tegoż roku, w tekście „Zagadnienie portu wolnego”, czytamy o wyjątkowości gdyńskiej inwestycji oraz źródłach jej finansowania: Nowoczesne porty powstają przeważanie przez rozszerzenie już istniejących portów. Polska budowę swego portu w Gdyni rozpoczęła w szczerem polu. Mamy więc sytuację zupełnie wyjątkową, budując port i miasto portowe w miejscu, gdzie dawniej była mała osada rybacka, bez najmniejszej przystani nawet dla małych kutrów rybackich. Tak wyjątkowe warunki wymagają też wyjątkowych środków, aby zrealizować to nietatwe zadanie dla naszego młodego Państwa bez tradycji morskich.

Aby przyspieszyć budowę portu musiano sięgnąć do kredytu zagranicznego. Wobec bardzo trudnych warunków kredytowych zamieniono je czasami na opłaty gotówkowe. Rozwój miasta ożywiono przez rozporządzenie Prezydenta R. P., które zastrzega cały szereg ulg podatkowych i finansowych na terenie Gdyni. Pozatem zaczęto rozważać kwestję stworzenia w Gdyni portu wolnego.

W ostatnim miesiącu przez Gdynię przeszło 100.000 ton węgla i kilka transportów drzewa. Tendencja ruchu portowego



wego jest mocno zwyżkowa, natomiast dużo mniejszy jest rozwój miasta.

Investycje portowe zależą prawie w zupełności od Skarbu Państwa, dotychczas inwestycje prywatne w porcie są znikome: w mieście również buduje się dużo gmachów państwowych, chociaż i prywatne budowle są dosyć liczne. Jednakże trzeba skonstatować, że rozwój portu wyprzedził nietylko komunikację kolejową, ale i rozwój miasta.

W numerze z marca 1928 roku, w artykule „Postępy budowy portu gdyńskiego w roku 1927”, czytamy: *Ubiegły 1927 rok wydatnie posunął naprzód dzieło budowy własnego portu Rzeczypospolitej na Bałtyku. Intensywny tryb budowy, datujący się od chwili likwidacji zatargu z budującym port w Gdyni Konsorcjum w lipcu 1926 r., został w roku 1927 jeszcze bardziej wzmoczony i roboty były prowadzone z prawdziwie szerokim rozmachem.*

## Uroczystość całej Polski

Dziennikarze miesięcznika pisali o różnych aspektach rozwoju Gdyni. „Morze” ze stycznia 1929 roku jest znamienne. W „Listach z nad morza” czytamy: *Szybki rozwój miasta Gdyni, wskutek wyczerpania kredytów budowlanych, poważnie został ograniczony, co tem silniej daje się odczuwać z nastaniem mrozów. (...)*

*Okolo 50 kompleksów gmachów, przeważnie o 4 - 5 kondygnacjach powstało w roku ubiegłym. M. in. Gmach Banku Polskiego, Żelugii Polskiej i Poczty. Gmachy te budzą podziw obcych monumentalnością budowy i współczesnością form architektonicznych. (...)*

*Zaludnienie miasta Gdyni stale wzrasta. Ostatnio wzrost ten wynosi 800 do 1.000 osób miesięcznie. Jeszcze w kwietniu r. ub. Gdynia liczyła okolo 7 tys. mieszkańców stałych, a już w grudniu ma ich okolo 24 tys.*

Zaraz pod tym artykułem znajduje się niezwykle obszerny materiał „Położenie i potrzeby warstwy robotniczej w Gdyni”, którego autorka, Marja Uziembło, pochyliła się nad losem zwykłych robotników, którzy budowali potęgę Gdyni: (...) *Odrazu po przyjeździe spotyka się tu robotnik z dużymi trudnościami. Nie będąc pewnym, czy znajdzie zaraz pracę, nie wynajmuje stałego mieszkania, zaś miejsca, gdzie mógłby się chwilowo zatrzymać za tanie pieniądze w Gdyni, nie ma. Widzi się więc po rogach ulic siedzą-*



*cych ludzi, którzy czekają na robotę. Pierwszą zatem potrzebą: to budowa baraków, rodzaju hotelu robotniczego. (...)*

*Mieszkań do stałego zamieszkania, można powiedzieć, niema w Gdyni zupełnie. Robotnicy gnieźdzą się w brudnych, drogo opłacanych norach. Jacyś przedsiębiorcy prywatni pobudowali mizernie sklecone budki lub blaszanki, które przynoszą im za miejsce do spania tygodniowo 5 zł. Miejsce to wygląda w ten sposób: izba o ścianach z dziurawej blachy i upół rozwalonym kominie bez blachy, gdzie więc nic zagrzać ani ugotować nie można. Niesłychanie brudno, w zimie zimno, w lecie zbyt gorąco. (...) Razem w takiej izbie mieszka zatem 12 robotników, przy kompletnym braku wentylacji (małe okienko zamknięte). W razie jakiej epidemii sytuacja jest beznadziejna. Pomijając już epidemję, dla samego zdrowia niema tu możliwości obmyć się po całodziennej pracy nieraz w pyłe węglowym. (...)*

*Wiadomości, zaczerpnięte z biura kasy chorych w Gdyni i szpitalika Sióstr Miłosierdzia, mówią, iż wśród zachorowań przeważają grypy i zapalenia płuc oraz wypadki przy pracy i skaleczenia, zgniecenia, złamania nóg, żeber, powodowane upadkiem z rusztowań. Mniej więcej liczyć można 8 wypadków lżejszych dziennie, 3 cięższe tygodniowo. (...)*

*Już sam początek, dostanie pracy, nastęrcza wiele trudności. Napływ ludzi jest większy, niż możność natychmiastowego zużytkowania ich. Nikt tego nie reguluje. Urząd pośrednictwa pracy nie istnieje. Najem skuteczniejszą tak zwani „vorarbeiterzy”, czyli starsi robotnicy, zaufani przedsiębiorców. Na rogu ulicy czynią oni ugody, w której niejednokrotnie decyduje wciśnięta takiemu przo-downikowi łapówka. (...)*

*„Gdynia miasto portowe” z grudnia 1929 roku, przypomina genezę powstania miasta i portu: Gdynię, przedwojenną małą osadę rybacką o kilkuset ubogich rybakach, przed paru laty jeszcze ledwo kto znał. Była ona położona w dolinie Chylonki, między prastarą wioską, Oksywiem, a malowniczo rozciągającym się Orłowem, uważanem za miejsce wycieczkowe pobliskich Sopot. Całe swe znaczenie zawdzięczała Gdynia stacji kolei żelaznej tej samej nazwy na linii Sopoty-Reda. Na tę miejscowość padł wybór, gdy od granicy niemieckiej do granicy gdańskiej na polskim wybrzeżu szukano miejsca pod przyszły port polski.*

*W grudniu 1933 roku „Morze” w artykule „Doniosła uroczystość” informowało: Dnia 8 grudnia r. b. odbędzie się w Gdyni uroczystość niezwykła, doniosłością wybiegająca niewspółmiernie ponad inne podobne obchody. Będzie to*

uroczystość całej Polski. Mianowicie dnia tego, w obecności wysokich dostojników państwowych i przedstawicieli szerokich rzesz społeczeństwa, J. E. ks. biskup chełmiński dr. Stanisław Okuniewski, dokona uroczystego aktu poświęcenia portu gdyńskiego. (...)

Godzi się przypomnieć, że już w roku 1921 na łamach „Bandery Polskiej”, pisma wydawanego przez Ligę Żeglugi Polskiej, poprzedniczkę dzisiejszej Ligi Morskiej i Kolonialnej, pisał o projekcie budowy portu w Gdyni inż. Tadeusz Wenda, twórca jego planów i po dziś dzień kierownik budowy portu. (...) Kiedy wreszcie wniesiono do Sejmu projekt ustawy o budowie portu w Gdyni, a nie było jeszcze pewności, czy projekt ten uzyska niezbędną większość, wówczas Liga w gorączkowym tempie przygotowała specjalny memorjał, który w zwięzłej i treściwej formie uzasadniał konieczność tej inwestycji państwowej. Memorjał ten w dniu głosowania został szeroko rozpowszechniony w Sejmie i niewątpliwie przyczynił się do uchwalenia ustawy z dn. 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni. (...) W latach następnych budowa portu w Gdyni postępuje

jednak żółwiemi krokami naprzód. Dopiero w roku 1926, kiedy władze objął rząd Marszałka Piłsudskiego, a tekę Ministra Przemysłu i Handlu otrzymał inż. Eugeniusz Kwiatkowski, roboty przy budowie portu nabrały imponującego rozmachu.

Dziś port w Gdyni jest faktem dokonanym, jest czynem realnym, który więc zrobili dla propagandy spraw polskich zagranicą, niż wszelkie najbardziej płomiennie deklaracje. O znaczeniu jego dla naszego życia gospodarczego w „Morzu” rozpisywać się już nie potrzeba.

### Prawda w oczy

W lipcu 1934 Bolesław Bielawski w tekście „O przemysł okrętowy w Gdyni” pisał: (...) Że konieczność stworzenia placówki przemysłu okrętowego dla potrzeb naszej marynarki wojennej i handlowej, oraz obcych statków zawijających do Gdyni, jest nie tylko aktualną, ale niecierpiącą zwłoki, szczególnie w dobie obecnego systemu gospodarki samowystarczalnej - nie ulega wątpliwości. Zdolność atrakcyjna portu gdyńskiego dla statków, mimo najdoskonalszych urzą-

dzeń przeladunkowych, traci na wartości, wobec braku możliwości uskutecznienia napraw i konserwacji w tym porcie.

Przyszłe zakłady przemysłu okrętowego w Gdyni miałyby więc w pierwszorzędzie za zadanie remont zarówno kadłubów jak i maszyn okrętowych, budowę nowych statków handlowych i jednostek floty wojennej, dokowanie i okresowe, wreszcie rozbiórkę statków, które stały się niezdatne do rentownej eksploatacji. (...)

W styczniowym numerze z 1936 roku znalazł się artykuł „Gdynia a Kolonia”, który wskazuje na nowopowstały port jako „bazę wypadową” do budowania zamorskiej potęgi Rzeczypospolitej: (...) Gdynia, młody, a tak już potężnie rozbudowany port polski - staje się punktem wyjścia dla całej polityki zamorskiej. (...)

Aby port polski Gdynia, aby praca nasza na morzu mogła nam dać te wszystkie korzyści, jakie ciągną inne państwa - musimy dotrzeć do źródeł surowców kolonialnych, odgrywających tak wielką rolę w naszym życiu gospodarczym, wziąć w swe ręce produkcję i transport tych surowców. A to stać się może tylko wówczas, gdy panować będziemy nad terenami produkcji, gdy będziemy mieć kolonie.

Gdynia, to brama wypadowa, przez którą prędzej czy później dopłynąć musimy do własnych terenów ekspansji zamorskiej - do kolonij.

„Podciągnąć wzwyż” z czerwca 1937 roku studzi jednak hurraoptymistyczne nastroje: Przeciętny obywatel jest święcie przekonany, że Gdynia rośnie jak na drożdżach, że jest sto powodów, ażeby z Gdyni się cieszyć, ażeby z Gdyni być dumnym, ażeby na Gdynię wskazywać jako na stały przykład godny naśladownictwa. Nic też dziwnego, że taka opinia zyskała u nas prawa niezaprzeczonego obywatelstwa. Istotnie, ogłaszane co jakiś czas krótkie wzmianki w dziennikach podają coraz to nowe i nowe „rekordy” przeladunku towarów w Gdyni. Liczby te wzrastające rok rocznie wywołują uczucie dumy u czytelnika.

Spójrzmy jednak na „odwrotną stronę” tego medalu. (...) Nie można i nie należy operować cyframi statystycznymi w oderwaniu od tematu. Nie można więc poprzestać na podawaniu gołych liczb, świadczących o stałym wzroście przeladunku w Gdyni, nie podając jednocześnie liczb porównawczych z innych portów morskich pierwszorzędного znaczenia. Jeżeli zajmiemy się porównywaniem



pracy portu gdyńskiego z pracą portów zachodnio - europejskich, to dostrzeżemy, w zestawieniu liczb charakterystycznych, znamiona takie, które właściwie zainteresowanym sferom przede wszystkim musiałyby spędzić błogi sen z oczu i zadowolenie z własnej pracy. (...)

Jeżeli chodzi o pracę urządzeń mechanicznych do przeladunku towarów, to w roku 1935 wypadło rocznie na jedno urządzenie w Hamburgu 15.682 ton, w Antwerpii - 32.667 t, w Rotterdamie - 66.504 t, w Szczecinie - 51.017 t, w Królewcu - 57.137 t, i w Gdyni - 124.574. Widzimy więc, że w porównaniu do Hamburga mechaniczne urządzenia Gdyni są obciążone 8-krotnie, w porównaniu do Antwerpii 3,7 razy. (...)

Dodajmy jeszcze, że osiągnięty przez Gdynię w r. 1935 prymat na Bałtyku był bardzo krótki. Już w 1936 r. pierwszeństwo wśród portów na Bałtyku ustąpiła Gdynia - Szczecinowi! (...)

A więc stwierdzamy, że Gdynia nie może podołać zadaniom już dziś, kiedy o jakimkolwiek bądź koniunkturalnym natężeniu ruchu zamorskiego nie ma mowy. Urządzenia techniczne Gdyni są w porównaniu z urządzeniami technicznymi portów zachodnio - europejskich wielokrotnie przeladowane, skazane więc są na odpowiednio szybsze zniszczenie. (...)

Bądźmy uczciwi względem siebie i nie zakłamujmy się wzajemnie. Prześtańmy wypisywać tylko pomyslnie wieści o Gdyni. Spójrzmy prawdzie w oczy. Uderzmy się w pierś i stańmy do roboty, aby stracony czas nadgonić, Gdynię doinwestować i podciągnąć ją wzwyż.

Z „Kroniki gospodarczej” ostatniego przed wybuchem wojny numeru „Morza”, z sierpnia 1939 roku, wynikało jednak, iż gdyński port przeżywa właśnie swoje najlepsze dni: (...) W porównaniu do miesiąca czerwca roku ubiegłego obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy wzrosły o 37.7%, wzrosły nawet znacznie w porównaniu do obrotów z poprzedniego miesiąca, mimo że osiągnięta w maju r. b. liczba obrotów miesięcznych 941.043.6 ton stanowi rekordowe wyniki w dotychczasowej pracy portu gdyńskiego, przynosząc nową rekordową liczbę obrotów miesięcznych 978.082.2 ton, podczas gdy w tym samym okresie r. ub. ogólne obroty towarowe Gdyni wyniosły 4.439.778.5 ton. (...)

