

2011 W KALEJDOSKOPIE

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 1 (73) styczeń 2012
NR INDEKSU 211214



The Maritime Worker,
dodatek dla marynarzy,
- szukaj wewnątrz numeru



Lubię dłubać w drewnie

POPŁYNAŁ ŁĄDĘM

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

ISSN 1895-4812

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

1. Stocznia Gdańsk S.A.
2. Stocznia Marynarki Wojennej S.A. w upadłości likwidacyjnej
3. Remontowa Shipbuilding S.A.
4. Stocznia Wisła Sp. z o.o.
5. Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A.
6. Stocznia Remontowa „Nauta” S.A.
7. Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.
8. „H.CEGLIŃSKI - POZNAŃ” S.A.
9. „HYDROSTER” Sp. z o.o.
10. Centrum Techniki Okrętowej SA
11. Fabryka Urządzeń Okrętowych „Rumia” Sp. z o.o.
12. NYBORG-MAWENT S.A.
13. Morska Obsługa Radiowa Statków
14. Z-dy Urządzeń Chłodn. i Klimatyzacyjnych „Klimor” Sp. z o.o.
15. „LUBMOR” Sp. z o.o.
16. SCANA Zamech Sp. z o.o.
17. „Famor” S.A.
18. Wartsila Ship Design Poland Sp z o.o.
19. ZinkPower Szczecin Sp z o.o.
20. Przed. Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.
21. RUBO Sp. z o.o.
22. VISTAL EURO-CYNK Sp. z o.o.
23. NAVIMOR INTERNATIONAL Sp. z o.o.
24. Fabryka Mebli Okrętowych FAMOS Sp. z o.o.
25. JEPPESEN Poland Sp. z o.o.
26. Aluship Technology Sp. z o.o.
27. Damen Marine Components Sp. z o.o.
28. DELTAMARIN Sp. z o.o.
29. REMONTOWA Marine Design & Consulting Sp. z o.o.
30. Inter Marine Sp. z o.o.
31. Muehlhan Polska Sp. z o.o.
32. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
33. Bank Handlowy w Warszawie Oddz. Gdańsk
34. BRE Bank S.A. Departament Zarządzania Makroregionem
35. Politechnika Gdańska
36. Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów

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

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 1 (73) Rok VII
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 ŁańcutRedakcja 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.

Panta rhei...

Z początkiem każdego nowego roku wszyscy, którzy żyją z morza zadają sobie to samo pytanie – czy armatorzy będą zamawiać, a stocznie produkować nowe statki? I dalej – gdzie te zamówienia będą lokowane i które stocznie będą ich beneficjentami? Czy statki te będą wozić coraz więcej towarów, przynosząc ich właścicielom zyski, które z kolei będą mogły być dalej reinwestowane? Od tego zależy los producentów i dostawców wyposażenia, firm kooperujących, itp., stanowiących gigantyczny globalny rynek, który nawet trudno oszacować.

Ostatnie miesiące ub. roku na rynku stocznym i armatorskim stały pod znakiem konsolidacji, fuzji i przejęć. Armatorzy łączą siły i zakładają nowe *poole* żeglugowe (np. przewoźnicy kontenerów - Erck Rickmers i Komrowski, czy właściciele zbiornikowców VLCC - Mitsui O.S.K. Lines / Phonix Tankers, Maersk Tankers, Samco Shipholding i Ocean Tankers). Z kolei w Danii państwo pomaga bankrutującym armatorom przejmując udziały w firmach.

Niemieckie stocznie produkują coraz mniej statków (szacunki mówią o 24 oddanych w roku 2011), ponieważ tamtejsi armatorzy coraz więcej zamawiają ich w Azji (w ub. roku odebrali ze stoczni chińskich i koreańskich 108). Niemiecki koncern Thyssenkrupp sprzedał brytyjskiemu funduszowi Star Capital Partners całą cywilną działalność stocznioową, czyli wszystkie stocznie Blohm + Voss. Upadła niemiecka stocznia Lindenau zwolniła kolejnych 38 pracowników z 80 pracujących tam jeszcze osób. To wszystko są doniesienia (podajemy za www.portalnorski.pl) z ostatnich 2 miesięcy.

Na razie jednak, jak przekonują analitycy londyńskiej wywiadowni Clarkson Research, światowe stocznie „płyną” na paliwie zatankowanym w trakcie trzech ostatnich lat, realizując zamówienia pozyskane w tym czasie. Te stocznie można podzielić na 3 grupy, w zależności od „zasobności” portfela zamówień mierzonego skompensowanymi tonami brutto – mega stocznie (portfele ponad 1 mln CGT), podmioty duże (0,5 mln CGT) oraz małe (poniżej 0,5 mln CGT).

Pomimo kryzysu w światowej ekonomii, w ciągu 11 miesięcy rok 2011 stocznie przekazały armatorom łącznie 2259 statków, przy czym dostawy w ostatnim kwartale 2011 roku były o 80 proc. wyższe niż trzy lata temu.

Niestety, portfele topnieją, paliwo się wyczerpuje i jeżeli w kolejnych miesiącach nie napłyną nowe zamówienia, w ciągu następnych trzech lat w dostawach statków przewi-



dywane są 30 – 40 proc. spadki. Jednocześnie w roku 2012 stocznie muszą dostarczyć armatorom niebagatelne ilości tonażu mierzonego nośnością – tankowce (37 mln t), masowce (88 mln t), kontenerowce (16 mln t) i mniejsze ilości statków pozostałych typów.

Prognozy dla rynku stocznioowego i żeglugowego na kolejne 3 lata na razie nie są optymistyczne. W skrócie można je ująć tak – coraz mniej zamówień, spadek cen, ograniczanie mocy produkcyjnych, a więc zaostrzenie konkurencji i zapewne – dalsze akwizycje, fuzje i konsolidacje...

Pamiętam, jak jeszcze nie tak dawno Komisja Europejska dzielnie walczyła z tzw. niedozwoloną pomocą publiczną. Dziś nie jest już tak pryncypialna. Urzędnicy rządowych agencji w krajach UE obdzielają pomocą kogo chcą, podmioty państwowe i prywatne – bez różnicy - i nikt nie robi problemu. Unia jest zbyt zajęta bankrutującą Grecją i innymi, żeby zwracać sobie głowę stoczniami i ochroną „równowagi konkurencyjnej”.

Wszystko się zmienia. Z jednym wyjątkiem... ceny ropy, która znowu idzie w górę. Bo ropa prędzej czy później zawsze podrożeje. To jedno nigdy się nie zmienia.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Panta rhei... str. 3

MORSKI ROK

2011 w kalejdoskopie str. 5

WYDARZENIA

Podwójna samotność str. 11

Jastrząb popłynął łądem str. 13

Z duchem patrona str. 15

LUDZIE MORZA

Lubię dłubać w drewnie str. 18

MORZE MUZEÓW

Pogromcy czasu str. 23



18

Lubię dłubać w drewnie

- Główna różnica między moją łódką, a taką z laminatu polega na tym, że w łódkę zrobioną przeze mnie, trzeba co roku włożyć bardzo dużo pracy. Łódkę z laminatu można wymyć szlauchem i jeżeli nie będzie żadnych uderzeń, to w zasadzie co roku jedynym dodatkowym kosztem będą środki czyszczące. Drewniana łódź wymaga uszczelniania, skrobania, malowania. W cyklu „Ludzie Morza” rozmowa z Aleksandrem Celarkiem, najsylniejszym polskim skutnikiem.



29

Dobre bo polskie!

50 lat temu, 31 stycznia 1962 roku, w swój pierwszy rejs wyruszył zbudowany w Stoczni Szczecińskiej drobnicowiec typu B55 *Jan Żiżka* pływający dla Polskiej Żeglugi Morskiej. I nie byłoby w tym fackie nic niezwykłego, gdyby nie to, że jednostka była napędzana pierwszym silnikiem okrętowym całkowicie polskiej konstrukcji. Jego pomysłodawcą i głównym konstruktorem był mgr inż. Zygmunt Okołów - konstruktor przedwojennych motocykli Sokół 1000 i Sokół 600, a po wojnie ciężarówek Star 20.

MORZE ŻYWIOŁÓW

Tragiczna śmierć załogi str. 27

MORZE HISTORII

Dobre bo polskie! str. 29

MORZE OPOWIEŚCI

Niespokojny duch str. 35

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 36

POCZTÓWKA Z MORZA

Małuchy idą na wojnę str. 38

WSPOMNIENIE „MORZA”

Ruch w stoczniach str. 44

MORZE TAJEMNIC

Odkrywczy alfabetu str. 47

ROZMOWY MORZA

Malowanie Mokwy str. 51

MORZE OPOWIADAŃ

El commandante del Monte Banana str. 51

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 59

32



Niespokojny duch

Jan Stanisław Kubary urodził się w Warszawie 13 listopada 1846 roku. 1 maja 1869 roku odpływa statkiem *Wandrbam* na Ocean Spokojny. Po 130 dniach podróży dociera do portu Apia u brzegów samońskiej wyspy Upolu. Następnie płynie na największą wyspę samońską Savaii. Odwiedza też wyspy Fidżi i Tonga. Porusza się między nimi w towarzystwie 15 wojowników na 3 łodziach wiosłowych.

A w dodatku str. 61

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczników, portowców

Rola i zadania PSC w ochronie środowiska naturalnego str. 4

Mechanizmy ochrony prawnej marynarzy na europejskim rynku pracy, cz. 3 str. 7

Bezpieczeństwo morskie a dyrektywy pakietu Eryka III str. 11

„Coil Shooting” - nowa metoda sejsmicznej akwizycji morskiej str. 17

Gigantyczne i problematyczne masowce Vale str. 21

Zdjęcie na okładce:

Okręt podwodny *Jastrząb*, typu *Kobben* przed podróżą łądem.

Fot. Krzysztof Miłosz

Styczeń

2 - Sześćdziesiąta rocznica powstania Polskiej Żeglugi Morskiej. Na początku ten szczeciński armator miał 11 statków, które w większości odziedziczył po przedwojennej spółce Żegluga Polska. Wśród pierwszych jednostek znalazł się również rudowęglowiec *Soldek*. Dziś Polska Żegluga Morska ma 75 statków (w tym *Kujawy* - na zdjęciu) i zatrudnia około 3 tysiące pracowników. Rocznie ten największy polski armator przewozi 20 milionów ton ładunków.

Fot. Piotr B. Stareńczak



17 - W wieku 86 lat zmarł Janusz Uklejewski - jeden z najwybitniejszych dokumentalistów okresu powojennego Trójmiasta i morskiej Polski. Na Wybrzeże przyjechał w 1945 roku, z zamiarem zostania marynarzem. Został jednak reporterem „Gazety Morskiej”, następnie „Marynarza Polskiego”, „Morza” i „Bandery”. Wydał kilkadziesiąt albumów fotograficznych, m.in. o *Błyskawicy*, *Darze Pomorza* i *Darze Młodzieży*. Na zdjęciu Janusza Uklejewskiego - *Bolesław Chrobry*.

Fot. Janusz Uklejewski



Luży

Fot. archiwum A. Doby



2 - Aleksander Doba zakończył swój samotny rejs kajakiem przez Ocean Atlantyki, w który wyruszył trzy miesiące wcześniej. Stał się pierwszym Polakiem, który tego dokonał. Doba nie wrócił jednak od razu do kraju. Spłynął jeszcze Amazonką. W domu zameldował się dopiero pod koniec października i ogłosił, że teraz zamierza pokonać Pacyfik!

16 - Już pod zmienioną nazwą (*Fair Lady*) i w rękach nowego właściciela, opuściła gdyński port sprzedana do Niemiec ex *Lady Assa* - jeden z większych i ładniejszych bezkabinowych statków pasażerskich, eksploatowanych w ostatnich latach przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe. Pływał m.in. z Trójmiasta do Bałtyjska i Kaliningradu, obsługiwał też połączenia z Ustki i Darłowa na Bornholm. Zbudowany w 1970 r. statek wrócił do pierwszego właściciela - armatora Cassen Eils z Cuxhaven.

Fot. Piotr B. Stareńczak



23 - Zbigniew „Gutek” Gutkowski opłynął samotnie Przylądek Horn podczas regat Velux 5 Oceans. To było czwarte polskie, samotne pokonanie Hornu w historii żeglarstwa. Na dodatek Gutek jako jedyny dokonał tego podczas regat. „Nasze MORZE” było patronem medialnym jego startu w tym wyścigu.



Fot. Anthea Sanchez/www-f.com

27 - Cumując przy Nabrzeżu Helskim Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) zawinął do portu gdyńskiego MSC *Fortunate* - największy kontenerowiec w jego historii. Statek o długości ok. 275 metrów i szerokości 40 m, charakteryzuje się ładownością 5711 TEU.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Marzec

4 - W Gdańsku rozdano najbardziej prestiżowe polskie nagrody żeglarskie Rejs

Kalejdoskop

2011

Roku. Pierwszą i tytuł Żeglarsza Roku 2010 jury przyznało Jerzemu Radomskiemu za 32-letnie żeglowanie na jachcie *Czarny Diament* (na zdjęciu). Druga nagroda przypadła Bronisławowi Radlińskiemu za pokonanie Przejścia Północno-Zachodniego na jachcie *Solanus*. Trzecią otrzymał Janusz Kurbiel za wyprawę „Borealis 2009-2010”, na wodach arktycznych, jachtem *Vagabond'elle*.



Fot. Marek Wlczek / Polska Fundacja Morska

10 - W stoczni New Times Shipbuilding w Jingjiang niedaleko Szanghaju, odbyło się przekazanie osiemdziesięciotysięcznika *Rysy* - ostatniego z serii czterech bliźniaczych jednostek, jakie zamówiła tam Polska Żegluga Morska. Stocznia NTS zbudowała w poprzednim roku dla PŻM trzy podobne jednostki - *statki Giewont, Jawor* oraz *Ornak*. Wszystkie cztery to klasyczne masowce, ze względu na rozmiar nazywane *kamsarmaxami* (największymi, jakie mogą zawijać do portu Kamsar w Gwinei). Mają 229 m długości, szerokość 32,26 m i przy pełnym ładunku osiągają zanurzenie 14,6 metra. Są to największe statki we flocie polskich armatorów.

17 - Pojemnikowiec *Merwedijk* operatora Unifeeder, wywiózł z terminalu BCT w Gdyni pierwsze kontenery bezpośrednio do Wielkiej Brytanii, inaugurując nowe połączenie liniowe obsługiwane przez gdyński terminal, na trasie Gdynia - Rotterdam - Immingham - South Shields - Grangemouth - Rotterdam - Gdynia. Serwis umożliwił bezpośrednie połączenia między wschodnim wybrzeżem Wielkiej Brytanii a Portami Gdynia/Gdańsk.



Fot. Piotr B. Stareńczak

23 - Premier Donald Tusk wmurował kamień węgielny pod budowę gazoportu

w Świnoujściu. Terminal LNG będzie kosztował ok. 2,9 mld zł, buduje go włosko-francusko-kanadyjsko-polskie konsorcjum. Przyłączenie gazoportu do sieci przesyłowej zaplanowano na 2013 r. Rozruch mechaniczny i technologiczny terminalu powinien nastąpić rok później. Gazoport ma zostać przekazany do eksploatacji 30 czerwca 2014 r. Początkowa zdolność przeładunkowa terminalu to 5 mld m³ rocznie, czyli ok. jednej trzeciej obecne-go zużycia gazu w Polsce.



Fot. Polskie LNG

Kwiecień

7 - Sąd Gospodarczy w Gdańsku ogłosił upadłość Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni uznając, że realizacja porozumienia stoczni z ok. 800 wierzycielami i spłata zadłużenia są niemożliwe. Stocznia znajdowała się w procesie upadłości układowej od grudnia 2009 roku, program restrukturyzacji obejmował sprzedaż zbędnego majątku, zwiększone kontraktowanie zamówień oraz zwolnienia pracowników. Do pogarszającej się od kilku lat sytuacji firmy przyczyniły się m.in. redukcje nakładów finansowych przeznaczanych przez MON na Marynarkę Wojenną i przerost zatrudnienia, a także niezbyt efektywny marketing cywilnego sektora działalności stoczni. Tydzień później nowym prezesem SMW został Robert Roszkowski, dotychczasowy członek zarządu i dyrektor operacyjny.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Maj

1 - Po 17 latach przerwy do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego BCT w Gdyni zawinął statek należący do Polsko-Chińskiego Towarzystwa Okrętowego SA Chipolbrot. Drobnicowiec wielozadaniowy

Wieniawski przywiózł na pokładzie około 11 tys. ton blachy w kręgach.



Fot. Piotr B. Stareńczak

11-14 - Przy nabrzeżu terminalu kontenerowego DCT Gdańsk cumował po wejściu po raz pierwszy poza Cieśniny Duńskie w głąb Bałtyku - pojemnikowiec o ładowności przekraczającej 10 tys. TEU. Był nim *Maersk Elba*, wyczarterowany przez Maersk Line od niemieckiego armatora Rickmers, charakteryzujący się ładownością 13 092 TEU. Wcześniej, od początku 2010 roku, największe zawijające do portu polskiego kontenerowce charakteryzowały się ładownością nieco ponad 8000 TEU.



Fot. Piotr B. Stareńczak

14 - Wizyta prezydenta Bronisława Komorowskiego w Gdańsku na uroczystości wmurowania kamienia węgielnego pod powstające na dawnych terenach Stoczni Gdańskiej Europejskie Centrum Solidarności. Prezydent RP odwiedził też Gdańską Stocznę Remontową SA, gdzie zapoznał się ze stanem prac przy odbudowywanym na jej terenie jachcie *Generał Zaruski*.



Fot. Czesław Romanowski

14 - W Sopocie odbyło się oficjalne pożegnanie Tomasza Cichockiego, który zapowiedział, że zamierza na jachcie *Polska Miedź* opłynąć samotnie świat pod żaglami bez zawijania do portów. Rejs rozpoczął się 1 lipca w Breście. Niestety, w październiku awaria zmusiła żeglarsza do

zawinięcia do Port Elizabeth. Po jej usunięciu Cichocki kontynuuje wyprawę, choć nie jest już ona klasyfikowana jako rejs non stop dookoła świata. Piszmy o kapitanie na str. 11.



Fot. Tomasz Falba

został wycarterowany amatorowi zagranicznemu.

25 - Pierwszy z 15,5-tysięczników, statek *Eleonora Maersk*, klasy „PS”, zawiał do Gdańska, cumując przy nabrzeżu głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT Gdańsk i bijąc kolejny rekord bałtycki i gdański jako pierwszy tak duży pojemnikowiec wpływający w głąb Bałtyku.



Fot. Lukasz Golwanow / Konflikt.pl

28 - W La Rochelle Zbigniew „Gutek” Gutkowski zakończył regaty Velux 5 Oceans zajmując w nich ostatecznie drugie miejsce! Stał się pierwszym Polakiem, który wziął udział w wokółziemskich regatach samotników. „Nasze MORZE” było patronem medialnym jego startu w tym wyścigu.



Fot. Alina Sanchozzy-w-icom

PRS - przedsiębiorstwo państwowe - zostało przekształcone w spółkę akcyjną o charakterze wyższej użyteczności. Jej prezesem jest Jan Janowski (na zdjęciu).



Fot. Czesław Romanowski

6-17 - Odbyła się ekspedycja „Wiatrem gnane”, zorganizowana wspólnie przez kilka instytucji, w tym m.in. Centralne Muzeum Morskie i Instytut Morski. W jej trakcie, nieopodal Ustki odnaleziono ponad 40 żeliwnych dział z XVIII wieku. To unikatowe znalezisko nie tylko na skalę polską, ale i europejską. W wyniku operacji wydobyto dwanaście dział. Cztery trafiły do konserwacji do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, osiem zaś złożono na terenie podwodnego skansenu, jaki istnieje w na dnie Zatoki Gdańskiej, obok wraku szwedzkiego okrętu *Solen* zatopionego podczas bitwy pod Oliwą w 1627 roku.

10 - Premier Norwegii Jens Stoltenberg wizytujący wraz z premierem RP Donaldem Tuskiem stocznia Remontowa Shipbuilding SA (dawniej - Stocznia Północna), osobiście uruchomił maszynę do cięcia blach, symbolicznie rozpoczynając budowę promu *Lodingen* dla Torghatten Nord AS - czwartej jednostki z tej serii, ósmej dla tego samego armatora, a zarazem ósmego statku o napędzie głównym zasilanym czystym paliwem - LNG, budowanego przez Grupę REMONTOWA. Promy, zaprojektowane przez biuro projektowo-konsultingowe LMG Marin z Bergen, współpracujące z polskim okrętowym biurem projektowym Remontowa Marine Design & Consulting Ltd., mają zostać przekazane armatorowi w II połowie 2012 roku.



Fot. Piotr B. Stareńczak

18-20 - W Gdańsku, w ramach centralnych obchodów Europejskiego Dnia Morza (European Maritime Day), których organizację powierzono Polsce, odbyła się międzynarodowa konferencja. Wzięło w niej udział wielu polityków, przedstawicieli organizacji międzynarodowych, biznesmenów, naukowców i wysokich urzędników Unii Europejskiej, m.in. Maria Damanaki, europejska komisarz ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa, Siim Kallas, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej ds. transportu i Efthimos E. Mitropoulos, sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Konferencji towarzyszyła pikietą będąca wyrazem protestu przeciwko unijnej i polskiej polityce wobec gospodarki morskiej.



Fot. Piotr B. Stareńczak

21 - W Szczecińskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA odbyła się uroczystość chrztu statku *Port Gdynia*, zbudowanego na zamówienie Aranda Sp. z o.o. *Port Gdynia* to pierwszy od dawna i jedyny obecnie we flocie polskich armatorów pojemnikowiec komorowy. Ma długość 220 m i szerokość 32,2 m, a jego ładowność wynosi ok. 3100 TEU. Kontenerowiec jest jednym z serii 25 podobnych statków uniwersalnych typu B 178, zbudowanych w Stoczni Szczecińskiej Nowa. Wyposażenie statku kończyła SSR Gryfia SA. *Port Gdynia* eksploatowany jest przez firmę Pol-Euro Linie Żeglugowe SA w Gdyni, ale



Fot. Adam Wozniczka

Czerwiec

3 - Na mocy decyzji Rady Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS Council) Polski Rejestr Statków został przyjęty do tej organizacji



Fot. materiały prasowe

(wcześniej, w 2000 roku został z niej wykluczony). PRS to spółka założona w 1936 roku, początkowo działająca jako Polski Rejestr Żegluga Śródlądowej, z siedzibą w Warszawie. W 1946 roku nazwa została zmieniona na obecną, a siedzibę przeniesiono do Gdańska. W roku 2001

10 - W rejonie Portu Gdynia otwarto Morskie Centrum Serwisowe Rolls-Royce. Wybudowany przez Rolls-Royce Marine Poland zakład okrętowy o powierzchni około 2000 m² zapewnia usługi naprawcze oraz doradztwo w kwestii przeglądów.

Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o. należy do grupy Rolls-Royce, jednego z największych światowych dostawców projektów okrętowych, wyposażenia okrętowego i zintegrowanych rozwiązań systemowych dla statków. Firma zajmuje się m.in. produkcją okrętowych systemów napędowych.



Fot. Czesław Romanowski

26 - Pierwsza od czterdziestu lat parada okrętów polskiej floty wojennej. Kolumna jedenastu jednostek przepłynęła wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej. Na przodzie szła korweta zwalczania okrętów podwodnych *Kaszub*, za nią okręt transportowo-minowy *Toruń* i dalej po kolei: okręt rakietowy *Orkan*, niszczyciel min *Czajka*, trałowiec bazy *Śniardwy*, okręt ratowniczy *Piast*, okręt rozpoznawczy *Hydrograf*, okręt hydrograficzny *Heweliusz*, zbiornikowiec paliwowy *Bałtyk* i okręt podwodny *Orzeł*. Paradę zamykał *Gen. T. Kościuszko* (na zdjęciu). Defiladę obejrzało kilkadziesiąt tysięcy widzów.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Lipiec

1-3 - W Gdyni odbyła się II Międzynarodowa Wystawa Modelarstwa Okrętowego Shipreplica 2011. W jej trakcie kilkudziesięciu modelarzy z Polski i nie tylko,



Fot. Tomasz Falba

zaprezentowało około stu modeli statków i okrętów. Po raz pierwszy przyznano nagrody za najciekawsze modele okrętów zbudowane w minionym roku.

1 - W terminalu promowym w Gdyni odbyła się uroczystość nadania nazwy *Stena Spirit* nowemu na linii Gdynia-Karlskrona promowi operatora Stena Line, który zastąpił jednostkę *Stena Baltica*. *Stena Spirit* to druga z nowo wprowadzonych na linię siostrzanych jednostek. Pierwsza - *Stena Vision* - została zatrudniona w miejsce ro-pax'a *Finnarow* na początku listopada 2010 roku. *Stena Vision* i *Stena Spirit* zbudowane zostały ok. 30 lat temu w stoczniach Trójmiasta, jako jedne z największych wówczas promów świata. Przed wprowadzeniem na linię łączącą Polskę ze Szwecją kompleksowo je zmodernizowano, zapewniając wyższy komfort podróży i zwiększoną zdolność przewozową linii. Matką chrzestną *Stena Spirit* została popularna aktorka - Anna Przybylska.



Fot. Piotr B. Stareńczak

5 - Na pokładzie statku-muzeum *Dar Pomorza*, odbyła się w Gdyni uroczystość podpisania porozumienia w sprawie powołania do życia Narodowego Centrum Badań Bałtyckich. Ma ono skupiać polskie instytucje zajmujące się badaniami naukowymi Morza Bałtyckiego i zajmować zdobywaniem pieniędzy na ich prowadzenie.



Fot. Tomasz Falba

9-12 - W Gdańsku odbył się XIII Zlot Żaglowców Baltic Sail Gdańsk. Wzięło w nim udział 16 pięknych żaglowców z całej Europy, m.in. *Joanna Saturna* z Finlandii, *Baltic Beauty* ze Szwecji, *Notre Dame des Flots* z Francji, *Arka* z Litwy czy rosyjski *Shtandart*. Największą atrakcją był jednak z pewnością HMS *Bounty* (na zdjęciu), który grał w takich filmach

jak „Piraci z Karaibów” i „Bunt na Bounty”, i który przyплыł do Polski aż z USA. Poza zagranicznymi łódkami stawili się również kwiat polskich żaglowców: *Knu-del*, *Bryza H*, *Kapitan Głowacki*, *Norda*, *Śmiały*, *Zjawa IV* oraz *Ark* i *Baltic Star*.



Fot. Baltic Sail Gdańsk

9 - W Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie odsłonięto kolejne tablice pamiątkowe poświęcone wybitnym postaciom związanym z polską gospodarką morską: Tadeuszowi Ziółkowskiemu, Juliuszowi Heblowi i Józefowi Urbańskiemu. Poza tym odsłonięto też pamiątkowe postumenty. Jeden 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.



Fot. Tomasz Falba

15 - Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego ogłosił, że uzyskał pieniądze na budowę statku naukowo-badawczego, pierwszej tego rodzaju jednostki z prawdziwego zdarzenia w historii tej najstarszej polskiej instytucji zajmującej się kształceniem przyszłych oceanografów. Statek powstanie w ciągu dwóch lat za 37 milionów złotych.



Fot. Archiwum Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego

Sierpień

28 - Inauguracyjne zawinięcie kontenerowca *Delta Hamburg*, w ramach nowe-

go serwisu kontenerowego armatora Delta Shipping Lines łączącego porty Hamburg, Rotterdam, Aarhus, Gdynia i St. Petersburg. Statki o pojemności 1036 TEU obsługiwane są przy nabrzeżu Bułgarskim w Gdynia Container Terminal SA (GCT) z częstotliwością zawinięć raz w tygodniu.

Fot. Baltic Sea Gdańsk



29 - Podpisano umowę sprzedaży Morskiego Terminalu Masowego w Gdyni. 100 proc. udziałów w spółce nabyła francuska firma Atic Services - europejski lider w logistyce ładunków masowych, głównie przeladunku węgla. Podstawowym przedmiotem działalności MTMG jest świadczenie usług przeladunkowych (m.in. przeladunek węgla, kruszywa, skalenia, siarki, chemikaliów, paliw płynnych), składowania i big - bagowania ładunków masowych, tj. węgla i koksu, zbóż, pasz, rud, i innych ładunków masowych suchych i płynnych, w tym chemikaliów, ropy i przetworów naftowych. W 2010 roku MTMG obsłużył 4 miliony 35 tysięcy ton różnego rodzaju ładunków.

Fot. Piotr B. Stareńczak



31 - Podpisano umowę zbycia 100 proc. udziałów spółki WUŻ - Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia sp. z o.o. na rzecz spółki Fairplay BV z siedzibą w Rotterdamie (za cenę 44 400 000 zł) kończąc postępowanie prywatyzacyjne rozpoczęte ogłoszeniem przetargu pu-

Fot. Piotr B. Stareńczak



blicznego w styczniu 2011 r. Sprywatyzowana spółka świadczy głównie usługi holownicze i cumownicze oraz inne, związane z utrzymaniem bezpieczeństwa żeglugi w Porcie Gdynia. Posiada dziewięć holowników (m.in. *Virtus* - na zdjęciu), dwa pontony transportowe, dwie motorówki cumownicze i kuter pilotowy.

Wrzesień

2-5 - W jednej z najważniejszych imprez morskich - The Culture 2011 Tall Ships Regatta w Gdyni, wzięło udział dwadzieścia jednostek, z największymi rosyjskimi żaglowcami: *Kruzenshternem* (na zdjęciu) i *Sedovem* na czele. Imprezę zakończyła efektowna parada po wodach Zatok Gdańskiej.

Fot. Piotr B. Stareńczak



6-8 - W gdańskiej Hali Olivia odbyły się XVI Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo 2011. Przybyło ponad 260 wystawców z 17 krajów, m.in. z Japonii, Kanady, Niemiec, Norwegii, Szwecji i Tajwanu. Na targach, obok stoczni, prezentowały się firmy związane z energetyką i przemysłem wydobywczym.

Fot. Piotr B. Stareńczak



9 - Sześćdziesięciolecie działalności Chipolbrok Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA. Spółka została utworzona w roku 1951, jako Chińsko-Polskie

Przedsiębiorstwo Maklerów Okrętowych, z siedzibą w Tianjinie (później, od 1962 roku w Szanghaju). Jej przedstawicielstwo znajduje się w Gdyni. Umowę o powołaniu wspólnej firmy armatorskiej zawarły rządy Polski i Chin. Chipolbrok jest najdłuższym działającym armatorem morskim i pierwszym z udziałem kapitału zagranicznego w powojennych Chinach. Na zdjęciu - *Adam Asnyk* - od 2009 r. we flocie Chipolbroku.

11 - W Gliwicach rozpoczął się rejs polskiego jachtu motorowego kanałami i rzekami Europy, zorganizowany przez Żeglugę Wiślaną, niemieckie pismo „Boote” z Hamburga oraz nasze czasopismo. Trasa wyprawy liczyła 3,5 tysiąca kilometrów i prowadziła przez m.in. Berlin, Hamburg, Amsterdam i Brukselę. Jej celem było propagowanie polskich szlaków wodnych. Ekspedycja zakończyła się w połowie listopada w Berlinie, na targach Boot und Fun.

