

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 7 (31) lipiec 2008
NR INDEKSU 211214



Specjalny dodatek dla marynarzy!

**Kusznierewicz i Życki
- mistrzowie świata
w żeglarskiej
klasie Star.
Są w stanie zdobyć
złoto w Pekinie!**



Morskie przeznaczenie



Oranie morza pingwinem



Jachty pod prysznicem

RADOŚĆ RODZI SUKCES



9 771732 078056



To był historyczny moment...

Gdańsk z polskiej stoczni

4 lipca 2008 r. **po raz pierwszy w tym stuleciu** imię *Gdańsk*, otrzymał **nowy statek zbudowany dla polskiego armatora** w polskiej stoczni. To imię nadała mu Teresa Adamowicz, matka Prezydenta Miasta Gdańska. Chrzest i wodowanie *Gdańska* miały miejsce w Gdańskiej Stoczni Remontowej im. J. Piłsudskiego SA.

To **drugi kontenerowiec typu REM 120** budowany przez Stocznę Północną SA **dla Gdańskich Linii Morskich**. Przeznaczony jest do transportu ładunków ciężkich, wielkogabarytowych i niebezpiecznych, a także ładunków przewożonych w kontenerach – konwencjonalnych i chłodzonych.

Więcej o wydarzeniu i o statku w następnym numerze miesięcznika „Nasze MORZE”.

nasze
MORZE
maritime magazine

REMONTOWA



www.naszemorze.com.pl

Nr 7 (31) Rok III
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 22 45
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56
sekretariat@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż
numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują:**Poczta Polska,
Ruch SA, Kolporter SA**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:Hubert Bierndgarski,
Monika Jankiewicz - Brzostowska,
Liliana Gieldon, Jerzy Drzemczewski,
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,
Marian Lenz, Andrzej Perepeczko,
Piotr Radwański, Marek Twardowski,
Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

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

Nakład 3500 egz.



Statki duże i małe...

Wszystkie statki, duże i małe... towarowe, pasażerskie, żaglowe, handlowe i okręty wojenne opisujemy w „Naszym MORZU”. Choć ostatnio, gdy podczas Światowego Dnia Hydrografii rozdawaliśmy na Skwerze Kościuszki w Gdyni promocyjne egzemplarze naszego miesięcznika („poszło” ich prawie tysiąc! – czyt. str. 10) usłyszeliśmy od naszych Czytelników, że koncentrujemy się na stocznich i wielkim okrętowym przemyśle. To nie do końca słuszna ocena, ale... polskie media o morzu przypominają sobie zwykle podczas wakacji, albo wtedy, gdy po raz kolejny ktoś grozi zamknięciem wielkich stocznii. Polityczno – medialny, stoczniowy spektakl z Brukselą w tle, to zawsze gorący temat (czyt. str. 5). Gdy stocznie zostaną sprywatyzowane i uzdrowione (niekoniecznie w tej kolejności), gdy uzyskają ekonomiczną stabilność, media nie będą się już nimi zajmować. Pozytywna informacja to żadna informacja. My jednak nie zgadzamy się z tym stwierdzeniem, tym bardziej, że budowanie jednostek pływających w Polsce to przecież temat szeroki. Są stocznie, które eksportując ponad 90 proc. produkcji, robią na tym świetny biznes i dynamicznie się rozwijają. Polecam lekturę tekstu poświęconego stoczni Galeon ze Straszyna (str. 42), który otwiera cykl prezentacji stocznii jachtowych w Polsce.

W Gdyni zebraliśmy pochwały za to, że poświęcamy sporo uwagi historii naszej morskiej floty – handlowej i wojennej. To nas cieszy, tym bardziej, że zorganizowana przy naszej pomocy w Małej Galerii Klubu Marynarki Wojennej „Riwiera” w Gdyni wystawa „Fala za falą. Życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej w okresie II wojny światowej” przyniosła pierwszy ciekawy temat. Odwiedził ją Jerzy – syn komandora Eugeniusza Pławskiego, legendarnego dowódcy okrętu ORP *Piorun*, którego rozpoznał na kilku zdjęciach. Opowiedział nam burzliwą historię rodziną, która mogłaby posłużyć za scenariusz filmu sensacyjnego. A my opowiadamy ją naszym Czytelnikom (str. 30).

Miłośnikom pełnych gracji luksusowych wycieczkowców polecamy *Empress* w kolejnej odsłonie parady statków pasażerskich, a także – tak jak obiecaliśmy miesiąc temu – wizytę na *Queen Victoria*, która zawinęła do Gdyni i wywiad z jej kapitanem. (str. 15).

Jednak lipiec to przede wszystkim miesiąc stojący pod znakiem przygotowań do sierpniowej olimpiady w Pekinie. Trzymamy kciuki za



naszych pretendentów do złota – Mateusza Kusznierewicza i Dominika Życkiego, choć w rozmowie z „Naszym MORZEM” przyznają, że akwen, na którym chcą powalczyć nie jest łatwy (str. 23.) Mnie najbardziej w tej rozmowie spodobało się stwierdzenie Mateusza, które pozwolę sobie zacytować:

„Nawet długie godziny wymęczone każdego dnia na jachcie, o ile nie będą przynosiły radości, nie przyniosą żadnego efektu”. Proste prawda? Trzeba lubić to, co się robi. Bez tego, nie pomogą ani pieniądze, ani reklama, ani media, ani kibice, ani nawet Leo Benhakker... Zdanie to dedykuję jednak nie tylko naszym piłkarzom. Dotyczy nas wszystkich.

I na koniec wyjaśnienie. Od lipca Poczta Polska podniosła opłaty za przesyłki listowe, zmuszając nas do podniesienia cen prenumeraty za „Nasze MORZE”. Prenumerata drożeje właśnie o wartość wynikającą z samej podwyżki za przesyłkę. Mimo że w Polsce wciąż drożeje wszystko, cena detaliczna naszego pisma zarówno w salonach prasowych, jak i w prenumeracie od jego startu w styczniu 2006 roku aż do dziś jest taka sama. Jesteśmy najbardziej dostępnym (i przystępnym) czasopismem o tej tematyce – może nie nakładowo, ale cenowo na pewno. I do końca tego roku postaramy się, żeby to się nie zmieniło. Żebyśmy nadal mogli pisać o statkach – tych dużych i tych małych...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Statki duże i małe... str. 3

WYDARZENIA

Czy rząd stanie na głowie? str. 5
 Pierwszy raz w historii str. 8
 Wszyscy chcieli „Nasze MORZE” str. 10
 Święto weteranów,
 święto Marynarki str. 11
 Końcowe odliczanie str. 12
 Ameryka, 400 lat później str. 14
 Bogate wnętrza królowej str. 15
 Armator z Jastarni skarży
 Komisję Europejską str. 19
 Ryby mniej, ale jest bezpiecznie str. 20
 Jak Holendrzy piasek sypali str. 21
 Nowoczesne nabrzeże Darłowa str. 22

MORZE SPORTU

Radość rodzi sukces str. 23
 Dobrze jest w ostrej rywalizacji str. 28

LUDZIE MORZA

Historia rodziny legendarnego
 dowódcy ORP *Piorun* str. 30



30

Morskie przeznaczenie

Jerzy Pławski nie wygląda na siedemdziesięciokilkulatka, człowieka pamiętającego wojnę. Pytam o niepublikowane do tej pory fotografie z kolekcji Jerzego Pertka, które oglądał dzień wcześniej. Na kilku z nich jest jego ojciec. Uśmiech. - Bardzo rozczuliły mnie te zdjęcia. - wspomina Jerzy Pławski, syn słynnego komandora Eugeniusza Pławskiego.

Z WIZYTĄ U...

Oranie morza pingwinem str. 36

MORZE GOSPODARKI

Nadzieja w bliźniaczkach str. 40
 Jachty pod prysznicem str. 42
 Przelamywanie barier str. 44

ŚWIAT Z BLISKA

Morze namiętności str. 47

MORZE PRAWA

Ograniczenie ustawowego
 umocowania str. 50

POCZTÓWKA Z MORZA

Prawdziwa szkoła str. 52

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej
 gospodarce morskiej str. 60

MORZE TAJEMNIC

Jak morze trafiło do hymnu str. 62

TAJEMNICE NATURY

Bałtyk – morze nieznane str. 65

WSPOMNIENIE „MORZA”

Szalony wiatr str. 66

MORZE OPOWIADAŃ

Teoria ziemniaka str. 68

OBRAZY MORZA

Wprawny rzemieślnik str. 72

MORZE KSIĄŻEK

Dla U-Bociarzy i żeglarzy str. 77

MORZE FILMÓW

Tajemnice głębi oceanu str. 77

PRZEGLĄD MORSKI

Serwis morskich wiadomości str. 80

PROMOCJA

15 lat związku pracodawców str. 83

Zdjęcie na okładce:

Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki.

Fot. Waldemar Heflich

36



Oranie morza pingwinem

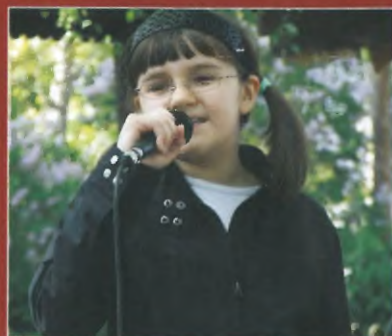
- Mam nadzieję, że się panowie nie z nudzicie – usłyszeliśmy na powitanie od słynącego z dużego poczucia humoru dowódcy ORP *Heweliusza*, kmdr ppor. Grzegorza Kokosińskiego. - Dziennikarze rzadko do nas zaglądają, bo u nas nic nie błyska ani nie strzela. Na pierwszy rzut oka jednostka pozbawiona jest tego wszystkiego, z czym na ogół kojarzą się okręty wojenne – dział czy wyrzutni rakietowych.