W tym samym numerze, w relacji z czerwcowych „Dni Morza”, m.in. czytamy: Cała Polska przystroiła się już od

pierwszych chwil na uroczystości „Dni Morza”. Najpiękniej jednak, najwspanialej przybrała się Gdynia, zwłaszcza, że w tym samym czasie odbywał się tam Kongres Eucharystyczny. Miasto tonęło w czerwieni i bieli flag narodowych i w żółto-białych barwach papieskich. (...) Przed Dworcem Kolejowym wzniesiono pomysłową i niezwykle dekoracyjną bramę powitalną z sieci rybackich. Szczególnie jednak malowniczo wyglądało miasto wieczorem, gdy rozbrzysła całym bogactwem światła i rysunków wspaniała iluminacja. Przepięknie zwłaszcza wyglądał wówczas kościół Najświętszej Marii Panny, oświetlony tyśmiacem żarówek. (...)

Pięknie też i uroczystość wyglądała Plac Grunwaldzki w dniu 29 czerwca, gdy wypełniła go po brzegi olbrzymia ciżba ludzka, obliczana na 100 blisko tysięcy. (...)

Z okazji tejże uroczystości, marszałek Edward Śmigły Rydz, pisał do redakcji: (...) Na wieści, płynące znad Bałtyku,

z Gdyni i Gdańska, przeży się postawa Narodu, gotowego każdej chwili do walki w obronie najistotniejszych praw do życia. (...) Narastająca od szeregu tygodni, gromadząca się w milionach serc energia sprzeciwu i czujności, wybuchnęła w potężnym entuzjazmie i cały Naród wykrzyknął: „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!”.

Opr. Czesław Romanowski



Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Korzystałem z bibliografii numerów „Morza” opracowanej przez Andrzeja Koteckiego.

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



Z elementami politycznymi...



Znany maryniista Adam Werka na podstawie wspomnień uczestników namalował powrót Krakowa.

# Dni chwaty

## i zapomnienia

W poprzednim numerze opisaliśmy okoliczności pozyskania „francuzów” – pierwszych statków pierwszego, polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego. Teraz przedstawimy ich losy wojenne i smutny koniec, jaki czeka prawie każdy statek.

W sierpniu 1939 r., wobec zbliżającej się wojny, „francuzi” – podobnie jak reszta Polskiej Marynarki Handlowej – były zobowiązane do zachowania takiej pozycji, która umożliwiłaby w każdej chwili schronienie się w portach sprzymierzonych lub neutralnych. Tak więc *Katowice* 1 września znajdowały się w pobliżu Gibraltaru, w drodze do Genui, *Kraków* stał w Antwerpii, *Poznań* – w Lulea, a *Wilno* – w Göteborgu. O ile pierwsze

dwa bez większych problemów znalazły się we wrześniu w alianckich portach, to dwa ostatnie musiały przedostać się na otwarte morze, poza zasięg działania Kriegsmarine. Dlatego pod osłoną nocy, czasem pod obcą banderą, oba „francuzi” skradały się wodami terytorialnymi Szwecji i Norwegii coraz bliżej wyjścia z Bałtyku, a potem do Bergen. 3 października dotarło tam *Wilno*, które w 10 dni później przeszło do Anglii w konwoju,

wraz ze statkami *Chorzów*, *Kromań*, *Narocz* i *Robur IV*. Na ich pokładach do Wielkiej Brytanii przybyli również prawie wszyscy członkowie załogi *Daru Pomorza* i uczniowie PSM – ponad 160 ludzi, którzy stali się bezcennym kapitałem w wojennym rozwoju polskiej floty. Dłuższą drogę miał *Poznań*, który do Bergen dotarł dopiero 9 listopada. W tydzień później, wraz ze *Śląskiem* wyszedł w brytyjskim konwoju i 18 listopada oba statki przybyły do W. Brytanii, jako ostatnie polskie jednostki przybyłe do alianckich portów.

### W ogniu walki

W Wielkiej Brytanii cztery „francuzi” przeszły w czarter francuski i rozpoczęły przewozy towarów (głównie węgla) mię-

dzy portami brytyjskimi i francuskimi, zachodząc również do portów śródziemnomorskich. Pływały w brytyjskich i francuskich konwojach przybrzeżnych oraz w konwojach „gibraltarskich”, bez większych przygód, nie licząc drobnych kolizji, otarć na mieliznach i sztormów. Wiosną 1940 r. przystąpiono do uzbrajania statków. Zgodnie z umową mieli to zrobić Francuzi na swój koszt. Jako pierwszy do stoczni trafił w kwietniu *Kraków*, który zaopatrzone w działo 102 mm (na rufie) i dwa ręczne karabiny maszynowe Ross. Założono na nim również instalację odmagnesowującą i prawdopodobnie założono betonowe osłony wokół mostku kapitańskiego. Pod koniec tego miesiąca również *Wilno* otrzymało jedno działo 76 mm oraz karabin maszynowy Lewis. Dwa kolejne węglowce nie zdążyły pozyskać uzbrojenia, gdyż w maju 1940 r. weterani polskiej floty znaleźli się na pierwszej linii ognia. Uzbrojenie – 1 działo 76 mm i k.m. – dostały dopiero w czerwcu (*Katowice*) i sierpniu 1940 r. (*Poznań*).

Podczas francuskiej kampanii największej marynarskiego szczęścia miały *Katowice* i *Poznań*. Pierwszy, 9 maja przybył do Calais. Wyładowano rudę i 17 maja rozpoczęto załadunek pszenicy, jednak w jego dokończeniu przeszkadzały niemieckie samoloty. 22 maja ostatecznie przerwano załadunek, na pokład przyjęto 287 osób, które statek szczęśliwie dowiózł do Anglii. Podobnie *Poznań* zdążył wyjść w ostatniej chwili z Rouen ostrzeliwanego przez niemiecką artylerię, mimo min na torze wodnym.

Pozostałe dwa węglowce były w tym czasie na Morzu Śródziemnym. 12 maja *Kraków* wyszedł z Ben-Safi we francuskim konwoju, do Casablanki, gdy klęska Francuzów była już nieuchronna. Następnego dnia dowodzący nim kapitan Rościśław Choynowski zameldował o rzekomym braku paliwa i uzyskał zgodę komodora na wejście do Gibraltar. Tam – aby uniknąć francuskiej interwencji – na wniosek kapitana udało się obłożyć statek aresztem, a potem Francuzi nie mieli już głowy do protestów i 24 czerwca *Kraków* spokojnie przeszedł w konwoju do brytyjskiego Ardrossan.

Więcej emocji wymagało wydostanie spod francuskiej kurateli węglowca *Wilno*. 3 czerwca zawinął do Sète (180 km od Marsylii) ze smołą, którą wyładowywano do 17 czerwca, gdy francuska kapitulacja wisiała w powietrzu. W porcie wystawiono warty, które pilnowały, aby statki nie opuściły portu bez zezwolenia.

Tymczasem na *Wilno* przybyli polscy uciekinierzy – 36 osób. Trzeba było uciec się do fortelu. Wybrano najprostszego, wedle recepty pana Zagłoby: kpt. Korodziejewski (jeden z ewakuowanych) oraz palacz Jabłoński (który przewinął się przez Legię Cudzoziemską) udali się na nabrzeże z butelką koniaku. Udało się nim „zmiękczyć” wartowników do tego stopnia, że sami pomagali zrzucić cumy. Cztery dni później Polacy byli już w Gibraltarze.

W początkach sierpnia 1940 r. *Katowice*, *Kraków* i *Poznań* weszły w charter brytyjskiego Ministerstwa Transportu Wojennego, a w miesiąc później dołączyło do nich *Wilno*. Początkowo skierowano je na trasę atlantycką. Każdy zdołał odbyć jedną podróż do Kanady. Największe emocje przeżyła załoga *Katowic*, powracających do Europy w konwoju SC.6. Polacy byli świadkami zatopienia przez U-booty trzech statków z tego konwoju, ale sami największe straty odnieśli wówczas w sztormie.

Po tych podróżach okazało się, że „francuzi” nie nadają się do żeglugi oceanicznej i po powrocie skierowano je na trasy wzdłuż brytyjskich wybrzeży (okazjonalnie – do Islandii). W opinii marynarzy była to służba bardziej niebezpieczna i męcząca, na Atlantyku głównym przeciwnikiem były U-booty i – niekiedy – tzw. rajdery. Na wodach przybrzeżnych statkom zagrażały dodatkowo samoloty, ścigacze torpedowe i miny. Oto, jak wspominał te rejsy kapitan Kazimierz Ostapowicz:

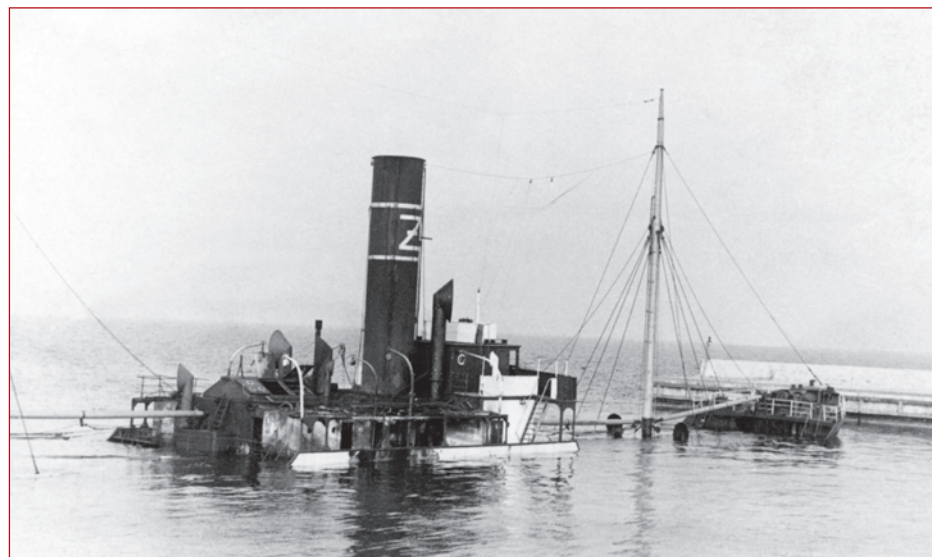
*W mojej pamięci utrwaliło się przekonanie, że częstsze chwile odpoczynku mieliśmy podczas pływania w atlantyckich konwojach. Pływanie w coastin-*



Fot. F. Staszewski

**Kraków - powitanie w Gdyni w 1945 r.**

*gu było bardziej niebezpieczne i męczące. Pływaliśmy do portów na Tamizie, gdzie zdawaliśmy węgiel ze Szkocji, do różnych elektrowni i fabryk. Z Tamizy po węgiel chodziliśmy do Methil, czasem do Newcastle-on-Tyne, Sunderlandu lub Blyth. Ten okres był najcięższy w moim wojennym pływaniu. Jeżeli chciało się być w porządku i spełnić należycie swój obowiązek, to kapitan musiał bez przerwy stać na mostku. Przeważnie wybierano nasze statki do pełnienia funkcji komodora lub wicekomodora. Nie dlatego, że myśmy okazywali się najlepsi czy najmądrzejsi. Po prostu – Anglicy byli wygodni i mądrzy. Nigdy nie chcieli pełnić tego zaszczytu. To wymagało dodatkowej, dużej roboty, więc zawsze na naradach konwojowych wykręcali się...*



**Toruń zatopiony w gdyńskim porcie.**

Polskim „francuzom” wciąż dopisywało szczęście. Oczywiście nie obyło się bez drobnych kolizji i awarii, na przykład 17 stycznia 1941 r., gdy *Poznań* stojący w porcie Methil został uszkodzony przez holowany w pobliżu ex-francuski parowiec *Circe II*. Wspominamy o tym akurat wypadku, gdyż *Circe II* był bliźniakiem *Poznania*, wymienionym w pierwszej części naszego cyklu. *Poznań* był też bohaterem dwóch najpoważniejszych kolizji „francuzów”. Pierwsza miała miejsce na Tamizie 2 lutego 1943 r., gdy francuski statek *SNA 10* wbił się dziobem w burtę *Poznania* w okolicach czwartej ładowni, która została zalana. Statek osadzono na mieliźnie, a następnego dnia podniesiono i przeholowano do London Surrey Dock w celu dokonania napraw. Zakończono je po dwóch tygodniach.

Drużga wydarzyła się 23 listopada 1943 r., również na Tamizie, gdy *Poznań* odniósł poważne uszkodzenia w zderzeniu z amerykańskim statkiem *Horace H. Lurton* holowanym w górę rzeki. Remont trwał do 9 stycznia następnego roku.