Fot. Stefan Zubzevski



17 - Ze Szczecina na Martynikę z trzydziestoma uczniami na pokładzie w rejs Szkoły Pod Żaglami wypłynął żaglowiec *Fryderyk Chopin* (na zdjęciu podczas parady w Gdyni). To kontynuacja rejsu przerwanej w październiku poprzedniego roku, kiedy to *Chopin* podczas sztormu na Atlantyku stracił oba maszty. Początkowe perturbacje z ubezpieczycielem, zakończyły się pomyślnie, a jednostkę udało się szczęśliwie wyremontować.

Fot. Piotr B. Stareńczak



20 - W Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni, odbył się II Powszechny Zjazd Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich. Uczestniczyła w nim prawie setka najlepszych specjalistów do spraw morskich. Obradowali w czterech panelach. Rozmawiano o bu-

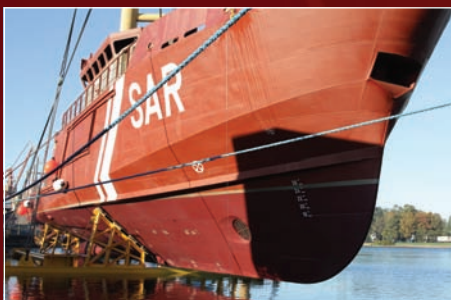
downictwie okrętowym, energetyce wiatrowej, portach, klastrach morskich, a nawet o archeologii podwodnej i lataniach morskich.

Fot. Piotr B. Stareńczak



30 - W stoczni Remontowa Shipbuilding SA, przy użyciu dźwigu pływającego *REM 220*, dokonano chrztu i wodowania 37-metrowego statku ratowniczego typu SAR 3000/III *Sztorm* dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni. Koszt budowy jednostki wynosi 38,9 mln zł, z czego UE wyłożyła 33,1 mln zł. To trzeci i ostatni z serii bliźniaczych statków wybudowanych dla polskiej służby SAR. Dwa poprzednie - *Orkan* i *Pasat*, wybudowała Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. Wszystkie powstały według projektu Remontowa Marine Design & Consulting sp. z o.o.

Fot. Tomasz Falba



Październik

8 - W Gdańsku, odbył się chrzest nowego polskiego żaglowca, który otrzymał imię *Kapitan Borchardt*. Zbudowany w 1918 roku w Holandii statek, ostatnio eksploatowany w Szwecji, został zakupiony przez polskiego inwestora do celów komercyjnych.

Fot. Piotr Innes



Fot. Nord Stream AG / www.nord-stream.com



11 - Stocznie Remontowa Shipbuilding SA opuścił *Vengsøy* - pierwszy z dwóch promów typu B611 dla norweskiego operatora Thorghatten Nord AS. Prom, obsługiwany przez zaledwie 3-osobową załogę, zabierać może jednorazowo na pokład 21 samochodów osobowych i 147 pasażerów. Statek o długości 40,6 m, z konwencjonalnym napędem o mocy 900 kW osiągać będzie prędkość 12 węzłów. Zbudowany został według projektu norweskiego biura Nordnorsk Skipskonsul AS, współpracującego z Remontowa Marine Design & Consulting sp. z o.o., zgodnie z wymaganiami Norwegian Maritime Directorates (NMD) i Det Norske Veritas (DNV).

Fot. Jakub Bogucki



18 - Prezydent Bronisław Komorowski powołał Sławomira Nowaka na stanowisko Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (poprzednia nazwa resortu to Ministerstwo Infrastruktury). Nowak był m.in. sekretarzem stanu w kancelarii premiera Donalda Tuska i szefem jego gabinetu politycznego. 29 września 2010 został powołany na stanowisko sekretarza stanu w kancelarii prezydenta ds. kontaktów z rządem i parlamentem. Kilka dni później ponownie nominację na stanowisko podsekretarza stanu do spraw gospodarki morskiej i żeglu-

Listopad

gi śródlądowej w ministerstwie otrzymała Anna Wypych-Namietko (na zdjęciu).



Fot. Czesław Romanowski

Grudzień

5 - W Gdańskiej Stoczni Remontowej odbyła się uroczystość wodowania *STS General Zaruski*. Żaglowiec przechodzi tam kapitalny remont. Odbudowa kadłuba trwała półtora roku. Koszt całego remontu szacowany jest na 4 mln zł. W pierwszy rejs żaglowiec wypłynie prawdopodobnie w sierpniu 2012 roku. *General Zaruski* to jeden z najstarszych polskich żaglowców. O wodowaniu czytaj więcej na str. 15



Fot. Czesław Romanowski

14 - Roman Paszke na katamaranie *Gemini 3*, rozpoczął na Wyspach Kanaryjskich samotny rejs dookoła świata ze wschodu na zachód, bez zawijania do portów. Była to oficjalna próba pobicia rekordu szybkości na tej trasie. Niestety, 6 stycznia jacht uległ awarii i kapitan zmuszony był zawinąć do portu Rio Gallegos... Więcej - str. 11.



Fot. Paszke360.com / Autor: Rafał Kus / Ewentualists

Opr. Tomasz Falba,
Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak

Polskie wyprawy oceaniczne



Gemini 3.

Roman Paszke od kilku już lat zapowiadał samotny rejs dookoła świata. Zawsze jednak coś stawało na przeszkodzie. A to pogoda, a to brak pieniędzy. Tym razem wszystko udało się szczęśliwie dopiąć i gdański żeglarz wyruszył w morze.

Start nastąpił 14 grudnia z Wysp Kanaryjskich. Paszke płynął na katamaranie *Gemini 3*. Postawił sobie ambitny cel. Zamierzał opłynąć ziemię nie tylko bez zawijania do portów, ale również w odwrotnym niż zwykle kierunku, ze wschodu na zachód, czyli trudniejszą, tzw. drogą pod wiatr. Dla jeszcze większego utrudnienia chciał pobić rekord szybkości, który na tej trasie wynosi obecnie 122 dni, 14 godz. i 3 minuty.

Już samo zakończenie rejsu byłoby wielkim wyczynem. Najpierw osobistym, bo Paszke, choć bardzo zasłużony dla krajowego żeglarstwa, nigdy samotnie nie opłynął świata pod żaglami. Poza tym gdańszczanin zostałby drugim Polakiem w historii, który by tego dokonał na trasie ze wschodu na zachód (trzecim, który w ogóle opłynął samotnie świat pod żaglami bez zawijania do portów). W tej sytuacji ustanowienie nowego rekordu byłoby już tylko wisienką na torcie.

Kiedy zamykaliśmy to wydanie (początek stycznia) *Gemini 3* znajdował się na południowym Atlantyku i miał już tylko około 300 mil morskich do legendarnego Przylądka Horn.

Niestety, 6 stycznia, o godz. 4. 38 czasu polskiego, z pokładu *Gemini 3* dotarła wiadomość, że jacht uległ awarii. Przy sile wiatru około 57 węzłów Paszke za-

Podwójna samotność



Polska Miedz.

Dwóch Polaków samotnie dookoła świata pod żaglami. W odwrotnych kierunkach! Niestety, nie spotkają się...

Na czym płyną

Roman Paszke na katamaranie *Gemini 3* o długości całkowitej 27,43 metra, szerokości 14 metrów i zanurzeniu 0,46/4,9 metra. Wysokość masztu – 33 metry, powierzchnia ożaglowania – ponad 400 metrów kwadratowych, maksymalna prędkość – 38,4 węzła.

Tomasz Cichocki przemierza oceany na jednokadłubowym jachcie *Polska Miedz* o wymiarach - długość: 11,95 metra, szerokość - 3,94 metra, zanurzenie – 2, 72 metra. Wysokość masztu – 17 metrów, powierzchnia ożaglowania – prawie 80 metrów kwadratowych.

Fot. Paszke360.com. Autor: Rafał Kłos / EvangeList



Roman Paszke.

Fot. Tomasz Falba



Tomasz Cichocki.

uważył duży przeciek w przedziale nawigacyjnym i silnikowym lewego pływaka katamaranu. Obydwa przedziały zostały zalane wodą. Pierwsze komunikaty mówiły o możliwości uszkodzenia dna jednostki.

W tej sytuacji żeglarz zmuszony był podjąć decyzję o przerwaniu rejsu. Obrął kurs na najbliższy port, Rio Gallegos w Argentynie. Nie wiadomo co było przyczyną awarii. Na szczęście samemu żeglarzowi nic się nie stało.

7 stycznia, po 25 godzinach żeglugi i pokonaniu, od momentu awarii, ok. 180 mil morskich, *Gemini 3*, w asyście holownika, dobił do bezpiecznego portu.

• • •

Od dwustu dni na morzu znajduje się też drugi Polak – olsztyński żeglarz Tomasz Cichocki. Jego oficjalne pożegna-

nie nastąpiło 14 maja w Sopocie. Potem, na jednokadłubowym jachcie *Polska Miedź*, obrął kurs na Brest, skąd 1 lipca wystartował do samotnego rejsu non stop dookoła świata trasą odwrotną do tej, którą płynie Paszke.

Wyprawa olsztynianina obfituje w dramatyczne przygody. Najpierw, w październiku, na Oceanie Indyjskim, około tysiąca mil morskich za Przylądkiem Dobrej Nadziei, jego jacht zderzył się z czymś co pływało w wodzie (nie wiadomo co to było). Doszło do uszkodzenia steru. Poturbowany został także sam żeglarz. Wszystko to zmusiło go do zawinięcia do Port Elizabeth w RPA. Tam awaria została usunięta, a Cichocki się podleczył.

Polak wyruszył ponownie w rejs, choć nie jest on już klasyfikowany jako non stop dookoła świata. Problemy żeglarza, niestety, nie skończyły się. Pod koniec listopada nagle przestał się kontaktować ze światem zewnętrznym. Wzbudziło to poważny niepokój w środowisku.

Na szczęście, w samo Boże Narodzenie, do Polski dotarła informacja z rosyjskiego statku *Profesor Kromow*, który napotkał *Polską Miedź* w okolicach Nowej Zelandii i nawiązał kontakt z jego kapitanem za pomocą krótkofalówki. Okazało się, że Cichocki boryka się z awarią systemu łączności satelitarnej. Poza tym wszystko jest ok. Rejs jest zatem kontynuowany, choć siłą rzeczy, informacje z pokładu docierają do kraju nieregularnie.

Kiedy zamykaliśmy to wydanie „*Naszego MORZA*” *Polska Miedź* znajdowała się gdzieś na Ocenie Południowym pomiędzy Nową Zelandią a Przylądkiem

Kim są

60-letni gdańszczanin **Roman Paszke** to jeden z najbardziej doświadczonych polskich żeglarzy. Zwyciężał w regatach Kieler Woche i Admiral's Cup, poprowadził też katamaran *Warta-Polpharma* w żeglarskich regatach dookoła świata The Race.

54-letni olsztynianin **Tomasz Cichocki** po morzu pływa od 35 lat. Przed rejsem dookoła świata miał na koncie 26 tysięcy mil morskich i dwukrotne samotne przejście Atlantyku w jednym sezonie.

Horn. Mamy nadzieję, że kapitanowi Cichockiemu uda się bez przeszkód dotrzeć na spokojniejsze wody Atlantyku. Trzymamy kciuki!

• • •

Przebieg obu wypraw rejestrowany i nadzorowany jest przez WSSRC (World Sailing Speed Record Council) renomowaną, międzynarodową organizację zajmującą się notowaniem żeglarskich rekordów.

Jeśli Cichocki ukończy rejs, wejdzie do elitarnej grupy kilkunastu Polaków, którzy mają na koncie podobny wyczyn. Piśszemy ostrożnie „kilkunastu”, bo pełna ich lista nie jest znana. Do dzisiaj nikomu nie udało się ustalić wszystkich nazwisk. „*Nasze MORZE*”, w sierpniowym numerze, podało swoją listę. Okazuje się jednak, że trzeba ją wciąż uzupełniać o nowe pozycje (do sprawy niebawem wrócimy).

Tomasz Falba

Fot. Grzegorz Ochabski



Tomasz Cichocki opuszcza Port Elizabeth po przymusowej przerwie w rejsie.



Oba rejsy można na bieżąco śledzić w internecie.

Wyprawę Romana Paszkego na stronie: www.paszke360.com

i na facebooku:

www.facebook.com/Paszke360.

Zaś podróż Tomasza Cichockiego na stronie: www.kapitancichocki.pl

i na facebooku:

www.facebook.com/atwdp.

Okręt obok Akademii

Jastrząb poptynał lądem

Gdynia zyskała nową atrakcję.
Obok Akademii Marynarki
Wojennej stanął okręt
podwodny typu Kobben.



Operacją transportu okrętu kierował inż. Lech Kuchnowski z Portowego Zakładu Technicznego w Gdyni.

W czerwcu 2009 roku, w wywiadzie dla „Naszego MORZA”, rektor-komendant Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, kontradmirał dr inż. Czesław Dyrzc zapowiadał:

- Mamy też okręt podwodny *Jastrząb*, typu Kobben. Jednostka ta stoi w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Mamy nadzieję, że już niebawem umieścimy ją na placu przed Akademią. Choć okręt ten nie będzie pływał, ma spełniać wiele zadań. Poprzez to, że będzie to jedyny okręt podwodny w Polsce ustawiony na

CRIST 2

Pierwszy etap...



Fot. Krzysztof Miłoś

14 grudnia *Jastrząb* na specjalnym pontonie został przeholowany do Portu Wojennego w Gdyni.

ładzie, będzie pomnikiem polskich podwodniaków. Będzie także służył za symulator do szkolenia załóg okrętów podwodnych. Do swoich badań wykorzystywać go będą naukowcy. No i pełnić będzie także funkcję promocyjną, bo zamierzamy go udostępnić do zwiedzania.

Kontradmiral słowa dotrzyma! Ale po kolei.

Przed dziesięciu laty, w darze od Norwegii, polska flota wojenna otrzymała pięć okrętów podwodnych typu Kobben. Cztery z nich (*Sokół*, *Sęp*, *Bielik* i *Kondor*) przeszły do służby, a piątą, do którego przylgnęła nazwa *Jastrząb*, stał w Porcie Wojennym w Gdyni jako magazyn części zamiennych.

Pod koniec 2005 roku jednostka została przekazana Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, po czym trafiła do Stoczni Marynarki Wojennej, w celu przystosowania jej do potrzeb naukowych i dydaktycznych.

Na okręcie przeprowadzono m.in. prace obejmujące konserwację zewnętrznego kadłuba oraz czyszczenie i odgazowanie zbiorników paliwa, olejowych i ściekowych. W burtach jednostki wykonane zostały włazy ułatwiające dostęp do jej wnętrza.

Tak przygotowany okręt postanowiono przetransportować przed Akademię Marynarki Wojennej, gdzie od dawna przygotowane było dla niego miejsce.

14 grudnia *Jastrząb* opuścił Stocznię Marynarki Wojennej i na specjalnym pontonie został przeholowany do Portu Wojennego. Stąd czekała go kilkusetmetrowa podróż lądem, w dodatku pod górę,



Fot. Krzysztof Miłoś

Zaczęła się kilkusetmetrowa podróż lądem.



Fot. Piotr B. Starzeńczak

Pracownicy Portowego Zakładu Technicznego z Gdyni ułożyli betonowe płyty, a na nich szyny...

bo różnica poziomów pomiędzy nabrzeżem portowym a dziedzińcem uczelni wynosi około 58 cm.

- To nie takie proste zadanie, zważywszy na gabaryty jednostki - przekonywał kmdr ppor. Wojciech Mundt, rzecznik prasowy Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. - *Jastrzęb* ma 45,5 m długości, 4,6 m szerokości, 8,9 m wysokości i waży 370 ton. Poza tym, nikt jeszcze w Polsce nie wykonywał takiej operacji.

Przeniesienia okrętu podjął się Portowy Zakład Techniczny z Gdyni. Jego pracownicy ułożyli betonowe płyty, a na nich szyny, po których Kobben był przesuwany do celu za pomocą hydraulicznych siłowników, ze średnią prędkością 25 metrów na godzinę.

- Wszystko poszło zgodnie z planem - mówi kierujący przedsięwzięciem inż. Lech Kuchnowski. - Na drodze, po której przesuwaliśmy okręt nie pozostała nawet rysa.

Przepychanie *Jastrzębia* na miejsce docelowego posadowienia odbyło się 17 grudnia. Trwało osiem godzin. Nietypowe wydarzenie przyciągnęło tłumy gapiów.

Byli wśród nich pasjonaci spraw morskich, studenci Akademii Marynarki Wojennej, turyści, mieszkańcy Gdyni i przypadkowi przechodnie. Większość przybyła na miejsce zwabiona przez medialne zapowiedzi specjalnie po to, aby z bliska obserwować operację.

- Musiałem tutaj być - mówi kmdr Józef Rembisz, twórca i pierwszy dowódca słynnej jednostki specjalnej pływających Formoza, który także znalazł się wśród widzów. - To nie lada gratka.

Operacja ustawienia *Jastrzębia* przed Akademią Marynarki Wojennej nie kończy prac na nim. Niebawem wewnątrz okrętu mają zostać zainstalowane laboratoria: nawigacji podwodnej, uzbrojenia torpedowego, siłowni okrętowych oraz inne stanowiska badawcze, np. obrony przeciwawaryjnej, które służyć mają studentom tej uczelni.

Laboratoria zainstalowane na Kobbenie będą zintegrowane z istniejącymi i budowanymi w Akademii Marynarki Wojennej symulatorami, głównie z Zespołem Morskich Symulatorów Nawigacyjno-Manewrowych Instytutu Nawigacji i Hydrografii Morskiej. Od czasu do czasu *Jastrzęb* udostępniany ma być także do zwiedzania. Póki co, można go oglądać z zewnątrz.

Tomasz Falba



45,5 m długości, 4,6 m szerokości, 8,9 m wysokości...



Wszystko poszło zgodnie z planem.

Zaruski wreszcie na wodzie

Z duchem patrona

Fot. Czesław Romanowski

**Zaruski na wodzie.**

Po dwuletnim remoncie, kadłub jachtu *Generał Zaruski* spoczął na wodzie. Jeszcze kilka miesięcy na wyposażenie i w sierpniu tego roku jednostka powinna zacząć wozic młodych adeptów żeglarstwa.

Wodowanie kadłuba, które obejrzało ponad sto osób, odbyło się 5 grudnia ub. roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej, na której terenie *Zaruski* jest remontowany. W uroczystości, oprócz oficjalnych gości, uczestniczyli stocznioowcy, pasjonaci żeglarstwa oraz młodzież ze szkół im. *Zaruskiego*. Półtorej szklanki - sygnał do wodowania - wybił dzwonem okrętowym z *Zaruskiego* wiceprezydent Gdańska Wiesław Bielawski. Kadłub został opuszczony na wodę przez stocznioowy dźwig przy dźwięku syren okrętowych oraz „Hymnu dla Bałtyku” granego przez orkiestrę dętą Pomorskiego Oddziału Stra-

ży Granicznej. W tej samej chwili jednostka gaśnicza *Strażak* oddała salwę wodną. Honory oddał także jeden z najstarszych polskich jachtów *Korsarz* Polskiego Klubu Morskiego.

Wcześniej Krzysztof Dębski, kierownik projektu „Gdańsk ratuje żaglowiec”, który patronuje przedsięwzięciu, zacytował słowa generała, dobrze oddające rolę, jaką już niedługo ma pełnić *Zaruski*: „*Jak najspieszniej potrzeba nam zabrać się do pracy, zbliżyć społeczeństwo do morza, skąpać je po prostu we wodzie. Wychować pokolenie ludzi znających morze, rozmiłowanych w niem do najwyż-*

szej tęsknoty. Niech jachty nasze staną się pionierami tej idei, niech rozwinią bandery polskie na wszystkich morzach Europy”.

W pierwszy rejs

Jednostka ma z jednej strony służyć szkoleniu żeglarskiej młodzieży (w październiku zeszłego roku zyskał status jachtu szkolnego), ale też reprezentować Gdańsk w zagranicznych portach. Leszek Paszkowski, dyrektor Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, armatora jachtu, ma nadzieję, że żagle na *Generale Zaruskim* zostaną podniesione w sierpniu tego roku, a w pierwszy rejs popłynie on z młodzieżą do Szwecji, gdzie w 1940 roku został zbudowany. Do tego miasta zaprosił naszą jednostkę Anders Berg, prezydent European Maritime Heritage. Podczas uroczystości pozdrowił (po polsku!)

wszystkich jej uczestników i odczytał życzenia od Bertila Lunda, który w 1939 roku budował *Zaruskiego* w szwedzkiej miejscowości Ekenes i stał na jego pokładzie podczas pierwszego wodowania. Wiekowy, 88-letni szkutnik, ze względu na stan zdrowia nie mógł, niestety, przybyć do Gdańska osobiście.

Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej Remontowej SA, mówił podczas uroczystości, iż kadłub jednostki, choć stosunkowo niewielki, jest wyjątkowy - nosi bowiem w sobie ducha swego patrona, generała Mariusza Zaruskiego.

W podzięce za użyczenie miejsca w stoczni, wiceprezydent Bielawski wręczył Piotrowi Soyce plankę zrobioną z oryginalnych części jachtu z numerem 002 (numer 001 otrzymał kilka miesięcy wcześniej prezydent Bronisław Komorowski, który objął honorowy patronat nad odbudową jednostki).

Jacht pomieści trzydziestosobową załogę. Bryłę kadłuba zrekonstruowała firma Complex Yachts z Pucka przy wykorzystaniu tradycyjnych technologii szkutniczych. W kadłubie zachowano tyle oryginalnych elementów, ile się dało. Nie zostało ich jednak wiele.

- Z dawnej konstrukcji pozostały tylko stępka, fragmenty dziobnicy i części wręgów - tłumaczył Sebastian Kulling,

właściciel Complex Jachtu. - Większość elementów kadłuba wymieniliśmy. Teraz wykonamy z mahoniu i sklejk mahoniowej wnętrze.

Wyłączony z pływania

Wodowanie było kilkakrotnie przekładane. Powodem był wciąż powiększający się zakres robót narzucany przez dozorujący odbudowę Polski Rejestr Statków. W czasie prac odkryto też wiele fuzerek wykonanych podczas poprzednich remontów.

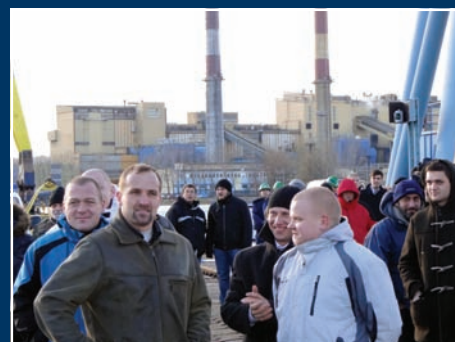
- Odbudowa kadłuba znacznie się przedłużyła - przyznaje Kulling. - Wynikało to z konieczności poszerzenia zakresu prac szkutniczych, w stosunku do tych, które były ujęte w umowie.

Właściciel Complex Jachtu deklaruje, że praca jego firmy powinna zapewnić *Zaruskiemu* kolejne 50 lat bezpiecznej żeglugi.

Do tej pory Gdańsk wydał na remont jednostki ponad 2 mln zł. Kolejne prace mają być sfinansowane z funduszy unijnych. Całkowity koszt restauracji jednostki szacowany jest na 3-4 mln zł. Ożaglowanie dla *Zaruskiego* zobowiązała się zdobyć Liga Morska i Rzeczna. Po odnowieniu *General Zaruski* zacumuje na Motławie, w centrum Gdańska, przy Centralnym Muzeum Morskim oraz *Soldku* - pierwszym statku wybudowanym po II wojnie światowej w polskiej stoczni.

Żaglowiec został zbudowany w 1939 r. na zamówienie Ligi Morskiej i Kolonialnej. Z inicjatywy generała Mariusza Zaruskiego jednostka miała być jednym z dziesięciu jachtów służących jako okręty szkoleniowe polskim harcerzom. Wybuch wojny uniemożliwił przekazanie żaglowca polskiej stronie. Od 1939 do 1945 r. jacht, pod nazwą *Kryssaren*, był użytkowany przez Szwedzką Szkołę Żeglarstwa.

Do Polski dotarł w 1946 r. W hołdzie inicjatorowi jego budowy nadano mu nazwę *General Zaruski*. Zgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem jacht służył do celów szkoleniowych. W 1950 roku przemianowano go na *Młoda Gwardia*, by siedem lat później zmienić nazwę na *Mariusz Zaruski*, a w 1969 roku wrócić do pierwotnej. Jednostka odbyła m.in. rejs do polskiej stacji badawczej na Spitsbergenie. Od 1994 roku przez kilka lat żaglowiec pływał z młodzieżą oraz odbywał rejsy sylwestrowe. Dziewięć lat później utracił klasę Polskiego Rejestru Statków, co było jednoznaczne z wyłączeniem z eksploatacji.



Fot. Czesław Romanowski

To oni wyremontowali kadłub Generała Zaruskiego: pracownicy firmy Complex Jacht.



Fot. Czesław Romanowski

Wodowanie Zaruskiego, orkiestra Pomorskiego Oddziału Straży Granicznej gra „Hymn dla Bałtyku”.



Fot. Czesław Romanowski

Korsarz i Strażak oddają hold Zaruskiemu.

W ostatnich latach statek niszczał na nabrzeżu we Władysławowie. Gdańsk przejął porzuconą jednostkę z tamtejszej stoczni. Elementy drewniane częściowo się rozeschły, częściowo zgniły, a niekonserwowane drzewca wypaczyły. Władze Gdańska odkupiły *Generała Zaruskiego* od Ligi Obrony Kraju w listopadzie 2008 roku za 150 tys. zł.

Urodzony w 1867 roku generał Mariusz Zaruski był m.in. taternikiem (założył Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe), żeglarzem, malarzem, fotografikiem i pisarzem. Z jego inicjatywy powstała Liga Morska i Rzeczna. Zmarł w 1941 roku w więzieniu w Chersoniu jako więzień NKWD.

Czesław Romanowski

Fot. Czesław Romanowski



Wiceprezydent Gdańska Wiesław Bielawski daje sygnał do wodowania. Obok Bogdan Oleszek, przewodniczący Rady Miasta Gdańska.

Fot. Czesław Romanowski



Piotr Soyka (z lewej), przewodniczący Rady Nadzorczej GSR i Wiesław Bielawski, wiceprezydent Gdańska.

Lubię dłubać w drewnie

Fot. Czesław Romanowski

Z Aleksandrem Celarkiem, najstłynniejszym polskim skutnikiem, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie Aleksandrze, za ile by nam pan zbudował jacht? Taki do popłynięcia po Zatoce Gdańskiej?

- Trzeba by było panów pytanie uściślić. Jeżeli by to miała być nieduża, kaszubska łódeczka, to można by ją zrobić za jakieś czterdzieści tysięcy złotych. Cena zależy od dokładnych wytycznych: czy łódka ma mieć mahoniowe listewki, czy ma być wypieszczona, pomalowana olejną farbą itd.

- Pytamy, ponieważ chcielibyśmy się dowiedzieć, czy jest pan konkurencyjny dla wytwórców łódek z laminatu?

- Myślę, że tak. Główna różnica między moją łódką, a taką z laminatu polega na tym, że w łódkę zrobioną przeze mnie, trzeba co roku włożyć bardzo dużo pracy. Łódkę z laminatu można wymyć szluchem i jeżeli nie będzie żadnych uderzeń, to w zasadzie co roku jedynym dodatkowym kosztem będą środki czyszczące. Drewniana łódź wymaga uszczelniania, skrobania, malowania. Bo po jakichś 3-4 latach od wypuszczenia ze stoczni, choćby nie wiem jak solidnie byłaby zrobiona i ile razy pomalowana, będzie wymagała pracy. Najtańsze moje łodzie, wiosłówki, kosztują jakieś cztery, pięć tysięcy złotych, czyli mniej więcej tyle, ile podobna łódka z wypraski laminatowej.

- W takim razie, czy są chętni na łódki, przy których trzeba się potem narobić?

- Niewielu. Ale w związku z tym, że takich jak ja także nie jest dużo, na brak chętnych nie narzekam.

- A kim są pańscy klienci?

- Pasjonaci. Choć spora część to osoby, które niestety nie wiedzą co kupują. Podniecają się ładnym widokiem, a zapominają o pracy, kłopotach... Najbardziej lubię robić łodzie ludziom, którzy będą je użytkowali. Przychodzi do mnie na przykład któryś z panów i mówi: chcę tak, tak i tak. I dyskutujemy, ja tłumaczę co i jak. A gdy zamawia instytucja, to jest dramat. Zleca, powiedzmy, dyrektor, ale kto inny będzie na niej pływać, a jeszcze inny będzie za nią odpowiadać. W rezultacie często łódka stoi i niszczeje.

- Czy w Polsce jest, pańskim zdaniem, rynek dla budowy nowych, drewnianych jachtów?

- Kilka razy mniej od nas liczebni Szwedzi mają podobno tyle jachtów, że gdyby wszyscy na nie wsiedli, zostałyby drugie tyle wolnych miejsc. Polska, w porównaniu do Szwecji, w małym procencie jest zżyta z morzem, ale jest nas kilka

razy więcej niż ich, więc zawsze znajdzie ktoś, kto będzie moim klientem.

- Jest pan skutnikiem specjalizującym się w budowie drewnianych jednostek pływających. Zbudował ich pan kilkadziesiąt. Nie uważa się pan za przedstawiciela ginącego zawodu?

- Takich, którzy w drzewie budują jest może w Polsce dziesięciu. Czy czuję się przedstawicielem ginącego zawodu? Hm... nie mam takiego poczucia - jeden z moich synów zajmuje się okrętownictwem w Singapurze, drugi buduje tu razem ze mną, więc jest nadzieja, są następcy.

- Nie pochodzi pan z Kaszub, choć wszyscy tak pana kojarzą - urodził się pan we Wrocławiu. Jak to się stało, że po studiach na ówczesnej Wyższej Szkole Inżynierskiej w Opolu (dzisiejszej Politechnice Opolskiej) trafił pan do stoczni rybackiej we Władysławowie, gdzie został kierownikiem oddziału silnikowego?

- Gdy miałem dwanaście lat rodzice przeprowadzili się z Wrocławia do Chałup; babcia stąd pochodziła. Studiowałem na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, z którego w 1968 roku, z powodu rozruchów studenckich, wyleciałem. Wyjechałem więc do Opola i po skończeniu tam studiów, wróciłem na Wybrzeże. Tylko na chwilę rzuciło mnie w tamte rejony...

- Od specjalisty od silników do skutnika droga daleka. Kiedy i w jakich okolicznościach zainteresował się pan budową drewnianych łodzi i w ogóle obróbką drewna?

- Zaraz po studiach zrobiłem swoją pierwszą łódź, taką mniejszą pomerankę. Z tym, że wykonał ją pan Struk z Jastarni, zrobił goły kadłub, a ja takielunek i żagle. Miałem ją wiele lat, od 1972 roku do 2005. A że jeszcze przed studiami zostałem kapitanem jachtowym, więc siedziałem w tym temacie. Gdy później wyładowałem w Zarządzie Działalności Gospodarczej „Interster”, prowadziłem warsztatik, który specjalizował się w żaglomistrzostwie i naprawie kadłubów. Ale muszę przyznać, że zacząłem od laminatów, a drzewo było moim hobby.

- W latach 1977-92 prowadził pan zakład skutniczy i żaglomistrzowski Polskiego Związku Żeglarskiego we Władysławowie. Jak pan dostał tę posadę? Po znajomości?

- Chody może i miałem, bo moi koledzy wiedzieli, że coś tam potrafię. Ale wydaje mi się, że te chody nie wynikały

z kumoterstwa, a z tego, że szukano człowieka, który potrafi solidnie wykonać robotę.