Przepraszamy

W poprzednim numerze „Naszego MORZA”, w artykule „Śpiewając szanty”, błędnie podpisałem zdjęcie. Za pomyłkę przepraszamy Aleksandrę Dudij i Wiktoria Piotrowicz oraz wszystkich Czytelników. Poniżej fotografie obu dziewczynek i właściwe podpisy.



Aleksandra Dudij urzekła publiczność lirycznym „Oceanem” i pieśnią „Morze, nasze morze”.



Wiktoria Piotrowicz wykonuje „Piosenkę trampową”.

Nasze stocznie, nasze życie

Czy rząd stanie na głowie?



Plan restrukturyzacyjny dla stoczni w Gdyni i Szczecinie trafił do Brukseli w ostatniej chwili. Nie wiadomo, czy spodoba się Komisji Europejskiej. Skutki odmowy jego przyjęcia będą dla polskiego przemysłu stocznioowego katastrofalne.

26 czerwca to kolejny i, jak twarde podkreślali przedstawiciele Komisji Europejskiej, ostateczny termin przedstawienia przez Ministerstwo Skarbu programu prywatyzacji obu stoczni. Więcej czasu Polska nie ma i mieć nie będzie. Do ostatniej więc chwili ministerstwo gromadziło oferty inwestorów. Do Brukseli, dosłownie za pięć dwunastą, drogą elektroniczną, trafiły w końcu trzy programy restrukturyzacyjne: jeden dla stoczni szczecińskiej, dwa dla stoczni gdyńskiej.

Minister skarbu Aleksander Grad nie ukrywał satysfakcji z tego, że udało mu się dotrzymać terminu: - Nikt nie wierzył, że w ciągu pięciu miesięcy uda się nadrobić czteroletnie zaniedbania w przemyśle stoczniowym, a szczególnie w proce-

sach jego prywatyzacji i restrukturyzacji – mówił dziennikarzom.

Łączeniu mówimy: nie!

Inwestorem Stoczni Szczecińskiej Nowej miałyby zostać spółka Mostostal Chojnice, we współpracy z norweską stoczną Ulstein Verft. Według planu, Mostostal budowałby w Szczecinie wielkogabarytowe konstrukcje stalowe, a Ulstein - statki specjalistyczne do obsługi platform wiertniczych.

Portfel zamówień stoczni jest jednak obciążony nierentownymi kontraktami na budowę statków, straty z tego tytułu szacowane są na 300-350 mln zł. Żaden inwestor nie ma ochoty przejmować firmy



Trzy lata temu gdańscy stocznioy walczyli o niezależność od Stoczni Gdynia. Teraz protestują przeciw ponownemu połączeniu obu zakładów.

z takimi obciążeniami. Jak tę sprawę chce załatwić minister skarbu?

- Warto, by to Skarb Państwa wziął na siebie te zobowiązania. Ale na razie Komisja Europejska nie chce się na to zgodzić – odpowiadał Aleksander Grad.

Z kolei Stocznia Gdynia miałaby przejąć ukraińska spółka ISD, należąca do koncernu metalurgicznego Donbas, właściciel sprywatyzowanej w 2007 roku Stoczni Gdańsk. I tam jednak sytuacja nie jest w pełni komfortowa. Nadal nie wiadomo, czy stocznia nie będzie musiała zwrócić szacowanej na 700 mln złotych pomocy publicznej. Rozmowy w tej sprawie między KE a właścicielem firmy wciąż się toczą. Ofertę przejęcia Stoczni Gdynia złożył także Janusz Baran, właściciel stoczni Maritium w Gdańsku, który, wydawało się, zrezygnował ze startu w prywatyzacyjnym wyścigu. Jak wkrótce wyjaśnił dziennikarzom, nie wycofał się, a po prostu w spokoju przygotowywał ofertę. Powiedział też, że mimo, iż nie ma wy-

powiedział, że jest to optymalne rozwiązanie dla tych firm. Przygotowany przez ministerstwo plan, zgodnie z oczekiwaniami Brukseli, przewiduje ograniczenie łącznej produkcji w obu stoczniach do 400 tys. CGT rocznie, zlikwidowanie trzech pochylni w Stoczni Gdańsk, bez potrzeby zamykania dwóch doków w Stoczni Gdynia, oraz prywatne inwestycje w wysokości co najmniej 320 milionów euro.

Połączenia obu stoczní (które kilka lat temu należały do jednej grupy, a rozdzieliły się pod naciskiem gdańskich związkowców, w czasie gdy szefem Stoczni Gdańsk był działacz Prawa i Sprawiedliwości Andrzej Jaworski), kategorycznie nie życzą sobie tamtejsi stoczniojcy. Jak

nie ma naszej zgody! Piszemy pisma do Neelie Kroes, żeby nie przyjęła projektu prywatyzacji przedstawionego przez ministra Grada.

Twarde stanowisko Brukseli

Minister Grad zaapelował z kolei do unijnej komisarz ds. konkurencji o szybką ocenę programów restrukturyzacyjnych dla polskich stoczní. Pozwoli to, jak tłumaczy, szybko sfinalizować umowy prywatyzacyjne. Zgodnie z oczekiwaniami Komisji Europejskiej, prywatyzacja stoczni powinna zakończyć się do 15 lipca.

Roman Kuzimski, wiceprzewodniczący Solidarności w Stoczni Gdynia dziwi się kolegom z Gdyni: - Gdańsk zawsze chciał się emancypować. Jeżeli są przesłanki ekonomiczne, to dlaczego nie łączyć tych zakładów? Ale nie jesteśmy stroną w tej sprawie, stronami są Komisja Europejska i nasz rząd, więc nie zajmujemy stanowiska - mówi.

Stoczniojcy z Gdańska i Szczecina, w przeddzień ostatecznego terminu przesłania planów restrukturyzacyjnych, pojechali do Brukseli, by namawiać Komisję Europejską na wydłużenie czasu na prywatyzację obu zakładów. 300 z nich demonstrowało przed siedzibą KE. Na transparentach, które ze sobą przywieźli widniały hasła: „Nie odbierajcie nam miejsc pracy”, „Nasze stocznie, nasze życie” czy „To, co Moskwa nie zdążyła, Bruksela dokończy”.

Delegację związkowców przyjął komisarz ds. konkurencji Neelie Kroes, która na koniec spotkania wyszła nawet z jednym z nich, Karolem Guzikiewiczem, pod rękę. - Pani komisarz jest z nami i nie pozwoli nas skrzywdzić! - krzyczał wiceprzewodniczący stoczniojów Solidarności.

Szybko się jednak rozczarował, bo pani komisarz była nieugięta i nie zmieniła stanowiska: - To i tak są już doliczone minuty gry - mówiła Kroes. Przypomniała, że już od czterech lat KE prosi kolejne polskie rządy o uzasadnienie pomocy publicznej. Cierpliwość się skończyła.

Szefa Komisji Europejskiej José Manuela Barroso do pomysłu ratowania stoczni przekonywał z kolei premier Donald Tusk. I ta inicjatywa spaliła na panewce. Powody były identyczne: Barroso zwrócił Tusкови uwagę, że jest już czwartym polskim premierem, z którym spotyka się w tej sprawie, a jego poprzednicy niewiele zrobili.



Konstanty Litwinow, szef ISD Polska, właściciela Stoczni Gdańsk, ma ochotę także na zakład w Gdyni.

starczającego kapitału, by samodzielnie przejąć stoczní, ma już inwestora z zagranicy, który jest w stanie wejść z nim w ten interes.

Propozycja Barana w trudnej sytuacji postawiła ISD. Ukraiński koncern złożył bowiem plan restrukturyzacji wspólny dla obu stoczní. Gdyby wybrano ofertę Maritium, Stocznia Gdańsk pozostałaby bez planu restrukturyzacyjnego, bo oddzielnego dla niej nie sporządzono. A to mogłoby spowodować nakaz zwrotu przez Brukselę wspomnianych setek milionów złotych.

Minister Grad zadeklarował się jako zwolennik połączenia zakładów w Gdańsku i Gdyni. Na konferencji prasowej

powiedział nam Karol Guzikiewicz, wiceszef Solidarności Stoczni Gdańsk, minister Grad powinien trafić przed Trybunał Stanu za sposób, w jaki chce sprzedać stoczní.

- Skandaliczna sprawa! Zamknięcie naszych pochylni oznaczałoby, że w Gdańsku produkowano by tylko elementy statków, a to oznacza zwolnienie, również w Gdyni, około dwóch tysięcy ludzi. Nie mamy nic przeciwko sprzedaży na zasadach rynkowych, ale połączenie z Gdynią nie wchodzi w rachubę, bo w tym wypadku łączy się jeden zakład kosztem drugiego. Chcemy tutaj budować statki, a oni chcą sprowadzić działalność stoczni do montowania sekcji. Na to



Nie udało się premierowi Donaldowi Tuski przekonać przewodniczącego Komisji Europejskiej José Manuela Barroso do kolejnego przedłużenia terminu w sprawie restrukturyzacji stoczni.

Tusk zapowiadał, że tak czy inaczej, jego gabinet chce do jesieni zamknąć sprawę szczecińskiej i gdyńskiej stoczni, a wyjaśnić sytuację w odniesieniu do gdańskiej. Zapewniał, że rząd „staje do słownie na głowie, żeby zdążyć z restrukturyzacją i prywatyzacją stoczni”.

Kto zawinił?

Gdańscy stocznioowcy nie złożyli broń, powołali Komitet Obrony Stoczni i po powrocie z Brukseli kontynuowali protest. Nad bramą zakładu zawisły transparenty użyte w czasie brukselskiej demonstracji.