W trakcie wojny modernizowano uzbrojenie „francuzów”. W lipcu 1941 r. działa 102 mm na *Krakowie* i *Poznaniu* zamieniono na 76 mm, które z kolei latem 1943 r. zamieniono na Oerlikony 20 mm - pojedynczy na *Krakowie* i podwójny na *Poznaniu*. *Katowice* do końca wojny pływały z działem 76 mm, a na *Wilnie* takie samo działło wymieniono w maju 1944 r. na 57 mm. Uzupełnieniem uzbrojenia były karabiny maszynowe. Na początku każdy ze statków otrzymał po jednym na mostku pelengowym, potem dodawano kolejne na skrzydłach

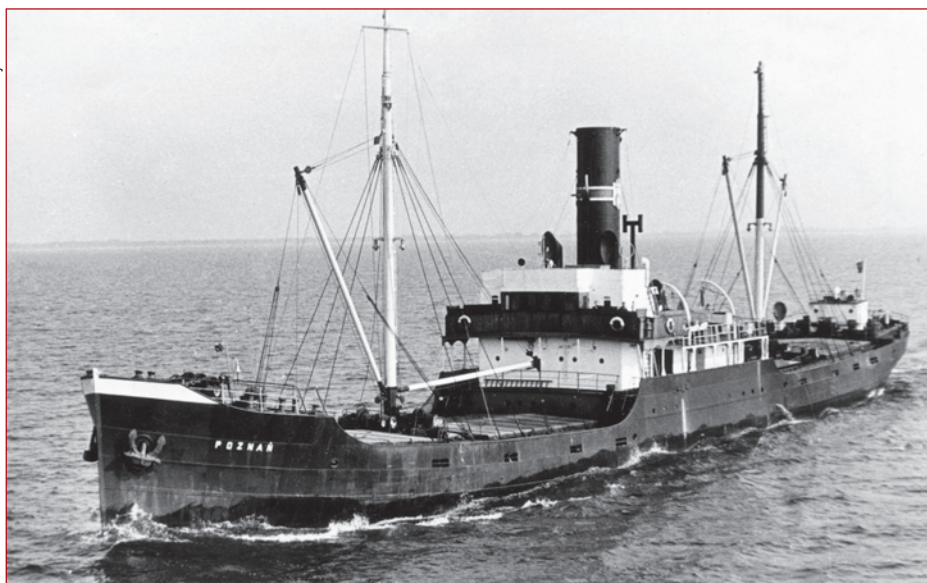
mostku i na pokładzie szalupowym. Od połowy 1942 r. w miejsce karabinów maszynowych zaczęto montować również pojedyncze działka 20 mm Oerlikon. Stałym elementem wyposażenia były balony lub latawce, które unosząc się nad konwojem utrudniały ataki lotnicze. Pomost i radiostację osłonięto pancierzem z płyt betonowych, po pewnym czasie zastąpionych płytami z mieszanką asfaltu z gruzem granitowym. Do uzbrojenia wliczano też niestandardowe środki obrony przeciwlotniczej – wyrzutnie *PAC* (*Parachute-and-Cable*). W momencie zagrożenia wystrzeliwano z nich zestawy cienkiej linki zaopatrzonej w niewielki ładunek wybuchowy i spadochrony hamujące. Skuteczność tego urządzenia była prawie zerowa (choć podobno zanotowano „zestrzelenie” z jego pomocą kilku samolotów), ale znakomicie poprawiało morale marynarzy. Wiadomo też, że w drugiej połowie 1942 r. *Kraków* wyposażony był w tzw. granatnik Holmana, z którego pociski wystrzeliwano ciśnieniem pary doprowadzonej z okrętowego kotła.

### W niemieckiej niewoli

Czas powrócić do września 1939 r. i do piątego z „francuzów” – *Torunia*. Zarekwirowany przez Marynarkę Wojenną, został 6 września zatopiony przez ekipę PMW u wejścia do Basenu Węglowego w Gdyni. 3 grudnia tego roku podniosła go niemiecka Marine Bergungsgruppe Gotenhafen. Jako zdobycz wojenna stał się własnością Kriegsmarine, która w lipcu 1940 r. sprzedała go firmie żeglujowej Georg Freymann za 150 000 marek. Wpisany do rejestru morskiego w Gdańsku, otrzymał nazwę *Hannes Freymann*. Wszedł do eksploatacji dopiero w połowie stycznia 1941 r., po remoncie w duńskim Aalborgu. Pływał w rejonie Bałtyku i Morza Północnego kontrolowanego przez Niemców, z mieszaną załogą, złożoną z bezpieczeństwa, Polaków, Łotyszów, Holendrów i Finów. Jego przygody aż do sierpnia 1944 r., ograniczały się do drobnych kolizji i otarć o dno. Wówczas to na wodach norweskich dawny *Toruń* wszedł na mieliżnę, doznając poważnych uszkodzeń. Przeholowano go do stoczni w Bergen, gdzie wymieniono część stewy rufowej, ster, wał napędowy i większą liczbę płyt poszycia kadłuba. Remont ukończono w połowie września 1944 r., ale już w marcu 1945 r. zderzył się z jednym z okrętów eskorty, podczas



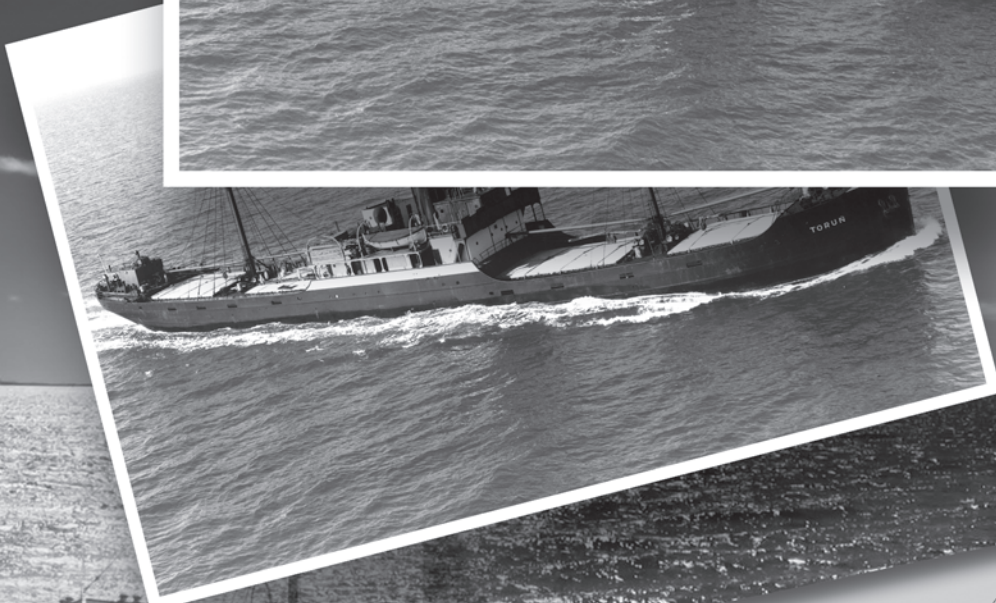
Kraków widziany z pokładu *Robura IV*, w rejsie ze Szwecji do W. Brytanii w 1939 r.



*Poznań* po wojnie.



# Toruń



**Czytaj i zbieraj pocztówki  
ze słynnymi polskimi statkami.**

## Uzbrojenie polskich „francuzów” latem 1940 r.

<i>Katowice</i>	1-76 mm (na rufie), 2-20 mm Oerlikon (na pokładzie szalupowym), 4 k.m. (na mostku), 6 wyrzutni PAC (4 z nich na pokładzie pelengowym).
<i>Kraków</i>	6-20 mm Oerlikon (po 1 podwójnym na rufie i nad świetlikiem maszynowni, 2 pojedyncze na skrzydłach mostku), 2 k.m. Lewis, 4 wyrzutnie PAC.
<i>Poznań</i>	5-20 mm Oerlikon (1 podwójny na rufie, 3 pojedyncze na skrzydłach mostku oraz nad świetlikiem maszynowni), 4 k.m. Browning (2 podwójne, na rufie z prawej i lewej burty), prawdopodobnie 3 wyrzutnie PAC.
<i>Wilno</i>	1-57 mm (na rufie), 6-20 mm Oerlikon.

rejsu z Norwegii do Niemiec. Nie było czasu na remont, kadłub uszczelniono plastrami cementowymi. Kolejne uszkodzenia pochodziły od angielskich bomb, pod które statek trafił w Kanale Kilońskim. Mimo to pozostał zdalny do żeglugi i po zakończeniu wojny znalazł się w puli statków przejętych przez Anglików i przeznaczonych do przekazania ZSRR. W grudniu 1945 r. zdążył jeszcze zostać uszkodzony przez portową barkę, która przebiła burtę w rejonie IV ładowni, a w maju 1946 r. skierowano go do remontu generalnego w stoczni Howaldtswerke w Kilonii.

W tym czasie trwały zabiegi Polskiej Misji Morskiej o odzyskanie statku. 7 maja 1946 r. zakończyły się powodzeniem i *Hannes Freymann* został zwolniony przez alianckie władze. W trakcie remontu przejęła go polska załoga i przywrócono mu polską nazwę *Toruń*. Remont zakończono 25 czerwca 1946 r.

## Normandia i polityka

Pod koniec maja 1944 r. porty południowej Anglii stały się punktem zbornym dla tysięcy statków (wśród nich również polskich), czekających na sygnał do inwazji Europy. Sygnał przyszedł 3 czerwca i pierwsza część armady ruszyła ku francuskim brzegom. 6 czerwca, w kolejnej fali, wyruszyły ze Swansee z wojskowym zaopatrzeniem polskie statki *Katowice*, *Kraków* i *Poznań*. W dwa dni później przybyły w rejon lądowania wojsk amerykańskich (plaża „Omaha”) i tam wyładowały sprzęt i żołnierzy.

*Katowice* popłynęły z zaopatrzeniem dla desantu jeszcze raz, pod koniec czerwca, a w trzeci rejs na plażę Normandii wyruszyły 14 lipca, z Barry. O północy

z 15 na 16 lipca 1944 r. konwój znalazł się w gęstej mgłę. Około godziny 1.18 usłyszano przed dziobem kilka sygnałów. Kapitan polecił zapalić wszystkie światła nawigacyjne. W dwie minuty później zauważono z prawej burty, dwa rumby za trawersem, zielone światło pozycyjne nieznanego statku, a w kilkanaście sekund później uderzył on dziobem w prawą burtę *Katowic*, powodując rozprucie poszycia na środku czwartej ładowni, od linii wodnej aż do relingu fałszywej burty. O godzinie 1.30 rzucono kotwicę na głębokości 17 sążni i zbudzono załogę, która niezwłocznie przystąpiła do zabezpieczenia statku przed zatonięciem. Otworzono ładownię i pracując bez przerwy do godziny 5 rano przesunięto lub wyładowano na pokład około 500 skrzyń amunicji. Wyrwę w kadłubie powstałą w czasie zderzenia zatkano workami, szmatami, matami, które następnie osłonięto deskami i zabezpieczono podstawiając pod burtę skrzynie z amunicją. O godzinie 6.45 wybrano kotwicę i statek kontynuował podróż do brzegów Francji. Na szczęście pogoda się poprawiła. Tego samego dnia o 17.15 statek przybył do zatoki Sekwany w amerykańskim sektorze plaży „Omaha” i rzucił prawą kotwicę w miejscu wskazanym przez wojskowe służby amerykańskie, a o g. 18.35 żołnierze US Army rozpoczęli wyładunek amunicji używając statkowych urządzeń przeładunkowych. Dopiero wtedy zidentyfikowano sprawcę kolizji – okazał się nim płynący w tym samym konwoju norweski statek *Munin*. *Katowice* o własnych siłach wróciły do Anglii, a po miesięcznym remoncie wróciły do służby i do listopada 1944 r. jeszcze trzykrotnie podchodziły z wojskowym sprzętem pod francuskie plaże.

*Kraków* odbył pięć podróży z zaopatrzeniem dla wojsk inwazyjnych, a w szóstej opuściło go szczęście. 22 listopada w drodze do Rouen, wszedł na Sekwanie na nieoznakowany wrak i rozpruł dno. Trzeba było osadzić go na mieliźnie. Po kilku dniach przybył amerykański statek ratowniczy, *Kraków* podniesiono i sprowadzono do Rouen. Tam go rozładowano i prowizorycznie naprawiono. Na dalszy remont przybył z trudem do Southampton. W miesiąc później był gotowy do kolejnych rejsów.

Jeszcze bardziej dramatyczne przygody przeżył *Poznań*, który 15 czerwca wyszedł z Penmarch z ładunkiem bomb i amunicji w drugi rejs inwazyjny. 18 czerwca przybył w rejon plaży „Omaha” i rozpoczęto rozładowywanie. W dwa dni później w kanale La Manche miał miejsce sztorm o mocy niespotykanej od 40 lat. Zniszczony został tymczasowy port inwazyjny *Mulberry A*, zatoneły dziesiątki statków. Jedną z ofiar był *Poznań*, wcześniej poobijany i nadwreżony kolizjami z barkami, na które wyładowywano amunicję. Podczas sztormu w jego burtę uderzył dryfujący stalowy keson – element falochronu portu *Mulberry* i wieczorem 21 czerwca, gdy woda zaczęła zalewać maszynownię, dowodzący *Poznaniem* kapitan Zygmunt Góra zdecydował się osadzić go na mieliźnie. Okazało się, że statek oparł się rufą na zatopionym czołgu, co zwiększyło zniszczenia. Szczęśliwie po rozładowaniu i prowizorycznym załataniu uszkodzeń, statek udało się 8 lipca ściągnąć z mieliżny i następnie *Poznań* o własnych siłach przeszedł do Cardiff na remont, który zakończono w połowie września.

Ostatni z opisywanych „francuzów” – *Wilno* – służbę inwazyjną rozpoczął rejs na plażę „Gold”, w rejon lądowania Anglików. Czwararty rejs inwazyjny okazał się wyjątkowo emocjonujący. Zaprowadził go do niewielkiego portu Saint Vaast la Hogue, niewiele większego od samego statku, co tak wspominał po latach kpt. Rościśław Choynowski:

*Przy wysokiej, syzygijnej wodzie, mając wypompowane resztki balastów, wszedłem do awanportu i tu straciłem możliwość manewrowania. Awanport mieścił się poza wyspą, która jakby zatykała wejście do portu, a silny prąd pływowo raz wynosił z niego na północ, drugi raz – na południe. Przy niskiej wodzie okazało się, że statek stoi jakby w suchym doku, o 2-3 stopy ponad dnem. Zeszliśmy po sztormtrapie i widzimy, że*

statek prawie na całej długości kadłuba siedzi na murku ułożonym z kamieni i stanowiącym plantację ostryg. Właściciel murku już czekał na nas przy burcie i wymachując rękami żądał odszkodowania. Posłaliśmy go króla angielskiego firmującego całą tę imprezę. Gdy przyszła następna woda syzygijna zaczęliśmy - niczym słoń w składzie porcelany - manewrować do wyjścia. Wpierw dziobem zaczęliśmy małą latarnię w główkach awanportu. Równocześnie na śrubę nakręciliśmy jakąś boję na stalówce. Statek o mało się nie wyrzucił, bo nie mogliśmy napętląć balastów z powodu zapchania kingstonów błotem.

Po tych przygodach jeszcze kilkakrotnie Wilno dostarczało węgiel do francuskich portów, aż w listopadzie zwolniono go z czarteru inwazyjnego. W tym samym czasie do normalnej służby powróciły pozostałe „francuzi” i do końca wojny wszystkie nadal pływały na trasie „węglowej”, wzdłuż brytyjskich wybrzeży. W miarę wyzwalań coraz większych obszarów, zasięg ich pływania powiększał się o kolejne porty francuskie i belgijskie. W czerwcu i lipcu zdjęto z nich uzbrojenie oraz wyposażenie konwojowe.

