

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 8 (68) sierpień 2011
NR INDEKSU 211214

MORZE SKARBÓW



Na wodzie czuję się wolna



Rejs życia



Samotni po polsku



GDYNIA
Złot Żaglowców
THE CULTURE 2011
TALL SHIPS REGATTA
2-5 września 2011

www.zagle.miasto.gdynia.pl

nasze
MORZE
maritime magazine

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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



PortalMorski.pl

**Najnowsze
informacje**

**Praca
na morzu**

**Praca
na lądzie**



www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 8 (68) 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 15 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 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 17 90; 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, Bohdan Huras
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 „Naszyni Morzu”
i „The Maritime Worker”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 2400 egz.

Bierzmy przykład z Hioba...

Ostatni miesiąc przyniósł w światowej żegludze dwie wiadomości – dobrą i złą. Dobra jest taka, że na świecie jest tak dużo statków jak nigdy dotąd. 1 lipca tonaż brutto (GT) światowej floty towarowej osiągnął rekordowy poziom jednego miliarda ton! Tyle liczy płynących aktualnie 85 tysięcy statków o wartości 1 biliona dolarów!

Ostatni duży wzrost floty zanotowano w roku 1955. Wtedy tonaż ten sięgnął 100 mln GT. Od tamtej pory urosła więc dziesięciokrotnie. Ale to nie jedyna różnica. Wtedy dominowały majestatyczne pasażerskie liniowce, przewóz ładunków odbywał się w żegludze trampowej, zaś głównym „ładunkiem” byli przede wszystkim ludzie.

Dziś transatlantyki zostały wyparte przez wielkie odrzutowce, dawne frachtowce wożące towary i często także pasażerów zostały zastąpione przez kontenerowce, a trampy ustąpiły miejsca masowcom liniowym. Przetrwali jedynie tankowce, wielokrotnie zwiększając swój rozmiar i zdolności przewozowe.

To zresztą kolejna charakterystyczna cecha współczesnej żeglugi – obecność wielkich masowców i tankowców, o nośności grubo powyżej 150-200 tysięcy ton. Wielka liczba tych statków napłynęła na rynek w latach 60. i 70., a także po roku 1985, na skutek łatwości finansowania ich budowy – głównie za sprawą dynamicznie rozwijającego się rynku euro-dolarowego.

Okazuje się jednak, że – i tu niespodzianka – niewiele zmieniła się produktywność floty, która nie wzrosła znacząco. O ile (podaję za analitykami Clarkson Research) w 1955 r. średnio 100 mln GT tonażu „przewoziło” 820 mln t ładunków, czyli 8,2 t przypadało na 1 GT, to obecnie na 1 mld GT tonażu przypada 8,4 mld t ładunków, czyli średnio 8,4 t ładunku na 1 GT.

To, że światowa flota urosła tak bardzo, niewątpliwie cieszy, jeśli nawet nie wszystkich armatorów, to stocznie, głównie remontowe, na pewno tak!

Ale jest i wiadomość zła. Rok 2011 na razie mocno ograniczył zarobki tych pierwszych, zwłaszcza przewożących ładunki masowe. A jak armatorzy nie zarabiają dużo, stocznie też się martwią.

Stawki frachtowe za przewóz ładunków tankowcami i masowcami w I półroczu 2011 roku są w sumie o 50 proc. niższe (15 tys. USD/dzień), niż w roku 2010 (29 tys. USD/dzień). Najbardziej straciły największe statki. Duże masowce (capesize – o nośności powyżej 150

tys. t) w tym okresie „spadły” z poziomu 34 tys. USD dziennie do zaledwie 6,4 tys. USD – czyli o 80 proc.! Z kolei bardzo duże tankowce (VLCC) z poziomu 59 tys. USD do 27 tys. USD dziennie.

Spadki te można tłumaczyć trwającą wciąż recesją w światowej gospodarce i niższą wymianą handlową. Tak duże statki najwięcej zarabiają w czasie dynamicznego rozwoju gospodarczego i dużego zapotrzebowania na surowce, szczególnie wtedy, gdy kanały - Sueski i Panamski nie radzą sobie ze wzmożonym ruchem statków. Powodem może być także zbyt duża liczba tych statków na rynku – pozostałość po boomie stoczniowym i prosperity w latach 70. XX stulecia.

W roku 2011 zyskały jedynie małe tankowce typu product tanker (wożące paliwa i inne rafinowane produkty ropopochodne), tyle że niewiele, bo ich stawki wzrosły zaledwie do 14 tys. USD, z poziomu... 13,5 tys. USD dziennie w roku 2010.

A napływające hiobowe prognozy dotyczące kłopotów USA, pogłębienia recesji w światowej gospodarce oraz kolejnych zakłóceń na rynkach finansowych też nie nastrajają optymistycznie. Jednak trzeba być cierpliwym. Przecież nawet Hiob w końcu doczekał się lepszych czasów...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Bierzmy przykład z Hioba... str. **3**

WYDARZENIA

Gutek potrafi! str. **5**
Fryderyk Chopin wolny! str. **7**
 Porozumienie
 ponad podziałami? str. **9**
 Zasłużyli na pamięć str. **11**
 Gdańsk pod żaglami str. **13**
 Waldemar Pawlak
 obiecuje wsparcie str. **15**
 Modelowanie
 środowiska str. **16**

ZAPOWIEDZI

42 kilometry po piasku str. **17**
 Gotowi na święto? str. **18**
 Morze przyszłości str. **19**



23

Morze skarbów... archeologicznych

- Wystarczy obejrzeć film z nurkowania np. na *Goi*, aby zrozumieć dlaczego właśnie ten statek objęty jest zakazem nurkowania, a nie inny. Widok jest po prostu przerażający. To są tysiące ludzkich szczątków, głównie uchodźców z Prus Wschodnich, kobiet i dzieci. Ci, którzy zrobili filmy, weszli tylko do części dziobowej, nie wchodzili głębiej. Mieli dosyć.



31

30 tysięcy mil samotności

Przyjemność? Proszę bardzo, każdy może spróbować. Wystarczy zamknąć się w łazience, zgasić światło, od czasu do czasu połać się zimnym prysznicem, włączyć wentylator tak, żeby dmuchał w twarz, spać na huśtawce w wilgotnej pościeli. I tak przez przynajmniej kilka miesięcy. Gwarantowane zdrowie dla ciała i umysłu.

ROZMOWY MORZA

Badanie przez integrowanie str. **20**
 Morze skarbów...
 archeologicznych str. **23**

MORSKIE MARZENIA

Ojciec Bogusław zmienia ludzi str. **29**

MORZE WYPRAW

30 tysięcy mil samotności str. **31**

LUDZIE MORZA

Na wodzie czują się wolna str. **35**

MORZE HISTORII

Rejs życia str. **36**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Wieczorem wyszliśmy w morze str. **47**

POCZTÓWKA Z MORZA

Dzielne maluchy str. **50**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **58**

MORZE TAJEMNIC

Samotni po polsku str. **60**

MORZE OPOWIADAŃ

Nim zagrały mandoliny str. **64**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **67**

35



Na wodzie czują się wolna

Krystyna Chojnowska-Liskiewicz: - Najlepiej byłoby, gdybym za pierwszym zakrętem się utopiła. Wystawili by mi pomnik, powiedzieli, że „była taka dzielna, ale niestety żywioł ją pokonał”. Do takich myśli przyznali mi się zresztą potem dwaj, nieżyjący już, koledzy. Za to przyznanie ich cenię, bo wiem, że było wielu innych, podobnie myślących, którzy nie mieli odwagi tego powiedzieć.

A w dodatku str. **69**

MORZE BIZNESU

Stocznia z energią str. **3**
 Port Westerplatte str. **6**
 Bezpieczniej
 na niebezpiecznym morzu str. **10**
 Holowanie z przeszkodami str. **12**

Oczywiście Rolls-Royce!

Do tytułu tekstu z lipcowego numeru, o Morskim Centrum Serwisowym, które w połowie czerwca w Porcie Gdynia otworzyła firma **Rolls-Royce**, wkraść się błąd, za który gorąco przepraszamy firmę i Czytelników. Oczywiście **Rolls**, nie Roll, czyli „Polski Rolls-Royce”.

Redakcja

Zdjęcie na okładce:

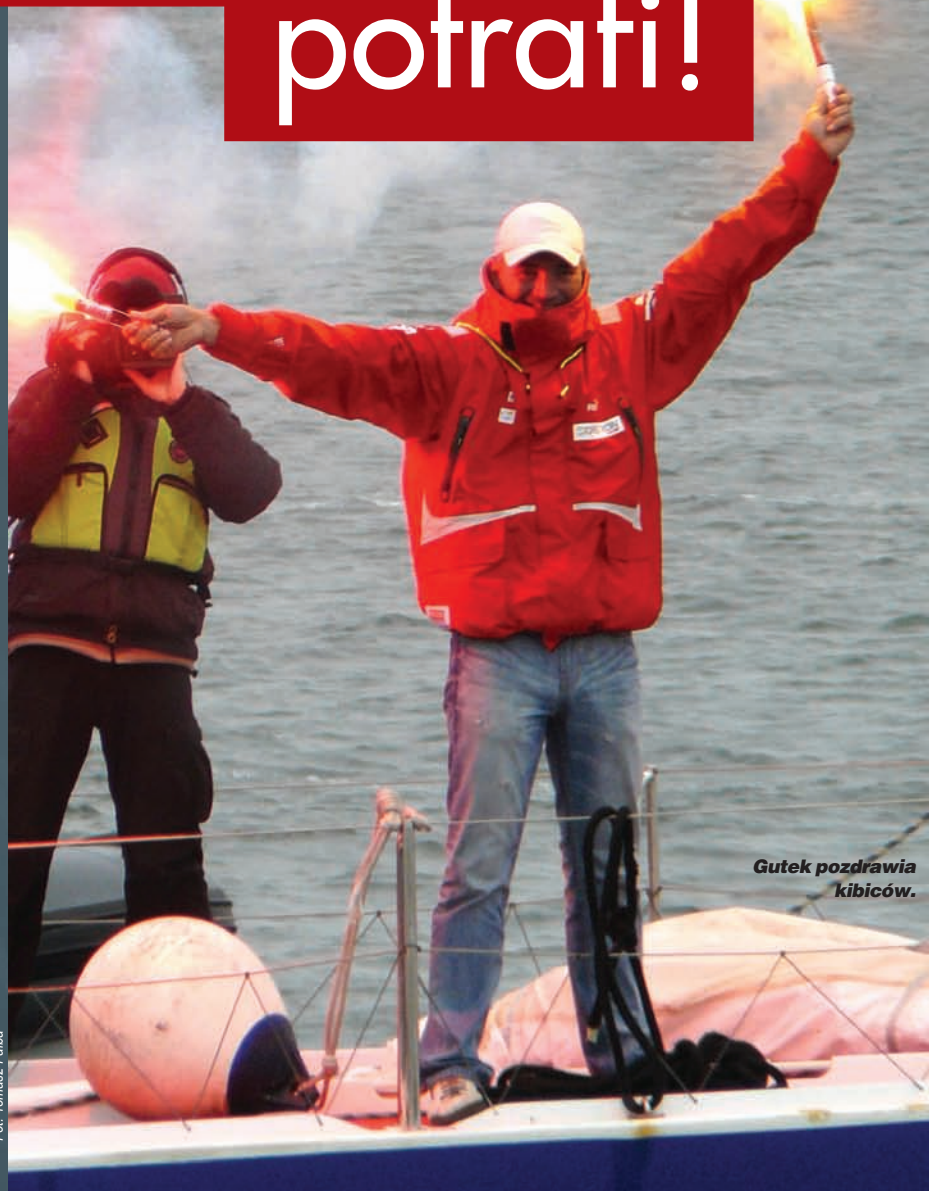
Wody Bałtyku, w czasie wyprawy „Wiatrem gnane”.
 Fot. Tomasz Stachura



VELUX®

5 OCEANS®
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE

Gutek potrafi!



Gutek pozdrawia kibiców.



Do żeglarza trudno było się dostać.

Iście królewskie powitanie zgotował Sopot Zbigniewowi Gutkowi Gutkowskiemu. Żeglarz został oficjalnie uhonorowany za udział i zajęcie drugiego miejsca w regatach Velux 5 Oceans.

23 lipca w Sopocie był dżdżysty i wietrzny. Pomimo tego, w marinie na końcu mola pojawiło się kilkaset osób chcących przywitać Gutka. Wszyscy intensywnie wpatrywali się w horyzont. Każdy chciał pierwszy dostrzec sylwetkę *Operon Racing*.

W końcu się doczekali. Około godz. 15 łódka, w asyście innych jednostek, które wypłynęły jej na spotkanie, zamażyczyła na widnokręgu. Godzinę później *Operon Racing* pojawił się w główkach mariny. Rozległy się oklaski i wiwaty, zagrała orkiestra dęta. Uśmiechnięty od ucha do ucha Gutek machał do zgromadzonych na nabrzeżu kibiców. Widać było, że jest szczęśliwy.

Po zacumowaniu jachtu, dla którego Sopot jest portem macierzystym, odbyła się uroczystość oficjalnego powitania Gutka w kraju. „Oficjalnego”, bo żeglarz już od jakiegoś czasu jest w Polsce. Do tej pory nie miał jednak możliwości spotkania się z kibicami.

„Babcia”, jak pieszczotliwie nazywany jest *Operon Racing*, po powrocie z La Rochelle, do 23 lipca stała w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Gutek zaś odpoczywał na łonie rodziny i prywatnie spotykał się z najwierniejszymi fanami. Zdążył nawet odwiedzić naszą redakcję.

„*Nasze MORZE*” było patronem medialnym jego występu w najdłuższych i najstarszych regatach samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Witając się z kibicami w sopockiej marinie, Gutek wyraził swoją wdzięczność za wsparcie wymieniając także naszą gazetę.



Gutek w redakcji „Naszego MORZA”.

- Chciałem wszystkim podziękować - mówił Gutek. - Szczególnie tym, którzy nie wierzyli, że mi się uda. Udowodniłem, że Polak potrafi!

Od wielu lat żaden polski żeglarz nie był tak witany w domu jak Gutek w Sopocie. W marinie pojawił się gospodarz kurortu, prezydent Jacek Karnowski, byli także przedstawiciele sponsorów i partnerów wyprawy. W orszaku, który otwierała orkiestra, wszyscy przemaszzerowali na plac u nasady mola. Tam, na specjalnie ustawionej na tę okazję scenie, odbyła się dalsza część uroczystości. Były występy muzyczne, stoiska multimedialne, wielki telebim i wystawa zdjęć żeglarskich zrobionych podczas regat Velux 5 Oceans.

Uroczystość oficjalnego powitania Gutka miała charakter historyczny. Żeglarz jest bowiem pierwszym Polakiem

w dziejach naszego żeglarstwa, który nie tylko wziął udział, ale także ukończył i to na rewelacyjnym, drugim miejscu, regaty samotników dookoła świata. Ale to nie koniec jego osiągnięć z tego rejsu. Gutek jest bowiem także czwartym Polakiem, który samotnie opłynął Horn pod żaglami i jedynym, który uczynił to w trakcie regat. No i oczywiście stał się dwunastym naszym rodakiem, który za-

mknął, samotnie na jachcie, Wielką Pętlę wokół ziemi.

Póki co Gutek nie chce zdradzać planów na przyszłość. Jedno jest jednak pewne. Ma 38 lat i nie zamierza spocząć na laurach, ani tym bardziej zostać bohaterem jednego rejsu. Mamy więc nadzieję, że jeszcze nieraz o nim usłyszymy i będziemy pisać o jego żeglarskich sukcesach. W każdym razie tego mu z całego serca życzymy, dziękując, w imieniu swoim własnym i Czytelników, za pozytywne emocje, których nam przez ostatnie miesiące dostarczał.

Wszystkim zaś, którzy do tej pory nie mieli jeszcze okazji spotkać się z Gutkiem, zapraszamy do sopockiej mariny. Tam bowiem cumuje jego jacht i przy odrobinie szczęścia można się natknąć na niego samego.

Tomasz Falba

i

Chcesz wiedzieć więcej?

Zajrzyj na strony internetowe:
www.velux5oceans.com,
www.polishoceanracing.com.pl
 i www.operonracing.com.

Gutek z „Naszym MORZEM”.

Chcesz autograf? Zadzwoń!

Dla naszych Czytelników mamy niespodziankę. Dwie foty Gutka z jego autografem. Podarujemy je temu kto jako pierwszy (**ale od godz. 12, 29 sierpnia!**) do nas zadzwoni: (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy!



Nowy właściciel, nowe zasady

Fryderyk Chopin wolny!

Wszystkie reje
na masztach. Zdjęcie
zrobione w dniu wypłynięcia
Chopina z Falmouth.

Po dwustu trzydziestu dwóch dniach postoju, żaglowiec *Fryderyk Chopin* mógł wrócić wreszcie do kraju. Jednostka ma nowego właściciela. I nie wiadomo co ze Szkołą Pod Żaglami.

- *Fryderyk Chopin, Fryderyk Chopin, This Is Falmouth Pilots Over. - This Is Fryderyk Chopin Over. - You Are Free To Sail! Good Voyage! All The Best! All The Best. Over. - Thank You, This Is Fryderyk Chopin, Ready To Sail! Good Watch!!!*

Na taką rozmowę z kapitanatem portu w Falmouth załoga *Chopina* czekała od października zeszłego roku, kiedy to po stracie podczas sztormu obu masztów i bukszprytu, zmuszona była zacumować w angielskim porcie. Na pokładzie przebywało wówczas prawie pięćdziesięciu uczniów polskich gimnazjów, którzy uczestniczyli w Szkole Pod Żaglami, fundacji Krzysztofa Baranowskiego. Potem przysły kolejne kłopoty: nie dość, że jednostka była uszkodzona, a za remont nie chciał początkowo płacić zakład ubezpieczeniowy, to jeszcze nałożono na nią areszt do czasu rozstrzygnięcia sporu

z właścicielem kutra, który ją tam przyholował. Pojawiły się również problemy ze znalezieniem portu macierzystego, o czym pisaliśmy w czerwcowym numerze.

Chopin jako inwestycja

Zwolnienie z aresztu możliwe było dzięki kaucji, którą wpłacił nowy właściciel żaglowca - spółka 3Oceans, zajmująca się remontami i czarterowaniem jachtów. Jej właścicielem i prezesem jest Piotr Kulczycki, pasjonat żeglarstwa, biznesmen zajmujący się branżą informatyczną. Spółka posiadała do tej pory trzy jednostki: *Amarant*, *Polonię* i *Wielkopolskę*. Za jaką sumę *Chopin* został sprzedany - tego żadna ze stron nie chce ujawniać. W „Gazecie Wyborczej” pojawiła się informacja o około 3,5 milonie złotych.

- Sprzedaliśmy statek, ponieważ otrzymaliśmy bardzo dobrą ofertę. Gdyby nie to, władze uczelni nie zdecydowałyby się na sprzedaż - tłumaczyła Małgorzata Wirtek z Europejskiej Wyższej Szkoły Prawa i Administracji, poprzedniego właściciela statku.

- Nie kupiliśmy *Fryderyka Chopina* tylko dla własnej satysfakcji. Zakup wziął się też z tej nieciekawej sytuacji, w której statek się znalazł. Gdy okazało się, że jest na sprzedaż, a my mamy środki i jest możliwość zbudowania sensownego biznesplanu, złożyłem ofertę - mówił na specjalnie zorganizowanej konferencji prasowej prezes Kulczycki. Jak tłumaczył, kupno *Chopina* to dla niego inwestycja, która ma na siebie zarabiać.

- Do końca roku żaglowiec ma już pełne obłożenie - informował. - Zainteresowanie czarterem jest spore.

Mówił też, że kupno *Fryderyka Chopina*, którego macierzystym portem jest Szczecin, miało również podłoże sentymentalne, ponieważ on sam pochodzi z tego miasta i tam, jeszcze w liceum, zbudował swój pierwszy jacht. Właściciel 3Oceans zapewniał, że będzie dążył do

tego, by jego rodzinne miasto pozostało portem macierzystym jednostki, choć z jego władzami jeszcze na ten temat nie rozmawiał.

Chopin przyplłynął do Szczecina 30 czerwca, by wziąć udział w paradzie żaglowców z okazji rozpoczęcia polskiej prezydencji w UE. Statek płynął najkrótszą drogą, przez Kanał La Manche, cieśninę Dover i Kanał Kiloński. Jak mówił w TVN24 kapitan jednostki Andrzej Mendięgra, droga była spokojna. Żaglowiec przepłynął w ciągu 5 dni w sumie ponad 800 mil morskich. - Na statku wszystko działa dobrze - mówił kapitan. - Są drobne niedoróbki, ale to normalne przy każdym remoncie. Najważniejsze, że maszyny są zregenerowane i wszystko co zostało połamane, zostało naprawione. Jednostka jest gotowa do eksploatacji.

Nowy żaglowiec

W połowie lipca, po remoncie i montażu nowoczesnej elektroniki nawigacyjnej za prawie 100 tys. złotych, jak podkreślał jeden z przedstawicieli 3Oceans, *Chopin* wypłynął w pierwszy komercyjny rejs po Bałtyku i Morzu Północnym.

A co z rejsami w ramach Szkoły Pod Żaglami, prowadzonymi dotąd przez fundację kapitana Krzysztofa Baranowskiego na pokładzie *Chopina*? Baranowski planował wznowienie przerwanych z powodu awarii rejsu najpóźniej w połowie września. Na początku lipca na stronie Szkoły Pod Żaglami ukazała się wiadomość, iż uzgodniono z właścicielem *Chopina* rejsy od 15 września do 15 grudnia

na Małe Antyle. Również Piotr Kulczycki zapewniał, że „żaglowiec przy prawidłowej eksploatacji będzie mógł kontynuować swoją misję, czyli żeglowanie z młodzieżą”. Okazało się jednak, że po pierwsze: termin Szkoły pod żaglami koliduje z terminami rejsów komercyjnych *Chopina*, a po drugie - obie strony nie mogą porozumieć się co do kosztów.

- My chcielibyśmy tylko pokrywać koszty eksploatacji jednostki, a armator się na to nie godzi - mówił dziennikarzom Baranowski.

Miesiąc czarteru *Chopina* miałyby kosztować fundację 200 tysięcy złotych.

- Nasza fundacja jest organizacją pożytku publicznego, możemy pokryć koszty eksploatacji, ale nie pełną opłatę za czarter - stwierdził kapitan, przyznając także, że takie są rynkowe stawki.

Z kolei prezes Kulczycki wyjaśniał, że 3Oceans poniosła znaczne koszty kupując prawie dwudziestoletni żaglowiec, a jego utrzymanie wiąże się nie tylko z kosztami eksploatacji, ale także m.in. z zaplaceniem 100 tys. zł ubezpieczenia rocznie i przeglądem w stoczni, za który co kilka lat trzeba zapłacić około 250 tys. zł.

- W kwestii kosztów eksploatacji znacznie się różnimy, ale Szkoła Pod Żaglami nie zginie przez to, że odpuścimy jeden semestr, a tej młodzieży, która powinna dzisiaj triumfalnie przyplłynąć tutaj na tym statku, na pewno jakąś nagrodę żeglarską zapewnimy - wyjaśniał szef Szkoły Pod Żaglami.

W rozmowie z nami kpt. Baranowski stwierdził, że nie ma raczej szans, by Szkoła zawitała jeszcze na pokład *Chopina*.



Fot. Facebook STS Fryderyk Chopin

Chopin powracający do Polski po areście w Kornwalii.

Co, jak przyznaje, jest dla niego o tyle przykre, iż to on namawiał poprzedniego właściciela *Chopina* na jego sprzedaż, a nowego na kupno żaglowca.

- Ten pierwszy groszem nie śmierdział, ten drugi wręcz się nim chwalił. Widziałem w tym szansę dla *Chopina* - tłumaczy kpt. Baranowski. - Szkoda, że jakoś dla naszej szkoły tych pieniędzy skąpi.

Katarzyna Zając z biura armatora jest zdumiona postawą kapitana.

- Z tytułu utrzymania jednostki ponosimy spore koszty - tłumaczy. - Ale założyliśmy, że rejsy Szkoły Pod Żaglami będą non-profit, organizacja ponosić będzie tylko koszty eksploatacji. Nie chcemy na tym zarabiać.

- Powtarzam: koszty, które musielibyśmy ponieść wynoszą dwukrotność tego, co płaciliśmy do tej pory - odpowiada kpt. Baranowski. - Nowy armator chce, żebyśmy płacili za wszystko: za amortyzację, za opłaty portowe, wynagrodzenia załogi, wynagrodzenia pani Kasi w biurze... To się tylko w ich nomenklaturze nazywa „rejs non-profit”. O nie, na mnie na pewno nie zarobią.

Baranowski planuje budowę nowego żaglowca dla Szkoły Pod Żaglami - projekt jednostki już powstaje. Ale, jak zaznacza, droga do tego jest jeszcze daleka, a on chce możliwie szybko wznowić rejsy szkolne.

- Na razie staramy się więc o *Pogorie* - mówi. - Zobaczymy co z tego wyjdzie. Co się odwlecze...



Piotr Kulczycki, nowy właściciel Chopina, podczas konferencji prasowej na pokładzie jednostki.

Czesław Romanowski



Porozumienie ponad podziatami?

W Szczecinie powstało Polskie Porozumienie Morskie, stowarzyszenie, które ma się przyczynić do wzrostu zainteresowania rodzimą gospodarką morską i do jej uzdrowienia. Podobne inicjatywy, jak dotąd, nie odniosły sukcesu. Czy PPM się uda?

O powołaniu stowarzyszenia dziennikarze dowiedzieli się 21 czerwca na zorganizowanej przez założycieli PPM konferencji prasowej.

- W ciągu ostatnich 20 lat Szczecin, Gdańsk i inne miejscowości, które współpracowały z gospodarką morską,

musiały się odwrócić od morza z powodu decyzji, które zapadały w Warszawie - mówił podczas konferencji Włodzimierz Gostyński, współwłaściciel firmy zajmującej się obsługą spedycyjną, były szczeciński radny, reprezentujący PPM na zewnątrz. - Podupało rybołówstwo, jest problem z bałtycką rurą, przemysł stoczniowy w Szczecinie padł, nie rozwiązano sprawy dotyczącej opłat portowych, czeka na realizację tor wodny Szczecin-Świnoujście. To tylko niektóre niekorzystne zjawiska, z jakimi mamy do czynienia. Praktycznie nie ma strategii i polityki morskiej państwa.

Plan - reaktywacja

- Wśród celów naszego stowarzyszenia jest budowanie świadomości społecznej i dostarczanie prawdziwych informacji na temat gospodarki morskiej, popularyzowanie wiedzy o znaczeniu tej branży dla gospodarki całego kraju - wyliczał Andrzej Strzeboński, wiceprzewodniczący rady programowej stowarzyszenia, wiceprezes Porty Holding w upadłości.

- Chcemy też tworzyć płaszczyznę wymiany informacji i doświadczeń pomiędzy osobami i instytucjami zainteresowanymi rozwojem gospodarki morskiej, także pomiędzy istniejącymi jeszcze firmami i ośrodkami. Nie zamierzamy być tylko krytykantami, chcemy również przedstawiać swoje inicjatywy. Będziemy dążyć wszelkimi dostępnymi środkami do maksymalnego reaktywowania gospodarki morskiej i przemysłu stoczniowego w Polsce.

- Chcielibyśmy osiągnąć przynajmniej jeden cel: zachować ciągłość pomiędzy pokoleniami - dodawał Franciszek Makarewicz, przewodniczący Rady Programowej PPM, były dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej. - Bo to, co się teraz proponuje, nie jest atrakcyjne dla przyszłych pokoleń. Pływające ogrody na pewno nie są perspektywą pracy dla pływających marynarzy.

- Ci ludzie nawet w Szczecinie nie są rozpoznawalni, ich nazwiska niewiele mówią ludziom z branży - mówi osoba mocno związana ze szczecińskim środowiskiem morskim. - Nie mam oczywiście na myśli stanowisk, które ci panowie w przeszłości zajmowali, tylko praktyczne zasługi. Kiedyś pełnili jakieś funkcje, ale teraz są na aucie, nudzą się na emeryturze. Nadali swojej organizacji szumną nazwę, zupełnie nieadekwatną do tego, co

będą w stanie zwojować. Jaką oni będą mieli siłę przebicia?

Stawiamy na jakość

Andrzej Strzeboński, pytany przez „Nasze MORZE” o rozpoznawalność w środowisku związanym z gospodarką morską, dziwi się powyższym zarzutom.

- Zupełny absurd. Jeżeli nie są rozpoznawalni tacy ludzie jak Krzysztof Piotrowski, były prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej, jeżeli nie jestem rozpoznawany ja - wiceprezes Porty Holding, jeżeli nie jest rozpoznawany były prezes PŻM, Franciszek Makarewicz, to o czym w ogóle mówić? - irytuje się.

Na kolejny zarzut, iż stowarzyszenie w chwili zawiązania liczyło jedynie kilkunastu - a nie kilkudziesięciu, czy ponad stu - członków, odpowiada, że „nie chodzi o liczbę, ale o jakość”.

- W tej chwili (rozmawialiśmy 15 lipca - red.) nasze stowarzyszenie liczy już 21 członków - tłumaczy Andrzej Strzeboński. - I niemal codziennie zgłaszają się nowi ludzie z całego kraju, z Krakowa, Poznania, Elbląga. I muszę podkreślić, że mają coś do przekazania. Nasi członkowie już wcześniej, przed przystąpieniem do nas, zgłaszali różnorodne propozycje i postulaty dotyczące gospodarki morskiej. Ale jako pojedynczym osobom, nie udawało im się tego przeformować.

Jako przykład, prezes Strzeboński przytacza przypadek Krzysztofa Piotrowskiego, który niedawno chciał reaktywować Portę Holding.

- Nic z tego nie wyszło, a dlaczego? - pyta. I odpowiada: - Nie było poparcia, presji społecznej, ponieważ społeczeństwo jest manipulowane, okłamywane w sprawie gospodarki morskiej i nie ma świadomości, jak jest ona istotna dla gospodarki całego kraju. Powiedzenie „łód żywi, a morze bogaci” sprawdziło się przez wieki i nie straciło nic ze swej aktualności.

Wiceprzewodniczący rady programowej PPM zapewnia, że organizacja jest apolityczna i ma pomysł na uzdrowienie gospodarki morskiej, na branżę stoczniową, na porty. Pytany o konkrety, odpowiada, że na razie nie może o nich opowiedzieć, ponieważ stowarzyszenie dopiero zaczyna swoją działalność. - Zna pan taką organizację jak Liga Morska i Kolonialna? - pyta. - Ona też startowała od inicjatywy paru osób.

- Też chcecie mieć milion członków jak Liga przed wojną? - dociekamy.

- A dlaczego nie! Choć, jak mówiłem, nie idziemy w ilość, ale jakość. Naszym kapitałem jest intelekt naszych członków. Mamy wykształconych ludzi z pomysłami.

Wcielić w życie

Stowarzyszenie nie ma jeszcze strony internetowej. Andrzej Strzeboński zapewnia, że i pomysły, i strona wkrótce powstaną. Deklaruje także, że PPM ma „przebiec w Warszawie”, czyli lobby w sejmie, dzięki czemu będzie mogło przeformować pomysły stowarzyszenia na forum sejmu.

Do tej pory podobne inicjatywy nie miały owego „warszawskiego przebiecia” i nie udawało im się wyjść poza sferę deklaracji. Jediną organizacją, która w ostatnich latach umiała wywalczyć coś konkretnego, była Rada Interesantów Portu Szczecin, starająca się, z powodzeniem, o zniesienie 22-procentowego VAT na usługi portowe. Symptomatyczna jest historia pomorskich klastrów morskich.

W połowie poprzedniej dekady powstał na Pomorzu Wschodnim Polski Klaster Morski, który w założeniu miał obejmować teren całego kraju. Inicjatywa jednak, poza zorganizowaniem kilku konferencji, nic nie zdziałała, upadła, a w 2008 roku na Pomorzu Zachodnim trzydzieści firm związanych z gospodarką morską, w szczególności z przemysłem stoczniowym, utworzyło Stowarzyszenie Zachodniopomorski Klaster Morski.

Ten projekt również przepadł, a na jego gruzach powstał, na początku bieżącego roku, Klaster Morski Pomorza Zachodniego. Który, jak mówi jeden z jego uczestników, jest obecnie w stanie „hibernacji”.

Prezes Andrzej Strzeboński podkreśla, iż PPM nie jest stowarzyszeniem podmiotów gospodarczych, a osób fizycznych. Dlatego porównania z poprzednimi inicjatywami są nie do końca uprawnione. Głęboko wierzy w to, że dzięki potencjałowi intelektualnemu, pomysłowości i sile przebicia osób należących do współtworzonej przez niego organizacji, uda się zmienić społeczne postrzeganie oraz kondycję rodzimej gospodarki morskiej.

Czesław Romanowski

Wieś pod biało-czerwoną

Zasłużyli na pamięć

Tadeusz Ziółkowski, Juliusz Hebel i Józef Urbański. Ogólnopolska Aleja Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie wzbogaciła się o nowe nazwiska. I nie tylko.

Kapitan żeglugi wielkiej Tadeusz Ziółkowski to jedna z najbardziej szanowanych postaci związanych z morzem w okresie międzywojennym. Dowodził żaglowcem szkolnym *Lwów*, był też szefem pilotów portu w Gdańsku. W sierpniu 1939 roku odmówił zgody na wprowadzenie do niego pancernika *Schleswig-Holstein*. Został za to rozstrzelany.

Juliusz Hebel należał do pionierów jachtingu w przedwojennej Polsce. Po wojnie zaś zasłynął jako organizator rybołówstwa.

Kmdr prof. Józef Urbański był natomiast znakomitym pedagogiem i nawigatorem. Kierował katedrami nawigacji w obu gdyńskich, morskich uczelniach wyższych, zarówno cywilnej, jak i wojskowej.

Pamięć o tych trzech wybitnych postaciach została uczczona 9 lipca w Rewie. W istniejącej tam od siedmiu lat, Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza, odsłonięto poświęcone im tablice w kształcie róży wiatrów. W ten sposób aleja, zlokalizowana u nasady krzyża na



Fot. Tomasz Falba

Postument upamiętniający Iskrę odsłonił dowódca Marynarki Wojennej adm. Tomasz Mathea.

słynnym, rewskim cyplu, czyli szperku, wzbogaciła się o nowe nazwiska.

Swoje tablice mają tam m.in. gen. Józef Haller, Karol Olgiard Borchardt, gen. Mariusz Zaruski, adm. Józef Unrug, Eugeniusz Kwiatkowski, Leonid Teliga, Mamert Stankiewicz, Bolesław Romanowski, Marian Mokwa, Tadeusz Wenda i adm. Andrzej Karweta.

Odsłonięcie kolejnych tablic w Alei nie było jedynym morskim akcentem tegorocznych uroczystości w Rewie. Odsłonięto też pamiątkowe postumenty. Jeden



Obchody uświetniła orkiestra Marynarki Wojennej.

Fot. Tomasz Falba

z nich poświęcony został pamięci oficerów i marynarzy polskiej floty handlowej, którzy oddali życie za Polskę w wojnie 1939-1945. Drugi zaś - szkunerowi *Iskra*, pierwszemu żaglowcowi szkolnemu Polskiej Marynarki Wojennej.

Przy okazji rewskiej uroczystości, odbyła się sesja naukowa „Józef Piłsudski a morze”, a także wodowano najnowszy numer „Nautologii”, pisma Polskiego Towarzystwa Nautologicznego oraz książkę prof. Daniela Dudy „Józefa Piłsudskiego związki z morzem i Gdynią”. To właśnie prof. Duda i gospodarz miejsca, wójt gminy Kosakowo Jerzy Władzik, byli głównymi animatorami obchodów.

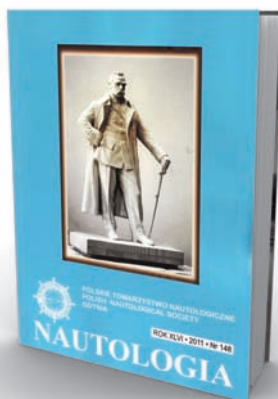
- Bez wsparcia gminy nic by się tutaj nie udało zrobić - mówi prof. Duda. - Pan wójt od samego początku jest osobiście zaangażowany w budowę Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza. To naprawdę wyjątkowe i godne naśladowania.

W Rewie pojawili się przedstawiciele wszystkich najważniejszych instytucji związanych z polskim morzem. Wśród gości znaleźli się m.in. Anna Wypych-Namietko, podsekretarz stanu do spraw gospodarki morskiej w Ministerstwie Infrastruktury, dowódca Marynarki Wojennej admirał floty Tomasz Mathea, rektor Akademii Morskiej w Gdyni prof. Romuald Cwilewicz i Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, kontradmirał Czesław Dyrz oraz szef gdyńskiego Urzędu Morskiego, a zarazem prezes Ligi Morskiej i Rzeczej Andrzej Królikowski.



Fot. Tomasz Falba

Odsłanianie jednej z tablic.



Wodowane publikacje.



Fot. Tomasz Falba

Postument poświęcony flocie handlowej odsłanili m.in. prof. Daniel Duda (z prawej) i Anna Wypych-Namietko.

Uroczystości uświetniła obecność orkiestry i kompanii reprezentacyjnej Marynarki Wojennej. Wszystkiemu przyglądały się tłumy mieszkańców Rewy i turystów, szczególnie, że pogoda sprzyjała. Było słonecznie i ciepło. Po obchodach odbył się koncert.

Rewa to niewielka miejscowość położona nad Zatoką Pucką, kilkanaście kilometrów na północ od Gdyni. Dzisiaj żyje głównie z turystów. W dziejach polskich związków z morzem wieś zapisała się jednak nie tylko za sprawą pięknych plaż. Po zaślubinach Polski z morzem w 1920 roku na dziesięciu cumujących tutaj skutkach miejscowi podnieśli biało-czerwone bandery. W ten sposób te niewielkie żaglowe łodzie stały się pierwszymi statkami handlowymi odrodzonego kraju.

Tomasz Falba

HMS Bounty - największa gwiazda piętnastej edycji zlotu Baltic Sail Gdańsk.

Baltic Sail Gdańsk

Gdańsk pod żaglami



Mimo dosyć kapryśnej pogody, przez cztery lipcowe dni, Gdańsk był żeglarską stolicą Polski. Przy Targu Rybnym na Motławie zacumowało 16 pięknych żaglowców z całej Europy, na pokładach których wypłynęło w rejsy niemal 2000 osób.

Gdańszczanie i turyści mieli z czego wybierać, przyplęły: *Joanna Saturna* z Finlandii, *Baltic Beauty* ze Szwecji, *Notre Dame des Flots* z Francji czy *Arka* z Litwy. Udało się także przybyć rosyjskiemu *Shtandartowi*, który kilka dni przed zlotem, w porcie, w Rotterdamie stracił maszt. Były też oczywiście nasze jednostki: *Kapitan Głowacki*, *Knudel*, *Bryza H*, *Norda*, *Śmiały*, *Zjawa IV* oraz *Arki Baltic Star*. Bez wątplenia największą atrakcją był jednak *HMS Bounty*, piękna, zbudowana w 1960 roku, replika osiemnastowiecznego żaglowca, który przyplęnął aż

z USA. Żaglowiec, który można podziwiać w „Piratach z Karaibów”, „Buncie na Bounty”, czy „Wyspie Skarbów”, wpłynął na Morze Bałtyckie po raz pierwszy. Nie odbywał, niestety, rejsów po Zatoce Gdańskiej, na co liczyło wielu turystów, ale chętnych do samego zwiedzania nie brakowało.

- Motława zaroila się od masztów, a całe nabrzeże szczelnie wypełniły piękne jednostki - cieszył się Mateusz Kusznierewicz, komandor zlotu. - Życie miasta przez te kilka dni tętniło na Targu Rybnym. Ludzie bawili się świetnie, a to dla



Fot. Baltic Sail Gdańsk

Stanisław „Dziadek” Szymański (z lewej), zwycięzca w kategorii windsurfing, otrzymuje nagrodę od Zbigniewa Gutkowskiego, pierwszego Polaka, który samotnie opłynął w regatach kulę ziemską. W głębi Mateusz Kusznierewicz, komandor zlotu.



Fot. Czesław Romanowski

Parada na Motławie, trzy jednostki w jednej linii: Joanna Saturna mija się z Baltic Beauty. Za nimi przycumowany Bount.



Fot. Czesław Romanowski

Wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna zgromadził około stu jednostek.



Fot. Czesław Romanowski

Rosyjski Shtandart, który kilka dni przed zlotem w porcie w Rotterdamie stracił maszt, stawiał się mimo to na gdański zlot.

nas największa nagroda za wysiłek włożony w organizację zlotu.

Na chwilę zlot odwiedził nawet prezydent RP Bronisław Komorowski. Poza tym, było podobnie jak podczas poprzednich zlotów Baltic Sail Gdańsk: festiwal



Fot. Czesław Romanowski

Paradę na Motławie oklaskiwało kilka tysięcy widzów.

szant, wyścig na Zatoce Gdańskiej o Bursztynowy Puchar Neptuna, w którym uczestniczyło blisko 100 łodek różnych klas, czy kończąca imprezę parada około siedemdziesięciu jednostek na Motławie, którą na nabrzeżach i pokładzie *Bounty* podziwiała kilka tysięcy widzów. Jak mówią organizatorzy, piętnasta edycja zlotu Baltic Sail Gdańsk była największą, jak dotąd, imprezą tego cyklu. Czy przyszłoroczna ją pod tym względem przebi- je - zobaczymy.

Cze

Wizyta w DCT Gdańsk

Waldemar Pawlak obiecuje wsparcie

- Postaramy się nakłonić ministra Rostowskiego do życzliwego pochylenia się nad potrzebą rozwiązania problemów i uciążliwości dotyczących sektor portowy - mówił Waldemar Pawlak w czasie wizyty w DCT Gdańsk.

29 czerwca 2011 do Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego (DCT) - z milionowym TEU do przeładunku zawitała *Emma Maersk* (398x56 m), pierwszy z serii ośmiu największych obecnie kontenerowców (15 500 TEU). Niespełna miesiąc później, 21 lipca, gdański port, przy okazji dziewiczego zawinięcia *Evelyn Maersk*, jednego z ośmiu największych statków świata o pojemności 15 500 TEU, odwiedził wicepremier, minister gospodarki Waldemar Pawlak. Wizyta odbyła się w czasie przeładunku 6000 kontenerów, które *Evelyn* przywozła i zabiera z Gdańska. Waldemar Pawlak i Boris Wenzel, dyrektor zarządzający DCT Gdańsk, rozmawiali o rozwoju polskiego przemysłu

kontenerowego, a także o nowych możliwościach polskich portów.

- Polskie porty morskie mogą stać się bramą dla rozwoju handlu pomiędzy krajami Azji i Europy Środkowo-Wschodniej - powiedział minister. - Przejście przez Gdańsk, a w przyszłości także inne polskie porty, strumienia transportowego Azja - Europa Środkowo-Wschodnia stanowi dodatkowy impuls dla rozwoju gospodarczego kraju, przyciąga nowe projekty inwestycyjne i miejsca pracy.

- Wizyta ministra Pawlaka to ważne przesłanie dla rynku - podkreślił Boris Wenzel. - Rząd rozumie znaczenie sektora kontenerowego dla polskiej gospodarki i zobowiązał się do wspierania jego



Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak

Operacja wyładunku kontenera „zawierającego” 1 milionowe TEU.

dalszego rozwoju tak, by mógł on efektywnie konkurować z hub portami Europy Północnej. Polski przemysł kontenerowy potrzebuje wsparcia rządu w zakresie poprawy infrastruktury i niwelowania barier finansowych i biurokratycznych. DCT rozpoczęło rewolucję na Bałtyku, teraz nadszedł czas, aby Polska mogła stać się bramą prowadzącą do Europy Środkowo-Wschodniej.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Boris Wenzel (z lewej) i Waldemar Pawlak, a w tle Evelyn Maersk.