- Potem rozpoczął pan własną działalność skutniczą. A nie lepiej było, z pańskim doświadczeniem, otworzyć stocznice budującą jachty z laminatu?

- Oj nie. Z formą z laminatu jest tak, że musi być pan na tyle pewny swojego wyrobu, żeby go powielić w iluś tam sztukach. Budowanie w drewnie ma tę specyfikę, że każda łódź jest inna. Przykład: spodobała się panom jakaś łódka i chcielibyście mieć podobną, ale krótszą. To ja siądę, porysuję, powiem panom z czym to się wiąże, że np. będzie miała nie pięć, ale cztery wiosła z burty. No i się dogadamy.

- Czyli bezpieczniej jest panu robić łódki pod indywidualne zamówienie, niż formę, z której powstałaby seria.

- Tak, to jest główna różnica. Jeżeli ktoś jest pewny, że zrobiona przez pana forma sprzeda się przynajmniej w granicach opłacalności, czyli w kilkunastu egzemplarzach, to w porządku. Ja wolę swoją robotę.

Samotnik z Chałup

Aleksander Celarek urodził się w 1948 roku we Wrocławiu. Jest najbardziej znanym budowniczym tradycyjnych łodzi w Polsce. W latach 1971-1977 kierował oddziałem silnikowym w stoczni rybackiej „Szkuner” we Władysławowie. Później, do 1992 roku, prowadził zakład skutniczy i żaglomistrzowski Polskiego Związku Żeglarskiego. W roku 1992 założył własną firmę. Wykonywał takielunki na duże żaglowce, m.in.: *Mir*, *Druzbę*, *Chersonesz*, jak również żagle na *Pogorię*, czy *Zawiszę Czarnego*. Zbudował repliki kilku dawnych łodzi, w tym barkasu z Zalewu Wiślanego (*Tola*) czy łodzi wikingów (*Jomsborg*). Jest również autorem książki pod tytułem „Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub” wydanej w Polsce w 1987 r., a w Niemczech w 1989 roku. Swoje artykuły publikował w czasopiśmie „Alte Schiffe”, „Le Chasse-Maree”, „Classic Boat” i „Wooden Boat”.

- Czyli nie była to jakaś szczególna miłość do strugania w drewnie, a po prostu pragmatyzm?

- Nie, w drewnie dłubać lubię, ale nie był to główny powód. Trzeba do tematu podchodzić komercyjnie.

- A jak to się stało, że buduje pan repliki? Dla reklamy?

- Wszystko zaczęło się od Centralnego Muzeum Morskiego. Ale też i szybko zaczęła ta współpraca zgrzytać, bo jak mówiłem, nie lubię współpracować z instytucjami. Pierwsza, bardzo fajna replika, to był barkas z Zalewu Wiślanego...

- Tola.

- Tak. Musiałem zbudować nową *Tolę*, bo poprzednia zgnęła, jak najszybciej, bez żadnych prób stateczności. Powiedziałem, że najpierw chcę trochę na niej popływać, sprawdzić ją. Odpowiedzieli, że nie, że musi być zaraz. To powiedziałem: nie. Rok później zgodzili się na moje warunki – zrobiłem *Tolę*, popływałem na niej na Zalewie Wiślanym i dopiero im oddałem. Ale nie była to współpraca, z której byłem zadowolony. Potem była łódź św. Wojciecha...

- ...Sanctus Adalbertus. A kolejna to Jomsborg, replika łodzi wikingów z VII wieku na 28 wiosel, na zlecenie prywatne.

- Tak, to ciekawa historia, bo „wikingowie”, którzy łódź zamówili, chwalili się, że wyżywają się w walce, a pływanie to w sumie nic ciekawego. Ja im na to, że w ich walce na miecze prawdziwości nie ma za grosz, bo prawdziwy wiking walil

mieczem, żeby zabić, a oni walą, żeby zrobić hałas. Jedynym powiewem prawdziwego życia wikingów jest właśnie żegluga łodzią. Długo im ta łódź później służyła.

- A wcześniej zagrała w „Starej Baśni” Jerzego Hoffmana. Teraz znajduje się w Muzeum Wikingów na Lofotach. Z kolei Tola jest dzisiaj elementem ekspozycji Muzeum Rybołówstwa w Helu. Natomiast Sanctus Adalbertus, łódź wybudowana z okazji obchodów 1000-lecia Gdańska i wykorzystana w filmie „Ogniem i mieczem”, gdzie zagrała kozacką czajkę, stoi przed Muzeum Archeologiczno-Historycznym w Elblągu. To dobrze, że łodzie trafiły do muzeów? Nie lepiej, żeby pływały jako żywa lekcja historii?

- Łatwiej taką łódź wybudować, niż zorganizować prawidłowe użytkowanie. Za komuny dawano dość duże pieniądze, żeby młodzież, harcerze, sobie na takich łódkach pływali, dzięki czemu nasza armia miała potem przeszkolonych poborowych. A teraz? Nie ma nacisku, by takiego *Adalbertusa* dać drużynie harcerskiej, bo ona potem będzie wyciągała rękę po gwoździe, żagle, smary...

- Ale czy panu nie żal, że część pańskich jednostek zamiast pływać stoi i w gruncie rzeczy nikt o nie nie dba?

- No trochę żal.

- A na jakim etapie jest budowa parowca *Xiąże Xawery* nawiązującego nazwą do pierwszego, polskiego

parowca z lat trzydziestych XIX wieku? To chyba pańskie ukochane dziecko? Połączenie stali i drewna.

- Jest już skończony, stoi sobie przy wjeździe do Chałup. Miałem do niego wstawić silnik parowy, ale się nie udało, bo w sprawie budowy silnika byłem bardziej opóźniony niż w budowie kadłuba. Ostatecznie wstawiłem do niego diesla, dzięki czemu jest szybszy i będzie miał mniej awarii. Silniki parowe są bardzo awaryjne...

- A po co pan go zbudował?

- Dla własnej przyjemności.

- Żeby wszyscy widzieli, że Cellarek płynie? To dosyć wyróżniająca się jednostka.

- Może jest w tym pewna chęć wyróżnienia się, nie przeczę. Podobają mi się taka właśnie łódka, to ją zbudowałem.

- Jak pan się przygotowuje do budowy replik? To jednostki historyczne – jak pan wynajduje ich plany?

- Nie, proszę tak nie mówić – to nie są jednostki historyczne.

- Jak to? A łódź wikingów?

- Projekt łodzi wikingów opierał się na statku z Gokstad, miałem więc dość dokładne rysunki. Moim problemem było ich przeskalowanie, bo statek z Gokstad miał 23 metry, a ten miał mieć około 16. Trzeba było pokombinować z rozstawem wręg, żeby ławy pasowały i wiosłarze mogli swobodnie wiosłować.

- Czyli podszedł pan do sprawy technicznie i nie czytał kronik wikingów, ani nie pojechał do muzeum wikingów w Oslo?

- No nie.

- A jest pan przecież autorem książki „Kaszubskie łodzie” o łodziach dawnych kaszubskich rybaków. Czyli jest w panu fascynacja tradycją.

- Ale przecież „Kaszubskie łodzie” to techniczna książeczka, która mówi nie o szumie fal i romantyzmie żeglowania starymi łodziami. Nie odżegnuję się od tego, że lubię dłubać w drewnie. Ale nie jest tak, że gdy podejmuję się zrobić łódź wikingów, to wyobrażam sobie, iż jestem Leifem Erikssonem, tylko na obliczeniu, ile kubików drewna muszę dostarczyć. Inaczej nie da się do tego podejść. Muszę klientowi powiedzieć konkretnie co, jak i za ile.

- No dobrze, ale zbierając materiały do „Kaszubskich łodzi” wykonał pan czysto historyczną pracę.

- No tak – chodziłem po rybakach, pytałem, rozmawiałem.

Fot. Archiwum Aleksandra Cellařa



Xiąże Xawery na wodzie.



Szalupa na Dar Młodzieży dla Szkoły Morskiej w Gdyni.

- Dla kogo pan to pisał? Kogo dzisiaj interesuje ta tematyka?

- Trochę dla pieniędzy. Ale większą wartość, jeżeli chodzi o umowę z wydawnictwem, miał fakt, że były wyznaczone terminy, których musiałem dopełnić. Bo jak robiłem coś dla siebie, choćby *Xięcia Xawerego*, to robiłem to latami. Wydawnictwo wyznaczyło termin i to się liczyło, bo honorarium wystarczyło mi na zakup maszyny do pisania w Pewexie. No więc trochę dla pieniędzy, a też trochę, żeby zachować pamięć o tych kaszubskich łodziach. Nie odżegnuję się całkowicie od morskiego romantyzmu. A propos – mam materiały do książki o łodziach Zalewu Wiślanego. Brakuje mi wydawnictwa, które by to wydało.

- Jest pan też uznanym żaglomistrzem. Wykonał pan komplet żagli dla kilku, nie tylko polskich, znanych żaglowców, w tym np. *Zawiszy Czarnego* czy *Pogorii*. Jest pan także twórcą takielunku dla rosyjskich fregat *Mir* i *Družba*. Jak pan zdobywa takie zamówienia? A może zainteresowani sami się do pana zgłaszają?

- W większości sami się zgłaszają. W tej chwili bite pół roku to robienie żagli dla windsurferów i na kajty. Zimą żaglownia działa na pół gwizdka i zamówienia na duże żaglowce są rzadsze. Moja żaglownia nie jest duża, a wielkie żaglowce szukają kogoś, kto zrobi żagle szybko, bo sponsor, które daje pieniądze, chce szybko widzieć efekty.

- Jest pan kapitanem jachtowym, ma na swoim koncie przejście Atlantyku i rejsy po Karaibach, ma pan także prywatną przystań żeglarską w Chałupach. Na jakim jachcie pan pływa?

- Najwięcej mil przepląnałem na harcerskim blaszaku. A dzisiaj są to jachty pożyczane z puckich klubów. Ostatnim był *Dar Pucka*, właśnie z Pucka.

- Czy chce pan powiedzieć, że nie ma pan swojego jachtu?

- Pełnomorskiego? Nie. Bo koło niego trzeba fest chodzić i czerpać jakieś korzyści, czyli organizować wycieczki.

- Te wypożyczone jednostki są z laminatu?

- Przeważnie.

- Szkutnik Aleksander Celarek pływa na jednostkach z laminatu?

- No tak. Ale muszę powiedzieć, że laminat jest gorszy w pływaniu, bo jednostki tego typu są lżejsze. Szybsze, to prawda, ale mniej komfortowe: wszystko się trzęsie, lata.

- Był pan organizatorem pierwszych regat „Kaszubskich łodzi pod żaglami” - słynnych wyścigów tradycyjnych kaszubskich łodzi rozgrywanych w Chałupach. Był pan również inicjatorem morskiej pielgrzymki rybaków organizowanej w uroczystość św. Potra i Pawła na wodach Zatoki Gdańskiej. Rozślawia pan Kaszuby, a jednocześnie mówią o panu „samotnik z Chałup”. Skąd się to



Szalupa pod żaglami.



Najtańsze łodzie Aleksandra Celarka – wiosłówki.

wzięło? Jest pan aspołeczny, panie Aleksandrze?

- Może trochę tak. A jeżeli chodzi o imprezy, to o ile pielgrzymka ładnie się rozwija, to „kaszubskie łodzie” płyną w złym, według mnie, kierunku. Wytwarza się nowa klasa łodzi służących do wo-

żenia turystów, które w pewnym sensie przywłaszczają sobie nazwę „pomeranka”. A nie mają z pomerankami totalnie nic wspólnego: to są duże, ciężkie, szerokie, silnikowe, z żaglami do ozdoby łodzie, które zaczynają dominować. Pływają cały czas na silniku, bo załoga zwrotu pod żaglami nie potrafi zrobić. I to mnie boli.

- Nie myślał pan, aby swoją działalność wykorzystać do kariery politycznej?

- Strata czasu. Jak ktoś do mnie ma coś konkretnego, proszę bardzo - niech mnie zaprosi.

- Nad czym pan teraz pracuje? Czym w najbliższej przyszłości zadziwi Aleksander Celarek?

- W tej chwili mam drobny przestój. Zakończyłem spory jacht typu R 6. Nie zawsze w tym biznesie ma się zajęcie cały czas.

- Nie zastanawiał się pan nad tym, aby zorganizować warsztaty dla pasjonatów zainteresowanych sztuknictwem, jakiś zlot, wystawę czy festiwal sztukniczy? Żeby takich jak pan było więcej?

- Chodziło mi coś takiego po głowie. Na Zachodzie, bywa, że gdy ktoś chce

sobie zrobić łódkę – robi ją w warsztacie sztuknika. Można by tak i u nas, że chętny, pod moim nadzorem zrobiłby łódkę, na której by potem pływał.

- Marzyłby nam się taki letni, tygodniowy zlot u Celarka, podczas którego można by uczestniczyć w budowie łodzi.

- Trzeba by to zgrać z jakąś robotą, albo przyszykować budowę małej wiosłówki, żeby w tydzień ją wspólnie zrobić. Ciekawy pomysł, warto się zastanowić.

- A jest jakaś łódź, którą by pan chciał wybudować?

- Gdy zacząłem budować szalupy na *Dar Młodzieży* dla Szkoły Morskiej w Gdyni, kupiłem trochę planów różnych typów takich łódek. I natrafiłem na organizację Atlantic Challenge i ich długie, dwunastometrowe szalupy. Na marginesie, oni w tej organizacji zaczęli mnie traktować jako osobę, która chce do nich dołączyć, bo jeździłem i przekonywałem nasze organizacje, by coś takiego u nas zorganizować. Nie udało się, ale ta ich szalupa, żaglowo-wiosłowa łódź, cholernie mnie zainteresowała. W 2012 będą mieli ich zlot w Irlandii. Chętnie bym coś takiego zrobił.



Aleksander Celarek i jego dzieło - parowiec Xiąże Xawery.

Centralne Muzeum
Morskie z bliska

Pogromcy CZASU

Burta Miedziowca podczas konserwacji.

Badali liny, których mógł dotykać Jezus. Zabezpieczyli kolekcję marynarskich ubrań z XVIII wieku, jedyną taką na świecie. To tylko dwie z wielu wyjątkowych prac przeprowadzonych przez konserwatorów z Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

- Niektórzy myślą, że zajmujemy się skarbami, skrzyniami pełnymi złota wydobytego z wraków statków, które zatoniły wieki temu - mówi Irena Rodzik, kierowniczka Działu Konserwacji Muzealiów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM). - Owszem, mamy do czynienia ze skarbami, ale innymi niż się powszechnie uważa. Skarbami historycznymi - starymi kawałkami drewna, płótna, metalu czy skóry.

Podczas spotkania z nami Irena Rodzik kilkakrotnie jeszcze, niczym mantrę, powtarza swoją wypowiedź na temat jej rozumienia słowa „skarb”. Nie bez przyczyny. Parę razy zdarzyło się, że do Pracowni Konserwatorskiej CMM w Gdańsku próbowali dostać się złodzieje skuszeni perspektywą łatwego wzbogacenia się.

To dlatego właśnie na budynku, który zajmują, nie ma żadnej informacji o tym co znajduje się w środku. Chodzi o bezpieczeństwo.

Konserwatorskie wyzwania

Dział Konserwacji Muzealiów CMM istnieje od ponad trzydziestu lat. Śmiało można powiedzieć, że bez jego pracy, wystawy muzeum byłyby znacznie uboższe i mniej atrakcyjne dla zwiedzających. Wszystko bowiem co zostanie wyjęte z wody, zanim trafi do ekspozycji, musi zostać najpierw odpowiednio zakonserwowane. Bez tego może się dosłownie rozsypać w rękach.

Początki pracy konserwatorów z CMM nie były łatwe. Doskonale pamięta je jed-

na z twórczyni działu, a obecnie zastępczyni dyrektora CMM do spraw merytorycznych Maria Dyrka.

- Studiowałam chemię na Politechnice Gdańskiej - wspomina. - Gdyby mi wtedy ktoś powiedział, że będę pracować w muzealnictwie, nie uwierzyłabym.

Ale tak się właśnie stało. Maria Dyrka trafiła do CMM przypadkowo, w 1974 roku. Ówczesny dyrektor tej instytucji Przemysław Smolarek powierzył jej stworzenie od podstaw pracowni konserwatorskiej. Był to czas, kiedy CMM zaczęło badać bałtyckie wraki i zaistniała pilna potrzeba zabezpieczenia wydobytych z morza eksponatów.

- To było naprawdę pionierskie przedsięwzięcie - mówi Dyrka. - W owym czasie żadna polska wyższa uczelnia nie przygotowywała specjalistów do konserwacji zabytków nautologicznych. Dyrektor Smolarek dobrze wiedział co robi powierzając zadanie stworzenia pracowni chemikowi, bo właśnie przygotowanie chemiczne okazało się w tej pracy niezbędne.

Resztę fachowej wiedzy konserwatorów z CMM zdobyli podczas wyjazdów na stypendia naukowe w całej Europie. Podpatrywali np. jak zabezpieczany jest w Sztokholmie wrak *Vasy*, słynnego okrętu wojennego z XVII wieku, który zatonął wkrótce po wodowaniu.



Fot. Tomasz Falta

Irena Rodzik, kierownik Działu Konserwacji Muzealiów CMM w Gdańsku.



Więcej o działalności Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku można przeczytać w książce „50 lat Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku 1960-2010” (www.cmm.pl).

Uczeni z Gdańska zdobywali też doświadczenie konserwując własne eksponaty. Jak obliczają, w ciągu ponad trzydziestu lat, zakonserwowali kilkanaście tysięcy zabytków, tworzących obecną kolekcję CMM.

- Naszym pierwszym, większym polem doświadczalnym był wrak *Miedziowca*, statku handlowego z początku XV wieku, odkryty podczas budowy Portu Północnego w Gdańsku - mówi Maria Dyrka. - W naszej pracy jednak każdy eksponat stanowi wyzwanie, bo każdy jest inny.

Unikatowe umiejętności

Przez Dział Konserwacji Muzealiów przeszło wszystko, co zostało przez CMM wydobyte z polskiego morza. Najwięcej zabytków, niespełna 4 tysiące, pochodzi z wraku szwedzkiego okrętu *Solen*, który zatopiony został podczas bitwy pod Oliwą w 1627 roku. Wśród zakonserwowanych przedmiotów z jego pokładu znalazły się m.in. działa, kule armatnie,

muszkiety, kotwice, części takielunku i przyrządy nawigacyjne

Na szczególną uwagę zasługuje zbiór ubrań marynarskich, butów i klamer z wraku XVIII-wiecznego statku angielskiego *General Carleton*, odnalezione niedaleko Dębek. Obiekty te zachowały się na dnie morza w stosunkowo dobrym stanie, dzięki warstwom konkrecji i dzięgiu, które pokryły je, kiedy jednostka uległa katastrofie. Ekspozyty zostały pieczołowicie oczyszczone, zakonserwowane i zrekonstruowane. Stanowią dzisiaj jedną z wizytówek konserwatorów z CMM.

- To naprawdę kolekcja unikatowa na skalę światową - przekonuje Irena Rodzik, która kieruje pracami działu od dziesięciu lat. - Dzięki takim osiągnięciom nie musimy się wstydić swoich umiejętności. Więcej! Inni mogą się uczyć od nas.

W tych słowach nie ma wielkiej przesady. Nawet dzisiaj umiejętności pracowników CMM w zakresie konserwacji zabytków nautologicznych, szczególnie drewna, są wyjątkowe w skali kraju i doceniane nie tylko w Europie. I tak np. kilka lat temu naukowcy z Uniwersytetu w Hajfie w Izraelu zwrócili się do gdańskich konserwatorów, aby wykonali badania (co też uczynili) nad znalezieniem najlepszej metody konserwacji lin pochodzących z badań archeologicznych prowadzonych przez nich w Jeziorze Genezaret - tym samym, nad którym nauczał Jezus i w którym łowili ryby apostołowie. Przekazane próbki lin pochodziły z tamtych czasów.



Fot. Irena Rodzik



Fot. Irena Rodzik

Konserwacja zabytków wielkogabarytowych w pracowni w Tczewie.

Dział Konserwacji Muzealiów CMM zajmuje się obecnie konserwacją wszystkich rodzajów materiałów wydobywanych ze środowiska wodnego, zwłaszcza pochodzenia organicznego. Są to głównie: drewno, skóra, kości, liny, tkanina, także ceramika, szkło i metal. Po zakonserwowaniu, a często również pieczołowitej rekonstrukcji, ekspozyty trafiają na wystawy i obejrzyć je można zarówno w siedzibie głównej CMM w Gdańsku, jak i w niemal wszystkich oddziałach terenowych muzeum rozsianych na terenie całego Pomorza.

Zabezpieczanie wymienionych wyżej zabytków jest skomplikowane i czasochłonne. Konserwatorzy posługują się

różnymi metodami (inaczej trzeba konserwować metal, inaczej skórę), wykorzystując do tego nowoczesną aparaturę. W ogromnym uproszczeniu można powiedzieć, że w przypadku wydobytego z wody drewna chodzi o to, aby je odpowiednio oczyścić, nasycić specjalnymi preparatami konserwującymi i osuszyć. Robi się to np. poprzez poddanie go, mniej więcej takiej samej obróbce, jakiej poddaje się liofilizowane produkty spożywcze.

- Bywa, że te wszystkie zabiegi trwają po kilkanaście lat - mówi Beata Jakimowicz, starszy renowator.

Dodaje, że ekspozytami trzeba się niekiedy zajmować jak dziećmi. W każ-



Fot. Tomasz Falba

Maria Dyrka, zastępca dyrektora CMM w Gdańsku do spraw merytorycznych.



Fot. Tomasz Falba

Wiesław Urbański - pracownik Działu Konserwacji Muzealiów CMM - w swoim żywiole.



Fot. Tomasz Falba

Beata Jakimowicz przy pracy.

dym razie wymagają tyle samo czasu i uwagi.

- Jedną z metod polega na tym, że drewno trzeba spryskiwać roztworem zabezpieczającym - wyjaśnia. - To proces ciągły, którego nie można przerwać. Powtarza się go cierpliwie przez dłuższy czas. Oznacza to, że codziennie, niezależnie od tego czy jest dzień powszedni, czy święto, trzeba przyjść do pracowni i to zrobić.

Investycje w historię

Procesowi konserwacji towarzyszą badania wykonywane w laboratorium analitycznym, za które odpowiada Irena Jagielska. Pozwalają one na opracowanie odpowiedniej metody konserwacji dla danego eksponatu. Umożliwiają również kontrolę przebiegu konserwacji. Zabezpieczone obiekty muszą być przechowywane w odpowiedniej temperaturze i wilgotności, niezależnie od tego czy znajdują się na wystawie czy w magazynie.

Prace Działu Konserwacji Muzealiów CMM w Gdańsku daleko wykraczają poza te wykonywane w zaciszu laboratorium czy pracowni. Konserwatorzy pracują również w terenie, zabezpieczając np. zabytki w skansenach rybackich w Helu czy Kątach Rybackich. Działają też na zlecenie innych, w tym „ładowych”, instytucji. Dotychczas udało im się w ten sposób zakonserwować kilka tysięcy obiektów. Najwięcej zabytków pochodziło z badań archeologicznych z terenu Gdańska, Elbląga, Szczecina, Stargardu Szczecińskiego i Wolina.

- Są to najróżniejsze przedmioty wydobywane często ze starych latryn albo studni - opowiada Irena Rodzik. - Czasami zdarzają się rarytasy. Ze Szczecina np. otrzymaliśmy do konserwacji niezwykle rzadką, drewnianą, pokrytą farbą, tarczę paradną z przełomu XII i XIII wieku.

Aż trudno uwierzyć, że wszystkie te prace wykonuje zaledwie osiem, zatrudnionych w dziale osób. Obecnie pracują w trzech miejscach, m.in. w otrzymanym od władz Tczewa, budynku po fabryce gazomierzy, w którym zorganizowano Pracownię Konserwacji Drewna. Tam zabezpiecza się obiekty o większych wymiarach.

Niebawem jednak dział otrzyma dodatkowe pomieszczenia. W będącym już na ukończeniu, budowanym przez CMM ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a zlokalizowanym w sąsiedztwie gdańskiego Żurawia, Ośrodka Kultury Morskiej, znajdzie się miejsce także dla niego. Obiekt ma zostać uroczystie otwarty w kwietniu tego roku.

- To będzie XXI wiek! Pomieszczenia zostały tak zaprojektowane, aby zwiedzający mogli podejrzeć jak przebiegają prace konserwatorskie - zapewnia Maria Dyrka. - Będzie też sala edukacyjna, gdzie chętni będą mogli własnoręcznie spróbować konserwacji.

To nie wszystko. Władze CMM zapewniają, że już przygotowują dokumentację pod kolejną inwestycję. W planach mają budowę nowej pracowni konserwatorskiej nastawionej na konserwację drewnianych obiektów wielkogabarytowych



Fot. Bernadetta Galus

Ubrania pochodzące z wraku statku General Carleton, po konserwacji i rekonstrukcji.

nianych obiektów wielkogabarytowych w Tczewie. Jej powierzchnia użytkowa ma wynosić około 1200 m². Jest nadzieja, że inwestycję uda się zrealizować w ciągu trzech najbliższych lat, dzięki dofinansowaniu przedsięwzięcia z funduszy europejskich.

- Jeśli wraz z tym udałoby się nam jeszcze zwiększyć zatrudnienie, to nic lepszego nie moglibyśmy sobie wymarzyć - mówi Irena Rodzik.

Tomasz Falba

Fot. Forma architektki sp. z o.o.



Wizualizacja Pracowni Konserwatorskiej Zabytkowych Wraków w Tczewie wraz z magazynem studyjnym.

Zatonięcie platformy Noble Kolskaja

Tragiczna śmierć załogi

Na przełomie roku 2010 i 2011 na Morzu Ochockim rozegrała się dramatyczna walka z żywiołem – od 30 grudnia do połowy stycznia grupa rosyjskich lodołamaczy walczyła o wyrąbanie z lodów kilku statków z ponad pół tysiącem osób na pokładzie.



Noble Kolskaja w czasie pracy.

Wtedy wszystko skończyło się dobrze, nikt nie zginął, nie utracono żadnej jednostki. Niemal dokładnie rok później – 18 grudnia 2011 roku żywioł nie był już jednak tak łaskawy dla ludzi. Śmierć w lodowatych falach Morza Ochockiego zna-

lazły 53 osoby. Tyle ofiar pociągnęła za sobą platforma wiertnicza *Noble Kolskaja*.

Do tragedii doszło w czasie holowania platformy z pozycji roboczej na Sachalin, gdzie spędzić miała zimę. W sezonie letnim należąca do firmy ArktikMornefteGazRazvedka platforma wykonywała odwierty próbne na zlecenie Gazflotu, spółki Gazpromu odpowiedzialnej za poszukiwanie nowych złóż na morzu. Założony w 1994 roku Gazflot w pierwszych 10 latach działalności odkrył w Arktyce trzy podmorskie złoża ropy naftowej i dwa gazu ziemnego, w tym wielkie zasoby „błękitnego paliwa” na Morzu Karaskim.

Sezon roboczy był w roku 2011 dłuższy o co najmniej 30 dni od standardowego. Na jego przedłużenie zdecydowano się, mimo doświadczeń z przełomu roku 2010 i 2011, kiedy to w wyniku sko-

kowego spadku temperatury, Morze Ochockie zamarzło w ciągu zaledwie kilku godzin. Zapewne dlatego zespołowi holowniczymu złożonemu z platformy i serwisowca *Neftgaz* – 55 przydzielono jako asystę lodołamacz *Magadan*.

Tylko 14 żywych

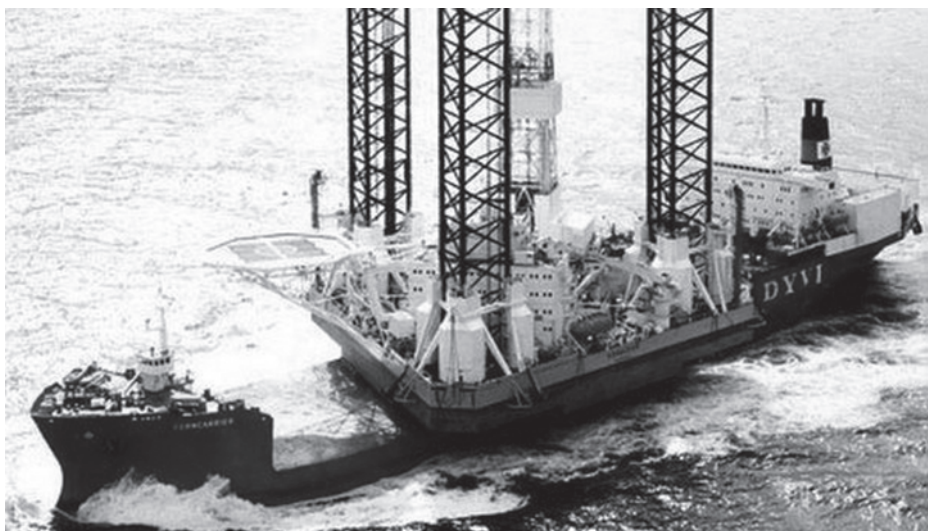
Według upubliczniczonych informacji, pochodzących od uratowanych członków załogi platformy, początkiem dramatu było rozszczelnienie kadłuba, do czego doprowadziły fale o wysokości przekraczającej 5 m. W pierwszej kolejności rozbiły one, bądź wpełchnęły do środka iluminatory w mesie załogowej i uniosły trzy tratwy ratunkowe. Następnie wyrwane zostały inne włazy i kadłub jednostki zaczął się w szybkim tempie wypełniać wodą. Platforma znajdowała się wówczas około 125 mil na północny wschód od

Platforma

Noble Kolskaja

Ex – *Kolskaja* zbudowana została (wraz z bliźniaczą platformą *West Janus*, ex-*Sachalinskaja*) w fińskiej stoczni w Mantyluoto, należącej do Rauma Repola Offshore Group, pod nadzorem ówczesnego Rejestru Statków ZSRS. Dostarczona ją w 1985 roku. *Kolskaja* była platformą stacjonarną – w położeniu roboczym jej trzy nogi opierały się o dno, a pokład główny dźwigał się na nich ponad powierzchnię morza. Całość konstrukcji ważyła 2650 ton, długość nóg to 141,50 m. Pokład główny zbudowano na planie trójkąta o długości boku 69,28 m. Wysokość samego pokładu wynosiła 8,55 m, wysokość z wiertnicą 80 m. Platforma wykorzystywana była do wykonywania odwiertów sondażowych o głębokości do 3500 m. Według specyfikacji technicznej przy prześwicie między powierzchnią wody, a „dnem” pokładu roboczego wynoszącym 10 m powinna się ona oprzeć wiatrowi o prędkości 46 m/s, prądom wiatrowym o prędkości 1 m/s oraz falom o wysokości 16 m.

Platforma Noble Kolskaja na pozycji roboczej - październik 2010 r.



Transport platformy na Daleki Wschód na pokładzie statku do przewozu ładunków wielkogabarytowych.