Początek lipca zbiegł się z doniosłymi wydarzeniami politycznymi, które decydowały o przyszłości polskich statków i ich załóg. Cofnięcie angielskiego i międzynarodowego uznania dla emigracyjnego rządu polskiego i uznanie Rządu Jedności Narodowej, spotkało się ze zdecydowanym protestem polskich marynarzy. Demonstracyjnie opuszczali swe statki, również „francuzi”. Ale one nadal znajdowały się w czarterze United Maritime Authority (alianckiej organizacji koordynującej działania alianckich flot handlowych) i zgodnie ze zobowiązaniami musiały pływać. Dlatego *Poznań* czasowo – do października – objęła załoga brytyjska. Na pozostałe, po dłuższym lub krótszym czasie, powróciły polskie załogi i zaczęto myśleć o powrocie do kraju.

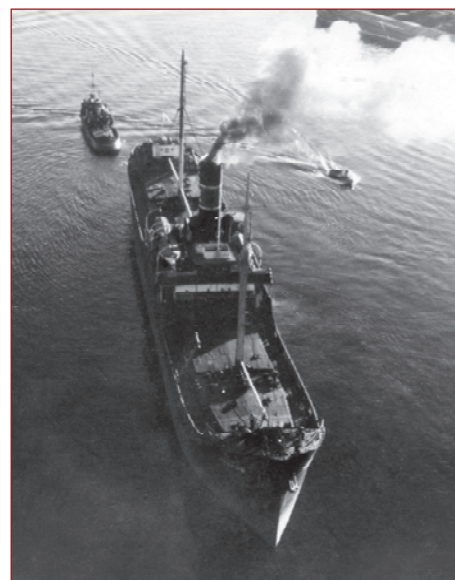
Stało się to możliwe po zakończeniu czarteru UMA. Jako pierwszy, 21 września 1945 r. wrócił parowiec *Kraków*. Przywiózł sześciu repatriantów, w tym profesora Kazimierza Wykę oraz dary UNRRA, a wśród nich ładunek wełny i samochody. Statkiem dowodził kpt. Bolesław Mikszta, a załoga liczyła 27 osób. Na nabrzeżu zgromadziły się tłumy witające statek wpływający do portu w pełnej gali banderowej i przy dźwięku syreny okrętowej. Ludzie stali na nabrzeżu, siedzieli na dachach magazynów i na portowych

dźwigach. Poczty sztandarowe, dzieci z gdyńskich szkół, zwykli gdyńianie – wszyscy chcieli uczestniczyć w tym wydarzeniu. Kiedy statek zbliżał się do nabrzeża, orkiestra Marynarki Wojennej grała hymn państwowy, a kobiety rzucały na pokład wiązanki kwiatów. Ludzie śmiali się i płakali. Nawet oficjalni goście, przedstawiciele władz państwowych i lokalnych, minister i wojewoda, oficerowie Wojska Polskiego i PMW, nie kryli wzruszenia. Wreszcie załoga mogła zejść na ląd w ojczystym porcie, po sześciu latach tułaczki – kapitana Mikszte ludzie spod trapu przenieśli na rękach do czekających samochodów.

W tydzień później, 28 września, do Gdyni przybył statek *Katowice*, a tuż przed Bożym Narodzeniem – 21 grudnia – w Gdyni zjawił się *Poznań*. 4 lutego 1946 r. Gdynia witała *Wilno*, a 21 lipca do Polski dotarł ostatni z „francuzów” – rewindykowany *Toruń*.

### Statkowa emerytura

Po powrocie do Polski „francuzi” rozpoczęły żmudną żeglugę po Bałtyku i Morzu Północnym, zazwyczaj wożąc do Szwecji węgiel, a w drodze powrotnej – rudę żelaza. Okazjonalnie zachodziły do portów Morza Północnego po drobnicę, a w kabinach znów pojawiali się pasażerowie. Zdarzały się też dalsze rejsy – np. w 1948 r. *Kraków* wypłynął na Bliski Wschód, z zawinięciem do Izmiru, Sambułu i Burgas, a potem były rejsy do portów Morza Śródziemnego – z „wyrobami żelaznymi” do Genui. Rejsy na Morze Śródziemne odnotował również węglowiec *Wilno*.



Fot. Andrzej Płucinski

**Kraków na torze wodnym Szczecin-Swinoujście.**

Morska rutyna czasem przerywana była mniej lub bardziej poważnymi awariami. 25 stycznia 1946 r. *Kraków* wszedł na skały w rejonie szwedzkiego Skillinge. Po kilku dniach nadszedł sztorm, który pogłębił uszkodzenia. Rozważano możliwość porzucenia jednostki, ale ostatecznie po miesiącu ściągnięto go ze skał i po prowizorycznym remoncie w Ystad przeholowano do Gdańska. Remont w Stoczni Nr 1 (później Stocznia Gdańska) był jedną z pierwszych poważniejszych prac okrętowych w tej stoczni. Zakończono go po pół roku, po wymianie 400 t blach i większości konstrukcji dna statku.

Dokładnie w miesiąc po przygodzie *Krakowa*, podobny los spotkał *Poznań*, który 25 lutego 1946 r. wszedł na mieli-



**Toruń załadowany tarcicą.**



**Opuszczenie bandery na Poznaniu - starszy oficer z banderą.**

znę pod Scheveningen. Załogę trzeba było ewakuować, gdyż akwen był zamieniony. Na statku pozostali tylko ochotnicy, ale uszkodzenia okazały się niewielkie i po wytrałowaniu min holenderscy ratownicy ściągnęli statek na wodę.

Stocznia Gdańsku musiała się też zająć *Wilnem*, które 25 marca 1947 r. doznało uszkodzeń kadłuba w lodach, w rejsie z Narwiku do Middlesborough. Uszkodzenia te powiększyły się, gdy statek przedzierał się z Anglii do Gdyni przez zwały kry lodowej o grubości dochodzącej do 5 metrów. Remont trwał miesiąc.

Najpoważniejszy wypadek miał miejsce w marcu 1949 r., gdy utracono *Katowice*. 26 lutego statek ten wyszedł w rejs z Antwerpii do Gdyni z ładunkiem skór i garbników. Kapitan K. Ostapowicz tak wspominał ten rejs:

*Naszemu statkowi należała się kasa-cja lub generalny remont. W kotłach cie-*

*kły rurki, pary nie można było utrzymać nawet na „dead slow”. Zamiast dziesięciu atmosfer uzyskiwaliśmy ledwie cztery. Statek telepał się z prędkością 3-4 mil na godzinę. Przy wyjściu trafiliśmy początkowo na możliwą pogodę. Już jednak po paru godzinach pogoda zaczęła się psuć. Gdy dochodziliśmy do Terschellingu, wiało już powyżej 12°. Nie mogłem sztormować, bo nie miałem maszyny w dobrym stanie. Wtedy, 1 marca, zniosło nas na mieliznę. „Katowice”, jak tylko dotknęły dna – przełamały się na wysokości IV ładowni. Ludzi wszystkich uratowano, ładunek jak już się morze uspokoiło, zdjęto ze statku.*

Z kronikarskiego obowiązku dodajmy: statek po 5 minutach od wejścia na mieliznę przełamał się na pół. Załoga pozostała na pokładzie - wobec szybko następujących wydarzeń nie było możliwości opuszczenia szalupy. Po kilku godzinach przybyła zaalarmowana holenderska łódź ratownicza *Brandaris*. W ciężkich, sztormowych warunkach udało się zdjąć załogę ze statku. Po ustaniu sztormu kpt. Ostapowicz po raz ostatni udał się motorówką na statek: zabrał Dziennik Okrętowy i wyposażenie nawigacyjne. Wrak zebrano w kilka lat później na miejscu katastrofy.

A w Polsce w statkową historię zaczęła wkradać się polityka. Pierwszą jej ofiarą stało się zasłużone *Wilno*. Po wojnie miasto, którego nazwę nosił statek, znalazło

się we władaniu ZSRR, a Wielki Brat bardzo nie lubił przypomnienia o polskości zagarniętych przez siebie ziem. Dlatego w 1949 r. statkowi zmieniono nazwę na *Wieluń*. Ponieważ nieco wcześniej *Wilno* stało się ofiarą kolizji (radziecki statek *Korsun Szewczenkowski* uderzył w niego dziobem wybijając dziurę w rejonie III ładowni) po cichu żartowano, że nazwę zmieniono „z nadzieją, że już nigdy żaden statek tych towarzyszy na niego nie na-jedzie”.

Kolejna decyzja polityczna nadeszła z końcem 1950 r., kiedy zlikwidowano dotychczas działające przedsiębiorstwa żeglugowe, a w ich miejsce 1 stycznia 1951 r. powołano Polskie Linie Oceaniczne z siedzibą w Gdyni i Gdańsku oraz Polską Żeglugę Morską w Szczecinie. Do tej ostatniej trafiły „francuzi”, które już wcześniej – w początkach 1947 r. – zmieniły port macierzysty z Gdyni na Szczecin. Formalnie, w świetle prawa, statki pozostawały własnością Żeglugi Polskiej i w zasadzie powinny być rozliczane jako statki czarterowane, ale istniejącą sytuację postanowiono prawnie usankcjonować dopiero w roku 1953. Wtedy to PŻM na mocy aktów kupna-sprzedaży nabyła statki od Żeglugi Polskiej (to samo dotyczy statków eksploatowanych ówczesnie przez PLO). Wartość *Torunia* została określona na 672 tysiące złotych, *Poznań*, *Kraków* i *Wieluń* – wyceniono na 616 tysięcy złotych każdy. Spółka Akcyjna Żegluga Polska została postawiona w stan likwidacji dopiero 1 lipca 1962 r., a wykreślona z rejestru handlowego w roku 1964.

A „francuzi” wciąż pływały. Kronikarz polskich statków, redaktor Jerzy Miciński, tak scharakteryzował ostatnie lata ich czynnej służby:

*Wszystkie „francuzi” wróciły do klasycznego trampingu, głównie do przewozu węgla, rudy i drewna, później zaś już tylko węgla, na tzw. „moście węglowym” do Danii. Ze względu na wiek i coraz gorszy stan techniczny ograniczono z biegiem czasu ich zasięg do żeglugi małej: zamiast świadectwa klasy teraz zadowalać się musiały „zaświadczeniem zdolności żeglugowych”, sankcjonującym zmniejszone wymagania Pol-*

**Poznań w lodach na Zatoce Gdańskiej w 1952 r., widziany od dziobu.**



Fot. R. Nawrocki



**Kraków ładuje rudę w Oxelosund w latach 50.**

Fot. J. Utkiewicz



**Toruń jako magazyn pływający.**

skiego Rejestru Statków. Do końca nie miały radarów, żyrokompasów i innych wymyślnych cudów techniki. Kompas magnetyczny i log na długiej linie, odliczający za burtą przebyte mile - to było nadal niemal wszystko z przyrządów nawigacyjnych. Twarde, surowe statki dla twardych ludzi.

Z upływem lat stan techniczny statków był coraz gorszy. Coraz więcej było drobnych kolizji wynikających z niesprawności maszyn, coraz więcej wypadków spowodowanych zmęczeniem materii. W styczniu 1956 r. na *Toruniu* podczas manewrów w Hargshamn, w trakcie holowania urwała się winda kotwiczna. Kapitan Tadeusz Wojciechowski dwukrotnie musiał zmierzyć się z awariami „francuzów”. W lutym 1951 r. dowodzony przez niego *Toruń* wszedł na kamienistą mieliżnę w rejonie Olandsrev. Przybyłemu holownikowi *Herkules* udało się ściągnąć go na wodę dopiero po wyrzuceniu za burtę ok. 600 t rudy żelaza. W trzy lata później, w styczniu 1954 r. kpt. Wojciechowski dowodził *Poznaniem*, gdy w rejście z Gdyni do Włoch zalane zostały ładownie. Nadano sygnał „Mayday”, ale potem statek kontynuował podróż w asyście islandzkiego kabotażowca *Disarfell*. Z kolei *Wieluń* podczas podróży ze Szczecina do Mantyluoto w sierpniu 1958 r., w rejonie Gotlandii doznał przecieku do I ładowni. Obawiając się zatonięcia statku, wprowadzono go na mieliżnę w pobliżu portu Slite. W kilka dni później ściągnął go z niej holownik *Rosomak*. Statek co prawda był w stanie kontynuować podróż i sam powrócił do Gdańska, ale po oględzinach w Gdańskiej Stoczni Remontowej, remont uznano za nieopłacalny i w 1960 r. pocięto go na złom. W styczniu 1959 r. ze służby wycofano *Kraków*. Kolejny „francuz” – *Toruń* – odszedł w grudniu 1960 roku. Smutny obo-

wiązek opuszczenia bandery przypadł dowodzącemu nim wówczas nestorowi polskich marynarzy kpt. Antoniemu Ledóchowskiemu. Jak się okazało nie było to jego ostatnie pożegnanie z „francuzem”...

Ostatnim eksploatowanym węglowcem z tej serii pozostał *Poznań*. Oto jak wyglądała chwila jego pożegnania w opisie red. Jana Leguta:

... załoga „Poznania” chciała doprowadzić zasłużonego weterana do „złotego jubileuszu” czyli do 500 rejsu. Marynarze jak mogli tak przyspieszali i skraccali niedalekie zresztą podróże węglowe ze Szczecina do portów duńskich. Neptun okazał się jednak zazdrosny. „Poznań”, wracając z podróży zapisanej w dzienniku okrętowym pod numerem 492, ugrzązł na redzie Świnoujścia i zanosilo się, że nie osiągnie już portu o własnych siłach. Ale starsuszek i tym razem dał sobie radę. Był to jednak jego ostatni wyczyn. Po wysiłku stanął cicho w zapadłym kącie portu, przy pustym nabrzeżu bez dźwigów, które nie były mu już potrzebne. Wyglądał smutno, choć wypucowany był do niezwykłej dla węglowca czystości.

Pewnego dnia na rufie zebrala się cała załoga i zaproszeni na pożegnalną uroczystość goście. Padła komenda: „banderę opuścić!”. W zupełnej ciszy marynarze opuszczają najpierw galę - kolorowe chorągiewki kodu, powiewające nad całym statkiem od dziobu poprzez maszty, aż do rufy. Potem powoli, majestatycznie spłynęła z flagowego drzewca biało-czerwona bandera, opuszczona przez pierwszego oficera Mariana Wajszczyka. Aktu zdjęcia bandery dokonał ostatni dowódca „Poznania”, kapitan żegluga wielkiej Antoni Ledóchowski.

Jak wspomnieliśmy w poprzednim numerze „Naszego MORZA”, z całej serii

węglowców typu *Marie Louise* dłużej od *Poznania* pływał tylko niemiecki *Nautilus*, zbudowany w 1922 r. jako *Capitaine Henri Rallier*.