DCT Gdańsk

Spółka zarejestrowana w Polsce, będąca w większości własnością GIF II (Global Infrastructure Fund II), specjalistycznego funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies, z siedzibą główną w Australii. Głębokowodny Terminal Kontenerowy (DCT) oferuje całoroczny, niezamrażający kanał podejściowy o głębokości 17 m i nabrzeże przeładunkowe o głębokości 16,5 m.



Modelowanie środowiska

Sto modeli statków i okrętów, pięćdziesięciu wystawców, nagrody oraz pomysły, aby przekształcić imprezę w coś więcej. II Międzynarodowa Wystawa Modelarstwa Okrętowego Shipreplica 2011 okazała się wielkim sukcesem.

Fot. Agata Grabarczyk



Nagrodzeni i organizatorzy tegorocznej Shipreplicy - od lewej: Paweł Świąder, Zdzisław Kryger (współorganizator), Piotr Sałak, Witosław Stachowiak, Andrzej Jakulewicz i Sylwester Grabarczyk. Niżej Katarzyna Manikowska.

Shipreplica odbyła się po raz pierwszy w ubiegłym roku. Była wtedy i dzisiaj także taką pozostaje, jedyną w Polsce wystawą skupiającą modelarzy okrętowych, których jest u nas około tysiąca. Jak tłumaczy Sylwester Grabarczyk, wydawca i redaktor naczelny „Modelarstwa Okrętowego”, pisma dla modelarzy okrętowych, a jednocześnie jeden z organizatorów obu spotkań, jego głównym celem jest integrowanie społeczności modelarzy okrętowych w naszym kraju. Stąd „demokratyczny” i otwarty charakter wystawy. Swoje prace może na niej pokazywać zarówno utytułowany, jak i początkujący pasjonat.

W tym roku impreza przyciągnęła więcej modelarzy niż w ubiegłym. Do Gdyni przyjechało około pięćdziesięciu osób nie tylko z Polski, ale także z Ukrainy i Słowacji. Pokazali około setki modeli statków i okrętów z różnych epok,

wykonanych w różnych technikach. Wśród nich wyróżniały się modele Andrzeja Klika z Gliwic, który od dziesięciu lat, niemal każdą wolną chwilę i większość oszczędności, przeznaczają na realizację swojej pasji. Klik pokazał na Shipreplicy modele m.in. *Titanica* i *Queen Mary 2*. Oba wyposażone zostały w czujniki ruchu, muzyki i specjalne agregatory do wytwarzania dymu. Dzięki temu wydawały takie same dźwięki, jak ich prawdziwe odpowiedniki, a z kominów leciał dym.

- Budowę każdego modelu poprzedzam gruntowną analizą historyczną, zbieram książki, dokumenty, zdjęcia i filmy - mówi Klik. - *Titanica* budowałem przez dwa i pół roku, nieraz po osiem, dziewięć godzin dziennie.

Tegoroczna Shipreplica odbyła się w podobnym terminie co poprzednia, w dniach 1-3 lipca w Klubie Marynarki Wojennej Riwiery. Jej otwarcie, jak przed

rokiem, miało miejsce na okręcie-muzeum *Błyskawica*. I tak samo jak podczas pierwszej edycji wystawy, jej uczestnicy odbyli wycieczkę do Portu Wojennego gdzie zwiedzali okręty.

Pojawił się także nowy element. Po raz pierwszy przyznano nagrody za najciekawsze modele okrętów zbudowane w minionym roku. I tak Shipreplica roku 2011 w kategorii modeli kartonowych przypadła Andrzejowi Jakulewiczowi za model *Takao* w skali 1:200, w kategorii dioram Katarzynie Manikowskiej za dioramę „wielkie pranie” w skali 1:400, w kategorii modeli żywciznych Witosławowi Stachowiakowi za model USS *Marblehead* w skali 1:700, w kategorii modeli plastikowych Pawłowi Świąderowi za model Schnellboota typu S-100 w skali 1:35 i w kategorii modeli „scratch” Piotrowi Sałakowi za model ORP *Piorun* w skali 1:50.

- Początkowo nie zamierzaliśmy przyznawać żadnych nagród, ale w końcu uznaliśmy, że warto wyróżnić modele ukończone w tym roku, aby zaznaczyć najświeższe realizacje - mówi Grabarczyk. - Nagrodzone prace wyróżniały się mocno, więc w większości przypadków nie mieliśmy problemów z wyłonieniem zwycięzców.

Grabarczyk już dzisiaj zaprasza wszystkich zainteresowanych na trzecią edycję wystawy. Być może, przy okazji odbędzie się także swego rodzaju festyn morski, który mógłby stać się okazją do spotkania nie tylko środowiska modelarzy okrętowych, ale wszystkich miłośników statków i okrętów.

- Trwają rozmowy, aby taka impreza odbywała się w nowym gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni - mówi Grabarczyk. - Byłoby naprawdę świetnie, gdyby udało się ten pomysł zrealizować. Trudno sobie wyobrazić lepsze miejsce.

Tomasz Falba



Fot. Tomasz Falba

Na Shipreplicy każdy może wystawić swoje modele.



II Bałtycki Maraton Brzegiem Morza

42 kilometry po piasku

W ostatnią sobotę sierpnia Półwysep Helski opanują miłośnicy ekstremalnego wysiłku. Tego dnia na trasie Jastarnia-Władysławowo-Jastarnia wystartuje II Bałtycki Maraton Brzegiem Morza.



Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, dekoruje na mecie zeszłorocznego zwycięzcę – Andrzeja Cechamanna.

To jedyny tego typu bieg w Polsce odbywający się na plaży. Zeszłoroczna, pierwsza edycja maratonu zorganizowana została z okazji dziewięćdziesięciolecia Polskiej Administracji Morskiej i była, jak mówią organizatorzy, jednym wielkim eksperymentem, ponieważ ani Urząd Morski w Gdyni, władze gmin Jastarnia i Władysławowa oraz Liga Morska i Rzeczna nie mieli doświadczenia w przeprowadzaniu tego typu przedsięwzięć, ani też chyba żaden z jego uczestników nie biegał tak długiego dystansu po piasku. Na starcie stanęło 120 osób i aż 119 ukończyło maraton.

Okazało się, że impreza była strzałem w dziesiątkę, uczestnicy wypowiadali się o niej wręcz entuzjastycznie. Biegacze przekonali się, że maraton po tak nietypowej nawierzchni jak plażowy piasek nie jest aż tak ekstremalnie ciężki, jak to się wydawało w przedbiegowych spekulacjach na forach. Start w biegu dostarczył jego uczestnikom wielu niezapomnia-

nych, niepowtarzalnych i niemożliwych do zdobycia gdzie indziej wrażeń. Na stronie maratonczyk.pl ktoś napisał: *Impreza REWELACYJNA, polecam wszystkim chętnym wpisanie Maratonu w Jastarni w swój kalendarz biegowy na rok 2011. Już nie możemy doczekać się przyszłego roku i wcale nie zniechęca myśl o tym, że trzeba biegać po piachu, co do łatwych rzeczy nie należy(.). Do zobaczenia w Jastarni pod latarnią w 2011.*

I Bałtycki Maraton Brzegiem Morza otrzymał też oficjalną nominację w kategorii Debiut Sezonu 2010, przyznaną przez redakcję portalu maratonypolskie.pl na podstawie ocen rankingowych wystawionych przez uczestników zawodów sportowych. Pochlebne komentarze po biegu, jak i nominacja, stały się dla organizatorów bodźcem do kontynuowania ubiegłorocznego przedsięwzięcia. Patronat nad imprezą objął Parlament Europejski, a organizują go w tym roku: Miasto Jastarnia, Liga Morska i Rzeczna, Związek

Miast i Gmin Morskich i Urząd Morski w Gdyni.

Piękna piaszczysta plaża Półwyspu Helskiego będąca trasą maratonu, oczekiwać więc będzie w ostatni weekend wakacji, w sobotę 27 sierpnia 2011 roku, zarówno zeszłorocznych uczestników, jak i nowych śmiałków. Organizatorzy mając na uwadze poprzednie doświadczenia, zdecydowali się na zwiększenie limitu uczestników i będzie to jedyna istotna zmiana organizacyjna. W biegu mogą wziąć udział osoby, które w dniu zawodów mają ukończone 18 lat. Zgłoszeń można dokonywać za pośrednictwem strony www.maratonypolskie.pl do dnia 19 sierpnia lub na miejscu, w Biurze Zawodów.

- Zapraszamy na maraton do Jastarni - bo przebiec maraton po asfalcie można w bardzo wielu miejscach, natomiast po plaży tylko u nas - reklamują się organizatorzy.

Cze

Na starcie pierwszej edycji imprezy stanęło 120 zawodników.





The Culture 2011 Tall Ships Regatta

Gotowi na święto?

Niecałe trzy tygodnie dzielą nas od gdyńskiego święta żagli, jakim będzie The Culture Tall Ships Regatta. Do grona jednostek, które wezmą w niej udział, dołączył bryg *Fryderyk Chopin*.

O *Chopinie* było w ostatnich miesiącach bardzo głośno z powodu awarii masztów, problemów z ubezpieczycielem, wielomiesięcznego aresztu w brytyjskim porcie, zamieszaniem związanym z macierzystym portem i zmianą właściciela (o perypetiach żaglowca piszemy na stronie 7 – red.). Tym większą gratką będzie zobaczenie odremontowanej i wracającej na morskie szlaki jednostki podczas gdyńskiego zlotu, w dniach od 2 do 5 września.

Przypomnijmy, że bryg promował Polskę w portach całej Europy z okazji roku chopinowskiego podczas rejsu „Chopin the Course” (z finałem w Gdyni).

Żaglowiec przemierzył tysiące mil morskich, wzbudzając zainteresowanie polską kulturą dokądkolwiek zawinął, od Londynu po Sztokholm.

Będzie dwudziestą jednostką, która zacumuje w Gdyni w ramach The Culture 2011 Tall Ships Regatta – zlotu promującego kulturę krajów basenu Morza Bałtyckiego. Impreza organizowana jest pod egidą międzynarodowego związku Sail Training International jako jedno z głównych wydarzeń uświetniających pełnienie roli Europejskiej Stolicy Kultury 2011 przez fińskie miasto Turku, które podobnie jak Gdynia, było gospodarzem zlotu przed dwoma laty. W ramach imprezy odbędą się dwa etapy regat: pierwszy - z litewskiej Kłajpedy do Turku, zaś drugi z Turku do Gdyni, gdzie odbędzie się wielki finał.

Oprócz *Chopina*, w Gdyni podziwiać będziemy tak wspaniałe i interesujące jednostki jak: *Sedov*, *Kruzensztern*, *Dar Młodzieży*, *Mir*, *Gulden Leeuw*, *Thalassa*, *Zawisza Czarny*, *Johann Smidt*, *De Galant*, *Brabander*, *Tecla*, *Lietuva*, *Villa Mare*, *Fujimo*, *Śmiały*, *4 Oceans' Dream*, *Kapitan II*, *Camelot* i *Elena*.

Cze

Program Zlotu:

2 września piątek
do 12:00

Przyplnięcie jednostek
19:00

Ceremonia otwarcia
zlotu żaglowców
20:00

Koncert na plaży Śródmieście
23.00

Pokaz sztucznych ogni

3 września sobota
10:00-15:00

Rozgrywki sportowe
dla załóg na plaży Śródmieście
17:00

Parada załóg ulicami Gdyni
18:00

Ceremonia wręczenia nagród
za rozgrywki sportowe i paradę
20:00

Wieczór szantowy
w klubach gdyńskich

4 września niedziela
20:00

Wieczór szantowy
w klubach gdyńskich

5 września poniedziałek
15:00

Formowanie parady
17:00

Parada żaglowców

Strona internetowa:

<http://zagle.miasto.gdynia.pl>

Rosyjski *Sedov*.

Fot. Czesław Romanowski



Morze przyszłości

Do Gdyni przyjedzie ponad dwustu specjalistów morskich z kilku krajów. II Powszechny Zjazd Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich zapowiada się niezwykle ciekawie.

Przypomnijmy, że poprzedni zjazd odbył się w ubiegłym roku. Było to pierwsze tego rodzaju spotkanie zorganizowane w Polsce od 1989 roku. W zamyśle miał integrować środowiska związane z polską gospodarką morską i być najważniejszym głosem wyrażającym ich interesy i prezentującym ich opinie.

Pomysłodawcą i koordynatorem imprezy był dr Piotr Dwojacki z Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni (WSAiB). Nieprzypadkowo właśnie stamtąd. Szkoła nosi bowiem imię najwybitniejszego polskiego ekonomisty morskiego i zjazd miał być nawiązaniem do jego działalności.

„Polska bez własnego wybrzeża morskiego 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.” - te słowa Kwiatkowskiego z roku 1930 towarzyszyły obradom i zostały dołączone do komunikatu końcowego zjazdu.

Spotkanie uznane zostało za udane. Jego uczestnicy zastanawiali się jak po-

wiązać morze z wodnymi drogami śródlądowymi. Zaowocowało to kilkoma ważnymi deklaracjami i dokumentami. Tym razem specjaliści morscy, którzy przyjadą do Gdyni z całej Polski rozmawiać będą o przyszłości gospodarki morskiej i to w kontekście międzynarodowym.

- Uczestnictwo w zjeździe zapowiedziało już ponad dwieście osób. Cieszyć się, bo to mniej więcej tyle samo co w ubiegłym roku, czyli środowisko uznało, że warto wziąć w nim udział - mówi dr Dwojacki. - Tym razem do Gdyni przyjadą nie tylko Polacy, ale także Niemcy, Rosjanie, Szwedzi, Duńczycy, Litwini i Finowie.

Zjazd obradować będzie w dniach 19-20 września w siedzibie WSAiB. Pierwszy dzień poświęcony zostanie tematyce prawnej w związku z rocznicą dziesięciolecia uchwalenia polskiego Kodeksu Morskiego. W trakcie drugiego zaś, uczestnicy kongresu będą przedstawiać scenariusze rozwoju różnych gałęzi gospodarki morskiej. I nie tylko zresztą, bo obecne będą także takie tematy, jak terroryzm na morzu, czy zagrożenia bronią chemiczną zatopioną w Bałtyku. Obrady odbywać się będą w pięciu panelach.

- Chcemy, aby tegoroczny zjazd był nie tylko bardziej międzynarodowy niż poprzedni - zapowiada dr Dwojacki. - Ale także jeszcze mocniej zwrócony ku przyszłości i praktyce. Nie warto się spotykać tylko po to, aby ponarzekać.

Najbardziej widowym znakiem praktycznego wymiaru spotkania ma być obecność na nim przedstawicieli najważniejszych morskich ośrodków naukowych nie tylko z Gdyni, Gdańska czy Szczecina, ale również z Rostocku, Kłajpedy, Kalmaru czy Kaliningradu. W efekcie ma powstać oferta studiów podyplomowych o tematyce związanej z gospodarką morską.

Edukacyjny rys drugiej edycji Powszechnego Zjazdu Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich w Gdyni widać także w tym, że wśród tegorocznych organizatorów, poza Krajową Izbą Gospodarki Morskiej, znalazły się aż dwie uczelnie wyższe: WSAiB oraz Uniwersytet w Rostocku. Część pieniędzy, za które zorganizowana zostanie impreza pochodzić będzie z funduszy unijnych.

Zjazd będzie miał charakter otwarty. Każdy zainteresowany sprawami morza będzie mógł przyjść posłuchać referatów i dyskusji, a nawet zabrać w nich głos. Szczegółowe informacje na temat spotkania znaleźć można na stronie www.kwiatkowski.edu.pl. Tam też zostaną umieszczone materiały pozjazdowe. Organizatorzy myślą również o wydaniu publikacji książkowej zawierającej posumowanie spotkania.

Tomasz Falba

Fot. Czesław Romanowski



Tegoroczny zjazd ma być tak samo tłumny jak poprzedni



Badanie przez integrowanie

O Narodowym Centrum Badań Bałtyckich, z jego organizatorami – prof. Natalią Gorską i prof. Adamem Latałą – rozmawia Tomasz Falba

- 5 lipca na Darze Pomorza w Gdyni odbyła się uroczystość podpisania porozumienia w sprawie powołania do życia Narodowego Centrum Badań Bałtyckich (NCBB). Co się kryje za to nazwą?

Natalia Gorska: - Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

- Dlaczego akurat spółka?

Adam Latała: - Rozważaliśmy różne możliwości. Taka forma, jeszcze słabo obecna w polskiej nauce, daje przejrzyste stosunki prawne między udziałowcami i wydała nam się najodpowiedniejsza do tego rodzaju działalności, jaką zamierzamy realizować. A chcemy przede wszystkim integrować polskie instytucje naukowe, badawcze i edukacyjne na rzecz

racjonalnego zarządzania i zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska i przyrody Morza Bałtyckiego.

NG: - Tendencje integracyjne na polu nauki są obecnie silne za granicą i my musimy postępować w tym samym kierunku. W zakresie badań morza występują zarówno w Szwecji, Niemczech, czy Finlandii. I tam także przybierają one różne, nowe formy organizacyjne.

- Jeśli się tworzy spółkę, to po to, aby na niej zarabiać. Kto będzie zarabiał w przypadku NCBB?

NG: - Oczywiście spółka, ale zyski będą w całości przekazywane na jej dalszy rozwój.

- Siedzibą spółki ma być Gdynia. Dlaczego?

AL: - Gdynia była od zawsze polskim oknem na świat. Tutaj powstało wiele instytucji morskich. Poza tym jest to miasto bardzo kojarzone z morzem, otwarte na sprawy morskie i chcące za takie uchodzić. Stąd decyzja władz gminy, aby zaangażować się w tworzenie NCBB. Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek od początku nas mocno wspiera.

- Kto będzie udziałowcem NCBB?

NG: - Miasto Gdynia, Uniwersytet Gdański, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Instytut Morski w Gdańsku i Uniwersytet Szczeciński. Jak pan widzi, reprezentowane są ważne instytucje nie tylko z Gdyni.

- Ale, jak na „Narodowe Centrum”, to jednak liczba instytucji w nie zaangażowanych jest niewielka. A gdzie są inne, takie jak choćby Instytut Oceanologii PAN w Sopocie, obie Akademie Morskie czy Morski Instytut Rybacki?

AL: - Chodziło o to, aby sprawnie uzgodnić zasady współpracy. Z mniejszą liczbą podmiotów łatwiej się rozmawia. Ale to nie znaczy, że jesteśmy zamknięci na te instytucje, które pan wymienił, czy inne. Chcemy, aby możliwie szerokie grono z nami nie tylko współpracowało, ale także, aby stało się w przyszłości udziałowcami NCBB. Uczyniliśmy pierwszy krok i liczymy, że w najbliższym czasie dołączą do nas kolejne instytucje. Warto podkreślić, że NCBB nie będzie ich zastępować. To ma być wartość dodana do ich, dalej swobodnie prowadzonej, działalności.

- Są już z kimś prowadzone rozmowy o dokooptowaniu do projektu?

NG: - Z Akademią Morską w Szczecinie. Statut uczelni do tej pory nie przewidywał możliwości jej wejścia w spółkę. Senat musiał najpierw go odpowiednio

zmienić. Teraz zmiana czeka na zatwierdzenie w Ministerstwie Infrastruktury. Prowadzone są też rozmowy z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

AL: - NCBB nie jest organizowane przeciw komuś. Razem naprawdę łatwiej działać, większy może więcej. Stąd tak podkreślamy integracyjny charakter spółki.

- Na czym, w praktyce, polegać będzie działalność NCBB?

NG: - Spółka zajmować się będzie zdobywaniem pieniędzy na naukowe badania bałtyckie. Będziemy brać udział w konkursach na granty związane z interesującą nas dziedziną oraz w przetargach na konkretne projekty. Chcemy podjąć współpracę z administracją – państwową czy samorządową, a także z inwestorami, którzy chcą działać w obszarze Morza Bałtyckiego. Jeśli np. jakaś firma chciała by postawić na Morzu Bałtyckim farmę wiatrową, a potrzebowałaby ekspertyzy jej oddziaływania na środowisko, będziemy mogli ją wykonać.

- Do tego nie potrzeba NCBB, wystarczy, że zwróci się do którejś z uczelni.

AL: - Wracamy do integracji. Badania morza są zazwyczaj interdyscyplinarne i dlatego nie da się ich zrobić w jednym miejscu. A u nas będzie to możliwe.

- Nie obawiacie się państwo, że z czasem NCBB zamieni się w maszynkę do zarabiania pieniędzy i będzie zainteresowane tylko badaniami komercyjnymi?

NG: - Myślę, że spółka powinna zarabiać pieniądze, taka jest jej natura. Cieszy mnie, że uzyskane w ten sposób środki będą wydawane na jej dalszy rozwój, na naukowe badania morskie, które są kosztochłonne i na które zawsze brakuje funduszy. Będziemy je też mogli wykorzystywać na działania edukacyjne na rzecz społeczeństwa. Chcemy bowiem zapoznawać Polaków z bogactwem świata mórz i oceanów, ze szczególnym uwzględnieniem Morza Bałtyckiego.

- Założmy, że jestem młodym uczynym, mam pomysł na badania, a nie mam na nie pieniędzy. NCBB pomoże mi je uzyskać?

NG: - Będziemy do tego dążyli. Lepiej przecież, aby młodzi naukowcy mieli możliwość realizacji swoich pomysłów w Polsce niż za granicą.

- Jeśli już jesteśmy przy zagranicy. NCBB będzie się ograniczało tylko do Morza Bałtyckiego?

AL: - Jesteśmy otwarci na wszelkie propozycje i możliwości, również te spoza obszaru Bałtyku. Ale, zgodnie z nazwą, chcemy, aby NCBB stało się znane z działalności prowadzonej na tym morzu.

- Podmioty, które będą tworzyć NCBB są instytucjami naukowymi utrzymywanymi z państwowej kasy. Jaką korzyść będzie miał podatnik z jego istnienia?

NG: - NCBB będzie dostarczało podatnikowi wiedzę i informacje o Bałtyku



Podpisanie porozumienia o powołaniu Narodowego Centrum Badań Bałtyckich.

i morzach w ogóle, edukując go w tym zakresie. Większa świadomość ludzi może skutecznie chronić nasze morze, choćby po to, aby było ono miejscem atrakcyjnego odpoczynku latem. Współpraca z inwestorami, przy dbałości o ochronę środowiska morskiego, przyczyni się do rozwoju nowych inwestycji, co z kolei pociągnie za sobą np. tworzenie nowych miejsc pracy.

- AL: - Dla społeczeństwa, szczególnie tego mieszkającego nad morzem, ważne jest też poznanie scenariuszy przyszłych zmian w środowisku poprzez tworzenie modeli bazujących na wiarygodnych i aktualnych danych.

- Na razie mamy porozumienie o powołaniu NCBB. Ale to nie jest jeszcze umowa powstania spółki. Jaki jest dalszy harmonogram jej tworzenia?

AL: - W tej chwili pracujemy nad ostateczną wersją umowy spółki. Po jej zatwierdzeniu przez wszystkie strony porozumienia, zostanie ona zarejestrowana w sądzie.

NG: - NCBB będzie się, przynajmniej na początku, mieścić w Instytucie Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w Gdyni. Mamy nadzieję, że spółka ruszy w przyszłym roku.

- A bierzecie pod uwagę, że całe to przedsięwzięcie może się zakończyć klęską?

NG: - Na pewno nam się uda. Nasz biznesplan przewiduje, że pierwsze dwa lata spółki będą rzeczywiście ciężkie, bo w tym czasie musimy zdobyć pieniądze na projekty i nawiązać efektywną współpracę z partnerami. Jeśli uda się tego dokonać, mamy wielką szansę na sukces. Marzymy, aby NCBB stało się ważną, polską firmą zajmującą się badaniami Bałtyku i wypracowało markę dającą gwarancję jakości i rzetelności.

- Na koniec proszę jeszcze powiedzieć kto wymyślił NCBB?

AL: - Należy powiedzieć, że idea integracji środowiska od dawna zaprzętała umysły polskich oceanografów. Najogólniej mówiąc jest to inicjatywa Uniwersytetu Gdańskiego, a konkretnie Instytutu

Oceanografii, na czele którego stoi pani prof. Gorska.

NG: - Wymieniając inicjatorów należy dodać pana prof. Adama Latałę oraz prorektora ds. rozwoju i finansów prof. Mirosława Krajewskiego. Nie można nie wspomnieć o silnym poparciu pana rektora UG prof. Bernarda Lammka oraz prezidenta Miasta Gdyni dr Wojciecha Szczurka. Podpisanie porozumienia o powołaniu NCBB to efekt ponad dwuletnich starań tej właśnie grupy ludzi.

- NCBB to pierwsze tego rodzaju przedsięwzięcie, jeśli chodzi o badania morza w Polsce. Macie państwo poczucie, że bierzecie udział w realizacji unikatowego projektu?

NG: - O tak. Stąpamy po nieznanym terenie. Przecieramy szlaki. Są zagrożenia i trudności, ale jesteśmy dobrej myśli.

AL: - Poza tym, przy takich projektach, trzeba mieć dużo szczęścia do spotkań i zgodnej współpracy ludzi dążących do wytyczonego celu, a właśnie jest to nam dane.

Fot. Tomasz Falba



- Idea integracji środowiska od dawna zaprzętała umysły polskich oceanografów - przekonują profesorowie Natalia Gorska i Adam Latała.

O bałtyckich wrakach i archeologii podwodnej z Iwoną Pomian, kierownikiem Działu Badań Podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, rozmawia Tomasz Falba

- Kilka lat temu w polskiej części Morza Bałtyckiego odkryto wrak niemieckiego lotniskowca z czasów drugiej wojny światowej *Graf Zeppelin*. W czerwcu zaś tego roku, czterdziści szwedzkich dział z XVIII wieku. Jak to możliwe na akwenie, który wydaje się, nie ma już przed nami żadnych tajemnic?

- Jestem zdziwiona opiniami, że w polskim Bałtyku nie ma co badać. Nie mam też pojęcia, na jakiej podstawie formułowana jest taka teza. Prosta logika wskazuje, że jest inaczej. Weźmy ostatnie tysiąc lat naszej historii. I założmy, że co roku dochodziło w tym czasie tylko do dziesięciu katastrof morskich. To nam daje w sumie 10 tysięcy wraków! Nawet gdyby przyjąć, że połowa z nich jest już całkowicie zniszczona albo przysypana, to nadal pozostaje 5 tysięcy obiektów. To ogromna liczba. Dodajmy zaniżoną, bo z przekazów historycznych wiemy, że katastrof morskich było nieraz znacznie więcej niż dziesięć w roku, choćby z powodu sztormów. Pamiętajmy też, że kilkadziesiąt lat temu żegluga była dużo bardziej niebezpieczna niż w czasach dzisiejszych. Biorąc to wszystko pod uwagę, wydaje mi się, że odkrycia w polskim Bałtyku, po latach obostrzeń w czasie PRL-u i przy coraz lepszym sprzęcie, tak naprawdę dopiero się zaczynają.

Morze skarbów... archeologicznych

- Ale przecież istnieją rejestry wraków prowadzone przez Urzędy Morskie czy Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. Ile jest w nich obiektów?

- Takie rejestry zawierają informacje o przeszkodach nawigacyjnych, czyli o wszystkim co może zagrażać żegludze. Niekoniecznie są to wraki. Poza tym spora ich część nie jest zweryfikowana, a więc nie wiemy czym one w istocie są. Wystarczy, że jakiś rybak o coś zahaczy sieciami, a już to coś jest wpisywane na listę przeszkód nawigacyjnych. Dziesięć lat temu Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni opracowała bazę danych, w której znalazło się 20 tysięcy informacji o przeszkodach dennych. W rejestrze Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM) figuruje 79 wraków. To niewiele, ale są to na pewno wraki. Proszę to porównać z danymi szacunkowymi, jakie wcześniej podałam i pomyśleć, ile mamy jeszcze do przebadania.

- To duży rozstrzał, od 78 do 20 tysięcy. Wypływa z tego wniosek, że tak naprawdę nikt nie wie co się kryje pod wodą w polskiej części Bałtyku.

- To poniekąd prawda. W dodatku te liczby nieustannie się zmieniają. W zeszłym roku zgłoszono do nas 13 wraków, które posiadają wartość jako dziedzictwo kulturowe. A to tylko jeden sezon! Gdybym miała zaryzykować jakąś liczbę, powiedziałabym, że w polskiej części Bałtyku może być od 2,5 do 5 tysięcy wraków. Przebadanie ich wszystkich to praca na pokolenia.

- W jakim one są stanie?

- Bardzo różnym. Wydawałoby się na przykład, że obiekty, które leżą blisko brzegu, powinny być w gorszym stanie niż te znajdujące się głębiej, tymczasem np. *General Carlton* - bardzo cenny wrak z XVIII wieku - leżał 250 metrów od brzegu, naprzeciw Dębek. Niecałe 300 metrów od brzegu, w okolicy Portu Północnego w Gdańsku, odnaleziono zaś wrak żaglowca z XVI wieku w znakomitym stanie i wypełniony ładunkiem. Jednocześnie mamy wraki leżące daleko od brzegu, jak tzw. żaglowiec z Łeby, pochodzący z przełomu XVIII i XIX wieku. Ma pięknie zachowany kadłub, ale w środku jest dokładnie „wyczyszczony”.

- Często powtarza się jednak opinie, że wraki bałtyckie są w lepszym stanie niż te w ciepłych morzach, bo w Bałtyku nie występuje świdrak okrętowiec, mały żywiący się drewnem.

- A właśnie, że występuje. Można go znaleźć w Bałtyku, mniej więcej do wysokości Rugii. Ostatnio był także spotykany w niemieckiej części Zatoki Pomorskiej. Jednostkowo pojawia się i w innych miejscach, ale woda bałtycka jest dla niego za słodka. Nie rozmnaża się w niej po prostu, więc nie stanowi, póki co, zagrożenia dla wraków w naszej części morza. Czynnikiem o wiele istotniejszym dla zachowania drewnianych wraków w polskiej części Bałtyku jest fakt, że jego woda ma dobre wartości konserwujące dla materiałów organicznych. W niektórych miejscach Bałtyku, np. w Szwecji czy Finlandii znajdują się drewniane wraki sprzed kilku stuleci zachowane w doskonałym stanie, wciąż z masztami i wyposażeniem, które sprawia wrażenie ciągle zdatnego do użytku. Gorzej jest z metalami. Naszym specyficznym problemem jest rybolówstwo. Przez dziesiątki lat stosowano połowy ciągnąc sieci po dnie, które w większości jest płaskie i piaszczyste. Zaczepiały one o wraki i je niszczyły. I to jest, w naszym przypadku, główny powód złego stanu niektórych obiektów.

- Jeśli mamy tyle wraków, w większości wciąż niezbadanych, woda ma dobre właściwości, a świdraków nie ma wielu, to czy można powiedzieć, że Bałtyk to takie nasze podwodne Eldorado?

- W pewnym sensie tak. Oczywiście bardziej dla naukowców niż poszukiwaczy skarbów. Dla tych drugich atrakcyjniejsze będą Karaiby, gdzie wciąż na dnie leżą autentyczne skarby, które można po wydobywaniu spieniężyć. Chociaż na przykład na dwa dni przed ekspedycją, w czasie której wydobyliśmy XVIII-wieczne działa, o których wspominał pan na początku naszej rozmowy, do jednego z nurków zgłosił się Polak z ofertą, że w zamian za uniemożliwienie wydobywania tych dział, otrzyma udział w kolejnej ekspedycji, która to robi za pieniądze, na zamówienie pewnego Duńczyka. To dowód, że jednak jakieś zainteresowanie istnieje.

- Podwodnych rabusiów?

- Oczywiście nie jest tak, że większość nurków rzuca się na wraki tylko po to, aby coś z nich zabrać. Trzy lata temu pod Helem znaleziono wrak XIX-wiecznego żaglowca. W świetnym stanie. Znajdowały się na nim m.in. elementy takielunku, a także mosiężne bulaje. Przed podjęciem decyzji o prowadzeniu jakichkolwiek prac wydobywczych, wykonuje się najpierw inwentaryzację wraz z dokumentacją zna-

Na podwodnym stanowisku.

leziska. Badania archeologiczne wiążą się zawsze z nieodwracalnym zniszczeniem stanowiska, a więc prowadzi się je jedynie, gdy zabytki są zagrożone utratą lub stanowią istotny wkład w poznanie historii. Jeżeli nie ma takiej potrzeby, zabytki zostawia się na dnie. One tam dużo lepiej wyglądają niż w muzealnych gablotach. W tym wypadku podjęliśmy także taką decyzję. Pół roku potem znowu pojawiliśmy się w tamtym miejscu. I co? Obok wraku leżała torba z zebranymi i przygo-

Fot. Janusz Różycki

elementy złomu powyciągane z różnych wraków. Sprawa skończyła się jakąś śmieszną grzywną, bo nie było sposobu aby udowodnić pochodzenie tego złomu.

- Jeśli jednak coś zostało wydobyte, to chyba powinno się pojawić w sprzedaży na jakiejś aukcji, np. w internecie. Nie śledzicie tego?

- My nie, ale jest człowiek w Narodowym Instytucie Dziedzictwa, który zajmuje się takimi sprawami.

- A na ile bałtyckie wraki są ciekawe dla turystów? Zimna i mętna woda chyba nie zachęca do nurkowania?

- Nie zgadzam się. Nurkuję na Bałtyku od 1983 roku. Wtedy przejrzystość wody była niesamowita, na Zatoce Gdańskiej co najmniej 15 metrów w poziomie. Potem się to pogorszyło, ale ostatnio znów widoczność jest lepsza. Tak było w Pucku, gdzie w 1978 roku odkryto pozostałości średniowiecznego portu. Przejrzystość wody była tam zawsze doskonała. Mieliśmy nawet pomysł, aby udostępnić to stanowisko dla turystów, ale nie tylko dla nurków, po prostu zbudować łódź z przeszklonym dnem i wozić nią ludzi. Na szczęście nie udało się tego pomysłu zrealizować. Mówię: „na szczęście”, bo w międzyczasie przejrzystość wody drastycznie się pogorszyła i nic by nie było widać. Woda zrobiła się tak mętna, że cztery lata temu musiałam tam przerwać badania ze względu na złą widoczność właśnie i to w miesiącach, kiedy zwykle nie spadała ona poniżej 10 metrów. Ale od jakiegoś czasu znowu jest tam w porządku. W trakcie ostatnich prac przy działach, cały wrak można było obejrzeć z odległości 30 metrów! Niektórzy nie chcieli uwierzyć, że takie warunki są na Bałtyku znowu możliwe. Nie wiem z czego to wynika, ale mam nadzieję, że to stała tendencja.

- Nie chcielibyście, jako CMM, zarabiać na turystach organizując np. wycieczki do podwodnego skansenu, który stworzyliście przy wraku Solena, szwedzkiego okrętu zatopionego podczas bitwy pod Oliwą na Zatoce Gdańskiej?

- Od kilku już lat współpracujemy z różnymi klubami nurkowymi, edukujemy w zakresie archeologii podwodnej i podwodnego dziedzictwa kulturowego. Sami nie zajmujemy się techniczną stroną organizowania takich wycieczek, bo nie mamy do tego ani sił, ani środków. Ale, co chcę bardzo wyraźnie podkreślić, jako CMM nie mamy nic przeciw turystyce podwodnej. Wręcz przeciwnie.



Fot. Bartosz Kozłowski

Oglądanie eksponatów.

- Nie obawia się pani, że doprowadzi to do zniszczeń wraków? Wielu turystów zabiera spod wody na pamiątkę różne przedmioty.

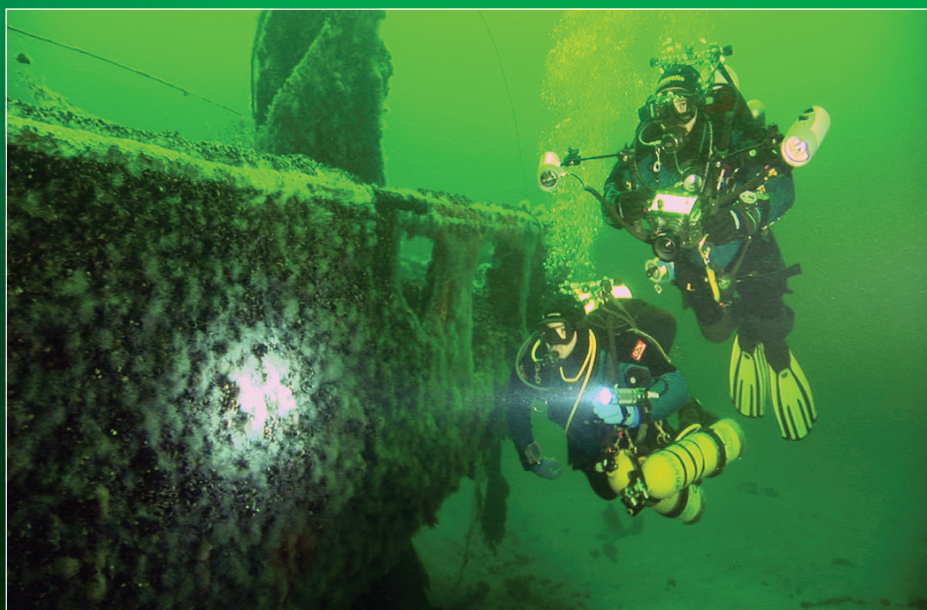
- Oczywiście wandalę zawsze mogą się znaleźć, ale uważam, że turystyka podwodna powinna się rozwijać. Naszym zadaniem jest, aby nie odbywało się to kosztem stanowisk. Nie ma na to lepszego sposobu jak uświadamianie ludzi. Najłatwiej jest obrazić się na turystów i zakazywać im pływania na wrakach. Ale to nie jest żadne wyjście. Naprawdę jestem przekonana, że najlepszą formą ochrony podwodnych stanowisk jest edukacja i współpraca z ludźmi, a nie mnożenie zakazów. To tak jak z rafą koralową w Egipcie. Wiele lat temu można było nurkując na niej, zabierać fragmenty na pamiątkę. To prawie doprowadziło do nieodwracalnych zniszczeń, ale na szczęście dostrzeżono, że biznes turystyczny straci bardzo wiele, jeżeli dojdzie do dewastacji tego co pod wodą. Wprowadzono skuteczną ochronę nie zabraniając jednocześnie nikomu nurkować. Tak samo powinno być z naszymi wrakami.

- Dotyczy to także tych, na których zginęli ludzie?

- To inna sprawa. Trzy wraki z czasów drugiej wojny światowej: *Goya*, *Steu-ben* i *Wilhelm Gusstloff*, ze względu na liczbę ofiar, uznane zostały za cmentarzy-ska wojenne i tam pływać nie wolno.

- A co z innymi wrakami, na których także zginęli ludzie? Czy grób

towanymi do wydobywania przedmiotami wyjętymi ze statku. Słyszałam swego czasu, że na Bałtyku działają wyspecjalizowane firmy, które zajmują się wydobywaniem ładunku z zatopionych statków. Pewne rzeczy są robione na specjalne zamówienie bogatych kolekcjonerów. Ktoś chce na przykład literę z nazwy jakiegoś konkretnego statku. Ale to wyłącznie pogłoski, bo nikt nigdy nikogo nie złapał za rękę. Raz jeden Urząd Morski w Gdyni natrafił na łódkę, która wiozła



Nurkowanie w rejonie Darłówka.

z kilkudziesięcioma ciałami nie zasługują na ochronę?

- Wszystko zależy od konkretnej sytuacji. Wystarczy obejrzeć film z nurkowania np. na *Goi*, aby zrozumieć dlaczego właśnie ten statek objęty jest zakazem nurkowania a nie inny. Groby na lądzie są zwykle zasypane, nie widać spoczywających w nich szczątków. Tymczasem na *Goi* one leżą na wierzchu, dosłownie wszędzie. Widok jest po prostu przerażający. To są tysiące ludzkich szczątków, głównie uchodźców z Prus Wschodnich, kobiet i dzieci. Ci, którzy zrobili filmy, weszli tylko do części dziobowej, nie wchodzili głębiej. Mieli dosyć. Na korytarzu leży półmetrowa warstwa kości. W morskiej wodzie rozkładowi ulega tylko ciało, kości zostają. Pomiedzy tymi szczątkami leżą walizki, tobołki, pakunki zawierające mienie tych ludzi. W kabinie nurkowie widzieli leżące na kojach, ludzkie ciała zawinięte w koce. Prawdopodobnie są to osoby, które z jakichś powodów zmarły podczas podróży i tutaj zostały złożone. Pokryte pleśnią pakunki cały czas, pomimo tylu lat, trzymają jeszcze kształt człowieka. Zapewne w środku są lepiej zachowane ciała. Tylko hiena cmentarna miałaby ochotę nurkować do takich miejsc.

- **No właśnie. A może wszystkich, którzy nurkują na wrakach, na których zginęli ludzie należy uznać za hieny cmentarne i karać jak złodziei okradających groby?**

- Na większości wraków ktoś zginął. Czy w związku z tym należy zabronić pływania na nie? Za każdym razem trzeba

do tego indywidualnie podejść. Dam przykład. Wrak promu *Heweliusz*. Pozwalać tam nurkować czy nie? W trakcie katastrofy zginęło tam kilkadziesiąt osób, ale na wraku nie ma żadnych szczątków ofiar. Sytuacja jest zatem nieporównywalna z tą, która jest na *Goi*, *Steubenie* czy *Wilhelmie Gustloffie*. Nurkowanie do *Heweliusza* to kwestia pewnego etycznego smaku. Opowiadano mi o nurkach, którzy tam pływają by wydobyć kielbasę czy konserwy. Traktują to jako wspaniałe trofeum. Bohaterami tych opowieści nie są obcokrajowcy, tylko Polacy, którzy powinni mieć największy szacunek do tego miejsca. To kwestia dobrych obyczajów. Trzeba uczyć ludzi, że takie zachowania są niedopuszczalne.

- **Chyba nie wszyscy nurkowie okradają groby? Czy są tacy pasjonaci nurkowania, którzy podejmują współpracę z CMM?**

- Oczywiście, że nie wszyscy. Jeszcze raz pragnę zaznaczyć, że moje zastrzeżenia dotyczą niewielkiej grupy nurków. Jako muzeum uczestniczymy w procesie wydawania pozwoleń na poszukiwania i prowadzenie badań na morzu. Na wodach przyległych do terenu województwa pomorskiego jest to kilkanaście próśb w ciągu roku. Bardzo rzadko odmawiamy, często zaś pomagamy nawet w napisaniu takiego wniosku. Warunek jest jeden. Po dokonaniu oględzin wraku, prosimy o raport na ten temat. I oczywiście nie pozwalamy wyciągać niczego spod wody na ląd.

- **Ale nie jesteście w stanie stwierdzić czy ktoś to zrobił, czy nie...**

- Penetrowaniem wraków zgodnym z prawem, zajmują się mniej więcej stałe grupy nurków. Znamy tych ludzi i im ufamy. Nie możemy każdego posądzać o popełnianie przestępstw. Od nich dostajemy regularnie raporty, często zdjęcia i filmy. Wykonują w ten sposób świetną robotę i wzbogacają naszą wiedzę o morskim dziedzictwie naszego kraju. Ci ludzie stanowią dowód, że znakomicie można połączyć przyjemność nurkowania i odkrywania czegoś nowego z szacunkiem dla zabytków. Tak samo było ostat-

nio przy wydobywaniu szwedzkich dział. To fantastyczni ludzie, dla których nurkowanie nie jest tylko zdobywaniem podwodnych trofeów. Taka postawa ma też bardzo konkretny wymiar. Przecież te nasze wraki mogą być kurą znoszącą złote jaja. Na podwodnej turystyce można nieźle zarabiać. Tyle tylko, że jeśli zniszczymy wraki, to zniszczymy cel tej turystyki. To tak jakby pan wpuścił na Wawel turystów i pozwalał im zabrać coś stamtąd na pamiątkę. W krótkim czasie nie pozostałby tam kamień na kamieniu. I komu by to służyło?