Z kolei politycy prześcigali się we wzajemnych oskarżeniach o to, kto bardziej zaszkodził polskim stoczniom. - Wszystko wskazuje na to, że stocznie znalazły się w bardzo kryzysowej sytuacji z winy obecnego rządu, z winy Donalda Tuska - mówił prezes PiS Jarosław Kaczyński. Zaznaczył, że gdy tylko został premierem w 2006 r., rozmawiał na temat stoczni z przewodniczącym Barroso, „uzyskał zrozumienie” i tylko dzięki temu Polska dostała czas na dalszą restrukturyzację.

- Szkoda, że prezes Kaczyński zapominał wspomnieć, że to on sam nie dotrzymał pierwszego wyznaczonego przez

Komisję terminu prywatyzacji stoczni. A miało się to stać w czerwcu 2007 r. - skomentował te słowa Maciej Wewiór, rzecznik Ministerstwa Skarbu. A szef Klubu Parlamentarnego Platformy Obywatelskiej Zbigniew Chlebowski wypomnił PiS, że to za jego rządów kłopoty stoczni stały się katastrofalne. I zapowiedział, że działania rządu skontroluje Najwyższa Izba Kontroli.

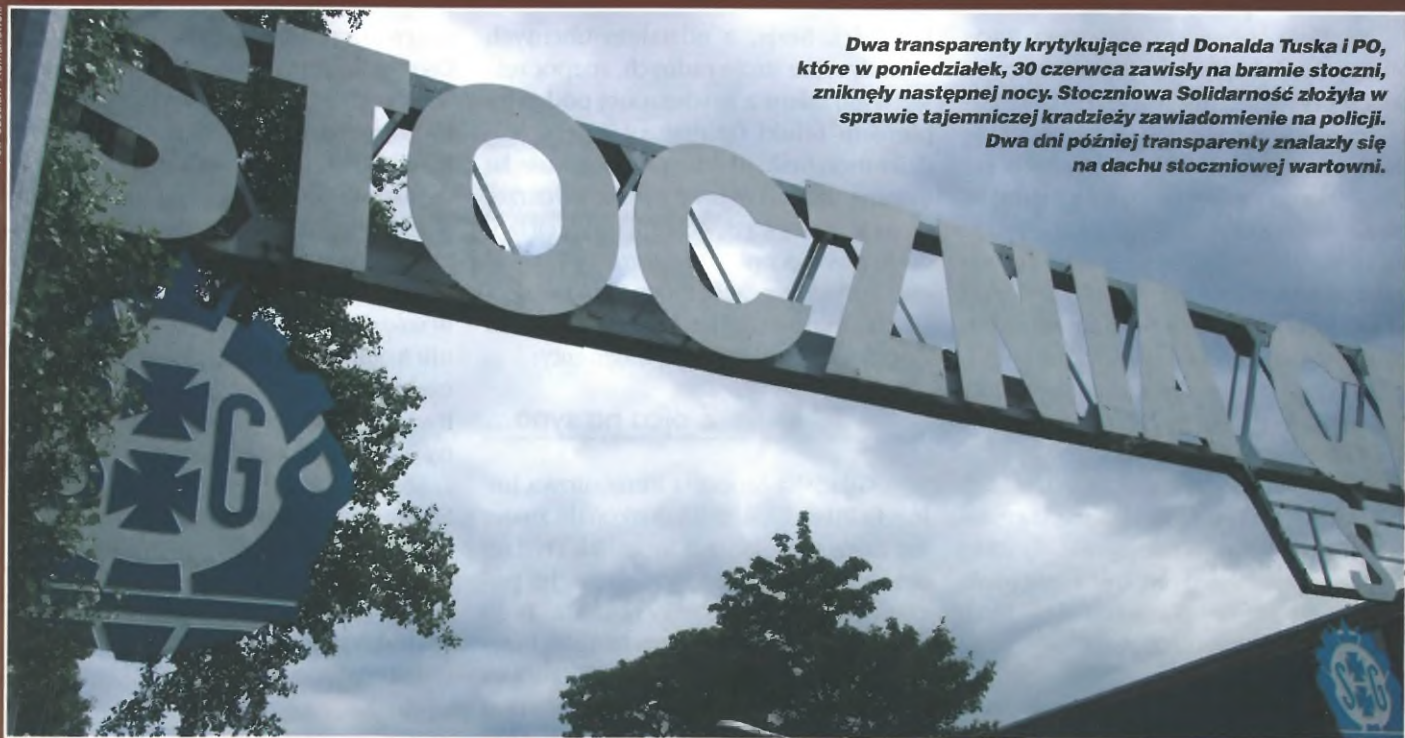
- Już dzisiaj mamy wiele zarzutów. I jeśli one potwierdzą się w raporcie NIK, to były minister skarbu Wojciech Jasiński będzie pierwszym, który stanie przed Trybunałem Stanu - zagroził.

Terminowe przekazanie do Brukseli planów restrukturyzacyjnych nie przesądza o przyszłości stoczni. Komisja Europejska oceni, czy plany spełniają wymagania, które postawiła. Po pierwsze: nowi inwestorzy muszą dać gwarancje, że prywatyzowane zakłady staną się trwale rentowne. Po drugie: stocznie muszą zredukować moce produkcyjne, bo taki jest wymóg unijnego prawa dla spółek, które dostają pomoc publiczną. Po trzecie: dalsza poprawa sytuacji spółek będzie finansowana z prywatnych pieniędzy inwestorów.

Odrzucenie przez Brukselę planów restrukturyzacyjnych oznaczać będzie zwrot, szacowanej na 5 mld zł, pomocy publicznej, jaką stocznie dostały po 1 maja 2004 r., co w konsekwencji doprowadzi do ich bankructwa.

Czesław Romanowski

Dwa transparenty krytykujące rząd Donalda Tuska i PO, które w poniedziałek, 30 czerwca zawisły na bramie stoczni, zniknęły następnej nocy. Stocznioowa Solidarność złożyła w sprawie tajemniczej kradzieży zawiadomienie na policji. Dwa dni później transparenty znalazły się na dachu stoczniowej wartowni.



Piotr Soyka (szósty z prawej) w otoczeniu innych laureatów.

Honorowa nagroda dla prezesa polskiej stoczni

Pierwszy raz w historii

10 czerwca br. w gdańskim Dworze Artusa odbyła się uroczysta sesja Rady Miasta Gdańska, podczas której wręczono medale św. Wojciecha i księcia Mściwoja II. Po raz pierwszy w historii tych odznaczeń, laureatem został przedsiębiorca działający w dziedzinie gospodarki morskiej, prezes zarządu Remontowej SA Piotr Soyka.

Kapituła, powoływana przez Radę Miasta Gdańska, honoruje w ten sposób osoby prywatne, instytucje bądź organizacje, których działania przyczyniły się do rozślawienia imienia Gdańska w regionie, kraju i na świecie. Laureatami są osoby, które podejmują publicznie pożyteczne inicjatywy, poprzez swoją pracę bądź zainteresowania wyrastają ponad przeciętność, działając w sferze: kultury, nauki, służby zdrowia i gospodarki.

Decyzję o przyznaniu medalu księcia Mściwoja II prezesowi Remontowej SA kapituła uzasadniła następująco:

„Za wybitne osiągnięcia w dziedzinie remontów i budowy statków, a szczególnie za kierowanie rozwojem Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, która osiągnęła trwałą pozycję w pierwszej dziesiątce stoczni remontowych świata.”

Uroczystość zgromadziła w pięknym gotyckim wnętrzu laureatów i ponad set-

kę gości. Sesja, z udziałem ubranych w tradycyjne stroje radnych, rozpoczęła się wystrzałem z zawieszanej pod sklepieniem feluki (miniatury galery śródziemnomorskiej), który od pięciuset lat towarzyszy w Dworze Artusa wydarzeniom wielkiej wagi. Zebrani usłyszeli laudacje poświęcone laureatom.

Laudację na cześć Piotra Soyki wygłosił Przewodniczący Rady Miasta Gdańska Bogdan Oleszek. Oto jej fragmenty:

Z ojca na syna...

- Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego SA doskonale znana jest zarówno gdańszczanom, jak i tysiącom armatorów z całego świata. Jej początki sięgają 1 lipca 1952 roku. Tego dnia - na mocy zarządzenia Ministra Przemysłu Maszynowego nr 105 z 9 czerwca 1952 r. - powstało przedsiębiorstwo pod

pierwotną nazwą Baza Remontowa Ostrów. Dokument wydzielienia z ówczesnej Stoczni Gdańskiej Wydziału Remontu Okrętów, który dał początek Bazie Remontowej Ostrów, podpisał ówczesny dyrektor ds. technicznych Stoczni Gdańskiej Henryk Soyka. Był to ojciec dzisiejszego prezesa Remontowej SA – Piotra Soyki, który pracę w tej stoczni rozpoczął w roku 1972, a w roku 1989, po wygraniu konkursu, został jej dyrektorem naczelnym. Z tą datą rozpoczął się długotrwały proces zmian w stoczni uwiecznony jej prywatyzacją w 2001 roku.

Można więc powiedzieć, że Piotr Soyka zamilowanie do morza i statków odziedziczył w genach. Wiedzę zaś o tych statkach zdobywał na Politechnice Gdańskiej. Oprócz dobrych genów i wiedzy, Piotr Soyka miał jednak coś daleko więcej.

(...)

Unikatowy przypadek

On już 20 lat temu miał wizję tego, co chce osiągnąć, miał też pomysł jak to zrobić. A jest to – co chcę podkreślić – przypadek unikatowy w najnowszej historii polskiego przemysłu okrętowego i – zwłaszcza – polskich dużych stocznii. Jak wszyscy wiemy, menedżerów było w nich wielu. Niektórzy byli nawet uważani za wybitnych. I także mieli rozmaite wizje. Dziś zostały po nich stocznie tonące w długach i stereotyp przemysłu, który nie może funkcjonować bez sięgania do kieszeni podatnika. Skala ich społecznych i produkcyjnych problemów świadczy jednak nie tylko o błędach, ale też i o tym, jak bardzo trudny i konkurencyjny jest to rynek.