W ten sposób na początku lat sześćdziesiątych, w polskich portach znalazło się trzech emerytowanych weteranów polskiej floty. Okazało się, że wycofanie ze służby nie oznaczało końca ich żywota. Już w kwietniu 1959 r. *Kraków* zakupił Zarząd Portu Szczecin i jeszcze przez pięć lat eksploatował jako magazyn pływający *MP-1*. Dopiero postępująca korozja zmusiła ostatniego właściciela do złomowania statku. Dokonano tego sposobem gospodarczym, na terenie szczecińskiego portu. Podobny los spotkał *Toruń*, który w kwietniu 1961 r. przeszedł o własnych siłach do Gdańska, a tam stanął jako *MP-ZPGda-20*. Złomowano go dopiero w 1965 r.

Najdłużej przetrwał dawny *Poznań*. Sprzedany w marcu 1962 r. zarządowi szczecińskiego portu, został przemianowany na *MP-3*. Nazwa ta ulegała z czasem różnym modyfikacjom, nie zmieniał się tylko numer statku. Jego samego do kasacji przeznaczono już w 1968 r., ale złomowano dopiero w sierpniu 1975 r. w Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu. Ale nie całkiem... Jeszcze w 1963 r. zdemontowano z niego zabytkową sterówkę i elementy maszynowni i przekazano je do Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, a w czerwcu 1963 r. udostępniono zwiedzającym w ramach przemysłnie urządzonej ekspozycji.

Zachowane wówczas elementy *Poznania* znajdują się w szczecińskim muzeum do dziś. Każdy, kto interesuje się polską flotą, ma tam okazję choć na chwilę obcować z prawdziwym kawałkiem historii.

**Bohdan Huras,  
Marek Twardowski**

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

## 10 lat temu

Luty 2001 r.

**5** – W sali bankietowej hotelu „Gdynia” odbyło się uroczyste nominowanie firmy POL BROK agentem japońskiego armatora NYK Line (Nippon Yusen Kaisha) w Polsce (na zdjęciu przemawia prezydent NYK Line Europe Tadamasu Ishida, obok ówczesny i obecny prezes spółki POL BROK Tadeusz Kaczko).



**15** – W Stoczni Gdańskiej podpisano gwarantowany przez Stocznnię Gdynia, m.in. udziałowcom PLO SA, kontrakt na budowę dla POL-Levantu dwóch uniwersalnych statków do przewozu ładunków masowych i kontenerów, który nie doczekał się jednak realizacji.

**15** – W Stoczni Północna SA w Gdańsku zwodowano kadłub holownika *Taurus*, zamówiony przez Przedsiębiorstwo Usług Portowych i Morskich WUŻ Sp. z o.o. w Gdańsku.

**16** – Stocznia Gdynia SA przekazała do eksploatacji gazowiec LPG *Berge Denise* (na zdjęciu) o nośności 56 824 ton i pojemności ładunkowej 78 500 m<sup>3</sup> zbudowany z trzymiesięcznym opóźnieniem na zamówienie armatora Bergesen, na potrzeby państwowego norweskiego koncernu naftowego Statoil.



**21** – Stocznia Szczecińska Porta Holding SA przekazała swój pierwszy w nowym tysiącleciu statek, którym był udźwigowiony wielozadaniowy drobnicowiec o nazwie *Sluisgracht*, przeznaczony dla holenderskiego armatora Spliethoff's Bevrachting Skantoor BV.

W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec i holownik (*Taurus* - prototyp serii B-830).

## 20 lat temu

Luty 1991 r.

**6** – Zawieszona została linia promowa Gdynia-Karlskrona obsługiwana od listopada 1990 r. promem *Norröna*.

**15** – W Stoczni Gdańskiej rozpoczęto obróbkę blach dla pierwszego kontenerowca serii B-500.

**22** – W PLO odbyło się, pełne dramatycznych w wymowie wystąpień, spotkanie przedstawicieli wszystkich polskich przedsiębiorstw żeglugowych z przedstawicielami rządu i parlamentu poświęcone przyszłości polskiej żeglugi.

**27** – Prom kolejowo-samochodowy PLO *Jan Śniadecki* od swojego rejsu inauguracyjnego w dniu 19 kwietnia 1988 r. wykonał 1000 rejsów, przewożąc między Świnoujściem a Ystad 60 176 wagonów kolejowych i 40 tys. samochodów osobowych.

W polskich stoczniach zwodowano holownik.

## 30 lat temu

Luty 1981 r.

**1** – Podczas podróży z Safi do Polski masowiec *Chemik*, w rejonie latarniowca Gedser, doznał przebicia burty podczas kolizji z singapurskim statkiem *Bellatrix*. Zmarł obecny na statku wykładowca WSM. Grupę studentów-praktykantów przeokrętowano na statek *Malbork II*, a w 10 dni później polski statek przeszedł o własnych siłach do Świnoujścia, skąd po

rozładunku poszedł do Goteborga na remont.

**2** – W Stoczni Północnej położono stępkę pod stawiacz pław *Zodiak*, pierwszy z typu B-91.



W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, prom pasażersko-samochodowy, okręt badawczy i kuter sanitarny. W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto budowę batyskafu *Geonur*.

## 40 lat temu

Luty 1971 r.

**1** – Masowiec *Manifest Lipcowy* jako pierwszy polski statek towarowy przeszedł trawers przyłądka Horn. Znajdował się wówczas w historycznej dla polskich trampów podróży, wiodącej wokół świata: Świnoujście - Japonia - Australia - Rotterdam - Świnoujście.

**2** – Podano, że Stocznia Ustka przejęła od Gdyńskiej Stoczni Remontowej budowę kutrów typu B-25s.

**4** – W Gdyni zmarł inż. Leon Tumiłowicz, mechanik okrętowy, żeglarz i konstruktor jachtowy. Według jego projektu zbudowano przed wojną serię udanych jachtów typu „Konik Morski”, a jednym z jego powojennych dzieł był jacht *Opty* Leonida Teligi.

**23** – W Stoczni Północnej rozpoczęto obróbkę blach dla trawlera rufowego *Kabryl* - pierwszego z serii B-29s.

**20** – Podniesiono banderę na okręcie hydrograficznym *Kopernik*.

**24** – W Stoczni im. Komuny Paryskiej przekazano armatorowi francuskiemu

drobnicowiec *Langon* - pierwszy z serii B-41/V.



W polskich stoczniach zwodowano dwa drobnicowce, masowiec, trawler rufowy, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

**50 lat temu**

Luty 1961 r.

**5** – W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach dla pierwszego trawlera serii B-20/II, przeznaczonego dla odbiorcy francuskiego.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, trawler rufowy i 2 trawlerzy burtowe (w tym *Miedwie* - prototyp serii B-20)

**60 lat temu**

Luty 1951 r.

**1** – Do eksploatacji w PLO wszedł chłodniowiec *Jarostaw Dąbrowski*, zbudowany w brytyjskiej stoczni w Blyth na zamówienie „Polbrytu”. W tym samym miesiącu do służby PLO wszedł statek *PIAST*, odkupiony w poprzednim roku, w trakcie budowy, od norweskiego armatora Lorentzen Skibs A/S.



**2** – W etiopskim porcie Massawa rozpoczęto usuwanie wraku włoskiego statku *Adua*, zatopionego tam przez własną załogę w kwietniu 1941 r. Wcześniej, w latach 1929-1935 wchodził w skład floty „Polbrytu” jako *Premjer*. W tym samym dniu ukazał się pierwszy numer tygodnika „Ster” - pisma Związku Zawodowego Transportowców RP.

**7** – W brytyjskiej stoczni Bartram & Sons zwodowano zbiornikowiec *Tatry*, budowany na zlecenie GAL (potem PLO). Statek ukończono w połowie roku, ale nie wszedł do polskiej służby, gdyż został zarekwirowany przez Anglików i wcielony do Royal Navy jako *Surf Patrol*.



W lutym w polskich stoczniach zwodowano masowiec.

**70 lat temu**

Luty 1941 r.

**5** – Przekazano Anglikom czasowo obsadzone przez PMW francuskie ścigacze o.p. *CH-11* i *CH-15*.

**Polska Marynarka Handlowa:**

- konwój z Kanady/USA: *Kordecki, Lechistan, Morska Wola, Narocz, Stalowa Wola*;
- konwój do Kanady/USA: *Wisła, Zagłoba*;
- konwoje na wodach brytyjskich: *Częstochowa, Katowice, Kmicic, Kraków, Kroman, Luwów, Poznań, Wigry, Wilno*;
- konwój z Gibraltaru do W. Brytanii: *Lublin* (na zdjęciu), *Sobieski*;



- konwoje islandzkie: *Hel*;
- konwój do Tobruku: *Warszawa*;
- postój: *Lech* (Gibraltar), *Puck* (porty brytyjskie), *Pułaski* (Gourock);
- na wodach amerykańskich: *Rozewie, Śląsk*;
- w remoncie: *Batory* (Glasgow), *Bug* (Islandia), *Chorzów* (Islandia), *Cieszyn* (Londyn), *Lewant* (South Shields), *Lida* (Manchester).

**Polska Marynarka Wojenna:**

- eskorta konwojów atlantyckich: *Błyskawica, Garland, Piorun* (na zdjęciu);



- patrole w kanale La Manche: *S-1, S-2*;
- szkolenie załogi: *Sokół*;
- w remoncie: *Burza, Ouragan, Wilk, S-3*.

**80 lat temu**

Luty 1931 r.

**24** – Masowiec *Niemen* podczas podróży z Madery do Urugwaju jako pierwszy polski statek towarowy przekroczył równik.

**28** – W gdyńskim porcie wskutek sztormu zatonał trałowiec *Mewa*.

**90 lat temu**

Luty 1921 r.

**1** – Ukonstytuowanie się Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, podległej Ministerstwu Przemysłu i Handlu w Warszawie, a następnie Gdańskiej Delegacji Rady Portu (Danziger Delegation des Hafenausschusses), podległej Senatowi WMG.

**4** – Wysoki Komisarz potwierdził przyznane Polsce prawo utrzymywania oddziału wartowniczego w Neufahrwasser dla ochrony sprowadzonego materiału wojennego.

**8** – Statek pasażerski *Lituania* wyszedł z Libawy w pierwszą podróż transatlantycką, która uwzględniała zawinięcie do Gdańska. W 1930 r. ten sam statek został zakupiony przez Polskę i nazwany *Kościuszko*. 11 lutego w podobną podróż wyruszyła *Estonia* - późniejszy polski *Pułaski*.

**17** – Utworzone przez Amerykańską Polonię towarzystwo Polish Navigation Corporation (PNC) zakupiło w Kopenhadze leciwy statek pasażersko-towarowy *Birma* (zbud. 1894 r.). Podniesiono na nim polską banderę, jednak statek nie przybył do Polski, ani do Gdańska. Po bankructwie właściciela remontowana jednostka została w maju 1922 r. sprzedana na licytacji.

**Opracowali:**  
**Jerzy Drzemczewski**  
**Marek Twardowski**

*Szaleństwo  
Williama Willisa*

William Willis z żoną.



Fot. „William Willis. Żeglarz niezłomny” Andrzej Urbańczyk

# Stary człowiek *i morze*

Miał 61 lat, kiedy po raz pierwszy pokonał Pacyfik na tratwie. Miał 70, kiedy zrobił to po raz drugi. A 73 lata, kiedy wyruszył przez Atlantyk. Przypominamy historię jednego z największych żeglarzy w historii – Williama Willisa.

Postać Williama Willisa jest w Polsce szerszej nieznana. Od czasu do czasu tylko, Andrzej Urbańczyk, sam równie wybitny żeglarz co Willis, stara się przybliżyć nam jego sylwetkę. Poświęcił mu nawet książkę - „William Willis. Żeglarz niezłomny” - wydaną czterdzieści lat temu w serii „Miniatury morskie” i obszernie fragmenty swojego, trzykrotnie już wznawianego (ostatnio przed rokiem), bestselleru „Szalone eskapady” (za jego pozwoleniem publiku-

jemy przy tym artykule zdjęcia pochodzące z obu książek – za co mu serdecznie dziękujemy, publikacje te były też podstawą niniejszego tekstu).

William Willis ma w sobie coś z głównego bohatera słynnego utworu Ernesta Hemingwaya „Stary człowiek i morze”. Z takim samym uporem wyruszał w morze.

Żeby udowodnić, że pomimo wieku, nadal jest coś wart. A może jednak pcha-

ło go tam coś innego? Tylko co? Czy w ogóle ma sens stawianie takich pytań?

Warto przyrzeć się bliżej losom tego niezwykłego człowieka. Jedno jest bowiem pewne. Nie ma chyba w dziejach żeglugi drugiego równie upartego żeglarza. A ponadto, w jego historii można także odnaleźć polski wątek.

## Lepszy od Heyerdahla

William Willis urodził się 19 sierpnia 1893 roku w Hamburgu, z ojca Niemca i matki Czeszki. Wychowany w ruchliwym, portowym mieście, od najmłodszych lat marzył o pływaniu po morzach i oceanach. Swoją pierwszą, większą podróż odbył mając zaledwie 15 lat. Zaciągnął się na statek, którym przepłynął Atlantyk. Do domu wrócił po niemal roku, żądny nowych przygód. Znowu więc zamustrował na statek, którym dotarł do Stanów Zjednoczonych.



Tam zszedł na ląd. Przez trzy kolejne lata pracował oszczędzając każdy cent, aby w końcu, w 1912 roku, sprowadzić do USA swoją matkę i trzech młodszych braci. „(...) Pracowałem z łopatą czy siekierą w rękach, rąbałem gigantyczne drzewa w lasach Północnego Zachodu, ładowałem tysiące statków, zbierałem plony z nieskończonych pól od San Jose do Dakoty. Budowałem wieże wiertnicze, gdy w Teksasie szalała gorączka naftowa. Pracowałem w pocie czoła. To zostało zapisane w mojej duszy. Zawsze jednak wracałem na morze”.

Willis służył Neptunowi przez wiele lat pływając po wielu morzach. Kiedy dojrzał do wieku, w którym większość z nas zwykle zasiada w kapciach przed telewizorem, postanowił dokonać rzeczy, którą przed nim zrobił tylko jeden człowiek. Thor Heyerdahl w 1947 roku przepłynął Pacyfik tratwą *Kon-Tiki*, aby udowodnić, że takie podróże mogły się odbywać przed wiekami i że dzięki nim zasiedlono wyspy Oceanii.