- Czyli z wraków nic nie wolno wydobywać?

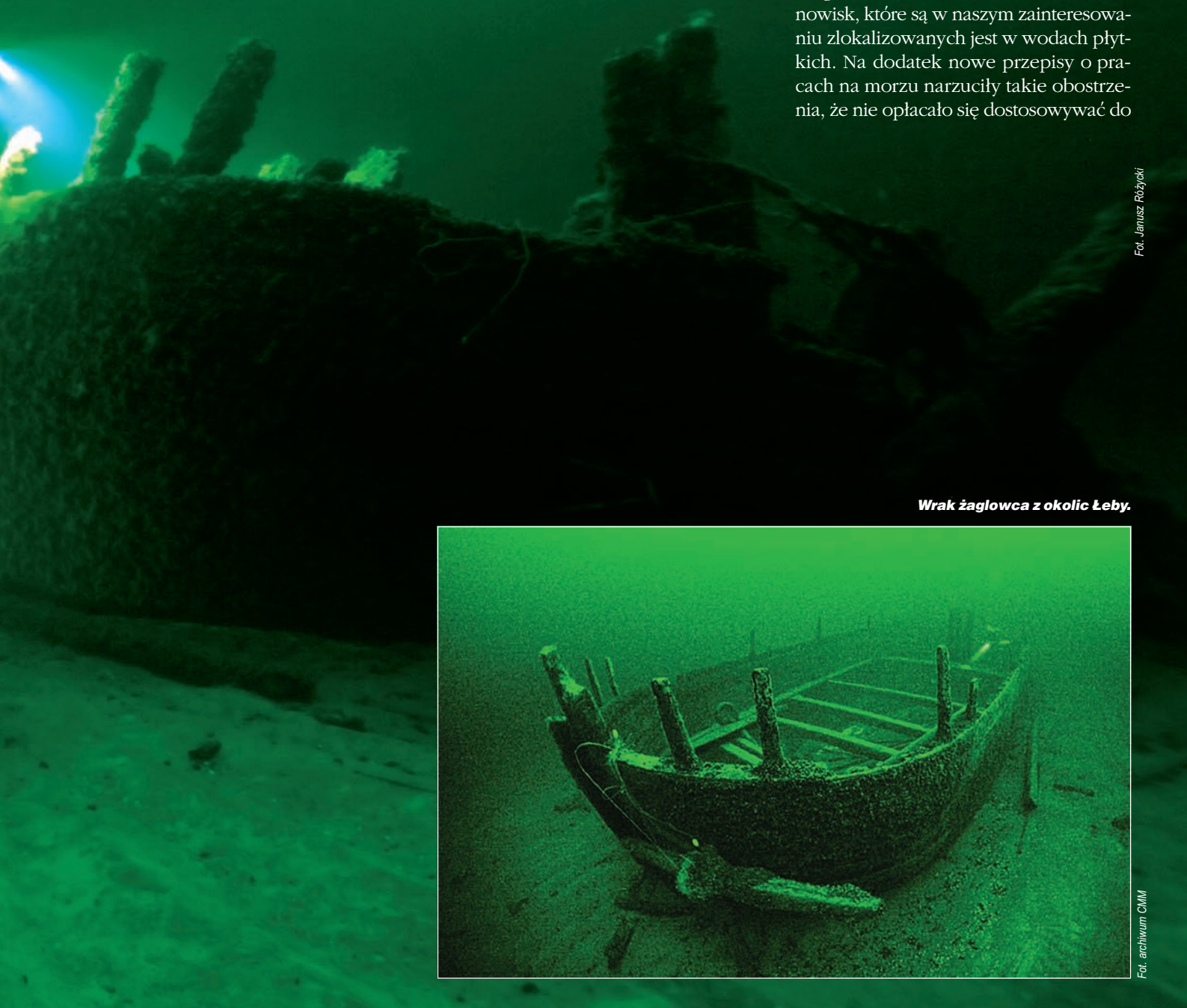
- Tylko po dokonaniu inwentaryzacji. Najpierw trzeba zrobić dokumentację i zabezpieczyć stanowisko. Potem, jeśli jest sensowne uzasadnienie, można wydobyć, pod naszym nadzorem, niektóre eksponaty.

- Ale czasami na zidentyfikowanie wraku nie ma innej szansy, niż wydobycie np. tabliczki znamionowej silnika. Co wtedy?

- Tabliczki znamionowe są zazwyczaj wykonane z mosiądzu, który zachowuje w wodzie swoje właściwości nawet po bardzo długim czasie. Oznacza to, że można jej po prostu zrobić zdjęcie pod wodą, aby odczytać znajdujące się na niej informacje. Nie trzeba jej od razu wydobywać na powierzchnię. Znam takie zdjęcie ze *Steubena*.

- W CMM jest zatrudnionych tylko 4 archeologów. Nie dysponują oni nawet statkiem badawczym. Czy w związku z tym możemy mówić, że w Polsce istnieje profesjonalna archeologia podwodna?

- Rzeczywiście tyłu nas pracuje w CMM na etacie. Ale to nie jest tak, że tylko oni zajmują się badaniami. Współpracujemy z archeologami z innych ośrodków, z Torunia czy Warszawy. Do niedawna dysponowaliśmy statkiem *Kaszubski Brzeg*, teraz go nie mamy, ale nie znaczy to, że w ogóle nie pływamy w morze. Korzystamy z innych jednostek. To bardziej ekonomiczne rozwiązanie. Pozwala nam też dobierać statki w zależności od akwenu. *Kaszubski Brzeg* ze względu na swoje zanurzenie sięgające 3,6 metra nie mógł wszędzie dotrzeć. A większość stanowisk, które są w naszym zainteresowaniu zlokalizowanych jest w wodach płytkich. Na dodatek nowe przepisy o pracach na morzu narzuciły takie obostrzenia, że nie opłacało się dostosowywać do



Wrak żaglowca z okolic Łeby.



nich *Kaszubskiego Brzegu*. Musieliśmy więc z niego zrezygnować. Nie zamierzamy kupować nowego statku. Na te kilka tygodni prac w sezonie lepiej wynająć jakiś statek. Ostatnio przy wydobywaniu dział nie wydaliśmy ani złotówki, a pracowały przy tym aż trzy jednostki.

- Nie uważa pani, że lepiej by było, aby powstał jeden krajowy ośrodek archeologii podwodnej w Polsce?

- Tak. Od kilku lat zabiegam o podjęcie takich działań. To byłoby nie tylko tańsze, ale zapewniłoby szybsze reagowanie na nowe zgłoszenia znalezisk. Uważam, że taki ośrodek powinien zajmować się przede wszystkim inwentaryzacją tego, co jest pod wodą w polskiej części Bałtyku, pod kątem ochrony naszego dziedzictwa kulturowego i sprawniejszego nim zarządzania.

- Czy taki ośrodek nie powinien zajmować się także wodami śródlądowymi?

- Być może. Jako CMM nie bagatelizujemy śródlądzia. Jeżeli ktoś się do nas zgłasza, zajmujemy się także i tym. Badamy wraki znajdujące w Wiśle, ostatnio szkuty z XV wieku znalezionej pod Czerskiem. Wisła stanowiła przez wieki największą arterię komunikacyjną ziem polskich i pływały po niej statki morskie.

- A co z Zalewem Wiślanym? Jak do tej pory nikt nie badał pozostałości po bitwie, która odbyła się tam w 1463 roku podczas wojny trzynastoletniej pomiędzy flotą polską a Krzyżakami. To była największa bitwa morska w dziejach polskiego oręża.

- Kilka razy inwentaryzowaliśmy obiekt na Zalewie Wiślanym. Dane na



Przy XVIII-wiecznym dziale wydobytym właśnie z dna Bałtyku.

temat tej bitwy zbiera oddział naszego Muzeum w Kątach Rybackich. Ale oczywiście czeka to wciąż na zbadanie.

- Dlaczego CMM nie zajmie się poszukiwaniem legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*?

- *Orzeł*, choć nie przez nas, ale jest poszukiwany, było już kilka ekspedycji zorganizowanych przez Marynarkę Wojenną i Morską Agencję Poszukiwawczą, prywatne stowarzyszenie. Nie widzimy potrzeby wchodzenia w ten temat. Nie możemy przecież robić wszystkiego naraz. Nie jest też tak, że nie interesujemy się wrakami poza Bałtykiem. Doskonałym przykładem jest współpraca jaką mieliśmy z klubem nurkowym w Londynie przy penetracji wraku *Pikusudskiego*.

- Który z bałtyckich wraków uważa pani za najcenniejszy?

- Zdecydowanie ten z Pucka. To autentyczna perełka. Wrak pochodzi z połowy X wieku. Na świecie są tylko dwa albo trzy takie obiekty. Zawiera on mieszankę cech szkodnictwa skandynawskiego i słowiańskiego. Wiele wskazuje na to, że statek przyplłynął na nasze wody, tutaj zatonął, został wydobyty i odbudowany przez miejscowych szkodników. Proporcje ma wikingi, ale zbudowany został z drewna z okolic Pucka. Wydobyliśmy go w 2003 roku. W tej chwili kończona jest jego konserwacja.

- Nie mówi pani o słynnym *Mieźziowcu* czy *Solenie*?

- O nich się zawsze wspomina, bo od nich się w ogóle, przed pięćdziesięciu laty, zaczęło badanie wraków w polskiej części Bałtyku, ale potem znaleziono i wciąż znajdujemy wiele równie cennych obiektów.

- A co by pani chciała jeszcze odnaleźć w polskim Bałtyku?

- Miejsca osadnictwa mezolitycznego, czyli z epoki kamienia. Na Ławicy Słupskiej znajdują się pod wodą pozostałości po jeziorze i lesie, datowane na 8,5 tysiąca lat p. n. e. Może tam coś takiego uda się odkryć?

- Mało romantyczne. Myślałem, że powie pani o...

- ...skarbach?

- Nie, ale raczej np. o chęci odkrycia wraku choćby kogi gdańskiej.

- Powiem panu, że mnie nie interesują trofea, nawet te archeologiczne. Najbardziej interesuje mnie wykazanie potencjału archeologicznego naszych obszarów morskich po to, by je chronić. Przez wiele lat na przykład walczyłam, aby uznano, że taki potencjał mają tereny wokół Portu Północnego w Gdańsku, ze względu na to, że przez wieki był tam tor podejściowy do portu w Gdańsku. I w końcu się udało. To jest dla mnie największa satysfakcja. Jest tam tyle obiektów, że pracownicy Urzędu Morskiego w Gdyni nazwali to miejsce Zatoką Wraków.

- Nie mogę się powstrzymać od tego pytania - jest Bursztynowa Komnata w Bałtyku czy nie?

- Miejsce jej ukrycia wskazywano we wszystkich chyba częściach Polski, również na Bałtyku. Podobno była na *Wilhelmie Gustloffie*. Wielu jej tam szukało, ale nikt nie znalazł. Wiadomo jednak, że nurkowali tam zaraz po wojnie Rosjanie, może więc ją zabrali? Nie wiem. Ale ostatnio stworzyli jej kopię. Tylko ze zdjęć? Z takimi detalami? Z taką dokładnością? To daje do myślenia.

Archeolog w płetwach

Iwona Pomian pochodzi z Gdyni i tutaj mieszka. Ukończyła archeologię i konserwację zabytków na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu. Specjalizuje się w archeologii podwodnej. Od prawie dwudziestu lat kieruje Działem Badań Podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Autorka kilkudziesięciu artykułów poświęconych bałtyckiej archeologii podwodnej. Uchodzi za jednego z najlepszych polskich specjalistów w tej dziedzinie.

Ojciec Bogusław zmienia ludzi



Ta budowa to jeden z najbardziej niezwykłych projektów w historii polskiego jachtingu. Jego pomysłodawcą był kamilianin - ojciec Bogusław Paleczny. Ten charyzmatyczny zakonnik niósł pomoc biednym i potrzebującym, szczególnie bezdomnym. Przy ul. Traktorzystów na warszawskim Ursusie założył pensjonat socjalny dla bezdomnych mężczyzn o nazwie „Św. Łazarz”, który zaliczany jest do najlepszych tego rodzaju ośrodków w Polsce.

To właśnie dla jego pensjonariuszy duchowny postanowił wybudować jacht. Pomysł z pozoru szalony, jednak nie dla ojca Bogusława. Zakonnik przekonał do niego sponsorów i niebawem przy pensjonacie stanęła hala, w której zaczął powstawać stalowy szkuner gąflowy długi na 17,1 metra, szeroki na 5,25 m i z zanurzeniem 1,6 m. Jednostka ta, na dwóch masztach, nieść ma 153 m² żagli. Załogę stanowić ma 15 osób.

Budowa trwa już pięć lat. „Nasze MORZE” pisze o niej od samego początku. Najbardziej dramatycznym momentem projektu była niespodziewana śmierć ojca Palecznego dwa lata temu. Na szczęście kamilianin znalazł godną następczynię. Została nią jego najbliższa współpracowniczka, Adriana Porowska. Postanowiła kontynuować budowę. Co więcej – na cześć pomysłodawcy jacht został nazwany *Ojcem Bogusławem*.

Jednostka jest jednym z największych budowanych obecnie tego rodzaju konstrukcji w Polsce. Na dodatek całkowicie finansowanych z kieszeni życzliwych ludzi. Bezdomni dokładają do tego swoją pracę. Przy jachcie pracowało do tej pory około pięćdziesięciu z nich.

- I to jest pierwszy z celów, dla których powstaje ta łódka - przekonuje Porowska. - Uczymy tych ludzi współpracy i nowych umiejętności, które pomagają im wyjść z bezdomności. W kilku przy-

Bezdomni uparcie kontynuują budowę swojego jachtu. Choć nie chcą podawać daty zakończenia przedsięwzięcia, nie wątpią, że uda się je doprowadzić do końca.



Ojciec Bogusław pod plandeką.



padkach takie działanie już przyniosło skutek.

Jacht systematycznie „nabiera ciała”. Jak oceniają jego budowniczym, w tej chwili gotowy jest już w około sześćdziesięciu procentach. W ciągu ostatnich miesięcy w jego środku trwały prace spawalnicze, do montażu został przygotowany silnik. Rozpoczęto też piaskowanie i malowanie jednostki.

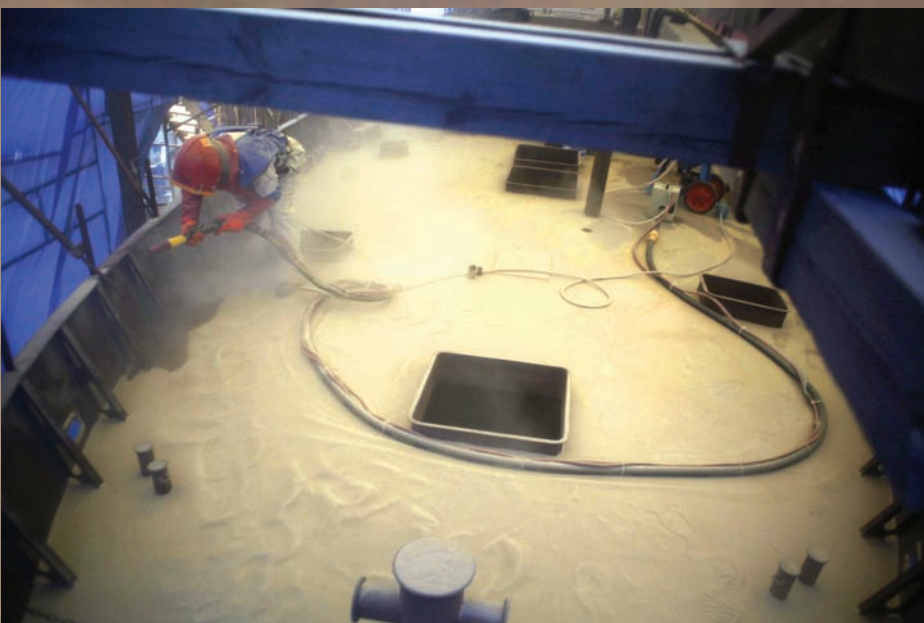
Adriana Porowska nie chce podawać dokładnej daty zakończenia budowy. Można jednak zaryzykować twierdzenie, że jeśli wszystko pójdzie dobrze, może ona potrwać jeszcze około dwóch lat. „Jeśli wszystko pójdzie dobrze...”, czyli nadal znajdować się będą sponsorzy. Niemniej nikt nie myśli o przerwaniu projektu.

- Nie ma takiej opcji - mówi Porowska. - Ojciec Paleczny by się pogniwał.

Plan przewiduje, że po zakończeniu prac, jacht zostanie Wisłą przetransportowany na Wybrzeże, skąd powinien wypłynąć w swój pierwszy rejs, oczywiście z bezdomnymi i to dookoła świata. Jeśli do tego dojdzie, Polska stanie się jedynym krajem na świecie, w którym bezdomni będą mieć swój własny jacht. Z niezwykłości przedsięwzięcia zdają sobie sprawę także za granicą. O projekcie pisał już „New York Times”, „Guardian”, a ostatnio plac budowy odwiedziło BBC.

- Ojciec Bogusław jeszcze nie spłynął na wodę, a już budzi sensację - mówi Adriana Porowska. - I to jest także nasz mały sukces. Ten projekt miał się przyczynić do zmiany wizerunku bezdomnych i bezdomności. I przyczynia się.

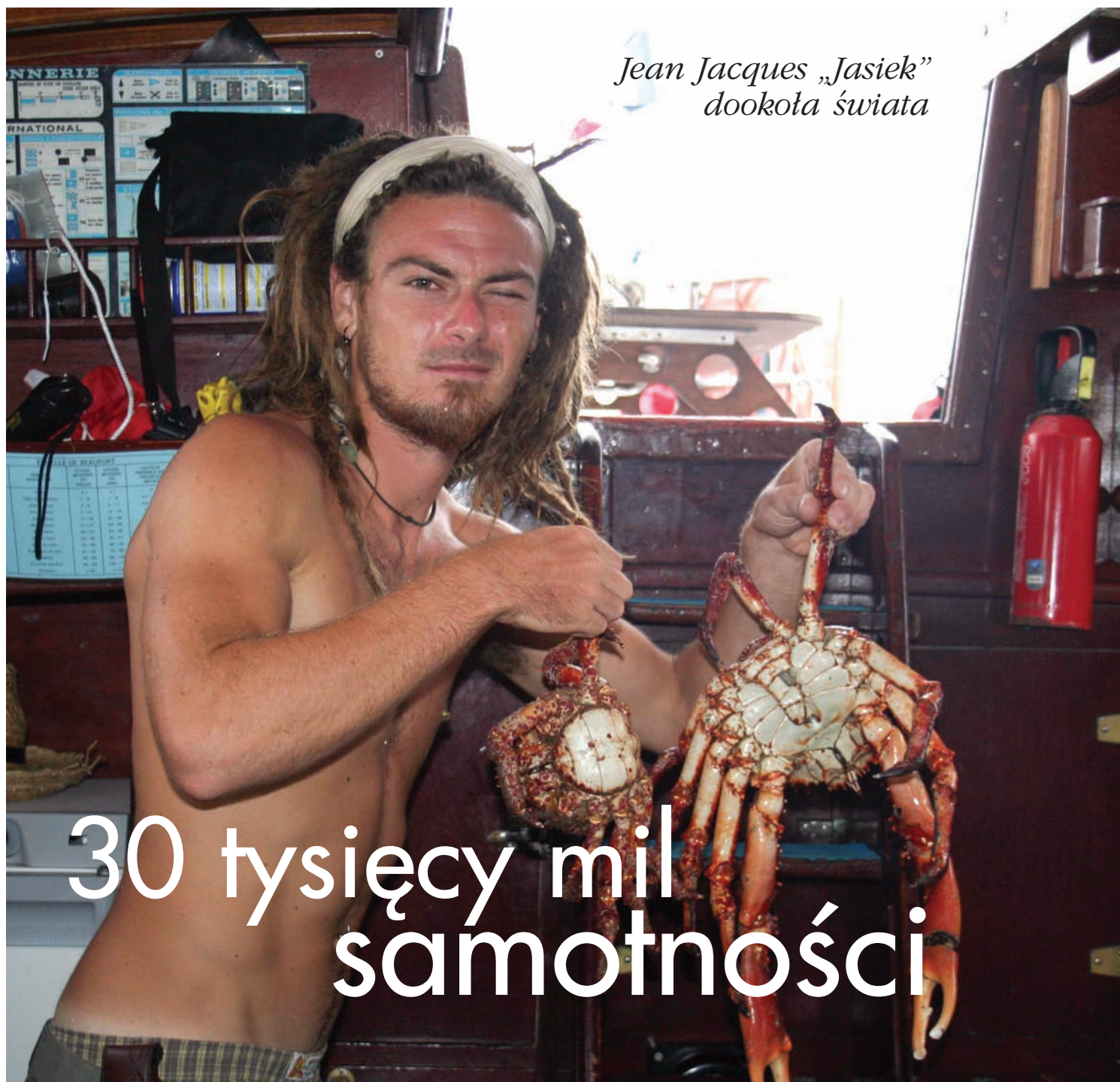
Budowę jednostki śledzić można na bieżąco na stronie internetowej www.ojciecboguslaw.pl. Tam też znaleźć można kontakty i informacje o tym, jak ją wesprzeć. Zachęcamy!



Piaskowanie jachtu.

Tomasz Falba

*Jean Jacques „Jasiek”
dookoła świata*



30 tysięcy mil samotności

Samotne żeglarstwo oceaniczne to bez wątpienia sport ekstremalny. Może tylko alpiniści w podobny sposób balansują na granicy życia i śmierci. Tyle, że u żeglarzy ta przyjemność trwa dużo dłużej. W najlepszym przypadku kilka miesięcy, a najczęściej ponad rok.

Przyjemność? Proszę bardzo, każdy może spróbować. Wystarczy zamknąć się w łazience, zgasić światło, od czasu do czasu połączyć się zimnym prysznicem, włączyć wentylator tak, żeby dmuchał w twarz, spać na huśtawce w wilgotnej

pościeli. I tak przez przynajmniej kilka miesięcy. Gwarantowane zdrowie dla ciała i umysłu.

Skończyłem właśnie czytanie prawie 800 stron dzienników pokładowych mojego syna, młodego Polaka urodzonego

we Francji, Jeana Jacquesa Kowalczyka, zwanego przez przyjaciół Jaśkiem. Te dzienniki to wspaniały zapis dni samotnika. W jednym z wpisów Jasiek wyjaśnia filozofię żeglarstwa: „Myślę o was, koleżdy, rodzinie, przyjaciele i chciałbym wam przekazać jak to jest na jachtach. Nie każdy może odczuć jak to jest mieć wokół czyste powietrze i czyste dźwięki. Po prostu czysty świat. Tylko tu można też być czystym. Jak wielka może być przyjemność nocy, kiedy słyszysz tylko oddech wieloryba, widzisz delfiny towarzyszące jachtowi i przecinasz kurs leniwie pły-



Fot. archiwum Andrzeja Kowalczyka

Uznali jednak, że od tego czasu możemy chodzić po Alpach. Prasa opisała to jako niesamowity wyczyn Polaków i jest to do dzisiaj absolutny rekord. Nikt nie zdobył czterotysięcznika w wieku 4 lat.

W 2006 roku Jasiek dzwoni do mnie i mówi, że był z kumplami na jachcie na morzu i jest to coś pięknego i że on właśnie znalazł stary drewniany jacht do remontu. Ten jacht już dwa razy opłynął świat, właściciel ma teraz prawie 80 lat i wystawił go na sprzedaż. W ten sposób mój syn został, razem ze swoim kolegą Benem, współwłaścicielem łódki. Kadłub drewniany. Konstrukcja architekta Barriche ze stoczni w Arcachon, z 1965 roku. Ożaglowanie sloop. Długość 10,80 m, szerokość 3,10 m. Zanurzenie 1,7 m. Waga całkowita z balastem 9,86 ton. Motor Peugeot 42CV. Żagle bawełniane. Do nawigacji kompas i sekstant. I koło ratunkowe z korka. Średniowiecze. Ale przecież Władysław Wagner miał dokładnie tyle samo lat co Jasiek, kiedy znalazł stary, drewniany jacht i postanowił opłynąć świat.

Dzielność po przodkach

Całą zimę 2006/2007 chłopaki remontowali jacht. Na wiosnę 2007 r. ochrzczili go *Winger* i popłynęli ze swoimi dziewczynami na Korsykę. Potem odbyli kilka rejsów po Morzu Śródziemnym. Wreszcie, na początku sierpnia 2007 r., Jasiek dzwoni do mnie i mówi, że płyną w czwórkę dookoła świata. Myślę: jak zawsze żartuje. Gdzieś w okolicach Barce-

lony jacht zaczął brać wodę, porwało grota i tyle było z rejsu dookoła świata. Wrócili do Port Camargue bez żagli i bez pieniędzy. Sponsora nie było.

Ale na wiosnę 2008 roku Jasiek znowu swoje: - Płynę dookoła świata. To mówię: - Płyn. 5 lipca 2008 r. wypłynęli ponownie z Port Camargue. Jasiek, Ben i dwie dziewczyny. Pierwsza zeszła z pokładu już w Hiszpanii. Druga uznała, że jeszcze jej życie mile i została w Gibraltarze. 29 sierpnia 2008 Jasiek z Benem dopłynęli do Rabatu i tam okazało się, że zabrakło kasy. Zostawili jacht w porcie i wrócili statkiem do Francji.

Zrozumiałem jednak, że Jasiek robi wszystko, żeby płynąć. Jesienią 2008 r. kupiłem mu niezbędne wyposażenie, a więc komputer do łapania prognoz pogody, mapy papierowe i elektroniczne, radionamiernik, sondę, tratwę ratunkową, satelitarny system bezpieczeństwa, ubrania sztormowe, genue.

23 stycznia 2009 r. Jasiek i Ben wrócili statkiem do Rabatu i 10 lutego wypłynęli w kierunku Wysp Kanaryjskich. 19 lutego dopłynęli do Las Palmas, a 15 marca byli już na Wyspach Zielonego Przylądka. Cztery dni potem wyszli z Cap Vert i 5 kwietnia dotarli do Martyniki. Tu Ben, u którego pojawiły się problemy zdrowotne, wylądował w szpitalu. Pomimo tego udało się im, 9 czerwca, dopłynąć razem do Panamy. Tu Jasiek poznaje i zaprzyjaźnia się ze znaną, polską żeglarką Nataszą Caban, która właśnie kończy okrążanie świata. Ben ostatecznie rezygnuje z dalszego rejsu. Jasiek staje się jedynym właścicielem *Wingera*.

4 lipca 2009 mój syn, już sam, bierze kurs na południe w kierunku na Galapagos. Natasza udaje się natomiast na północ w kierunku na Hawaje. Jasiek zapisuje w swoim dzienniku: „*Nie przestaję myśleć o Nataszy i o tym co zrobiła dla nas. To kobieta, która kocha wyzwania. Ludzie potrafią tylko wygodnie żyć*”.

Z Galapagos Jasiek dzwoni, że wiatr porwał małą flagę Polski, którą dostał od Polek z banku Millennium w Saint Denis pod Paryżem. Ustalamy wtedy, że dostanie ode mnie dużą banderę Polski, ale

Żeglarz...

nym złotwiom. To jest coś więcej niż szczęście.”

Najmłodszy alpinista

W 2006 roku 21-letni wówczas Jasiek był na wakacjach nad Morzem Śródziemnym w Port Camargue i tam poznał kilku młodych żeglarzy. Przedtem znał tylko Alpy. To ja zaraziłem go alpinizmem. Kiedy miał dwa lata szliśmy trasą klasyczną na Mont Blanc i nagle zrobiła się straszna awersja. Szukały nas dwa helikoptery, no i znalazły w schronisku Tete Rousse, na wysokości 3172 m n.p.m. Dzięki temu Jasiek trafił do kroniki XX wieku wydanej przez Larousse'a jako najmłodszy alpinista.

To było w 1987 roku. Rok później żandarmeria górską wyrzuciła nas z Chamonix i zakazała wspinaczki w Alpach. Pomimo tego, kiedy Jasiek miał 4 lata, udało nam się ponownie wejść w te góry, spać w namiocie na lodowcu i rano wejść na Mont Blanc du Tacul - 4248 m n.p.m. Na dole czekała policja, ale było już po wszystkim i tylko nas postraszyli.

...i jego jacht.





Trasa rejsu Jeana Kowalczyka.

pod warunkiem, że będzie to główna flaga. Nigdzie nie mogę jej znaleźć. W końcu kupuję przez Allegro, nawet ze znakiem PZŻ. 14 lipca Jasek wypływa z Galapagos. 6 sierpnia jest na Markizach. Tu trochę pracuje, bo jak zawsze brak kasy.

5 października 2009 roku wypływa z Taiohae na Markizach. W tym czasie nawiązuje kontakt z moimi rodzinnymi Puławami. Jeden z radnych obiecuje mu honorowe obywatelstwo miasta po opłynięciu świata. Młodzi puławiacy finansują założenie strony internetowej www.jasiekkowalczyk.pl poświęconej rejsowi. Kończy się na kilku wpisach i informacji, że rodzice Jaśka są z Puław, a dziadek był nawet burmistrzem miasta. Dodają też, że pradziadek, w stopniu majora był dowódcą Gwardii Przybocznej ostatniego cara Rosji, za co dostał wieś nad Wisłą. Pradziadek nazywał się Sadurki i do dziś koło Nałęczowa jest jego wioska Sadurki. Może Jasek ma twardego charakter po swoich dzielnych przodkach?

Tęskniący ojciec

13 października Jasek dociera do Paapeete na Tahiti. Tu ponownie zostaje na miesiąc, żeby popracować i zarobić na ryż, makaron i wodę. Je głównie ryby i marzy mu się porządny kotlet. Nawet schabowy. 11 grudnia 2009 roku przekracza 180 południk. Notuje wtedy w dzienniku: „Morale poprawia mi się, gdy zaczyna wiać. Ginie, gdy morze jest płaskie”. I dodaje filozoficznie: „Pracujemy, śpimy, jemy i znikamy gdzieś za horyzontem”.

16 grudnia dociera do Whangarei na Nowej Zelandii. Tu czeka go informacja, że dwa tygodnie temu Natasza Caban dopłynęła na Hawaje i zakończyła samotny rejs dookoła świata. Na Nowej Zelandii Jasek znów pracuje. 8 lutego postanawia opłynąć dookoła północną wyspę Nowej Zelandii. 21 lutego dociera do cieśniny Cooka pomiędzy północną, a południową wyspą Nowej Zelandii.

25 lutego na morzu dowiaduje się, że od prawie roku jest... ojcem. Córka ma

na imię Morgan, a matka, Francuzka zakochała się w Jaśku w Port Camargue i postanowiła mieć dziecko sławnego żeglarsza. Pomyślała, że jak mu powie, że jest

Z Polski do Francji

Andrzej Kowalczyk jest byłym działaczem puławskiej Solidarności. Na początku lat osiemdziesiątych został zmuszony przez SB do opuszczenia Polski. Udał się do Francji, gdzie założył wydawnictwo i robił audycje dla Radia Wolna Europa. W 1985 roku urodził mu się syn Jan - bohater powyższego artykułu. Jest on najmłodszym Polakiem (ojciec protestuje przeciw nazywaniu go Polonusem), który samotnie pokonał jachtem dystans 30 tysięcy mil morskich.

Fot. archiwum Andrzeja Kowalczyka



- Tylko tu można być czystym.

Fot. archiwum Andrzeja Kowalczyka



- Morale ginie, gdy morze jest płaskie.

w ciąży, to być może nie będzie matką dziecka sławnego żeglarza, bo Jasiek po prostu nigdzie nie popłynie tylko poczekania na urodziny dziecka, no a później pieluchy, przewijanie, praca na utrzymanie rodziny i brzuszek, piwko z kumplami... Poczekala zatem aż Jasiek będzie po drugiej stronie globu i jedyne co może to płynąć dalej. Francuzki są sprytne.

6 kwietnia Jasiek kończy opływanie Nowej Zelandii i wypływa w kierunku Nowej Kaledonii. W dzienniku pisze tylko o tym jak wygląda jego córka i że brak mu, i Morgan, i jej mamy. 15 kwietnia 2010 dociera do Nowej Kaledonii. Tu zostaje ponad cztery miesiące, aby pracować. Skończyły się wszystkie oszczędności, a jacht wymaga naprawy. Ma porwanego grota.

Miejscowa prasa na Nowej Kaledonii pisze o jego rejsie. Zamieszcza zdjęcia Jaśka na tle polskiej flagi. Wszyscy wiedzą, że jest Polakiem. Nawiązuje kontakty z Polakami zamieszkałymi tu od lat. Jeden z nich oferuje pracę i niezłe zarobki. Ja funduję nowego grota i telefon satelitarny. Będzie mógł dzwonić do Morgan i jej matki nawet z morza.

23 sierpnia ponownie wypływa, a 4 września 2010 r. dociera do Papui Nowej Gwinei. 26 września dopływa do Bali. 2 października wypływa na Ocean Indyjski i 27 października dociera do Port des Galets na Reunion. Tu naprawia uszkodzony maszt i poznaje legendę francuskiego alpinizmu Patricka Edlingera. Patrick, który mieszka teraz na Reunion, gdy

usłyszał, że do portu wpłynął samotny żeglarz o nazwisku Kowalczyk skojarzył, że może to być ten sam Kowalczyk, który kiedyś zdobył Mt Blanc jako najmłodszy alpinista. Zaprzyjaźnili się i postanowili za rok razem wejść na Pik Lenina w Pamirze. Uznali, że na Mont Everest wchodzi kto chce, a Pik Lenina jakoś tak popadł w niepamięć.

Właśnie tonie

22 listopada Jasiek opuszcza Reunion i kieruje się na Południową Afrykę. Silny prąd i przeciwny wiatr znoszą go na północ i 6 grudnia 2010 roku ląduje w Richards Bay. Trzy razy próbuje płynąć dalej i za każdym razem sztormy nie pozwalają mu wyjść na szerokie wody. Natasa radzi telefonicznie, żeby ten etap poko-

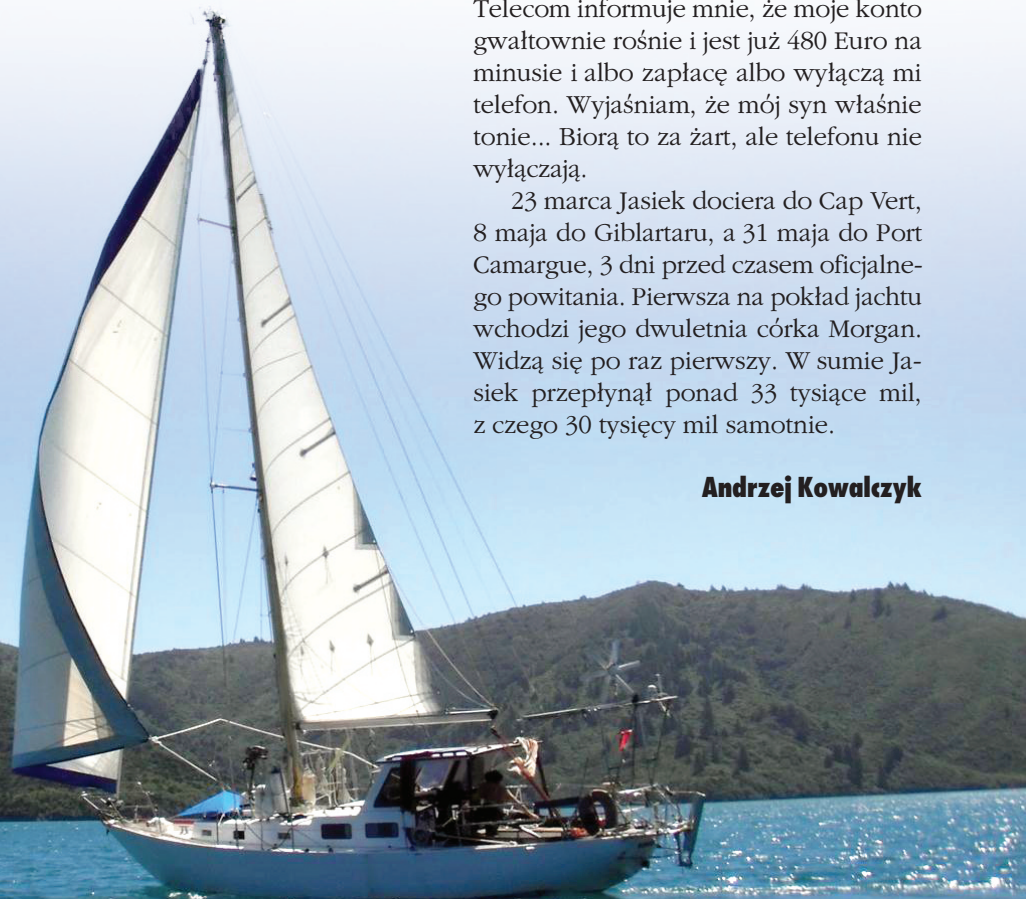
nać skokami. Począwszy od 12 stycznia 2011 roku, etapami, 31 stycznia 2011 roku dociera do Przylądka Igielnego. 4 lutego zawija zaś do Capetown. To już Atlantyk. 7 lutego wypływa w kierunku Świętej Heleny, gdzie dobija 25 lutego i zaraz po zaprowiantowaniu płynie dalej w kierunku Wysp Zielonego Przylądka.

15 marca jacht zaczyna nagle nabierać wodę. O godz. 11 zaczyna nawiązywać kontakt z najbliższymi statkami informując, że być może będzie potrzebował pomocy. Jest stale w kontakcie ze mną przez telefon satelitarny. O godz. 18 zaczynamy poważnie myśleć o rzuceniu tratwy ratunkowej i wzywaniu pomocy. Pod pokładem jest ponad metr wody. Jaśkowi załamuje się głos. Wokół wieje silny wiatr. Włącza silnik i rurę zasycającą z zewnątrz wodę do chłodzenia wkłada do zęży. Tym samym silnik pobiera wodę ze środka jachtu. Zmniejsza to poziom wody wewnątrz. Lokalizuje przeciek w przedniej części kadłuba. Jedna z klepek jest wygięta na zewnątrz. Puścili nity. Wpadam na pomysł, aby zastosował system ściągacza. Kawałek sklejkę przyłożony od wewnątrz z otworami na śruby, które wkręcone w wystającą klepkę przyciągną ją do środka. Łatwo powiedzieć. Jest sztorm. Udaje się jednak i pompa daje radę wyciągać na tyle wodę, że jej poziom obniża się. O godz. 23 France Telecom informuje mnie, że moje konto gwałtownie rośnie i jest już 480 Euro na minusie i albo zapłacę albo wyłączą mi telefon. Wyjaśniam, że mój syn właśnie tonie... Biorą to za żart, ale telefonu nie wyłączają.

23 marca Jasiek dociera do Cap Vert, 8 maja do Gibraltaru, a 31 maja do Port Camargue, 3 dni przed czasem oficjalnego powitania. Pierwsza na pokład jachtu wchodzi jego dwuletnia córka Morgan. Widzą się po raz pierwszy. W sumie Jasiek przepłynął ponad 33 tysiące mil, z czego 30 tysięcy mil samotnie.

Andrzej Kowalczyk

Fot. archiwum Andrzeja Kowalczyka





Na wodzie czuję się wolna

Z inż. Krystyną Chojnowską-Liskiewicz, pierwszą kobietą, która samotnie opłynęła kulę ziemską, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

Podobno pani znów gdzieś wypływa?

- Tak, chcemy z mężem popłynąć jachtem *Mechatek II* na północ Bałtyku, tak daleko jak się nam będzie chciało. A potem wynajmiemy samochód i jedziemy w tundrę. Widziałam ją kiedyś, tylko raz, z pociągu, gdy jechałam do Świętego Mikołaja do Rovaniemi. Tundra jest niezwykła!

- Więc znowu na morze! Nie ma go pani trochę dosyć?

- Nie, ja się na morzu bardzo dobrze czuję. Umieję na nim mieszkać. Ludzie, którzy nie potrafią mieszkać na jachcie, bardzo szybko się tym nudzą. Bo to, szczerze mówiąc, mało wygodny dom. Ale mnie na nim dobrze. Lubię patrzeć co pływa po morzu. Na Bałtyku jest teraz

olbrzymi ruch, tyle statków do podziwiania... Z tym, że najbezpieczniej byłoby, gdyby ich nie było w ogóle.

- Wiosną 1978 roku zakończyła pani swój wielki, samotny rejs dookoła świata. Chwilę potem w kosmos poleciał Mirosław Hermaszewski. W tamtym roku Polska Ludowa miała więc dwoje bohaterów: Hermaszewskiego i panią. Stała się pani, w jakimś sensie, ikoną PRL.

- Nie wiem, chyba nie czuję się ikoną PRL. Na pewno PRL nie wykorzystał tak mego wyczynu, jak np. Związek Radziecki lotu w kosmos Tierszkowej. Czasami wręcz mi się wydawało, że PRL wstydził się tego, czego dokonałam. Dlaczego? Dlatego, że udało się to kobiecie.

- No właśnie, pani droga życiowa i kariera zawodowa nie była typowa dla kobiet z tamtych czasów. Zaczęła pani żeglować już w szkole średniej, potem na Politechnice Gdańskiej studiowała budownictwo okrętowe, następnie pracowała pani w Stoczni



Fot. archiwum domowe

Mazurek w gali banderowej.

Gdańskiej. A wszystko to w siermiężnych czasach Bieruta, a potem Gomułki. Kobiety wówczas w ogóle nie miały łatwo. Czuli się pani dziwolągiem?

- Nie, nie czułam się dziwolągiem. Wiele kobiet ze mną studiowało i ukończyło studia. Uważałyśmy to za rzecz normalną.

- Ale jednak, chociażby podczas pracy w stoczni, musiała mieć pani więcej samozaparcia, by rywalizować z mężczyznami...

- To prawda. Przychodzi mi teraz do głowy, że mogła to być dobra szkoła do pływania na jachcie. Bo na morzu powinni zostawać najlepsi, ponieważ jest ono nieobliczalne, nieprzewidywalne. Człowiek ciągle dowiaduje się o nim czegoś nowego, a ono i tak wciąż zaskakuje.

- A pamięta pani moment, kiedy pomyślała o rejsie dookoła świata?

- Na pewno nie marzyłam o tym od urodzenia. W ogóle nie przychodziło mi to do głowy.

- Bo wcześniejsze pani rejsy były o wiele krótsze.

- Tak i tam sprawa była prosta: pływano się tyle, ile się miało urlopu. W ciągu miesiąca na jachcie jakoś strasznie daleko przepłynąć nie było można. Zwłaszcza, że trzeba było na odpowiedni dzień wrócić do pracy. Raz zdarzył mi się nieco



Fot. archiwum domowe

Na Atlantyku.

dłuższy rejs – popłynęłyśmy z koleżankami do Szkocji. Trwało to sześć tygodni. I nawet się spóźniłam dzień czy dwa, i wiem, że mój mąż rozpaczliwie telefonował do mojej pracy, zapewniając, że żyje i że się po prostu spóźnię.

- A jak to się stało, że akurat pani została wybrana do rejsu dookoła świata?