Sachalinu. Wobec szybko narastającego zagrożenia, wezwano pomoc z lądu i nad platformą pojawił się śmigłowiec ratowniczy. Wtedy właśnie, w najbardziej krytycznym momencie, gdy członkowie załogi przygotowywali się na pokładzie do ewakuacji, platforma straciła stateczność i przewróciła się. Serwisowiec i lodołamacz rozpoczęły poszukiwanie rozbitków. Załoga, a przynajmniej jej część, zdołała założyć kombinezony ratownicze i zapewne tylko dzięki temu towarzyszące tonącej jednostce statki zdołały podjąć z wody 14 żywych rozbitków. Mimo, że platforma tonęła przez następne kilkanaście godzin, nikogo więcej nie uratowano – we wzburzonych falach znaleziono tylko zwłoki w kombinezonach i puste tratwy. Sytuacji nie zmieniło już ani wprowadzenie do akcji morskiego samolotu patrolowego AN-74 i dwóch śmigłowców, ani skierowanie w rejon tragedii dodatkowych jednostek pływających.

Polarny wyścig

Wstępne wyniki śledztwa zdają się wskazywać, że główną przyczyną tragedii było rozpoczęcie holowania w trudnych warunkach atmosferycznych (wiatr o prędkości 70 km/h, fale wysokości 5 m), na co zdecydowano się zapewne z uwagi na bardzo szybki spadek temperatury (w momencie katastrofy temperatura powietrza wynosiła minus 20 stopni), co groziło „wymarzeniem” platformy na stanowisku roboczym. Wiązała się z tym groźba jej uszkodzenia, lub nawet zniszczenia przez przemieszczające się pola lodowe. Zespół holowniczy uciekał zatem przed „zamarzającym morzem”, a do sytuacji takiej dorwał gestor platformy chcąc maksymalnie długo utrzymać ją na pozycji roboczej.

Dramat można uznać za efekt „polarnego wyścigu” po surowce. W tym kontekście przypomina się, że w roku 2011



Serwisowiec Neftgaz-55, który holował platformę w trakcie jej ostatniego rejsu.

Morze Ochockie

Znduje się w północno-wschodniej części Oceanu Spokojnego, między Kamczatką, Wyspami Kurylskimi i Hokkaido na wschodzie, a Sachalinem i kontynentem azjatyckim na zachodzie. Z Oceanem Spokojnym łączy się przez Cieśniny Kurylskie, z Morzem Japońskim przez Cieśninę Tatarską i Cieśninę La Perouse'a. Wpadają do niego Amur, Uda, Ochota, Giżyga, Pienżyna. Powierzchnia 1 583 000 km², średnia głębokość 177 m, największa głębokość 3372 m.



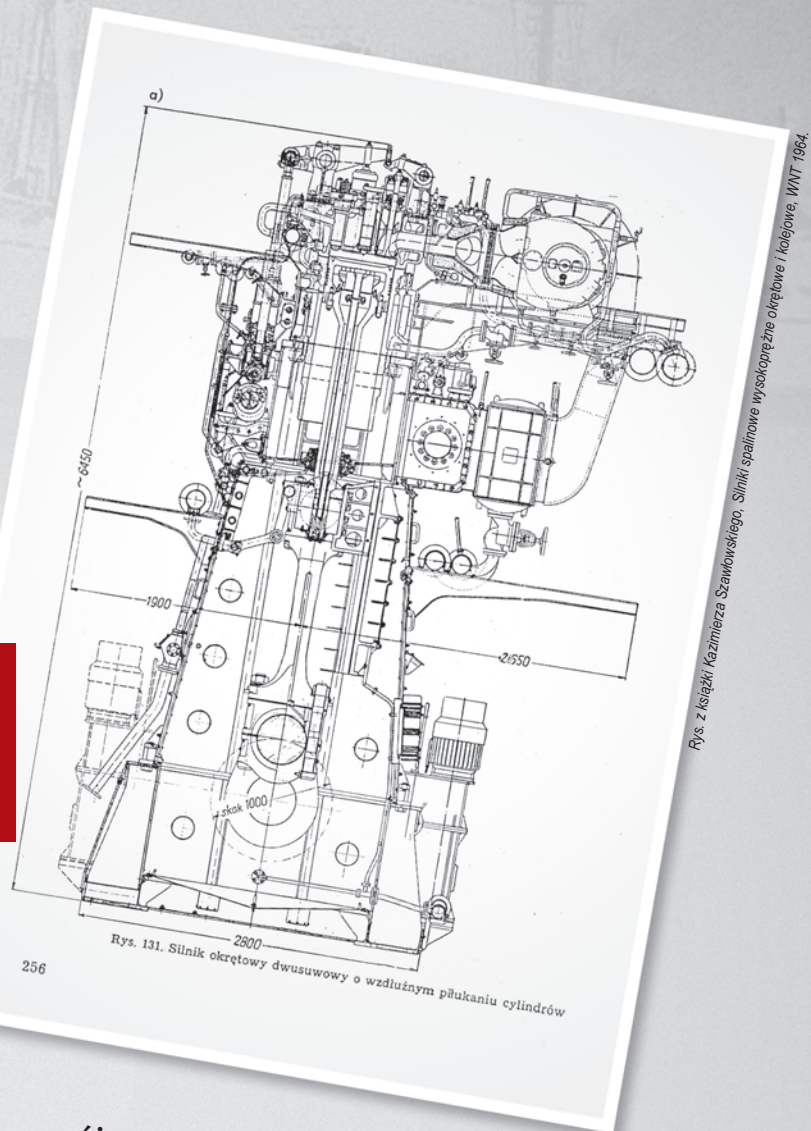
ilustr. ImageBit

Exxon Mobil i Rosneft podpisały umowę na wspólne rozpoczęcia wydobycia na wodach wschodniej Syberii, a Moskwie zależy, by eksploatacja rozpoczęła się możliwie szybko (zanim ewentualna światowa recesja nie zmniejszy popytu, co skutkować może zmniejszeniem zainteresowania partnerów zagranicznych północnymi złożami, ze wszystkimi tego konsekwencjami, takimi jak wyschnięcie strumienia kapitału i nowych technologii). Nie krył tego zresztą jeden z prominentnych urzędników sektora naftowego mówiąc: - (...) katastrofa uzmysłowiła nam skalę ryzyka związanego z takimi projektami (wydobyciem ropy na morzu w rejonach arktycznych – K.K.), a ponadto trudności związane z działaniami ratowniczymi, czy to związanymi z poszukiwaniem ludzi, czy likwidacją rozlewów olejowych w ekstremalnych warunkach pogodowych północy. W odniesieniu do groźby rozlewu olejowego Rosjanie zapewniają, że takowa nie istnieje, ale jak będzie w istocie, pokażą najbliższe tygodnie.

Krzysztof Kubiak

9D55 pracuje lekko i miękko

Dobre
bo polskie!



50 lat temu, 31 stycznia 1962 roku, w swój pierwszy rejs wyruszył zbudowany w Stoczni Szczecińskiej drobnicowiec typu B55 *Jan Żiżka*, pływający dla Polskiej Żeglugi Morskiej. I nie byłoby w tym fakcie nic niezwykłego, gdyby nie to, że jednostka była napędzana pierwszym silnikiem okrętowym całkowicie polskiej konstrukcji.

Silnik oznaczony symbolem 9D55 skonstruowany został przez warszawskie Centralne Biuro Konstrukcyjne Silników Spalinowych (CBKSS), wykonany z metalu i przebadany następnie w Zakładach H. Cegielski w Poznaniu. Pomysłodawcą i głównym konstruktorem silnika, a także dyrektorem CBKSS był mgr inż. Zygmunt Okołów - konstruktor przedwojennych motocykli Sokół 1000 i Sokół 600, a po wojnie ciężarówek Star 20. W maju 1962 roku inżynier Okołów, wraz z zespołem CBKSS, otrzymał za ów silnik pierwszą nagrodę w konkursie „Życia Warszawy” „Mistrz Techniki – Warszawa

1961” w wysokości 25 tysięcy złotych. O genezie powstania rodzimego silnika gazeta pisała przy tej okazji tak: (...) *Gdy więc dynamicznie rozwijający się nasz przemysł okrętowy zgłosił gwałtowny wzrost zapotrzebowania na silniki spalinowe – na rok 1965: 300 tys. KM; na rok 1970 – 600 tys. KM – musieliśmy początkowo oprzeć się na licencjach (...). Ale za licencje trzeba płacić! (...)*

Decyzja skonstruowania krajowego silnika okrętowego była więc ze wszelkich miar uzasadniona gospodarczo – ale również dość ryzykowna technicznie. *Czy znajdziemy fachowców dla tej zu-*

pełnie nowej dziedziny? Czy polski przemysł sprosta trudnościom wykonawczym? (...)

Sam inżynier Okołów wyjaśniał dziennikarzowi: - *Nie było naszym zadaniem oczywiście „odkrywanie Ameryki. (...) Naszą myślą przewodnią był logiczny dobór najlepszych istniejących rozwiązań, przede wszystkim zaś – dostosowanie konstrukcji do znanych nam dobrze technologicznych możliwości polskiego przemysłu.*

Dalej czytamy: *Projekt rodziny silników D55, rozpoczęty na przełomie lat 1954/55, zatwierdzony został do produkcji w maju 1957 r. Rozruch pierwszego silnika próbnego 3D55 nastąpił dnia 18 kwietnia 1958 r.*

- *Nasz silnik próbny był pierwszym silnikiem, jaki ruszył w Zakładach Cegielskiego, po definitywnym zaprzestaniu produkcji parowozów – mówił „Życiu Warszawy” inżynier Okołów. - Wykony-*

Polski silnik 9D55.

Twórca Sokoła

Mgr inż. **Zygmunt Okołów** urodził się w 1902 roku. Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej ukończył w 1928 roku i rozpoczął pracę jako konstruktor w Państwowej Wytwórni Samochodowej, gdzie jego pierwszą, samodzielną konstrukcją był motocykl Sokół 1000. Podczas wojny był członkiem Armii Krajowej, prowadząc m.in. konspiracyjną produkcję pistoletów automatycznych Sten. Po wojnie uczestniczył m.in. w opracowaniu konstrukcji i przygotowaniu seryjnej produkcji pierwszego, całkowicie polskiego samochodu ciężarowego Star 20.

wano go i montowano z dużym zapalem, w atmosferze dobrej współpracy konstruktorów z wykonawcami. Muszę powiedzieć, że chwila rozruchu silnika, zwłaszcza tak dużego silnika – jest dla konstruktorów silnym przeżyciem. Usiłujemy przecież tchnąć ruch w zbiorowisko martwych metalowych części, wykonanych setkami rąk. Ruszy, czy nie ruszy? – pomyślałem, gdy włączono rozruch powietrzny i paliwo. Silnik ruszył od razu – i jedyną rzeczą, jaka wyleciała w powietrze, była moja skromna osoba podrzucana do góry rękami dawnych majstrów Cegielskiego (...)

Bez niespodzianek

Nie wszystko jednak toczyło się jak z płatka. Konstruktor skarżył się, że jego dzieło zostało przez pracowników Cegielskiego

skiego odstawione na niemal rok w kącie hali, ponieważ w zakładzie zapanowała moda na silniki szwajcarskie. W końcu jednak, w maju 1961 roku, rozpoczęto badania i próby techniczne oraz klasyfikacyjną próbę zdawczą pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. Jak dziennikarzowi miesięcznika „Morze” mówił z kolei inż. Sawicki z PRS, silnik poddany został kilkakrotnie cięższej próbie niż zwyczajowo stosuje się przy tego rodzaju badaniach innych statków.

- Pan rozumie, musieliśmy być zupełnie pewni, że polski silnik po zamontowaniu nie sprawi nam żadnych niespodzianek - tłumaczył inżynier z PRS.

Próby zakończyły się pomyślnie i w sierpniu tegoż roku silnik o numerze 001 przekazano Stoczni Szczecińskiej do zamontowania na drobnicowcu *Jan Żiżka*. W pierwszy rejs, ze Szczecina, przez porty Afryki równikowej, z portem docelowym Harcourt w Nigerii, statek wyruszył 31 stycznia 1962 roku. Kapitanem jednostki był Roman Budka, starszym mechanikiem – inż. Sławomir Romanek. Ze strony biura mechanicznymi gwarancyjnymi byli inżynierowie Lech Burzyński, Władysław Jodko-Narkiewicz i Aleksander Pomorski.

Podczas manewrów z „całej naprzód” na „całą wstecz” zmiana obrotów w zakresie pełnej mocy następuje o 3 sek. szybciej niż np. na m/s „Krynica” z silnikiem „MAN”. Te trzy sekundy to dla sternika bardzo dużo, zwłaszcza podczas wpływania do ciasnych portów o skomplikowanym zarysie drogi wodnej - pisała gazeta.

Pierwszy mechanik, Sławomir Romanek, mówił miesięcznikowi „Morze”: *- Początkowo, przyznam się panu, nie byłem zbyt uszczęśliwiony, że właśnie mnie przypadło w udziale „objężdżanie”*

prototypowego silnika i to w rejsie do Afryki Zachodniej. Teraz natomiast jestem nawet z tego zadowolony. Być może, że i ja coś będę mógł zrobić dla naszego „noworodka”.

Kapitan Roman Budka dodawał: *- Pływałem na „Krynicy”, bliźniaku „Żiżki”, gdzie zainstalowany był silnik tej samej klasy produkcji „MAN’a”. Tam czas trwania przesterowania z „całej naprzód” na „całą wstecz” wynosił 20 sekund, na „Żiżce” zaś o 3 sekundy mniej. Dla nawigatora i kapitana stanowi to poważną różnicę. Ponadto nasz 9D55 pracuje bardzo „miętko” i dotychczas właściwie nie wykryliśmy tzw. krytycznych obrotów, powodujących wzmogoną, niebezpieczną wibrację kadłuba. Dla „MAN’a” zjawisko to występowało przy 58 obrotach, na „Żiżce” dopiero po poważnym przeciążeniu silnika, tj. przy 178 obrotach. Niezależnie od tego, wiem, że mechanicy zanotowali o około 30 kg na godzinę mniejsze zużycie paliwa niż w analogicznym silniku Sulzera. Jeżeli wskaźnik ten utrzyma się przy normalnej eksploatacji statku, będzie to duży sukces naszych konstruktorów.*

W czasie rejsu nie obyło się bez drobnych usterek, ale zostały szybko usunięte. „Życie Warszawy” relacjonowało: *Podczas swego pierwszego rejsu – zwłaszcza w drodze powrotnej – motorowiec „Jan Żiżka” zawinął do kilkunastu portów różnego rodzaju, małych i dużych, dobrze wyposażonych i prymitywnych. Zbadana więc została nie tylko marszowa sprawność silnika, ale i jego zachowanie się podczas częstych rozruchów, zmian ilości i kierunku obrotów, współpracy z urządzeniami sterowniczymi statku.*

Dnia 17 kwietnia br. wpłynął do Gdyni i po rozładowaniu powrócił do swego portu macierzystego, Szczecina.

W czasie pierwszego rejsu m/s „Jan Żiżka” przebył ponad 12 tys. mil, zyskując w portach afrykańskich miano „afrykańskiego ekspresu”, gdyż rozwija łatwo szybkość 16 węzłów. Silnik 9D55 nr 001 przepracował podczas rejsu 800 godzin.

Gazeta donosiła również triumfalnie, że (...) *dzięki silnikowi 9D55 wśród państw socjalistycznych – członków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, Polska jest jedynym producentem silników okrętowych dużej mocy i własnej konstrukcji. Nasz sukces techniczny jest więc jednocześnie poważnym sukcesem gospodarczym i prestiżowym na arenie międzynarodowej.*



Drobnicowiec Jan Żiżka – długość: 124,9 m, szerokość: 16,5 m, zanurzenie: 6,6 m.

Ludzie z najwyższej półki

Co ciekawe, jak wspomina jeden z nielicznych już żyjących pracowników CBKSS, inżynier mechanik Lubomir Kossowski, w biurze zatrudnieni byli m.in. byli ludzie, którzy nie mieli powodu darzyć socjalistycznego państwa specjalnym sentymentem: powstańcy warszawscy, działacze opozycji patriotycznej, którzy siedzieli zarówno w niemieckich jak i sowieckich więzieniach, czy przedwojenni jeszcze inżynierowie.

- Można powiedzieć, że pod względem moralnym byli to ludzie z najwyższej półki, a w biurze panowała wręcz przedwojenna atmosfera i rodzinne stosunki międzyludzkie - wspomina inż. Kossowski, wówczas jeden z najmłodszych pracowników CBKSS. Trafił tam we wrześniu 1955 roku, bezpośrednio po uzyskaniu na Politechnice Warszawskiej dyplomu inżynierskiego, ze specjalizacją silnikową. - Inżynier Okołów nie należał do partii, co wówczas wśród osób na takim stanowisku nie było często spotykane. To był wręcz cud, że w stalinowskiej, a później gomułkowskiej Polsce działał zespół z takimi ludźmi. A ja miałem szczęście z nimi pracować, a potem oglądać detale, które rysowałem, wykonane z metalu jako elementy silników D55.

Sam inż. Okołów mówił dziennikarzowi „Życia Warszawy”, że w okresie najbardziej wyczerpujących prac związanych z montażem silnika na statek i jego próbami, ciężko chorował i w nich nie uczestniczył. Niedługo po powrocie z pierwszego rejsu jednostki, w czerwcu 1962 roku, zmarł na raka żołądka. Miał 60 lat.

Drobnicowiec Jan Żizka w 1968 roku został przejęty przez Polskie Linie Oceaniczne, dla których pływał do 1983 roku. Drugi egzemplarz silnika 9D55 zamontowano na bliźniaczym statku Szczawnica wiosną 1963 roku. W następnych latach wykonano serię piętnastu sztuk siedmiocylindrowego silnika 7D55 będącego rozwinięciem 9D55, o skoku tłoka powiększonym do 1200 mm, mocy ok. 4900 KM (ok. 3600 kW) i pewnych zmianach konstrukcyjnych. Dziewięć z nich zamontowano na wybudowanych również w Stoczni Szczecińskiej jednostkach typu B455, m.in. m/s Kraków, Łódź, Lublin, Rzeszów, Warszawa czy Gdynia II. W silniki te wyposażone zostały również, przeznaczone dla ZSRR, jednostki typu B80 Profesor Juszczenko i Profesor Aniczekow oraz... elektrownia w ekwadorskiej miejscowości Manta.



Strona „Morza” z marca 1962, tekst o silniku o numerze 001.

W CBKSS skonstruowano, a w Zakładach Cegielskiego wyprodukowano także prototyp średnioobrotowego, czterosuwowego silnika okrętowego 8C30, ale dalszych prac nad nim nie prowadzono. W kolejnych latach Zakłady Cegielskiego skupiły się na produkcji konstrukcji importowanych, przede wszystkim szwajcarskiego „Sulzera” – jednego z dwóch największych ówczesnych (drugim był duński „Burmeister & Wain”) producentów silników motorowców. Oficjalnym wyjaśnieniem takiej decyzji było to, że zakładów nie stać na założenie i utrzymanie własnych punktów obsługi silnika i magazynów części w różnych portach świata.

Oprócz silników okrętowych w CBKSS skonstruowano również wysokoprężne, czterosuwowe silniki lokomotywowe C22 w różnych odmianach wprowadzanych na lokomotywy PKP i eksportowanych. Nie-

stety, przedwczesna śmierć inż. Okołowa oraz, w 1969 roku, jego następcy, mgr. inż. Cypriana Suchodolskiego, przyczyniły się do tego, że w 1970 roku biuro włączono do Zakładów Cegielskiego, sprawując je do obsługi dokumentacji licencyjnych HCP. Mimo takiej marginalizacji, jeszcze w drugiej połowie lat osiemdziesiątych w mocno przetrzebionym warszawskim oddziale konstrukcyjnym opracowano własny, czterosuwowy silnik lokomotywowy C21.

Obecnie biuro nie istnieje, a wszyscy główni twórcy i konstruktorzy nie żyją.

Czesław Romanowski

Dziękuję inż. Lubomirowi Kossowskiemu za materiały do artykułu.

Pierwszy polski samotny żeglarz

**Wzrostu był niskiego, cerę miał
śniadą, a włosy i brodę czarną.**



Żaden z marynarzy *Northern Light* nie rozumiał rozpaczliwych okrzyków pięciu tubylców, kiedy ich wciągali na pokład z małego, wiosłowego canoe. Kapitan Slocum i załoga przekonani byli, że ratują zagubionych na oceanie rozbitków. Tymczasem tubylcy usiłowali wytłumaczyć w swoim dialekcie gilbertin, że wypłynęli na spotkanie żaglowca, aby zanim uczyni to konkurencja, zaproponować kapitanowi handel wymienny. W tamtych czasach był to jedyny sposób, by za kopry i inne miejscowe specjały nabyć tytoń, płótno i dobra nieobecne na wyspach. Załodze żaglowca ani doświadczonemu kapitanowi nawet na myśl nie przyszło, że na małej, wiosłowej łupince bez żadnych przyrządów nawigacyjnych, można odплыć prawie sto mil od najbliższego lądu.

Gdy wokół żaglowca pojawiło się po pewnym czasie kilkadziesiąt wiosłowych canoe, kapitan wydał załodze polecenie zachowania szczególnej ostrożności. Miał dobrze w pamięci opowieści kapitanów zapuszczających się na wyspy Oceanii o zaginionych załogach i ludożerstwie tubylców. Wystarczy przypomnieć tragiczny koniec wyprawy Magellana... Jednak jedna łódź, z żaglem, sterowana była przez białego człowieka. Joshua Slocum uczynił wyjątek i po chwili na pokład *Northern Light* wspiął się po sznurowej drabince człowiek, którego kronikarz opisał tak: „Byliśmy mile zaskoczeni przybyciem Pana Kubarego, polskiego przyrodnika, który przyплыł do naszego kapitana jako pełnomocny ambasador króla Arraklye. Wzrostu był niskiego, cerę miał śniadą, a włosy i brodę czarną. Używał też często gestykulacji. Jest on naturalizowanym w Australii brytyjskim obywatelem i dumny bardzo z tego, że jest jednym z poddanych Angielskiej Królowej. Nosi okulary z oprawą zrobioną przez siebie ze skorupy żółwia. Były one niezwykłych rozmiarów i nadawały mu bardzo śmieszny wygląd. Poza tym inną rzeczą godną uwagi był czubek jego czapki, który stanowił wspaniałą kawałek szylkretu. Nie potrzebuję dodawać, że byliśmy bardzo radzi powitać go jako jedynego przedstawiciela nauki i wyższej cywilizacji, którego spotkaliśmy podczas naszej podróży.”

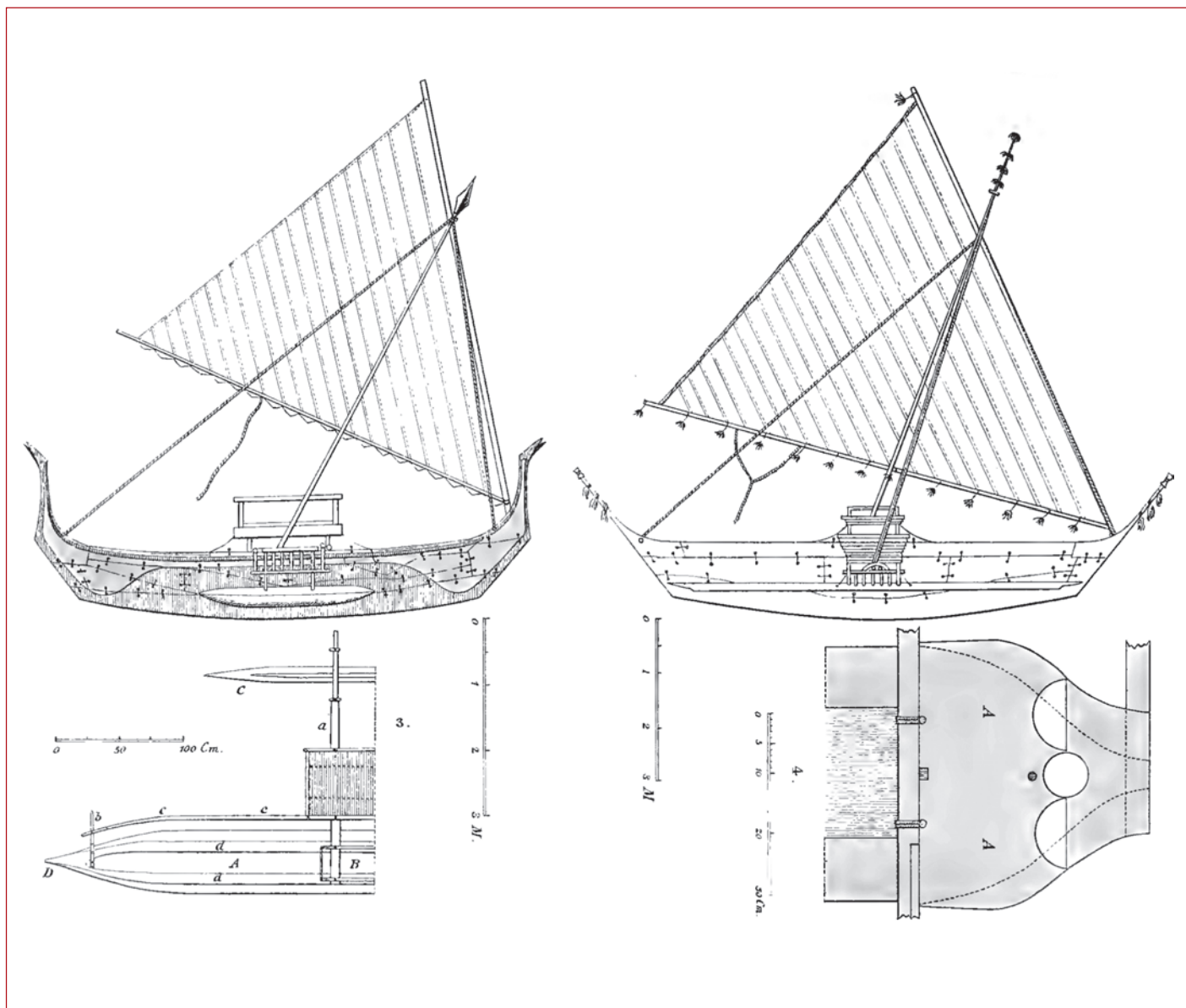
Niespokojny

duch

Jest grudzień 1882 roku. Amerykański żaglowiec *Northern Light* dowodzony przez kapitana Joshua Slocuma zbacza z kursu do Jokohamy, aby na atolu Ebon, najbardziej na wschód położonej grupy wysp Ralik archipelagu Wysp Marshalla, zostawić pięciu rozbitków...

Pierwszy z awangardy

Możemy jedynie się domyślać, o czym rozmawiali panowie Slocum i Kubary, kronikarz o tym nie wspomina. Jedno jest



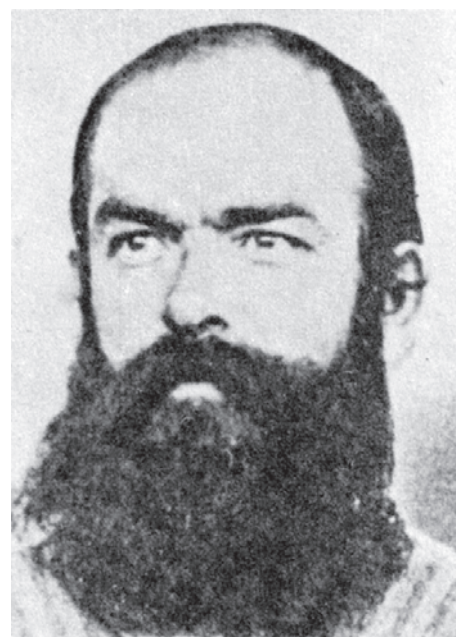
Żaglówka Kubarego miała około 8 metrowy kadłub.

pewne. Skoro na ląd - po dopłynięciu do atolu Ebon, wysadzono wziętych błędnie za rozbitków pięciu tubylców, nieporozumienie musiało zostać wyjaśnione dzięki Kubaremu i jego znajomości języka wyspiarzy. Pewne jest też, że wiedza starożytnego wilka morskiego, doświadczonego kapitana Slocuma pogłębiła się o przekonanie, że bezkresy oceanów można bezpiecznie pokonywać nawet małym stateczkiem. Czy to wtedy w głowie Joshua Slocuma zaświtała myśl o samotnej żegludzie dookoła świata?

Pewno tak, skoro w 1884 roku sprzedaje *Nothorn Light* – „najlepszy amerykański żaglowiec” – jak o nim mówi i zatrudnia się w stoczni, aby poznać tajniki budowy żaglowców. Remontuje własnoręcznie 11-metrowy kuter rybacki i 24 kwietnia 1895 roku wyrusza w samotną podróż dookoła świata pod żaglami. Tym

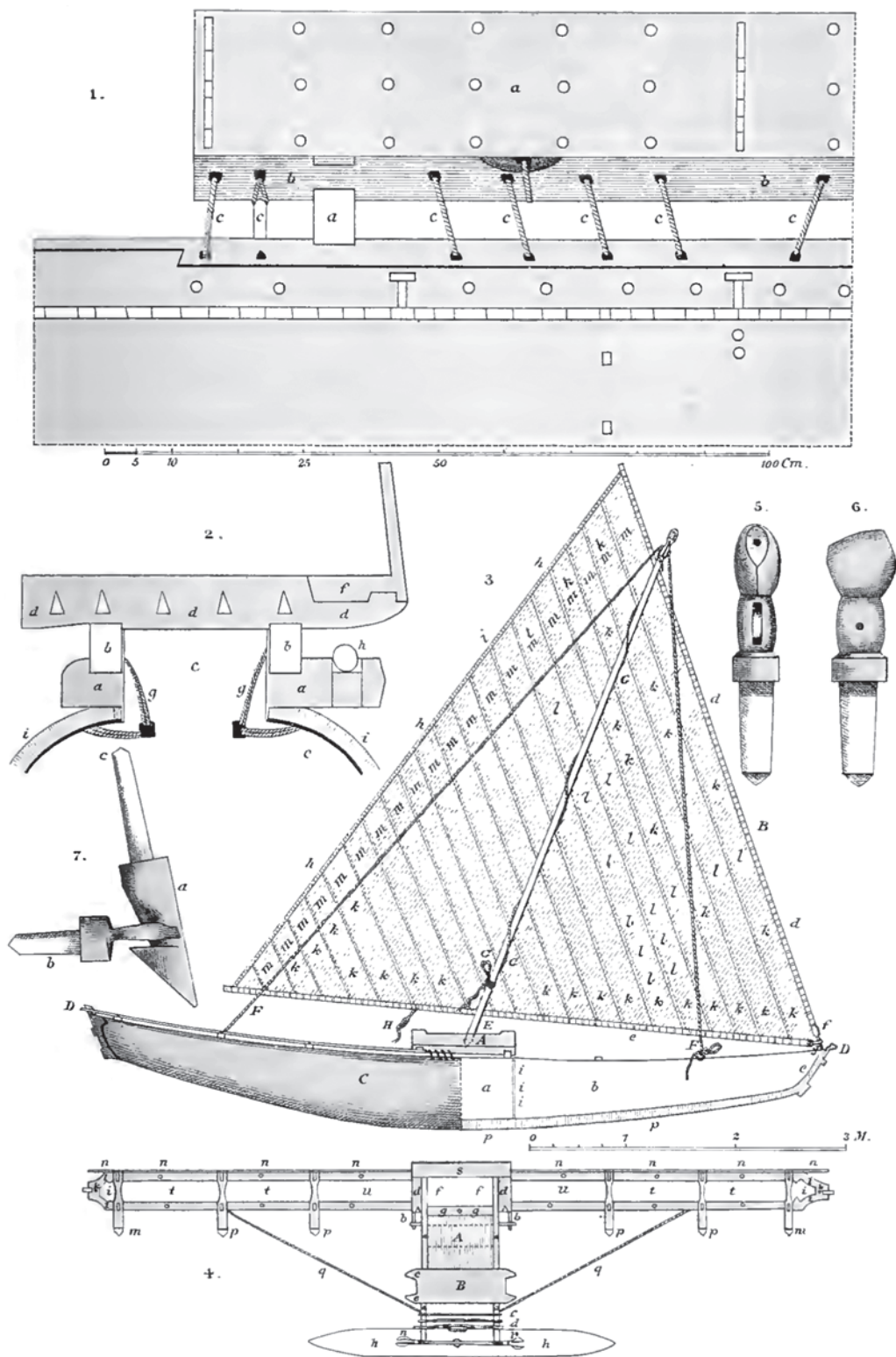
samym otwiera listę śmiałków, którzy po dzień dzisiejszy stanowią awangardę żeglarzy.