Wyprawa Willisa wydawała się czystym szaleństwem. Zamierzał pokonać Ocean Spokojny na trasie dłuższej od odbytej przez Heyerdahla. I to na dodatek samotnie! Przypomnijmy, że załogę *Kon-Tiki* stanowiło sześciu młodych ludzi. Tymczasem Willis miał już 61 lat. Nic zatem dziwnego, że pierwszą i być może największą przeszkodą w realizacji pomysłu, była jego żona. Kiedy zdołał ją przekonać, wszystko stało się możliwe.

W styczniu 1954 roku Willis wylądował w Ekwadorze. Rozpoczął tam poszukiwanie budulca do tratwy. Po dwóch miesiącach wybrał siedem pni drzewa balsa, które postanowił użyć do budowy. 22 czerwca 1954 roku z Callao w Peru, Willis wyruszył w swój wielki rejs.

Tratwa z żaglem nosiła nazwę *Seven Little Sisters*. Oprócz żeglarza na pokładzie była kotka i papuga. Willis zabrał ze sobą m.in. dębanię indiańską (jako łódź ratunkową), zapasowe żagle i liny, dwie kuchenki naftowe i wędkę do połowu ryb. Poza tym miał do dyspozycji m.in. dwa kompasy, sekstant, lornetkę, nadajnik krótkofalowy i radioodbiornik. Do tego zapasy żywności, wśród której nie było ani grama mięsa, bo Willis był wegetarianinem. Na tratwie znalazło się też miejsce na 500 litrów wody.

Próby z tratwą oraz usilne prośby żony zmusiły żeglarza do zmiany planowanej trasy. Skrócił ją z Callao-Australia na Callao-Samoa.

Od samego początku było jasne, że żegluga tratwą nie będzie łatwa. Co innego jednak teoria, co innego praktyka. Już pod koniec pierwszego miesiąca rejsu, 12 lipca, wyprawa omal nie zakończyła się tragicznie. Willis wypadł za burtę w trakcie połowu ryb i tylko łutowi szczęścia zawdzięczał, że udało mu się wrócić na pokład jednostki.

Nie było to jedyne dramatyczne wydarzenie w czasie tej podróży. Już po minięciu Wysp Galapagos żeglarz zapadł nagle na chorobę, która objawiła się gwałtownym bólem żołądka. Być może był to wynik skąpej diety i jedzenia surowych ryb, bo okazało się, że obie kuchenki gazowe nie działały. Willis był tak osłabiony, że zaczął nadawać sygnały SOS.

Na szczęście ból przeszedł i pomoc okazała się niepotrzebna.

6 sierpnia, czyli w 6 tygodni po starcie, Willis stwierdził, ku swojej rozpaczy, że uszkodzeniu uległa większość z dwudziestu zabranych beczulek ze słodką wodą. Wyciekła do oceanu, a zostało jedynie 151 litrów. Musiał zacząć mocno oszczędzać. Miesiąc później, 5 września, żeglarz dotarł do miejsca, w którym swoją wyprawę zakończył Heyerdahl. Zrobił to sam i w dodatku o 28 dni szybciej niż jego sławny poprzednik.

Trzy dni później, na pokładzie *Seven Little Sisters* znowu doszło do nieszczęśliwego wypadku. Willis spadł z masztu, z wysokości 5 metrów, na pokład i ciężko się poturbował. Na dodatek pojawiły się kłopoty ze wzrokiem. Żeglarz niemal przestał widzieć. Jakby tego było mało, jego kotka wpadła do oceanu i musiał ją ratować rzucając się do morza.

**William Willis z kapitanem Józefem Roźniakowskim.**



Fot. „William Willis, Żeglarz niezłomny”, Andrzeja Urbaczyc

Po tych wszystkich przygodach, Willis z westchnieniem ulgi przyjął widok Wysp Samoa - cel swojego rejsu - zwłaszcza, że tratwa zaczęła się już powoli rozpadać. Wywołał łódź przez radio, ale nikt nie pojawił się, aby go podjąć. 14 października postanowił sam, przy pomocy łodzi ratunkowej, podплыć do lądu. Wtedy dopiero pojawił się statek. Okazało się, że żaden z jego radiowych komunikatów nie został odebrany i uznano go za zaginionego.

Willis spędził na Pacyfiku 115 dni i przepłynął 6,7 tys. mil morskich. Zrealizował swoje wielkie marzenie. Szybko jednak uznał, że to za mało.

### Teraz Australia

Do kolejnej wyprawy Willis przygotowywał się jeszcze staranniej niż do poprzedniej. Nową tratwę, którą nazwał *Age Unlimited* zbudował ze stali. Wyposażenie zabrał podobne do tego z pierwszego rejsu. Planował popłynąć starą trasą z Callao w kierunku Wysp Samoa, ale nie poprzestać na ich osiągnięciu. Te-

raz celem miała stać się Australia, a ściślej Sydney.

Podróż rozpoczęła się 5 lipca 1963 roku. Willis miał już 70 lat! Odważył się na coś, czemu nie podołaliby znacznie młodsi od niego. Ale jemu chyba o to chodziło. Chciał udowodnić, że życie nie kończy się wraz z osiągnięciem określonego wieku.

Druga przeprawa przez Pacyfik wcale nie okazała się łatwiejsza. Wadą *Age Unlimited* był jej niewielki ciężar. Tratwa ważyła 6 ton, czyli dwa razy mniej niż *Seven Little Sisters*. Ocean dosłownie bawił się nowym wehikułem Willisa rzucając go po falach. Tym bardziej, że uszkodzeniu uległy stery, czyniąc tratwę niesterowalną.

Kiedy Willis próbował je naprawić siedząc w łodzi ratowniczej, zerwała się linka, którą była ona połączona z tratwą. Ledwo zdołał ją dogonić wiosłując z całych sił. Jak sam potem wyznał: - Na szczęście główny żagiel nie był wciągnięty. Gdyby nie to, nie dognałbym tratwy.

Pomimo przeszkód podróż trwała. Pod koniec października był już dłużej w mo-

rze niż w trakcie poprzedniego rejsu. I wtedy *Age Unlimited* napotkała sztorm o takiej sile, że jej kapitan musiał nadać radiem wołanie o pomoc SOS. Na szczęście jednak i z tych tarapatów udało się wyjść cało. Tratwa została wyrzucona na brzeg jednej z wysepek wchodzących w skład Wysp Samoa. Było to 11 listopada 1963 roku po 7,5 tys. mil morskich pacyficznego żegluga.

Nie był to jednak koniec podróży. Żeglarz, po kilku miesiącach, które spędził dochodząc do sił i remontując swoją tratwę, 26 czerwca 1964 roku odbił od brzegu, aby dokończyć rejs do Australii. Niestety, prąd zniósł *Age Unlimited* na północ od zaplanowanej pierwotnie trasy, w kierunku nie Sydney, ale Townsville. Pogoda także nie dopisywała. Właściwie cały czas trwał sztorm.

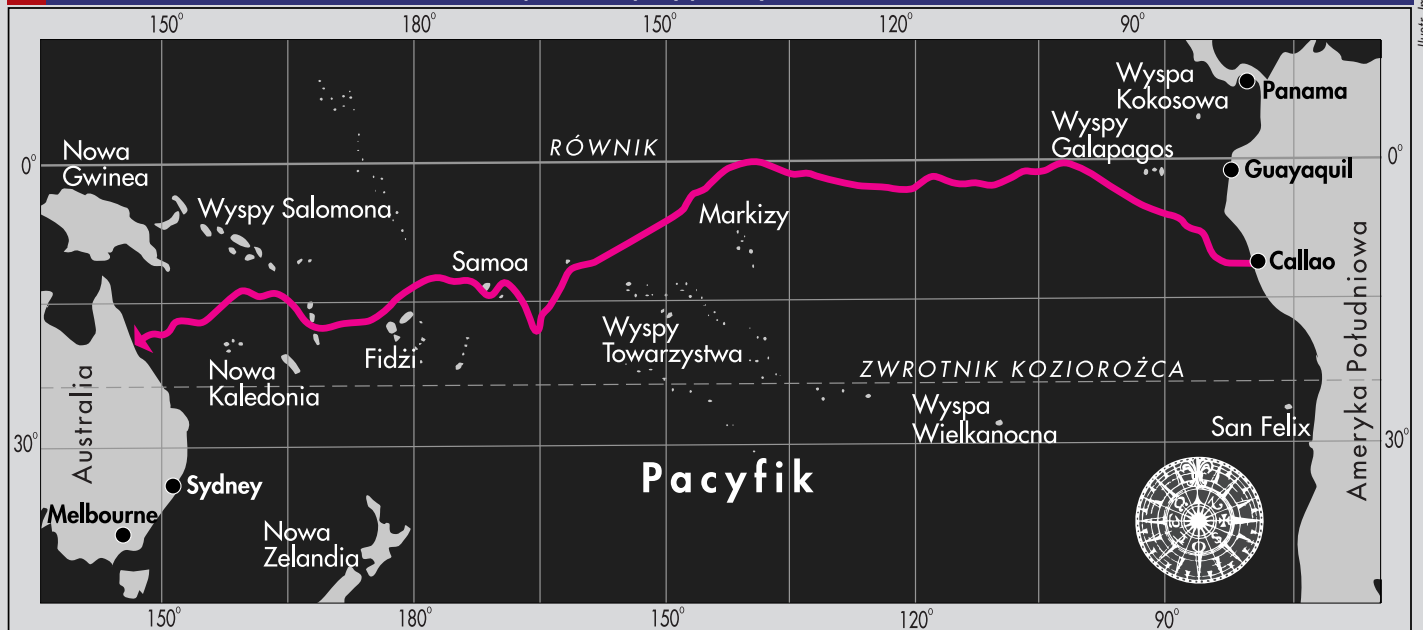
I znowu na pokładzie *Age Unlimited* o mały włos nie doszłoby do tragedii. W czasie reflowania żagli Willis stracił równowagę i uderzył plecami o maszt tak silnie, że aż stracił przytomność. Po odzyskaniu świadomości stwierdził, że nie ma czucia w nogach. Wczołgał się do swojej

**Seven Little Sisters na Pacyfiku.**

Fot. „William Willis. Żeglarz niezłomny” Andrzej Urbanczyk



## Trasa najdłuższej wyprawy Williama Willisa



ilustr. ImageEdit

pro wizorycznej chatki na pokładzie, nie bardzo wiedząc co teraz począć. Leżał tak sześć dni i nocy. - Nie jestem z tych, którzy lubują się obnosić ze swoimi boleściami, lecz w owych chwilach byłem gotów krzyknąć z bólu i trwogi - wspominał później to wydarzenie.

Przetrwiał. Powoli odzyskał czucie w nogach, zaczął odzyskiwać siły. W pewnej chwili niespodziewanie jego tratwa napotkała angielski statek. Willis poprosił jego załogę, aby poinformowała świat o spotkaniu z nim. Niczego więcej nie chciał. Potem pojawiło się nowe niebezpieczeństwo – Wielka Rafa Korallowa. *Age Unlimited* mogła się o nią bez trudu rozbić. Na szczęście udało się przejść obok i na początku września, po 75 dniach żeglugi (w sumie 205) i przebyciu łącznie 10 tysięcy mil morskich żeglarz stanął na australijskim lądzie.

### Atlantycki grobowiec

W dwa lata po wyprawie *Age Unlimited* Willis ogłosił nowy pomysł. Postanowił przepłynąć samotnie Ocean Atlantycki na małej, 3,5 metrowej zaledwie żaglówce, która niosła 10 metrów kwadratowych żagla. Nazwał ją, jakże adekwatnie, *Little One*. Ten projekt był już igraniem z losem. Nie tylko ze względu na wiek - Willis miał 73 lata - bo już udowodnił, że to nie jest przeszkoda, ale ze względu na przepuklinę. Lekarze zalecali operację. On nie skorzystał.

*Little One* wyszła w morze 22 czerwca 1966 roku. Trasa: Nowy York – Ply-

mouth. Planowany czas: 70 dni. Wyprawa się jednak nie udała, bo zgodnie z przewidywaniami lekarzy, dała o sobie znać przepuklina... Kiedy jacht napotkał na swojej drodze holenderski statek, który chciał zabrać żeglarza, ale zostawić jego jednostkę na oceanie, Willis odmówił i popłynął dalej. Kolejny napotkany statek, po tysiącu mil morskich żeglugi, zdecydował się zabrać Willisa i jego jacht, więc żeglarz przystał na to. Po operacji przepukliny lekarze orzekli, że dalsza zwłoka mogła go kosztować życie.

Nie poddał się jednak. Rok później, 30 czerwca 1967 roku, na tej samej łódce wyruszył z Long Island w kierunku Europy. Po jakimś czasie na jachcie zaczęło brakować żywności, natrafił też na huragan. *Little One* wypatrzili członkowie załogi polskiego trawlera *Belona* należącego do świnoujskiej „Odry”. Statek szedł na łowiska u wybrzeży amerykańskich. Jego kapitanem był Józef Roźniakowski. 27 września 1967 roku około godz. 18 *Belona* podjęła na pokład niezwykle wyczerpanego żeglarza i oczywiście jego ukochaną łódkę. Był to jego 90 dzień w morzu.

Willis dobrze czuł się na pokładzie polskiego statku. Rybacy go polubili. Wyremontowali mu nawet jacht, czym bardzo się wzruszył. 5 października okręt U. S. Coast Guard przejął żeglarza wraz z jego jachtem na swój pokład. Załoga *Belony* prosiła Willisa, aby już więcej nie próbował samotnie przepływać oceanu. Żeglarz nie dał jednak jednoznacznej odpowiedzi. Do „Odry” wysłał zaś list,

w którym podziękował załodze polskiego trawlera za pomoc i opiekę.

Willis nie posłuchał rybaków z *Belony*. 1 maja 1968 roku, ponownie z Long Island, wyruszył znowu na Atlantyk na swoim jachcie *Little One*. Po dwóch tygodniach żeglugi, około 360 mil morskich od amerykańskich wybrzeży napotkał irlandzki statek. Jak potem twierdzili członkowie jego załogi, wszystko było w porządku zarówno z Willisem, jak i jego jachtem. Niestety, były to ostatnie pewne wiadomości jakie o nim mamy. Nikt więcej nie widział żeglarza.

Kiedy Willis nie dawał znaku życia, po trzech miesiącach od rozpoczęcia wyprawy, uznano go za zaginionego i zaczęto szukać. 20 września 1968 roku, 312 mil morskich na zachód od Irlandii, radziecki trawler *SRT-4486* napotkał na wpół zatopiony, rozbity jacht Willisa bez żeglarza na pokładzie. Szczątki łódki zabrał wracający do Kaliningradu inny statek *Jantarnyj*.