- Pomyśl wyszedł jakieś trzy lata wcześniej od Teresy Remiszewskiej, która miała już na koncie samotne przepłynięcie Atlantyku w regatach. Więc gdy powiedziała, że chce płynąć dookoła świata, cała machina ruszyła. Ale później okazało się, że Remiszewska poza chęciami niezbyt wiele zrobiła, by wcielić pomysł w życie. Ja zresztą wówczas byłam poza tym wszystkim: płynęłam we wspomnianym rejsie do Szkocji, a potem praca, praca, praca w biurze konstrukcyjnym Stoczni Gdańskiej – tam nie było luzów produkcyjnych, dużo roboty i specjalnie się człowiek takimi pomysłami jak rejs dookoła świata nie zajmował. A dlaczego ja? Myślę, że z jednej strony zadziałali ludzie z Polskiego Związku Żeglarskiego, szczególnie ówczesny prezes, marszałek Benesz i sekretarz generalny Wiesiek Rogala, a drugiej strony moi starsi koledzy ze studiów, dyrektor techniczny Stoczni Jachtowej Edmund Rejewski i dyrektor generalny Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Stanisław Skrobot. Doszli do wniosku, że ja nie będę się wybierała w tę podróż tyle lat co Remiszewska, która już wówczas zresztą zrezygnowała. Poza tym, zdawali sobie doskonale sprawę, że znam się na jachtach, wiem, jak są zbudowane, na co je stać,

że mam doświadczenie morskie, ale co ważniejsze, również techniczne. Co było o tyle istotne, iż wiedziano, że gdy odpłynę od brzegu ileś setek mil, nie będę mogła liczyć na pomoc. Byłam zupełnie świadoma tego, że mogę liczyć tylko na siebie. Uważałam, że dam sobie radę, bo wiem, jak jest zbudowane, czym jest i co się może przydarzyć temu, na czym będę płynąć. Poparcie przemysłu okrętowego gwarantowało szybką budowę jachtu i niezbędny import urządzeń, co było sprawą wówczas niebagatelną. A na ostatnie trzy czy cztery miesiące przed zwodowaniem jachtu, byłam „oddelegowana” ze Stoczni Gdańskiej do Stoczni Jachtowej, gdzie był budowany, co było genialnym pomysłem, ponieważ mogłam skompletować całe wyposażenie i wszystko inne potrzebne do rejsu.

- Ale zapamiętała pani chyba moment, gdy ktoś przychodzi do pani i mówi, że popłynie pani w rejs, który ma szansę przejść do historii?

- Chyba ktoś zadzwonił do męża. Co czułam? Była przekonana, że mam do zrobienia następną w swoim życiu rzecz, dużą rzecz, że to trzeba zrobić i że ja to zrobić potrafię. To nie było jakieś uniesienie, poczucie szczęścia. Po prostu zadanie do wykonania.

- Ale w niektórych publikacjach można znaleźć informacje, że do tego rejsu było sześć kandydatek...

- Podobno nawet dwanaście... Myślę, że wybrano w końcu akurat mnie po doświadczeniach z Remiszewską, która na dobrą sprawę przez trzy lata nie potrafiła wybrać jachtu. A było jeszcze coś takiego, że rok 1975 został ogłoszony przez



Fot. archiwum domowe

W Bridgetown.

ONZ Rokiem Kobiet i z tego tytułu były jakieś dodatkowe pieniądze dla PZZ. I gdybym ja przez kolejne lata wybierała jacht i zastanawiała się, w jaki sposób to wszystko zrobić, to te pieniądze by przepadły. Uznano więc, że najlepiej z tych kandydatek dam sobie radę.

- Ale nie można abstrahować od czasu, kiedy to nastąpiło. Czy nie było tak, że poza bezsprzecznym doświadczeniem i umiejętnościami, władza wybierała też uwzględniając „polityczny profil” kandydatki?

- Nie, absolutnie. Jaki profil? Przecież nie należałam do partii, ani nie udzielałam się w jakichś organizacjach. Chodziło o to, że za moją kandydaturą stała stocznia, która mogła szybko zbudować jacht, co automatycznie sprawiało, że rejs stawał się jak najbardziej realną sprawą.

- Bo mówi się, że Remiszewska zrezygnowała pod naciskiem. Na marginesie, zapisała potem piękną opozycyjną kartę: należała do Solidarności, była internowana...

- A ja nie. I wcale mi z tego powodu nie jest wstyd. Z tego co mówi mój mąż, który z nią miał do czynienia, Remiszewska zrażała do siebie ludzi, stawiała wygórowane żądania. Związek nie umiał się z nią dogadać.

- Pytamy o to, ponieważ Polska Ludowa wszelkie sukcesy swoich obywateli niejako sygnowała, pokazując potęgę i siłę socjalizmu. I owa władza miała w pani osobie bohaterkę, obywatelkę socjalistycznego kraju, której udało się to, czego nie dokonały panie z przeciwnego obozu.



Burta w burtę z Paganem.



Kwiecień 1978 - w Las Palmas.

- Ludzie z zagranicy podziwiali mój wyczyn, mnie, a nie obywatelkę kraju socjalistycznego. A bardziej nawet ode mnie, podziwiali mój jacht. Nie wydaje mi się, by państwo ludowe jakoś specjalnie propagandowo wykorzystało mój rejs. Jak już powiedziałam wcześniej, wydaje mi się, że w ogóle było z tym kiepsko. Byłam świadoma jednej rzeczy, że tego wyczynu nie dokonała dotąd żadna kobieta i bardzo dobrze się stanie, jeżeli będzie to Polka na jachcie pod polską banderą. Kontekst ideologiczny mało mnie obchodził. Na morzu, w rejsie, nie ma polityki, nie ma ideologii, jeżeli ktoś tego nie rozumie, nie powinien się tym zajmo-

wać. Gdy na pokładzie zagości polityka, to się po prostu potopimy.

- Po rejsie zgotowano pani w Gdańsku wielką fetę, okrzyknięto pierwszą damą polskiego żeglarstwa...

- Ba – pierwszą damą oceanów!

- Jak się pani czuła z tą nagłą popularnością?

- Ani mi to przeszkadzało, ani mi to nie przewróciło w głowie. Uznałam, że tę dużą rzecz do wykonania zrobiłam dobrze (o Polakach, którzy opłynęli ziemię czytaj też na str. 60 - red.).

- Podczas rejsu dookoła świata dowiedziała się pani, że ściga panią Nowozelandka Naomi James.

- Dowiedziałam się o tym dopiero w Kapsztadzie. No i niestety musiałam zacząć się spieszyć, bo ona miała dużo szybszy jacht i szła szybką trasą.

- Dlaczego niestety?

- Bo po drodze miałam ochotę się przejść po Wyspie Św. Heleny i Wyspie Wniebowstąpienia. Ale doszłam do wniosku, że jeszcze mi zabraknie jednego dnia i wszystko na marne. Jak się później okazało, wcale nie była tak blisko mnie jak byłam o tym informowana.

- Ambicja...

- No tak!

- A gdyby pani przegrała z James?

- To myślę, że w kraju znalazłoby się dużo osób zadowolonych z mego niepowodzenia. Tak w ogóle to myślę sobie, że najlepiej byłoby, gdybym za pierwszym zakrętem się utopiła. Wystawili by mi pomnik, powiedzieli, że „była taka dzielna, ale niestety żywioł ją pokonał”. Do takich myśli przyznali



W Cruising Yacht Club w Sydney.



Czerwiec 1978 roku - Gdańsk wita Mazurka.

Fot. archiwum domowe



Gdańszczanie witają panią kapitan.

mi się zresztą potem dwaj, nieżyjący już, koledzy. Za to przyznanie ich cenię, bo wiem, że było wielu innych, podobnie myślących, którzy nie mieli odwagi tego powiedzieć.

- A skąd aż taka w nich zawiść?

- Bo mnie, babie, się udało. Zazdrościli mi tego nawet koledzy w pracy, którzy w życiu nie zamoczyliby nóg po kostki. Oni odbierali to jako osobisty policzek.

- Wracając do rejsu, okazuje się, że nie do końca był on samotny...

- Chodzi panu o misia Albatrosa? To prezent od matki chrzestnej i towarzyszył mi przez cały rejs. Albatrosem nazwałam go na równiku. Z tym, że nie za bardzo mogłam się do niego przytulić, bo był zafoliowany, żeby nie zamókł.

- Czy obecność misia dodawała pani otuchy?

- Oczywiście. Nawet chciałam go zagonić do roboty, ale się nie dało.

- Rozmawiała z nim pani?

- A jakże! Ale przede wszystkim rozmawiałam z jachtem. Jacht jest żywą istotą!

- Płakała pani w czasie rejsu? Chciałoby się ze złości?

- Nie. Jak są trudne sytuacje, nie ma czasu na rozczulanie.

- A co pani poczuła po zakończeniu rejsu?

- Że mi się wolność skończyła. Bo tylko na morzu nic mnie nie może zatrzymać. Byłam sama i decydowałam. Gdyby decyzja była zła, mogłabym się utopić. Ale to ja o tym decydowałam. Nigdzie nie zaznałam takiej wolności jak na morzu. Szkoda mi było, że skończył się ten horyzont przede mną. To był dla mnie piękny czas.

- Skoro żał było pani tej wolności, to dlaczego nie popłynęła pani po raz jeszcze, może w drugą stronę, inną trasą?

- Drugi raz nie byłabym pierwsza. A poza tym – trzeba było zarobić na emeryturę. Musiałam wrócić do pracy.

- A nie czuje się pani bohaterką jednego rejsu? Tak między innymi panią nazwał w rozmowie z nami kpt. Andrzej Urbańczyk. Nie tęskniła pani do tej utraconej wolności?

- Ja tę wolność czuję w czasie każdego swego rejsu! Gdy się rzuca cumy, to już jest wolność. Nie trzeba płynąć aż na ocean!

- Bo wydawało się nam, że po tak spektakularnym sukcesie organizacja kolejnego rejsu nie nastęrczałaby wielkich trudności. Nie otwierały się przed panią wszystkie drzwi?

- Nie. Po rejsie było bardzo krucho z pieniędzmi. Więc trzeba było zarabiać. A ja miałam kłopoty z tym, żeby znaleźć pracę.

- Nie mogła pani wrócić do Stoczni Gdańskiej!?

- Nie za bardzo tam na mnie czekali. Dowiedziałam się też, że Solidarność mnie sobie w stoczni nie życzy. Nie wiem, dlaczego, nie pytałam. W efekcie dostałam pracę w Stoczni Radunia. I to tylko dzięki temu, że jednym z dyrektorów był mój kolega, który powiedział, że to wstyd, żebym ja chodziła od drzwi do drzwi w poszukiwaniu pracy. Potem ze stoczni przenieśliam się do Centrum Techniki Okrętowej.

- Można wręcz zaryzykować tezę, że ów niezwykle rejs zrujnował pani karierę zawodową!

- Tak właśnie uważam.

- Wychodzi na to, że po rejsie ani przez władze państwowe nie była pani specjalnie hołubiona, ani Solidarność pani nie polubiła.

- Nie i wcale się tego nie wstydę. Kiedy tutaj wszyscy dostawali amoku

Fot. archiwum domowe



Spotkanie z Ludomirem Mączką w Sydney.

Fot. archiwum domowe



Przed wyjściem z Kapsztadu.

Fot. archiwum domowe



Mazurek cumuje na Motławie.

Fot. archiwum domowe



Mazurek na morzu.

z okazji solidarnościowych strajków, my akurat na oceanie zmagaliśmy się z huraganem. A właściwie z jego groźbą, bo szczęśliwie nas ominął.

- A nie ma pani poczucia, że ten pani rejs jakoś niezbyt zachował się w świadomości naszych rodaków, nie jest tak doceniany, jakby na to zasługiwał? A przecież jest to jedyne wielkie, na światową skalę, osiągnięcie polskiego żeglarstwa.

- Nie wiem, nie umiem odpowiedzieć na to pytanie. Nie mam na to wpływu.

- Na kolejne samotnicze, oceaniczne rejsy pań trzeba było czekać 30 lat. Mówimy tu o Joannie Pajkowskiej, Marcie Szyłajtis-Obiegło i Nataszy Caban. Jak pani ocenia te rejsy?

- Pomysły bardzo fajne. Wykonanie też nie było złe. Ale dla mnie fakt, że dwie z tych trzech pań próbowały oszukać, jest nie do przyjęcia. Dla mnie to niedopuszczalne! Dlatego, że gdy się płynie w rejs dookoła świata non-stop i z jakiegoś powodu wejdzie się do portu, to fakt ten nie umniejsza wartości samemu rejsowi, ale nie wolno oszukiwać, że się w tym porcie nie było.

- Mówi pani o Joannie Pajkowskiej.

- Tak. W tak ciężkim rejsie wejście do portu nie jest niczym nagannym, ale trzeba się do tego przyznać. A ta druga...

- Szyłajtis-Obiegło...

- ...z jakąś inną panią płynęła przez jakiś czas. Co one wymyślają!?

- A Natasza Caban z kolei robiła sobie przerwy i wracała do Polski...

- Według mnie to nie dyskwalifikuje jej wyczynu. To nie miał być rejs non-stop.

- Ale każdy z tych rejsów miał jakiś feler...

- Natomiast ja na jachtach, którymi płynęły Szyłajtis i Pajkowska bałabym się płynąć. To są wprawdzie jednostki szybsze niż *Mazurek*, ale na nim przynajmniej miałam pewność, że nic się nie będzie z tego działo.

- Myśli pani, że doczekamy się Polki, która przepłynie świat dookoła w samotnych regatach, jak zrobił to teraz Zbyszek Gutkowski? Albo polskiego kobiecego samotnego rejsu dookoła świata non-stop?

- Nie wiem. Myślę, że jest to możliwe, bo dlaczego nie? Ale w tej chwili to jest dla mnie druga liga.

- W jakim sensie?

- Gdybym teraz zaczynała działalność zawodową, oddawała się jakiejś pasji, to na pewno próbowałabym się zajmować lotnictwem. A największym moim marzeniem są loty kosmiczne! Zresztą na równiku nadałam sobie imię Pilot Pirx, Lema bohater mimo woli. Gdy byłam w Newport na spotkaniu polonijnym, zobaczyłam tablicę, która ustawiła mnie do pionu. Napisano tam, że wszelkie wyczyny żeglarskie i odkrycia geograficzne ludzkość zakończyła w siedemnastym wieku! A ja dopiero w 78 roku dwudziestego wieku opłynęłam ziemię! To już jest zaślność. Teraz trzeba w kosmos!

- Mazurek jest w prywatnych reżkach. To dobrze? Może powinien trafić do muzeum? To jednak kawał historii polskiego żeglarstwa.

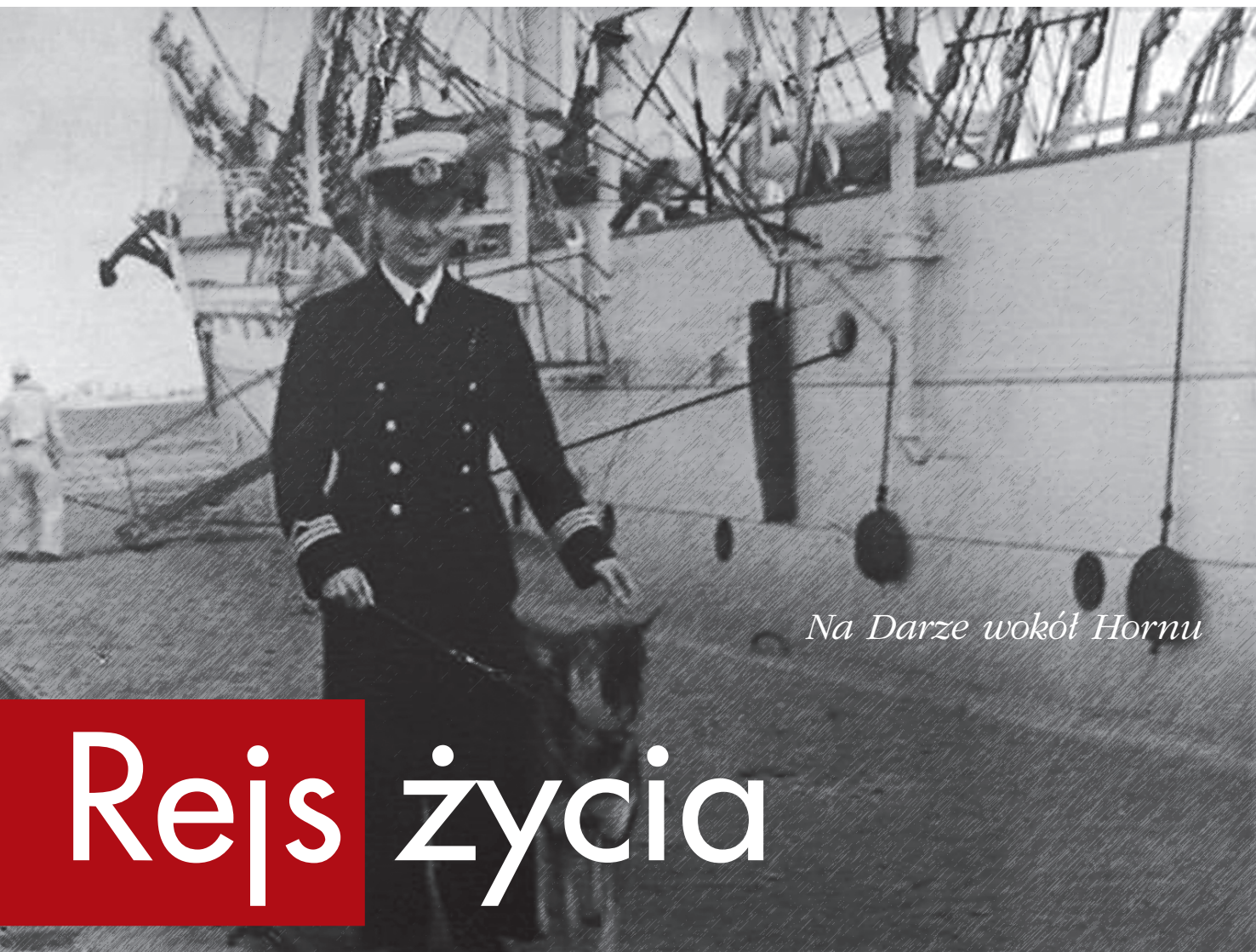
- Nie podoba mi się, że został sprzedany z nazwą. Natomiast fakt, że właściciel sprzedał jednostkę, która przez dziesięć lat stała w krzakach, uważam za pozytywny. Wcześniej *Mazurek* pływał w czarterze po Bałtyku i znajomi mi raportowali, że widzieli mój jacht, ale beze mnie. Ale myślę, że to słusznie, że jest na morzu, bo jacht powinien jednak pływać.

- Na koniec: czym jest dla pani żeglowanie?

- Sposobem na życie, mogę wsiąść na jacht i na nim sobie mieszkać.

Krystyna Chojnowska-Liskiewicz

Urodziła się w Warszawie w 1936 roku. Po wojnie rodzina przeniosła się do Ostródy. Studiowała na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. W 1966 r. otrzymała patent kapitana jachtowego. 10 marca 1976 roku, na pokładzie jachtu *Mazurek*, którego głównym konstruktorem był jej mąż, Waław Liskiewicz, wyruszyła z Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich w rejs, który jednak został przerwany z powodu awarii samosteru. 28 marca tegoż roku Chojnowska-Liskiewicz wyruszyła z Las Palmas ponownie. Trasa rejsu przebiegała przez Atlantyk, Kanał Panamski, Ocean Spokojny, Australię i wokół Afryki. Po dwóch latach, 20 marca 1978 zamknęła, jako pierwsza kobieta w historii, pętlę rejsu dookoła świata, w pobliżu wysp Zielonego Przylądka, przepływając samotnie 28 696 mil morskich. Do Las Palmas dopłynęła w kwietniu. Jej konkurentka Naomi James zamknęła pętlę dookoła świata miesiąc później, 28 kwietnia 1978 r. Po powrocie do Polski Krystyna Chojnowska-Liskiewicz została uhonorowana Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, złotym medalem za „Wybitne Osiągnięcia Sportowe”, a jej wyczyn został wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa. 30 kwietnia 2008 roku, w trzydziątą rocznicę zakończenia rejsu, została uhonorowana, za całokształt osiągnięć i sukcesów w żeglarstwie, nagrodą Super Kolosa.



Na Darze wokół Hornu

Rejs życia

Dr Michalak obok Daru Pomorza cumującego w Gdyni – czerwiec 1937 r.

O rejsie *Daru Pomorza* wokół przylądka Horn, który odbył się w latach 1936-1937, pisze inż. Stefan Jacek Michalak, na stałe mieszkający w Kanadzie, syn jednego z uczestników tamtej wyprawy – lekarza okrętowego Stefana Michalaka.

Był wrzesień roku 1936. Trwały ostatnie przygotowania *Daru Pomorza* do jego kolejnej, po rejsie dookoła świata w latach 1934-35, wielkiej podróży - tym razem wokół przylądka Horn. Podobnie jak pierwsza podróż, planowany rejs należał do kanonu żeglarstwa światowego i żaden szanujący się żaglowiec nie mógł pretendować do miana sławnego, nie dokonawszy choć raz w swojej karierze tego wyczynu. Komendant statku, kapitan Konstanty Maciejewicz nie miał kłopotu z przekonaniem władz państwowych o celowości przedsięwzięcia. Było z jednej strony bardzo ważne dla wyszko-

lenia przyszłych oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, a z drugiej pozwalało temu pięknemu statkowi odgrywać rolę polskiego ambasadora dobrej woli w dalekich zakątkach świata, gdzie jeszcze mało słyszano o niedawno powstałym, niepodległym państwie polskim.

Załoga składała się z 36 stałych członków: oficerów, podoficerów i instruktorów oraz 61 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Oficerami byli: komendant statku, kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz, I oficer wachtowy Konstanty Kowalski, II oficer Henryk Lipowski, III oficer Stefan Gorazdowski, IV oficer Bronisław Abra-

mowski, starszy mechanik Jerzy Perzanowski, radiooficer Alojzy Kwiatkowski i lekarz okrętowy, a zarazem oficer komplementacyjny (reprezentacyjny) *Daru Pomorza*, dr Stefan Michalak. Podoficerami dowodził starszy bosman Jan Leszczyński.

Wcześniej, na przełomie lipca i sierpnia 1936 roku, *Dar Pomorza* odbył w tej samej obsadzie załogowej rejs do Kilonii, gdzie rozgrywały się regaty olimpijskie. Była okazja, aby w jak najgodniejszy sposób zaprezentować polską banderę w Niemczech – państwie, spod którego zaboru Polska zaledwie kilkanaście lat wcześniej się uwolniła. Po opłynięciu „dla rozgrzewki” Morza Północnego, 5 sierpnia 1936 roku polska fregata wpłynęła do portu kilońskiego. Odbyły się protokolarne wizyty i rewizyty komendanta *Daru* i jego oficera komplementacyjnego u najwyższych osobistości niemieckich, w tym burmistrza Kilonii, prezydenta lan-

du Schleswig-Holstein, którego Kilonia jest stolicą i głównodowodzącego Niemieckiej Marynarki Wojennej, admirała Ericha Raedera.

Szczególne znaczenie miało to dla lekarza okrętowego dr Stefana Michalaka, który w Kilonii się urodził, w roku 1909, jako syn polskich emigrantów i z której wyjechał jako dziesięcioletni chłopiec, a do której teraz wracał jako dumny oficer flagowego statku Polskiej Marynarki Handlowej. Jego ojciec, Szczepan Michalak, z zawodu mistrz stolarstwa artystycznego, dzięki talentowi, pracowitości i zdolnościom organizacyjnym doszedł w tym mieście do stanowiska kierownika stolarni największej tamtejszej stoczni, Howaldt Schiffswerft, w czasach, kiedy piękna stolarka i meble salonów, mess oficerskich i kajut kapitańskich, wykonane z rzadkich, egzotycznych gatunków drewna, były wizytówką każdego statku i każdej stoczni, która go wodowała.

Mimo jednak sukcesów zawodowych, w 1919 r., kiedy powstała niepodległa Polska, Szczepan Michalak kierowany pobudkami patriotycznymi wrócił z rodziną do Poznania, gdzie przyjął posadę instruktora stolarstwa artystycznego w Państwowej Szkole Sztuk Zdobniczych, prekursorce dzisiejszej ASP.

Dar w kanale

Z Kilonii *Dar Pomorza* powrócił do Gdyni, aby należycie przygotować się do długiej i trudnej podróży do „ryczących czterdziestek” (*the roaring forties*) i „wyjących pięćdziesiątek” (*the howling fifties*), wokół przylądka Horn. Podczas gdy załoga nawigacyjna zajmowała się wymianą żagli na najmocniejsze dostępne, a motorzyści sprawdzali po raz któryś sprawność silnika, lekarz okrętowy doglądał wyposażenia szpitalika okrętowego, tak aby w razie potrzeby móc służyć pomocą i opieką chorym lub rannym członkom załogi. Dr Michalak, mimo że młody (studia medyczne na Uniwersytecie Poznańskim ukończył w 1933 roku), miał już za sobą roczny staż jako lekarz okrętowy na parowcu pasażersko-drobnicowym *Warszawa*, który pod dowództwem kapitana Stanisława Jaworskiego pływał z Gdyni do portów francuskich i angielskich.

15 września, żegnany uroczystie przez władze państwowe i miejskie, *Dar* wypłynął z Gdyni. Mimo że pogoda była nienajgorsza, podróż do pierwszego miejsca postoju, wyspy St. Thomas w archi-

pelagu Wysp Dziewiczych na Morzu Karaibskim, zajęła 6 tygodni. Po czterech dniach postoju w głównym porcie wyspy, Charlotte Amalie, wypełnionego uzupełnianiem zapasów i ćwiczeniami szalupowymi uczniów, statek podniósł kotwicę i popłynął w dalszą drogę - do portu Cristobal u wejścia do Kanału Panamskiego.

Kanał Panamski był i jest, jednym ze światowych cudów techniki. Francuzi, którzy ze swoim genialnym inżynierem, twórcą Kanału Sueskiego, Ferdynandem Lessepsem na czele, jako pierwsi przemyśleli się do budowy, musieli po wielu latach trudów i poświęceń - finansowych i ludzkich - projekt ten porzucić. Rękawicę podjęli Amerykanie, dla których był to najważniejszy projekt stulecia. Po dziesięciu latach wysiłków w walce z morderczym klimatem i malarią, która pochłonięła ponad 30 tysięcy ofiar wśród robotników, w 1915 roku mierzący 70 kilometrów długości i 14 metrów głębokości kanał został oddany do użytku.

Było to niezwykle dzieło inżynierii. Aby kanał przekopać, musiano zniwelować szczyty przechodzących wzdłuż Przesmyku Panamskiego Kordyliarów o 120 metrów. Stworzono system śluz, kanałów i sztucznych jezior, który nie ma sobie równego na całym świecie. Ale też stał się on żywotną arterią całego systemu transportu między dwoma oceanami, Atlantykiem i Pacyfikiem, a tym samym między wschodnim i zachodnim wybrzeżem USA.

Cristobal leży w amerykańskiej strefie kanału, przy jego wejściu od strony Atlantyku. Tam właśnie odbyło się na *Darze Pomorza* kilka interesujących wizyt. Przybył między innymi przedstawiciel niemieckiej firmy armatorskiej Hamburg-Amerika Line i jednocześnie konsul niemiecki w sąsiednim mieście Colon w Republice Panamy, Hamburgczyk Kurt Lindberg, ciekawy (i ciekawski) człowiek, który opowiadał kapitanowi Maciejewiczowi i jego oficerom o tym, jak to jako młody człowiek asystował przy wodowaniu *Daru Pomorza* (wtedy jeszcze *Prinzess Eitel Friedrich*) w 1909 roku w hamburskiej stoczni Blohm&Voss, w obecności samego cesarza Niemiec Wilhelma II.

To, czego oficerowie *Daru Pomorza* nie wiedzieli, a Lindberg się tym nie chwalił, to fakt, że był on jednocześnie oficerem niemieckiej Abwehry. Jego bezpośrednim przełożonym był dowódca wywiadu morskiego III Rzeszy w Berlinie komandor Hermann Menzel, który z kolei podlegał samemu szefowi - admirałowi

Wilhelmowi Canarisowi. Misją Lindberga, o kryptonimie „Projekt 14” i dowodzonej przez niego komórki Abwehry w Panamie, było wykonanie niezwykle dokładnych planów kanału, ze szczególnym uwzględnieniem jego topografii, śluz, tam i elektrowni, jak również szczegółów dotyczących funkcjonowania tej drogi morskiej, ruchu statków i wszystkich znajdujących się w jej obrębie instalacji wojskowych. Powód był oczywisty: znaczenie kanału nie ograniczało się do jego watorów gospodarczych - jego wartość jako obiektu wojskowego była równie ważna w czasach, kiedy Ameryka nie miała jeszcze dwóch potężnych flot wojennych - na Atlantyku i Pacyfiku - i musiała się liczyć z koniecznością przerzucania w wypadku wojny sił morskich z jednego akwenu na drugi, bez konieczności opływania przylądka Horn, a Niemcy, które przygotowywały się do wojny praktycznie od 1933 roku, chciały mieć możliwość sparaliżowania kanału poprzez zbombardowanie go z morza lub z powietrza, czy też poprzez sabotaż: zatopienie dużego statku w jednej z jego śluz. Dokładnie z tego samego powodu roilo się zresztą wtedy w Panamie od szpiegów najrozmaitszej maści, w tym japońskich, włoskich i sowieckich.

Nie ma żartów z oceanem

Po przepłynięciu kanału, 17 listopada polska fregata wpłynęła do leżącego po stronie Pacyfiku portu Ciudad de Panamá, który był jednocześnie stolicą tego niewielkiego, ale pięknego kraju. Następnego dnia komendanta Maciejewicza i dr Michalaka przyjął na oficjalnej audiencji w pałacu prezydent Republiki Panamy, Juan Demostenes Arosemena z małżonką. Prezydent Arosemena był wykształconym i niezwykle kulturalnym człowiekiem,

Dr med. Stefan Michalak

Po wojnie organizator i pierwszy dyrektor szpitala Akademii Medycznej w Gdańsku i naczelny lekarz Portu Gdańsk. Zginął w falach Bałtyku ratując tonących kolegów 15 sierpnia 1947 roku. Jego pomnik stoi na placu noszącym jego imię przed głównym budynkiem AMG.



Stefan Michalak i I oficer Konstanty Kowalski na Darze Pomorza na Atlantyku, w październiku 1936 r.

w wolnych chwilach poetą, wychowankiem katolickiego college'u braci Caritasu, co z dumą w czasie rozmowy podkreślał. Następnego dnia prezydent z żoną odwiedzili *Dar Pomorza* i nie szczędzili wyrazów zachwytu nad pięknem żaglowca i pochwał pod adresem dobrze wyszkolonej i wymusztrowanej załogi.

Kolejne dwa dni były wypełnione ćwiczeniami na pokładzie, ale też zwiedzaniem tego ciekawego miasta i jego najbliższych okolic. No i zakupami, głównie pamiątek. Jedną z najczęściej kupowanych były, jak się nietrudno domyślić, słynne kapelusze „panama”.

Dwa dni później *Dar* podniósł kotwicę i wziął kurs na archipelag Wysp Żółtych (Galapagos). Ocean, wbrew swojej nazwie, wcale nie był spokojny, przeciwnie, okazał się nadzwyczaj burzliwy - do tego stopnia, że któregoś dnia jeden z uczniów wypadł w czasie manewrów za burtę. Na szczęście udało się go uratować, niemniej była to przestroga dla wszystkich, że z Oceanem Spokojnym nie ma żartów, a kapitan Maciejewicz ostrzegł, że najgorsze mają jeszcze przed sobą.

25 listopada statek przeciął równik i jak każe tradycja, trzeba było złożyć ofiarę bogu mór, Neptunowi. Spuszczono do morza starą banderę z przymocowaną do niej deską z nazwą statku i butelkę z datą, miejscem i nazwą żaglowca. Na pokładzie pojawił się „dwór królewski”: Neptun z siwą brodą i żoną Prozerpiną, stary ad-

miral, syreny, czyli uczniowie przebrani za prawie gołe panienki z długimi, konopnymi włosami zasłaniającymi nieistniejące piersi, wysmarowane smołą diabły, Murzyni z błyskającymi białymi zębami i balwierz z brzytwą wielkości człowieka. Chór zaintonował kuplety skierowane ostrzem satyry przeciwko każdemu z oficerów statku po kolei (tego dnia taka krytyka oddolna była tolerowana).

Członków załogi, którzy pierwszy raz przekraczali równik, a było ich sporo, czekał „chrzest”, czyli wysmarowanie twarzy pianą mydlaną. Balwierz potem golił ich wielką, tępą brzytwą, podczas kiedy delikwent (ubrany tylko w kąpielówki) był trzymany przez kilku wysmarowanych smołą diabłów. Tę smołę nieszczęśnik musiał potem przez wiele następnych dni zmywać mydłem i benzyną. Z kolei diabły wpychały „chrześniaków” do paszczy „rekina” - długiej rury z płótna żaglowego, z drugiej strony której wartkim strumieniem, pod ciśnieniem kilku atmosfer, płynęła morska woda. Te i temu podobne zabawy trwały przez kilka godzin, aż do wczesnego popołudnia, a towarzyszyła im ogólna wesołość.

Tego samego dnia statek dopłynął do leżącej o 470 mil morskich na zachód od wybrzeża Ekwadoru wyspy San Cristobal w archipelagu Galapagos i stanął na kotwicy w niewielkim porcie i jednocześnie stolicy archipelagu, Puerto Chico, nad Zatoką Wraków (Wreck Bay) na południo-

wo-zachodnim krańcu wyspy. Na pokład wszedł miejscowy „alcalde” - gubernator archipelagu z ramienia Republiki Ekwadoru, do której te wyspy należą oraz szef policji i kapitan portu w jednej osobie - pan Amelio Ayala, aby odprawić statek. Widząc, że to jednostka szkolna, kurtuazyjnie odmówił przyjęcia jakichkolwiek opłat portowych.

Na wulkanicznych, skalistych wyspach Galapagos żyje wiele niezwykłych gatunków roślin, a przede wszystkim osobliwych gatunków zwierząt, między innymi olbrzymie żółwie, od których wyspy wzięły swoją nazwę, wielkie jaszczurki (legwany), pelikany, foki, morsy, nietłone kormorany i wiele innych. Natomiast dla ludzi są one niegościnnie - ich surowa przyroda, zimny klimat (wyspy opływa zimny, arktyczny Prąd Humboldta), gołe skały, często wybuchające wulkany, prawie zupełny brak słodkiej wody - wszystko to powodowało, że osadnictwo ludzkie było tu zawsze rzadkością. Już panamski biskup, Tomás de Berlanga, który odkrył te wyspy w 1535 roku, nazwał je „piekłem na ziemi”. I to tu właśnie, w 1835 roku, w czasie trzyletniej naukowej podróży dookoła świata na statku admiralicji brytyjskiej *Beagle*, Charles Darwin, obserwując wielkie żółwie i inne endemiczne gatunki tamtejszych zwierząt, sformułował swoją słynną teorię ewolucji, którą ogłosił w 1859 roku i która wywołała prawdziwą rewolucję w naukach przyrodniczych.

Pieczęć z beczki pocztowej

Po kilku dniach postoju w Puerto Chico, wypełnionych ćwiczeniami żeglarskimi i szalupowymi dla uczniów oraz polowaniem na foki, wielkie żółwie i dzikie świnię, *Dar Pomorza* popłynął do następnej z wysp archipelagu, Floreany. Tu żadnego portu nie było i biała fregata zarzuciła kotwicę na redzie małej zatoki po północno-zachodniej stronie wyspy, zwanej Zatoką Poczтовую (Post Office Bay). Nazwa pochodzi od znajdującego się tam niezwykłego urzędu pocztowego, który stanowiła... stara beczka. Beczka z drzwiczkami i przymocowaną do niej deską z napisem „Post Office Box” oraz specjalną pamiątkową pieczęcią, całość umieszczona na drewnianym słupie. Był to najbardziej niezwykły urząd pocztowy na świecie: wymyślony na początku XIX wieku przez brytyjskich i amerykańskich wielorybników, którzy nieraz przez wiele miesięcy, a bywało nawet rok czy dwa, nie

wracali do macierzystego portu i odczuwali potrzebę komunikowania się z rodziną i przyjaciółmi. Ich statki często przepływały niedaleko tego miejsca, bo wody wokół Galapagos zawsze obfitowały w wieloryby i foki, i wtedy szalupa z kilkoma wioślarzami podpływała do wyspy, lądowała w Zatoce Pocztowej, gdzie załoga deponowała w tym niezwykle urządzeniu pocztowym listy do nadania (poprzednio je ostemplowawszy), a zabierała pocztę, której nadanie było im po drodze. Z opłatą było różnie: niektórzy przywiązywali pieniądze do listu, inni zdawali się na grzeczność urzędników nadających później taki list na jakiejś normalnej poczcie.

Również nasi marynarze postanowili skorzystać z tej niezwyklej okazji - szalupa białej fregaty pod dowództwem dr Michalaka popłynęła do Zatoki Pocztowej i zdeponowała tam listy załogi *Daru Pomorza*, a zabrała listy do nadania gdzieś dalej, w jakimś cywilizowanym kraju. Doktor Michalak również postanowił wysłać stamtąd list do swoich mieszkających w Poznaniu rodziców. List jego został zabrany przez amerykański szkuner wielorybniczy *Yankee* na Tahiti, gdzie kolonialne władze francuskie opatrzyły go znaczkami „Établissements de l'Océanie” i wyekspediowały do Francji, skąd po przeszło pół roku, już po powrocie *Daru Pomorza* do ojczyzny, dotarł on do adresatów. Niezwykły ten list, z pieczęcią z beczki pocztowej i innymi znaczkami i pieczęciami, jest bardzo cenną pamiątką, dlatego przechowuję go w sejfie Królewskiego Banku Kanady.

Po wrzuceniu i zabraniu poczty, załoga szalupy zwiedziła ładny, acz z wyglądu opuszczony, drewniany, stojący nieopodal, domek. Spotkali tam niejakiego pana Weymana, byłego majora armii niemieckiej, który zaraz po zakończeniu pierwszej wojny światowej przybył na Galapagos z żoną i osiedlił się tu na stałe. Zaprosił polskich marynarzy do siebie, to znaczy do domu stojącego kilka kilometrów dalej, przy wejściu do wielkiej groty, która kiedyś służyła za schronienie piratom, flibustierom, handlarzom niewolników i ekwadorskim zesłańcom karnym. Po drodze i później opowiedział wiele ciekawych historii. Jedną z najciekawszych rozegrała się tam kilka lat wcześniej i wiązała z niezwykle postacią, niejaką baronową Eloizą Bousquet de Wagner Wehrborn, nazywaną „cesarzową Wysp Żółwich”. Perypetie tej niezwyklej kobiety opisywane były we wszystkich gazetach południowoamerykańskich i cie-

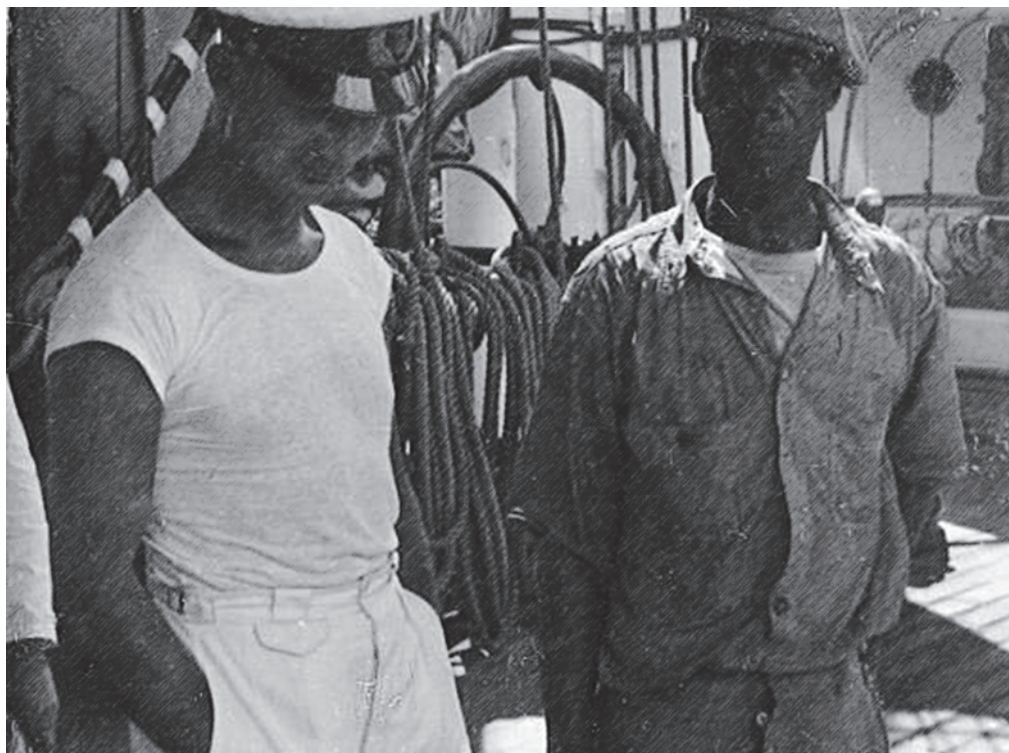
szły się niezwykle poczytnością. Ba, przyćmiewały nawet historie osławionej kobiety-szpiega Maty Hari. Austriacka arystokratka, obdarzona niezwykle urodą, inteligencją i temperamentem, urodziła się w Wiedniu. W czasie pierwszej wojny światowej awanturnicze usposobienie zapędziło ją do Stambułu, gdzie tańczyła w nocnych kabaretach i gdzie wyszła za mąż za szwedzkiego barona. Następnie, jeszcze w czasie wojny, przeniosła się do Paryża, gdzie wraz z dwoma współnikami, panami Robertem Phillipsonem i Alfredem Lorentzem, otworzyła sklep z biżuterią. Wkrótce natura, temperament i fantazja baronowej spowodowały, że obaj panowie stali się jej kochankami! A niedługo potem - jak twierdzą niektórzy, w ucieczce przed szwedzkim mężem baronowej, który szukał niewiernej żony po całej Europie - niezwykle trójka wylądowała na wyspach Galapagos, a konkretnie na wyspie Floreana, gdzie zamieszkali w drewnianym domku na plaży jako jedyni sąsiedzi państwa Weymanów. Wkrótce doszło tam do częstych scen zazdrości między kochankami baronowej i jakiś czas potem pan Weyman znalazł na dalekiej plaży wysuszone na pergamin ciało słabszego z nich, Lorentza. Pozostała dwójka - baronowa i Phillipson - zniknęli. Dopiero kilka miesięcy później widziano ich, gdy w czółnie „pożyczonym” od pana Weymana wylądowali na wybrzeżu Ekwadoru. Następnie

zniknęli w dżungli równikowej, kierując się ku dorzeczu Amazonki, po czym wszelki ślad po nich zaginął na zawsze.

Po miłym popołudniu, pan Weyman odprowadził Polaków na wybrzeże, zrobił sobie z nimi zdjęcie na tle beczki pocztowej, po czym szalupa wróciła na statek, który niedługo potem podniósł kotwicę i popłynął w kierunku Wysp Towarzystwa. W połowie grudnia na horyzoncie ukazały się one oczom załogi *Daru*.

Załoga w raju utraconym

Nic nie potrafi oddać piękna Tahiti. Natura prześcignęła tu samą siebie. Wielcy malarze i pisarze: Gauguin, Matisse, Melville, Robert Louis Stevenson, Jack London i inni próbowali, ale dalecy byli od osiągnięcia celu - w rzeczywistości Tahiti było piękniejsze od wszelkich opisów. Nic dziwnego, że od dwustu lat wyspy Polinezji reprezentowały w zbiorowej świadomości i nadal reprezentują, Eden, czyli raj utracony. Członkowie załogi *Daru Pomorza* chętnie się z tą opinią zgodzili. Po dniach wypełnionych obowiązkowymi, intensywnymi ćwiczeniami żeglarskimi i szalupowymi oraz przygotowaniem statku do następnego, głównego celu podróży - opłynięcia strasznego przylądka Horn - wieczory wypełnione były zwiedzaniem stolicy wyspy i archipelagu, Papeete i jej przepięknych okolic, zakupami, przygląda-



Na Darze w St. Thomas.



Floreana, 1936 r.

niem się tańcom skąpo ubranych, uroczym Tahitanek i przysłuchiwaniem się ich cudownym pieśniom. Zwłaszcza jedna - nieoficjalny hymn Polinezji - spokojna, melodyjna pieśń skomponowana przez któregoś z byłych królów Tahiti, „E maururu a vau” („O jaki jestem szczęśliwy”) została przez polskich marynarzy zapamiętana na długo.