Gospodarczy fenomen

Można obrazowo powiedzieć, że Piotr Soyka wyprzedził epokę. Już w roku 1989 zaczął zmieniać firmę, na której czele wtedy stanął, tak, żeby dostosować ją do rynku i znaleźć na nim swoje miejsce. Dzięki temu udało mu się przeprowadzić stocznnię przez skomplikowaną drogę przekształceń własnościowych od przedsiębiorstwa państwowego do firmy prywatnej.

Jak on sam dziś mówi: „Pokonaliśmy barierę dwóch światów”. I zrobił to bez jednego dnia strajku w stocznii i bez sięgania do kasy budżetu państwa. Zaufała mu załoga, zaufały związki zawodowe, a politycy na szczęście nie wtrącali się za bardzo do tego, co robi. To dlatego Gdańska Stocznia Remontowa jest dziś fenomenem na mapie gospodarczej całej Polski.

Bez dotacji

Wbrew czarnemu PR-owi, który ma dziś w Polsce cały przemysł stoczniowy, Piotr Soyka od kilku już lat udowadnia, że jego stocznia, działając w tych samych warunkach rynkowych, co inni eksporterzy, odnosi nieustanne sukcesy. Że na remontach, przebudowach i budowach nowych statków można zarabiać i to bez sięgania po tzw. pomoc publiczną. Niedawno eurodeputowany, poseł Janusz Lewandowski zażartował, że Soyce do kompletu brakuje już chyba tylko kupna jakiegoś portu morskiego...

Na razie jednak stocznia koncentruje się na biznesie okrętowym. W firmach Grupy REMONTOWA powstają zarówno statki seryjne jak i awangardowe, ultra-

nowoczesne prototypy, które od kilku lat trafiają na listy najciekawszych statków budowanych każdego roku na świecie.

Najlepsza w Polsce

Dziś Remontowa SA jest najlepszą stocznią w Polsce. W prasowych rankingach gospodarczych dziennika „Rzeczpospolita” oraz tygodnika „Polityka”, a także „Polski Dziennik Bałtycki” stocznia ta klasyfikowana jest najwyżej ze wszystkich innych stocznii oraz przedsiębiorstw gospodarki morskiej w Polsce.

Stocznia należy do czołówki polskich eksporterów. Jest także największym i najbardziej stabilnym pracodawcą prywatnym na Pomorzu. Wliczając pracowników stocznii, pozostałych firm Grupy REMONTOWA oraz kooperantów, stocznia daje zatrudnienie ponad 6 tysiącom osób. W roku 2006 Remontowa SA, która zatrudniła 300 nowych osób, otrzymała Nagrodę Prezydenta Miasta Gdańska dla najbardziej efektywnego pomorskiego pracodawcy.

Nadaje styl...

Piotr Soyka jest także laureatem wielu innych prestiżowych nagród i wyróżnień, m.in.: Medalu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w 2006 r., Nagrody im. Andrzeja Wierzbickiego – „dla wyróżniającego się przedsiębiorcy, który nadaje styl

polskiej przedsiębiorczości kontynuując jej najlepsze tradycje”, przyznanej przez Polską Konfederację Pracodawców Prywatnych Lewiatan w 2005 r., a także tytułów Top Menedżer Roku 2003 w ranking „Dziennika Bałtyckiego”, Człowiek Roku 2001 w plebiscycie „Dziennika Bałtyckiego”, oraz Businessman Roku 1997 i Gentleman Roku 1994.

Uczestniczy w rozwoju Pomorza

Pana Piotra Soykę znamy także z jego ofiarnej pracy dla Gdańska i regionu. Działa na forum publicznym: był przewodniczącym Komisji Polityki Gospodarczej w Sejmiku Województwa Pomorskiego i prezesem Gdańskiego Klubu Biznesu, a ostatnio ponownie został wybrany prezesem Związku Pracodawców Forum Okrętowe. W ubiegłym zaś roku Piotr Soyka został wybrany w Gdańsku przewodniczącym Społecznego Komitetu Wsparcia Euro 2012. Wybraliśmy go, bo wiemy, że ma szczęśliwą rękę. Jego wiedza, pomysły i doświadczenie zawsze popychały naprzód sprawy miasta i regionu. Remontowa SA uczestniczy we wszechstronnym rozwoju Pomorza. Dokładnie takie zdanie Piotr Soyka zapisał w misji swojej firmy i udowodnił, że są to nie tylko słowa.

Notował:
Grzegorz Landowski

**Medal księcia Mściwoja II
przyznany prezesowi
Remontowej SA za wybitne
osiągnięcia w dziedzinie
remontów i budowy statków.**



Wszyscy chcieli „Nasze MORZE”

Stoisko „Naszego MORZA” należało do najbardziej obleganych podczas tegorocznych obchodów Światowego Dnia Hydrografii w Gdyni. Ledwie cztery godziny wystarczyły, abyśmy rozdali blisko tysiąc egzemplarzy naszej gazety. O widokówki z naszej kolekcji przedwojennych polskich okrętów wojennych dopominał się nawet sam dowódca Marynarki Wojennej RP wiceadmiral Andrzej Karweta.

Przypadające 21 czerwca święto hydrografów obchodzone było po raz trzeci. Zorganizowało je Biuro Hydrograficzne MW, we współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni oraz przy udziale Akademii Marynarki Wojennej.

Z tej okazji, przy Skwerze Kościuszki w Gdyni, tuż obok okrętu-muzeum *Błyskawica* zacumowały okręt hydrograficzny MW ORP *Heweliusz* oraz statek hydrograficzny Urzędu Morskiego w Gdyni *Zodiak*. Obie jednostki można było zwiedzać. Ze sposobności do poznania, jak na co dzień wygląda praca polskich hydrografów skorzystały tłumy mieszkańców Gdyni i przebywających akurat w mieście z „morza i marzeń” turystów. Niektórzy byli tak zafascynowani statkami, że kontynuowali ich zwiedzanie nawet w strugach rzęsimego deszczu, który przez chwilę pojawił się nad Gdynią.

Jeśli komuś było mało wrażeń, mógł obejrzeć otwartą na nabrzeżu wystawę poświęconą osiągnięciom polskich hydrografów, a także zapoznać się z używanym przez nich sprzętem prezentowanym przez specjalistyczne firmy.

Wśród stoisk nie mogło zabraknąć „Naszego MORZA”. I nie zabrakło. Światowy Dzień Hydrografii nasza redakcja uczciła rozdając archiwalne egzemplarze gazety i firmowe gadżety, wśród których szczególną popularnością cieszyły się kalendarze z naszym logo.

Trzeba zauważyć, że nasze stoisko okazało się jednym z najczęściej odwiedzanych. Nie tylko w krótkim czasie udało się nam rozdać blisko tysiąc gazet, ale i ugościć kilkunastu znakomitych gości.

Wśród nich byli wyżsi oficerowie Marynarki Wojennej RP, politycy i przedstawiciele branży morskiej.

Największą przyjemność sprawiła nam niewątpliwie wizyta dowódcy MW RP wiceadmirała Andrzeja Karwety. Szczególne zainteresowanie okazał on, rozdawanej przez nas także, kolekcji pocztówek z wizerunkami przedwojennych polskich okrętów wojennych.

- To naprawdę rzadkie i ciekawe – mówił „pierwszy marynarz RP”.

Ale wiceadmiral Karweta nie był jedynym gościem naszego stoiska. Wśród osób, które tego dnia nas odwiedziły, znaleźli się także m.in. wiceminister infrastruktury do spraw gospodarki morskiej Anna Wypych-Namietko, poseł Prawa i Sprawiedliwości Zbigniew Kozak, dowódca Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW kmr Dariusz Kolator, dowódca ORP *Arctowski* kmr ppor. Artur Grządziel i legenda polskiej branży morskiej prof. Daniel Duda.

- Cieszymy się, że mogliśmy wspólnie popularyzować osiągnięcia polskiej hydrografii – mówił główny organizator i dobry duch całej imprezy kmr Henryk Nitner, zastępca Szefa Biura Hydrograficznego MW. - Możecie Państwo już zaprosić swoich Czytelników na przyszły Światowy Dzień Hydrografii. Na pewno znowu będziemy obchodzić go razem.

Światowy Dzień Hydrografii (jak sama nazwa wskazuje) obchodzony był nie tylko w Polsce, ale także w osiemnastu innych krajach morskich skupionych w Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej. Święto ustanowione zostało trzy lata temu przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Tomasz Falba

**Reportaż z rejsu na okręcie hydrograficznym ORP *Heweliusz* -
czytaj na str. 36.**

VIPy na stoisku „Naszego MORZA”: w środku wiceminister infrastruktury do spraw gospodarki morskiej Anna Wypych-Namietko, obok niej, z lewej, dowódca MW RP wiceadmiral Andrzej Karweta.





Hołowanie statku-muzeum ORP Błyskawica ze stałego miejsca postoju na miejsce uroczystości przy Płycie-Pomniku Marynarza Polskiego.

Oficjalni goście oglądają widowisko z okazji 90-lecia Marynarki Wojennej. Trzeci od prawej prezydent Ryszard Kaczorowski, obok niego minister Bogdan Klich oraz wiceadmirał Andrzej Karweta.



Święto weteranów, święto Marynarki

Marynarze-weterani po raz piąty w Gdyni na swoim zjeździe - okazja do wspomnień i oddania hołdu poległym i zmarłym kolegom.

Około siedemdziesięciu weteranów-żołnierzy pływających na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej w czasie wojny, przybyło na V Światowy Zjazd Marynarzy Polskich. To najważniejsze wydarzenie tegorocznego jubileuszu Marynarki Wojennej.