Po zbadaniu zachowanego dziennika jachtowego, okazało się, że ostatni zapis został zrobiony 21 lipca 1968 roku. Znalezione też notatkę, niezrozumiałej treści, z której niewiele dało się odczytać. Wszystko wskazuje, że Willis zginął w czasie sztormu.

Trudno sobie wyobrazić, co myślał ten wielki żeglarz w ostatnich chwilach swojego niezwykle życia. Jednego możemy być jednak pewni. Zapewne nie żałował, że umiera na morzu.

Tomasz Falba

Andrzej Perepeczko

## W kraju, gdzie jutro...

**P**o wyjściu z cieśniny Mesyńskiej kurs nasz prowadził niemal dokładnie na wschód, w głąb Morza Śródziemnego. 4 sierpnia rano minęliśmy zachodni kraniec Krety, która w mojej wyobraźni łączyła się zarówno z fragmentami starogreckiej mitologii, jak i z II wojną światową. Przypomniała mi się – między innymi spora mapa Grecji i całego Morza Egejskiego, z Kretą i szeregiem innych wysp, na której wiosną 1941 roku w Warszawie, wbijałem szpileczki z zamocowanymi chorągiewkami, zgodnie z informacjami dochodzącymi do okupowanej Polski przez różne polskojęzyczne gazety, zwane popularnie „szmatławcami”.

Wyraźnie pamiętałem entuzjastyczne artykuły o zwycięskim desancie niemieckich spadochroniarzy właśnie na Kretę.

Rankiem 6 sierpnia 1951 roku rzuciliśmy kotwicę na redzie Istambułu. Już dziś nie pomnę, jaki był cel naszego tam postoju przez dokładnie dwie doby, ale wówczas zetknąłem się po raz pierwszy w drastyczny sposób z coraz bardziej rozkwitającą zimną wojną. Oto bowiem mimo dość długiego postoju, nie otrzymaliśmy zezwolenia zejścia na ląd, co jest jedną z największych uciążliwości marynarskiego życia.

Pozostało mi zatem jedynie podziwianie z daleka wielce urozmaiconej panoramy dawnego Konstantynopola i napisanie wielce „romantycznego” listu do dziewczyny. List ów, bodajże ozdobiony moim osobistym rysunkiem, z natury pełen był jakichś poetyckich – moim zdaniem – porównań.

Generalnie nie byłem w najradośniejszym nastroju i postanowiłem się zemścić. Nie mogąc na Turcji, całą swoją złość obróciłem przeciwko... Sowiетom, czyli Związkowi Radzieckiemu, zresztą zupełnie słusznie uważając, że to właśnie ZSRR było przyczyną i głównym winowajcą naszej izolacji, nie tylko zresztą w Europie.

Mój wielce perfidny plan polegał na... wychwalaniu ZSRR i jego przyjacielskich stosunków z Polską i Polakami.

W czasie kolejnego zebrania załogowego zabrałem głos (w obecności „kaoszczaka” i kapitana) i mówiłem mniej więcej:

*Idziemy do Kraju naszych wielkich przyjaciół, do kraju, o którym powiedział czeski bohater komunistyczny Juliusz Fučík, że „jutro jest tam dniem wczorajszym”.*

*My w Polsce dopiero budujemy zręby socjalizmu, a w Związku Radzieckim jest już wyższe stadium. Tam jest już komunizm. Za parę dni przekonamy się naocznie, jak będzie w Polsce, gdy dojdziemy do komunizmu. Za parę dni czeka nas życzliwe, bratersko przyjazne powitanie i gościna.*

Po moim wystąpieniu rozległy się „spontaniczne oklaski”, a najgłośniej bił brawo „kaoszczak”, który w podsumowaniu wypowiedzi nawet mnie pochwalił.

Tu muszę wyjaśnić, że – jak wiedziałem – nikt z załogi nie był w ZSRR. Z wyjątkiem kapitana, który w czasie wojny pływał w arktycznych konwojach do Murmańska. W czasie mojego wystąpienia kapitan patrzył na mnie z wyraźnym zaskoczeniem, ale się nie odezwał, ani nie bił braw.

Jedynie mój „szlafkumpel” z kabiny, również motorzysta po Szkole Morskiej, Adaś Tarnawski powiedział po zebraniu.

- Czy ty zupełnie zgłupiał chłopie? Aleś sobie narobił.

- O co ci chodzi? Czy coś było nie tak? Może masz coś przeciwko wiodącej roli ZSRR?

Obaj roześmialiśmy się, ale to było już w naszej kabinie i przy starannie zamkniętych drzwiach i bulaju, który wychodził na rufowy pokład. Bo przecież ktoś mógł podsłuchać i donieść.

Do Noworosyjska weszliśmy 10 sierpnia o godzinie 8. Zaczumowaliśmy przy kei, na której znajdował się spory elewator, z którego wystawały mocno pordzewiałe rury transportowe.

Sam elewator wyglądał dość żałośnie. Odlupane na znacznej powierzchni tynki, szyby w kilku oknach od strony basenu nie widziały wody, poza deszczami, od czasów zda się przedrewolucyjnych.

Na pokład *Mikołaja Reja* weszło kilkunastu chyba celników, cała liczna brygada w roboczych kombinezonach. Towarzyszył im oddział żołnierzy, zapewne straży granicznej, uzbrojonych po zęby. Niektórzy mieli, nie wiadomo po co, nasadzone na karabiny bagnety.

No i zaczęło się...

Na dzień dobry wygoniono całą załogę na środkową ładownię. Słońce, jak to w sierpniu, prażyło solidnie, a żaden z nas nie miał nie tylko parasola, ale nawet jakiegokolwiek nakrycia głowy. Zresztą nikt nie przewidywał, że nas wygonią z kabin. Przechodziłem już niejedną odprawę graniczną w życiu, ale to było coś zupełnie innego.

Najpierw skrupulatnie sprawdzono książeczki żeglarskie porównując je z listą załogi i ze zdjęciami. Trwało to dość długo i wyglądało, że sprawa sporą trudność prowadzącym skomplikowaną „operacją” urzędnikom. Sprawdzanie tożsamości załogi skończyło się po kilku godzinach, ale my w dalszym ciągu tkwieliśmy na nasłonecznionym pokładzie pilnowani przez żołnierzy z bagnetami na karabinach. Następnie rozpoczęła działalność brygada celników, przeszukując bardzo starannie wszystkie pomieszczenia służbowe i wszystkie puste ładownie, magazynki, wreszcie siłownię.

Załoga zgromadzona pod strażą na drugiej ładowni miała wszystkiego absolutnie dość, ale nikt nie odważył się głośno narzekać, bo razem z nami był „kaoszcak”, a także pewno kilku jego zaufanych donosicieli.

Odprawa przeciągała się w nieskończoność, a sytuacja stała się wręcz tragikomiczna, gdy zgłosiłem się do któregoś starszego stopniem, że muszę iść do toalety.

Podoficer pozwolił łaskawie i... przydzielił mi eskortanta z bagnetem na karabinie. Pierwszy i chyba ostatni raz w życiu oddałem mocz w tak honorowej asyście. Złośliwie pomyślałem, że właściwie mój eskortant powinien prezentować broń w trakcie.

• • •

Wreszcie przyszła kolej na kabiny. Prowadzący odprawę oficer wyższej rangi kazał iść do swoich kabin, których mieliśmy nie opuszczać aż do końca odprawy.

Wcześniej, w Gibraltarze kupiłem kilka dużych chust, wymalowanych w byki, toreadorów i tańczące dziewczęta. Były one, chusty, nie dziewczęta, oczywiście przeznaczone na ewentualną sprzedaż i w związku z tym należało je raczej schować.

Ba, ale gdzie...

Wpadłem na genialny – jak się okazało – pomysł. Najciemniej jest pod latarnią – przypomniało mi się. Ponieważ Adam nie miał żadnej chusty, jedną ze swoich zawiesiłem na ścianie nad własną, górną koją, drugą nad jego, a trzecią, jak obrusem przykryłem stolik.

Po dłuższym oczekiwaniu do naszej kabiny weszło trzech umundurowanych. Przeszukali szuflady i szafkę, wywrócili do góry nogami pościel na kojach zaglądając nawet pod poszewką poduszki.

Jeden z nich, wyglądający na dowódcę zespołu spojrział w pewnym momencie na jedną z moich chust i zawołał:

- Koniecznie carmen! – i zanucił arię z opery „Carmen”.

- Ta ram ta rata, tam ta rata tam...

Gdy wreszcie odprawa dobiegła końca i udaliśmy się na mocno spóźniony obiad, oficer polityczny, czyli „kaoszcak” wezwał mnie do swojej kabiny.

- Słuchajcie no, Perepeczko, coście kombinowali z waszym wystąpieniem na zebraniu?

- Jak to co? Powiedziałem tylko to, co czułem, obywatelu K.O., tylko to co słyszałem od wykładowcy w Szkole Morskiej i na rozmaitych zebraniach. A także to, co przeczytałem w „Trybunie Ludu” i w tej książce Fucika. A zresztą sami biliście mi brawo, obywatelu K.O.



- No, no – „kaoszczyk” nic więcej nie powiedział, a ja zorientowałem się, że napytałem sobie biedy.

I nie myliłem się, jak się miałem w czas jakiś potem przekonać, niestety.



Po obiedzie wyszedłem z dwoma kolegami do miasta.

Noworosyjsk nosił jeszcze nie zagojone rany wojenne, ulice były pokryte dziurami, w niektórych oknach mieszkań tekturna lub dykta zastępowała szyby, gazety udawały firanki. I tak dalej, i tak dalej...

Niezawodny marynarki instynkt zaprowadził nas do knajpy pod tytułem WOŁNA, czyli FALA. Usiedliśmy we czterech przy stoliku. Po chwili zjawiła się młoda i niebrzydka kelnerka i nie pytając o nic postawiła na stoliku butelkę wódki „Morskowska” i cztery szklanki z grubego szkła, zwane u nas „musztardówkami”.

- Dzieńgi u was jest? – zapytała

- Niet – odrzekłem zgodnie z prawdą, tylko kompletny idiota bowiem zdecydowałby się na wymianę dolarów z naszego dodatku dewizowego na ruble po dziwnym, urzędowym kursie wynoszącym bodajże – o ile pamięć mnie nie myli – 75 kopiejek za jednego dolara.

Żeby nie pić po chamsku, wzięliśmy jedyną dostępną „zakąskę”, jaką były uda kurze, rozlaliśmy te mizerne pół litra do musztardówek, wypiliśmy, zagryźli trzymanymi w palcach udkami, zmówiliśmy drugą, butelkę, a na koniec dałem kelnerce jedną z chust. Podziękowała z uśmiechem i... przyniosła sporo reszty.

Oczywiście w rublach.



W Noworosyjsku staliśmy cztery dni, w czasie których nawet dość szybko szedł ładunek. Co parę godzin następowała przerwa, w czasie której z elewatora wychodziła młoda dziewczyna - „laborantka” - jak się dowiedzieliśmy, brała próbkę zboża i szła z powrotem do elewatora, gdzie zapewne mieściło się laboratorium.

Próbowaliśmy ją zagadywać, zapraszaliśmy a to na kawę, a to na coś lepszego, ale była dość oporna i bardzo szybko wracała do pracy.

Ponieważ dziewczyna była ładna i zawsze uśmiechnięta, jeden z marynarzy zdecydował się dać jej w prezencie nylonowe pończochy, których kilka par przemycił, a których nie chciało mu się sprzedawać, bo ile można było pić.

Laborantka wzdragała się dość krótko, ale w pewnym momencie powzięła... bohaterską decyzję i w naszej mesie bez żadnego skrzępowania ściągnęła... majtki, uniosła nieco spódnice szybko nałożyła owe nylonowe cudeńka i naciągnęła z powrotem swoje majtki.

Dziś nie pamiętam, czy były to pończochy czy rajstopy, ale gdyby pończochy, to po co ściągała majtki? Czyżby ten striptiz miał być jakąś zapłatą za prezent? Nie wiem, ale pamiętam, że laborantka nie tylko twarz miała ładną.

Noworosyjsk sprawiał generalnie dość ponure wrażenie. W sklepach były raczej pustki, jedynie w budkach, podobnych do naszych kiosków gazetowych nigdy nie brakowało... wódki. W ramach zapewne akcji przeciwalkoholowej sprzedawano jej w takim kiosku jedynie 50 gram, którą delikwent wypijał na

stojąco raczej bez zakąski, ewentualnie pod papierosa. Po wypiciu szedł, nieraz chwiejnym krokiem, do następnej budki, sto metrów dalej, gdzie wypijał następne dozwolone 50 gram. I tak dalej, i tak dalej...

Ponieważ w czasie naszego postoju wypadała niedziela, czyli dzień wolny od pracy, poszliśmy po służbie do „Parku oddycha i wypoczynku im. Lenina”, gdzie znajdował się parkiet tańeczny. Właściwie ten parkiet to był prostokąt betonu ogrodzony wysoką na jakieś 2 metry siatką. Obok stała drewniana budka, gdzie kupowało się bilety i gdzie było wejście na parkiet.

Pary młodych ludzi kupowały bilety i następnie wchodziły na parkiet. Przy wejściu stał biler i przedierał bilety kupione metr dalej. Gdy weszła odpowiednia ilość par, zamykano furtkę i włączano muzykę, a pary zaczynały tańczyć.

Po trzech bodajże kawałkach muzyka milkła i wszyscy wychodzili. Kto chciał, stawał w kolejce po kolejne bilety. I tak dalej.

Postaliśmy chwilę po zewnętrznej stronie siatki na ścieżce. Ścieżka była wybetonowana, podobnie jak „parkiet”, muzykę było doskonale słychać, a żadnej parze nie przyszło do głowy, aby na zewnątrz zatańczyć. Pewno było to absolutnie zabronione.

Ponieważ mieliśmy przepustki do północy, tańczyć nie było z kim, a wódki raczej mieliśmy dość, postanowiliśmy we trójkę, gdy zmierzchn już zapadł, wykąpać się w wodach Czarnego Morza.

Na kamienistej plaży natknęliśmy się na grupkę kilku dziewcząt w odpowiednim wieku, które najwyraźniej przyszły w tym samym co my celu. Zamieniliśmy parę zdań i zaproponowaliśmy wspólną kąpiel. Każdy z nas miał na sobie kąpielówki na wszelki wypadek.