Oczywiście nie zabrakło oficjalnych wizyt i rewizyt. Zaraz następnego dnia po przybyciu do Papeete kapitan Maciejewicz z dr Michalakiem złożyli kurtuazyjną wizytę miejscowemu gubernatorowi w jego wspaniałym pałacu kolonialnym. Gubernator Oceanii Francuskiej (Établissements français de l'Océanie) pan Marcel Marchessou był przemiłym gospodarzem i ciekawym rozmówcą i mimo że etykieta tego nie wymagała, zatrzymał swoich gości do późnych godzin wieczornych na kolacji, drinkach i miłej rozmowie. Z ciekawością wysłuchał historii *Daru Pomorza*, który jeszcze jako *Colbert* po I wojnie światowej spędził kilka lat we Francji, zanim został tam wypatrzony przez przedstawicieli polskiego rządu, którzy go od Francji odkupili i przekazali Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni w celu szkolenia przyszłych kadr oficerów Marynarki Handlowej. Gubernator Marchessou opowiadał zwłaszcza o swojej rodzinnej Lotaryngii, a wdzięcznego partnera do rozmowy na ten temat znalazł w doktorze Michalaku, który w latach 1924-1927 uczył się i zdał maturę w Li-

ceum Henri-Poincaré w stolicy w Lotaryngii - Nancy.

Ponieważ wszystko co przyjemne ma swój koniec, tak i wizyta *Daru Pomorza* dobiegła końca i 12 stycznia 1937 roku statek podniósł kotwicę i wyruszył w najtrudniejszy etap podróży, zostawiając za sobą, jak głosiła fama, wiele nieutulonych z żalu pięknych Tahitanek.

A kilka dni po wypłynięciu białej fregaty z Papeete, wpłynął tam francuski statek pocztowy z Marsylii, przywożąc pocztę, towary, oraz kilkudziesięciu spragnionych wrażeń pasażerów: poetów, malarzy, kupców, misjonarzy, kolonialnych urzędników i poszukiwaczy przygód, a wśród tych ostatnich nikomu nieznanie młode małżeństwo norweskie w podróży poślubnej: dwudziestodwuletniego Thora Heyerdahla i jego śliczną, o dwa lata młodszą żonę Liv. Francuski statek zacumował dokładnie w tym samym miejscu, w którym jeszcze kilka dni wcześniej stał na kotwicy *Dar Pomorza*. Po kilku dniach Thor Heyerdahl z żoną przesiedli się na szkuner koprowy *Tariiroo*, który pod dowództwem kapitana Brandera popłynął na wyspę Fatu Hiva w archipelagu Markizów, gdzie para Norwegów planowała spędzić cały rok.

Szkoda, że *Dar Pomorza* nie odpłynął z Papeete kilka dni później, bo wtedy na pewno doszłoby do interesującego spotkania... 10 lat później Thor Heyerdahl miał popłynąć w rejs, który miał mu zapewnić nieśmiertelność, przez Pacyfik na

Polinezję, na zbudowanej przez siebie z drewna balsa tratwie *Kon Tiki*.

Załogę *Daru Pomorza* czekało teraz opłynięcie przylądka Horn i dotarcie do stolicy Argentyny, Buenos Aires. Kapitan Maciejewicz tak o tej części rejsu pisał („*Dar Pomorza 3*”, CMM w Gdańsku 2008 r.):

Miejsce próby

„Przylądek HOORN od dawna słynie wśród marynarzy jako miejsce próby hartu i wytrzymałości załogi, jako miejsce próby i wytrzymałości nerwów kapitanów. Trzeba pamiętać, że wszystkie ciężkie i groźne chwile, jakich opisy znajdujemy w literaturze żeglarskiej, dotyczą prawie wyłącznie żaglowców zdążających do przylądka od strony Atlantyku. Jeszcze przed półwiekiem panował przy przylądku wielki ruch: przecież nie było innej drogi z Europy do Kalifornii i innych ziem, leżących na zachodnich wybrzeżach Ameryki. Statki, zdążające ze wschodu na zachód i potem na północ, miały przed sobą dość wąskie przejście pomiędzy najdalej na południe wysuniętym przylądkiem Hoorn, a na południu od niego Wyspami Południowo-Szkockimi. Panują tu prądy spychające statki na wschód, wiatry sztormowe prawie zawsze zachodnie i do tego olbrzymia fala. W takich ciężkich warunkach statek często musiał cofać się przed groźnym żywiołem i walczyć o każdą, w kierunku zachodnim zdobytą milę. Zdarzało się, że na opłynięcie południowego cypla Ameryki statek tracił 30, a w jednym wypadku nawet 64 dni. Co się tyczy podróży w odwrotnym kierunku, tak jak my szliśmy, w podręcznikach żeglarskich znajdujemy tylko krótką wzmiankę: „Opłynięcie przylądka nie przedstawia trudności”. *Dar Pomorza* już znacznie wcześniej odczuł działanie niebezpiecznych warunków żeglugi, bo zanim ujrzelśmy niegościnnie, ponure brzegi Ziemi Ognistej, musieliśmy wstąpić w te okolice południowego Pacyfiku, w której panują normalnie burze o sile równej, jeśli nie większej, niż przy samym przylądku. Poczynając od 40 stopni szerokości południowej leży pas, w którym na wszystkich trzech oceanach panują częste, długotrwałe burze. Jest tu wolna przestrzeń, fale powstają potężne, największe jakie spotykane są na kuli ziemskiej.

Sztormy trwają całymi tygodniami. W dodatku trzeba się liczyć z możliwo-



List z Galapagos – rok 1936.



ścią spotkania na drodze gór lodowych, których wysokość sięga paruset metrów, powierzchnia zaś kilka mil morskich. Przy górach panuje zwykle mgła, dotkliwie zimno. Całymi tygodniami nie widać ani słońca, ani gwiazd ni księżyc, a przecież na otwartym morzu do niedawna nie było innych środków dla znalezienia pozycji statku, jak przez obliczenia za pomocą obserwacji astronomicznych.

Oprócz gór lodowych największym niebezpieczeństwem dla statku są fale. Jeśli statek płynie z pomyślnym wiatrem, podniesiony potężną falą, w chwili, gdy ześlizguje się z niej, traci możliwość sterowania, ponieważ rufa i ster wymurzają się z wody. Groźna jest to chwila, gdy statek postawi się bokiem do fali. Olbrzymie wały wodne wdzierają się wtedy na pokład. Zdarzały się wypadki, że fala zabierała nie tylko ludzi i szalupy, lecz zrywała i wynosiła za burtę całe nadbudówki, zabierając często tak niezbędne dla marynarzy mapy i przyrządy nawigacyjne.

Dlatego też główną naszą troską było zabezpieczyć statek przed utratą sterowności, w razie zaś wdarcia się fali – przed utratą ludzi i inwentarza od zmycia za burtę. Przygotowaliśmy grube, długie liny, które, wypuszczone z rufy, miały zmniejszyć ewentualność zepchnięcia statku w bruzdę fal. Przenieśliśmy posturunek sterowy bliżej śródokręcia, zabezpieczając sterników i same urządzenia dla sterowania od bezpośredniego zetknięcia się z wałem wodnym. Szalupy zostały również zamocowane, nad nadburciem zaś przeciągnięta została prowizoryczna siatka z lin okrętowych, zabezpieczając w ten sposób ludzi od wyniesienia wraz z falą za burtę. Żagle i liny zostały zamienione na najnowsze i najmocniejsze.

Tak przygotowani, oczekiwaliśmy tego, co, zdawało się, musiało nastąpić. Przecież w tych niegościnnych szerokościach mieliśmy przebyć około 2000 mil morskich. Lecz na wstępie sprawdziło się przysłowie, że „strzeżonego Pan Bóg strzeże”. Bo zamiast olbrzymich, do 18 metrów dochodzących fal, mieliśmy często morze gładkie jak lustro, zamiast sztormowych wiatrów – 17 dni ciszy, albo prawie ciszy. A te nieliczne sztormy, jakie mieliśmy, przychodziły nie od zachodu, lecz od wschodu. Ocean chciał pokazać nam, że zasługuje na nadaną mu przez Magellana nazwę „Cichy”.

Tymczasem, podchodząc do przylądka Hoorn, mieliśmy już mocny, pomyśl-

ny wiatr, który marynarze nazywają półsztormem. Jednocześnie barometr stale opadał. W ogóle ciśnienie barometryczne w czasie przechodzenia Cape Hoornu było nieprawdopodobnie niskie. W dniu 28 lutego po południu zobaczyliśmy nieco z lewej strony grupę wysp. Były to wyspy Diego Ramirez, leżące 40 mil na południo-zachód od właściwego przylądka Hoorn.

Mijamy wreszcie.

Widać niegościnnie brzegi. Wprost z wody piętrzą się wysokie skały. W dolinach widzimy wyraźnie zieloność – są to łąki. Wyspy te odwiedzają mieszkańcy Ziemi Ognistej, lecz stale nikt tam nie mieszka. W noc na 1 marca przechodzi sztorm, lecz wiatr wieje od lądu, fali dużej nie ma.

Przylądek Horn przechodziliśmy w dość znacznej odległości, tak że tylko dobrą lornetką mogliśmy odróżnić go od szeregu innych skał, leżących na tle gór pobliskiego lądu. Majestatycznie wyglądały góry Ziemi Ognistej przy wciąż wiszących groźnych, zwiastujących niepokodę ołowianych chmurach, oświetlonych południowymi promieniami słońca. Szczyty gór pokrywał śnieg. Brzegi wszędzie mało dostępne, skały nagie.

Tego samego dnia już przed wieczorem siła wiatru błyskawicznie wzrosła. Pozostajemy tylko pod sztormowymi żaglami. Wiatr o nierównej sile dmie z południo-zachodu. Z gór uderzają gwałtowne podmuchy, a z chmur przebiegających jak w wyścigu po niebie, siecze nas to grad, to śnieg, to krupa. Pokład cały czas pod wodą, a nadbudówki – białe od śniegu. Przeszliśmy wreszcie Przylądek Burz, i przez cieśninę Le Maire, z pomyślnym na razie wiatrem, zdążyliśmy na północ, marząc o ciepłym słońcu”.

Sławny statek

Cieśnina Le Maire oddziela Ziemię Ognistą od leżącej na wschód od niej wyspy Isla de los Estados i wieczorem 2 marca 1937 roku, kiedy *Dar Pomorza* przechodził przez tę cieśninę, jego załoga zobaczyła dochodzące właśnie stamtąd światło dalekiej latarni morskiej. Czyżby była to ta najbardziej tajemnicza latarnia morska świata, najbardziej wysunięta na południe kuli ziemskiej, znajdująca się na bezludnej wyspie Isla de los Estados latarnia, którą tak fascynująco opisał Juliusz Verne w swojej ostatniej książce „Latarnia morska na końcu świata”?

Po przejściu cieśniny Le Maire *Dar Pomorza* miał za sobą najtrudniejszą część podróży i popychany pomyślnym, południowo-zachodnim wiatrem gnał teraz przed siebie wzdłuż wybrzeży Ziemi Ognistej i Patagonii w kierunku stolicy Argentyny, Buenos Aires. Już czekała, z polskim komitetem powitalnym i argentyńskimi osobistościami rządowymi na czele. Żaglowiec przybił tam 16 marca, a następnego dnia sam prezydent Republiki Argentyny, generał Agustin Pedro Justo przyjął kapitana Maciejewicza i oficerów *Daru* na oficjalnej audyencji w pałacu prezydenckim Casa Rosada. Kolejnego dnia kapitan Maciejewicz złożył wieniec pamiątkowy pod pomnikiem bohatera narodowego Argentyny, generała José de San Martín, a kilka następnymi dniami poświęcono na zwiedzanie oraz spotkania z przedstawicielami Polonii argentyńskiej, którzy przybyli z najdalszych zakątków, aby na własne oczy zobaczyć już nie tylko piękny, ale i sławny polski statek.

Oczywiście na fregacie nie zaniechano programowej nauki, ale większość czasu wypełniały przyjęcia, bankiety, akademie polonijne i odwiedziny u członków Polonii. Buenos Aires nie było jedynym portem, który zapraszał *Dar Pomorza* i jego załogę, ale napięty kalendarz (a statek był już spóźniony o dwa tygodnie) nie pozwolił z nich skorzystać. Musiano, choć z wielkim żalem, odmówić zaproszeniu prezydenta Brazylii Getulio Vargasa do odwiedzenia Rio de Janeiro.

I tak oto, po uzupełnieniu zapasów wody i żywności, rankiem 23 marca *Dar Pomorza* opuścił argentyńską stolicę i po przepłynięciu już bez większych przygód Oceanu Atlantyckiego i przebyciu w sumie 26 000 mil morskich, 2 czerwca 1937 roku wpłynął do macierzystej Gdyni, witany uroczystie przez pomorskiego wojewodę i późniejszego prezydenta RP na emigracji Władysława Raczkiewicza i inne wysokie osobistości rządowe, jak również dziesiątki tysięcy gdynian, dumnych ze swojego, sławnego statku.

Mój ojciec, dr Stefan Michalak zawsze mawiał, że mimo, iż brał udział w wielu ciekawych rejsach (przedtem na *Warszawie*, potem na *Piłsudskim* i *Batorym*), podróż na *Darze Pomorza* wokół przylądka Horn była najciekawszym i najwspanialszym rejsem jego życia.

Stefan Jacek Michalak

Wieczorem wyszliśmy w morze

W każdym numerze przedwojennego „Morza” znajdziemy opisy bardziej lub mniej dalekich i niezwykłych wypraw morskich. O dosyć pechowej, jeżeli chodzi o pogodę wyprawie żaglowcem Lwów dookoła Europy, możemy przeczytać w październikowym, z 1928 roku: (...)

zem na długiej, martwej, po-sztormowej fali, lecz nie posuwa się wiele naprzód. Zaczynają się pierwsze ciepłe dni. Po czterech tygodniach żeglugi wśród mgieł, deszczów i zimna ukazało się słońce. (...)

Rozbujane fale wzdłuż Afryki

Opis wyprawy Niemnem wzdłuż północnego wybrzeża Afryki, sporządzony przez Halinę Bobińską znajdziemy w numerze ze stycznia 1929 roku:

Księżycowa noc okryła całunem daleką przestrzeń morską. Tysiączne gwiazdy odbijają swe migoczące źrenice w stężalym granacie wód. Statek nasz posuwa się milcząco wśród nocy. Czasem rozbija dziobem na setki fosforyzujących iskier większą jakąś falę, czasem jęknie uderzony wałem wodnym, czasem potwórzy wszystkimi swojemi linami i śrubkami skargę gnającego w nieskończoność wiatru.

Na statku samym martwa cisza. Załoga, zmęczona intensywną pracą przy wyjściu z Torre, śpi we wnętrzach okrętu snem twardym i zasłużonym. Słychać tylko głuche kroki wachtowego oficera, od czasu do czasu parę urywanych słów tych z załogi, którzy pełnią wachtę nocną.

Uśpiony statek sunie rytmicznie przez wody morza Śródziemnego ku wybrzeżom Afryki. Wypróżniony bezlitośnie w Torre Annunziata ze swego cennego ładunku, pokornie poddaje się rozbujanym falom morskim. Pochyla swe boki z jękiem żalostnym i gra jakąś potężną wielotonową skargę. (...)

Po dniach zmagania się pustego statku z rozbujanym żywiołem zbliżamy się wreszcie późnym wieczorem ku wybrzeżom Algieru. Setki światel przybrzeż-

W roku bieżącym przypadło nam w udziale odbyć podróż dookoła Europy, ażeby dotrzeć do Constancy, dokąd zostaliśmy zaproszeni przez rząd przyjaźnionego z nami państwa. Wziąwszy pod uwagę, że „Lwów” jest żaglowcem, trudy pokonania takiej podróży wzrastają niepomniernie, a, będąc w ciągłej zalewaniu od wiatrów, niepodobna określić czasu trwania podróży.

Podnieśliśmy tedy kotwicę w Gdyni dn. 2 czerwca i wieczorem wyszliśmy w morze. (...) Ciężkie stoły w pokładowej salce uczniowskiej przesuwały się gwałtownie i kilku ludzi skłębionych i zalewanych lodowatą wodą wypada na pokład. Na pokładzie rozsnuta sieć lin pomagających przy chodzeniu, gdyż inaczej ustać niepodobna. Najkomiczniejszą sceną sztormu jest obiad, spożywany w dolnym pokładzie, na podłodze, po różnych kątach - gdzie kto może, gdyż o normalnem spożyciu posiłku mowy być nie może z powodu kiwania. (...)

Dowiadujemy się przez radio o panującym w północnej części zatoki Biskajskiej niżu barometrycznym, wędrującym w kierunku zatoki Brytolskiej. Temperatura lekko się podnosi, lecz pomimo to panuje przejmujące zimno. Wiatr wzmacnia się, niebo się zaciemnia, widnokrąg mglisty i niewyraźny, typowa angielska pogoda. Zaczyna siać deszcz z wiatrem, czuć słoność w ustach, gdyż i fala robi się grzywiasta i wiatr zaczyna „prószyć wodą morską”, mieszając ją z deszczem. Pod wieczór zaczyna dąć porządnie. Wychodząc na służbę, słyszę charakterystyczny głuchy szum wiatru pomiędzy wantami. „Lwów” kładzie się bardzo na bok. (...)

Zdawało się już, że wszystko pójdzie jak najlepiej - lecz nie. Zaskoczyła nas cisza. Kołysz się więc „Lwów” tym ra-

Październik 1928 r. - zapis wyprawy żaglowca Lwów dookoła Europy.



nych, to cel naszego pierwszego etapu – port algierski Bône. (...)

Dwie doby płyniemy wzdłuż lądu Afryki. Statek nasz o zapelnionych wnętrzach sunie ciszej i spokojniej poprzez błękitną wodę. Rozkoszujemy się uszyscy tym łagodnym wypożycznikiem, który nabiera tyle wyrazu i treści po mocnym bujaniu. Dwudniowe przejście z Torre do B'ne było istotnie buśtawką najpierwszorzędniejszego gatunku. (...)

Z wieczornych, opalowych oparów wynurzać się poczyna piękna zatoka Oranu. Po prawej stronie wyniosły, nagi szczyt górski ostro wrzyna się w niebo. To Aidur o wysokości 372 metrów strzeże wjazdu do portu. Na samym wierzchołku tego rdzawego stożka górskiego rysuje się ciemna, surowa sylwetka ruin fortu Santa Cruz. Zaborcze ręce zdobywców hiszpańskich wzniosły tę twierdzę obronną po zdobyciu Oranu w w. XVI. (...)

Szybkonogi kuter niesie nas do brzegu. Rozrzuczone amfiteatralnie 150-tysięczne miasto wystrza przed nami coraz bliżej, coraz wyraźniej. Po prawej stronie na brunatnym zboczu gliniastym rozsiadł się majestatycznie cały stary Oran. Setki kamiennych, różnowawych domków arabskich o płaskich dachach cisną się ku sobie jakby w strachu przed za-

chłanną zaborczością dumnie rozpostartej dzielnicy europejskiej. (...)

Lwów na honorowym miejscu

Wracamy na Lwów, którym inżynier Witold Komocki dostał się na Bliski Wschód. W grudniu 1929 tegoż roku pisał: (...) *Moja obecność na statku, prującym fale morza Czarnego, pod dumnie powiewającą polską przystawą banderą, była niewiarygodnym ziszczeniem marzeń utraconego urwisa, udającego Wołodyjowskiego w Dzikich Polach Ukrainy i przeprzajającego się z kolegami poroby ku Czarnemu morzu, na swej szalupie „Fali”, na której maszcie też powiewała dumnie polska bandera. (...)*

Drugiego dnia pobytu, przepętnione szalupy dostarczyły nam ledwie prawie całą załogę „Lwowa”. W zwartych szeregach, z rozwiniętą banderą na przodzie, w asyście wszystkich oficerów statku, konsula i kilku miejscowych osób, pomaszzerowaliśmy na grób Warneńczyka. Grób ten w postaci wysokiego kurhanu wznosi się na ósmym kilometrze na zachód od Warny. Na szczycie kopca stoi skromny granitowy obelisk, z napisem w językach łacińskim i bułgarskim, że tu poległ bohaterską śmiercią król polski w obronie wiary chrześcijańskiej i wolności. (...)

Panorama Konstantynopola przedsta-

wia się wspaniale i oryginalnie, dzięki pięknemu położeniu i ogromnej ilości świątyń muzułmańskich.

„Lwów” postawiono na honorowym miejscu, w pewnym oddaleniu od wybrzeża Galaty. Pomimo znakomitych naturalnych warunków, port w Konstantynopolu jest ciasny i nie posiada technicznych urządzeń. (...)

Pożegnawszy gościnnie „Lwów”, w poszukiwaniu egzotycznej Turcji, udałem się z Konstantynopola tureckim parowcem do miasteczka Mudanji, znajdującego się na południowym brzegu morza Marmara. (...) Urządzenia portowe Mudanji składają się z dwóch niewielkich, drewnianych pomostów. Na podróżnych ze statku czekają samochody, które dowożą nas do Brusy. Do Brusy z Mudanji prowadzi kolej, ale widocznie ten sposób lokomocji nie cieszy się zaufaniem, gdyż z pociągu nikt nie wysiadł. (...)

Dar w porządnym sztormie

Numer z grudnia 1934 roku, przynosi kolejną już relację Stanisława Kosko z podróży Daru Pomorza dookoła świata. Tym razem jest to opis zdarzeń na trasie Kopenhaga - Cruz: *Tym razem stanowczo raczej mieli ci, którzy twierdzili, że piękną pogodę, którą podróż się zaczęła, dostaliśmy tylko poto, aby na statku wszystko w morski sposób upakować i umocować. Bo i jakże mogło być inaczej? Za tydzień wypadło porównanie dnia i nocy, a każdy żeglarz dobrze wie, że okres porównania, to okres największych nieporządków na morzu. Hulają wtedy wichry, leją deszcze, fale wdzierają się na pokład. (...)*

Dzień po dniu są burzliwe i chłodne. Po pierwszym niżej przychodzi drugi, potem następne. A wiatr wciąż przeciwny. (...)

4 października znowu dostajemy porządny sztorm z deszczem. Ulewa jest tak silna i gwałtowna, że oczu otworzyć na wiatr niepodobna. Morze wygląda, jak pole podczas śnieżnej zadyмки. Nic, tylko biały pył. To krople deszczu, rozpylone przez wiatr pędzi wichura po powierzchni przybitych fal. Zachód słońca nic dobrego nie wroży. Kolor nieba jest jakiś złowrogi. (...)

Wraz z przyjściem północno-wschodniego passatu opuszczają nas zazdrosne myśli o parowcach. Statek sunie z szybkością do 10-ciu węzłów, a czyni to bez wysiłku, lekko i miarowo kołysząc

FIORDY NORWEGII

... (Fragment z wycieczki na „Batory”) ...

... (Opis widoków z pokładu) ...

... (Opis przyrody i klimatu) ...

... (Opis życia lokalnego) ...

... (Opis podróży) ...

20

21

Maj 1938 r. - opis wycieczki Batorem do Norwegii.

się z boku na bok. Niema dymu, niema vibracji kadłuba. Jest słońce i błękit nieba i morza. (...)

Nad ranem 17 października błyska na horyzoncie światło latarni morskiej na Teneryfie, a rankiem tegoż dnia mijamy wschodni cypel wyspy. O 11-tej na maszt „Daru Pomorza” wlatuje flaga pilotowa i wkrótce potem rzucamy kotwicę w porcie Santa Cruz. Rozpoczyna się „porządek portowy”.

Kajakiem do Indii

O niezwykłej wyprawie z Polski do Indii przeczytamy w numerze styczniowym z 1936 roku: (...) Pomimo wszelkich przestróg i trudności, zebrawszy odpowiednią sumę, „Kilometr” (pseudonim harcerski dr. Korabiewicz, podkreślający jego wzrost), postanowił odbyć zamierzoną wędrówkę w towarzystwie swej żony. (...)

Mając doświadczenie z poprzednich podróży, zdecydował się na kajak, wzorowany na szwedzkich jolach z zastosowaniem ulepszeń według własnych pomysłów. Kajak ten, który otrzymał nazwę „Pacyfista”, zbudowała stocznia w Gdyni. „Pacyfista” ma 5 m. długości, a szerokość jego wynosi 1 m., posiada boczne miecze i ozaglowanie lugrowe 4,5 m. kw. powierzchni. Klepki dębowe, poszycie sosnowe, waga około 80 kg.

Po przetransportowaniu kajaka, łącznie z całym zaopatrzeniem, na Prut, dn. 22 lipca 1934 r., Korabiewiczowie odpłynęli ze Śniatynia – Załucze w kierunku Dunaju. (...)

Dunajem poprzez limany dotarli do Porticy, skąd morzem Czarnym przez Konstancę, Warnę do Bosforu. Z Konstantynopola morzem Marmara przez Dardanele, morzem Greckim pod Jeni Focza (strefa zakazana, t. zw. „zona wojenna”), gdzie Korabiewiczów aresztowali Turcy – posadzając o szpiegostwo. Po 10-ciodniowym areszcie spostrzegli swą pomyłkę i odstawili załogę „Pacyfisty” ze Smyrny (dokąd aresztowanych już w międzyczasie przewieziono) do Antalji. Z Antalji do Aleksandretty (Syrja) przeżeglowali Korabiewiczowie szczęśliwie morzem. (...)

Z Aleksandretty doktorostwo Korabiewiczowie przerzucili się na Eufrat, przejeżdżając tę przestrzeń w autobusie, na dachu którego umocowano „Pacyfistę”. Wędrówka Eufratem dostarczyła nowych i zupełnie innych wrażeń: noclegi w szałasach Beduinów, pustynną panoramę

i absolutną samotność na rzece. (W czasie całej wyprawy nie spotkano ani jednej łodzi i jeden tylko most). W ten sposób dołynęła załoga „Pacyfisty” do Feludzia (Irak), skąd przerzuciła się do Bagdadu, a dalej szlak jej wiódł Tygrysem do Bassory (Irak). (...) Z Bassory spłynęli nasi podróżnicy do Karaczi, skąd oceanem Indyjskim żeglowali do Indusu, dalej tą rzeką pod prąd do rzeki Sutilej do Bahawalpuru (stolica księstwa Bahawalpur), stąd pociągiem na najbliższą rzekę Jumnę, którą dotarto do Delhi – stolicy Indyj. Depesza o ciężkim stanie matki dr. Korabiewicza przerywa dalszą podróż i zmusza do natychmiastowego powrotu do Polski. (...)

Batory w Norwegii

Żagłowcami, kajakiem... Numer z maja 1938 roku przynosi opis wycieczki najśłynniejszym polskim statkiem pasażerskim, Batorym, do Norwegii:

Gdy po tej nocy, która nocą nie była, obudziliśmy się o 5-tej rano, „Batory” stał już na kotwicy w cieśninie Tromsösund tuż obok miasta i portu Tromsö. Miasteczko to, liczące przeszło 10.000 mieszkańców, jest największym osiedlem ludzkim za północnym kołem polarnym. (...) W lecie dzień trwa tutaj przeszło dwa miesiące (od 21 maja do 23 lipca); tyleż czasu trwa zima noc. Kiedy w styczniu po raz pierwszy ukazuje się tu na minutę słońce, odbywają się wielkie zabawy i uroczystości. Ludzie szaleją z radości na widok powracającego z królestwa nocy i podziemi promienistego boga. (...)

Największą atrakcją dla turystów w Tromsö jest obóz Lapończyków, leżący w okolicy miasta. (...) Lapończycy znaleźli się tutaj nie całkiem z własnej woli. Po prostu sprowadzono ich jako osobliwość do oglądania, jako obiekt turystyczny, pociągający dla podróżnych, i dzięki temu obóz ich ma charakter muzeum etnologicznego, na świeżym powietrzu. Mieszka tu zaledwie kilka rodzin, gnieźdzących się w nędznych ziemiankach. Chata Lapończyka to coś pośredniego między kurną chatą i szalasem. (...)

Lapończycy wylegli na nasze spotkanie, ciesząc się nadzieją zarobku. Pokazują nam swoje wyroby: nożyki z kości rena do przecinania kartek albo lalki, ubrane według mody lapońskiej w barwne sukienki, obrzeżone białym futerkiem niedźwiedzim. (...)

W głębi widać było cieśninę morską i miasto Tromsö, malowniczo świecące



Grudzień 1934 - relacja z podróży Daru Pomorza dookoła świata.

ścianami drewnianych przeważnie domostw, a jeszcze dalej na horyzoncie wznosiły się ośnieżone szczyty granitowe wyspy Kvalö. Przeprowadzając się z powrotem do miasta, mogliśmy obejrzeć dokładnie jego panoramę. Nad samym brzegiem, na drewnianych palach, wbitych w wodę, wznosiły się stare portowe magazyny, do których mogą przybijać bezpośrednio rybackie barki i mniejsze statki. Port nie jest przystosowany do przyjmowania dużych okrętów, toteż widzieliśmy w nim stojące przeważnie kutry i niewielkie parowce. (...)

O godzinie 12-tej w południe „Batory” podniósł kotwicę i przedelfilował wzdłuż cieśniny przed frontem domów miasta Tromsö. Do tej pory posuwaliśmy się wciąż na północ; teraz nastąpił zwrot: z krainy polarnego dnia mieliśmy powracać na południe, do strefy, gdzie rytmem upływającego czasu jest codzienna wymiana nocy i dni. (...)

Opr. Czesław Romanowski

i

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/>

Regularnie po linii



Tczew w roku 1927.

Dzielne maluchy

Pierwszymi statkami Żegluga Polskiej były „francuzy” – masowce, przeznaczone głównie do trampingu na wodach europejskich. Jednak dyr. Rummel wiedział, że prawdziwe „konfityry” można znaleźć na liniach regularnych...

Pod koniec lat dwudziestych nowopowstała „Żegluga Polska” nie zdążyła jeszcze okrzepnąć, żeglugowcy w Europie nie zdążyli przywyknąć do widoku polskiej bandery, a już na mapie morskich połączeń pojawiła się pierwsza w dziejach polska, regularna linia żeglugowa. Co prawda jej inauguracja miała miejsce dopiero wiosną 1928 r., ale już w listopadzie 1927 r. za 12,5 tys. funtów szterlingów nabyto przeznaczony na nią statek.

Był to niewielki – 747 BRT – węglowiec *Juno*, zbudowany w 1924 r. w holenderskiej stoczni Bodewes w Milingen. Jego armatorem było przedsiębiorstwo R.D.B. „Cordelia” i pod jego banderą stateczek w czerwcu 1926 r. zdążył odwiedzić Gdańsk. Polska załoga przejęła go

23 listopada w Rotterdamie, a dowodzenie objął kpt. Karol Ryncki. W trzy dni później *Tczew* wyszedł w pierwszy rejs pod polską banderą, z Rotterdamu do Antwerpii, pod balastem. Zabrał do Aabenraa w Danii tomasynę i stamtąd 7 grudnia przyplął do Gdyni. Kierując się doświadczeniami zyskanymi na „francuzach”, od razu po przyjsciu, w gdyńskim porcie, założono na nim dodatkowe instalacje ogrzewania oraz rozbudowano sieć oświetlenia elektrycznego. Po zakończeniu prac, 2 stycznia przeszedł do Gdańska, a 7 stycznia 1928 r. wyszedł z drobnicą do Londynu.

Otwarcie linii opóźniało się – tym bardziej, że kręgi dążące do wzmocnienia roli Tczewa jako portu morskiego (ich

wpływami można wytłumaczyć nazwę nowego statku) postulowały, aby planowana linia zaczynała się właśnie w Tczewie. Jak się jednak można było spodziewać, nic z tego nie wyszło, gdyż zanurzenie nawet takiego malucha okazało się za duże na Wisłę. Zorganizowanie linii przeciągało się i statek pływał z różnymi ładunkami do portów bałtyckich i europejskich. Już w trakcie pierwszych rejsów, załoga zaczęła narzekać na słabą stateczność (pomoć była to cecha wrodzona statku).

Pierwszą poważniejszą przygodę statek i jego załoga przeszli w ponad rok po podniesieniu polskiej bandery. 2 lutego 1929 r. *Tczew* wyszedł z węglem z Gdańska w rejs do duńskiego Bandholm. Zima tego roku była wyjątkowo ostra – o przygodach, jakie spotkały polskie „francuzy” pisaliśmy już wcześniej, w pierwszym odcinku naszego cyklu. Jej ofiarą padł również *Tczew*, którego pole lodowe zatrzymało pod Bornholmem. Co prawda polski statek zdołał się jeszcze przebić na zachód, idąc śladem kilku większych jednostek, ale ostatecznie 4 lutego lody zatrzymały go za Arkoną, 40 mil od Kilonii. W nocy z 6 na 7 lutego kry zaczęły się przesuwac i załoga obawiała się, że statek spotka los *Krakowa*, który dokładnie siedem lat wcześniej – 7 lutego 1922 r. – został zmiażdżo-

ny przez lody w Skagerraku. Na szczęście poszycie *Tczewa* wytrzymało i 8 lutego do grupy wmarzniętych statków podszedł niemiecki pancernik *Schleswig-Holstein* i zaczął wyprowadzać je z pułapki. Niestety, wiatr i mroź szybko blokowały rynnę utworzoną przez pancernik i niewielki *Tczew* po pewnym czasie znów utknął w lodach. Dopiero następnego dnia podszedł do niego inny pancernik – *Elsass* – i tym razem udało się wejść do Zatoki Kilońskiej. Tam *Tczew* został unieruchomiony na dobre, z resztkami prowiantu. Na całe szczęście, węgiel stanowiący ładunek statku pozwalał utrzymywać w pomieszczeniach dostatecznie wysoką temperaturę.

Po pomoc udał się na pobliski ląd pierwszy oficer, Józef Borkowski z dwoma marynarzami. Po wielu perypetiach udało im się telefonicznie zaalarmować armatora i agenta w Kilonii o sytuacji statku. Pozwoliło to zorganizować zrzuć żywności z samolotu. Dopiero 15 marca, po 6 tygodniach dryfowania *Tczew* został uwolniony z lodów, znów przez niemiecki pancernik *Elsass*, po czym udał się samodzielnie do Holtenau do remontu. A potem nadal pływał w trampingu w oczekiwaniu na otwarcie linii.

Na bałtyckich liniach

Żegluga zwlekala z otwarciem regularnej linii. Narastał kryzys żeglugowy i mimo spadających cen statków, państwo – właściciel Żeglugi – nie było skłonne pakować więcej pieniędzy w niepewny interes, do którego wciąż trzeba było dokładać. Tym niemniej dyr. Rummel, działający w myśl zasady „kupuj, gdy jest tanio” nalegał na zakup drugiego statku na planowaną linię fińską. Udało mu się namówić władze województwa śląskiego na wyłożenie odpowiedniej kwoty i za 15 tys. funtów szterlingów od znanego duńskiego armatora J. Lauritzen zakupiono niewiele większy od *Tczewa*, prawie dziesięcioletni statek *Helga* (845 BRT), któremu przez szacunek dla sponsora nadano nazwę *Chorzów*. Jego kapitanem został Stefan Ciundziewicki, drugi z absolwentów tczewskiej Szkoły Morskiej, któremu powierzono taką funkcję.

Po raz pierwszy nowy statek przybył do Gdyni 4 kwietnia 1930 r., w miesiąc po podniesieniu polskiej bandery. Tego samego dnia wyszedł w pierwszy rejs eksploatacyjny pod polską banderą, do Helsinek. Mało kto przypuszczał, że pod tą banderą czeka go wyjątkowo urozmaicona służba.

Zakupienie drugiego statku pozwalało otworzyć z dawną planowaną linię z Gdyni przez Rygę i Tallin do Helsinek. Zainaugurował ją 4 kwietnia 1930 r. *Chorzów*. Oba statki kursowały na niej do października, po czym linię rozdzielono na dwie: fińsko-tallińską (obsługiwaną przez *Chorzów*, do którego w maju 1931 r. dołączył fiński *Posejdon*) oraz ryską (obsługiwaną przez *Tczew*), którą z końcem 1931 r. skasowano.

Ówczesny kierownik linii regularnych „Żeglugi Polskiej”, Stanisław Darski wspominał, że głównym problemem na obu liniach było utrzymanie regularności połączeń. Małe statki nie gwarantowały należytej terminowości, szczególnie w zimie. Wina nie zawsze leżała po ich stronie, np. obsługujący Rygę lodołamacz *Tasuja* był za słaby na panujące na tym akwenie warunki. Tym niemniej, niewielkie gaba-

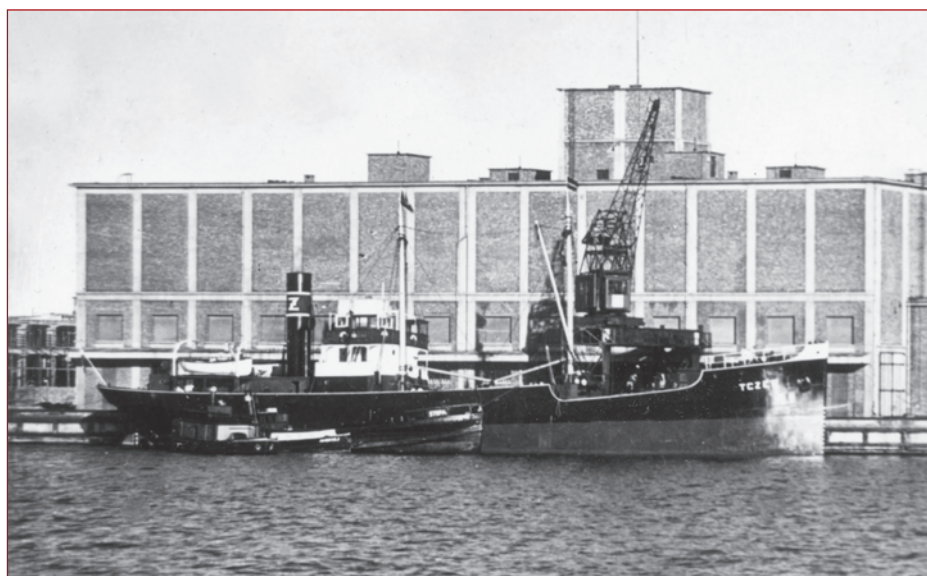
ryty jednostek były nie raz powodem trosk armatora.

O kłopotach *Tczewa* zimą 1929 r. pisaliśmy wyżej. Podobną przygodę przeżył *Chorzów* w lutym 1931 r., gdy ugrzązł w polu lodowym u fińskich brzegów. Armator – podobnie jak dwa lata wcześniej – został powiadomiony o kłopotach dopiero po wysłaniu na brzeg delegacji. Te doświadczenia (oraz dobre wyniki linii fińskiej) skłoniły kierownictwo „Żeglugi Polskiej” do zamówienia w duńskiej stoczni w Nakskov dwóch statków przeznaczonych do obsługi tej linii.

Podczas dalszej służby *Chorzów* szczęśliwie unikał większych awarii, ale gorzej wiodło się drugiemu ze statków. Jeszcze w kwietniu 1930 r. *Tczew*, płynący z Gdyni do Niemiec z ładunkiem węgla, doznał w pobliżu Danii nagłego przechyłu. Groziło mu zatonięcie, jednak



Tczew wracający z zamrznięcia w roku 1929 w Zatoce Kilońskiej.



Tczew w gdyńskim porcie. Obok holownik Andrzej i lichtuga Stefa.



Kpt. Cindziewicki i dyr. Rummel na Chorzowie.

dzięki umiejętnemu manewrowaniu zbiornikami balastowymi udało się zmniejszyć przechył. Wypadek przypisano wspomnianej wcześniej słabej stateczności statku. Ponad rok później – we wrześniu 1932 r. – *Tczew* odniósł w rejsie do Gdyni uszkodzenia w sztormie u ujścia rzeki Maass. Nie omijały go też kolizje, np. we wrześniu 1931 r., gdy w gdańskim porcie najechał na niego lodołamacz Rady Portu *James de Reynier*.

Pionierzy polskiej żeglugi

Obu opisywanym statkom przypadł los pionierów. Na spółkę z „francuzami” inaugurowały połączenia i kilkakrotnie zapisywały się w kronikach jako te, które „po raz pierwszy...”.

Wspomnieliśmy, że *Tczew* był pierwszym drobnicowcem pod polską banderą, a przynajmniej kupiony został do tej roli. Wraz z *Chorzowem* inaugurował pierwszą polską linię regularną. Nie koniec na tym. *Chorzów* 21 września 1931 r. przybył do Gdyni z Holandii jako pierwszy polski statek z ładunkiem ryb. 8 stycznia 1932 r. ponownie wyszedł do Holandii, inaugurując linię Gdynia - Gdańsk - Rotterdam - porty reńskie. Zakończył ją 20 stycznia 1932 r., przybywając do Gdyni z pierwszym transportem śledzi z połowów polskich ługrów spółki „Mopol”, działającej z holenderskich portów. W grudniu 1937 r. został pierwszym, polskim statkiem towarowym, który pod białą-czerwoną banderą zaliczył sto podróży na liniach regularnych. Dodajmy jeszcze, że 14 lutego 1934 r. *Tczew* zainaugurował linię regularną Gdynia - Hamburg.

Dalsza, przedwojenna służba tych statków nie obyła się bez kolejnych awa-

rii. Napiszemy o nich, gdyż stanowiły znaczące przerywniki w żmudnych i mało ekscytujących rejsach towarowych. Jeszcze w marcu 1932 r. *Chorzów* zderzył się w Gdańsku z duńskim parowcem *Taarnholm*, obydwa statki zostały uszkodzone. Uszkodzenia poniósł też *Tczew* w styczniu 1935 r., gdy w czasie podróży z Hamburga do Gdyni zderzył się we mgle w Kanale Kilońskim z niemieckim statkiem *Beira*.

Najpoważniejsza awaria miała miejsce 5 grudnia 1938 r., gdy *Tczew* podczas załadunku w basenie amunicyjnym na Westerplatte, przechylił się na lewą burtę, oparł o nabrzeże i po około 5 minutach przewrócił się w stronę nabrzeża, po czym zatonął. Okazało się, że do ładowni, w której już znajdowały się rury, zaczęto ładować arkusze blachy, co przez podniesienie środka ciężkości statku doprowadziło do ujemnej stateczności. Statek zaczął zachowywać się „niespokojnie” i próbowano go uspokoić manewrując balastami.

Rezultat okazał się fatalny nie tylko dla *Tczewa*, w wypadku zginęło dwóch członków załogi. Izba Morska uznała, że winę ponosi całkowicie kapitan statku, który dopuścił do nieprawidłowego załadowania. *Tczew* podniesiono dopiero 27 grudnia i skierowano do remontu do Stoczni Gdańskiej. W początkach sierpnia 1939 r. przeszedł do Stoczni Gdyńskiej, która miała dokończyć napraw. Planowano, że po ukończeniu remontu, powróci do eksploatacji pod nazwą zmienioną na *Gniew*.

Pod wroga banderą

W dniu wybuchu wojny *Tczew* stał w remoncie w Gdyni. Prawdopodobnie został zatopiony dla zablokowania portu

w wejściu południowym (wg innych relacji – w stoczni). Niemcy podnieśli go jeszcze w listopadzie 1939 r., ale nie spieszyli się z odbudową. Przydzielony przez niemiecki Urząd Powierniczy gdańskiemu przedsiębiorstwu „Weichsel”, wszedł do eksploatacji pod jego banderą dopiero w lipcu 1942 r., jako *Dirschau*. W kwietniu 1944 r. został wykreślony z gdańskiego rejestru statków, co mogło oznaczać przerejestrowanie do innego portu. Zatonął podczas działań wojennych na Bałtyku 4 grudnia 1944 r., najprawdopodobniej na minie postawionej przez radziecki okręt podwodny *Lembit*.