Wróćmy jednak do Jana Stanisława Kubarego i jego samotnego żeglowania. W ukazującym się w Warszawie „Tygodniku Ilustrowanym” od 5 lipca do 20 września 1873 roku drukowany był cykl reportaży pod tytułem: „Obrazki z wysp żeglarskich na Oceanie Wielkim zebrane w 1870 roku przez Jana Kubarego z drzeworytami podług fotografii zdjętych na miejscu przez autora”. Z kolei wydawany po niemiecku „Journal des Museum Godeffroy” publikuje 15 rozpraw Kubarego z jego pobytu na wyspach Oceanii. Od 1869 roku aż do śmierci w 1896 roku, czyli przez 27 lat Polak samotnie żeglował pomiędzy wyspami Oceanii, co opisał i udokumentował wieloma artykułami w językach polskim i niemieckim. Wyłania się z tych źródeł nie



Jan Stanisław Kubary.

Fot. Wikipedia



Żagiel trójkątny o powierzchni ok. 20 m² rozpięty pomiędzy bambusowymi bomem i sztaziem...

tylko postać uczonego etnografa, ale i znakomitego żeglarza samotnika.

Uznany za swego

Jan Stanisław Kubary urodził się w Warszawie 13 listopada 1846 roku. Jego ojciec, Stanisław pochodził z rodziny węg-

gierskiej, matka z niemieckiej, od dziecka wychowywana była jednak w Warszawie. Rodzina Kubarych mieszkała tam w kamienicy na ul. Trębackiej. Gdy Jan miał 6 lat, umiera mu ojciec. Matka wychodzi ponownie za mąż za szewca Marcinkiewicza. Ojczym dba o staranne wychowanie chłopca. Gdy wybucha po-

wstanie styczniowe, w 1863 roku, jest on w 6 klasie gimnazjum. W szkole zawiązuje się tajna organizacja patriotyczna. 40 młodych chłopców, również Kubary, uzbrojonych w dubeltówki, wyrusza w lasy. Jednak 4 lutego 1863 roku, Jan Stanisław widząc bezsens dalszego pozostawania w oddziale, ucieka i przez Prusy dostaje

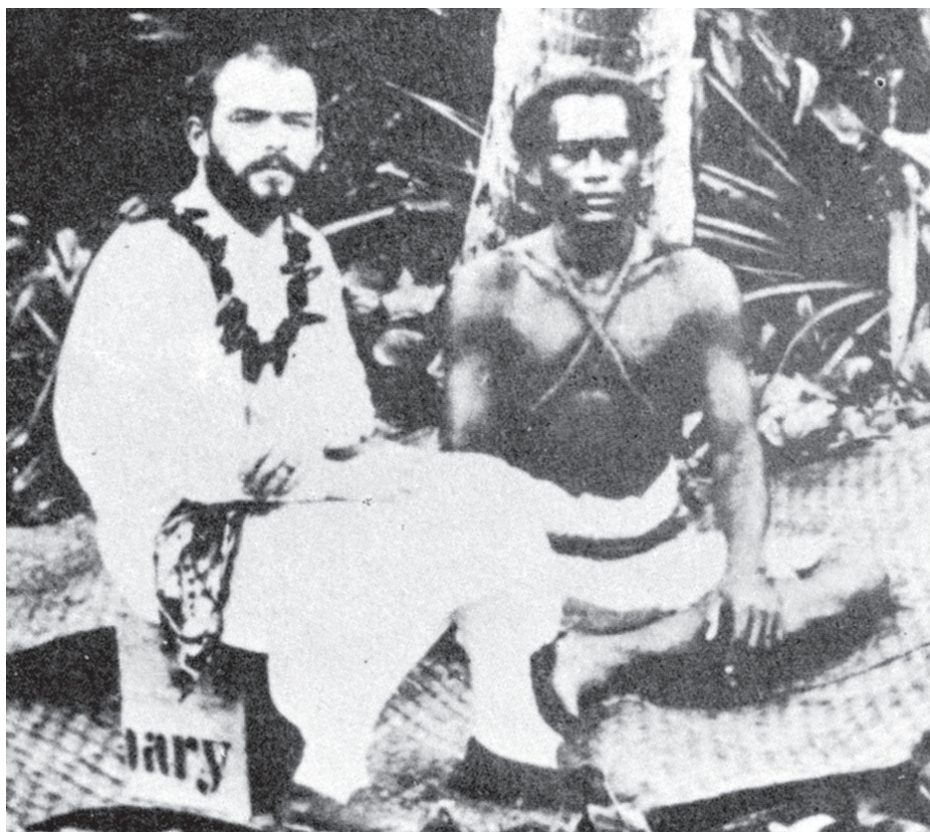
się do Berlina. Wkrótce wraca jednak do Warszawy, gdzie kończy gimnazjum i rozpoczyna studia na wydziale lekarskim Szkoły Głównej w Warszawie. W wyniku intryg władz rosyjskich, zmuszony zostaje do składania donosów na kolegów, pod groźbą zesłania w głąb Rosji.

W marcu 1868 roku załamuje się i ucieka do Berlina. W poszukiwaniu pracy trafia do Hamburga, gdzie zostaje zatrudniony przez bogatego kupca Jana Cezarego Godeffroy, który proponuje Kubaremu podpisanie na 5 lat umowy, zatrudniając go jako zbieracza okazów do założonego przez siebie muzeum etnograficznego Godeffreya. Nasz bohater przyjmuje propozycję i 1 maja 1869 roku odpływa statkiem *Wandrbam* na Ocean Spokojny. Po 130 dniach podróży dociera do portu Apia u brzegów samońskiej wyspy Upolu. Następnie płynie na największą wyspę samońską Savaii. Odwiedza też wyspy Fidżi i Tonga.

Porusza się między nimi w towarzystwie 15 wojowników na 3 łodziach wiosłowych. W tamtych czasach tubylców nazywano nie bez przyczyny „łowcami głów” i miejscowi misjonarze odradzali Kubaremu samotne pływanie. On jednak bardzo szybko nauczył się języka tubylców i zdobył ich wdzięczność udzielając pomocy lekarskiej. Doskonale też radził sobie w stosunkach z miejscowymi kacykami. Przelamywał nieufność krajowców, a niektórzy wodzowie nawet okazywali mu przyjaźń. Ostatecznie, po poślubieniu córki jednego w samońskich wodzów, uznany został za swojego. Osiedlił się na wyspie Ponape, skąd odwiedzał liczne wyspy Mikronezji. Z zapisów nie wynika jednoznacznie, że były to samotne wyprawy.

Między wyspami

Dopiero w lutym 1877 roku pojawiają się notatki Kubarego o samotnym żeglowaniu po Oceanie Spokojnym. Odwiedza wyspy Nukuor i Mortlock. W piśmie Hamburskiego Towarzystwa Geograficznego ogłosił na ten temat rozprawę liczącą 76 stron. W końcu 1877 roku płynie na wyspy Ruk. Z tego okresu zachował się dokładny plan żaglowego czółna, którym pływał samotnie. A także opis cyklonu, który zapędził łódź aż na południowy wschód wysp Marshalla. Mieszkańcy wyspy Palau budują dla Kubarego największy dom na wyspie proponując mu osiedlenie się tu na stałe. Niespokojny duch goni jednak Polaka od wyspy do



Kubary podczas pobytu na Palau.

wyspy. Znany jest na Oceanii jako tłumacz w kontaktach handlowych tubylców z kapitanami statków zaopatrujących się tu w kopre, kokosy i słodką wodę. Rysuje mapy rozsianych po oceanie wysp i atoli. Publikuje artykuły w Polsce, Niemczech i Holandii.

Z bardzo ostrożnych wyliczeń odległości pomiędzy odwiedzanymi wyspami (na wielu bywa wielokrotnie, wiele opływa wokół) wynika, że pokonał samotnie pod żaglami około 10 tysięcy mil. Za przyrządy nawigacyjne, o czym pisze, służą mu zegarek i kompas. A trzeba uzmysłowić sobie, że tylko Mikronezja to wysepki rozsiane na przestrzeni kilkakrotnie większej od powierzchni Polski. Odległość pomiędzy wyspami Yap i Kosrae w archipelagu Karoliny, a pomiędzy tymi właśnie wyspami Kubary pływał wielokrotnie, to około 2,5 tysiąca mil. Żagłówka Kubarego ma około 8 metrowej długości drewniany kadłub z bocznym pływakiem o długości ok. 3 metrów. Żagiel trójkątny o powierzchni ok. 20 m² rozpięty pomiędzy bambusowymi bomem i sztagiem i zawieszony na pochyłym mocno do przodu maszcie. Na pomoście łączącym kadłub z pływakiem był rodzaj platformy, na której siedział żeglarz z wiosłem pełniącym rolę steru. Pomost przykryty był płaskim daszkiem chroniącym przed palącym słońcem. Można tylko

sobie wyobrazić, jak w takich spartańskich warunkach odbywała się żegluga w czasie wspomnianego przez Kubarego cyklonu.



Pierwszy polski samotny żeglarz, zapomniany w Polsce, doczekał się skromnego pomnika na wyspie Ponape postawionego dzięki inicjatywie grupy niemieckich uczonych. Ze strony polskiej znalazło się tylko dwoje ofiarodawców: siostra Kubarego Julia Światłowska i Bolesław Matusiński, prawnik z Warszawy. Jeszcze kilka lat temu na szczycie pomnika w kształcie piramidki z bloków bazaltowych była tablica z brązu z napisem „Joh. Stanislaus Kubary, 13 Nov. 1846 – 9 Oct. 1896”. Obecnie bezimienna stoi na porośniętym trawą dziedzińcu szkoły. Jedną z wysp w atolu Ailinglapalap w archipelagu Marshalla nosi nazwę Kubar. Jest też Góra Kubarego w paśmie Finisterre na Nowej Gwinei.

Pozostał w głębi serca Polakiem. W liście do redakcji „Wędrowca” z 14 listopada 1881 roku, Kubary pisze o tęsknocie do ukochanej Warszawy i prosi o przysłanie kilku pism polskich przedstawiających życie codzienne Warszawy i życie umysłowe w Polsce.

Andrzej Kowalczyk

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Styczeń 2002 r.

1 - Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Sp. z o. o. w Gdańsku przyłączone zostało do C. Hartwig Gdynia SA, kończąc tym samym rozpoczęty jeszcze w 2000 r. proces łączenia obu znanych spedytorów w jeden organizm gospodarczy.

16 - W Gdyni kontenerowcem *Euro Storm* zainaugurowany został serwis CMA-CGM The French Line. Był to początek znaczącej obecności CMA na polskim rynku przewozów kontenerowych, głównie dzięki efektywnej działalności jego agenta – Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej.

21 - W Stoczni Gdynia położono stępkę pod kontenerowiec *Norasia Valparaiso* - pierwszy typu 8234.

24 - Odbyła się uroczystość odsłonięcia na frontonie gmachu głównego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni tablicy z nową nazwą - Akademia Morska.

25 - Odjazdem statku ro-ro *Traden* armatora Finnlines został zainaugurowany serwis z Gdyni do Hull, który dał początek bardzo dobrej współpracy, trwającej do dnia dzisiejszego, fińskiego armatora z Zarządkiem Morskiego Portu Gdynia i Bałtyckim Terminalem Drobnicowym.

30 - Na złom do indyjskiego Alangu sprzedano masowiec *Huta Katowice* - w latach siedemdziesiątych jeden z największych masowców PŻM, o nośności 64 485 ton.

W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Styczeń 1992 r.

1 - Na stanowisko wiceministra Transportu i Gospodarki Morskiej powołany został kpt. Zbigniew Sulatycki, pełniący wcześniej funkcję szefa zespołu doradców ministra TiGM, mający m.in. 16-letni staż w PLO (od 1960 do 1976 r.).

3 - Sprzedano chłodniowiec *Żyrardów*, jeden z trzech statków, których kadłuby zbudowano w stoczni portugalskiej według polskiego projektu B437, a budowę dokończono w polskich stoczniach. 17 stycznia podobny los spotkał bliźniaczy statek *Gdyński Kosymier*.



4 - Podniesiono polską banderę na statku *POL Europe*, zbudowanym na zamówienie PLO w stoczni we Flensburgu i wyczarterowanym na bazie *bare-hire-purchase* przez niemieckiego armatora Egon Oldendorff PLO, które z kolei wydzierżawiły go armatorowi CMB w Antwerpii.

8 - Masowiec *Kopalnia Sośnica* przekazano Koreańsko-Polskiemu Towarzystwu Żeglugowemu. Otrzymał nazwę *Chopol*.

9 - W stan upadłości postawione zostało szwedzkie przedsiębiorstwo żeglugowe Polen Ferries Rederei AB z Karlskrony, które utrzymywało połączenie promowe Gdynia-Karlskrona.

14 - Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego podpisała rekordowy w polskim przemyśle remontu statków kontrakt z armatorem Jebsen Ship Management Bergen SA dysponującym ok. stu statkami, na remont w ciągu najbliższych dwóch lat 37 jednostek (17 w 1992 r. i 20 w 1993 r.).

20 - W Gdyni przekazano radzieckiemu armatorowi trawler-przetwórnicy *Galina* - pierwszy typu B672, którego budowę rozpoczęto dla szczyńskiego „Gryfu”. Miał nosić nazwę *Strojnik*.

24 - W Stoczni Gdańskiej przekazano armatorowi chłodniowiec *Justinian* - pierwszy typu B369. Tego samego dnia

w stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze zwodowano masowiec *Polska Walcząca dla PŻM*.

31 - Na terenie Stoczni Wisła położono stępkę pod nowatorski żaglowiec przeznaczony do badań polarnych. Zaprojektowany przez dr Dariusza Boguckiego, miał nosić nazwę *Polarex*. Ostatecznie wszedł do służby w Akademii Morskiej jako statek instrumentalny *Horyzont II*.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec i zbiornikowiec.

30 lat temu

Styczeń 1982 r.

12 - W Stoczni Północnej położono stępkę pod trawler burtowy *Maria* - pierwszy typu B276.



26 - Na stanowisko ministra-kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej powołano Jerzego Korzonka, dotychczasowego zastępcę kierownika UGM.

W polskich stoczniach zwodowano trawler rybacki i okręt desantowy.

40 lat temu

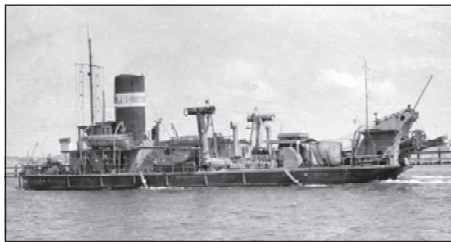
Styczeń 1972 r.

1 - Na bazie przekształconej spółdzielni „Remko-Service” powołano w Gdańsku Stocznice Remontową „Radunia”.

8 - U brzegów Portugalii uległ awarii statek *Kopalnia Miechowice* - jeden z „liberciaków” należących do PŻM. Przecholowany na redę Lizbony, a potem do włoskiego Civitavecchia, został w dwa miesiące później sprzedany na złom.

19 - W Stoczni Wisła przekazano PŻM drewnowiec *Hajnówka* - pierwszy z serii B457.

Na złom sprzedano statki: *Olsztyn, Puck, Ustka*. Wycofano ze służby pogłębiarkę *Nowa Draga* (na zdjęciu), która pracowała pod polską banderą od 1920 r.



W polskich stocznich zwodowano okręt warsztatowy.

50 lat temu

Styczeń 1962 r.

1 - Uchwałą WRN w Gdańsku Muzeum Morskie (powołane 1.10.1960 r. jako autonomiczny oddział Muzeum Pomorskiego w Gdańsku) uzyskało status samodzielnej placówki.

1 - Wycofano ze służby statek *Hel* i przekazano do użytku jako magazyn pływający *MP-ZPGDY-3*.

8 - Wycofano ze służby statek *Poznań* i przekazano do użytku jako magazyn pływający *MP-ZPS-3*.

9 - W stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod *PM-20* - pierwszy okręt warsztatowy projektu 300, budowany dla ZSRR.

13 - W Stoczni Gdańskiej przekazano radzieckiemu armatorowi statek *Alatyrles*, w którym zawarta była milionowa tona nośności statków zbudowanych przez tę stocznnię.

23 - W Stoczni Szczecińskiej rozpoczęto budowę dla Indonezji statku *Sam Ratu-langi* - pierwszego typu B454.

30 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej przekazano radzieckiemu armatorowi zbiornikowiec *Ogre* - pierwszy typu B74.

W polskich stocznich zwodowano statek towarowo-pasażerski, drobnicowiec i 2 trawlerzy burtowe.

60 lat temu

Styczeń 1952 r.

10 - W ramach reorganizacji polskiego rybołówstwa powołano w Świnoujściu



Przedsiębiorstwo Usług Rybackich „Odra”, zlikwidowano oddziały PPM „Bar-ka” w Darłowie i Ustce (w ich miejsce powołano przedsiębiorstwa „Korab” i „Kuter”), a PPIUR „Dalmor” przemianowano na Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomo-rskich „Dalmor”.

13 - W pierwszy rejs do Chin Ludowych wyszedł z Gdyni drobnicowiec *Narwik*. Port docelowy w chwili wyjścia był utaj-niony.

70 lat temu

Styczeń 1942 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- postój: *Tobruk* (West Hartlepool - wy-posażenie w stoczni; 30.01 przekazana-ny PMH);
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dum-fries, Kościuszko, Pułaski*;
- konwoje z / do Gibraltaru: *Lech, Lublin*;
- konwoje z / do Kanady / USA: *Lechi-estan, Lida, Modlin, Morska Wola, Sta-łowa Wola, Wigry* (15.01: zatonał w sztormie u brzegów Islandii, uratowa-ły się tylko 2 osoby), *Wisła, Zagłoba*
- na Morzu Karaibskim: *Paderewski, Ro-zewie, Śląsk*;
- konwoje wokół Wysp Brytyjskich i na „trasie islandzkiej”: *Batory, Bug, Cho-rzów, Garlandstone, Hel, Katowice, Kmicic, Kordecki, Kraków, Kromań, Lewant, Lwów, Narocz, Poznań, Puck, Sobieski, Wilno*.

Polska Marynarka Wojenna:

- postój: *Burza* (Greenock, ćwiczenia), *Piorun* (Glasgow: remont), *S-3* (Do-ver, remont);
- konwoje na „trasie islandzkiej”: *Bły-skawica*;
- konwoje atlantyckie: *Garland*;
- konwoje w kanale La Manche: *Krako-wiak, Kujawiak*;



- patrole na Morzu Północnym: *Sokół* (bez rezultatu), ścigacze *S-1* i *S-2*.

80 lat temu

Styczeń 1932 r.

8 - Statek *Chorzów* wyszedł z Gdyni roz-poczynając działalność linii regularnej do portów Morza Północnego.



19 - Komisja Żegluga Polskiej przyjęła od stoczni statek *Śląsk*. W cztery dni później w Gdyni podniesiono na nim polską ban-derę.

90 lat temu

Styczeń 1922 r.

1 - W życie weszła pokojowa organiza-cja Polskiej Marynarki Wojennej. Zasad-niczą zmianą było rozdzielenie spraw marynarki handlowej i wojennej, w zwią-zku z tym władzom cywilnym przekaza-no większość holowników i taboru znaj-dującego się na polskim wybrzeżu, jak również Szkołę Morską w Tczewie, wraz ze statkiem szkolnym *Lwów*.

16 - Z Gdańska do Nowego Jorku przy-był statek pasażerski *Gdańsk* należący do Polsko-Amerykańskiego Towarzystwa Żegluga Morskiej. Była to 10 i ostatnia podróż tego statku na tej trasie. W mie-siąc później został sprzedany z powodu trudności finansowych armatora.



Została powołana Straż Celna jako organ państwowy sprawujący kontrolę granic. Wybrzeże podlegało Dyrekcji Ceł w Po-znaniu, a za odcinek morski granicy RP odpowiadał Inspektorat Straży Celnej w Wejherowie posiadający 5 lokalnych komisariatów i 38 placówek.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Drobnicowce Żeglugi Polskiej



Oksywie na zdjęciu stoczniowym.

Maluchy idą na wojnę

Statki bliźniacze zazwyczaj mają podobne losy, pływają na tych samych liniach, a dopiero pod koniec życia ich drogi się rozchodzą. Inaczej było z ostatnimi drobnicowcami Żeglugi Polskiej...

Szybki rozwój linii regularnych Żeglugi Polskiej zmuszał armatora do czarterowania kolejnych statków. Często były to jednostki nieprzystosowane do warunków i potrzeb, stąd jeszcze 15 grudnia 1936 roku zamówiono w renomowanej stoczni Crichton-Vulcan A.B. w fińskim Turku (Åbo) dwa niewielkie drobnicowce, głównie na linie bałtyckie z terminem dostawy na koniec 1937 r. Stocznia nie zdążyła, gdyż stępki pod oba statki położono dość późno, dopiero w lipcu i sierpniu 1937 r. Ich wodowanie nastąpiło 16 grudnia tego roku (statek *Oksywie*) i w styczniu 1938 r. (statek *Rozewie*). Szybko przekazano je armatorowi i pierwszy – *Oksywie* – wszedł do służby 20 marca,

a *Rozewie* – 11 kwietnia 1938 r. Zgodnie z zapotrzebowaniem popłynęły w pierwszy rejs do różnych portów: *Oksywie* do Hamburga, a *Rozewie* do Sztokholmu. Od tej pory kursowały po europejskich wodach, każdy osobno.

Wojna

Oksywie 14 sierpnia wyszło z Gdyni do Antwerpii. W drodze powrotnej cumowało w Hamburgu, który opuściło 19 sierpnia. To był ostatni przed wojną polski statek w porcie niemieckim. Jednostka wyszła z Gdyni 25 sierpnia i w 3 dni później przybyła do Antwerpii, gdzie zastał ją wybuch wojny. 2 września *Oksywie* weszło w czarter polskiego rządu i 4

września rozpoczęło w Dunkierce ładowanie pomocy wojennej dla Polski – do ładowni zabrało m.in. 300 ton melinitu. 11 września wyszło z Brestu wraz z francuskim konwojem, a 15 września zawięzło do Gibraltaru. Tam dotarli do niego wieści o sowieckiej agresji i rejs do Konstancy został odwołany. *Oksywie* skierowano do jednego z francuskich portów Afryki Północnej, gdzie przeznaczony dla Polski ładunek został po pewnym czasie wyładowany, a statek pozostał w oczekiwaniu na dyspozycje. Z polskiego czarteru zwolniono go dopiero 3 listopada.

Inaczej potoczyły się losy *Rozewia*. W dniu wybuchu wojny przyjmował ładunek w Sztokholmie i pozostał tam do 24 października, po czym wodami terytorialnymi statek przeszedł do norweskiego Bergen. Dopiero w listopadzie opuścił ten port (dołączył do angielskiego konwoju) i 15 listopada przybył do Rochester. W tym samym czasie *Oksywie* przybyło do Anglii z Marsylii z ładunkiem trawy *esparto*.

W listopadzie drogi obu statków zeszyły się, gdy przeszły we francuski czarter. Pływały między portami brytyjskimi i francuskimi, zazwyczaj wożąc w jedną stronę węgiel, a w drugą pszenicę.

W maju 1940 r. *Oksywie* w zamieszaniu, jakie ogarnęło upadającą Francję uczestniczyło w akcji ratowania polskich uchodźców, a po podpisaniu zawieszenia

broni nadal pozostawało we francuskim charterze. 7 czerwca 1940 r. wyszło z Rouen z drobnicą w rejs do Dakaru. Co prawda 18 czerwca przybyło do Falmouth, ale niezrozumiała decyzja władz angielskich kazała mu kontynuować rejs i w połowie lipca *Oksywie* przybyło do Casablanki.

W tym samym czasie – 4 czerwca – do Dakaru Francuzi wysłali z Lorient również jego bliźniaka, *Rozewie*. Polski statek przybył tam 13 czerwca.

W początkach lipca sytuacja polskich statków stojących we francuskich portach zaczęła się pogarszać. Wówczas to polski wicekonsul w Dakarze wyraził zgodę na podjęcie próby ucieczki. Pierwsze spróbowało *Rozewie*.

Oto jak te dni opisywał w raporcie dowodzący kpt. Jerzy Lewandowski.

W międzyczasie na redzie Dakaru zgromadziło się około 48 statków różnych narodowości, z tego około 20 alianckich, które podobnie jak my były w charterze u Francuzów. Admiralicja francuska zamknęła port, całą redę zagrodzono siecią. Na skutek nagromadzenia się ogromnej ilości statków zabrakło żywności, a maklerzy odmówili kapitanom zaliczek. Przez radio dowiedzieliśmy się o zawieszeniu broni, potem zaczęło się rozbrajanie handlowych statków francuskich. Dwudziestego ósmego czerwca wyszło rozporządzenie policyjne w Dakarze, że jeżeli jakkolwiek statek wybierze kotwicę i zacznie poruszać się, będzie ostrzelany. Zostały zgaszone latarnie morskie i ogłoszony «black out» w mieście i na redzie. Kapitanowie niektórych statków od swoich konsulów otrzymali polecenie opuszczenia portu.

5 lipca o godzinie szóstej wieczorem, wracając motorówką holenderskiego statku «Rolf» zobaczyłem na angielskim statku «Gambian» banderę francuską. Wszyscy kapitanowie siedzący w tej motorówce zrozumieli, jaka jest sytuacja. Postanowiłem za wszelką cenę opuścić port, pomimo, że był strzeżony i zagrodzony siecią. Około godziny siódmej powróciłem na statek, kazałem podnieść szalupy oraz dokładnie określić na mapie nasze miejsce kotwiczne.

Dalsze wydarzenia podamy ze skrótami za książką Jana Kazimierza Sawickiego „Zdrada alianckiej bandery”:

Punktualnie o godzinie 22.00 kapitan wydał komendę do maszyny, aby rozpoczęła próbę silników. W momencie gdy silnik zastartował, z komina buchnął ogromny kłęb czarnego dymu i sady grożąc zapaleniem się. Pierwszy

mechanik natychmiast wyłączył maszyny i sprężonym powietrzem pod ciśnieniem przedmuchał komin i przewody. Silniki znów zastartowały i pracowały na wolnych obrotach. Na redzie panował nadal niczym niezmaczony spokój.

Na komendę „Podnieść kotwicę!” młodszy marynarz Budzisz uruchomił lewą windę. Bęben warczał i grzechotał mozolnie nawijając pękate ogniwa łańcucha. Kiedy uporano się z lewą kotwicą, rozpoczęto ostrożne podnoszenie prawej. Z sąsiednich statków niczego nie zauważono. O godzinie 22.30 obie kotwice były wybrane. Maszyny na wolnym biegu pracowały bardzo cicho.

Kapitan podał komendę do maszyny. Statek niepostrzeżenie ruszył naprzód. W ciemności mijano jednostki stojące na kotwicach. Ostrożnie skradali się po redzie w kierunku bardzo wąskiego przejścia między mielizną a zaporą. Po wydostaniu się na wolny obszar przyspieszono biegu.

Kapitan tuż przed godziną 23.00 podał do maszyny komendę „Cała naprzód!” Nie minęło pięć minut, gdy bosman Olczak zobaczył wystającą z wody sieć unoszoną na powierzchni wianuszkami stalowych boi. Jego krzyk: „Sieć! Sieć przed dziobem!” zorientował Lewandowskiego w tym, co się stało. Minimalny błąd w nawigacji powstały na skutek mylących ciemności i motorowiec wszedł na ostatni sektor stalowej zapory przeciutorpedowej.

Kapitan błyskawicznie ocenił sytuację. Biegu wstecznego nie mógł dać, bo odległość była zbyt mała. Statek wyhamowując rozpęd niechybnie kadłubem osiadłby na sieci. Musiał pójść na całego. Puste balasty dziobowe dały pożądany efekt. Dziób miał duże wynurzenie.

Wzmocniona stewa była przygotowana nawet do łamania lodów, więc powinna sobie poradzić z siecią. Zastosował maszyny. Statek w pełnym rozpędzie wdarł się na sieć biorąc ją od razu pod dno.

Statek w stalową sieć uderzył cicho, bez większego hałasu. Nikt nie ogłaszał alarmu. Kapitan czekał na wiadomość z rufy. Kiedy stamtąd zabrzmiał radosny okrzyk: „Sieć za rufą!” - wiadomość przyjął jako koniec wyczynu, wydawałoby się, niemożliwego do powtórzenia. Natychmiast posypały się rozkazy do maszyny i sternika, do oficerów na pokładzie. Motorowiec przyspieszał biegu.

Oksywie miało mniej szczęścia. Zatrzymane w Casablance, zostało – po ucieczkach innych polskich statków – przechowane do Safi i ustawione przy falochronie. Zdemontowano część urządzeń w maszynowni. Drogi obu bliźniaków rozszły się na dobre.

*Ucieczka z Safi okazała się niemożliwa, więc podjęto próby oficjalnego zwolnienia statku: wpieryw wykorzystując jako powód konieczność przewiezienia ok. 250 polskich uchodźców, a potem przez próbę wycarterowania go pod banderę duńską lub wręcz sprzedania pod neutralną. Bez sukcesów. 21 stycznia 1941 r. załoga została zmuszona do opuszczenia statku. W trzy dni później na Oksywiu podniesiono francuską banderę, a nazwę statku zmieniono na *St. Hubert*. Przez następne lata pływał wzdłuż wybrzeży Afryki Zachodniej we francuskiej służbie. Armatorem zarządzającym została marsylska spółka Cie. de Navigation Paquet, a portem macierzystym Marsylia. W tym czasie na mocy umowy pomiędzy władzami niemieckimi i rządem Vichy statek został formalnie zajęty przez Treuhand-*



Oksywie.

stelle Ost (Urząd Powierniczy Wschód) w Gdyni i wydierżawiony władzom francuskim, od których Treuhandstelle pobierało opłaty dzierżawne. Urząd Powierniczy zamierzał sprzedać statek władzom francuskim, jednak do transakcji nie doszło.

Szlakami kapitana Blooda

Po udanej ucieczce *Rozewie* przeszło przez Atlantyk i po 199 godzinach podróży zawinęło do Pernambuco. Pozostawiono go na wodach amerykańskich i przez pozostały okres służby pływało po wodach Morza Karaibskiego doskonale znanych oficerom Polskiej Marynarki Handlowej, którzy tu właśnie odbywali praktyki zimowe na żaglowcu *Dar Pomorza*.

W listopadzie dołączył do niego *Śląsk*. Oba statki woziły towary między portami Stanów Zjednoczonych i Ameryki Południowej. W trakcie podróży *Rozewie* (być może również *Śląsk*) niejednokrotnie wchodziło na Amazonkę, docierając do brazylijskiego portu Manaus leżącego prawie 1500 km od brzegu, a raz nawet do peruwiańskiego Iquitos, leżącego około 3000 km od atlantyckiego wybrzeża. W pierwszej z tych podróży – w kwietniu 1941 r. – *Rozewie* weszło na rzeczną mieliznę, z której ściągnięto go dopiero po 18 dniach, po odlichtowaniu części ładunku oraz po interwencji holownika i pogłębiarki *Soboia*.