Ściągnęliśmy szybko koszule, buty i spodnie, i byliśmy gotowi do kąpeli, czekaliśmy jednak na dziewczęta, które zaczęły się rozbierać.

Nagle jedna z nich powiedziała: - Znimajcie sztany, po to mu czto uznajut czto wy innostrancy. A z innostrancami nam nie lzia znakomitsia.

Co było robić. Zdjęliśmy posłusznie kąpielówki, zresztą dziewczęta nie miały strojów kąpielowych, tak więc wszystko pasowało.



Moja babcia, która mieszkała przed Rewolucją w Ekatierynodarze (obecnie Krasnodar) i gdzie zresztą urodził się mój ojciec, opowiadała, że często jeździła z dziećmi, a więc i z moim ojcem do Noworosyjska nad Czarne Morze. W babcinych wspomnieniach była to bardzo ładna i elegancka miejscowość z licznymi plażami, restauracjami i herbaciarniami.

Jakoś mi się tamten obraz całkowicie nie zgadzał z tym, co widziałem na własne oczy.

Może mojej babci coś się pomyliło.

Może...



Z Noworosyjska wyszliśmy z pełnym ładunkiem zboża do Indii.

## Zdjęcia z transatlantyka



**„Ostatni transatlantyk Stefan Batory”,**  
Jerzy Drzemczewski,  
Porta Mare Pomorska Oficyna  
Wydawniczo-Reklamowa  
([www.powr.pl](http://www.powr.pl)), str. 264, seria  
„Księgi Floty Ojczystej”, tom 41

*Stefan Batory* był ostatnim polskim transatlantykiem, ostatnim także, który regularnie kursował pomiędzy portami angielskimi i kanadyjskimi. Biało-czerwona bandera została z niego zdjęta w 1988 roku. Wielu ludzi pamięta jeszcze ten wielki, piękny statek, wielu wspomina rejs na jego pokładzie. Jerzy Drzemczewski, wybitny publicysta morski, niestrudzenie popularyzujący wiedzę o polskich transatlantykach, autor znany dobrze także Czytelnikom „*Naszego MORZA*”, przygotował świetny album poświęcony *Stefanowi Batoremu*. Znajdziemy tam aż 846 zdjęć, w znakomitej większości nigdzie dotąd nie publikowanych, a przekazanych m.in. przez byłych członków załogi jednostki. Gorąco polecamy tę publikację wszystkim zainteresowanym dziejami polskiej żeglugi, której transatlantyki, jak twierdzą niektórzy, były najbardziej reprezentacyjną częścią.

## Vivat Academia!



**„Navigare necesse est. 90 lat szkolnictwa morskiego w Polsce”,**  
Andrzej Perepeczko, Oficyna Verbi Causa ([www.verbicausa.pl](http://www.verbicausa.pl)), str. 220 (książka do nabycia w księgarni Akademii Morskiej w Gdyni, tel. 58 69-01-286)

Takiej książki brakowało na naszym rynku wydawniczym. Przystępnie napisana praca poświęcona jest historii obecnej Akademii Morskiej w Gdyni, która w ubiegłym roku obchodziła dziewięćdziesiąte urodziny. Autor, znakomity jak zwykle Andrzej Perepeczko, nie unika ciekawostek i tematów trudnych. Z publikacji można się dowiedzieć zarówno, ile kosztowała nauka w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni przed drugą wojną światową, jak i jaki przebieg miał stan wojenny na uczelni. Dzieje szkoły doprowadzone zostały do roku 2010. Co szczególnie cenne, nie pominięto także lat 1939-1945. Przyjemność czytania zwiększa staranna edycja i wiele ciekawych zdjęć. I choć, biorąc pod uwagę objętość, książka jest raczej niewielka, to pewnie na wiele lat stanie się podstawowym kompendium dotyczącym historii Akademii Morskiej w Gdyni. Kto chce szybko dowiedzieć się czegoś na ten temat i przy okazji nie zasnąć, powinien sięgnąć po tę właśnie pracę.

## Przewodnik sprzed lat



**„Przewodnik po Gdańsku”,**  
reprint z 1939 roku,  
Wydawnictwo Piątek Trzynastego  
([www.piatek13.com.pl](http://www.piatek13.com.pl)), str. 138

Dla miłośników historii nie ma nic bardziej przyjemnego od możliwości oglądania świata sprzed wielu lat oczyma jemu współczesnych. A taką daje właśnie „Przewodnik po Gdańsku”. Książka jest reprintem publikacji z 1939 roku, wydanej wtedy nakładem Gdańskiej Macierzy Szkolnej, organizacji zajmującej się polskim szkolnictwem na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Znajdziemy tam informacje (także z zakresu spraw morskich!) nie tylko dotyczące tego miasta sprzed drugiej wojny światowej, ale również wiele cennych wiadomości o żyjącej tu wówczas Polonii i w ogóle polskiej obecności w grodzie nad Motławą. A także uwagi dotyczące strony praktycznej pobytu na terenie Wolnego Miasta Gdańska – ceł, waluty czy przesyłania korespondencji, których trudno szukać gdzie indziej. Polecamy też przyjrzenie się zamieszczonym w przewodniku oryginalnym reklamom i ogłoszeniom dającym wgląd w ówczesne życie gospodarcze.

## Wojsko w Lidze



**„Oficerowie Wojska Polskiego jako działacze Ligi Morskiej i Kolonialnej”,**  
Daniel Duda, Bartłomiej Pączek,  
Tomasz Szubrycht, (książka dostępna na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni pod nr tel. 58 626-25-30), str. 181

Nie było w dziejach naszego kraju większej, prężniejszej i bardziej wpływowej organizacji morskiej niż Liga Morska i Kolonialna. Przed wybuchem drugiej wojny światowej liczyła niemal milion członków! Wciąż jednak badania jej działalności pozostawiają wiele do życzenia. Tym bardziej cieszy fakt wydania publikacji, która choć w pewnym stopniu zmienia ten stan rzeczy. „Oficerowie Wojska Polskiego jako działacze Ligi Morskiej i kolonialnej” to ważna pozycja. Pokazuje udział oficerów Wojska Polskiego (nie tylko Marynarki Wojennej!) w Lidze oraz ich wkład w działalność tej organizacji. Najcenniejszą częścią książki są biogramy kilkudziesięciu wojskowych, mniej lub bardziej znanych, którzy byli zaangażowani w prace Ligi. Wystarczy przyrzeć im się dokładnie, aby zrozumieć, dlaczego Liga była tak wpływową organizacją.

## Marynarka od podszewki



**„Dziennik zdarzeń  
czyli opowieści z messy”,  
Jerzy Łubkowski,  
Oficyna Wydawnicza Finna  
(www.finna.com.pl), str. 303**

Jerzy Łubkowski to w środowisku marynarskim znana postać. Obecnie jest dowódcą okrętu-muzeum *Błyskawica*. Jego najnowsza książka to zbiór opowieści i anegdot dotyczących życia w Marynarce Wojennej, takich, które marynarze opowiadają sobie wieczorem przy kielichu. A przy kielichu, wiadomo i wulgarnie słówko się wymknie, i nieprawnomyślne zdanie zostanie wypowiedziane, a i pikantnie być potrafi. Mało kto przy tym dba o literacką poprawność. Jednych ta książka zapewne zniesmaczy, innych rozbawi, jeszcze inni rozpoznają siebie w niektórych postaciach. Warto jednak podkreślić, że to jedna z nielicznych publikacji wspomnieniowych napisanych przez oficera Marynarki Wojennej i dotycząca życia w okresie powojennym. Na palcach jednej ręki można bowiem policzyć tych, którzy się na to do tej pory zdecydowali. Marynarka handlowa ma w tym temacie więcej szczęścia. A, jak widać po książce Łubkowskiego, szkoda!

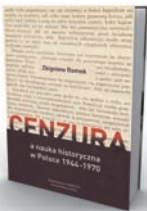
## Zachęta do nurkowania



**„Wszystko o nurkowaniu”,  
Alan Mountain, Bellona  
(www.bellona.pl), str. 160**

Nawet jeśli ktoś do tej pory nigdy nie nurkował, po przeczytaniu tej książki na pewno nabierze na to ochoty. Publikacja Mountaina w sposób prosty, ale niezwykle ciekawy przybliży nurkowanie tym wszystkim, którzy chcieliby dowiedzieć się na ten temat nieco więcej (choć zapewne pomocna może się okazać także doświadczonym nurkom). Zawiera wszystkie podstawowe informacje dotyczące nurkowania, od jego historii, poprzez dobór sprzętu aż po opis czających się w głębinach mniejszych i większych niebezpieczeństw. A wszystko to okraszone setkami doskonałych zdjęć. Na dodatek podane tak zachęcająco, że ma się ochotę wskoczyć do wody zaraz po przeczytaniu ostatniej strony. Zasluga to zapewne samego autora, znanego eksperta w dziedzinie nurkowania, który potrafi znakomicie połączyć praktykę z teorią i jeszcze o tym przejrzeć oraz z pasją napisać.

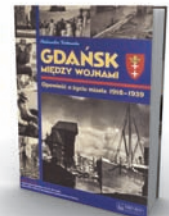
## Historyczna cenzura



**„Cenzura a nauka historyczna  
w Polsce 1944-1970”,  
Zbigniew Romek, Wydawnictwo  
Neriton Instytut Historii PAN  
(www.neriton.apnet.pl), str. 358**

Pomimo upływu lat, wielu miłośników spraw wojenno-morskich (i w ogóle morskich) wciąż czerpie wiedzę z publikacji wydanych w czasach PRL-u, mających czasem status „klasyki”. Dotyczy to szczególnie książek opisujących historię polskich związków z morzem. Wydawane wtedy w ogromnych nieraz nakładach prace, do dzisiaj bywają chętnie czytane, a nawet wznawiane. I to bez żadnego komentarza. Tymczasem jest on potrzebny. W Polsce Ludowej nic bowiem nie mogło się ukazać bez zgody cenzury, która nieraz bardzo subtelnie ingerowała w teksty narzucając własne, fałszywe, ale zgodne z interesem władzy komunistycznej, interpretacje. Książka Zbigniewa Romka pokazuje mechanizm fałszowania historii, jaki odbywał się w PRL-u. I chociaż nie ma w niej bezpośrednich odniesień do publikacji morskich, polecamy ją gorąco tym wszystkim, także pasjonatom morza, którzy nie chcą dać cenzurze pośmiertnej satysfakcji.

## Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości Domu Wydawniczego Księży Młyn (www.ksiezy-mlyn.com.pl), tym którzy (ale od godz. 12, 28 lutego!) skontaktują się z nami przed innymi, prześlemy za darmo książkę „Gdańsk między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1918-1939” Aleksandry Tarkowskiej, opisującej życie w Wolnym Mieście Gdańsku. Do publikacji dołączone jest DVD z filmami ukazującymi przedwojenny Gdańsk oraz reprint planu miasta z lat 30. XX wieku. Mamy jej 2 egzemplarze! Przy okazji rozdamy także, sprezentowane przez Oficynę Wydawniczą Finna, 2 egzemplarze książki (opisanej powyżej) Jerzego Łubkowskiego „Dziennik zdarzeń czyli opowieści z messy”.



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

# Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy: Odcinek dla banku odbiorcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy: Odcinek dla banku zleceniodawcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

**PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA**

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:			
PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	<b>112,90 PLN *</b>	<input type="checkbox"/> Prenumerata roczna: <b>220,88 PLN (74,34 €)*</b>
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	<b>63 PLN *</b>	<input type="checkbox"/> Prenumerata półroczna: <b>116,55 PLN (39,06 €)*</b>
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	<b>34,49 PLN *</b>	<input type="checkbox"/> Prenumerata kwartalna: <b>61,55 PLN (20,79 €)*</b>
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

# W marcu w „Naszym MORZU”...

Fot. Tomasz Falba



## Profesor Wallenrod

- Autostrada A-1 zawsze miała być powiązana z portem w Gdańsku. Tymczasem zaczyna się nie tam, tylko we wsi Rusocin pod Gdańskiem - mówi prof. Witold Andruszkiewicz. - To kompletny absurd. I niby wszyscy to wiedzą, ale nikt z tym nic nie robi. Powiem panu jeszcze więcej. Dlaczego optowałem za budową Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe? Bo to jest droga w polskim interesie. To zawsze Rosjanie byli przeciw. W ich interesie są drogi wschód-zachód. Przez dwadzieścia lat Polski niepodległej takie narodowe myślenie nie może się przebić.

Z autorem koncepcji największych inwestycji morskich w historii powojennej Polski, m.in. Portu Północnego w Gdańsku i portu głębokowodnego w Świnoujściu, rozmawia Tomasz Falba.

## Cała Polska zbiera na FOM

75 lat temu polski rząd podpisał umowę z holenderską stocznia na budowę dwóch okrętów podwodnych. Dwa lata później zwodowany został pierwszy z nich: ORP *Orzeł*. Pieniądze, dzięki którym możliwa była ta inwestycja, pochodziły z Funduszu Obrony Morskiej, który rozpoczął działalność w lutym 1934 roku. Zbieraniem funduszy na budowę okrętów dla floty wojennej oraz koordynację działalności poszczególnych instytucji i osób współdziałających w tej akcji powierzono Lidze Morskiej i Kolonialnej, a jej organ, miesięcznik „Morze”, o postępach akcji, która objęła cały kraj, informował na bieżąco.



W kolejnej odsłonie przeglądu statków spotykanych w Cieśninach Duńskich przedstawiamy jednostki, które całe swe pracowite życie spędzają na wodach „wrót Bałtyku”. Najpierw dwaj przedstawiciele floty zatrudnianej na jednym z największych pod względem liczby przewożonych pasażerów i samochodów, połączeń promowych świata: Helsingborg (Szwecja) - Helsingor (Dania). To miejsce, w którym



*Tycho Brahe* – zbud. w 1991 roku w norweskiej stoczni Langsten - tej samej, w której powstał nasz prom *Polonia*, 111 m długości, 238 samochodów osobowych, 1250 pasażerów, eksploatowany jest przez Scandlines GmbH.



*Mercandia IV* - zbud. w 1989 r., 95 m długości, ład. 170 samochodów osobowych i do 400 pasażerów. To jeden z promów klasy „Superflex” zbudowanych w Wielkiej Brytanii w latach 80., niektóre z nich z Europy Północnej trafiły już na wody Morza Śródziemnego, a nawet do Meksyku, a część zezłomowano. Eksploatowany jest przez HH-Ferries (grupa Stena).