W alianckiej służbie

Chorzów 1 września 1939 r. znajdował się w morzu, w drodze z Göteborga do Bergen. Zdołał tam dotrzeć 3 września, po czym stanął w porcie w oczekiwaniu na dalsze rozkazy. W połowie października wraz z *Kromaniem*, *Naroczą*, *Roburem IV* i *Wilnem* popłynął w brytyjskim konwoju HN.0 do Wielkiej Brytanii. Na ich pokładach do angielskich portów przybyli słuchacze PSM, ewakuowani z Polski na *Darze Pomorza*.

Po krótkim oczekiwaniu, już na początku listopada rozpoczął rejsy z węglem w konwojach do portów francuskich. 29 kwietnia 1940 r. przybył do stoczni w Newcastle, gdzie miał być przystosowany do warunków wojennych. Następnego dnia rozpoczęto jego adaptację. Założono tymczasowy *degaussing*, a mostek osłonięto płytami betonowymi. Na pokładzie pelenogowym zainstalowano podstawę pod karabin maszynowy. Karabin zamontowano dopiero 24 maja, podczas postoju w Londynie. Trzy dni wcześniej podpisano umowę czarterową z Francuską Misją Morską w Londynie, na trzy miesiące.



Chorzów w Kanale Kilońskim.



Tczew



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

W ramach tego czarteru *Chorzów* wyszedł 1 czerwca z Goole do Bordeaux z ładunkiem smoły. 7 czerwca – już po ewakuacji Dunkierki – przybył na redę Le Verdon, gdzie oczekiwał na dalsze polecenia. Dopiero 13 czerwca przyszła zgoda na przejście do Bordeaux, gdzie z wielkimi trudnościami (Francja upadała!) udało się wyładować towar, doszło też do niegroźnej kolizji z włoskim statkiem *San Petro*. W Bordeaux na statek zaczęli zgłaszać się polscy wojskowi i cywilni uchodźcy, którzy nie chcieli trafić do niemieckiej niewoli. Okazało się też, że statek został zaarrestowany, gdyż francuski agent spodziewał się trudności w uzyskaniu należności z Londynu. Kapitan zdołał statek wykupić, a na jego pokład wkrótce załadowano 83 skrzynie ze skarbem wawelskim. 19 czerwca 1940 r. *Chorzów* z bezcennym ładunkiem i 193 uciekinierami opuścił Bordeaux, ponoc za osobistym zezwoleniem adm. Darlana. Wraz z nim z tego portu wyszedł *Kmicic*, z ponad 300 uchodźcami. Na redzie zaatakował go niemiecki samolot, ale 21 czerwca statek bezpiecznie dotarł do Falmouth.

Po francuskich przygodach uznano, że statek potrzebuje solidnego remontu. W początkach lipca 1940 r. skierowano go do Barrow-in-Furness, tam ekipy stoczniovców zajęły się jego maszyną, kotłami i urządzeniami pokładowymi. Remont zakończono 26 września i od 2 października *Chorzów* wszedł w czarterze brytyjskim na trasę islandzką, wożąc węgiel i ryby.

Podróż okrężna na trasie z portów brytyjskich do Islandii i z powrotem powinna trwać około miesiąc. Czasem trwała dłużej, zależnie od załadunku ryb w ma-



Chorzów w porcie.

łych portach islandzkich oraz od pogody.

W trzeciej podróży, rozpoczętej 29 grudnia 1940 r. w Runcorn, *Chorzów* trafił na sztorm. Wskutek awarii w maszynie odłączył od konwoju, a fale uszkodziły ładunek pokładowy i środki ratunkowe. Statek sztormował z falą, a przechyły sięgały 25°. 7 stycznia sytuacja stała się krytyczna, aby uniknąć eksplozji wygaszono lewy kocioł i wysłano sygnał z prośbą o ratunek. Po godzinie przybył trawler i przeholował go Seydhisfjordu, gdzie statek częściowo odlichtowano. Rozładunku dokończono 9 lutego 1941 r. w Reykjaviku i tam odstawiono jednostkę w oczekiwaniu na remont. Naprawy zakończono dopiero 8 kwietnia. W międzyczasie *Chorzów* stał się niesławnym bohaterem afery godnej Dzikiego Zachodu, która rozpoczęła się 13 marca, gdy jego

załoga weszła na statek *Puck* i zabrała z niego skrzynki wina i wódki. Następnego dnia przed *Chorzowem* zjawiała się policja, która próbowała przeprowadzić dochodzenie. Nie wpuszczono ich na pokład, co więcej – grożono im bronią palną. W związku z tym jeszcze tego samego dnia kapitana i trzech członków załogi umieszczono w areszcie, a 2 kwietnia skazano na kary więzienia. Oczywiście potrzeby wojenne okazały się silniejsze, skazanych wypuszczono po wpłaceniu przez PSAL kaucji w wysokości 150 funtów szterlingów, ale kapitan Góra musiał pożegnać się z dowodzeniem *Chorzowem*. Nawiasem mówiąc, wydarzenie to z czasem obrosło legendą i nabrało cech „morskiej opowieści”, w której zmieniały się scenaria, przedmiot sporu i sposób uwolnienia z więzienia.

Nie był to koniec kłopotów. Kolejne wystąpienie marynarzy z *Chorzowa* było znacznie poważniejszej natury. Na początku maja 1941 r. załoga wystosowała do PSAL prośbę o wzmocnienie uzbrojenia statku i zainstalowanie nadajnika radiowego. W razie niespełnienia tej prośby, załoga wniosowała o przeniesienie na statki posiadające uzbrojenie. Ponieważ prośba została zlekceważona, 10 czerwca, wobec planowanego wyjścia z Fleetwood, załoga oświadczyła kapitanowi, że nie wyjdzie w morze, o ile na statku nie zostanie zainstalowany nadajnik radiowy. W półtorej godziny później przybyli pracownicy firmy Marconi i rozpoczęli montaż nadajnika.

Od września 1941 r. *Chorzów* pływał po wodach brytyjskich. W grudniu 1942 r. wzmocniono jego uzbrojenie, które odąd składało się z jednego przeciwlotni-



Poniemiecki kabotażowiec Narew.

czego Oerlikona 20 mm, ustawionego na rufie oraz z pięciu karabinów maszynowych. Potem *Chorzów* nadal pływał w przybrzeżnych konwojach, a w lipcu 1943 r. ponownie zmodernizowano jego uzbrojenie, zdjęto na mostku 2 karabiny maszynowe Lewis, a w ich miejsce zainstalowano dwa kolejne Oerlikony. Statek wyposażono też w niekierowane pociski rakietowe (PAC) typu „J”, a betonowe osłony na mostku zastąpiono nowymi z masy plastycznej. Była to mieszanka smoły i granitowego gruzu wylewana na cienki podkład z blachy stalowej. Łączna grubość takiego pancerza wynosiła około 2 cale (ok. 5 cm), a całość ponoć bardzo skutecznie chroniła przed ostrzałem kaemów niemieckich samolotów.

W marcu *Chorzów* skierowano do remontu, podczas którego na rufie zbudowano nadbudówkę mieszkalną dla dwóch artylerzystów. Pod koniec kwietnia statek został przejęty przez Ministry of War Transport w ramach czarteru inwazyjnego. Na pokładzie pozostała polska załoga. Po inwazji statek pływał z zaopatrzeniem w lokalnych konwojach przez kanał La Manche do plaż i małych portów. Zdarzało się, że trzeba go było osadzić na mieliźnie, aby rozładować dostawy. Sytuacja taka miała miejsce pod koniec czerwca pod Arromanches. 31 sierpnia 1944 r. w Barry Dock doszło do kolizji z belgijskim statkiem typu „Empire” *Belgian Seaman*. Po kolizji *Chorzów* z powgniatanym kadłubem skierowano do stoczni na remont trwający miesiąc. Prawdopodobnie wówczas do uzbrojenia dołożono jeszcze jednego Oerlikona.

W połowie września 1944 r. *Chorzów* zwolniono z czarteru rządowego. Polski właściciel chciał się go pozbyć, oferowano go Anglikom, jednak nie uśmiechało się im przejmować starego statku w sytuacji, gdy stocznie amerykańskie masowo wypuszczały długie serie nowoczesnych okrętów różnej wielkości. *Chorzów* podjął służbę transportową pływając w przybrzeżnych konwojach wokół wysp brytyjskich do połowy grudnia 1944 r.

16 grudnia 1944 r. *Chorzów* zawinął z ładunkiem węgla na redę Shoreham-on-Sea i stanął na kotwicy. W nocy przyszedł sztorm – jeden z najcięższych od lat. Jeden z łańcuchów kotwicznych *Chorzowa* pękł, statek próbował jeszcze walczyć pracując całą siłą maszyn, ale żywił włókł go do brzegu. Nad ranem polski statek osiadł na dnie, 200 m od brzegu. Całą załogę zdołano ewakuować na ląd. W dwa dni później kpt. Józef Borkowski

i kilku członków załogi weszło na pokład. Zabrali urządzenia nawigacyjne i dokonali inspekcji uszkodzeń. Stwierdzono pęknięcie pokładu na całej szerokości przy ładowni nr 3, mocnicy burtowej prawej i lewej burty, a kotły zerwane zostały z fundamentów. Całe wnętrze zniszczone było przez wodę.

Stella Maris

W połowie stycznia 1945 *Chorzów* ściągnięto na wodę i przeholowano do Shoreham, gdzie oczekiwał na decyzje. Koszty ratownictwa i ewentualnego remontu okazały się zbyt wysokie i w lutym statek uznano za całkowitą stratę konstrukcyjną. Wrak *Chorzowa* przejęty został przez towarzystwo ubezpieczeniowe, aż w czerwcu 1946 r. przeholowano go Gandawy. Tam sprzedano Wincentemu Bartosiakowi, polskiemu armatorowi z Londynu.

W 1947 r., po generalnym remoncie, statek przemianowano na *Stella Maris* i zarejestrowano w Panamie, z portem macierzystym Balboa. Jego armatorem była

Compania de Navegacion Interoceanica SA (później Cia Interoceanica SA) stanowiąca własność Wincentego Bartosiaka, a armatorem zarządzającym został W. Bartosiak. Pamiętając o swych kolegach ze Szkoły Morskiej starał się on zatrudniać na swych statkach polskie załogi i dlatego kapitanami *Stella Maris* byli – w różnych okresach – Bolesław Szolkowski, Ludwik Smolski czy Jan Starzycki. Polacy obsadzali też inne stanowiska oficerskie.

Statek pływał początkowo na wodach europejskich, wożąc z Bałtyku drewno do Belgii i Francji. Zimą kierowano go na bardziej przyjazne wody Morza Śródziemnego. W 1949 r. na *Stella Maris* załadowano w Antwerpii cement, z którym statek popłynął do brazylijskiego Porto Alegre, po czym pozostał już na wodach południowoamerykańskich. Ponieważ tamtejszy węgiel bunkrowy był drogi i złej jakości, kotły statku przerobiono na opalanie ropą.

Dawny *Chorzów* jeszcze przez kilka lat pływał między portami wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej. Tam



Chorzów w Gdyni.

Dane techniczne statków linii bałtyckich ŻP

Nazwa	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Maszyny	Prędkość	Załoga
<i>Tczew</i>	1924	760 BRT, 344 NRT	1020 t	55,3 p.p. × 8,6 × 3,8, m	1 m. parowa, 600 KM (indykowana)	10 w.	20
<i>Chorzów</i>	1921	845 BRT, 489 NRT	1350 t	68,6 całk. × 9,6, m	1 m. parowa, 478 KM (indykowana)	7 w.	14
<i>Olza</i>	1939 (w bud.)	1080 BRT	1250 t	67,0 całk. × 10,6 v 4,3, m	1 m. parowa, 850 KM (indykowana)	10,5w.	?
<i>Narew</i>	1938	211 BRT, 114 NRT	310 t	38,2 × 7,1 v 2,5, m	1 s. spalinowy, 200 KM	7 w.	12
<i>Nyssa</i>	1890	547 BRT, 360 NRT	796 t	54,0 całk. × 8,2 × 4,3, m	1 m. parowa, 380 KM (indykowana)	8 w.	22
<i>typ B51/I</i>	1949-1953	ok. 485 BRT, ok. 180 NRT	ok. 650 t	59,9 × 9,6 × 3,4, m	1 s. spalinowy, 540 KM	10 w.	17

przypomniał sobie o nim Neptun... Statek wymknął mu się zimą 1944 r. Po niespełna dziesięciu latach, podczas podróży z ładunkiem podkładów kolejowych z Itajahy do Montevideo wszedł 3 grudnia 1953 r. na mieliznę w rejonie Cidreira. Po kilku dniach odzyskał pływalność, lecz w następstwie uderzenia o grunt maszynownia i ładownie zostały zalane. Załogę, za wyjątkiem kapitana, ewakuowano na brzeg, a statek dryfował w stanie półzatopionym wzdłuż brzegu. Koniec nadszedł 8 grudnia, gdy dryfująca jednostka rozbiła się na skałach na południe od latarni Cidreira, 150 mil na północ od Rio Grande w Brazylii. Wrak sprzedano przedsiębiorcy z Porto Alegre na złom. Rozbiórki dokonano na miejscu katastrofy.

Za pieniądze uzyskane z odszkodowania W. Bartosiak wybudował w Trieście w 1957 r. nowoczesny motorowiec o pojemności 490 BRT, nazwany *Stella Nova*. Pływał po całym świecie, z polskimi oficerami, do 1971 r. Sprzedany, zmienił nazwy na *Alexandra B.* i *Mar Freeze*, aż we wrześniu 1981 r. podczas postoju w meksykańskim porcie Progreso na Jukatanie wybuchł na nim pożar. Ciężko uszkodzony statek wyholowano z portu i osadzono na pobliskiej plaży.

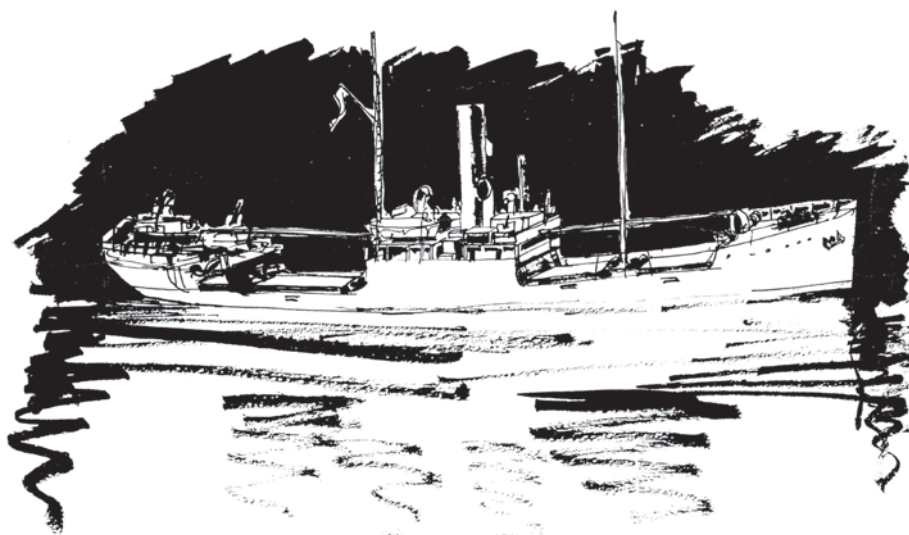
„Brzydkie kaczątko”:
Nyssa i Narew

Po wojnie w skład floty „Żegluga Polskiej” weszły dwa małe statki pochodzące z rewindykacji i reparacji. Pierw-

szym była *Nyssa* – dawny gdański parowiec *Hafnia*, przydzielony Polsce w ramach mienia pogdańskiego. Zbudowany w 1890 r. jako *Newton* w szwedzkiej stoczni Larssona w Thorskog, pływał pod szwedzką banderą. W 1926 r. zmienił nazwę na *Viksten*, w maju 1937 r. sprzedano go gdańskiej firmie Danziger Seetransport GmbH i nazwano *Wiborg II*. Kolejny raz zmienił nazwę w marcu 1943 r., po przejęciu przez Wernera Petersa z Lubeke. Jako *Hafnia* pływał do 1946 r., aż w maju tego roku przydzielony został Polsce.

Planowano nazwać go *Stawno*, jednak czasowo pozostawiono na burcie *Hafnia*. Z taką nazwą przybył w czerwcu 1946 r. do Polski i z taką poszedł do stoczni. Przydzielony „Żegludze Polskiej” otrzymał nazwę *Nyssa*. Remont ukończono w marcu 1947 r. i statek wszedł na linię z Gdyni do Göteborga. Trapiiony przez awarie, został w maju 1948 r. wycofany z eksploatacji.

W tym czasie z ciekawą inicjatywą wystąpili rybacy, którzy zaproponowali wykorzystanie niepotrzebnej *Nyssi* w charakterze bazy podczas planowanych połowów na Atlantyku. Statek, będący własnością państwową miał świadczyć usługi przedsiębiorstwom prywatnym i spółdzielczym, w szczególności w zakresie magazynowania złowionych ryb. Planowano przy okazji zebrać doświadczenia do stworzenia większej, lepiej dostosowanej do potrzeb, pływającej bazy. Propozycja trafiła w zły czas, kiedy prywatna inicjatywa była likwidowana. Inicjaty-



Chorzów pod koniec wojny narysowany przez Michała Leszczyńskiego.

wę zlekceważono, a niepotrzebną *Nysse* w 1949 r. złomowano.

Nieco więcej szczęścia miała „Żegluga Polska” z niewielkim kabotażowcem *Narew*. Ten stosunkowo nowoczesny stateczek zbudowany został w 1938 r. w renomowanej stoczni Werft Nobiskrug w niemieckim Rendsburgu jako *Renate*, dla hamburskiego prywatnego armatora. W lipcu 1940 r. został zarekwirowany przez Kriegsmarine dla potrzeb operacji „Seelöwe” – lądowania w Wielkiej Brytanii. Po odwołaniu tej operacji, nie został zwrócony właścicielowi i nadal pozostawał w służbie wojennej. W 1942 r. przeklasyfikowano go na tender (jednostkę zaopatrzeniowo-transportową), a w lipcu 1944 r. stojący w Rewalu statek został poważnie uszkodzony podczas eksplozji amunicji. Podczas ewakuacji na Zachód został porzucony i zatopiony w Szczecinie, a po objęciu tego portu przez Polaków, we wrześniu 1947 r. podniesiony na zlecenie Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej na Bałtyku „Gryf” i w następnym miesiącu przeholowany do remontu w Stoczni Gdańskiej.

Odbudowę zakończono w czerwcu 1949 r. Wobec likwidacji zleceńodawcy statek – nazwany *Narew* – wszedł do eksploatacji „Żeglugi Polskiej” na linii z Gdyni do Sztokholmu, potem ze Szczecina do portów szwedzkich. W 1951 r. po reorganizacji polskich towarzystw armatorskich trafił do PŻM, ale już w październiku tego roku przekazano go do „Żeglugi Przybrzeżnej” w Szczecinie. Pływał w żegludze kabotażowej do 1956 r. Armator w tym czasie kilkakrotnie zmieniał nazwy. W październiku 1956 r. powrócił do PŻM, a w dwa lata później przekazano go „Żegludze Szczecińskiej” i skierowano na linię Szczecin – Gdańsk, zachodził również do portów środkowego wybrzeża. Często przewoził do szczecińskiej stoczni wielkogabarytowe elementy wykonywane w Elblągu: tylnice lub dziobnice.

W październiku 1959 r. podczas kolizji z niemieckim statkiem *Adelheid* doznał uszkodzeń dziobu. Po remoncie nie wrócił do eksploatacji i w 1961 r. pocięto go na złom. Jego silnik przeniesiono do szczecińskiej Szkoły Morskiej, gdzie potem służył jako pomoc naukowa.

Nowe kabotażowce na linie bałtyckie

W maju 1946 r. GAL podpisał ze Zjednoczeniem Stoczni Polskich umowę na budowę m.in. węglowców (przyszłe



Pilica - statek typu B51, zamówiony po wojnie przez Żeglugę Polską.

„Soldki”) oraz dwóch drobnicowców o nośności po 800 t, te ostatnie miały być przeznaczone dla Żeglugi Polskiej. Zamiar budowy takich statków potwierdzono, gdy we wrześniu 1947 r. w Szczecinie ogłoszono ramowy plan produkcji polskich stoczni na lata 1948-1957. Liczba takich statków wzrosła wówczas do 20, choć nośność zmniejszono do ok. 400 t.

Zgodnie z pierwszymi decyzjami statki wchodzące w skład tego programu miały być budowane w Gdańsku, w Stocznich Nr 1 (dawna Stocznia Gdańska) i 2 (dawna Stocznia Schichaua), które później połączono w jedną Stocznia Gdańską. Stocznie w Gdyni i Szczecinie zamierzano pozostawić jako bazy remontowe. Program ten po dwóch latach stał się nieaktualny, w związku z podpisaniem z ZSRR w 1949 r. porozumienia, na mocy którego polskie stocznie miały włączyć się do olbrzymiego planu rozbudowy radzieckiej floty handlowej.

Plan ten nadal przewidywał budowę kabotażowców. Z braku odpowiednich kadr konstruktorskich dokumentację dla

statku drobnicowego 650 t zakupiono we włoskiej stoczni Ansaldo. Dodatkowo, do tej stoczni w latach 1948-1950 skierowano 10 inżynierów, 9 techników i 5 fachowców warsztatowych. Prócz praktyki mieli oni możliwość pracy przy projekcie statków dla Polski.

Budowę kabotażowców rozpoczęto pod koniec 1949 roku, otrzymały polskie oznaczenie typu B51. Pierwszą stępkę położono 30 września pod statek, który później nazwano *Dunajec*, a do końca 1949 r. rozpoczęto budowę czterech dalszych jednostek tego typu. Ich budowa trwała stosunkowo długo.

Jako pierwsza do służby weszła *Nysa* (15 lipca 1951 r.), która tym samym miała zaszczyt być pierwszym drobnicowcem ukończonym w polskich stocznich. Ich armatorami została PŻM, a ich dalsze losy omówimy później.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Sierpień 2001 r.

9 - Do spółki matki „Dalmor” SA włączono spółki-córki „Dalmor-Port” i „Dalmors”, co miało być ważnym krokiem na drodze do prywatyzacji całego „Dalmoru”.

10 - W Stoczni Szczecińskiej SA odbyło się wodowanie m/s *Gloria* - uniwersalnego kontenerowca o ładowności 1700 TEU i nośności 22 900 ton, przeznaczonego dla armatora niemieckiego.

13 - W Stoczni Gdynia SA odbyło się przekazanie armatorowi z Niemiec pierwszego z trzech zamówionych kontenerowców o ładowności 2670 TEU i nośności 35 600 t.

14 - W Stoczni Gdańskiej miał miejsce protestacyjny strajk ostrzegawczy przeciwko zapowiedziom zwolnienia ok. 500 osób, głównie z wydziałów pozaprodukcyjnych (na ogólną liczbę zatrudnionych 2800 pracowników).

18 - W porcie gdańskim, na WOC-a rozpoczął się trwający kilka dni załadunek trzech wyładowarek o masie ok. 870 ton każda, z licznymi wystającymi częściami. Ten niecodzienny ładunek, którego spedytorem był C. Hartwig Gdańsk, przeznaczony był dla tajwańskiej firmy energetycznej.



W sierpniu Stocznia Marynarki Wojennej przejęła od upadłej spółki „Cenal” (większościowym udziałowcem był Centromor) kontrakt na budowę czterech dozorców ratowniczych offshore.

W sierpniu w Gdańsku zakończono montaż nowego, wantowego mostu nad Martwą Wisłą, stanowiącego najważniejszą

szczy element trasy Sucharskiego. Do eksploatacji most został oddany w październiku 2001 r.



W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Sierpień 1991 r.

1 - Na łowisku u ujścia La Plata zatonął w sztormie argentyński statek rybacki *Fabiana C.* - dawny polski ługrotrawler *Mornel*, należący do pechowej serii B11/B17.

4 - Podczas akcji ratowniczej na Oceanie Indyjskim chłodniowiec „Transoceanu” *Kaszuby II* podjął 108 pasażerów z tonącego w sztormie greckiego statku wycieczkowego *Oceanos*. Pozostałych pasażerów uratowały śmigłowce RPA oraz inne statki.

8 - W Stoczni Gdyńskiej dokonano ceremonii nadania imienia i podniesienia polskiej bandery na statku *Nimfa II* zbudowanego dla PŻB; matką chrzestną była kpt. Danuta Walas-Kobylińska.

27 - Pod banderę egipską sprzedano pierwszy semikontenerowiec zbudowany w Stoczni Gdańskiej dla PLO (*Franciszek Zubrzycki* z serii B438); statek otrzymał nazwę *Eco Sherief*.

28 - Do Gdyni przybył z wizytą włoski okręt szkolny *Amerigo Vespucci*.

W polskich stoczniach zwodowano wycieczkowy statek żaglowy *Gwarek*, mawosowiec (*Pierre L.D.* - pierwszy typu B562, największy statek zbudowany w polskich stoczniach - na zdj.) i 2 trawlerzy rybackie.



30 lat temu

Sierpień 1981 r.

4 - Pod banderę egipską sprzedano drobnicowiec *Wolin* (pierwszy z serii B513); statek otrzymał nazwę *Mahmoudy*.

10 - W Gdyni członkowie portowej „Solidarności” nie dopuścili do załadowania na statek *Baltic Eagle 5* kontenerów z przetworami mięsnymi, przeznaczonych dla brytyjskiego odbiorcy.



17 - W Stoczni Północnej szczecińskiemu PPDiUR „Gryf” przekazano trawler-przetwórnę *Aquilla* (SZN 111; pierwszy typu B407).

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, prom pasażerski (*Stena Germanica* - pierwszy typu B494, pechowej serii budowanej dla Stena Line), trawler-przetwórnę, statek hydrograficzny (*Zodiak* - pierwszy typu B91), okręt warsztatowy i kuter sanitarny.

40 lat temu

Sierpień 1971 r.

8 - Jacht *Mestwin* (kpt. D. Bogucki) powrócił do Gdańska z 2-miesięcznego rejsu na wody Svalbardu.

10 - Okręt szkolny Marynarki Wojennej *Gryf* wypłynął w rejs szkolny po Bałtyku i Morzu Północnym, trwający do 28.08.

12 - Do Gdyni przybyła z wizytą fińska fregata *Matti Kurki*.



W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, chłodniowiec (*Halniak* - pierwszy typu B433), trawler rybacki (*Otter Bank* - pierwszy typu B423), holownik zalewowy, okręt hydrograficzny i zbiornikowiec portowy Marynarki Wojennej.

50 lat temu
Sierpień 1961 r.

2 - Polski drobnicowiec *Oliwa* został na Morzu Śródziemnym zatrzymany i skontrolowany przez francuskie okręty wojenne, których zadaniem było nie dopuścić do dostaw uzbrojenia dla Frontu Wyzwolenia Algierii.

17 - Statek *Kiliński* najechał w ujściu Łaby na brytyjski jacht *Tommy Norig*, który zatonął; zginęło 5 dzieci znajdujących się na jachcie, postępowanie przed Izbą Morską nie wykazało winy polskiego statku.



19 - Wśród statków zwodowanych w sierpniu znajdował się motorowiec *Orneta*, w którym zawarta była 200-tysięczna tona nośności zbudowana przez Stocznnię Szczecińską.

23 - Na Zatoce Gdańskiej zaginął kuter *GDY 147*. Tego samego dnia podano, że na pławie NP-1 na torze wodnym Hel-Gdańsk zainstalowano pierwszy w Polsce reflektor radarowy.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, bazę rybacką, trawler-przetwórnę i trawler burtowy.

60 lat temu
Sierpień 1951 r.

1 - Do Gdyni zawinął statek wiozący pierwszego słonia dla warszawskiego ZOO.

14 - Trawler *Radunia* (typu B10) wyszedł w pierwszy rejs.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec *Melitopol* (pierwszy z serii B53 i pierwszy po wojnie pełnomorski statek zwodowany w Polsce) oraz lugrotrawler.



70 lat temu
Sierpień 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- postój w porcie: *Batory* (Gourock, ćwiczenia w desantowaniu), *Hel* (Manchester, remont), *Kościuszko* (Liverpool, remont), *Stalowa Wola* (Manchester, remont), *Warszawa* (Port Said, zwolniony z czarteru);
- konwoje na wodach brytyjskich i do Islandii: *Bug*, *Chorzów*, *Częstochowa*, *Garlandstone*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kroman*, *Lech*, *Lida*, *Lwów*, *Poznań*, *Puck*, *Wilno*;
- na wodach Afryki Zachodniej: *Lewant*;
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*, *Pułaski*, *Sobieski*;
- na wodach amerykańskich: *Rozewie*, *Śląsk*;
- konwoje do/z Gibraltaru: *Lublin*;
- konwoje do/z Kanady/USA: *Lechistan*, *Modlin*, *Morska Wola*, *Narocz*, *Wigry*, *Wisła*, *Zagłoba*.

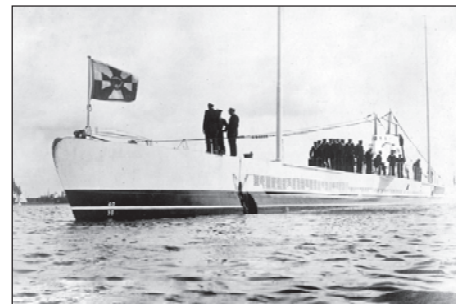
Polska Marynarka Wojenna:

- postój w porcie: *Błyskawica* (Coves, remont i przebrojenie), *S-3* (Fowey, remont);
- eskorta konwojów na wodach brytyjskich i islandzkich: *Burza*, *Garland*, *Piorun*;
- eskorta konwojów w kanale La Manche: *Krakowiak*, *Kujawiak*;
- patrol w Zatoce Biskajskiej: *Sokół* (bez rezultatu);

- patrol w kanale La Manche: ścigacze *S-1*, *S-2*.

80 lat temu
Sierpień 1931 r.

2 - Podniesiono banderę na podwodnym stawiaczu min *Ryś*, zbudowanym we Francji.



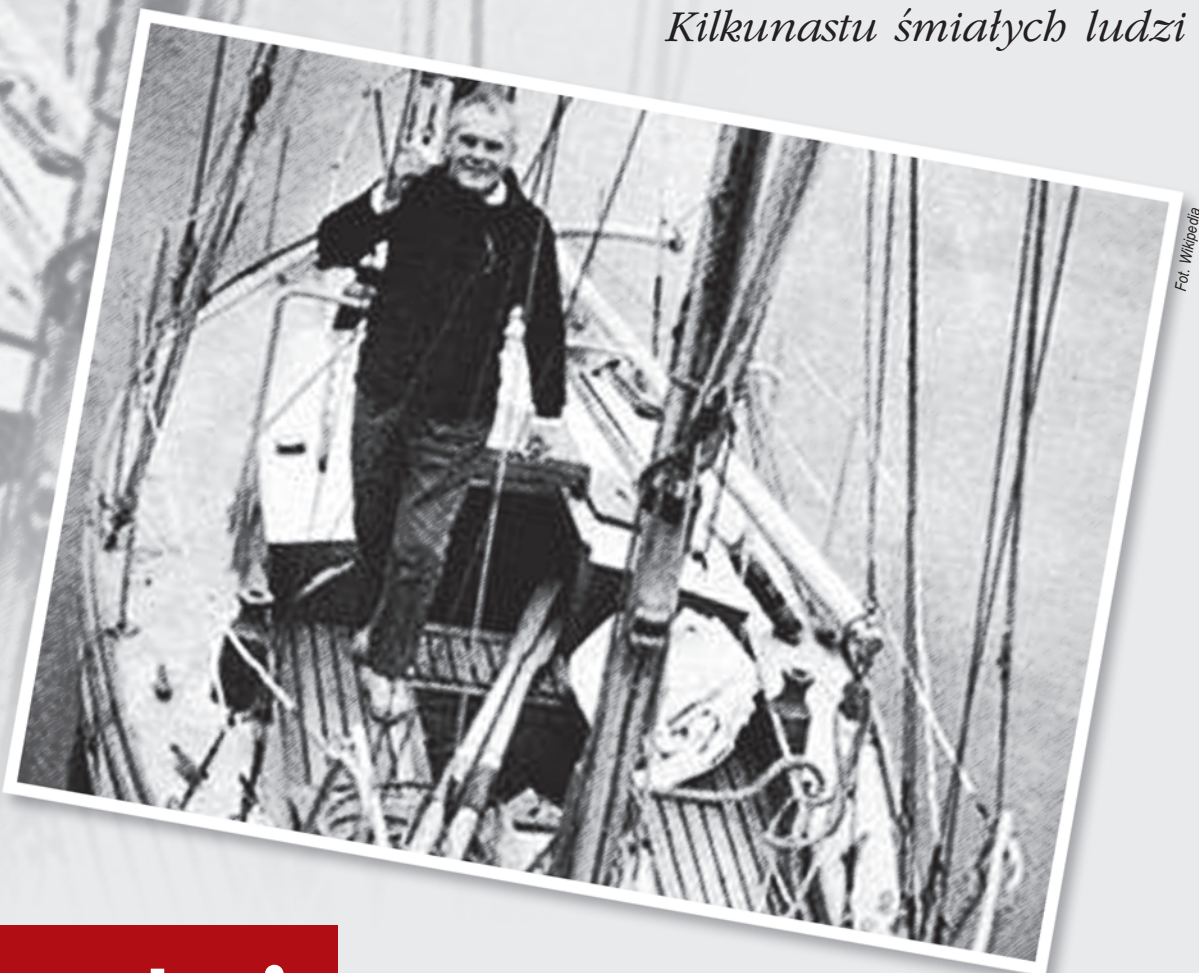
26 - Do Gdyni przybyły z wizytą załogowce szkolne włoskiej marynarki wojennej *Amerigo Vespucci* i *Cristoforo Colombo*.

90 lat temu
Sierpień 1921 r.

8 - W Pucku 8 marynarzy zakończyło pierwszy w Polsce kurs nurków, rozpoczęty zimą w Modlinie.



Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Kilkunastu śmiałych ludzi

Fot. Wikipedia

Samotni po polsku

Leonid Teliga był pierwszy.

Wydaje się, że Polacy wrócili do samotnego żeglowania dookoła świata uznawanego za najwyższe żeglarskie osiągnięcie. Ilu z nich dotychczas dokonało tego wyczynu? Okazuje się, że ustalenie takiej listy nie jest proste.

Pod koniec maja tego roku Zbigniew Gutkowski ukończył samotne regaty dookoła świata Velux 5 Oceans. Stał się w ten sposób pierwszym Polakiem w historii, który wziął udział w tego rodzaju imprezie. Nieco ponad miesiąc później Tomasz Cichocki wyruszył z Brestu w swój samotny rejs wokół ziemi bez zawijania do portów. Podobne przedsięwzięcie zapowiada na jesień inny, słynny polski żeglarz Roman Paszke.

To tylko przykłady z ostatniej chwili. Lata ubiegłe też obfitowały w podobne

przedsięwzięcia. Wśród nich były aż trzy samotne, kobiece podróże tego rodzaju – Joanny Pajkowskiej, Marty Sziłajtis-Obiegło i Nataszy Caban. Wszystko to pozwala sądzić, że samotne pływanie jachtem żaglowym dookoła świata przeżywa w naszym kraju swoisty renesans. I oczywiście, prowokuje do pytań.

W jednym z listów do redakcji, mieszkający we Francji Andrzej Kowalczyk, którego syn Jan zakończył, trzy dni po Gutkowskim, swój rejs dookoła świata, w większości samotny (czytaj na str. 31 -

red.), poprosił nas o ustalenie dokładnej listy polskich żeglarzy, którzy mają na koncie podobny wyczyn. Podał też swój własny spis tych nazwisk. Z pozoru proste zadanie, ku naszemu zaskoczeniu, nastęczyło nam jednak sporo trudności.

Wydawało się, że listę samotnych, polskich żeglarzy ustalimy bez większego problemu. Przez kilka tygodni wertowaliśmy książki, spisy żeglarskich nagród i internet. O sprawę pytaliśmy też kilku specjalistów. Spisy zmieniały się kilkakrotnie. Pierwotnie, ustalona z pamięci na dziewięć osób, liczba Polaków, którzy samotnie opłynęli świat urosła do kilkunastu. Piszemy ostrożnie „kilkunastu”, bo co ciekawe, wiele wskazuje, że jest to spis niekompletny.

Trudne z definicji

Przyczyn takiego stanu rzeczy jest przynajmniej kilka. Pierwsza to stan badań nad polskim samotnym jachtingiem oceanicznym. Na palcach jednej ręki można policzyć ludzi profesjonalnie zaj-

mujących się w Polsce badaniem dziejów żeglarstwa. Nie istnieje żaden oficjalny i potwierdzony (czytaj: nie budzący żadnych wątpliwości) rejestr polskich żeglarzy, którzy samotnie okrążyli ziemski glob.

Publikacje poświęcone tematowi są albo fragmentaryczne albo nieaktualne. Prace z okresu PRL-u, z oczywistych względów, pomijały na przykład osiągnięcia żeglarzy polonijnych. Nowszych książek brak. Wyjątkiem jest znakomity „Polski samotny jachting oceaniczny 1936-1996” Andrzeja Urbańczyka, żeglarza z historycznym wykształceniem, który sam ma na koncie zamknięcie Wielkiej Pętli wokół ziemi. W opisie dokonań polskich, samotnych żeglarzy nie ma jednak w książce ostatniego okresu obejmującego piętnaście lat.

Problem stanowi też definicja samotnego pływania wokół ziemi. Czym ono jest? Na jakiej trasie? Nie ma jednoznacznej odpowiedzi na te pytania. Istnieją spore rozbieżności w rozumieniu warunków, jakie musi spełniać tego rodzaju rejs i co najmniej kilka jego definicji. Ba! A jak traktować takie kwestie jak obecność zwierząt, np. ukochanego kota czy psa na jachcie? Czy wtedy jest to także samotna żegluga? Tylko z pozoru takie pytania wydają się zakrawać na żart. Niektórzy, całkiem na poważnie uważają, że kontakt z ulubionymi czworonogami ułatwia znoszenie samotności podczas długiego rejsu.

Im dalej w las, tym więcej drzew. Jeśli bowiem istnieją rozbieżności w tak

podstawowej sprawie jak opisana powyżej, to co z innymi? Czy rejs wokół Przylądka Horn to to samo co przez Kanał Panamski? Czy opłynięcie ziemi bez zawijania do portów można porównać z podróżą z przystankami? A nawet z licznymi powrotami do domu w międzyczasie? A co z okrążeniem ziemi podczas regat? Jak mają się współczesne rejsy na jachtach naszpikowanych elektroniką, z możliwością zadzwonienia do rodziny nawet z najbardziej odludnego miejsca Oceanu Południowego, do wypraw sprzed czterdziestu lat, kiedy takich możliwości nie było?

Poszukiwanie odpowiedzi na powyższe pytania wydaje się bezcelowe. Trochę łatwiejsze byłoby może ocenienie polskich osiągnięć w samotnym pływaniu dookoła świata na tle sukcesów innych nacji w tej dziedzinie.

Ale tutaj też napotykamy trudności nie do przewyciężenia. Czy bowiem takie porównania są w ogóle sensowne? Na pierwszy rzut oka tylko rejs Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz, która była pierwszą kobietą, która opłynęła jachtem w pojedynkę ziemię, wpisał się na stałe (choć także nie bez oporów) do annałów światowego jachtingu.

Jeden rejs. W porównaniu z innymi potęgami żeglarskimi to mało. Ale pamiętajmy o naszej historii. O tym, że przed wojną mieliśmy ważniejsze sprawy na głowie niż żeglowanie po oceanach. Z ko-

lei żeglarstwo w Polsce Ludowej nie rozwijało się w normalnych warunkach. Trzeba to brać pod uwagę, aby nie dokonywać zbyt łatwych ocen, całkowicie dezawuuując polskie osiągnięcia w samotnym pływaniu dookoła świata. Przeceniać ich też nie ma co.

Lista, którą prezentujemy poniżej jest „demokratyczna”. Nie silił się na ustalenie jednej definicji samotnego opłynięcia jachtem żaglowym świata dookoła. Po prostu umieściliśmy na niej nazwiska tych żeglarzy, których rejsy uchodzą za takie. Niezależnie od trasy i sposobu płynięcia, tzn. czy odbył się on non stop, czy z zawijaniem do portów, a jeśli z przerwami to jak długie one były (i czy odbyły się ze zwierzętami na pokładzie, czy nie). Przedstawimy je w kolejności chronologicznej, od pierwszego do ostatnio zakończonego.

Pływanie na ludowo

Pierwszy samotny rejs dookoła świata odbył w latach 1967-69 **Leonid Teliga** na jachcie *Opty*. Był to najbardziej chyba zideologizowany wyczyn w dziejach polskiego żeglarstwa. Teliga stał się bohaterem komunistycznej propagandy. Przez całe lata tworzono mit, jakoby historia polskiego żeglarstwa zaczynała się w ogóle od tego nazwiska. Celowo zapominano o osiągnięciach przedwojennych



Henryk Jaskuła opłynął ziemię w rejsie non stop.

Fot. Andrzej Amiński



Marta Szilajtis-Obiegło
- najmłodsza Polka,
która zamknęła
samotnie Wielką Pętlę.

żeglarzy (choćby Władysława Wagnera), choć może nie tak spektakularnych, to jednak realizowanych w nieporównywalnie trudniejszych warunkach. Zarzucano nieraz Telidze komunizowanie i lojalność wobec władz PRL-u. Bezspornie pozostaje on jednak tym, który rozpoczął samotne, polskie żeglarskie podróże dookoła świata.

W latach 1972-73 samotnie dookoła globu wybrał się **Krzysztof Baranowski** na *Polonezie*. Ten rejs zasługuje na uwagę, bo był pierwszym, polskim samotnym pokonaniem Hornu na jachcie, ale i dlatego, że Baranowski nie okazał się żeglarzem jednego rejsu. Już w nowej rzeczywistości, w latach 1999-2000, na

jachcie *Lady B.* ponownie opłynął świat w pojedynkę. I pozostaje jedynym Polakiem z takim sukcesem na koncie.

Na kolejne żeglarskie emocje czekać trzeba było trzy lata. Jako trzecia na trasie dookoła świata pojawiła się kobieta – **Krystyna Chojnowska-Liskiewicz** (rozmowa z panią kapitan na str. 35 - red). Opłynęła ziemię na *Mazurku* w latach 1976-78. Stała się w ten sposób pierwszą w ogóle kobietą, która tego dokonała i znakomicie umiała ją wykorzystać. Ponieważ była żeglarzka z komunistycznego kraju, jej sukces bywał nieraz negowany na Zachodzie. Niesprawiedliwie. Dzięki temu rejsowi Chojnowska-Liskiewicz stała się nie tylko pierwszą damą

polskiego, ale bez wątpienia także światowego żeglarstwa.

Czwarty, w latach 1979-80, samotnie dookoła świata wyruszył **Hanryk Jaskuła** na *Darze Przemysła*. Było to pierwsze, polskie opłynięcie świata non stop, na dodatek wokół Przylądka Horn. I do dzisiaj pozostaje jednym z najbardziej imponujących osiągnięć w historii polskiego jachtingu. Szczególnie, że trasa wyprawy wiodła z Gdyni do Gdyni.

W latach 1976-1980, a więc mniej więcej w tym samym czasie co Jaskuła, samotnie dookoła globu płynął inny żeglarz – **Zbigniew Puchalski** na *Mirandzie*, jachcie, co warto podkreślić, bez silnika! Zdumiewające, że jego sukces przez lata, nie tylko Polski Ludowej, był marginalizowany. Tym bardziej, że w odróżnieniu od innych żeglarzy, Puchalski nie był wspierany przez władze państwowe. Znamienne, że za swoje osiągnięcie nie otrzymał nawet prestiżowej nagrody Rejsu Roku i Srebrnego Sekstantu.