Oba polskie statki pozostawały nieuzbrojone, gdyż zachodziły jedynie do portów neutralnych. Dopiero w kwietniu 1942 r., już po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych A.P. do wojny, wnioski kapitanów o zamontowanie dział zostały przez odpowiednie komisje rozpatrzone pozytywnie. 10 kwietnia 1942 r. *Roze-*

wie przybyło do Nowego Jorku i podczas miesięcznego remontu w tamtejszej stoczni położono na nim kable demagnetyzacyjne, zaś kabinę nawigacyjną, radiową i sterówkę obłożono płytami stalowo-betonowymi oraz zainstalowano uzbrojenie: działo 6-funtowe na rufie i karabiny maszynowe 0,33" Browning na mostku.

Tak uzbrojony statek wyszedł w rejs 11 maja, do Belém. W drodze odniósł uszkodzenia w sztormie i z powrotem wyruszył dopiero 2 sierpnia 1942 r. W cztery dni później na jego drodze zjawiał się niemiecki *U155*, który po południu próbował zatopić polski statek ogniem artylerii. Nie udało się, a na dodatek Polacy odpowiedzieli ogniem. Dowódca U-Bootem kpt. Piening uznał, że cel jest zbyt lichy, aby poświęcać na niego torpedę i zrezygnował z ataku.

Niestety, innego zdania był kpt. Friedrich Markworth - dowódca *U66*, kolejnego U-Boota, na jaki niecałe trzy godziny później natknęło się *Rozewie*. Celnie wystrzelona torpeda zatopiła statek w odległości około 200 mil od Trinidadu. Trzech członków załogi zginęło (II oficer Andrzej Skarżyński, I mechanik Bruno Wyględacz i III mechanik Władysław Wróblewski), a kpt. Lewandowski został wzięty do niewoli. Reszta załogi po czterech dniach spędzonych w otwartej łodzi ratunkowej na wzburzonym morzu została uratowana u wybrzeża Trynidadu przez norweski statek *Sørvangen*.

Znów pod polską banderą

Gdy alianckie wojska wylądowały w Afryce Północnej, polskie władze zaczęły dopominać się o zwrot zagrabionego wcześniej statku *Oksywie*. Pierwsze

donesienia mówiły, że 8 listopada został na rozkaz władz francuskich zatopiony w Port Lyautey, aby zapobiec zdobyciu go przez Sprzymierzonych, ale już w styczniu 1943 r. raportowano, że stał w Dakarze, w dobrym stanie. 20 marca 1943 r. w tym porcie przekazano go polskiej załodze. Powrócił do dawnej nazwy. W miesiąc później, po remoncie, wyszedł w pierwszy rejs. Następnie pływał w brytyjskim czarterze u wybrzeży Afryki Zachodniej. Dowodzili nim polscy oficerowie, ale w skład załogi wchodziło coraz więcej czarnoskórych mieszkańców Senegalu i Nigerii.

W maju 1943 r. prowizorycznie uzbrojono go w dwa podwójne karabiny maszynowe Marlin i rakiety PAC, a już w październiku tego roku zamiast nich statek otrzymał trzy przeciwlotnicze Oerlikony.

W styczniu 1944 r. *Oksywie* przeszło do Liverpool na remont. Naprawiono główny silnik i wyposażono go do służby w tropiku, m.in. dobudowano chłodnię prowiantową. W lipcu 1944 r. popłynęło do Freetown, a do Europy wróciło dopiero w kwietniu 1946 r. Z początkiem maja statek został zwolniony z angielskiego czarteru i 31 maja 1946 r. zawinął pierwszy raz po wojnie do polskiego portu, przywożąc w ramach dostaw UNRRA ładunek ziarna kakaowego.

Powojenne perypetie

Po wojnie *Oksywie* powróciło na swe przedwojenne szlaki, pływając z węglem i drobnicą do portów europejskich. Niejednokrotnie trafiały mu się awarie, z których najpoważniejsza w tym czasie miała miejsce 21 grudnia 1947 r., gdy w czasie rejsu z Göteborga do Gdyni statek wszedł na nieoznaczony wrak, doznał przebicia kadłuba i zalania ładowni. Groziło mu zatonięcie, ale udało się go doprowadzić następnego dnia do Świnoujścia.

W 1950 r. *Oksywie* pływało z drobnicą z Gdyni do portów Danii, Szwecji i Norwegii. Większość towarów była przeładowywana w Göteborgu na statki oceaniczne, np. papier był przeznaczony do Manili na Filipinach, wyroby przemysłu drzewnego i metalowe do Mombassy w Kenii i do Hong-Kongu, wyroby szklane do Port Sudan, itp.

2 stycznia 1951 r. statek przekazano formalnie do PLO. Początkowo jego portem macierzystym była Gdynia, później Szczecin. Skierowano go do obsługi linii do Reykjavíku. Załoga musiała się zmagać nie tylko z morskim żywiołem, ale

Fot. E. Rawlin



Rozewie przed wojną.

Oksywie



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

Dane techniczne statków linii bałtyckich ŻP

Nazwa statku	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Maszyny	Prędkość	Załoga
Oksywie Rozewie	1938	766 BRT 342 NRT	1010 t	60,1 całk. × 10,2 × 4,1, m	1 silnik Nohab, 800 KM	10 w.	17
Olza	1940 (plan.)	1080 BRT	1250 t	68,2 całk. × 10,7, m	1 masz. par. 800 KM	8 w.	18?

też z wszechobecną w tym czasie ideologią. Na przykład w 1952 r. wśród różnorodnych akcji mających cechy czynu społecznego na cześć II Zjazdu PZPR zapoczątkowano współzawodnictwo pod hasłem „Nasz statek świadczy o nas”. Marynarze *Oksywia* – jak donosił „Dziennik Bałtycki” w lutym tego roku – postanowili podjąć wezwanie: załoga pokładowa chce dążyć do tego, by zapewnić statkowi ciągłą gotowość do przyjęcia ładunku – w tym celu członkowie załogi mieli czyścić ładownie już na morzu, uzyskując znaczne „oszczędności na czasie”. Marynarze z załogi maszynowej postanowili otoczyć troskliwą opieką silniki i agregaty, aby nie dopuścić do awarii, a załoga hotelowa miała pomagać w przeładunkach. Liczni marynarze podjęli też zobowiązania indywidualne.

Innym zjawiskiem związanym z tym okresem były ucieczki polskich obywateli na Zachód. Również z pokładu *Oksywia*: w październiku 1953 r. w Norwegii ujawniło się trzech Polaków, którzy przybyli do tego kraju na jego pokładzie.

Kolejna przygoda *Oksywia* miała miejsce 31 grudnia 1953 r. W czasie rejsu z Gdyni do Kopenhagi, na Morzu Bałtyckim niemiecki kuter rybacki *Frie-2* udzielił mu pomocy, a następnie wziął na hol i doprowadził na redę Trelleborga. W trakcie próby przeprowadzenia kutra do kanału Falsterbo, podjętej wobec pogarszającej się pogody, hol wkręcił się w śrubę *Oksywia*. Kuter rybacki został wprowadzony do Trelleborga przez lokalną motorówkę, a wezwany nurek uwolnił śrubę statku. W dwa miesiące później podczas podróży w lodach zgubił śrubę.

12 maja 1955 roku w akcji ratunkowej w Sundzie, na północ od Norden Rose uwolnił z mielizny polski trawler rybacki *Kassiopea*.

W rejsie powrotnym z Kopenhagi do Gdyni pod dowództwem kpt. Józefa Włocha, 21 października 1956 r. przywiózł

samolot LiM-2 o numerze bocznym 1327, którym por. pilot Zygmunt Gościński z 26 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego stacjonującego w Zegrzu Pomorskim, w brawurowym locie uciekł w czasie lotu ćwiczebnego z PRL i lądował 25 marca 1956 r. na remontowanym lotnisku w Roenne na Bornholmie bez użycia przyrządów nawigacyjnych.

W maju 1958 r. *Oksywie* skierowano na linię detaszowaną Braila – Galati – Latakia – Bejrut – Aleksandria, którą obsługiwało wraz ze statkiem *Liwiec*. Coraz częściej jednak trapiły go awarie i kolizje, np. w maju 1960 r. w Kanale Kilońskim, z duńskim trawlerem *Færø Shell* i holenderskim motorowcem *Favoriet*. Kolejna kolizja miała miejsce 29 stycznia 1963 r., z polskim motorowcem *Sola*, a następną 27 maja 1965 r. w Kanale Kilońskim, z zachodnioniemieckim trawlerem-przetwornią *Glückstadt*.

1 sierpnia 1965 r. *Oksywie* przekazano do przedsiębiorstwa Dalekomorskie Bazy Rybackie, gdzie rozpoczęło służbę

jako transportowiec ryb i statek zaopatrzeniowy rybołówstwa. Zawijał z rybą między innymi do portu w Helu, a nawet do Władysławowa - jako największy statek w historii tego portu. Zresztą pierwsze zawinięcie do Władysławowa łączyło się z kolejną kolizją, gdy 30 września 1966 r. statek uderzył w pomost wewnętrzny portu. Doznał uszkodzenia dziobnicy i poszycia w części dziobowej.

Zmiana armatora nie uchroniła statku przed kolejnymi awariami. Niektóre mogły służyć jako pomniki bezmyślności, np. wypadek z 29 listopada 1967 r., gdy w czasie postoju statku przy nabrzeżu Parńca w Szczecinie, doszło do pożaru wytłoków buraczanych w II ładowni. Dwa dni wcześniej robotnicy pracujący przy przeładunku dopuścili do przysypania włączonej i świecącej lampy przenośnej typu „słońce” i pozostawili ją pod wytłokami zapaloną po zakończeniu pracy, nie wyłączyli także jej zasilania. 800 ton wytłoków ładowano na statek ze stojących na nabrzeżu wagonów kolejowych chwy-



Fot. B. Sreńczyk

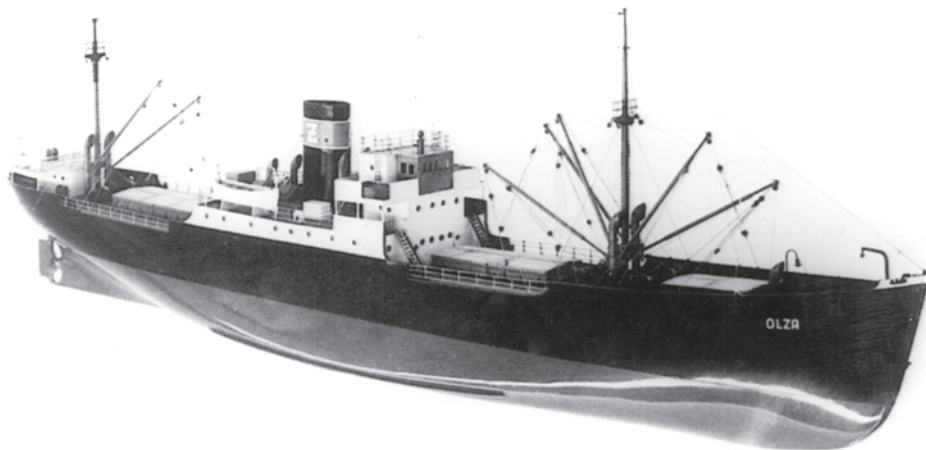
Oksywie ze znakiem PŻM dowozi beczki na łowisko.

takiem. Po zauważeniu dymu wezwano Portową Straż Pożarną, do burty podszedł statek pożarniczy *Strażak-22*. Po zlokalizowaniu ognia i ugaszeniu zarzewia z użyciem dwutlenku węgla, przystąpiono do odlichtunku wytłoków na barkę. Wokół lampy ciągle żarzyły się wytłoki.

W 1969 r. sterany służbą statek wycofano z eksploatacji i sprzedano Zarządowi Portu Szczecin. Przez wiele następnych lat użytkowano go w Szczecinie jako magazyn pływający *MP-ZPS-7*. W czerwcu 1992 r. przybył do Gdańska na holu. Sprzedany firmie Baltic Stal, został przez nich pocięty na złom przy nabrzeżu Krakowskim w Gdańsku.

Olza

Model Olzy znajdujący się obecnie w CMM.



Na zakończenie wspomnień o drobnicowcach Żegluga Polskiej wspomnijmy o jeszcze jednym statku – pierwszym drobnicowcu rozpoczętym w polskiej stoczni.

Jego powstanie wiąże się nie tyle z rozbudową polskiej żegluga, co raczej z dążeniem do stworzenia w Polsce przemysłu stoczniowego. Powołana w 1937 r. Stocznia Gdyńska szybko, bo już w lutym 1938 r. otrzymała zlecenie „Żegluga Polskiej” na budowę niewielkiego statku na linii bałtyckiej. Bez wątplenia wiązało się to z forsowaną wówczas polityką rozbudowy polskiego przemysłu okrętowego, której odbiciem było zamówienie dwóch niszczycieli w Stoczni Marynarki Wojennej oraz dwóch stalowych ługrów i kilku statków pomocniczych w gdyńskich stoczniach, a także z rozbudową zaplecza kooperacyjnego stoczni. Zamawiający, przeważnie związani z kapitałem państwowym, godzili się przy tym na nieco wyższe koszty nowych statków – uważano, że była to niewielka cena za stworzenie nowych miejsc pracy i rozwój nowej, perspektywicznej gałęzi przemysłu.

Stocznia Gdyńska miała zapewnioną pomoc techniczną ze strony brytyjskiej stoczni Samuel J. White, która dobrze zaprezentowała się Polakom sprawną budową niszczycieli *Grom* i *Błyskawica*. Anglicy przygotowali wstępny projekt nowego statku. Odpowiednich poprawek, zgodnych z oczekiwaniami armatora, dokonali polscy inżynierowie W. Urbanowicz (znany z projektu statku *Warszawa*) i Henryk Giełdźnik. Cenę statku określono na 1,5 mln złotych, a większość materiałów miała pochodzić od polskich dostawców.

28 sierpnia 1938 r. położono stępkę pod statek B-11 – taki numer stoczniowy otrzymał przyszły nabytek „Żegluga Polskiej”. Miał być ukończony w marcu 1940 r. Na fali patriotycznego uniesienia związanego z zajęciem w październiku 1938 r. czeskiego Zaolzia przez polskie wojsko, zamierzano nadać mu nazwę tej krainy, jednak w 1939 postanowiono nazwę skrócić i przewidziano dla niego nazwę *Olza*.

Wodowanie statku zaplanowano na 25 września 1939 r., jednak wojna przyspieszyła wydarzenia. 3 września (według innych relacji: 8 września) pracownicy stoczni postanowili zwodować prawie gotowy kadłub i zatopić go przy progu pochylni. Nie udało się i statek pozostał na pochylni. Po zajęciu Gdyni został przejęty przez władze niemieckie. Pozostawał w dyspozycji Marine Arsenal Gotenhafen. W dokumentach związanych z tym statkiem zaczęła się pojawiać nazwa *Westpreussen*. Nie jest jednak pewne, czy tak nazwano niedoszłą *Olzę*, gdyż pod nazwą *Westpreussen* zarejestrowano w lipcu 1942 r. dawny lotewski statek *Kaupo*, zbudowany w 1905 r. w Newcastle.

Dawną *Olzę* – nazwaną roboczo *Stückgutfrachter 36/41* – Niemcy wodowali dopiero w maju 1941 r., ponoć uszkodzono przy tym kadłub. Maszyna parowa, budowana w świętochłowickiej „Zgodzie” dla *Olzy* została ukończona we wrześniu 1941 r. i wysłana do Libawy. Kadłub statku pod koniec 1942 r. (w październiku?) też przeholowano do Libawy, ale nie wiadomo, czy zamontowano na nim akurat tę maszynę. Może trafiła na dawny *Kaupo* – czyli *Westpreussen*?

W kwietniu 1944 r. dawny polski statek raportowany był jako unieruchomio-

ny w Libawie, w trakcie prac wykończeniowych. Ostatnia pewna wiadomość o nim pochodzi z maja 1944 r., gdy doniesiono o wypadku, jakiego w Libawie doznał kuter rybacki *Made*, który dostał się między kadłub tego statku i dźwig pływający. Został ściśnięty i zatonał.

Dalsze losy *Olzy* pozostają w sferze domysłów. Według jednych doniesień, niedokończony przeholowano w 1944 r. do Gdyni i używano jako cel dla artylerii nabrzeżnej w Zatoce Gdańskiej. Według innych, jeszcze w październiku 1944 r. załadowano go materiałami stocznioowymi i przeholowano do Królewca, prawdopodobnie z myślą o ewakuacji na Zachód. Ponoć znajdował się tam jeszcze w styczniu 1945 r.

Statku ani jego wraku po wojnie nie odnaleziono. Być może stał się ofiarą radzieckich bomb lub artylerii, być może zatonał na alianckich minach podczas próby ewakuacji na Zachód. A może pozostał w Libawie lub w Królewcu i tam stał się częścią wojennych zdobyczy Armii Czerwonej.

Na początku lat 80. ub. w. zawiłości związane z historią tego statku opisywano w miesięczniku „Morze” (nr 4 z 1983 r.) z apelem do Czytelników o pomoc. Niestety, odezw był mniej niż skromny, podobnie jak reakcja na telewizyjny program z cyklu „Latający Holender” z 1982 r., w którym zadawano to samo pytanie. Los pierwszego budowanego w Polsce pełnomorskiego statku towarowego nadal pozostaje zagadką.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Ruch w stoczniach

60 lat temu, w styczniu 1952 roku, „Morze” w artykule pt. „1952” pisało o wyzwaniach stojących przed gospodarką morską Polski Ludowej:

(...) Rok 1952, trzeci rok Planu Sześcioletniego, gospodarka morską rozpoczyna wśród okoliczności trudnych. Liczne dyskryminacje, z jakimi spotyka się bandera polska w krajach imperialistycznych, przybierają na sile. Walczyć trzeba wszędzie i na każdym kroku. Walka ta wzmacnia jednak zapał i energię marynarzy, rybaków, czy portowców.

Pomimo przeciwności nowy etap Planu Sześcioletniego zostanie osiągnięty. Marynarze przewożą więcej towarów, rybacy dostarczają więcej ryb, portowcy będą przeladowywać szybciej i sprawniej. Ogólny tonaż Polskiej Marynarki Handlowej oraz przeciętny tonaż statku będą

w dalszym ciągu szybko wzrastać. Najważniejsza i najżywotniejsza arteria komunikacyjna ekspansji morskiej naszego Państwa Ludowego, linia oceaniczna łącząca nas z Chińską Republiką Ludową, będzie obsługiwana znacznie większą liczną jednostek.

Stocznie polskie dostarczą więcej statków będących dziełem polskiego robotnika i inżyniera, wypierając coraz skuteczniej budowane lub zakupywane za granicą. Polski handel zagraniczny nie będzie mógł uprawdzać jeszcze w całości oprzeć się o usługi floty polskie, jednak odnośny wskaźnik podniesie się tak znacznie, iż praktycznie będzie to oznaczało niezależność polskiego eksportu i importu pod względem transportowym.

Portowcy dostarczą nowych elementów, wynikających ze sprawności, tanio-

ści i efektywności pracy w walce o obniżkę kosztu frachtów dla portów polskich.

Flotylla rybacka powiększona o dalsze zbudowane w kraju trawlerzy, lugry i kutry, operująca z nowych, dogodnych baz – znacznie zwiększy w 1952 roku swe połowy i lepiej zaopatrzy rynek w tak pożądaną rybę morską.

Pewni jesteśmy, że w oparciu o działalność lat ubiegłych, o wielki entuzjazm i socjalistyczne metody pracy naszych portowców, stoczniovców, marynarzy, rybaków – plan roku 1952 zostanie zrealizowany.

Jak pracownicy Stoczni Gdańskiej uczestniczyli we współzawodnictwie pracy, możemy się z kolei dowiedzieć z artykułu „Stoczniovcy nie zawiodą!”:

(...) Brygadzysta Buńko ze Stoczni Gdańskiej oświadcza:

- Moja brygada na jednostce 2029 wykonała na 2 tygodnie przed terminem roboty rurarskie. Wielu mówiło – to niemożliwe, nie wykonacie. Ale myśmy się zawzięli i brygada dotrzymała słowa. Dziś dla uczczenia wielkiego święta stoczniovców – Uchwały Rządu, moja brygada zobowiązuje się na statku 2031 ukończyć przewody zasilające zamiast w ciągu 14 dni – w ciągu 6 dni.

Łucja Kowalik, ta, o której minister Tokarski mówił, że „nazwiska takich jak ona znane są całemu narodowi” – stwierdza:

- Ja dla uczczenia tego dnia i wyrażenia wdzięczności Partii i Rządowi za tak zaszczytne wyróżnienie skrócę ze 110 do 50 godzin czas wykonywanej przeze mnie pracy. Oddam moją robotę na 4 dni przed zaplanowanym terminem. (...)

Jak w rodzinie

55 lat temu, w styczniu 1957 roku, dziennikarz „Morza” Wiesław Andrzejewski opisał wizytę na pokładzie jednej

Styczeń 1952 r.: „Marynarze przewożą więcej towarów, rybacy dostarczają więcej ryb, portowcy będą przeladowywać szybciej i sprawniej”.



z pierwszych przedwojennych jednostek Polskiej Marynarki Handlowej (z serii tzw. francuzów) SS *Wilno* (przemianowanego w 1949 roku na SS *Wieluń*, jego pierwszym kapitanem był legendarny Mamert Stankiewicz):

(...) *Stoi właśnie w swym macierzystym szczecińskim porcie, wyładowując przywiezioną ze Szwecji rudę. Wygląda naturalnie niezbyt nowoczesnie. Piszczalkowaty komin, nieskomplikowany, jakby prowizoryczny mostek, prosty dziób, kanciaste nawiewniki – zdradzają przynależność do innej „epoki morskiej”. Ale wchodząc na pokład doznaje się milego rozczarowania. Nic nie jest tu ani ładne ani eleganckie, uszytko natomiast porządnie utrzymane i tak czyste, jak tylko może sobie na to pozwolić kopcący parowczyk, przewożący brudzące ładunki masowe.*

Na pokładzie „*Wielunia*” pierwszymi przedstawicielami załogi witającymi przybyszów są zazwyczaj: marynarz wachtowy i sympatycznie poszczekująca, puszysta Ciapka, która spełniając na statku odpowiedzialną funkcję maskotki jest jednocześnie jednym z „najstarszych członków” jego załogi. „*Zamustrowała*” bowiem na „*Wieluń*” w wieku niemowlęcym i pływa na nim już od sześciu lat, wnosząc w surowe statkowe życie momenty beztrudnej zabawy i swoistego pieszego humoru. (...)

- *My tu wszyscy żyjemy jak w rodzinie – mówią o sobie marynarze z „Wielunia”.*

I właśnie „*Wieluń*” zaliczyć można do statków, na których załogi chętnie pracują i dobrze ze sobą żyją mimo ciasnych pomieszczeń, małej szybkości i braku wszelkich innych urządzeń, które składają się na statkowy komfort. (...)

Kapitan „*Wielunia*” – Henryk Świtalski, bezpośredni i wyrozumiały dla podwładnych, potrafi wytworzyć wokół siebie atmosferę koleżeńskej współpracy i wzajemnego zrozumienia. Sam przeszedł wszystkie szczeble kariery marynarskiej, toteż potrafi właściwie ocenić pracę i wie, czego można wymagać od załogi.

- *Czy statek może jeszcze pływać? Nie przesadzajmy z odsyłaniem „francuzów” na żyletki... Uważam, że „Wieluń” bez generalnego remontu popracuje jeszcze ze dwa lata i zarobi przy tym „parę groszy” (...)*

Do dwóch lat służby bez „generalnego remontu” zabrakło *Wieluniowi* trzech miesięcy. Statek wycofano ze służby 7

października następnego, 1958 roku i wkrótce po tym pocięto na złom.

Tragedia Konopnickiej

50 lat temu, w styczniu 1962 roku, „*Morze*” napisało o tragedii, która wydarzyła się 13 grudnia poprzedniego roku na budowanym w Stoczni Gdańskiej motorowcu *Konopnicka*. Na jednostce trwały gorączkowe roboty wykończeniowe, bowiem już za dwa dni miała być oddana do użytku:

(...) O dziewiątej rano nastąpiła przerwa śniadaniowa. Robotnicy schodzili z trapów, przycichł hałas na pochyleniach i w balach. I wtedy właśnie – parę minut po dziewiątej – na nabrzeżu basenu wyposażeniowego stoczni podniósł się krzyk: - „Dwudziesty czwarty” się pali! „Dwudziesty czwarty” to była właśnie „*Konopnicka*”. Znad jej opływowego komina wznosił się czarny, kłębiący się pióropusz dymu. W chwilę później przez luk świetlny buchnął na kilka metrów w górę płomień. Paliła się maszynownia statku. (...)

Tymczasem na rufie awaryjnym wyjściem z maszynowni wiodącym poprzez tunel wałowy, poczęli wydostawać się ci, których ogień zaskoczył w maszynowni. Ich relacja zelektryzowała wszystkich: pali się ropy, odcinając oba wyjścia – główne i awaryjne; w maszynowni są jeszcze ludzie – monterzy, mechanicy, malarze. Co najmniej kilkunastu! Część z nich nie zdążyła już uciec do tunelu, część pogubiła się w ciemnych zakamarkach maszynowni. Trzeba ich ratować! (...)

Jedyny sposób dotarcia do maszynowni polegał na wycięciu otworu w stalowym szocie dzielących ją od trzeciej ładowni. Za szotem byli ludzie, stukali w blachy, domagali się ratunku. Spawacze pośpiesznie cięli szot palnikami. Niestety, kiedy koło godziny dziesiątej otwór został zrobiony – wyciągnięto pierwsze ofiary już nieprzytomne. (...) Mimo nadludzkich wysiłków lekarzy nikogo nie zdołano uratować. (...)

Tymczasem ogień rozprzestrzenił się coraz bardziej. Płonęła cała nadbudówka śródkrećcia, od głównego pokładu po sterówkę. Silny wiatr rozdmuchiwał płomień, utrudniał akcję ratunkową. Strażacy musieli wycofać się z pomieszczeń. (...)

Piękny, wypieszczony statek płonął jak pochodnia, a z nim razem uwięzieni w maszynowni ludzie, dla których nie było już ratunku. (...)



Styczeń 1952 r.: „Ja dla wyrażenia wdzięczności Partii i Rządowi za tak zaszczytne wyróżnienie skrócę ze 110 do 50 godzin czas wykonywanej przeze mnie pracy”.

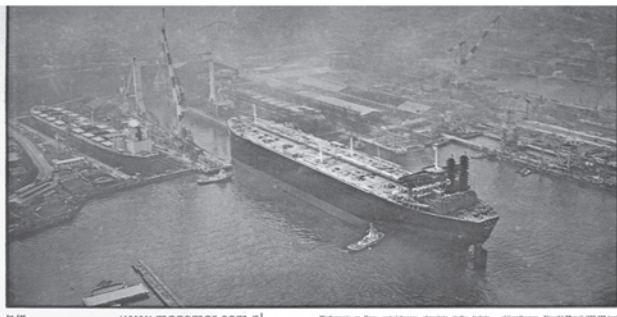
Liczba odnalezionych ofiar zaczęła wzrastać: do godziny dziewiętnastej doliczono się dziewiętnastu osób, do rana – dalszych trzech. Na posterunku pracy poległo dziesięciu pracowników Stoczni Gdańskiej, w tym jeden z budowniczych statku; dwóch członków nowo zamustrowanej załogi maszynowej – IV mechanik i motorzysta; elektryk z zakładów

W styczniu 1957 roku, dziennikarz „Morza” opisał wizytę na pokładzie SS *Wilno*, przemianowanego w 1949 roku na SS *Wieluń*.





STOCZNIE po japońsku



W Japonii przebywała delegacja polskiego przemysłu okrętowego, która zwiedziła m.in. stocznie w Sakai, Nagasaki, Kobe i Yokohamie, interesując się możliwościami współpracy między naszymi krajami. W skład delegacji wchodził m.in. prof. dr inż. JERZY DOERFFER – kierownik Zakładu Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej, do którego redakcja nasza zwróciła się z prośbą o podzielenie się z naszymi Czytelnikami wrażeniami z tej ciekawej podróży.

„Wieloletni w japońskim przemyśle okrętowym zdobył doświadczenie i wiedzę na temat, a przede wszystkim – w tym zakresie – w Japonii. W japońskim przemyśle okrętowym, który jest jednym z najbardziej rozwiniętych na świecie, pracuje około 100 tysięcy ludzi. W Japonii przebywała delegacja polskiego przemysłu okrętowego, która zwiedziła m.in. stocznie w Sakai, Nagasaki, Kobe i Yokohamie, interesując się możliwościami współpracy między naszymi krajami. W skład delegacji wchodził m.in. prof. dr inż. JERZY DOERFFER – kierownik Zakładu Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej, do którego redakcja nasza zwróciła się z prośbą o podzielenie się z naszymi Czytelnikami wrażeniami z tej ciekawej podróży.

Styczeń 1972 roku - wywiad z prof. dr inż. Jerzym Doerfferem, kierownikiem Zakładu Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej.

„Elmor” oraz ośmiu malarzy i konserwatorów ze spółdzielni „Port-Service”. (...)

W artykule nie wspomniano, że akcja ratunkowa opóźniła się, ponieważ strażacy otrzymali błędną informację o miejscu postoju statku. Nie mieli również odpowiedniego wyposażenia, m.in. aparatów tlenowych, a wypalenie otworu nie nastąpiło o dziesiątej, a kilka godzin później. Sama jednostka (po rocznym remoncie) pływała dla Chipolbroku. Sprzedana

Chinom, uległa zniszczeniu w pożarze w październiku 1980 roku.

Statki z betonu

45 lat temu, w styczniu 1967 roku, „Morze” donosiło m.in. o statkach z... betonu:

Podczas pierwszej, a później podczas drugiej wojny światowej, brak stali okrętowej skłaniał państwa wojujące do prób budowy statków z żelazobetonu. Celowali w tym zwłaszcza Niemcy, którzy braki surowcowe odczuwali podczas obu wojen szczególnie dotkliwie. W 1945 roku „odziedziczyliśmy” po nich sporą stocznię statków betonowych w Darłowie. W latach pokoju budownictwo statków betonowych, które oprócz rozlicznych wad posiadają także i cenne zalety, jak np. odporność na korozję – nie rozwinęło się nigdzie na większą skalę. Nigdzie, z wyjątkiem Bułgarii. Kraj ten przoduje dziś w tej oryginalnej dziedzinie, produkując seryjnie betonowe jednostki, zarówno na własne potrzeby, jak i na eksport. (...)

Asortyment budowanych statków jest dość szeroki: barki mieszkalne dla robotników portowych i ekip zatrudnionych przy umacnianiu brzegów, warsztaty pływające, barki transportowe, a ostatnio – i to w dużych seriach – estetycznie wykonane hotele pływające, na eksport do ZSRR i dla potrzeb własnych. Wszyst-

kie te obiekty nie posiadają własnego napędu. Do miejsc przeznaczenia holowane są przez inne jednostki.