Zjazd organizowany jest co kilka lat od 1993 roku. W tym roku okazja była szczególna, albowiem Marynarka Wojenna obchodzi 90-lecie swego istnienia. Przybyli z różnych zakątków świata byli żołnierze MW wzięli udział we mszy świętej w intencji Marynarki Wojennej w kościele w Gdyni - Oksywiu oraz w widowisku plenerowym „Pod Białą-Czerwoną Banderą”, które odbyło się w samo południe, w piątek 27 czerwca, przy Płycie-Pomniku Marynarza Polskiego na Skwerze Kościuszki. W uroczystościach wzięli m.in. udział ostatni prezydent RP na

uchodźstwie Ryszard Kaczorowski, dowódca Marynarki Wojennej wiceadmirał Andrzej Karweta oraz minister Obrony Narodowej Bogdan Klich. Prezydent Kaczorowski zwiedził też, zorganizowaną pod naszym patronatem, wystawę „Fala za falą. Życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej w czasie drugiej wojny światowej”, na której znajdują się, w większości wcześniej nie prezentowane, zdjęcia marynarzy i okrętów z czasów ostatniej wojny.

**Cze
Zdjęcia: Lech Trawicki**



Kompania Reprezentacyjna Marynarki Wojennej.



Występ Zespołu Tanecznego Klubu Marynarki Wojennej „Róże Wiatru”.

Końcowe odliczanie



Trwają ostatnie przygotowania do Ekspedycji Orzeł. Już za dwa tygodnie rozpocznie się najważniejsza być może wyprawa eksploracyjna w historii Polski.

W słowach tych nie ma przesady. Zatonięcie *ORP Orla* to jedna z największych tajemnic drugiej wojny światowej. Legendarny okręt-symbol Polskiej Marynarki Wojennej, który wstawił się ucieczką z internowania w Estonii do Anglii w roku 1939, zaginął rok później w niewyjaśnionych do dzisiaj okolicznościach.

Zbadają każdy metr

Po ponad sześćdziesięciu latach przed szansą rozwikłania zagadki ostatniego patrolu *Orla* staje Morska Agencja Poszu-

kiawcza z Gdyni (MAP), organizacja skupiająca pasjonatów historii i nurkowania. Po kilku latach badań, przekopywania się przez setki dokumentów, jej członkowie doszli do przekonania, że *Orzeł* zatonął po wejściu na niemieckie pole minowe około 150 mil morskich na południe od wybrzeży Norwegii.

Aby się przekonać czy mają rację zorganizowali ekspedycję, która 27 lipca wyruszy na Morze Północne, aby prze-

szukać domniemany rejon katastrofy *Orla*. Przy pomocy statku *Imor* wypożyczonego z Instytutu Morskiego w Gdańsku zamierzają przebadać, metr po metrze, obszar ponad tysiąca kilometrów kwadratowych. Jak obliczają, powinno im to zająć około trzech tygodni.

- Wiemy, że możemy nic nie znaleźć, ale tego nie zakładamy - mówi skarbnik MAP Hubert Jando. - Wierzymy, że jednak się uda, że będziemy mieli szczęście, by jako pierwsi ujrzeć na własne oczy szczątki *Orla* spoczywające na dnie mo-

Członkowie Ekspedycji Orzeł - od lewej - Bartosz Wilk, Andrzej Siadek, Krzysztof Piwnicki, Hubert Jando, Piotr Surzyn.



rza i raz na zawsze przeciąć spekulacje dotyczące jego zatopienia.

Spokój marynarzy

Do rozpoczęcia wyprawy zostały niecałe dwa tygodnie. Jak nas poinformował wiceprezes MAP Piotr Surzyn, trwa właśnie „dogrywanie” ostatnich spraw przed wyruszeniem na Morze Północne. MAP uzyskało ostateczną zgodę strony norweskiej na prowadzenie badań.

- Otrzymaliśmy też od Brytyjczyków bazę dotychczas znalezionych wraków znajdujących się na obszarze naszych poszukiwań – mówi Surzyn. - Chodzi o to, żeby nie marnować czasu na ich identyfikację.

Członkowie grupy zapewniają, że zamierzają uszanować spokój 63 marynarzy, którzy zginęli na okręcie. Nie chcą wchodzić do jego wnętrza. Nie rezygnują jednak całkowicie z nurkowania do wraku. Chcą odszukać i zdjąć z kadłuba *Orla* plakietkę, która została tam umieszczona dla upamiętnienia, że okręt został zakupiony ze składek polskiego społeczeństwa. Tabliczka ma być przekazana Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.



Poszukiwania *Orla* prowadzone będą z pokładu statku *Imor*.

Wyprawa nie doszłaby do skutku gdyby nie wsparcie sponsora. Koszty ekspedycji „wzięła na siebie” firma Balex Metal z Bolszewa koło Wejherowa, producent

i dostawca rozwiązań budowlanych wysokiej jakości.

- Angażujemy się w różne prospołeczne projekty – wyjaśnia Wojciech Godlewski, dyrektor marketingu Balex Metal. - Cieszymy się, że możemy przyczynić się do wyjaśnienia zagadki zatopienia tego legendarnego okrętu.

Gdzie leży wrak?

Przebieg Ekspedycji *Orzeł* budzić będzie zapewne ogromne zainteresowanie. Na stronie www.agencjamorska.pl można znaleźć szczegółowe informacje. Relację z badań zamieścimy także w „*Naszym MORZU*”, które od początku sekunduje projektowi.

Z okazji wyruszenia Ekspedycji *Orzeł* na Morze Północne przygotowano wiele niespodzianek. Na stronie internetowej wyprawy ogłoszony został m. in. konkurs z nagrodami zorganizowany przez jej sponsora. Na specjalnej mapie pokazującej obszar poszukiwań można samemu spróbować wytypować miejsce spoczynku wraku *Orla*.

Wszyscy zainteresowani projektem mogą wybrać się na Skwer Kościuszki w Gdyni, gdzie 27 lipca zacumuje statek *Imor*. Będzie go można zwiedzić, na miejscu spotkać będzie także można członków MAP i otrzymać archiwalne egzemplarze „*Naszego MORZA*”.

Tomasz Falba



Ameryka, 400 lat później

400 lat temu do Ameryki Północnej przybyli pierwsi Polacy. Teraz ich śladami ruszy jacht *Fazisi*.



W powszechnym przekonaniu kolonizacja Ameryki Północnej wiąże się z przybyciem tam, na pokładzie sławnego statku *Mayflower*, grupy purytańskich pielgrzymów z Anglii, w roku 1620. Jednak próby osiedlenia się na tym kontynencie podejmowano znacznie wcześniej, a w roku 1607 w Wirginii założono nawet osadę Jamestown, która w chwili przybycia *Mayflower* liczyła już około tysiąca mieszkańców.

Wśród pierwszych kolonizatorów znaleźli się także Polacy. Przybyli do Jamestown w roku 1608 na pokładzie statku *Mary and Margaret* pod dowództwem niejakiego kpt. Johna Smitha. Było ich pięciu: Zbigniew Stefański, Jan Mata, Jan Bogdan, Stanisław Sadowski i Michał Łowicki. Aktywnie włączyli się w życie w osadzie.

W odległości mili od Jamestown zbudowali pierwszą hutę szkła w Ameryce, którą uważa się za początek amerykańskiego przemysłu. Warto też odnotować, że pierwszym lekarzem jaki działał w Jamestown był Lawrence (Wawrzyniec) Bohun, który zasłużył się w dziejach osady tym, iż już w 1610 roku prowadził badania lokalnych ziół i metod leczenia stosowanych przez Indian.

Liczbę naszych rodaków, którzy zamieszkiwali miasteczko w XVII wieku ocenia się dzisiaj na około 50 osób. Byli

na tyle zaradni, że w roku 1619 wywalczyli sobie prawo głosu do Zgromadzenia Obywatelskiego pełniącego wówczas w Wirginii funkcje ustawodawcze.

W 400 lat od przybycia do Ameryki Północnej pierwszych polskich osadników z Europy, przez Atlantyk ruszy regatowy jacht *Fazisi*. Organizatorem rejsu o nazwie „Ameryka, 400 lat później”, jest młoda, ale prężnie działająca Polska Fundacja Morska ze Świnoujścia (www.fundacjamorska.pl). Celem jej działalności jest zachowanie pamięci o dziejach polskiego żeglarstwa. Fundacja wspomaga wszelkie inicjatywy sprzyjające zachowaniu tradycji oraz zabytków żeglarskiej kultury materialnej i duchowej, w tym wydawanie książek o tematyce żeglarskiej. Swoje cele realizuje poprzez tworzenie Muzeum Żeglarstwa Polskiego i Cyfrowej Biblioteki Morskiej.

- Rocznica przybycia pierwszych Polaków do Ameryki Północnej to znakomita okazja, aby przypomnieć nie tylko Amerykanom, ale też całemu światu, jaką rolę w historii tego kontynentu odegrali nasi rodacy – wyjaśnia ideę rejsu prezes Polskiej Fundacji Morskiej Marek T. Słaby. - A jak najlepiej to zrobić, jeśli nie organizując wyprawę ich śladami, czyli przez Atlantyk?

Fazisi jest aluminiowym słupem należącym do Polish Yachting Association in North America (PYANA) z Chicago, organizacji zrzeszającej polonijne kluby żeglarskie w Ameryce Północnej. Zbudowany został dwadzieścia lat temu w ZSRR specjalnie do regat Whitebread Round the World Race 1989-1990 (znanych obecnie pod nazwą Volvo Ocean Race). Jacht ma 25 metrów długości, 6,5 m szerokości, 260 metrów kwadratowych żagli i może zabrać na pokład 24 osoby. W 1989 roku *Fazisi* wpisany został do Księgi Rekordów Guinnessa za najszybszy rejs dobowy (400 Mm).