Po kolejnych trzech latach (1983-84) w samotną żeglugę dookoła świata wybrał się **Andrzej Urbańczyk** (znany bardziej ze swoich osiągnięć tratwowych) na jachcie *Nord IV*. Płynął w formule „trzy oceany, trzy porty – w ciągu jednego roku”. I udało mu się! W ten sposób Urbańczyk stał się pierwszym Polakiem na stałe mieszkającym za granicą, który tego dokonał.

Rejs Urbańczyka zamyka listę Polaków, którzy przed 1989 rokiem opłynęli samotnie świat dookoła. Po tej dacie polski jachting, tak jak i cały kraj, znalazł się w zupełnie innej rzeczywistości. Polska na nowo odzyskała niepodległość, do kraju

Joanna Pajkowska -
najszybszy polski żeglarz
w samotnym rejsie
dookoła świata.



Fot. Andrzej Amiński

wróciła demokracja i wolny rynek. Dorobek okresu PRL-u to sześć samotnych rejsów dookoła świata, z czego dwa „niepaństwowe”, zaś jeden odbyty przez żeglarza mieszkającego poza Polską.

Wolność żeglugi

Po podróży Urbańczyka na kolejną samotną podróż Polaka dookoła świata na jachcie trzeba było czekać aż 15 lat! Był to, wspomniany już wyżej, rejs Krzysztofa Baranowskiego, który udowodnił, że doskonale potrafi się odnaleźć w nowej sytuacji. Potem znowu nastąpiła, tym razem siedmioletnia, przerwa.

W latach 2007-08 **Tomasz Lewandowski**, na stałe mieszkający w USA, odbył samotny rejs dookoła świata na jachcie *Luka*. To był druga polska, samotna podróż tego rodzaju bez zawijania do portów. A, jakby tego było mało, prowadziła trasą odwrotną niż zwykle, czyli ze wschodu na zachód oraz wokół Przylądka Horn. Była to dopiero szósta tego rodzaju wyprawa w historii światowego jachtingu.

Potem nastąpił rok 2009, który zaznaczył się największą jak do tej pory, obfitością zakończonych, samotnych, polskich rejsów dookoła świata pod żaglami. W tym bowiem czasie Wielką Pętlę zamknęło aż czterech naszych rodaków, a przede wszystkim rodaczek – Joanna Pajkowska, Marta Szilajtis-Obiegło, Natasa Caban i Andrzej Lepiarczyk. Warto podkreślić w tym zestawieniu obecność aż trzech kobiet. Polki wróciły do tego rodzaju pływania po raz pierwszy od czasów Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz i niemal dokładnie w 30 lat od jej wyczynu.

Joanna Pajkowska płynęła na jachcie *Mantra Asia*. Jej rejs okazał się najszybszym w dziejach polskiego żeglarstwa samotnym opłynięciem ziemi. Trwał zaledwie 198 dni. Z kolei **Marta Szilajtis-Obiegło** płynęła na jachcie *Mantra Ania*, pochodzącym z tej samej szczecińskiej stoczni Andrzeja Armińskiego. 23-letnia wówczas żeglarka stała się najmłodszą Polką z takim sukcesem na koncie. **Natasa Caban** zakończyła swój rejs najpóźniej z całej trójki. Płynęła na jachcie *Tanasza Polska Ustka*. Mieszkający na stałe w Kanadzie **Andrzej Lepiarczyk** dopełnia „złotą listę” sukcesów roku 2009. Swój rejs odbył na jachcie *Mighty Chicken*.

Na kolejny polski, żeglarski wyczyn na samotnej trasie dookoła ziemi nie trzeba było długo czekać. Jak pisaliśmy już powyżej, związany on jest z nazwiskiem



Fot. D. Kominek

Tomasz Lewandowski
– opłynął świat ze wschodu na zachód.

Zbigniewa Gutkowskiego (o przywitaniu Gutka w Sopocie czytaj na str. 5 red.). Pokonawszy przeszkody natury finansowej udało mu się, na jachcie *Operon Racing*, wystartować w najstarszych i najdłuższych regatach samotnych żeglarzy na świecie. Spisał się znakomicie zajmując, pomimo trapiących go podczas wyścigu awarii i wypadków, drugie miejsce. Stał się czwartym w kolejności (po Baranowskim, Jaskule i Lewandowskim) Polakiem, który samotnie opłynął pod żaglami Przylądka Horn. 38-letni Gutkowski nie zamierza spoczywać na laurach. Już planuje kolejne projekty. Niewykluczone, że któryś z nich będzie następnym samotnym rejsem dookoła świata.

Wszystko wskazuje na to, że niebawem listę polskich samotnych żeglarzy na tej trasie trzeba będzie uzupełnić o kolejne nazwisko – Tomasza Cichockiego. W tej chwili żeglarz, na jachcie *Polska Miedź*, znajduje się na Atlantyku, płynąc wzdłuż afrykańskich wybrzeży. Jeśli uda mu się zamknąć Wielką Pętlę, stanie się ósmym Polakiem, licząc od 1989 roku, który tego dokona. Jest też szansa, aby do tego grona dołączył wkrótce Roman Paskke. Byłby dziewiąty.

Dorobek wolnej Polski w samotnej żegludze dookoła świata jest zatem więk-

szy niż PRL-u. Odkonano w nim 7 tego rodzaju podróży, z czego dwie zostały odbyte przez Polaków stale mieszkających poza granicami kraju. Kolejna trwa. Jak widać, wolność nie zaszkodziła takim przedsięwzięciom. Stała się wręcz ich znakomitym stymulatorem. A pamiętać trzeba, że na ich przeprowadzenie trzeba było okresu o połowę krótszego od poprzedniego.

Podsumowując. W historii polskiego żeglarstwa odnotowaliśmy dotychczas 12 żeglarzy, którzy samotnie opłynęli ziemię jachtem. Mają oni na koncie 13 takich rejsów (Baranowski dwa). Szkopuł w tym, że nie wiadomo, czy przedstawiona przez nas lista jest pełna. Kiedy ją ustalaliśmy, natknęliśmy się na jeszcze trzy inne nazwiska, które być może powinny się na niej znaleźć. Nie udało się jednak ich potwierdzić. Nasz spis pozostawiamy otwarty. Może uda się go uzupełnić? Jeśli ktoś chciałby tego dokonać, proszę napisać na adres mailowy autora tekstu: tomasz.falba@naszemorze.com.pl. A póki co, wracając do początku artykułu, radzimy wszystkim, aby pisali o kilku nastu Polakach, którzy samotnie opłynęli świat pod żaglami.

Tomasz Falba

Andrzej Perepeczko



Nim zagrały mandoliny

Po szczęśliwym pokonaniu rozmaitych przeszkód stawianych przez tak zwany „aparat polityczno-wychowawczy” stosownego ministerstwa na mojej drodze na morze, dostałem się w roku 1950 na dyplomową praktykę na *Pułaskiego*. Był to spory na owe czasy turbinowiec, zbudowany sporo lat wcześniej w stoczni niemieckiej, ale siłownia była w bardzo dobrym stanie, mimo że okres wojny przepływał jako statek zaopatrzeniowy od nazwą *Leuna*. Do Polski tafl w ramach reparacji powojennych.

Mniejsza o statek, ważne dokąd płynął. A płynął aż na drugą półkulę, do „Ryjo” i „Bonesu”, czyli do Brazylii i Argentyny. Po drodze dochodziły takie rodziniki jak Casablanka, Dakar, Santos, Montevideo, Rio Grande do Sul i kilka mniejszych portów, również pachnących dalekim światem, jak choćby Fortaleza z szerokimi, piaszczystymi plażami i pięknymi na tychże dziewczynami.

Pomijając fakt, że sześćdziesiąt lat temu wyjazd z Polski Ludowej za żelazną kurtynę można porównać do lotu na księżyc w dzisiejszych czasach, ów dyplomowy rejs budzi we mnie po dziś dzień ciepłe i pełne wspaniałych wrażeń wspomnienia. Chrystus nad Rio, Copacabana ozdobiona setkami pięknych dziewczyn, intensywny zapach palonej kawy na Rua del General Camara w Santos, a także dziesiątki kin na Lavalle w Buenos.

Niezapomnianych wrażeń nie zdołały nawet zepsuć wysiłki złośliwego „Kaoszczaka”. Na marginesie wspominam, że kontrast między jego prymitywnym poziomem, a postawą przedwojennego dżentelmena, kapitana Jana Godeckiego (rocznik PSM 1930) był wręcz gigantyczny, ale...takie były wówczas parszywe czasy.

Po zakończeniu pięknej praktyki, wpadłem na niespełna tydzień do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, skąd mnie

wyrzucono na moje i Marynarki szczęście, a powodem był fakt przyznania się, że mój ojciec był przed wojną zawodowym oficerem Broni Pancernej.

• • •

Gdy ochłonąłem po owym wyrzuceniu i wymigałem się od wcielenia do wojsk lądowych, zjawiłem się w Gdyni w celu znalezienia pracy we flocie handlowej. Starszy pan, kierownik Biura Załogowego Polskich Linii Oceanicznych, który dysponował znakomitą pamięcią i do wszystkich poniżej kapitanów i chief engineerów zwracał się na ty – rozłożył bezradnie ręce.

- Widzisz - powiedział - wszystkich absolwentów Szkoły Morskiej z wydziału mechanicznego przyjmowałem dotychczas na stanowiska pełnych motorzystów, a także smarowników. Niestety w tym roku jest was znacznie więcej...

- Bo absolwenci w tym roku są z dwóch szkolnych kursów - wtrąciłem. - Z trzyletniego i dwuletniego.

- Wiem, wiem - potwierdził Kierownik i zajrzał do jakichś papierków. - Hm, mam jeszcze parę miejsc na stanowisku palaczy... Praktykę dyplomową miałeś na *Pułaskim*, to wiesz pewnie co nieco o kotłach opalanych ropą. A palaczy z taką praktyką brakuje.

- Zresztą i z węglem dasz sobie radę - uśmiechnął się po-błażliwie. - Nie wyglądasz na wymoczek i maminsynka

Palacz? – przed oczami zamajaczyła na moment twarz brata mego dziadka odradzającego mi wybór Szkoły Morskiej i usłyszałem słowa, które niechybnie by powiedział:

- A nie mówiłem ci, panie dzieju, że ta szkoła nic ci nie da. Marynarstwa ci się zachciało? No i na moje wyszło. Patrzcie no go, oficer od łopaty!

A więc co? Wracać z płaczem do mamusi? Złamać się już na pierwszym progu? Zrezygnować z wędrowania po świecie?

- Zgoda - zdecydowałem z desperackim odruchem bohaterstwa.

• • •

Rozpoczęła się uciążliwa „dejmanka”. Co dzień rano wraz z tłumem takich jak ja „dejmanów” – czekających czasem dość długo na zamustrowanie – zjawiałem się w Biurze Angażowania Załogi, tak zwanej „Bazie” na ulicy Portowej. Wewnątrz sino było od papierosowego dymu. W panujący gwar wpadał od czasu do czasu głos rozdzielającego pracę:

- Trzech motorzystów i jeden asystent pokładowy na *Warzyńskiego*. Stoi na wolnocłowej!

- Drugi oficer na służbę na *Hel*.

- Dwóch marynarzy i cieśla na *Białystok*.

Dejmani wychodzili grupkami: w bezpośrednim sąsiedztwie nęciła knajpa „Pod dębem”, tak prawie stara jak Gdynia.

- Co się będziesz, koleś, spieszył na statek. Przycumowany, nie uciekniesz. A śniadania już i tak ci nie dadzą, za późno. Wpadniemy na minutę, wypijemy po piwku dla wzmocnienia przed pracą i akurat zdążymy na obiad na statku.

Kołowrót nieciekawej, nieefektywnej, a nieraz bardzo ciężkiej roboty. Nie miałem nawet ochoty pisać do domu. Czy mogłem się pochwalić? Czyszczeniem kotłów na *Lublinie*? Malowaniem maszynowni na *Pucku*, wymianą rusztów na *Bałtyku*?

• • •

Mijały monotonne, męczące dni i tygodnie. Czekałem...

Którejś nocy jaskrawe światło zalało sypialnię w Domu Marynarza. Brutalnie szarpnięto mnie za ramię. Otworzyłem zaspane oczy. Nad moim łóżkiem stał portier i jakiś facet.

- Palacz Perepeczko? - spytał

- Zgadza się. Ale co się stało? Która to godzina?

- Po dwunastej. Proszę się ubrać. Mustruje pan na statek, z którego przed godziną pogotowie zabrało palacza, który złamał nogę. Pospiesz się pan, bo statek na wyjściu i czeka tylko na pana.

- Jaki statek, dokąd idzie? - spytałem, wciągając szybko spodnie.

- Jaki statek? - powtórzył facet. - Dokładnie to nie wiem, bo mam dostarczyć jednego palacza do kapitanatu. Zdaje się, że któryś z „francuzów”. *Poznań* czy *Wieluń*. Dokąd idzie? A jaka to różnica? Idzie w morze i to wszystko.

Na rozmowy nie było czasu. W kilka minut potem samochód wiozł mnie i mój mizerny dobytek w żeglarskim worku przez puste o tej porze ulice Gdyni.

Pieczętka dyżurnego w Kapitanacie Portu przybita w książce żeglarskiej, druga przystawiona przez zasnętego sierżanta WOP-u i oto wbiegałem po stromym trapie szykującego się do wyjścia w morze statku.

- Okej! Trap na pokład! Cumy rufowe rzuć! - rozległ się głos pilota.

Holownik sapął rozgłośnie przy dziobie.

• • •

Zameldowałem się w maszynowni u starszego mechanika, który zeszedł tam na manewry.

- W porządku. Dobrze, że cię tak szybko znaleźli. Idź się teraz na trochę przespać, bo za trzy godziny twoja wachta.

Koja w ciasnej kabinie na rufie pachniała – mimo zmienionej pościeli – obcym człowie-

kiem. W powietrzu unosił się kwaśny odór alkoholu. Mimo to ukolysał mnie miarowy rytm śruby i łagodne przechyły...

- Koleś! Koleś! Wstawaj! Za dwadzieścia czwarta!

Półprzytomny otworzyłem oczy. Mechanicznie wciągnąłem kombinezon i zaspany wytoczyłem na korytarz.

W mesie siedział olbrzymi mężczyzna o niechlujnym zarostcie.

- Józek jestem - wyciągnął do mnie łapę jak bochen. - Wołają mnie Rudy.

Po chwili na rufę dobiegł z maszynowni dźwięk gongu.

Rudy podniósł się z ławki. - No, koleś, spadamy!

Poszliśmy przez ciemny, zalewany odbryzgami fal pokład. Zeszliśmy w dół, w czeluść kotłowni zionącej żarem. W powietrzu unosił się drobny pył węglowy, wiercił w nosie, gryzł w gardle.

Przy prawym kotle stał krępy palacz. Przez obnażoną lewą rękę od przegubu aż prawie po pachę wił mu się misternie wytatuowany, kolorowy smok. Zza kotła wyłonił się drugi z palaczy, chudy człowieczek o lisiej twarzy. Trzeci, zapewne trymer, zamiatał podłogę przed kotłami.

- Aha, to ty jesteś na miejsce Stefana - stwierdził ten chudy.

- Zachłął się, spadł z trapu i złamał frajer nogę.

- Masz tu odpalone palenisko - zwrócił się do mnie ten od smoka.

Otworzył drzwiczki. Czerwono-biały blask żaru buchnął na kotłownię.

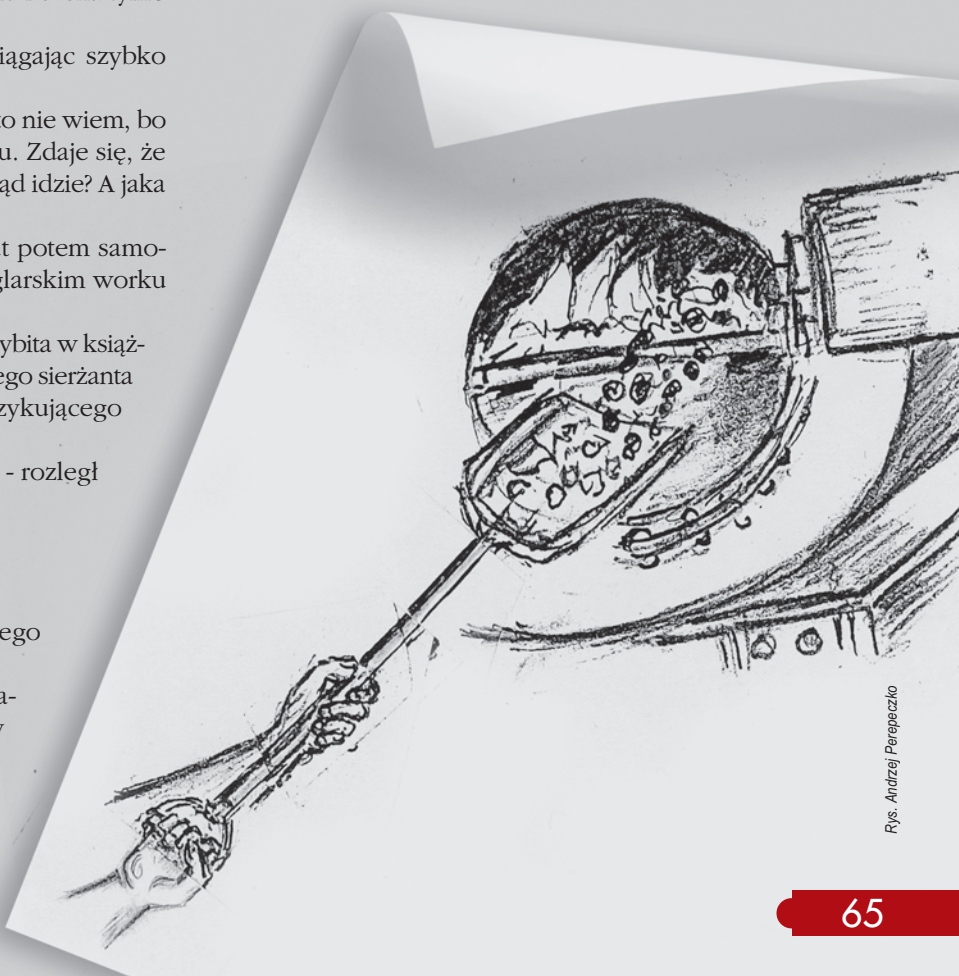
- Ty odpalasz prawe - objaśnił.

- Salut! - machnął ręką wychodząc.

Zostaliśmy we trójkę. Rudy, ja i trymer. Rozejrzałem się po kotłowni.

- Co się gapisz? - huknął Rudy. - Czyść palenisko, bo ci wygaśnie!

W pierwszym, praktykanckim rejsie na *Boryslawiu* widziałem, jak przebiega operacja czyszczenia paleniska, nigdy jednak nie robiłem tego sam. Ciężki drag, zwany szloją, wykazywał istic diabelską złośliwość.



Rys. Andrzej Perepeczko

Ślizgał się jak po lodzie po zapieczonej szlance, zalewającej szklivem szczeliny rusztu.

Pot zalewał oczy, ręce z coraz większym trudem utrzymywały szłoję.

- Co się pieprzysz? - przepity głos Rudego huczał w kotłowni.
- Trzeba już sypać! Nie widzisz, ofermo, że para leci w dół!

Rzeczywiście, strzałka monumentu drgnęła i przesunęła się odrobinę w lewo.

Zrozpaczony podwoilem wysiłki. Jak opętany kułem coraz cięższym drągiem w sakramencki żużel.

- Pokaż no frajerze - Rudy wyrwał mi z rąk rozgrzany drąg.
- Taką tępą szleją to możesz szturchać swoją dziewuchę. A zresztą, źle walisz. Trzeba sposobem.

Parę zręcznych ciosów i żużel odprysnął jak na zawołanie.
- Masz, frajerze. Teraz przegarnij żar i wyczyść drugą połowę.

Ja już muszę sypać. Pospiesz się, bo czwarty majster cholernie nie lubi jak mu ciśnienie spada. Za przodownika pracy chce zostać, a i tak i tak o jednej porze dopłyniemy wszyscy do portu. I przodownicy, i obiboki.

Zacisnąłem zęby. Cholerna szłoja ciąży w dłoniach, ręce same opadają w dół, płucom brakuje tchu. Wygarnięty na płyty podłogi żużel parzy nawet poprzez spodnie. W spieczonych ustach mdły, słodkawy smak czadu.

Nareszcie!!! Palenisko oczyszczone. Teraz prędko pod nawiewnik. Złapać choć odrobinę świeżego powietrza! Napić się czegokolwiek...

- Cholera jasna! Nie czas na odpoczynek! Para leci w dół. Podosyp węglą!

Jakże ciężka stała się nagle łopata... Jak trudno trafić w otwór paleniska... Węgiel rozsypuje się po płytach kotłowni. Jedna szufla, druga, trzecia...

Dosyć! Odsapnąć choć na moment, usiąść choć na chwilę. Zamknąć oczy. Może znikną te czerwone gwiazdki, latające po ciemniej kotłowni zwarionym wirem.

- To ma być podsyпка? - ryknął Rudy. - Na wczasy przyjechałeś, cholera, czy na statek? Czy ty w ogóle paliłeś kiedy?

- Trochę... na praktyce, na *Borystawiu*...

- Aaa, na praktyce! To paniczek ze szkółki? Białe rękawiczki na delikatnych rączkach, czysty kombinezonik, latarka w kieszeni na dupie i spacerki po maszynowni! A potem czarować dziwki w portach złotymi paskami na pagonach koszuli. Nic z tego koleś, zamustrowałeś za palacza to trzeba ciężko zapieprzać za te parę zasranych dolców. Złap się za mandolinę i dorzuć węglą do każdego palenicha. Tylko nie rozsypuj węglą po kotłowni, bo nikt tu po tobie nie będzie sprzątał, taka twoja szkolna mać. Ja tu jestem za oberhajcera i u mnie na wachcie mandoliny muszą grać!

Jeszcze nigdy cztery godziny nie trwały tak długo. Gdy wreszcie wachta się skończyła, nogi mi się uginały przy mizolnym wdrapywaniu po trapie na pokład.

Śniadanie zostało nietknięte. W zmęczonej głowie kołatała tylko jedna myśl. Położyć się, zasnąć, zapomnieć o morzu, o statku, o kotłowni, o węglu.

Pusta butelka po piwie turlała się po pokładzie kabiny, ale brakowało mi nawet tej odrobiny energii, by wstać z koi i wyrzucić uprzykrzoną.

Brzęk! Brzęk! Tur, turr, turr!

• • •

Następna wachta była jeszcze gorsza, choć wydawało się to absolutnie niemożliwe. Czułem się jak zbity pies. Ostatnim wysiłkiem woli unosiłem coraz bardziej ciężką łopatę z węglą.

- Jak trzymasz mandolinę, frajerze?! Wyrwiesz sobie łapę i kto będzie za ciebie palił. Łopata musi latać w rączce jak...

Tu następowało kwieciste wyjaśnienie, jak to łopata musi latać.

Przez całe swoje dotychczasowe, dwudziestoletnie życie nie nasłuchałem się tylu rozmaitych i wielce nieraz wyszukanych przekleństw, co w ciągu każdej kolejnej wachty.

Mam już tego wszystkiego dość. Myślałem rozpaczliwie – nie dam dłużej rady. Jeszcze trochę i padnę chyba trupem. W najbliższym porcie zejść i udać się do konsulatu, żeby mnie odesłali do kraju. Mam dość morza i pływania...

Mojego twardego postanowienia nie zachwiało nawet wspomnienie pięknego rejsu na *Pułaskim*, ale nic dziwnego, tam nie było węgla, kotły były opalane olejem.

• • •

Powoli mijały dni rejsu znaczone monotonią męczących wacht.

Dzień, noc...

Dzień, noc...

Oczyścić palenisko, przepracować, podsypać solidnie, przegrzebać, przebić przez ruszt specjalnym nożem, znowu podsypać, przed końcem wachty „odpalić”, jedno palenisko, przygotować następcy do czyszczenia.

Dzień, noc...

• • •

Wreszcie nadszedł pierwszy port w tym rejsie i pierwsze zarobione dewizy. Świat jakby trochę wypiękniał, a dziewczyny...

W czasie postoju jakoś zapomniałem udać się do konsulatu, a zresztą nawet nie zainteresowałem się czy jest. A gdy wyszliśmy w morze, wachty stały się jakby nieco krótsze, szłoja, graca i łopata pełna węgla jakby lżejsza, a palenisko zaczęło przybierać bardziej normalne wymiary.

Powoli przestałem myśleć o porzuceniu pływania. Mimo sztormu apetyt mi dopisywał i po rannej wachcie steward podawał mi jajecznicę z co najmniej czterech, a może nawet pięciu jaj.

Z któregoś portu wysłałem pocztówkę, a jej treść była utrzymana – o dziwo – w optymistycznym tonie.

Jednym słowem, coraz lepiej czułem się w roli palacza. Okrętowego palacza na węgiel.

I wreszcie – tak jak chciał tego Rudy – zagrały mandoliny!

W drgającym świetle buchającym z otwartych palenisk migotała łopata, wyrzucana silnym i celnym zamachem moich rąk. Kawalki węgla, lecące zgrabnym łukiem w najdalszy zakątek paleniska, opuszczały blachę łopaty z lekkim brzęczącym dźwiękiem jakby szarpniętej struny mandoliny.

Dzyń! Buch!

Dzyń! Buch!

Dzyń! Buch!!!

Obie mandoliny grały równym, zgodnym rytmem

• • •

P.S. Wyjaśniam, że to jest niemal autentyczne wspomnienie z roku 1950, czyli sprzed 60 lat!

Z pływania rezygnowałem jeszcze w późniejszych latach – i to oczywiście nieodwołalnie – chyba kilkanaście razy. I za każdym razem wracałem na morze, dopóki wiek nie uniemożliwił mi tego definitywnie.

A szkoda.



Granatowa historia



„Granatowa załoga”,
Wincenty Cygan, Oficyna
Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl)
i Muzeum Regionalne w Jaśle,
str. 468, seria z kotwiczka

Wydawnictwo Finna reklamuje Cygana jako wcielenie Karola Olgierda Borchardta, tyle że w Marynarce Wojennej. Trzeba przyznać, że nie ma w tym ani krzty przesady. Wincenty Cygan służył podczas drugiej wojny światowej na niszczycielu *Błyskawica* i krążowniku *Dragon*. Książka zawiera jego wspomnienia z tego, choć nie tylko z tego, okresu. Pełna jest anegdot tak charakterystycznych dla autora „Znaczący kapitan”. Ale nie tylko dlatego polecamy tę publikację (wydaną z logo naszej gazety na okładce) uwadze naszych Czytelników. „Granatowa załoga” to wspaniała lekcja dziejów polskiej floty wojennej widziana, co rzadkie, oczyma zwyczajnego marynarza. Pełna uwag i opinii dalekich od politycznej, historycznej poprawności. Cygan bawi, uczy, czasem wzrusza. A na deser obejrzyć możemy, dołączone do książki, po raz pierwszy publikowane, unikalne zdjęcia. Gorąco polecamy!

Rajd Kormorana



„Krażownik Kormoran”,
Theodor Detmers, Oficyna
Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl),
str. 221, seria z kotwiczka

Kolejny udany strzał wydawniczy Finny (książka ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce). I kolejny, klasyczny już pamiątnik z czasów drugiej wojny światowej, z którym może się teraz zapoznać także polski czytelnik. *Kormoran* był niemieckim krążownikiem pomocniczym wysłanym na Ocean Indyjski, aby polować tam na alianckie statki. Zasłynął pojedynkiem stoczonym z australijskim krążownikiem *Sydney* w listopadzie 1941 roku. W jego trakcie oba okręty poszły na dno. Z liczącej ponad 600 marynarzy załogi *Sydneya* nikt się nie uratował. Wraki obu jednostek odnaleziono dopiero trzy lata temu. Zatopienie dużego okrętu jakim był *Sydney*, przez uzbrojony statek, którym w istocie był *Kormoran*, to niewątpliwym sukcesem jego dowódcy Theodora Detmersa. Jego wspomnienia barwnie i szczegółowo relacjonują przebieg rajdu *Kormorana*, pokazując go oczyma naocznego świadka, którego zachowaniu podczas bitwy, co warto dodać, Australijczycy niczego nie zarzucili.

Najdłuższe dni



**„Bohaterowie najdłuższych dni.
Desanty morskie II wojny światowej”,**
Maciej Franz, Wydawnictwo
Naukowe PWN (www.pwn.pl),
str. 429

Nazwiska Macieja Franza żadnemu miłośnikowi spraw wojenno-morskich w Polsce przedstawiać chyba nie trzeba. Jego prace (patrz choćby książka o okrętach lotniczych pierwszej wojny światowej) odznaczają się zawsze wysokim poziomem merytorycznym i kompleksowością. Nie inaczej jest w przypadku „Bohaterów najdłuższych dni”. Książka przedstawia operacje desantowe drugiej wojny światowej, zarówno te przeprowadzone, jak i planowane, bardziej i mniej znane. A ponieważ temat to bardzo obszerny i złożony, tym większe należą się brawa autorowi, że udało mu się go przedstawić zwięźle i klarownie nie zanudzając przy tym czytelnika na śmierć. Powstała publikacja niezwykle wartościowa, która na pewno powinna się znaleźć w bibliotece każdego szanującego się pasjonata historii, nie tylko tej toczącej się na morzu, czy jak w tym przypadku, dokładniej mówiąc, na morskim brzegu.

Archeologia rzeczna



**„Przemiany w skutnictwie rzeczonym
w Polsce. Studium archeologiczne”,**
Waldemar Ossowski, Centralne
Muzeum Morskie w Gdańsku
(www.cmm.pl), str. 222,
seria „Prace Centralnego Muzeum
Morskiego w Gdańsku”

Przez całe wieki Wisła była główną arterią komunikacyjną ziem polskich. Podobną funkcję, dla terenów nad nią leżących, pełniła także Odra. Transport rzeczny był zawsze najtańszym, najszybszym i najwygodniejszym środkiem handlu. Spławiane towary trafiały nad morze, skąd wędrowały dalej w świat. Rzeki stawały się też, jak choćby podczas wojny trzynastoletniej, sceną zażartych walk toczonych przez pływające po nich okręty. Niestety, bardzo często zapomina się o tym wszystkim. Dlatego z wielkim entuzjazmem przyjmować należy każdą publikację zmieniającą tę sytuację. Praca Waldemara Ossowskiego to naukowe kompendium poddające drobiazgowej analizie rzeczne znaleziska archeologiczne z terenu naszego kraju. Publikacja ukazuje ewolucję jednostek po nich pływających poprzez odkryte wraki. Fascynująca lektura!

Morze w obrazach



„Katalog zbiorów malarstwa i rysunku Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku”, Liliana Gieldon, Monika Jankiewicz-Brzostowska, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku (www.cmm.pl), str. 326, seria „Katalogi i inwentarze”

Centralne Muzeum Morskie (CMM) bywa czasem krytykowane za to, że rzekomo bardziej dba o malarstwo morskie niż o inne dziedziny morskiego dziedzictwa naszego kraju. Nic jednak bardziej mylnego. Przecież sztuka marynistyczna to część tego dziedzictwa. Obrazy marynistyczne, poza walorami artystycznymi, są także swego rodzaju dokumentem historycznym. Można na nich zobaczyć jak dawniej wyglądały statki, okręty czy ludzie morza. W CMM, w ciągu półwiecza istnienia tej instytucji, zgromadzono prawie tysiąc obrazów i rysunków o tematyce morskiej! Książka zawiera czarno-białe reprodukcje wszystkich tych dzieł z informacjami na temat nich samych i ich autorów. 118 szczególnie ciekawych obrazów pokazano w kolorze, w formie albumowej. To niezwykle wydawnictwo polecamy nie tylko miłośnikom malarstwa.

Oczyrna Klukowskiego



„Ignacy Klukowski - marynista”, Liliana Gieldon, Monika Jankiewicz-Brzostowska, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku (www.cmm.pl), str. 95, seria „Informatory, katalogi, przewodniki”

Ignacy Klukowski pochodził z wileńszczyzny. Tam nauczył się malować. Już przed wojną zwracano uwagę na jego wyjątkowy talent. Po wojnie artysta osiedlił się w Gdańsku, gdzie brał udział w konserwacji zniszczonych zabytków tego miasta. Na poważnie zainteresował się także marynistyką. Malował porty, stocznie, statki, sceny z życia rybaków i marynarskie portrety. W powojennej biedzie, z braku materiałów, obrazy tworzył dosłownie na wszystkim co miał pod ręką. Jeden z nich namalował np. na płótnie pochodzącym z worka po mące dostarczonej z USA w ramach pomocy UNRRA. Książka prezentuje 69 barwnych reprodukcji prac Klukowskiego. Wśród nich jest np. wizerunek statku *Konopnicka*, powstały na krótko przed jego tragicznym pożarem w Stoczni Gdańskiej w 1961 roku, w którym zginęło 21 stoczniovców. Szczególnie zainteresowanym podpowiadamy, że w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, do końca sierpnia, można oglądać wystawę obrazów Klukowskiego.

Polska odpowiedź



„Karaibská krucjata, cz. 1 – Płonący Union Jack”, „Karaibská krucjata, cz. 2 – La Tumba de los Piratas”, Marcin Mortka, Fabryka Słów (www.fabryka.pl), str. 423 (cz. 1), str. 371 (cz. 2)

Marcin Mortka, autor doskonale znany miłośnikom polskiej fantastyki, nie jest obcy także pasjonatom morza. To właśnie on tłumaczy na nasz język znakomite powieści Patricka O'Briana. Jak można sądzić po „Karaibskiej krucjacie”, wiele się od niego nauczył. Czego w tej książce nie ma! Szaleni piraci, demony, duchy, bitwy i potyczki, zagubione wyspy, miłość i magia, a nade wszystko wartka akcja, której nie zamierzamy tutaj wyjawiać, aby nie psuć zabawy tym wszystkim, którzy zamierzają się z nią zapoznać. Możemy za to zagwarantować mnóstwo wrażeń. Mortka bawi się konwencją nie zapominając jednak o realiach historycznych, które z pieczołowitością odtwarza umiejscawiając akcję powieści w drugiej połowie XVIII wieku na Karaibach. Uważnym czytelnikom polecamy polskie wątki i odniesienia umieszczone w powieści. Wszystko to pozwala uznać „Karaibską krucjatę” za udaną krajową odpowiedź na „Piratów z Karaibów”!

Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić (58 307-17-90). Dzięki uprzejmości Oficyny Wydawniczej Finna, tym którzy **(ale od godz. 12, 29 sierpnia!)** skontaktują się z nami przed innymi i odpowiedzą na pytanie: „W jaki sposób zatonał polski krążownik *Dragon*?” prześlemy za darmo książkę „**Granatowa załoga**” **Wincentego Cygana** (jeden egzemplarz) i „**Krażownik Kormoran**” **Theodora Detmersa** (mamy dwa egzemplarze).

MORZE ~~BIZNESU~~

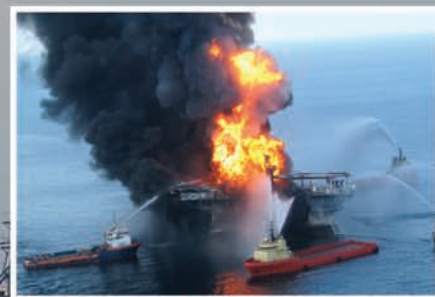
Usługi i produkty dla żeglugi, armatorów i statków

sierpień 2011

**Transport kopuły obudowy reaktora
do elektrowni atomowej w Olkiluoto.**



Port Westerplatte



**Bezpieczniej
na niebezpiecznym morzu**

Stocznia z energią

Fot. Marek Żóraw



Holowanie z przeszkodami

XVI Międzynarodowe Targi Morskie

2011

BALTEXPO - 2011

6 - 8 września 2011

Hala Olivia, Gdańsk www.baltexpo.com.pl

ZAPRASZAMY NA TARGI:

- PREZENTACJA OFERT FIRM POLSKICH I ZAGRANICZNYCH
- DEBATY GOSPODARCZE Z UDZIAŁEM PRZEDSTAWICIELI RZĄDOWYCH I GOŚCI SPECJALNYCH Z ZAGRANICY

- Przemysł stoczniowy, biura projektowe, naprawy i remonty statków, maszyny, urządzenia
- Porty i usługi portowe
- Spedycja, transport, terminale
- Infrastruktura przybrzeżna i śródlądowa
- Towarzystwa morskie
- Bezpieczeństwo i ochrona portów i nawigacji
- Morska energetyka wiatrowa
- Offshore
- Ochrona środowiska naturalnego
- Usługi dla przemysłu morskiego
- Publikacje
- Inne

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA MORSKA BALTEXPO 2011



Patronat Polskiej Prezydencji

- EUROPEJSKI PRZEMYSŁ STOCZNIOWY - STAN, PERSPEKTYWY I WYZWANIA
- PRZYSZŁOŚĆ INFRASTRUKTURY PORTÓW MORSKICH W POLSCE



Ministerstwo Infrastruktury



PORT GDYNIA



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYŃSK SA

- MORSKA ENERGETYKA WIATROWA I PRZEMYSŁ WIATROWY OFFSHORE
- BEZPIECZEŃSTWO PORTÓW I ŻEGLUGI NA MORZU BAŁTYCKIM

ZARZĄD TARGÓW WARSZAWSKICH S.A.



Agencja Lotnicza Sp. z o.o.



RAPORT
WIZJONA TECHNIKI GOSPODARSTWA

PATRONAT HONOROWY:



WICEPREZES RADY MINISTRÓW
MINISTER GOSPODARKI
Waldemar Pawlak



MINISTER
INFRASTRUKTURY



Minister Skarbu Państwa



Wojewoda Pomorski



PATRONAT HONOROWY:
MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



Prezydent Miasta Gdańsk



Prezydent Miasta Gdyni



Krajowa Izba Gospodarcza



Polska Agencja Rozwoju
Przedsiębiorczości (PARP)



POLSKA AGENCJA INFORMACJI
i INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH S.A.



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIALISTS



POLSKA IZBA
SPEDYCJI I LOGISTYKI



PARTNERZY TARGÓW:

PATRONAT HONOROWY KONFERENCJI:

PARTNERZY KONFERENCJI:



Stocznia Gdańsk S.A.



COMMUNITY OF EUROPEAN
SHIPYARDS' ASSOCIATIONS



Patronat Polskiej Prezydencji



POLSKIE TOWARZYSTWO ENERGETYKI
WIATROWEJ W GDYŃSKU



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE



Agencja Lotnicza Sp. z o.o.



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYŃSK SA



RAPORT
WIZJONA TECHNIKI GOSPODARSTWA

PATRONI MEDIALNI:

REGIONALNY PATRON RADIOWY:

GŁÓWNY PARTNER MEDIALNY:

GŁÓWNY PARTNER INTERNETOWY

PARTNER INTERNETOWY:



Stocznia z energią

Z Piotrem Lejmanem,
prezesem zarządu
Energomontaż-Północ
Gdynia rozmawia
Tomasz Falba

- Energomontaż-Północ Gdynia ma chyba najlepsze reklamówki video spośród polskich stoczni. Czy w tej branży przydaje się taki marketing?

- Zdecydowanie tak. To z naszej strony świadome działanie. Wbrew pozorom, konkurencja w branżach, w których działamy jest duża. Można nawet powiedzieć, że po ubiegłorocznym kryzysie, jeszcze większa. Tymczasem są obszary świata, które jeszcze o nas nie słyszały. O ile Skandynawowie na przykład mają dość dobre rozeznanie w polskim rynku, to Amerykanie czy Brytyjczycy już nie. Musimy jakoś zwracać na siebie ich uwagę. Szczególnie teraz, kiedy dysponujemy nowymi aktywami, staliśmy się właścicielem kawałka dawnej Stoczni Gdynia. Taka mocna reklama jest więc potrzebna. Mogę zdradzić, że przygotowujemy kolejny film. Jego realizację zleciliśmy profesjonalnej firmie. Niebawem ten i inne nowe produkcje pojawią się na naszej stronie internetowej www.energomontaz-polnoc.com.pl.

Pół wieku na rynku

Energomontaż-Północ Gdynia należy do Grupy Kapitałowej Polimex-Mostostal notowanej na giełdzie. Istnieje od ponad 50 lat. Jest jedną z czołowych polskich firm działających w branży wielkogabarytowych konstrukcji stalowych dla energetyki (także jądrowej i wiatrowej) oraz offshore. Półtora roku temu, za ok. 33 miliony złotych, Energomontaż Północ kupił jeden z suchych doków należących do byłej Stoczni Gdynia, podejmując tym samym działalność stoczniową. Obecnie oferuje także remonty statków.

- Jesteście państwo częścią Grupy Polimex-Mostostal. Co was odróżnia od innych spółek wchodzących w jej skład?

- Robimy wszystko, aby nie kojarzono nas z wytwórnią konstrukcji stalowych. Taką firmę Polimex-Mostostal ma już w swoich strukturach. Jest zlokalizowana w Siedlcach i jest najnowocześniejszą wytwórnią tego typu w kraju. W ramach grupy nie konkurujemy ze sobą. Naszym strategicznym celem było zdobycie dostępu do morza. Udało się, poprzez kupno suchego doku po byłej Stoczni Gdynia. Dało nam to zupełnie nowe możliwości. Dzięki temu, jesteśmy wyróżniającą się spółką w grupie. Oczywiście na Wybrzeżu jest więcej firm z dostępem do morza, ale też nie jesteśmy typową stocznią. Zajmujemy się przede wszystkim budową wielkogabarytowych konstrukcji dla rynku offshore. Ważny jest dla nas także, rosnący w tej chwili bardzo dynamicznie, rynek farm wiatrowych. Potrzeby w tej ostatniej branży wydają się ogromne, a produkcja elementów do farm wymaga wielkich powierzchni, którymi nie dysponujemy. Żałujemy więc, że nie kupiliśmy całej stoczni.

- Czy zamierzacie nadal inwestować na terenie byłej Stoczni Gdynia?

- Oczywiście. Planujemy postawić tam centrum do obróbki konstrukcji wielkogabarytowych produkowanych przez nas. Będą tam zamontowane maszyny obróbcze, które są w tej chwili przygotowywane w Niemczech na nasze zamówienie. Musimy także zmodernizować infrastrukturę tego, co już tam mamy.

- Co wam dał zakup suchego doku?

- Potraktowaliśmy to jako okazję, z której skorzystaliśmy. Kiedy kilka lat temu planowaliśmy rozwój firmy, na rynku nie było możliwości takiego zakupu. Dostęp do morza umożliwił nam transport konstrukcji wielkogabarytowych. Otworzył nas także na remonty statków, czego do tej pory nie robiliśmy. Dok ma wymiary 240 na 40 metrów i jest przystosowany do przyjmowania statków typu panamax o zanurzeniu do 8 metrów. Staliśmy się jedną z najmłodszych stoczni w Polsce.

- Kadrowo jesteście przygotowani do obsługi doku?

- Akurat na naszym terenie na brak kadry narzekać nie można. Są tutaj doświadczeni ludzie z doświadczeniem w pracy stoczniowej, są uczelnie kształcące w okrętownictwie. W tej chwili pracuje w naszej firmie około 400 osób. Wszystko wskazuje na to, że będziemy musieli niebawem zdecydowanie zwiększyć zatrudnienie, o jakieś 150 do 200 osób.

- Jesteście w stanie zapewnić obłożenie dla waszego suchego doku?

- Do tej pory nie mieliśmy z tym kłopotu. Dopracowaliśmy się już pierwszych klientów. Staramy się tak układać harmonogram prac, aby dok był cały czas wykorzystywany i żeby zarabiać na nim pieniądze, bo to przecież był główny cel, dla którego go kupiliśmy.

- Ile remontów statków już tam przeprowadziliście?

- Pięć własnych. W rzeczywistości było ich jednak więcej, bo do tej liczby trzeba doliczyć kilka kolejnych remontów statków, w które byliśmy zaangażowani, ze stoczni, z którymi współpracujemy.

- Mieliście jakies szczególnie ciekawe remonty?

- Na pewno można do takich zaliczyć pogłębiarki. To trudne, bardzo skomplikowane technicznie remonty. Ale ten segment rynku wydaje się bardzo ciekawy.