Jeśli ktoś z Czytelników „Morza” będzie kiedyś w Warnie i uda się na przejażdżkę po porcie, to w prawej jego części, płynąc w kierunku Jeziora Warnieńskiego, zobaczy jedną z nielicznych stoczni budujących kadłuby z betonu. Być może również – spędzi przyjemny urlop nad Morzem Czarnym, mieszkając w estetycznie wykończonej kabinie pływającego hotelu, ulokowanej w betonowym kadłubie.

35 lat temu, w styczniu 1972 roku, „Morze” przeprowadziło wywiad z prof. dr inż. Jerzym Doerfferem, kierownikiem Zakładu Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej, który dzielił się z czytelnikami miesięcznika wrażeniami z odwiedzin w japońskich stoczniach. Największe wrażenia wywarł na nim...

(...) Proces technologiczny i w ogóle organizacja pracy, odbiegające znacznie od stosowanych u nas. W naszych stoczniach proces technologiczny opiera się na zasadach produkcji stacjonarnej, w japońskich – na potokowej. U nas materiał doprowadza się na każde stanowisko robocze dźwigami czy suwnicami, tracąc cenne godziny na zdejmowanie go, układanie, przerzucanie i inne tego typu manipulacje transportowe, nie licząc czasu zmarnowanego na czekanie. U nich zaś materiał przepływa przez stanowiska robocze systemem taśmowym – na ruchomych, prawie niewidocznych, znajdujących się na poziomie podłogi transporterach. Taki system, narzucając tempo pracy i eliminując czasochłonne czynności, jest oczywiście bardzo wydajny. Z nim też wiąże się sprawa organizacji pracy w szerszym tego słowa znaczeniu i system płac. (...)

Opr. Czesław Romanowski



STATKI z BETONU

W styczniu 1967 roku „Morze” donosiło m.in. o statkach z... betonu.

W styczniu 1967 roku „Morze” donosiło m.in. o statkach z... betonu.

Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Korzystałem z bibliografii numerów „Morza” opracowanej przez Andrzeja Koteckiego. Tytuł i śródtytuły - od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

Fenicjanie zapomniani

Odkrywcy alfabetu

Ruiny Kartaginy.

Na dwa tysiące lat przed Vasco da Gamą opłynęli Afrykę. Być może dotarli też z Morza Śródziemnego do Wysp Brytyjskich i Brazylii. Choć bez wątplenia byli najlepszymi żeglarzami starożytnego świata, pozostawili po sobie coś znacznie cenniejszego.

Każdy kto interesuje się historią, na hasło „Fenicjanie”, zareaguje tak samo. „Kupcy i żeglarze, którzy w starożytności założyli wiele kolonii na wybrzeżach Morza Śródziemnego” - taki będzie najczęściej podawany zestaw podstawowych informacji na ich temat (bardziej dociekliwi skojarzą jeszcze z Fenicjanami

Kartaginę). To wszystko. I nic dziwnego, bo tyle właśnie usłyszeć można o Fenicjanach na lekcjach historii już w gimnazjum.

Wyścig o miejsce w powszechnej pamięci lud ten przegrał z Grekami i Rzymianami. Nieśluszenie jednak ich rolę w dziejach świata sprowadza się do zaledwie kilku linijek w podręcznikach. Byli rzeczywiście kupcami i żeglarzami, rzeczywiście zakładali kolonie, ale to nie wszystko, co można na ich temat powiedzieć.

Choć bowiem Fenicjanie wypływali w morze znacznie dalej niż ktokolwiek z im współczesnych i docierali do miejsc, których istnienia nikt wtedy i przez najbliższe dwa tysiące lat nawet nie podejrzewał, to jednak to, co po sobie zostawili daleko wykracza poza ich osiągnięcia żeglarskie.

Fot. Wikipedia



Port w Kartaginie.

Interesy z Salomonem

Fenicjanie tak naprawdę nie byli wcale Fenicjanami. W każdym razie oni sami siebie tak nie nazywali (choć my dla porządku pozostaniemy przy tym określeniu). Słowo „Fenicja” pochodzi od greckiego „foinike” i ma związek z purpurą.

Purpura to jeden z najstarszych znanych ludzkości barwników. Jego źródłem był pewien mięczak morski spotykany wzdłuż - obecnie syryjskich, libańskich i izraelskich - wybrzeży Morza Śródziemnego.

W starożytności purpura była niezwykle ceniona i droga. Służyła do barwienia tkanin. Krainę zamieszkałą przez ludzi wyrabiających purpurę nazywano właśnie Fenicją, a ich samych Fenicjanami.

Oni zaś mówili o sobie inaczej, zależnie od miejsca, które zamieszkiwali. Ci z Sydonii byli sydończykami, a ci którzy mieszkali w Tyrze - tyryjczykami. Na określenie szerszej wspólnoty, wskazujące na to samo pochodzenie, używali czasami określenia „dzieci Kanaanu”, od nazwy terytorium, które zajmowali.

„Kanaan” znany jest doskonale z Biblii, choć warto zaznaczyć, że autorzy Starego Testamentu mianem tym określali różne ludy, nie tylko Fenicjan. Dla Izraelitów Kanaan, a szczególnie jego religia i obyczaje, był synonimem zła, które należało wytepić.

Wydaje się jednak, że akurat z Fenicjanami utrzymywali przyjazne kontakty. To przecież właśnie mieszkańcy Tyru dostarczyli Salomonowi drzewa cedrowego z gór Libanu potrzebnego do budowy świątyni Jahwe w Jerozolimie.

Nie wiadomo dokładnie, jakie było pochodzenie Fenicjan. Teorii na ten temat jest przynajmniej kilka. Jedni twierdzą, że na wschodnim wybrzeżu Morza Śródziemnego zamieszkiwali od zawsze, inni, że przywędrowali znaną Morza Czerwonego albo Zatoki Perskiej, czy nawet z jeszcze dalszych rejonów. Są też tacy, którzy dowodzą, że w tej wędrówce zatrzymywali się po drodze, m.in. nad Morzem Martwym.

Nie ma także zgody co do tego, kiedy Fenicjanie pojawili się w Fenicji. Było to trzy, a może dwa tysiące lat przed narodzinami Jezusa. Trudna jest także periodyzacja dziejów tego ludu, które splatają się ściśle z burzliwą historią regionu. Fenicjanie kilkakrotnie przeżywali rozkwit,

by zaraz potem upadać i znowu się podnosić. Ostatecznie ulegli Rzymowi, choć nie brakuje historyków, którzy uważają, że stało się to dopiero w okresie ekspansji Arabów.

Sytuację komplikuje niewątpliwie fakt, że Fenicjanie nigdy nie stworzyli jednego, wspólnego państwa. Fenicja była zlepkiem miast-państw, których przybywało wraz z zakładaniem nowych kolonii. Na dodatek historię wielu z nich należałoby potraktować osobno. Tak jak na przykład dzieje założonej przez Fenicjan z Tyru kolonii o nazwie Kartagina, która stała się tak silna, że nawet zagroziła Rzymowi. Upadła dopiero po serii zacieklej wojen.

Chciwcy i piraci

Fenicja miała doskonałe położenie geograficzne na styku najważniejszych szlaków handlowych starożytnego świata. Trzeba przyznać, że jej mieszkańcy umieli to doskonale wykorzystać i czerpać z tego wielkie zyski.

Poza tym, jak już wspomnieliśmy, Fenicja była bogata w purpurę (której tajemnicę wytwarzania jej mieszkańcy zazdrośnie strzegli), drzewo cedrowe i surowce mineralne. Teoretycznie więc nie było powodu wyruszać w dalekie wyprawy handlowe na morze. A jednak. Dlaczego tak się stało?

Odpowiedzi może być kilka. Najbardziej chyba przekonująca jest ta, że czynniki, które decydowały o sile Fenicji stanowią zarazem jej słabość. Warunki geograficzne były atutem, ale także uniemożliwiały ekspansję terytorialną. Położenie

Handlowe imperium Fenicjan



ilustr. ImageBit



Fot. Wikipedia

**Wyobrażenie
fenickiego statku.**

na szlakach handlowych dawało korzyści, ale kusiło również potencjalnych wrogów, których wokół nie brakowało. Drewno można było sprzedawać, ale także budować z nich statki.

Jakkolwiek było, Fenicjanie wypłynęli w końcu na morze. Poruszając się wzdłuż wybrzeży Morza Śródziemnego zakładali kolonie. Jeden rzut oka na mapę starożytnego świata w ich czasach wystarczy, aby przekonać się jak rozległy był teren ich handlowej ekspansji. Tak rozległy, że ich współcześni przekonani byli, że to właśnie Fenicjanie „wynaleźli handel”.

Cypr, Afryka Północna, Sycylia, Hiszpania... to kolejne punkty fenickiej obecności. Obecności nie tylko handlowej. Wspomniana już wyżej Kartagina to przykład na to, jak z czasem fenicka kolonia mogła przekształcić się w potężne państwo, które wyznaczało sobie także cele polityczne, a dla ich realizacji stworzyło flotę wojenną. Nie miało to już nic wspólnego z wizerunkiem Fenicjanina jako pokojowo nastawionego kupca.

Zresztą jest to wizerunek rozpowszechniony bardziej dzisiaj niż w starożytności. Grecy uznawali Fenicjan za konkurentów w handlu i wszelkimi sposobami starali się zniszczyć ich reputację. Rozsiewali plotki o ich rzekomej chciwości i barbarzyństwie, oskarżając nawet o piractwo. Także Rzymianie, szczególnie po wojnach punickich (Punijczykami nazy-

wali pochodzących od fenickich osadników z Tyru, Kartagińczyków), dalecy byli od uważania ich za sympatycznych handlowców.

Jak by nie było, faktem pozostaje, że Fenicjanie stworzyli w basenie Morza Śródziemnego siatkę kolonii od Tyru, Sydonu czy Byblos poprzez Kartaginę do Cieśniny Gibraltarskiej. Z dużym prawdopodobieństwem przyjąć możemy, że regularnie wyprawiali się także poza nią. Są przesłanki aby twierdzić, że odkryli Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Zielonego Przylądka i Azory. Niektórzy dowodzą, że dotarli nawet do Brazylii.

W tym miejscu musi się pojawić pytanie – czego tam szukali? Czy powodem wypraw na Ocean Atlantycki była tylko chęć uzyskania zysków czy też surowców? A może coś więcej? Pamiętajmy, że wyruszywszy za Atlantyk Krzysztof Kolumb był przekonany, że odnajdzie tam Indie. Czy Fenicjanie też szukali nowego lądu?

Dookoła Afryki

Dzięki obyciu z morzem, umiejętnościom żeglarskim i ciągle rozwijanej wiedzy astronomicznej ułatwiającej nawigację, Fenicjanie wynajmowani byli chętnie do prowadzenia dalekich, kupieckich (choć nie tylko) wypraw. Najslawniejsza bodaj odbyła się na przełomie VII i VI wieku przed naszą erą na zlecenie egip-

skiego faraona Necho. W jej wyniku opłynięto Afrykę.

Tak zrelacjonował ją grecki historyk Herodot: „*Faraon wysłał Fenicjan na okrętach z tym poleceniem, ażeby w drodze powrotnej wpłynęli przez Słupy Heraklesa (Cieśninę Gibraltarską – T.F.) na morze północne i tą drogą wrócili do Egiptu.*

Fenicjanie więc wyruszyli z Morza Czerwonego i płynęli przez Morze Południowe. Ilekroć nastąpiła jesień, lądowali i obsiewali pola, do jakiegokolwiek w danym razie okolicy Libii (tak Herodot nazywał całą Afrykę – T.F.) dotarli i oczekiwali tam zniwu; a skoro zboże zżęli, płynęli dalej, tak że po upływie dwóch lat skręcili w trzecim roku przy Słupach Heraklesa i przybyli do Egiptu.

A opowiadali oni (...), że podczas swej jazdy dokoła Libii mieli słońce po prawej stronie. Tak poznano po raz pierwszy tę część ziemi.”

Pierwszy raz! Vasco da Gama, którego uważa się za odkrywcę drogi morskiej z Europy do Indii wokół Afryki, dokona tego dopiero dwa tysiące lat po ekspedycji opisaną przez Herodota.

Eksploatacja Afryki nie sprowadzała się tylko do tej jednej ekspedycji. Żeglarz fenicki Hannon, na przełomie VI i V wieku przed naszą erą wyruszył z Kartaginy do Afryki Zachodniej w poszukiwaniu złota. Miał dotrzeć w okolice dzisiejszego Kamerunu.

Pozostałością po tej wyprawie było sześć osad założonych na wybrzeżu Maroka. Hannon wrócił do swojego rodzinnego miasta i triumfalnie do niego wjechał na rydwanie ciągniętym przez sześć łwów.

Mniej więcej w tym samym czasie inny Fenicjanin, Himilkon, tym razem w poszukiwaniu cyny, wyruszył na północ od Cieśniny Gibraltarskiej. Podobno był to przerażający rejs, podczas którego żeglarze widywali potwory morskie. Opowieści te przetrwały przez długie wieki powstrzymując śmiałków przed wyruszeniem na nieznaną wodę.

„Kartagińczyk Himilkon, który podaje iż sam odbył tę podróż, twierdzi, że potrzeba co najmniej czterech miesięcy, by przemierzyć te strony. Żaden podmuch nie popycha okrętu, wody tego leniwego morza robią wrażenie odrętwiających. Dorzuca on jeszcze, że z dna wypływa często masa alg, które zatrzymują okręt jak zapora; morze nie jest jednak głębokie, dno przesłania zaledwie płytka warstwa wody; zwierzęta morskie krążą nieustannie to tu, to tam, wśród wlokących się wolno zniuruchomiających okrętów pływają potwory.” - zanotował starożytny pisarz.

Niektórzy są przekonani, że Himilkon dotarł z Morza Śródziemnego aż do Wysp Brytyjskich. Czy tak było? Twardego do-

wodu nie ma. Wystarczyłoby jednak, aby płynął wzdłuż brzegów dzisiejszej Hiszpanii, Francji i przepłynął Kanał La Manche, by trafił tam jak po sznurku.

Można nawet znaleźć takich, którzy twierdzą, że w ten sam sposób Fenicjanie dotarli również do Europy Północnej, w tym także nad Morze Północne i Bałtyckie. Najbardziej fantastyczne teorie mówią, że Wikingowie mieli swoje łodzie budować wzorując się właśnie na fenickich statkach!

Z handlu i morza

Ocena tego co osiągnęli Fenicjanie nie jest prosta. „Nie pozostawili oni po sobie tak wielkiej spuścizny jak Grecy czy Rzymianie” - mógłby ktoś powiedzieć...

To prawda, że fenicka kultura pełna była sprzeczności. Z jednej strony, ich religia akceptowała składanie ofiar z ludzi, a szczególnie z dzieci. To nie tylko dzisiaj, ale i w czasach starożytnych budziło w wielu ludziach odrazę. Z drugiej, dokonali tak doniosłego wynalazku jak pismo alfabetyczne – pierwsze w historii!

W dotychczasowych pismach znaki wyrażały całe słowa, idee, w najlepszym razie sylaby. Fenicjanie pierwsi pomyśleli, aby odnieść je do głosek. W ten sposób udało im się zredukować je do 22 liter, jeszcze bez samogłosek. I tak wła-

ALFABET FENICKI	Klasyczny ALFABET GRECKI (24 znaki)	Klasyczny ALFABET ŁACIŃSKI (24 znaki)
Α	α	A a
Β	β	B b
Γ	γ	C c
Δ	δ	D d
Ε	ε	E e
Ζ	ζ	F f
Η	η	G g
Θ	θ	H h
Ι	ι	I i
Κ	κ	J j
Λ	λ	K k
Μ	μ	L l
Ν	ν	M m
Ξ	ξ	N n
Ο	ο	O o
Π	π	P p
Ρ	ρ	R r
Σ	σ	S s
Τ	τ	T t
Υ	υ	U u
Φ	φ	V v
Χ	χ	X x
Ψ	ψ	Y y
Ω	ω	Z z

Porównanie alfabetów: fenickiego, greckiego i łacińskiego.

śnie powstał alfabet. Najstarsze zapisane w piśmie fenickim inskrypcje pochodzą najprawdopodobniej z X wieku przed naszą erą.

Pismo fenickie stało się podstawą alfabetu greckiego, a w późniejszych czasach włoskiego, co w efekcie zaowocowało powstaniem współczesnego alfabetu używanego przez większość krajów Europy, Ameryki, Australii oraz część Azji i Afryki. Posługuje się nim także nasz rodzimy język polski.

Alfabet narodził się z czysto praktycznych potrzeb. Fenicjanie potrzebowali prostego narzędzia, dzięki któremu mogli prowadzić handel z ludami, które różniły się językami i kulturami. Narzędzia, którego opanowanie nie zajmowałoby wielu lat intensywnej nauki, jak w przypadku hieroglifów czy pisma klinowego.

Z równie praktycznych powodów Fenicjanie wyruszyli w morze. Ich dalekie wyprawy miały charakter głównie handlowy. Alfabet i morze wiązały się ze sobą.

W tej sytuacji zdumiewać może, że choć Fenicjanie wymyślili pismo alfabetyczne, sami o sobie pozostawili tak niewiele źródeł pisanych. To zapewne jeden z powodów, przez który ich wielkie wyprawy za morza zostały w ciągu wieków zapomniane.

I tak autorami jednego z największych wynalazków w dziejach świata zostali żeglarze, których imion nikt dzisiaj nie pamięta, bo nie zostały zapisane. Ot, kolejny fenicki paradoks.

Tomasz Falba

Fenicjanie przywożą towary królowi Salomonowi.



Malowanie Mokwy

○ Marianie Mokwie, najwybitniejszym polskim maryniście, z jego biografem dr. Romualdem Tadeuszem Bławatem rozmawia Tomasz Falba

- Czy Marian Mokwa był Tatarem?

- Nie jest to pewne, ale on tak przypuszczał.

- Na czym opierał to przypuszczenie?

- Twierdził, że jakoś dziwnie zawsze „ciągnęło” go na Wschód.

- Mnie też „ciągnęli” w góry, ale to nie znaczy, że mam góralskie korzenie...

- Takie było przekonanie Mokwy, twardych dowodów, czyli dokumentów na to nie ma. Ale, tak samo jak on, na Wschód „ciągnęli” także jego przodkowie. Pradziadek Mokwy – Franciszek Kuczowski był generałem armii tureckiej. Poza tym w rodzinie malarza była pewna tajemnica. Nigdy nie poznał on swojej

babci ze strony ojca, choć mieszkała nie-daleko. Mokwa w dorosłym życiu podejrzewał, że to właśnie ze względu na jej pochodzenie.

- Pytam o tatarskie korzenie Mokwy, bo chciałbym, aby mi pan powiedział, ile w jego biografii jest autokreacji, budowania własnej legendy, a ile prawdy?

- Według mnie większość jego opowieści o sobie jest prawdziwa. Mokwa miał świetną pamięć, która służyła mu do późnej starości. Nie sądzę więc, że się mylił podając niektóre fakty ze swojego życiorysu. Jak każdemu chyba artyście zdarzało mu się jednak nieco go ubarwiać. Opowiadał na przykład, że na budowę Galerii Morskiej w Gdyni wydał milion



„Stolem z morza i Kaszub. Życie i twórczość Mariana Mokwy (1889-1987)”
Romuald Tadeusz Bławat,
Wydawnictwo Bernardinum
(www.bernardinum.com.pl), str. 254

złotych. W rzeczywistości było to tylko nieco ponad 100 tysięcy złotych. Suma ciągle, jak na okres dwudziestolecia międzywojennego ogromna, ale jednak nie tak wielka jak podawał.

- Takich przykładów jest więcej. Mokwa nie protestował na przykład, kiedy zwracano się do niego: „panie profesorze”, choć takiego tytułu nie miał...

- To prawda. Ale prawdą jest też to, że w okresie pierwszej wojny światowej, po swoim powrocie z Turcji, prowadził naukę języków wschodnich w dziale dyplomatycznym Instytutu Orientalistyki w Berlinie. Tam miał podobno uzyskać tytuł profesora. Czasami Mokwa zastrzegał, że jest tylko „profesorem od języków”.

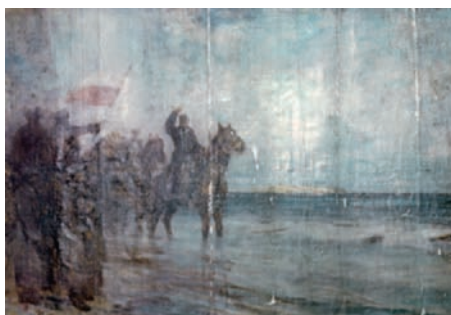
- Podobno znał ich aż dwadzieścia pięć?

- Przesada. Miał łatwość do nauki języków, ale znał ich najwyżej kilka.

- Mokwa mówił też, że ukończył szkoły, których nie ukończył i że uczyli go tam nauczyciele, którzy go jednak nie uczyli...

- Rzeczywiście, Mokwa był słuchaczem trzech akademii sztuk pięknych, w Norymberdze, Monachium i Berlinie, ale żadnej nie ukończył. Także nazwiska wybitnych malarzy, u których miał studiować, np. Hugo Vogel czy Carl Ludwik Brandt, który zmarł cztery lata przed przy-

Fot. Romuald Tadeusz Bławat



„Zaślubiny z morzem gen. Hallera w Pucku” z ok. 1920 r., olej na płótnie (płótno bardzo zniszczone).

jazdem artysty do Berlina, podawał często po to, żeby dodać sobie splendoru. Jak przebadałem w archiwach uczelni niemieckich, w czym pomogła mi dr Karen Krukowski, w czasie, kiedy Mokwa tam był, oni nie wykładali na tych uczelniach. Trzeba jednak podkreślić, że młody artysta zachwycał swoich wykładowców talentem, bo przyszedł do tych szkół już jako kompletnie ukształtowany akwarelista. Zalecano mu tylko, żeby doskonalił się w technice olejnej. Formalnie rzecz ujmując, „papieru” nie miał.



Obraz Wojciecha Kossaka przedstawiający zaślubiny Polski z morzem.

- No, ale informacja, że Mokwa wybierał się na biegun północny z Roaldem Amundsenem, który go zresztą miał podobno uczyć jeździć na nartach, zakrawa na czystą fantazję...

- Nie znalazłem potwierdzenia tego faktu, ale nikt nie zaręczy, że tak nie mogło być. Mokwa miał wyjątkowe szczęście. Brał udział w niezwykłych wydarzeniach, spotkał wielu sławnych ludzi. W Stambule poznał rosyjskiego ambasadora, byłego adiutanta cara Miko-

Sztuka konserwacji

Dr Romuald Tadeusz Bławat

ma 62 lata. Urodził się w Gdyni i tutaj mieszka. Jest historykiem sztuki, doktorem nauk humanistycznych. Ukończył Akademię Teologii Katolickiej (obecnie Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie), Podyplomowe Studia z Konserwacji Zabytków na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, Podyplomowe Studium Pedagogiczne na Uniwersytecie Gdańskim i Centro Incontri e Studi Europei w Rzymie. Pracował w Urzędzie Konserwatorskim w Ciechanowie i Gdańsku. Obecnie jest nauczycielem w Zespole Szkół Plastycznych w Gdyni. Na koncie ma blisko 40 publikacji. Jest znawcą życia i twórczości Mariana Mokwy.



Fot. Tomasz Falba

łaja II. Na jego zaproszenie odbył podróż po Rosji, podczas której złożył wizytę Lwu Tołstojowi w Jasnej Polanie. Ktoś mógłby powiedzieć, że to także wymysł bujnej wyobraźni malarza, tymczasem ta wizyta faktycznie się odbyła. W Turcji natomiast Mokwa miał okazję poznać również sławnego T. E. Lawrence'a – angielskiego pułkownika, agenta Intelligence Service, znawcę świata arabskiego (słynnego „Lawrence'a z Arabii” - T.F.), a nawet go sportretował. Zaś podczas spotkania sułtana tureckiego z dyplomatami, Mokwa zajmował miejsce na krześle, które zarezerwowane było dla przedstawiciela Polski, bo Turcja nigdy nie uznała rozbiorów. W swoich podróżach po Bliskim Wschodzie malarz dotarł nawet do Tybetu. Ba, w Aleksandrii, na jednej ze ścian tamtejszego pałacu królewskiego, znajduje się malowidło przedstawiające rycerzy polskich z tarczami ozdobionymi orłami, które się jemu przypisuje. Wszystkie te fakty wydają się nieprawdopodobne, ale są prawdziwe.

- Napisał pan książkę „Stolem z morza i Kaszub. Życie i twórczość Mariana Mokwy (1889-1987)”, która jest najpełniejszą monografią poświęconą temu artyście, jaka się dotychczas ukazała. Przy tak bujnym życiorysie, nie było to chyba łatwe zadanie?

- Najbardziej boleję nad tym, że nie dana mi była możliwość zadania pytań samemu Mokwie. Niestety, tylko raz, tuż przed śmiercią, osobiście się z nim spotkałem. Do zajęcia się biografią marynisty zainspirował mnie ks. prof. Janusz Pasierb, wybitny historyk sztuki, u którego studiowałem. Informacje o życiu malarza czerpałem z różnych źródeł oraz z tego, co sam o sobie opowiadał innym. Wiadomości o jego życiu dostarczała mi także jego rodzina – syn Edwin i córka Maria Obertyńska. Zebrane materiały weryfikowałem w archiwach polskich i zagranicznych. Odbylem nawet, śladami Mokwy, podróż na Bliski Wschód, do Turcji i na Krym.

- Czy ma pan wrażenie, że udało się panu odmalować prawdziwy obraz Mokwy?

- W każdym razie starałem się to zrobić. Czy można jednak w ogóle napisać skończony portret innego człowieka? W biografii Mokwy jest jeszcze wiele wątków wymagających wyjaśnienia. To praca na wiele lat. Choćby taka sprawa. Jak się oblicza, Mokwa stworzył 7-8 tysięcy różnego rodzaju prac. W polskich muze-

ach jest tymczasem tylko 98 jego obrazów! Rodzina ma kilkaset. Reszta przechowywana jest w prywatnych kolekcjach. Już po śmierci malarza jego córka w czasie remontu znalazła pod podłogą kilkadziesiąt ukrytych tam akwarel. Mokwa schował je tam w czasie wojny przed hitlerowcami, ale dlaczego ich potem nie wydobyl?

- Mokwa, na początku swojej kariery, jeszcze przed pierwszą wojną światową, zasłynął jako malarz tematów wschodnich, ale pokłosiem jego podróży do Turcji było także zainteresowanie się morzem. Opowiadał, że obserwując z pokładu tureckiego pancernika bitwę morską na Morzu Marmara złożył ślub: „Jeśli Polska się odrodzi, to wówczas cały swój talent poświęcę morzu”. To piękna scena, bardzo malarska, ale znowu zadajmy pytanie – czy prawdziwa?

- To kolejna opowieść, której nie da się zweryfikować, choć według mnie nie ma powodu, aby w nią wątpić. Mokwa był wychowywany w patriotycznej atmosferze. Jako młodzieniec zaangażował się w działalność filomacką. Obracał się w kręgu wielkich Kaszubów, walczących o polskość Pomorza. Polska była dla niego ważna. Czekał na jej odrodzenie. Taka deklaracja nie powinna więc dziwić. A to co robił po odzyskaniu przez nasz kraj niepodległości, świadczy dobitnie, że swój ślub potraktował poważnie i spełnił go w całej rozciągłości.

- Jeden z obrazów Mokwy, odnaleziony po śmierci artysty przez jego córkę pod podłogą, przedstawia zaślubiny Polski z morzem, których dokonał 10 lutego 1920 roku w Pucku gen. Józef Haller. Malarz był świadkiem tego wydarzenia?

- Mógł być, ale stuprocentowej pewnością nie ma. Ktoś mógł mu też o tych zaślubinach opowiedzieć, choćby sam gen. Józef Haller, bo panowie się spotkali. Mógł też opowiedzieć jego współnik z późniejszej Galerii Morskiej w Gdyni, kapitan Szmidt, który wręczył „błękitnemu generałowi” dwa platynowe pierścienie – dar gdańskiej Polonii. Nie wiadomo dokładnie, jak było. Stwierdzić trzeba jedno – Mokwa namalował tę scenę bardzo realistycznie, tak jak ona naprawdę się odbyła. Proszę ten obraz porównać choćby ze słynną pracą Wojciecha Kossaka ukazującą tę samą scenę. Kossak namalował klif, którego w Pucku przecież nie ma. Na obrazie widać też żaglówki! W lutym? Z przekazów histo-

rycznych wiemy, że dzień zaślubin był, tak jak u Mokwy, pochmurny i deszczowy, tymczasem Kossak uwiecznił piękną, słoneczną pogodę. Gdyby Mokwa nie znał szczegółów uroczystości, nie namalowałby zaślubin tak jak namalował.

Morze w obrazach



Fot. archiwum rodzinne Mokwów

Marian Mokwa, uchodzi za najwybitniejszego polskiego malarza marynistycznego. Urodził się w 1889 roku na Kaszubach, zmarł w 1987 roku w Sopocie. Pierwsze nauki pobierał w Pelplinie i Starogardzie Gdańskim. Zaangażował się wtedy w ruch filomacki i kaszubski. Malarstwo studiował w Berlinie, Monachium i Norymberdze. Tuż przed pierwszą wojną światową odbył podróż na Bliski Wschód, dzięki której zasłynął jako „malarz Wschodu”. Podczas pierwszej wojny światowej był malarzem wojennym w armii niemieckiej. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku oddał się malowaniu morza. Największym dziełem z tego okresu jest cykl obrazów historycznych o związkach Polski z morzem zatytułowany „Apoteoza Polski Morskiej”. W Gdyni Mokwa założył Galerię Morską, która miała być pomorską Zachętą. Drugą wojnę światową spędził w Sopocie. Po zakończeniu wojny poparł socrealizm. Jednocześnie kontynuował malowanie motywów morskich w swoim własnym stylu. W tym roku mija 25 lat od śmierci artysty.

Fot. Romuald Tadeusz Bławat



„Długie Pobrzeże”, olej na płycie pilśniowej.

Fot. Romuald Tadeusz Bławat



„Kępa Redłowska”, akwarela na papierze.

- **Największym chyba osiągnięciem Mokwy z okresu międzywojennego było stworzenie w Gdyni Galerii Morskiej, która miała stać się pomorską Zachętą. Wydawało się, że miasto powinno patrzeć przychylnie na tę inicjatywę. Tymczasem rzuciło mu kłody pod nogi. Dlaczego?**

- Na budowę Galerii Morskiej nieprzychylnym okiem patrzył ówczesny komisarz rządu w Gdyni Franciszek Sokół. Nazwał nawet Galerię „stodołą”. Nie dał pozwolenia na tę inwestycję. Musiał je wydać wojewoda pomorski, do którego Mokwa zwrócił się o pomoc. Potem, kiedy malarz chciał dobudować część mieszkalną, okazało się, że władze Gdyni rok wcześniej uchwałyły plan zagospodarowania przestrzennego i było to już niemożliwe. Doszło do kolejnego sporu, który

trafił nawet do sądu, ale nie został rozstrzygnięty, bo wybuchła druga wojna światowa. Co ciekawe, nie przeszkadzało to włodarzom Gdyni być dumnymi z posiadania takiego obiektu na swoim terenie, bo Galeria Morska rzeczywiście stała się silnym ośrodkiem kultury na Pomorzu. Po wojnie obiekt został znacjonalizowany. Oddano go rodzinie dopiero po 1989 roku, teraz niszczeje, ale jest nadzieja, że znów ożyje. Jest jeszcze inna historia związana z tym obiektem. Otóż Mokwa nigdy nie wspominał, że budując Galerię Morską wzorował się na galerii wielkiego rosyjskiego marynisty Iwana Ajwazowskiego, która znajduje się w Teodozji na Krymie. Specjalnie tam pojechałem i ze zdumieniem odkryłem, że galerie są do siebie zdumiewająco podobne, szczególnie wnętrze, rozmieszczenie pomieszczeń itd.