W ubiegłym roku jednostka pod dowództwem kpt. Janusza Kędzińskiego z Nowego Yorku, przybyła do Polski, aby wziąć udział w The Tall Ships Race Baltic 2007, czyli regatach żaglowców szkolnych i jachtów na trasie prowadzącej z Aarhus w Danii do Kotki w Finlandii i Sztokholmu w Szwecji, które zakończyły się w pierwszych dniach sierpnia 2007 r. w Szczecinie. W czasie tego rejsu kpt. Kędziński, zainspirowany przykładem komandora PYANA Izidora Ryzaka, uzupełnił skład załogi *Fazisi* kilkunastoosobową grupą młodzieży z Zespołu Szkół Morskich w Darłowie. Koszty ich pobytu na jachcie pokrył z własnej kieszeni, za co wyróżniony został III Nagrodą Honorową Rejsu Roku 2007 – na uroczystość wręczenia nagród kpt. Kędziński przyplynał do Gdańska z tą samą załogą.

Rejs „Ameryka, 400 lat później” rozpocznie się w połowie lipca w Świnoujściu. Trasa wyprawy poprowadzi przez cieśniny duńskie, kanał La Manche, na Azory, a potem przez Ocean Atlantycki do Nowego Jorku. Ekspedycja zakończy się w Jamestown, gdzie w październiku odbędzie się uroczysty zjazd Kongresu Polonii Amerykańskiej.

Tomasz Falba

Relację z rejsu zamieścimy w październikowym numerze „Naszego MORZA”.



Fazisi wziął swoją nazwę od rzeki w Gruzji.

Prezes Polskiej Fundacji Morskiej Marek T. Słaby ma nadzieję, że wyprawa *Fazisi* przypomni udział Polaków w kolonizacji Ameryki Północnej.

Zwiedzamy Queen Victorię



Fot. Piotr B. Stareńczak

Bogate wnętrze królowej

Na kilka godzin, w ostatni dzień maja, do Gdyni przyłynął jeden z największych statków pasażerskich na świecie *Queen Victoria*. Byliśmy na jego pokładzie.

- Robi wrażenie – to zgodna opinia ludzi stojących przy Nabrzeżu Francuskim w Gdyni na widok tego, należącego do Cunard Line, kolosa. Ponad pięćdziesiąt metrów wysokości (dwadzieścia pięter) i kilkanaście pokładów oszołamia. Samo przejście wzdłuż kadłuba (statek ma prawie 300 metrów długości) zajmuje sporo czasu. Jednak znacznie dłużej trwają formalności przy wejściu: zostawiamy dowody osobiste, otrzymujemy identyfikatory. Na *Queen Victorię* wchodzimy w kilkusobowej grupie. Każdy z wchodzących jest fotografowany, a jego bagaż prześwietlany. Względny bezpieczeństwa.

Wchodzimy do obszernego „Grand Lobby”, które uderza przepychem. Kolory: odcienie brązu i złota. Największe wrażenie robi plaskorzeźba przedstawiająca dziób statku oraz mnogość schodów, które, jak nam się wydaje, prowadzą we

wszystkich możliwych kierunkach. Nasz angielski przewodnik Ed podaje podstawowe informacje na temat jednostki. Większość skupia się jednak na podziwianiu wnętrza i robieniu zdjęć.

Przez kolejne kilkadziesiąt minut zwiedzamy „Królową”. Przechodzimy m.in. przez dwukondygnacyjną bibliotekę, w której zgromadzono sześć tysięcy woluminów. Na podłodze wykonany na specjalne zamówienie dywan z podpisami najsłynniejszych brytyjskich pisarzy. Stylowe meble, tłumaczy Ed, wykonane są z egzotycznych gatunków drewna.

Tradycja miesza się z nowoczesnością, w kasynie, pustym teraz, bo ledwo minęło południe, mijamy stoliki do gry i kilkanaście automatów. Pusty jest też bar, urządzony, jak na wszystkich statkach tego armatora, w typowo angielskim, „pubowym”, stylu. Zatrzymujemy się w pa-



Dwadzieścia pięter, 1007 kabin.

Fot. Czesław Pomarański



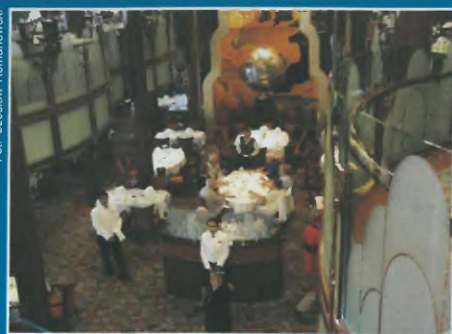
Pasażerowie zgromadzeni na najwyższym, z dwunastu dostępnych, pokładzie żegnają Gdynię. Czerwony komin jest charakterystyczny dla statków Cunarda.

Fot. Czesław Pomarański



Sterówka *Queen Victoria* naszpikowana jest elektroniką, a statkiem można manewrować nawet przy użyciu przenośnego joystick'a.

Fot. Piotr B. Stareńczak



„Britannia Restaurant” – jedna z najwspanialszych restauracji na wodzie.



Teatr Royal Court Theatre z ponad 800 miejscami ze świetną widocznością z każdego z nich. Dla porównania - Teatr Muzyczny w Gdyni oferuje zaledwie 693 miejsca na widowni.



Przepisy portowe oraz, czasem, decyzja kapitana portu dotycząca konkretnego przypadku, narzucają korzystanie z holowników przez statki określonej wielkości i w określonych warunkach. Jednak wielkie, nowoczesne wycieczkowce, jak QV, radzą sobie świetnie i szybko z manewrami bez pomocy holowników. Pozostaje ich asysta „na wszelki wypadek”.



Najwyższe pokłady QV górujące nad gdyniskim portem. Wycieczkowiec ma tylko jeden większy i jeden średni basen, ale ich otoczenie należy do najlepszej klasy aranżacji przestrzeni...

sażu z ekskluzywnymi sklepami, gdzie mieści się między innymi piękna galeria obrazów. Jest też coś w rodzaju sali tradycji z pamiątkami związanymi z innymi statkami Cunarda, np. „matką” QV - *Queen Elizabeth 2* (m.in. płyta Mike Oldfielda „QE2”) i zdjęciami osób, które na nich gościły (znajduje się tam fotografia Winstona Churchila i oryginalne cygaro w popielniczkę).

W trzykondygnacyjnym „Royal Court Theatre” odbywa się właśnie, nietypowo, pokaz wyposażenia ratunkowego. To, jak się dowiadujemy, jedyny pływający teatr na świecie z balkonami. Na górze znajduje się przytulne pomieszczenie, w którym można jednocześnie oglądać przedstawienie (dzięki kilkudziesięciocalowemu ekranowi) i raczyć się szampanem. Olbrzymi „Queens Room” (parkiet tańeczny ma powierzchnię 100 metrów kwadratowych) to sala balowa, na której

suficie znajdują się przepiękne kryształowe żyrandole i świeczniki. Jest tam także podest dla zespołu, perkusja i fortepian.

Takich fortepianów, mówi Ed, znajduje się na statku osiem. Każdy kosztuje 40 tysięcy dolarów.

Na zakończenie naszego pobytu na *Queen Victoria*jemy lunch w „Britannia Restaurant”, znajdującej się na rufie statku. Urządzona w stylu przypominającym lata 30. ubiegłego wieku nasuwa, nie pierwsze podczas tej wizyty, skojarzenie z *Titanikiem*.

To koniec zwiedzania, przed statkiem czekają turyści, którzy wrócili z wycieczki po Gdyni i Malborku. Godzinę później QV opuszcza port. Na nabrzeżu „Królową” żegna kilkaset osób. Będzie ją można podziwiać jeszcze 22 lipca, kiedy ostatni raz w tym sezonie odwiedzi Gdynię.

Czesław Romanowski

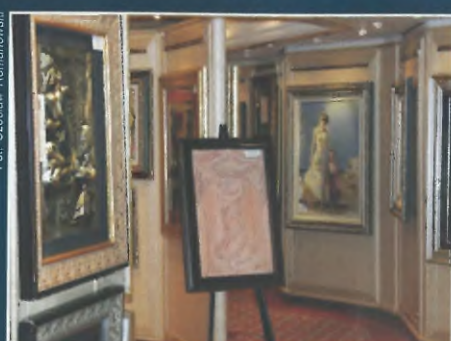
Bardziej szczegółowe informacje o statku zamieściliśmy w kwietniowym numerze naszego miesięcznika w cyklu „Parada Statków Pasażerskich”.
Zobacz więcej: <http://queenvictoria.cunard.co.uk/virtual-tour/>



Olbrzymi hol ze stylowymi schodami.



Kasyno na pokładzie Queen Victoria.



Kolekcja dzieł sztuki.



Ślubu nie udzielamy

Z Paulem Wrightem, kapitanem wycieczkowca Queen Victoria, rozmawia Piotr B. Stareńczak

Ten wywiad miał dość nietypowy przebieg. Otwartość, ciekawość Polski, poczucie humoru i ujmująca osobowość kapitana sprawiły, iż podczas spotkania na mostku więcej właściwie było rozmowy, niżej pogawędki, niż jedynie pytań i odpowiedzi. Podczas dziewiczego zawinięcia Queen Victoria do polskiego portu, kapitan rozmawiał jedynie z ekipą telewizji TVN i dziennikarzem „Naszego MORZA”. Widać, że kapitanów na wspaniałe statki pasażerskie u przodujących armatorów dobiera się nie tylko pod kątem ich profesjonalizmu (co oczywiste), ale również ze względu na osobowość i komunikatywność - tak potrzebne przy obsłudze, nierzadko kapryśnego i wybrednego, „ładunku”, jakim są pasażerowie...