- Jakie remonty statków planujecie w najbliższej przyszłości?

- Wolalbym nie ujawniać naszych planów w tym zakresie. Konkurencja nie śpi. Mogę jednak zapewnić, że takie plany są. Patrząc z perspektywy całej branży stoczniowej w Polsce myślę, że my nie powinniśmy ze sobą konkurować, a raczej się uzupełniać i współpracować. Korzyści byłyby z tego dla wszystkich. Inaczej psujemy rynek. Jako Energomontaż-Północ Gdynia współpracujemy między innymi z Gdańską Stocznią Remontową SA i jesteśmy z tego zadowoleni.

- Czy zamierzacie na swoim doku spróbować poważniejszych przebu-

- Chcemy, aby w przyszłości były u nas wykonywane konstrukcje wielkogabarytowe na potrzeby energetyki jądrowej – mówi prezes Piotr Lejman.



Fot. Żelazna Studio/Energomontaż-Północ Gdynia



Remont klasowy statku Ice Energy po pięciu latach eksploatacji.

dów i budów nowych statków, a nie tylko remontów? A może w ogóle wykorzystywać go do czegoś innego?

- Myślmy o tym. Nie chcemy, aby dok służył tylko remontom statków. Mamy duże doświadczenie w energetyce, z tego wyrosliśmy. Proszę pamiętać, że większość elektrowni w Polsce została wybudowana właśnie przez Energomontaż. Chcemy, aby w przyszłości były u nas wykonywane konstrukcje wielkogabarytowe na potrzeby energetyki jądrowej. Byłyby one budowane w doku, ładowane na barki i transportowane morzem na miejsce montażu. W ten sam sposób mogą powstawać reaktory chemiczne, czy wielkie zbiorniki ciśnieniowe. Jesteśmy jedną z niewielu firm w Polsce, która ma referencje w energetyce jądrowej, ponieważ zbudowaliśmy kopułę bezpieczeństwa dla reaktora jądrowego w Finlandii.

- Czy doświadczenia przy remontach statków przydają się w innych sektorach działalności firmy? I na odwrót. Czy przy remontach jednostek pływających korzystacie z doświadczeń zdobytych podczas ważnych innych projektów?

- Niewątpliwie. Przy offshore nauczyliśmy się dbałości o najwyższą jakość. Konstrukcje, które pracują pod wodą, na dużych głębokościach, muszą być przecieź prawie bezawaryjne, bo awaria może oznaczać katastrofę zarówno finansową, jak i ekologiczną. Co prawda w remontach statków obowiązują inne reżimy niż w konstrukcjach offshore, ale istnieje tu na pewno wymiana doświadczeń.

- Offshore był do tej pory waszą wizytówką. Uczestniczyliście w produkcji elementów największej na świecie platformy wiertniczej. Zamierzacie dalej iść w tym kierunku?

- Bez dwóch zdań. To trudny rynek, ale wart zachodu. Zamierzamy jeszcze głębiej niż dotychczas w niego wejść. Wprowadziliśmy u siebie zintegrowany system zarządzania bhp, środowiskiem i jakością. Ciągłe doskonalimy procesy zarządcze w naszej spółce, bo wiemy, że klienci tego oczekują. Szczególną uwagę zwracamy na wymogi związane z ochroną środowiska i bezpieczeństwem pracy.

- Większość waszych klientów to podmioty zagraniczne. Myśli pan, że

w przyszłości jest szansa na zmianę tych proporcji?

- Chyba jednak nie. 90 procent naszej produkcji idzie na eksport do Europy - do Danii, Niemiec, Norwegii czy Wielkiej Brytanii. Na razie nie ma szans na zmianę tej sytuacji. Ale np. na naszym Bałtyku są doskonałe warunki do stawiania farm wiatrowych, nie gorsze niż w Skandynawii. Być może w końcu zauważą to także polskie podmioty. Kto wie? A wtedy będziemy potrzebni.

- W jakiej sytuacji finansowej znajduje się zarządzana przez pana firma?

- Jesteśmy na plusie. Ubiegły rok był trudny, ale daliśmy sobie jakoś radę. Ten rok jest już lepszy. Zamierzenia zaś mamy ambitne. Nasze plany inwestycyjne sięgają 90 milionów złotych. Jak na nas to spore wyzwanie, ale zamierzamy mu podołać.

- Jak pan, jako szef młodej stoczni, patrzy na branżę stoczniową w naszym kraju?

- Branża stoczniowa to dumnie brzmi. Nie wiem czy nie za dumnie biorąc pod uwagę sytuację w tym sektorze. Cały ciężar przemysłu stoczniowego przeniósł się na Daleki Wschód. Nic nie wskazuje, by ten trend miał się odwrócić. W tej sytuacji trzeba dywersyfikować źródła dochodu, mieć kilka nóg, na których się stoi, a także szukać nisz na rynku. Teraz sporą część stoczni europejskich trzyma przemysł wiatrowy. Ale ja jestem optymistą i uważam, wbrew utartym poglądom, że na stoczniach wciąż można w Polsce zarobić pieniądze. Nasza działalność jest na to dowodem.



Remont dokowy statku Em Chios po dziesięciu latach eksploatacji.

Port Westerplatte

Porty morskie w zdecydowanej większości powstawały u ujścia rzek śpławnych, na których rozwijała się żegluga śródlądowa, stopniowo przechodząc w obecne, multimodalne węzły transportowo-komunikacyjne, tworzone przez rozwijające się połączenia drogowe, kolejowe i morskie. Tereny portowe początkowo powstające na bezpośrednim zapleczu nabrzeży, rozrastały się w coraz większe obszary położone głębiej, na których lokował się przemysł korzystający z transportu morskiego oraz centra dystrybucyjne z rozwiniętą logistyką.

Postępująca globalizacja wszelkiej aktywności gospodarczo-ekonomicznej, wraz z postępowaniem techniczno-technolo-

gicznym, wywiera mocny wpływ na pozyskiwanie nowych terenów portowo-przemysłowych, niezbędnych dla obsługi potoku ładunków i ludzi w ruchu międzykontynentalnym, ale również europejskim, widząc w tym szansę na zapobieżenie zakorkowania dróg lądowych.

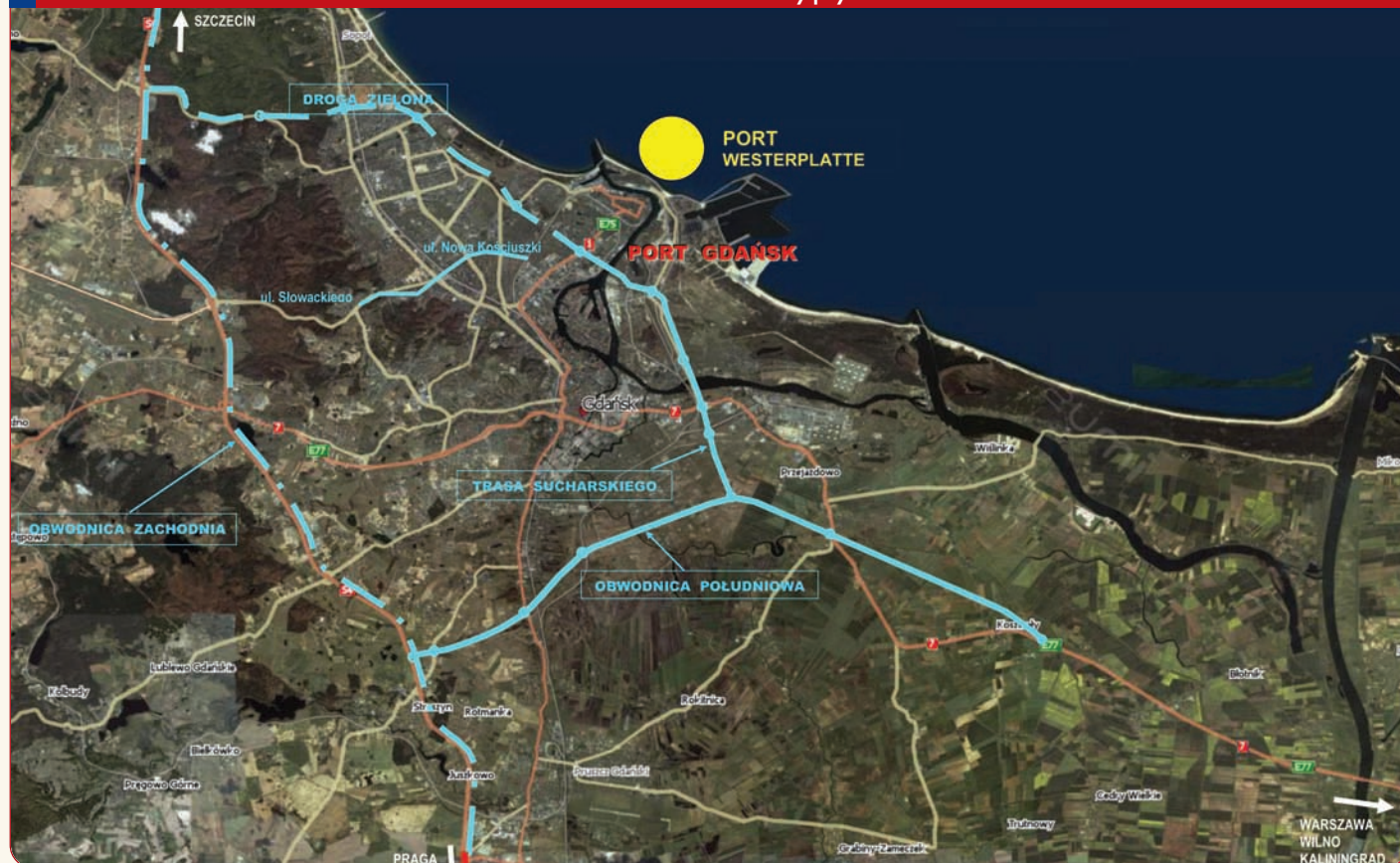
Refulacja – wyzwanie współczesności

W ostatnim dziesięcioleciu coraz powszechniejszą metodą pozyskiwania nowych terenów portowo-przemysłowych staje się refulacja nowego lądu na przyległych do portów akwenach morskich, co zapewnia ich kształtowanie i uzbrajanie

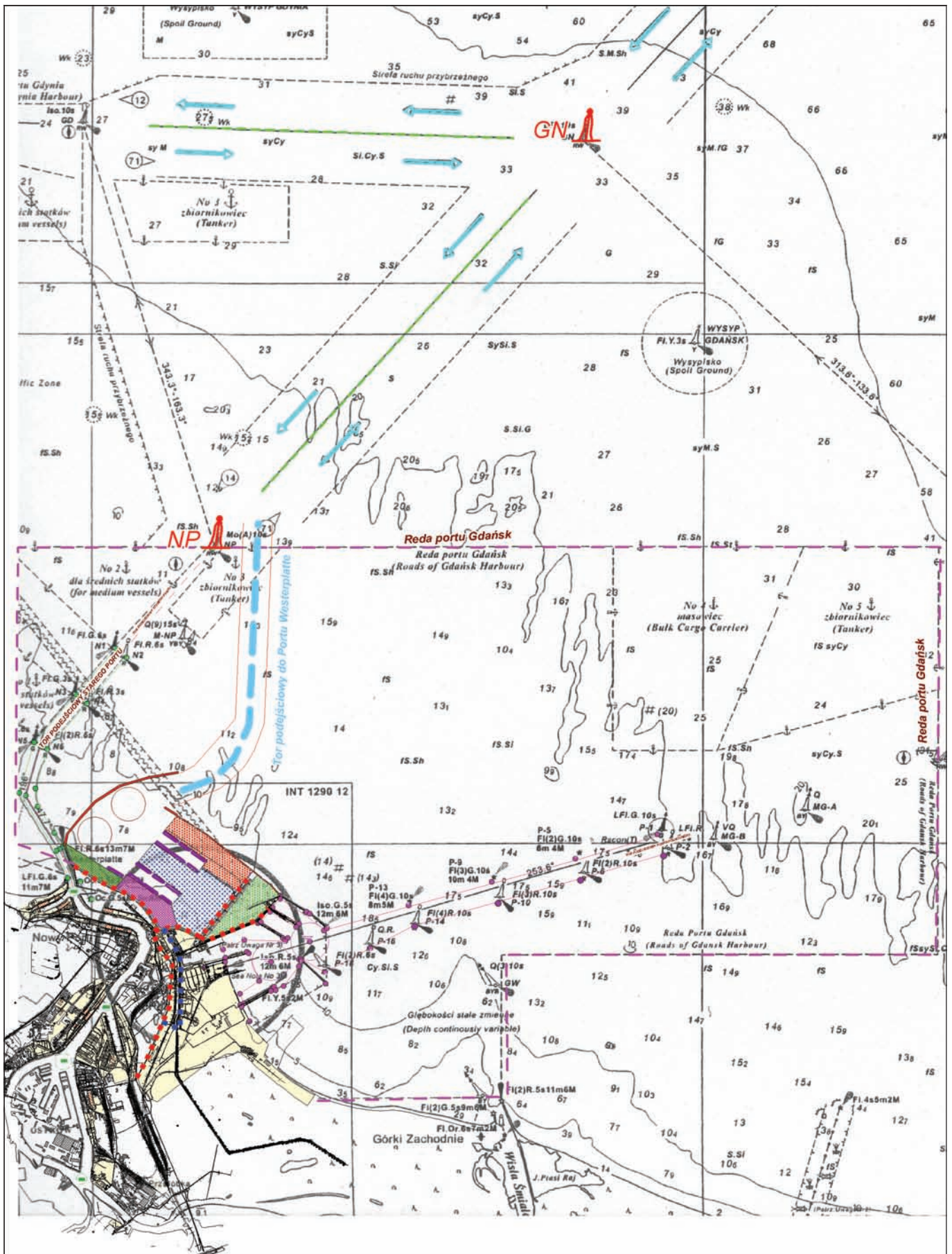
w infrastrukturę odpowiednią do nowych wyzwań i nowoczesnej wiedzy technicznej, ograniczając pozyskiwanie okolicznych, istniejących już terenów, najczęściej chronionych przez lokalne społeczności. Procesy urbanistyczne rozrastających się miast wspomagają tę metodę.

One też właśnie, konfrontowane z przestarzałą infrastrukturą na starych terenach portowych bezpośrednio przyległych do aglomeracji miejskich, w niedługim czasie spowodują ograniczenie i w dalszej kolejności wycofywanie się z funkcji przeładunkowo-składowych portu, a w konsekwencji wchłonięcie tych terenów przez miasto. Finansowanie kosztów remontów lub modernizacji infrastruk-

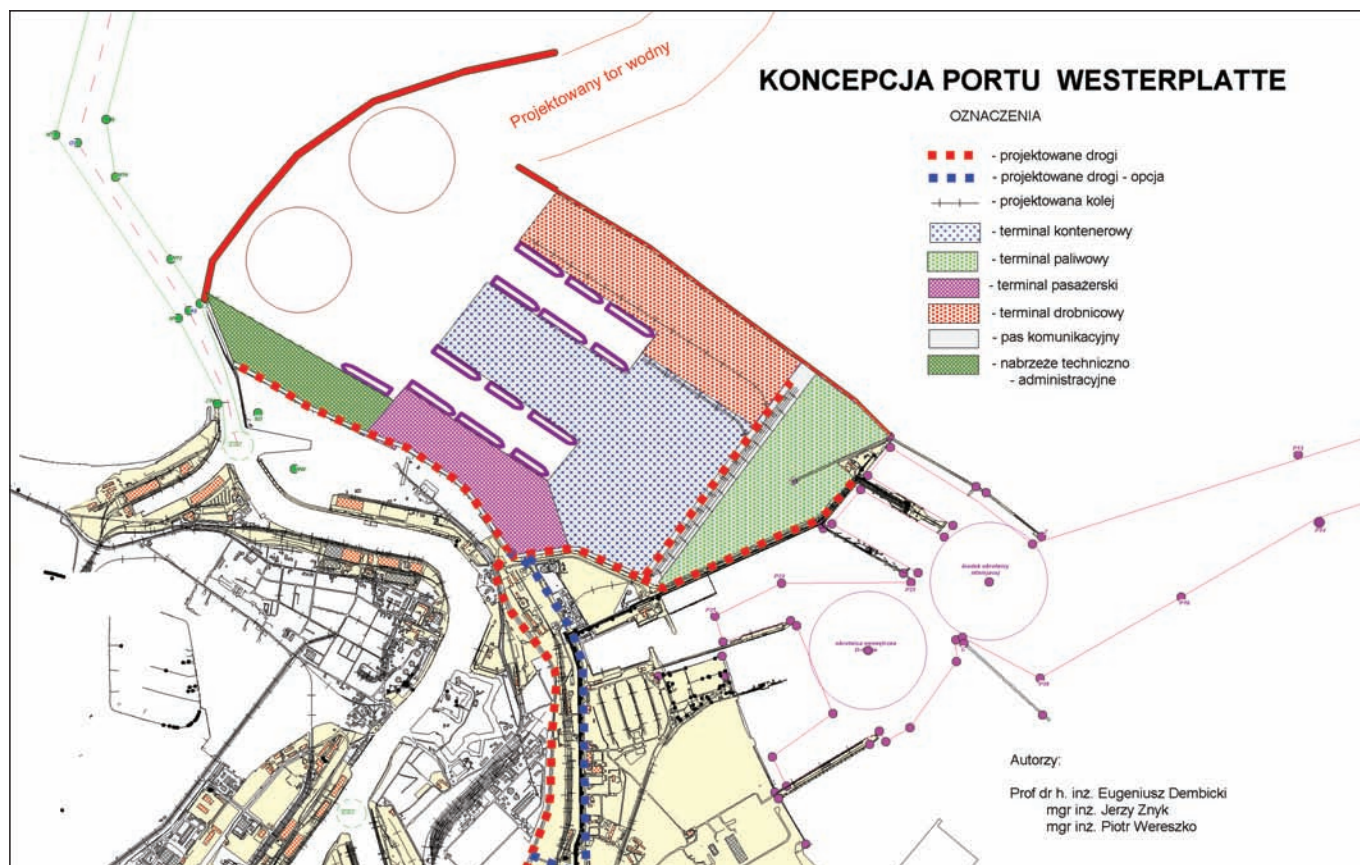
Układ komunikacyjny



Tor podejściowy do Portu Westerplatte



Konceptcja Portu Westerplatte



tury w tych rejonach nie byłoby efektywne i uniemożliwiłoby realizację inwestycji wspierających trendy rynkowe.

Ten stopniowy proces konwergencji określanej jako IV generacja rozwojów portów stawia wiele wyzwań, jednak jest nieuchronny, jeśli porty morskie mają zwiększać swoje znaczenie gospodarcze i ekonomiczne oraz być konkurencyjnymi. Port Gdański stanie również przed taką alternatywą.

Obecnie łączna powierzchnia terenów w użytkowaniu wieczystym Zarządu Portu wynosi około 650 ha, w tym grunty o powierzchni około 180 ha, które mogą być wdzierżawione na cele rozwojowe, z czego około 160 ha w Porcie Północnym, posiadającym dogodne warunki naturalne i coraz lepszą infrastrukturę dostępową. W najbliższych latach zostaną zrealizowane inwestycje drogowo-kolejowe, takie jak Trasa Sucharskiego, Obwodnica Południowa, Droga Zielona, Nowa Kościuszki i Trasa Słowackiego, które wraz z autostradą A-1 zapewnią sprawne połączenia drogowe z zapleczem.

Ponadto, planowana modernizacja linii kolejowej 226, łączącej Port Północny z Zajęczkowem, zapewni efektywne po-

łączenie kolejowe z intensywnie unowocześnianą siecią kolejową. Atutem Portu Północnego jest również jego lokalizacja, poza zurbanizowanymi obszarami miasta i bezpośredni dostęp do głębokowodnych akwenów morskich. W granicach portu, na bezpośrednim zapleczu Portu Północnego, znajduje się ponadto teren będący we władaniu Gminy Gdańsk o powierzchni około 200 ha, który planuje się przeznaczyć na centrum dystrybucyjno-logistyczne obsługujące ruch portowy. Istniejące rezerwy terenowe portu gdańskiego posiadają różne uwarunkowania przestrzenne, środowiskowe i prawne, nie zawsze odpowiadające na potrzeby rynku. Mimo to zapewne zostaną wykorzystane w większej części w najbliższym dziesięcioleciu.

Znaczenie portu

Analiza obecnych i dających się przewidzieć trendów rozwojowych, wskazuje na konieczność zwiększania obsługi ładunków w kontenerach i ro-ro oraz masowych, tak suchych jak i ciekłych, szczególnie energetycznych i chemii nieorganicznej. Nie można też zapomnieć o obsłudze drobni-

cy niekonwencjonalnej, o ruchu pasażerskim i promowym. Obecny potencjał portu nie odpowiada do końca na nowe wyzwania (za wyjątkiem potencjału obsługi ładunków masowych suchych i energetycznych ciekłych), chociaż posiada zaplecze o dużym potencjale rozwojowym i o wysokim wroście gospodarczym. Przewagi konkurencyjne wynikające z lokalizacji i warunków naturalnych oraz prognozy poprawy dostępu transportowego, dodatkowo podkreślają przyszłe znaczenie gospodarcze portu.

Wszelkie dostępne prognozy, mimo światowego kryzysu finansowo-gospodarczego wyraźnie podkreślają taki właśnie charakter zaplecza portu Gdańsk. Można zatem prognozować, że istotną sprawą stanie się poszukiwanie całkowicie nowych obszarów dla odpowiednich funkcji portowych. Istnieją poważne przyczyny społeczne i środowiskowe ograniczające zdobywanie nowych gruntów na wschód od Portu Północnego w kierunku ujścia Wisły Śmiałej, choć proces ten wydaje się jedynie odwleczony w czasie. Z pewnością będzie wymagał długotrwałego, ogólnospołecznego dialogu.

Alternatywą jest wykonanie nowego łądu z refulatu pomiędzy Falochronem Wschodnim przy wejściu do Nowego Portu, a Falochronem Północno-Półwyspowym w Porcie Północnym i uzyskanie w ten sposób nowych terenów o powierzchni ponad 310 ha.

Autorzy przygotowali wstępną identyfikację takiego rozwiązania, które znacznie powiększa aktywne tereny portowe i wpływa na dynamiczny wzrost usług przeładunkowo-składowych zgodnych z prognozowanymi trendami.

Rozwiązanie oparto na podstawowych, uniwersalnych zasadach planowania przestrzennego portu morskiego na nowym miejscu, jednak w nawiązaniu do istniejącej struktury powiązań komunikacyjnych: kolejowych i samochodowych, a także wnioski płynące z przedstawionych prognoz i zauważalnych trendów rynkowych. Projekt uwzględnia również uwarunkowania płynące z istniejącego uzbrojenia podziemnego i zasilania energetycznego. Przedstawione rozwiązanie wykonano jednak bez aktualnej analizy hydrologicznej i geotechnicznej, bazując na wieloletnim doświadczeniu autorów i danych zawartych w kolej-

nych wydaniach Loży Biura Hydrologii Marynarki Wojennej.

Korzyści w skali kraju

Port Westerplatte objąłby obszar gruntu o powierzchni około 316 ha i akwen portowy o powierzchni 251 ha, chroniony przez falochrony o łącznej długości 2 razy po 2600 m. Kształt falochronów będzie musiał uwzględniać ocenę hydrologiczną zabudowywanego akwenu. Niniejszy projekt umożliwi dobre warunki nawigacji wszelkimi statkami, które mogą żeglować po Bałtyku. Po minięciu pławy „GN” (rozdzielającej kierunki na port Gdynia i port Gdańsk), przed pławą „NP” będzie początek nowego toru podejściowego o długości około 4,5 km. Urobek z prac pogłębiarskich na nowym torze, w ilości około 6,5 do 7 mln m³, zostałby użyty na wykonanie refulatu nowego łądu, który wstępnie obliczono na 9 do 9,5 mln m³. Tor podejściowy, początkowo jednokierunkowy, o szerokości do 250 m (z możliwością poszerzenia do toru dwukierunkowego) i głębokości 17 m, łagodnym łukiem o promieniu 3000 m zapewnia płynną nawigację do wejścia do portu

o szerokości do 500 m, a następnie poprzez dwie obrotnice o średnicy 600 m oferuje dostęp do nabrzeży operacyjnych o łącznej długości 4000 m i nabrzeża administracyjno-technicznego o długości 1200 m. Podział nabrzeży operacyjnych przedstawia się następująco: terminal kontenerowy 2000 m, terminal drobnicowy 1000 m, terminal pasażerski i ro-ro 1000 m. W rezerwie pozostają nabrzeża zamykające o łącznej długości 1400 m. Całość jest przeznaczona do obsługi statków o zanurzeniu do 15 m i długości do 330 m.

Dostęp drogowo-kolejowy do sieci krajowej będzie wymagał niezbędnej modernizacji istniejącej infrastruktury tylko w lokalnym zakresie, podobnie jak uzbrojenie infrastruktury podziemnej. Nowy port zaprojektowany do osiągania dużych wydajności na dedykowanych terminalach byłby jednocześnie sprawnym podmiotem gospodarczym, który przyniósłby znaczne korzyści ekonomiczne w skali regionu i kraju.

**prof. zw dr hab. inż.
Eugeniusz Dembicki**

mgr inż. Jerzy Znyk

REKLAMA



Remont statku w suchym doku stoczni EPG



Stocznia EPG - suchy dok wraz z 500T suwnicą



Moduł platformy wiertniczej H6e

**energomontaż
północ** GDYNIA
GRUPA POLIMEX-MOSTOSTAL

Energomontaż-Północ Gdynia Sp. z o.o. jest częścią Grupy Kapitałowej Polimex-Mostostal, notowanej na Warszawskiej Gieldzie Papierów Wartościowych. Pod nazwą "Stocznia EPG" spółka świadczy usługi w zakresie remontów i konwersji statków.

Stocznia EPG oferuje:

- Remonty i przebudowy statków, przeglądy klasowe.
- Prefabrykację i montaż wielkogabarytowych konstrukcji wielodyscyplinarnych dla sektora offshore, przemysłu stoczniowego i portowego, przemysłu energetycznego i petrochemicznego.

Zaplecze:

Dysponujemy w pełni wyposażonym zapleczem technicznym:

- suchy dok o wymiarach 240x40m,
- suwnica o udźwigu 500t, dźwigi portowe o udźwigu do 80t,
- nabrzeże o długości 350m,
- ponad 44000m² powierzchni o dopuszczalnym obciążeniu do 20t/m².

Uprawnienia:

- Posiadamy uprawnienia do spawania wszystkich typów konstrukcji stalowych - ciśnieniowych i próżniowych, dźwigów, mostów, konstrukcji zarówno morskich, okrętowych i lądowych. Posiadamy wszystkie niezbędne zezwolenia, certyfikaty i atesty.
- Wdrożyliśmy oraz stosujemy zintegrowany system zarządzania zgodny z normami PN-EN ISO 9001:2009, PN-EN ISO 14001:2005 oraz PN-N-18001:2004.

Energomontaż-Północ Gdynia Sp. z o.o.

81-038 Gdynia, ul. Handlowa 19, tel. +48 58 667 32 81, fax: +48 58 623 71 18

energomontaz@energomontaz-polnoc.com.pl

www.energomontaz-polnoc.com.pl

Ubezpieczenia morskie

Eksplzja platformy wiertniczej Deepwater Horizon w kwietniu 2010 r. wywołała największą katastrofę ekologiczną w historii USA.

Fot. Wikipedia



Bezpieczniej na niebezpiecznym morzu

Niedawny spór między firmą ubezpieczeniową, a armatorem żaglowca *Fryderyk Chopin* zwrócił uwagę opinii publicznej na kwestię ubezpieczeń morskich.

Przypomnijmy, że w październiku zeszłego roku żaglowiec stracił podczas sztormu bukszpryt i oba maszty. PZU, w którym ubezpieczona była jednostka, przez kilka miesięcy odmawiał wypłaty odszkodowania, twierdząc, iż „nie zaszły żadne ze zdarzeń wymienionych w umowie ubezpieczenia, które byłoby podstawą do przyjęcia przez ubezpieczyciela odpowiedzialności odszkodowawczej”. Konkretnie chodziło o nieuznanie przez PZU warunków panujących wówczas na morzu za, jak zapisano w umowie ubezpieczeniowej, „heavy weather”. W końcu, po „uzyskaniu nowych informacji”, firma uznała

roszczenia armatora żaglowca i ubezpieczenie wypłaciła.

Ów drobny, jeżeli wziąć pod uwagę liczbę i konsekwencje wszelkiego rodzaju zdarzeń morskich przykład, pokazuje jak niezwykle skomplikowany jest sektor ubezpieczeń morskich. Albowiem w grę wchodzi mnóstwo czynników, które trzeba brać pod uwagę. Przede wszystkim - ryzyko powstania olbrzymich szkód na narażonym na liczne morskie niebezpieczeństwa statku, ale także zagrożenia dla innych uczestników transportu morskiego oraz środowiska naturalnego.

Przykładem może być zeszłoroczna eksplozja platformy wiertniczej *Deepwa-*

ter Horizon w Zatoce Meksykańskiej, której koszty szacowane są na kilkanaście miliardów dolarów. Z kolei najbardziej do tej pory spektakularna i brzemenna w skutki - katastrofa tankowca *Exxon Valdez*, który w marcu 1989 roku wszedł na mieliznę i zanieczyścił ciężkim olejem 2400 mil wybrzeży Alaski, kosztowała właściciela statku i ładunku, firmę Exxon, łącznie ponad 5 mld dolarów.

Przezorny na morzu

Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską dający się ocenić w pieniądzu: statek, ładunek, fracht, opłata za przewóz pasażerów, przewoźnika, spodziewany zysk ze sprzedaży ładunku, zobowiązania z tytułu odpowiedzialności cywilnej. W największym skró-

cie ubezpieczenia morskie dzielą się na: ubezpieczenia statku (któremu podlegają jednostki używane na morzach i wodach z nim połączonych, które są uczęszczane przez statki morskie), ubezpieczenia statków morskich w budowie (od położenia stępki do przyjęcia statku przez armatora), ubezpieczenia obejmujące odpowiedzialność cywilną z tytułu prowadzenia działalności morskiej, ubezpieczenie ładunków oraz ubezpieczenie rybołówstwa morskiego.

Jak pisze w swoim opracowaniu na ten temat kpt. ż. w. Tomasz Sobieszkański ze Szkoły Morskiej w Gdyni, zakres ubezpieczeń nie jest jednakowy. Wielu armatorów ubezpiecza statki jedynie od starty całkowitej i niektórych, bardziej kosztownych szkód. Wiele ewentualnych strat jest ubezpieczanych niecałkowicie – do pewnej wartości. Umowa ubezpieczenia morskiego obejmuje w zasadzie jedynie szkody wynikające z niebezpieczeństw związanych z uprawieniem żeglugi. W praktyce, wiele firm ubezpieczeniowych rozszerza swoją ofertę o inne szkody towarzyszące, choć nie związane bezpośrednio z żeglugą, czy przewozem. Często do ubezpieczeń morskich dołączane jest ubezpieczenie ładunku na odcinkach drogi lądowej, jak i jego składowania na lądzie w magazynach portowych, a nawet poza nim.

W naszym kraju bezsprzecznym liderem w tym sektorze ubezpieczeń jest Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta, która do końca lat osiemdziesiątych była jedynym ubezpieczycielem na polskim rynku z tego typu ofertą. Trafia do niej między 80 a 90 procent składki z rodzimego rynku ubezpieczeń morskich. Dlatego też tego rodzaju ubezpieczenia Warta kieruje do najszerzej grupy klientów: od największych podmiotów – armatorów pełnomorskiej floty handlowej i rybackiej, floty pasażerskiej, poprzez armatorów flot operujących lokalnie, jednostek obsługi portów i jednostek zaopatrzeniowych (operujących na wodach portów), floty ratowniczej, a także stoczni budowlanych i remontowych. Oferta obejmuje również rybaków indywidualnych – armatorów kutrów i łodzi rybackich.

Zwiększanie bezpieczeństwa

Od lat Warta ubezpiecza żaglowce oraz jachty, a także, jako jedyna firma w Polsce, platformy wydobywcze i badawcze złóż ropy na polskim szelfie mor-

skim. Prowadzi także ubezpieczenia jednostek pływających pod obcymi banderami. Zwłaszcza, że wiele polskich przedsiębiorstw żeglugowych rejestruje statki za granicą, np. na Cyprze.

Struktura floty ubezpieczanej przez Wartę odpowiada w przybliżeniu strukturze floty światowej, obejmując przede wszystkim kontenerowce, drobnicowce i masowce. Ubezpieczane krajowe jednostki, to głównie drobnicowce, holowniki – zarówno portowe, jak i oceaniczne, masowce oraz barki. Warta oferuje armatorom ubezpieczenia casco jednostek pływających oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Poza tymi dwoma podstawowymi ubezpieczeniami morskimi ubezpieczyciel proponuje również, w formie ubezpieczeń dodatkowych, ubezpieczenia casco i OC od m.in. ryzyka związanego z działaniami wojennymi, strajkami, ubezpieczenie utraty zysków armatora, OC czarterującego, ubezpieczenie aparatury i sprzętu eksploatowanego na morzu lub w porcie.

Z kolei zaciągnięcie przez armatorów pożyczek pod zastaw statków, pociąga za sobą konieczność zabezpieczenia takiej operacji przez banki i zawarcia ubezpieczenia na wypadek utraty bądź uszkodzenia statku. Natomiast stocznie konstrukcyjne i remontowe Warta ubezpiecza od ryzyk związanych z budową i remontem statków.

Towarzystwo obejmuje ubezpieczeniem również załogi i pasażerów jednostek pływających oraz jachty morskie i śródlądowe. Zajmuje się również prewencją, wspierając działania i inicjatywy związane ze zwiększaniem bezpieczeństwa

na morzu. Na przykład cztery lata temu umożliwiło zakup przez Akademię Morską w Szczecinie łodzi zrzutowej do ćwiczeń. Łodziami tego typu, będącymi od jakiegoś czasu obowiązkowym wyposażeniem na nowobudowanych statkach, nie dysponowały wówczas akademickie ośrodki szkoleniowe ratownictwa morskiego.

Jak skomplikowanym i zróżnicowanym obszarem ubezpieczeń są te dotyczące gospodarki morskiej, pokazała chociażby dyskusja, która toczyła się podczas panelu ubezpieczeniowego zeszłorocznego Kongresu Brokerów (zorganizowanego przez TUiR Warta). Omawiano na nim m.in. przyczyny szkód morskich, które w dziewięćdziesięciu procentach zawnione są przez człowieka. Tu bardzo dobrym i szeroko znanym przykładem jest *Titanic*, którego katastrofę spowodował m.in. marynarz, który obserwując teren bez lornetki, nie zauważył na czas góry lodowej. Mówiono też o globalnych zagrożeniach, jakimi są wspomniane wcześniej szkody środowiskowe: rocznie do wody trafia ok. półtora mln ton zanieczyszczeń, a koszty oczyszczania środowiska morskiego idą w miliardy dolarów. Z kolei od kilku lat jednym z najbardziej dokuczliwych i najbardziej rozwijających się zagrożeń dla transportu morskiego są piraci. Skalę niebezpieczeństwa pokazują statystki: w 2009 r. odnotowano 350 ataków, o niemal czterdzieści procent więcej niż rok wcześniej, a najwyższy okup w zeszłym roku wyniósł 9 mln USD. Dlatego coraz więcej firm ubezpieczeniowych (np. Ergo Hestia) swoją ofertę poszerza o „polisę od porwania przez piratów”.

Cze



Exxon Valdez po wejściu na skały w Zatoce Księcia Williama w marcu 1989 r., spowodował katastrofę ekologiczną wybrzeży Alaski. Skażonych zostało ok. 1900 km linii brzegowej.

Brak zdrowej konkurencji

Holowanie z przeszkodami

Na rynku usług holowniczych trwa jeżeli nie wojna, to przynajmniej niezdrowa rywalizacja. Nie dochodzi już co prawda do blokowania holowników jednej firmy holownikami innej, jak to miało miejsce pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, ale do stabilizacji i zdrowej konkurencji wciąż jest niezmiernie daleko.

Istniejąca od 1999 roku firma Project Żegluga, w 2003 r. przejęta została przez potentata w tym sektorze – Fairplay Towage. Pięć lat później Project Żegluga przejęła świnoujską firmę z branży holowniczej – Port Hol. Tym samym niemiecki armator – jeden z największych operatorów floty holowników (pracujących w Rotterdamie, Hamburgu, w rejonie Kanału Kilońskiego, portach wschodnich Niemiec) – zdobył większościowy udział w usługach holowniczych w portach Pomorza Zachodniego. Jego jedynym, realnym konkurentem był polsko-szwedzki Zakład Usług Żeglugowych. Jeszcze w ubiegłym roku Maria Ślusarczyk, ówczesna prezes tej drugiej firmy, chwaliła się w wywiadzie na swojej stronie internetowej, iż mimo kryzysu, wszystko, jeżeli chodzi o ZUŻ, idzie w dobrym kierunku.

Kryzys w holowaniu

- Rok miniony był tym, w którym w konsekwencji kryzysu światowego zaistniało wiele niekorzystnych dla rynku holowań i usług portowych wydarzeń – tłumaczyła. - Zamarł ruch statków w porcie Zakładów Chemicznych Police, stanęła Stocznia Szczecińska Nowa, spadła liczba zleceń na holowania morskie od naszego udziałowca, znacznie zmniejszył się ruch statków w portach ujścia Odry, spadło zapotrzebowanie na holowania i transport morski. I w konsekwencji wysokość frachtów.

Pani prezes wyjaśniała następnie, że w tych warunkach „firma zintensyfikowała pozyskiwanie zleceń z różnych źródeł”, czyli m.in. holowania różnych obiektów na Morze Norweskie, Morze Białe, Śródziemne czy Morze Czarne. I podkreślała, że to

rynek lokalnych portowych usług holowniczych i dźwigowych jest dla ZUŻ najważniejszy i traktowany absolutnie priorytetowo. Na pytanie o konkurencję, zdawała się być dobrej myśli. Podkreślała jednak, że na rynku portowym zachodniego Wybrzeża mamy do czynienia z agresywną konkurencją zagranicznego potentata w branży.

- Wskutek tego ceny za nasze usługi są na poziomie o połowę niższym niż w portach Trójmiasta, a także nieporównywalnie niższym niż w portach europejskich – mówiła.

Burza po Guciu

Prezes Ślusarczyk nawiązywała do polityki cenowej Fairplay, którą niektórzy nazywali wręcz „nieuczciwą, podstępą, wrogą konkurencją, polegającą na wykonywaniu usług za półdarmo, zmierzającą do eliminacji ZUŻ-u z rynku holowań portowych, by opanować porty Pomorza Zachodniego”. Prawdopodobnie owa „podstępna konkurencja” doprowadziła do tego, iż w połowie tego roku wyszło na jaw, że ZUŻ, by móc dalej działać, musi sprzedać *Gucia*, dźwig pływający, używany przez firmy z branży stoczniowej oraz portowe spółki.

Wśród zachodniopomorskiego środowiska morskiego rozpełtała się burza, bo na terenie Szczecina i Świnoujścia nie ma drugiej takiej jednostki i w razie zatonięcia barki i zablokowania toru wodnego dźwig potrzebny do jej podniesienia trzeba będzie sprowadzać aż z Gdańska. Tym bardziej, że ZUŻ wybrał ofertę zagraniczną, a nie propozycję szczecińskiego Finomaru, który deklarował, iż *Gucio* będzie nadal wypożyczany portowym spółkom. Tym była to bardziej bulwer-

sująca decyzja, iż podobno, obie oferty opiewały na tę samą sumę.

Pani prezes wydała oświadczenie: - Port ani spółki portowe z jego usług dawno już nie korzystają. Przemysłu stoczniowego de facto nie ma, podobnie jak remontowego, a przemysł konstrukcji stalowych korzysta przede wszystkim z dźwigów lądowych i *Gucia* potrzebuje kilka razy do roku. Gdyby prawdziwa była teza, że wszyscy *Gucia* potrzebują, nie mogłabym się opędzić od zleceń i na pewno bym go nie sprzedała, bo przecież nie sprzedaje się kury znoszącej złote jajka. Niestety, trzymając się drobiazwej poetyki, *Gucio* to podstarzały kogut.

Na początku lipca wybrano nowego prezesa ZUŻ – został nim, związany z firmą od sześciu lat, Paweł Małyuszko. Prezes Ślusarczyk nie kandydowała na kolejną kadencję.

Przeciw prywatyzacji

Z kolei w Gdyni od miesięcy trwają negocjacje w sprawie prywatyzacji tamtejszej spółki holowniczej - WUŻ Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia. Przejęciem stu procent jej udziałów zainteresowana jest holenderska firma Fairplay BV, należąca, nota bene, do grupy Fairplay Towage. Przeciw prywatyzacji protestują związki zawodowe działające w spółce. Na początku kwietnia tego roku zakładowa Solidarność zorganizowała pikietę przed siedzibą Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Zdaniem związkowców przeprowadzona przez zarząd portu prywatyzacja nie chroni pracowników przed zwolnieniami, nie gwarantuje dotychczasowej działalności firmy ani jej rozwoju, ale też nie zabezpiecza interesu Skarbu Państwa.

Konflikt w sprawie prywatyzacji WUŻ nie jest nowy. Już kilka lat temu związkowcy byli przeciw, postulując wykupienie WUŻ przez pracowników. Nie mieli jednak wystarczających środków. WUŻ świadczy głównie usługi holownicze i cumownicze oraz związane z utrzymaniem bezpieczeństwa żeglugi w Porcie Gdynia. Od maja 1996 roku jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, której właścicielem jest ZMP Gdynia.

Jak zakończą się negocjacje nie wiadomo. Prawdopodobnie jednak polski sektor portowych usług holowniczych w perspektywie kilku lat trafi w ręce międzynarodowego potentata.

Cze

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

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



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

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

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

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

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

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

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

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

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy

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

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

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku zleceniodawcy: _____

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

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

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

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

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:			
PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	112,90 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata roczna: 220,88 PLN (74,34 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	63 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata półroczna: 116,55 PLN (39,06 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	34,49 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata kwartalna: 61,55 PLN (20,79 €)*
Od numeru	<input type="text"/>	/ 2011	<input type="text"/>
		× Ilość egz.	

* 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

Holowniki gdańskiego WUŻ-u / V

Kończymy prezentację jednostek pływających obchodzącego w tym roku 20-lecie istnienia gdańskiego operatora holowników WUŻ - Przedsiębiorstwo Usług Portowych i Morskich Gdańsk. Tym razem dwa najnowocześniejsze holowniki - *Virtus* z 2008 roku i *Taurus* z 2001. Oba pochodzą ze Stoczni Północnej SA (obecnie REMONTOWA Shipbuilding). Oba reprezentują tę samą konfigurację napędu - są holownikami typu „traktor” (ciągnikowego), tzn. takimi, na których pędniki (po dwa, azymutalne) umieszczone są nie na rufie, jak w holownikach tylnopędnikowych, tylko pod częścią dziobową jednostki.

Fot. Piotr B. Słoneczek



Virtus (IMO 9477048, sygnał wywoławczy SPKN); długość całkowita 31,2 m, moc napędu głównego 3530 kW (ok. 4800 KM); prędkość maks. 13,4 węzła, uciąż na palu 56 T; wyposażony w hydrauliczną wciągarkę holowniczą.

Fot. Piotr B. Słoneczek



Taurus (IMO 7212171, sygnał wywoławczy SQDM); długość całkowita 30 m, moc napędu głównego 2460 kW (3344 KM); prędkość maks. 11,4 węzła, uciąż na palu 42 T; wyposażony we wciągarkę 42 T o sile trzymania 100 T.

GDYNIA

Złot Żaglowców

THE CULTURE 2011
TALL SHIPS REGATTA

2-5 Września 2011



www.gdynia.pl



organised by
Sail Training International