- **Za sztandarowe dzieło malarskie Mokwy z okresu przedwojennego uchodzi cykl obrazów historycznych Apoteoza Polski Morskiej, w sumie 44 płótna. Po zajęciu Gdyni we wrześniu 1939 roku Niemcy zniszczyli obrazy pałac je publicznie na ulicy przed Galerią Morską. Mokwa podobno przypatrywał się temu zza węgła... Tak było?**

- Niemcy rzeczywiście tak zrobili. Potwierdziła to też rodzina.

- **A propos rodziny. Mokwa był przed wojną znanym artystą. Pomimo tego aż pięć lat musiał czekać na zgodę ojca swojej przyszłej małżonki Stefanii Łukowicz na ślub z nim. Jakie były powody tak długiego narzeczeństwa?**

- Stefania Łukowicz pochodziła ze znanej rodziny szlacheckiej. Urodziła się w Adelajdzie w Australii, gdzie jej ojciec był lekarzem i wicekonsulem honorowym Niemiec. Dla niego ślub córki z malarzem był w jakimś sensie mezaliansem. Nawet jeśli Mokwa był znanym malarzem i zamożnym człowiekiem, to jednak nadal był tylko malarzem. Młodzi pobrali się w 1922 roku i zamieszkali w Sopocie w willi podarowanej przez teścia. Nazwali ją, na cześć miejsca narodzin Stefanii, „Adelaide”. Sopot był wtedy w granicach Wolnego Miasta Gdańska. Mokwa mieszkał w tym domu aż do śmierci. Podczas drugiej wojny światowej zajmował piwnicę, bo w willi umieszczono Niemców. W zamian za pozostanie w domu, Mokwa palił w piecu i pielęgnował ogród, a jego żona sprzątała im pokoje.

- **Po wojnie Mokwa napisał manifest, w którym poparł socrealizm. Dlaczego to zrobił?**

- Pamiętać jednak warto, że dla artysty przedstawianie ludzi morza przy pracy nie było nowością. On to robił zawsze. Mokwa chodził po stocznicach, portach, pływał z rybakami po Morzu Północnym. Jego sztuka była realistyczna. Poparcie socrealizmu nie było więc dla niego zdradą malarskich ideałów. Być może miał nadzieję, że właśnie na tej fali zrodzi się wielkie malarstwo historyczne, jakiś hiperrealizm. W jakimś sensie pozostał jednak wierny morzu i sobie.

- **Z jednej strony Mokwa cieszył się w czasach PRL-u wielką popularnością, z drugiej był niedoceniany, a nawet odrzucany przez krytykę. Ma się wrażenie, jakby przez ostatnie lata życia walczył o uznanie. Umarł rozgoryczony?**

- Trudno powiedzieć, ale tak mogło być. Chciał być doceniany, chciał odzyskać Galerię Morską w Gdyni. Obu rzeczy nie udało mu się osiągnąć.

- Jakie miejsce dzisiaj zajmuje Mokwa w historii polskiej sztuki?

- Poczesne. Na pewno jest najwybitniejszym polskim marynistą. Nie było lepszego. Na pewno pozostanie mistrzem akwareli, techniki bardzo trudnej, wymagającej bardzo dobrego warsztatu. Myślę, że z roku na rok coraz bardziej doceniamy jego obrazy. Wraz z upływem czasu stają się coraz wartościowsze.

- Także dosłownie? Ile są obecnie warte obrazy Mokwy sprzedawane na aukcjach?

- To zależy od wielkości, techniki, tematu... Ale trzeba się nastawić na wydatek od kilkunastu do kilkudziesięciu tysięcy złotych. Jak na nasze, polskie warunki to całkiem sporo. Dlatego Mokwa bywa dzisiaj fałszowany. Dwukrotnie brałem udział w weryfikacji jego obrazów i nie miałem wątpliwości, bo jego styl bardzo trudno podrobić, Mokwa jest niepowtarzalny. Przydałoby się, aby któreś z miast, Gdynia czy Sopot, zorganizowały stałą galerię prac marynisty. Przed wojną jego nazwisko przyciągało. Teraz też by pewnie tak było.



„Bitwa Pomorzan pod Danią” z 1938 r., akwarela na papierze.



„Statki w doku” z ok. 1955 r., olejny na płótnie.



„Praca na kutrze” z lat 30., akwarela na papierze.

Fot. Tomasz Falba



- Mokwa jest niepowtarzalny
- mówi Tadeusz Bławat.

Fot. Romuald Tadeusz Bławat

Fot. Romuald Tadeusz Bławat

Fot. Romuald Tadeusz Bławat

Andrzej Perepeczko



El commandante del Monte Banana

Mimo różnorodnych przeciwności, zarówno losu jak i natury, udało nam się szczęśliwie dostarczyć do Singapuru pełnookrętowy ładunek ropy naftowej i wreszcie armator zdecydował się na skierowanie naszego statku na bardzo już od dawna potrzebny remont, do tamtejszej stoczni.

Podczas wylądunku dotarła na statek wiadomość, że na stoczni zmieni się kapitan, kilku oficerów i duża część załogi.

Kiedy statek podchodził do stocznioowego nabrzeża, na betonowej kei oczekiwała nas spora grupa ludzi. Jak się okazało, byli to chińscy cumownicy, identycznie ubrani w granatowe kombinezony i czerwone hełmy ochronne z emblematem stoczni, stoczniowi inżynierowie i technicy, którzy mieli uzgadniać program i szczegóły remontu, a także dwaj superintendenci jako przedstawiciele armatora.

W pewnym oddaleniu od nich sterczał pewien osobnik. Jego wysoka i bardzo szczupła postać rzucała się w oczy, ponieważ z zupełnie nieznanej przyczyny stał na sporej metalowej skrzyni, powiewającej się na kei.

Facet ubrany był w krótkie, białe spodnie i taką koszulę z krótkimi rękawami i bardzo szerokimi, granatowymi pagonami, na których złociły się cztery szerokie paski i dość spore kotwice. Chude nogi, wygięte w kształcie litery „O”, obcisłały do kolan białe, długie skarpety.

Znaczną część twarzy zasłaniały potężne przeciwsłoneczne okulary, a pozostała część schowana była pod dużym daszkiem mundurowej czapki, z białym oczywiście pokrowcem.

Daszek ów pokrywały prawie w całości złotem haftowane liście.

Obok stóp, obutych w czarne, lśniące półbuty stały dwie nowiutkie walizy z żółtej skóry z widocznymi z daleka nalepkami rozmaitych linii lotniczych i hoteli.

Nie trzeba było zbyt wiele wyęczać intelektu, nawet znacznie osłabionego tropikalnym upałem i zaduchem siłowni, skąd wynurzyłem się przed kilkoma zaledwie minutami, zostawiając na manewrach naszego chiefa i trzeciego majstra, aby zorientować się, że biały osobnik na kei to zapowiadany nowy kapitan.

Gdy statek wreszcie przykleił się do kei, z wielkim zaskoczeniem dostrzegłem na kapitańskiej czapce z potężnym, niemal jak lądowisko helikoptera dekletem, srebrnego orła w otoczeniu złotych liści, czyli tak zwaną popularnie i wcale nie złośliwie – „kapustę” polskich oficerów handlowej floty.

- Polak! Nowy kapitan!

Jednym okiem spojrzałem na eleganckiego do ostatniego złotego guzika z kotwiczką na pagonach, tkwiącego wciąż na żelaznej skrzyni faceta, drugim natomiast dostrzegłem na mostku naszego dotychczasowego kapitana, zresztą Greka. Przechadzał się akurat dość leniwym krokiem od prawego do lewego skrzydła i z powrotem półnagi, z wielkim brzuchem wystawionym na widok jak najbardziej publiczny i w obdartych, częściowo tylko czystych szortach...

Nie dość na tym. W myślach błyskawicznie stanąłem obok siebie i przyjrzałem się z bliska sobie. I co ujrzałem? Krępego

faceta ze zmierzwioną, kilkutygodniową brodą, odzianego w mocno nieświeże szorty, bawełnianą, poplamioną koszulkę, jaskrawo żółte skarpetki frotte i rozdeptane, niegdyś wyjściowe mokasyny. Do tego zsunięta niemal na kark, dokładnie przetłuszczona czapka typu „hajcerka”, wciśnięte za skórzaną, szeroki – ongiś wojskowy i nawet oficerski – pas robocze rękawice, a w tylnych kieszeniach szortów klucz francuski i latarka.

W tym momencie biały kapitan wszedł po trapie na pokład, skinął na mnie i odezwał się całkiem poprawną angielszczyzną.

- Hallo, człowieku, przynieś moje bagaże na statek.

Muszę przyznać, że zatkało mnie nieco i milczałem jakiś moment.

- Człowieku, czy rozumiesz co mówię?!

Doszedłem nieco do siebie, roześmiałem się, usiłowałem przyjąć postawę zbliżoną do zasadniczej, zasalutowałem otwartą dłonią – po amerykańsku – do daszka przetłuszczonej „hajcerki” i niemal wykrzyczałem

- Aye, aye, sir!!!

Po czym dodałem: - Może pan do mnie mówić po polsku, panie kapitanie.

- Are you Polish? - kapitan wyraźnie się zdziwił.

Teraz z kolei ja się zdziwiłem. Spojrzałem raz jeszcze na emblemat na kapitańskiej czapce i spytałem:

-What country are you from, captain?

- From Poland - odpowiedział.

- No to dlaczego, do diabła, rozmawiamy po angielsku - nie wytrzymałem.

- Sądziłem, że na statkach tej kompanii obowiązuje właśnie ten język - tym razem kapitan raczył odezwać się po polsku. - U nas w Del Monte Banana... na wszystkich statkach z kolorową załogą...

- Ale, do licha, nie jestem kolorowy!

- A kim pan jest na tym statku?

- Jestem drugim mechanikiem - powiedziałem i po chwili dodałem - Sorry, I am the second engineer, sir!

- Drugim mechanikiem? - zdziwił się otwarcie kapitan i krytycznym wzrokiem obrzucił moją postać.

- Second engineer? Really?

A po chwili dorzucił: - U nas w Del Monte Banana byłoby to nie do pomyślenia...

- Ba, w Del Monte Banana - odezwałem się, ale nie dokończyłem zdania, bo kapitan mi przerwał

- Ale, ale, panie drugi, proszę przysłać kogoś do przyniesienia na statek moich bagaży.

- Okay, captain - skinąłem na jednego z kręcących się na pokładzie marynarzy, zresztą Murzyna, podobnie jak cała załoga pokładowa, łącznie z bosmanem.

• • •

Remont toczył się niezwykle opieszale i raczej niesatysfakcjonująco, a na wszelkie moje nalegania i interwencje, uzyskiwałem od kapitana odpowiedź, że przebiega on zgodnie z ustaleniami ownera.

- Zresztą - usłyszałem od „commandante Del Monte Banana”, bo tak w myślach nazywałem naszego Starego - remont jest nadzorowany przez przedstawicieli armatora...

Istotnie, w eleganckim hotelu zamieszkiwali dwaj Grecy, inżynier Sarapulos i kapitan Papapulos. Z pierwszym z nich miałem częste, nawet nieraz dość ostre starcia natury technicznej, drugi piastował stanowisko supercargo i do niczego się nie wtrącał. Nazwiska obu myliły mi się i często nie byłem pewien, który z nich jest Sara - a który Papa - pulos.

Ponieważ stoczniowe przepisy nie pozwalały na pracę załogi w czasie remontu, oszczędny armator zwolnił prawie całą załogę. Zostaliśmy w maszynie jedynie dwaj, starszy mechanik Grek, który całymi dniami siedział albo w kabinie, albo na pokładzie pijąc na zmianę kawę z retsiną i to w sporych ilościach oraz ja, drugi majster, który teoretycznie miał doglądać przebiegu remontu.



Rys. Andrzej Perepczko



I tak biegły kolejne dni postoju na stoczni. Do miasta było bardzo daleko, a że – jak dotychczas – nie wypłacono mi ani dolara od zamustrowania, pozostało mi jedynie siedzenie na statku lub płatanie się po innych, remontowanych równocześnie jednostkach. To ostatnie zajęcie było nieco stresujące, żaden bowiem ze statków nie był w tak rozpaczliwym stanie technicznym jak nasz.

• • •

Dwa dni przed zakończeniem remontu kapitan wezwał mnie przed swoje oblicze. Ubrany jak zwykle w tropikalną gałę mundurową, siedział w fotelu na skrzydle pomostu pod tentem, popijając kawę i zimny, prosto z lodówki, oszroniony sok ananasowy.

- Też bym się napił - powiedziałem, ale kapitan jakoś nie kwapił się do zaspokojenia mojej chęci, nie zaproponował też, żebym usiadł.

- Panie drugi - odezwał się, o dziwo, po polsku - jutro przylatuje nowa załoga.

- Z Polski - dodał po chwili.

- Z Polski? - zdziwiłem się, bo dotychczas nic na ten temat nie wiedziałem.

- Z Polski - potwierdził. - Armator zamierza nawiązać szeroką współpracę z naszym krajem. A my, panie drugi jesteś pierwszymi Polakami w tej kompanii i od nas zaczyna się ta współpraca, panie drugi.

Spojrzałem na commandante Del Monte Banana mocno zdziwiony. Wydawało mi się dotychczas, że to ja byłem pierwszym Polakiem w tej kompanii, ale widocznie byłem w błędzie.

- Nie dziwię się armatorowi - powiedziałem - za takie pieniądze dostaje dobrych marynarzy.

- Panie drugi - kapitan wyraźnie się skrzywił - trochę dziwnie pan stawia sprawę. Stawki płacowe są na zupełnie przyzwoitym poziomie, a co do tego, czy Polacy są dobrymi marynarzami, to się dopiero okaże. Bo u nas, w Del Monte Banana... - zaczął.

- Panie kapitanie - przerwałem. - Sorry, ale stoczniowcy kończą remont wyparownika i chciałbym sprawdzić przy nich jego działanie.

I tak nie dowiedziałem się, co właściciel Del Monte Banana sądził o polskich marynarzach, ale – prawdę mówiąc – obchodziło mnie to tyle, co zeszłoroczny śnieg.

• • •

Kilkutygodniowy remont zakończył się wreszcie, ale wcale nie byłem usatysfakcjonowany. Niestety, wszystkie moje zastrzeżenia i pretensje rozbiły się o całkowity brak zainteresowania ze strony starszego mechanika oraz kontrargumenty dobranego trio, to jest commandante i obu – „pulos”.

Trudno. Wyszliśmy w morze z wieloma brakami, a przed nami był długi, bardzo długi rejs. Otóż armator skierował nas na parę wyseppek na Morzu Celebes i Morzu Sulu po pełnokrętowy ładunek oleju palmowego z przeznaczeniem – bagatela na drugą stronę Pacyfiku, do Stanów Zjednoczonych, skąd z kolei z olejem kukurydzianym w zbiornikach do Indii. Tak więc czekała nas podróż starym pudłem niemal dookoła świata! Ho, ho!!!

• • •

Moja „pierwsza podróż dookoła świata” została w dość brutalny sposób przerwana już na drugi dzień po wyjściu z nową

załogą z Singapuru. Mianowicie nawalił silnik główny i stanęliśmy w dryfie.

Praca w karterze silnika w morzu w każdym klimacie daleka jest od przyjemności, a w tropiku dochodzi do tego jeszcze cała masa dodatkowych negatywów. Awaria okazała się poważna i praca szła – co tu ukrywać – mozolnie i marudnie.

W pewnym momencie zostałem oświetlony światłem latarki. Spojrzałem ze złością w górę, wściekły, że ktoś nam przeszkadza i ku niepomiernemu zdziwieniu dostrzegłem lśniące czarne lakierki, białe długie skarpety obciskające chude nogi i tropikalny mundur samego commandante Del Monte Banana.

Na wymowny kapitański gest wylazłem z karteru, brudny, spocony i uświniony jak nieboskie stworzenie.

Obok kapitana stał supercargo Papapulos.

- O co chodzi? Co się stało? - przekrzyknąłem hałas agregatów.

- Pan jeszcze się pyta, panie drugi? Statek świeżo po stoczni stoi już szóstą godzinę w dryfie, a pan pyta, co się stało. To niedopuszczalne, absolutnie niedopuszczalne... A wie pan ile kosztuje armatora doba przestoju tego statku? U nas w Del Monte...

- Nie wiem ile kosztuje i gównu mnie to obchodzi. Jak panu nie wstyd przychodzić do maszynowni, przeszkadzać w pracy, żeby pieprzyć o kosztach postoju. I to w dodatku w obecności supercargo.

- Panie drugi, niech pan nie zapomina, do kogo pan mówi - kapitan podniósł głos. - Ja jestem kapitanem, ja pana mogę...

- Pan mnie może najwyżej pocałować i niech pan się domyśli, gdzie - wrzeszczałem. - A teraz won obaj z maszyny. I nie przeszkadzać w tej sakramencko cholernej robocie! Jak skończymy damy znać. A jak pan jeszcze na dodatek wspomni, że u was w Del Monte Banana było inaczej, to jak Boga kocham, oberwie pan tym cholernym kluczem w swoją cholerną kapitańską czapkę.

Supercargo spojrział na mnie i na klucz, i – choć krzyczałem po polsku – widocznie wszystko zrozumiał, bo natychmiast wycofał się z maszynowni. Kapitan natomiast stał przez chwilę z szeroko otwartymi - w geście najwyższego zaskoczenia - ustami, kolejno najpierw poczerwieniał, potem zbłądł i wrzasnął piskliwym głosem eunucha.

- Jeszcze pan pożałuje, second!

I wybiegł z maszynowni.

- No to, drugi, masz pan przechlapane do końca kontraktu - stwierdził filozoficznie magazynier Władek, który tkwił ze mną w zaduchu i upale karteru.

- Mam, nie mam, nie pański zafajdany interes - burknąłem, ale po chwili dodałem spokojniejszym głosem. - Mniejsza o to, panie Władku, na razie kończmy tę cholerną robotę, bo faktycznie czas leci.

• • •

Magazynier miał rację. Ale gdy po skończonej pracy ruszyliśmy w dalszą drogę dookoła świata i odpoczywałem w zaduchu nieklimatyzowanej kabiny, w głębi ducha doszedłem do wniosku, że bądź co bądź el commandante Del Monte Banana był na tym cholernym statku kapitanem, czyli PIERWSZYM PO BOGU, a ja tylko drugim mechanikiem.

• • •

POST SCRIPTUM. Zapewniam czytelników, że w jednej z dalszych opowieści mój popołudniowy wystąpi zupełnie inny, bardzo fajny kapitan i wcale nie z Del Monte Banana.



Porty w pigułce

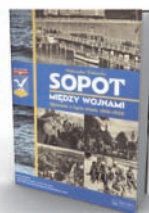


„Polskie porty morskie”,
Dariusz Konkol, Tomasz Perka,
Dom Wydawniczy Księży Młyn
(www.ksiezy-mlyn.com.pl), str. 131

To bodaj pierwsza tego rodzaju publikacja na naszym rynku. A temat aż prosił się o wykorzystanie! Autorzy dobrze wykonali swoje zadanie. Powstała praca zwięzła, przejrzysta i kompletna. Książka przedstawia 32 obiekty mające status polskich portów morskich. Jej autorzy przyjęli ich geograficzny podział, co ułatwia nawigację po tekście. Każdy port opisany został w ten sam sposób. Hasło zawiera informacje o położeniu danego obiektu, spis oraz parametry techniczne nabrzeży i basenów, a także krótki rys historyczny. Do tego dołączona jest czytelna mapka i zdjęcia. Całość składa się na miniencyklopedię portów morskich polskiego wybrzeża. Książka przyda się zapewne zarówno znawcom tematu (jako publikacja podręczna do szybkiego wyszukiwania podstawowych informacji), jak i laikom, dla których może stanowić znakomite wprowadzenie do zagadnienia. Publikacja ukazała się z logo „*Naszego MORZA*” na okładce.



Był sobie Zoppot



**„Sopot między wojnami.
Opowieść o życiu miasta
1918-1939”,**
Aleksandra Tarkowska,
Dom Wydawniczy Księży Młyn
(www.ksiezy-mlyn.com.pl), str. 103

To już trzecia (po Gdańsku i Gdyni) książka Aleksandry Tarkowskiej (ukazuje się z logo „*Naszego MORZA*” na okładce), w której opisuje ona przedwojenne życie jednego z miast wchodzących obecnie w skład tzw. Trójmiasta. I chyba najbardziej zaskakująca. Aby się o tym przekonać wystarczy zerknąć choćby do rozdziału o sopockich masonach. Znakomicie wydanej książce, okraszonej dziesiątkami zdjęć i innych ilustracji, trudno cokolwiek zarzucić. Pokazuje przedwojenną „Riwierę Północy” (pozostającą wtedy w granicach Wolnego Miasta Gdańska) jako modne miejsce kuracyjnych rozrywek i morskich kąpeli. Atrakcyjność publikacji podnosi bez wątpienia dołączenie do niej bezpłatnych dodatków w postaci reprintu planu Sopotu z lat trzydziestych XX wieku, a także płyty DVD z filmami ukazującymi przedwojenny Sopot. Koniecznie trzeba je obejrzeć. Podróż w czasie do przedwojennego Zoppotu stanie się jeszcze ciekawsza.



Bitwa wszechczasów



„Leyte”,
Samuel E. Morison,
Oficyna Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl), str. 477,
seria z kotwiczką

Ta książka nie ma słabych stron. Po pierwsze pieczołowicie, w oparciu o dokumenty i bezpośrednich świadków, rekonstruuje największą morską bitwę w dziejach, zwaną bitwą o Zatokę Leyte, do której doszło podczas drugiej wojny światowej. Starły się tam floty wojenne Stanów Zjednoczonych i Japonii. Po drugie, jej autorem jest klasyk literatury wojennomorskiej Samuel E. Morison, doskonale znany wszystkim interesującym się wojną na Pacyfiku. Po trzecie zaś, ukazuje się w bodaj najlepszym obecnie w Polsce cyklu historycznych książek morskich, serii z kotwiczką, w ramach której wydano już kilka innych prac Morisona. Wszystko to daje gwarancję jakości, zarówno tej merytorycznej, jak i edytorskiej. Zaś zmieszczane w książce mapki znakomicie uzupełniają tekst czyniąc go bardziej czytelny. Polecamy tę pozycję z czystym sercem. Szczególnie, że ukazuje się z logo „*Naszego MORZA*” na okładce.



Fotograf Gdyni



„Moja Gdynia”,
Janusz Uklejewski,
wybór fotografii i tekst:
Dagmara Płaza-Opacka,
Maszoperia Literacka
(www.maszoperia.org), str. 277

Janusz Uklejewski to jeden z najlepszych pomorskich fotoreporterów. Przez kilkadziesiąt lat, począwszy od 1945 roku, dokumentował życie Wybrzeża. Jest autorem wielu tysięcy znakomitych fotografii, w dużej części o tematyce morskiej. Uklejewski robił zdjęcia statkom, okrętom, portom, stoczniom... Był wszędzie tam, gdzie coś się działo, zwłaszcza jeśli dotyczyło to jego ukochanej Gdyni, miasta z morza i marzeń, jak mówią jej mieszkańcy. I to właśnie Gdynia stała się motywem przewodnim albumu, który przygotowywał, ale którego wydania nie doczekał, bo zmarł w trakcie pracy nad nim, w lutym ubiegłego roku. Powstała wspaniała książka zawierająca kilkaset świetnych fotografii zrobionych w różnych latach. Dzięki temu mamy w albumie nie tylko zilustrowane najnowsze dzieje Gdyni, ale i przegląd całego niemal dorobku Uklejewskiego, o którym śmiało można powiedzieć, że był jej największym fotografem. Gorąco polecamy!

Kobieta po Przejściu



„Kurs Arktyka. Rejs przez Przejście Północno-Zachodnie”,
Monika Witkowska, Oficyna
Wydawnicza Alma-Press
(www.almapress.com.pl), str. 349

Jak do tej pory zaledwie trzy jachty pod białoczerwoną banderą pokonały legendarne Przejście Północno-Zachodnie – szlak żeglugowy wiodący wzdłuż północnych wybrzeży Kanady, a łączący Atlantyk z Pacyfikiem. Jednym z nich był, w 2010 roku, *Solanus*. Na jego pokładzie była wtedy znana globtroterka Monika Witkowska. Uwieczniła rejs na kartach książki, którą polecamy wszystkim zainteresowanym nie tylko żeglarstwem czy ekstremalnymi wyprawami, ale przede wszystkim zakochanym w Arktyce. Miłość do tego dzikiego i wciąż trudno dostępnego zakątka naszej planety przebija z każdej strony książki Witkowskiej. Jej relacja nie jest tylko suchym zapisem wydarzeń z przebiegu ekspedycji. To także zbiór wszelkiego rodzaju informacji dotyczących Grenlandii, północnej Kanady i Alaski, od starych legend zacząwszy, na poradach praktycznych skończywszy. Napisana z dużym talentem opowieść czyta się niemal jak pamiętniki dawnych polarników!

Nurkowanie w pytaniach



„Czas zerowy, seks i narkoza głębin. 333 pytania i odpowiedzi o nurkowaniu”,
Leo Ochsenbauer,
Klaus-M. Schremser,
Oficyna Wydawnicza Alma-Press
(www.almapress.com.pl), str. 332

To jedna z najciekawszych książek o nurkowaniu, jakie ukazały się dotychczas w Polsce. Na pewno zaś najdowcipniejsza. Zawiera odpowiedzi na 333 pytania dotyczące podwodnej pasji. Wszystkie, które chcielibyście zadać, a się wstydzić. Jeśli więc chcecie się dowiedzieć czy możliwy jest seks na dnie morza, dlaczego po nurkowaniu chce się pić i czy można od niego zgłupieć – to jest to na pewno książka dla Was. Odpowiedzi udzielane są jak najbardziej serio, kompetentnie i merytorycznie. Dzięki temu książka zawiera spory zasób, często zaskakujących, informacji z zakresu nie tylko samego nurkowania, ale w ogóle morza – jego fauny i flory, właściwości fizycznych, historii oraz wraków. Wszystko zaś podane tak lekko, że miłe chwile spędzą przy niej nie tylko miłośnicy nurkowania, ale każdy zainteresowany słoną wodą, nawet jeśli nie zamierza się w niej zanurzać z butlami na plecach.

Wojna Attyka



„Władca Rzymu”,
John Stack, Dom Wydawniczy Rebis
(www.rebis.com.pl), str. 336

„Władca Rzymu” to po „Okręcie Rzymu” i „Kapitanie Rzymu”, trzecia i ostatnia zarazem część pasjonujących przygód dowódcy rzymskiego okrętu Attyka i jego przyjaciela centuriona Septymusa. Po dramatycznych wydarzeniach, których nie zdradzimy, aby nie psuć zabawy potencjalnym czytelnikom, kończy się pierwsza wojna punicka. Rzym triumfuje na morzu, w czym niemalą zasługę ma właśnie Attyk. Czy Rzymianie przyjmą wreszcie Greka jak swojego? Czy uda mu się zasłużyć na rękę siostry Septymusa? Czy rodzina centuriona uzna go za godnego jej miłości? Fabuła powieści trzyma w napięciu od pierwszej do ostatniej strony, a po wszystkim żałuje się, że to już koniec. Jak podaje wydawca, o opublikowanie pierwszego tomu cyklu Stacka walczyły największe angielskie oficyny. Miały nosa. Po przeczytaniu wszystkich tomów perypetii Attyka i Septymusa możemy bez wahania powiedzieć, że to jedna z najlepszych powieści morskich opublikowanych w naszym kraju w ostatnich latach. Brawa dla wydawnictwa!

Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. 58/307-17-90. Dzięki uprzejmości wydawców, tym którzy (**ale od godz. 12, 26 stycznia!**) skontaktują się z nami przed innymi i odpowiedzą na pytanie: „Jak inaczej nazywana bywa bitwa o Zatokę Leyte?” prześlemy za darmo po 1 egzemplarzu wyżej opisanych książek: „Polskie porty morskie”, „Sopot między wojnami” i „Leyte”.

Już wkrótce w sieci...

Nasze MORZE i PortalMorski razem!

- Nowy, obszerny serwis informacyjny
- Codzienne, stale aktualizowane newsy z branży morskiej
- Rozmowy z ludźmi morza
- Przeglądy prasy polskiej i zagranicznej
- Statystyki, raporty i opracowania
- Fora, opinie, blogi
- NaszeMORZE.TV – relacje filmowe z najważniejszych wydarzeń i wiele, wiele innych...



Bądź z nami, a zobaczysz i dowiesz się najszybciej i najwięcej!
Więcej szczegółów niebawem...

Praca na morzu i na lądzie

www.portalmorski.pl/crewing

SPAWACZ ELEKTRYCZNY
SPAWACZ GAZOWY
MONTER RUROCIĄGÓW
MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH
MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO
MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ
MONTER WENTYLACJI
ELEKTROMONTER OKRĘTOWY
MONTER RUSZTOWAŃ
ŚLUSARZ REMONTOWY
MALARZ KONSERWATOR
OPERATOR CNC
OPERATOR WÓZKA WIDLOWEGO
PODDŹWIGNICOW

MASTER
C/O
2/OFF
C/E
2/ENG
4/ENG
ELECTRICIAN
EL. CADET
BOSUN
A/B
AB/BOSUN
O/S
O/S CADET
MOTORMAN
WIPER



Prezentujemy dziś statki, które odwiedzą Polskę w nadchodzącym sezonie, znane już z wizyt w ub. roku. *AIDA Sol* to piąta jednostka klasy Sphinx (po *AIDAdiva*, *AIDAbella*, *AIDAluna* i *AIDAblu*) z niemieckiej stoczni Meyer Werft. Gościła w Gdyni w maju 2011 r., krótko po wejściu do eksploatacji. *Marina* to pierwszy statek w barwach Oceania Cruises zbudowany specjalnie na zamówienie tego armatora. I ta jednostka przybyła do Gdyni w pierwszym roku swego życia. I wreszcie - *Deutschland* z niemieckiej stoczni HDW z Kilonii. Nie oszłamia na zewnątrz nowoczesnością ani oryginalnością *designu*, ale w środku urządzony jest bardzo bogato i elegancko.

Deutschland (IMO 9141807)
- zbud. w 1998 r., pływa
w barwach Peter Deilmann
Reederei, GT 22496, długość
175,49 m; statek oferuje
miejsce dla maks. 520
pasażerów w 294 kabinach,
przy 280 osobach załogi.



Fot. Piotr B. Stareńczak



Marina (IMO 9438066) -
zbud. w 2010 r. dla Oceania
Cruises, GT 66084, długość
całkowita 239,30 m;
mieści 1258 pasażerów
w 629 kabinach.

Fot. Piotr B. Stareńczak



AIDA Sol (IMO 9490040)
- zbud. w 2011 roku
dla AIDA Cruises, tonaż
pojemnościowy brutto (GT)
71 304, długość całkowita
253,33 m; mieści maks.
2580 pasażerów w 1097
kabinach obsługiwanych
przez 607 członków załogi,
oferuje m.in. 12 barów
i 7 restauracji.

Fot. Piotr B. Stareńczak