Kapitan Wright interesował się m.in. tym, jakie inne statki pasażerskie odwiedzają Gdynię i ile ich zawija do tego por-

tu podczas sezonu. Pytał też, czy wielu Polaków korzysta z morskich wycieczek. Wyczerpująco na te pytania odpowiadał przedstawiciel największego specjalizującego się w rejsach wycieczkowych biura podróży i głównego przedstawiciela wielu armatorów wycieczkowców na terenie naszego kraju - Marco Polo Travel (której to firmie dziękujemy przy tej okazji za zaaranżowanie rozmowy z kapitanem QV), szacującego polski rynek - dynamicznie z roku na rok rozwijający się - obecnie na ok. 10 000 turystów.

- Czy pamięta Pan moment, w którym dowiedział się Pan, że będzie dowodził tym wspaniałym statkiem?

- Tak, oczywiście. To było w październiku 2006 roku. Statek był w budowie. Jestem z Cunardem od dość dawna - od roku 1980. Poprzednio dowodziłem m.in. większym wycieczkowcem - fla-

gową jednostką Cunard'a - *Queen Mary 2*. Właściwie oczekiwałem zatrudnienia na nowym statku, miałem nadzieję, że powierzone mi zostanie dowodzenie nim podczas inauguracyjnego rejsu. To bardzo miłe i ekscytujące dowodzić nowym nabytkiem armatora - najmłodszym statkiem w jego flocie. W dodatku tak wspaniałym.

- Czy przed wycieczkowcami pracował Pan na statkach towarowych lub jednostkach pływających innych rodzajów?

- O, tak! Dość długo... Na początku lat siedemdziesiątych miałem pojedynczy epizod pracy na wycieczkowcu. Był to statek *Empress of Canada*, który stał się pierwszą jednostką Carnival Cruise Lines*. Ale poza tym pływałem na wielu różnego rodzaju statkach - zbiornikowcach, kontenerowcach, promach, a nawet na poduszkowcu kursującym przez Kanał



Paul Wright, kapitan wycieczkowca *Queen Victoria*.

Angielski - aż do roku 1980, kiedy rozpocząłem pracę w Cunard Line.

- Jaka jest różnica w satysfakcji zawodowej płynąca z dowodzenia wspaniałym, wielkim statkiem pasażerskim, takim, jak choćby *Queen Victoria*, w porównaniu ze „skromnymi” statkami towarowymi?...

- Różnica? Mamy tu po prostu inny ładunek... - śmieje się kapitan Wright.

- Tylko „inny ładunek”?...

- Naturalnie żartujemy sobie... Ale tak naprawdę, pasażerowie wymagają znacznie więcej starania, wytrwałości, cierpliwości. W przypadku ładunków, wystarczy zadbać o odpowiednie warunki dla zachowania towarów w dobrej kondycji. O pasażerów zaś należy szczególnie dbać. Trzeba zapewnić im dobrą atmosferę. Sprawić, by czuli się zadowoleni, a nawet szczęśliwi.

- Za chwilę weźmie Pan kapitan udział w uroczystym odsłonięciu tablicy poświęconej *Queen Victoria* w gdyńskiej Alei Statków pasażerskich. Czy widział Pan gdziekolwiek na świecie podobną „aleję gwiazd” poświęconą statkom?

- To bardzo oryginalny i ciekawy pomysł. Dobrze, że statki mają swoją „aleję gwiazd”. Miło, że znajduje się tam miejsce i dla *Queen Victoria*.

- Na czym polega wyjątkowość statku, na mostku którego rozmawiamy?

- Ten statek łączy tradycję z nowoczesnością. Można powiedzieć, że jest „tradycyjnym statkiem Cunard’a”. Są tu

pomieszczenia (łącznie z ich nazwami), czy charakterystyczne elementy wystroju, spotykane na dawnych statkach Cunard’a. Jest muzeum, w którym można się zapoznać z bogatymi tradycjami Cunard Line i żeglugi pasażerskiej w ogóle. Mamy tu też jedyny dotąd teatr na morzach świata z prywatnymi lożami, którego wystroj przypomina epokę wiktoriańską. Jest też tradycyjny brytyjski pub „Golden Lion”. Statek daje poczucie obcowania z klasycznym pięknem, zapewnia kameralny, niemal intymny nastrój, przesycony duchem dawnych czasów. Klientami, do których przede wszystkim skierowana jest oferta wycieczek morskich na tym statku, są głównie osoby, które sporo już dotąd podróżowały na statkach i oczekują czegoś więcej, jeśli chodzi o jakość, elegancję, ekskluzywność.

Z drugiej strony jest to statek super-nowoczesny. Truizmem byłoby wspomnianie, że wyposażony jest we wszystkie najnowsze rozwiązania techniczne, zwłaszcza ze sfery elektroniki okrętowej.

Zaletą *Queen Victoria* jest to, że... nie jest za duża. Możemy wejść do wielu portów, które są już niedostępne dla *Queen Mary 2*. Ten statek jest też bardzo dobry pod względem manewrowości, co pomaga w ciasniejszych portach. Niemniej, dobrze, że zapewniono dziś w Gdyni wspaniałą, słoneczną pogodę bez silnego wiatru. Wejście do portu, pomiędzy dwiema główkami falochronu, nie należy do najszybszych...

Z drugiej strony, dzięki zapewniającym napór w dowolnym kierunku pędnikom gondolowym (azipodom), zastępującym tradycyjne stery i śruby, oraz dzięki wielkiej mocy zainstalowanych sterów strumieniowych, statek znakomicie daje sobie sam radę z manewrami przy wietrze do ok. 25 węzłów. Przy silniejszych, potrzebujemy już asysty lub pomocy holowników.

- Takie statki, jak ten są niczym małe miasta. Czy daje się na nim długo żyć bez schodzenia na ląd czy zawijania do portów?

- No cóż... Jesteśmy ograniczeni wielkością zapasów mieszczących się w zbiornikach paliwowych czy wody słodkiej lub w chłodniach prowiantowych. Zwłaszcza przy tak dużej liczbie ludzi na pokładzie. W praktyce, w normalnych warunkach, mamy zaledwie kilkanaście dni całkowitej niezależności.

- Czy wierzy Pan w pecha przynoszonego ponoć statkowi przez nie-

udane próby rozbicia o burtę butelki szampana podczas ceremonii chrztu?

- Osobiście w to nie wierzę. Jest zresztą wiele innych obiegowych opinii czy przesądów na temat „co przynosi pecha na statku”. Mówi się np. o kobietach na pokładzie. Gdyby to była prawda - musieliśmy mieć strasznie dużo kłopotów, biorąc pod uwagę, że na statku pasażerskim przynajmniej połowa z gości to kobiety.

- Czy na *Queen Victoria* pracują Polacy?

- Tak, w tej chwili jest ich na pokładzie przynajmniej dziesięciu, na bardzo różnych stanowiskach załogi hotelowej. Większość zaprosiła dziś na pokład swoje rodziny, by móc im pokazać statek. To bardzo miłe.

- Ilu kapitanów - zmienników ma ten statek?

- Jestem ja i zmiennik. Pracujemy zwykle w systemie „3 miesiące na statku, 2 miesiące urlopu”. Miałem przyjemność dowodzić tym statkiem od jego przekazania przez stocznię.

Na statku jest też (choć nie absolutnie zawsze tak musi być) „staff captain” - ktoś w rodzaju „drugiego po Bogu” („pierwszym” jest kapitan - red.) pełniący jedynie funkcje „techniczne” (bez reprezentowania armatora przed pasażerami). Jest prawą ręką i zastępcą „głównego” kapitana.

- Czy kapitan na *Queen Victoria* może udzielać ślubów?

- Niestety nie. Prawo nie daje takich uprawnień kapitanowi pod banderą brytyjską. Ale umożliwia to banderą Bermudów. Robiliśmy to m.in. na statkach Princess Cruises noszących taką banderę. Na tym statku możemy dać ślub, ale jest on ważny tylko do końca rejsu (śmiech). Na serio - na *Queen Victoria*, statku pływającym pod banderą brytyjską, niestety nie możemy udzielać ślubów...

- Dziękuję za rozmowę.

- Dziękuję. Cała przyjemność po mojej stronie. Zapraszamy na pokład...

Piotr B. Stareńczak

* Carnival Cruise Lines to pionier nowoczesnej, masowej żeglugi wycieczkowej. Ta amerykańska firma rozrosła się w największy obecnie w świecie koncern żeglugi wycieczkowej, skupiający wiele Brandów (po przejęciach niegdyś niezależnych armatorów), w tym Cunard Line.

*Armator z Jastarni
skarży Komisję Europejską*

Droga, którą warto iść

Wprowadzony w styczniu tego roku zakaz połowu łosia pławnicami miał być poprzedzony specjalistycznymi badaniami, które wykazałyby, czy pławnice szkodzą będącym pod ochroną morświnom, czy też nie. Badań nie przeprowadzono, ale Komisja Europejska i tak wprowadziła zakaz używania w połowach tego rodzaju sieci.

O problemie z połowami łosia pisaliśmy już niejednokrotnie na łamach „Naszego MORZA”. Zdaniem unijnych naukowców i ekologów pławnice — specjalne, pływające sieci służące do połowów łosia (na Bałtyku jest to najbardziej efektywny sposób połowu tej ryby) szkodzą morświnom — ssakom morskim objętym ścisłą ochroną.

I choć urzędnicy nie wykazali żadnych na to dowodów, a badania przeprowadzone w Polsce w latach 2006 i 2007 dowiodły, że żaden morświn nie wpadł w pływające sieci połowowe, sama teza wystarczyła do wprowadzenia zakazu. Oczywiście nie spodobał się on części polskich rybaków żyjących z połowów łosia. Miedzy innymi Grzegorzowi Szomborgowi, armatorowi kutra z Jastarni, który zajmuje się głównie połowami łosia. Jego zdaniem unijni urzędnicy złamali ustanowione przez siebie prawo. Dlatego skarży Komisję Europejską przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości (pisaliśmy o tym w majowym numerze „Naszego MORZA” — red.).

Najpierw, 25 lutego br. Szomborg za pośrednictwem adwokata Romana Nowosielskiego z Gdańska skierował bezpośrednio do Komisji Europejskiej w Brukseli wniosek o usunięcie naruszenia prawa w przepisach.

- W specjalnych rozporządzeniach wydanych przez Komisję Europejską unijni urzędnicy sami zobligowali się do wykonania odpowiednich badań przed wprowadzeniem zakazu połowu łosia pławnicami — wyjaśnia Grzegorz Szomborg. - Kiedy okazało się, że wprowadzono zakaz bez badań, napisałem wniosek o usunięcie błędów, czyli w tym przypadku wykonanie badań. Tak się jednak nie stało.

W odpowiedzi Szomborg dowiedział się, że Komisja Europejska nie wykonała badań, bo urzędnikom nie udało się dojść do porozumienia z innymi podmiotami, które miały brać udział w badaniach. Co ciekawe, urzędnicy przyznają się do tego, że badań nie wykonali, mimo, że zostali do tego prawnie zobligowani. Ponadto, członkowie KE uznali, że Szomborg, jako prywatna osoba nie jest stroną w całym postępowaniu i nie może skarżyć działań komisji.

Innego zdania jest jednak armator i reprezentujący go prawnicy.

- Składanie skarg przez prywatne osoby to nowa droga, którą jak się okazuje warto iść, tym bardziej, że jesteśmy w Unii Europejskiej od niedawna — wyjaśnia adwokat Roman Nowosielski z Gdańska. - Jest już kilka wyroków wydanych przez

unijne sądy korzystnych dla prywatnych osób. Błędne jest rozumowanie urzędników z Komisji Europejskiej, którzy twierdzą, że zaistniała sytuacja nie dotyczy w sposób indywidualny i bezpośredni naszego klienta. Naszym zdaniem właśnie pan Szomborg, jako armator kutra łowiącego łosia pławnicami, poprzez wprowadzenie zakazu stracił najwięcej i ma prawo do składania takich skarg.

Skarga Szomborga została już wysłana do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu. Kiedy zostanie przyjęta, prawnicy wyślą komplet dokumentów związany ze sprawą. Na uzasadnienie swoich racji będą mieli około pół roku.

Polscy rybacy są przekonani o wygranej Szomborga. Część z nich poszła jego śladem i przy pomocy prawników zaskarżyła w Trybunale Konstytucyjnym polskie przepisy dotyczące między innymi karania rybaków za połowy podczas okresu ochronnego na dorsza (i o tym informowaliśmy w majowym numerze naszego miesięcznika — red.) Co ciekawe urzędnicy uznali ich rację i część spraw prowadzonych przeciwko rybakom została cofnięta do ponownego rozpatrzenia.

- Od samego początku mówiliśmy, że karanie za ubiegłoroczny zakaz jest niezgodne z prawem - mówi Grzegorz Hałubek ze Związku Rybaków Polskich - Wiem, że szykowane są już kolejne zażalenia na działalność inspektorów. Może być to początek większej akcji, której efektem będzie zmiana prawa dotyczącego rybaków i rybołówstwa.

Hubert Bierndgarski



Grzegorz Szomborg, armator z Jastarni nie zgadza się z działaniami Komisji Europejskiej dotyczącymi połowów łosia pławnicami. Dlatego złożył skargę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Rybacy mają zakaz

Ryby mniej, ale jest bezpiecznie

Co roku na przełomie maja i czerwca, Międzynarodowa Rada Badań Morza ICES publikuje raport dotyczący populacji poszczególnych gatunków ryb w Bałtyku. Dla Polaków szczególnie ważne są badania dotyczące dorsza. Niestety, co roku w raporcie pojawia się informacja o zmniejszającej się populacji tej ryby.

Dane, które rok rocznie przygotowują naukowcy z ICES są podstawą do prognozowania limitów połowowych. Na ich podstawie Komisja Europejska składa wnioski do Europejskiej Rady Ministrów, która w październiku każdego roku rozdziela limity dla poszczególnych państw. Z tegorocznego raportu wynika, że na stadzie zachodnim (od portu w Dziwnowie na zachód) jest o około 50 procent mniej ryby niż w latach 70. Głównym powodem takiego stanu rzeczy ma być nagminne przekraczanie limitów połowowych. Według raportu ICES nielegalne połowy na tym stadzie szacowane są na 30 do 40 procent powyżej określonych przepisami limitów. Warto odnotować, że stado zachodnie jest w niewielkim stopniu eksploatowane przez polskich rybaków. O wiele ciekawiej sytuacja przedstawia się na stadzie wschodnim (od Dziwnowa na wschód), z którego korzysta większość polskich rybaków. W tym roku całkowity limit na to stado wyniósł około 39 tysięcy ton (Polska na stadzie wschodnim ma w tym roku do odłowienia 10,2 tysiąca ton). ICES rekomenduje na 2009 rok 48 tysięcy ton.

- To dla nas bardzo dobra informacja - mówi Zbigniew Karnicki, zastępca dyrektora Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. - Jeżeli już teraz członkowie ICES wnioskuje o zwiększenie połowów na stadzie wschodnim, jest szansa, że w przyszłym roku będą tu wyższe limity połowowe. Oznacza to, że po odjęciu 2 tysięcy ton, jakie musimy zwrócić za 2007 rok, limit przyszłoroczny będzie taki sam jak w tym roku. Oczywiście pod warunkiem, że nie powtórzy się sytuacja z 2007 roku, kiedy udowodniono nam, że przelawiamy dorsza.

Karnicki jest przekonany, że w przyszłym roku nie będzie żadnych problemów. Jako przykład podaje obecną sytuację, kiedy to polski rząd, aby nie przekroczyć limitów, samodzielnie, za zgodą środowisk rybackich wprowadził czasowy zakaz połowu dorsza. Wszystko dlatego, że według obliczeń specjalistów, polscy rybacy wyłowili już 70 procent rocznego limitu na tą rybę. Zakaz obowiązuje od 22 maja i potrwa do końca września. Związki rybackie zgodziły się na takie rozwiązanie, tym bardziej, że minister obiecuje im odszkodowania za postoje w portach.

- Chcemy być elastyczni dla rybaków i jednocześnie nie łamać unijnych przepi-

sów. Dlatego wprowadziliśmy czasowy zakaz połowów - mówi Kazimierz Płocki, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Mam tylko nadzieję, że środowiska rybackie będą respektowały ten zakaz i nie będzie żadnych zatrzymań. W innym przypadku możemy mieć duże kłopoty w Unii Europejskiej.

Od października do końca roku rybacy będą mogli wyłowić około 2 tysiące ton dorsza. To bardzo mało. Możliwe, że od września pojawiają się kolejne ograniczenia w połowach.

- Żadna ze stron nie chce powtórki z ubiegłego roku i całkowitego zakazu połowów. Nie zamierzamy blokować portów i protestować, bo takie rozwiązania tylko komplikują sprawę - wyjaśnia Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich - Do końca czerwca obiecano nam wypłaty rekompensat za rok 2007. Później, pomiędzy wrześniem i grudniem mamy dostać odszkodowania za ten rok, za okres od maja do końca czerwca.

Szczegółowe informacje o tym, ile dorsza złowili rybacy, będą znane po 15 września. Wtedy też zapadnie decyzja o ewentualnym przedłużeniu zakazu połowu, lub też jego zniesieniu.

Hubert Bierndgarski

Obecnie dorsza można kupić jedynie na łódkach rybackich zajmujących się wędkarstwem morskim.



*Spór skończy się
w sądzie?*

Jak Holendrzy piasek sypali

Najpierw Holendrzy wygrali w Słupsku przetarg. Później mieli pogłębiać tory wodne i zasilać w piasek plaże podlegające pod Urząd Morski w Słupsku. Ale wykonali ledwie połowę zleconych prac.

15 czerwca z plaży wschodniej w Ustce zniknęła rura refulacyjna, którą zasilano w piasek plażę. Pracami zajmuje się holenderska firma Van Den Herik, która wygrała trzyletni przetarg na pogłębianie torów wodnych i portów oraz zasilanie w piasek plaż podlegających pod Urząd Morski w Słupsku. Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie to, że prace w Ustce miały zakończyć się wcześniej. Podobnie jest z Darłowem, gdzie pogłębianie przeciągnie się aż do lipca. Urzędnicy zarzucają firmie znaczne opóźnienia w pracach i niewywiązywanie się z umowy. Spór prawdopodobnie skończy się w sądzie.

Urząd Morski podpisał z Holendrami umowę na trzy lata w 2005 r. Porozumienie wygaśnie w listopadzie br. W tym czasie pogłębiarki firmy Van Den Herik mają wybrać prawie 1,3 mln m³ piasku. I otrzymać za wykonane prace ok. 20 mln zł. Problem w tym, że firma do czerwca wydobyla niewiele ponad 500 tysięcy m³ piasku. Zdaniem przedstawicieli firmy, urzędnicy nie przekazywali im na czas odpowiednich terenów do pogłębiania.

- Nasze założenia były o wiele większe i gdyby nie to, że urzędnicy z Urzędu Morskiego nie przekazali nam odpowiedniej ilości terenów na akwenach wodnych do pogłębiania, to plan zostałby wykonany - przekonuje Jacek Olek, przedstawiciel na Polskę holenderskiej firmy. - Trzyletnia umowa kończy się w listopadzie. Jeżeli do tego czasu nie dokończymy planu i nie znajdziemy nici porozumienia, skierujemy pozew do sądu.

Inaczej problem widzą urzędnicy.

- Jak mieliśmy przekazywać firmie tereny do pogłębiania, skoro nie wyrabiali się na tym, który już im przekazaliśmy - tłumaczy Jerzy Wiśniewski, zastępca dyrektora ds. technicznych w Urzędzie Morskim. - W tym roku prace refulacyjne w Ustce mogły rozpocząć się już w lutym lub marcu. Zaczęły się jednak dopiero w długi weekend majowy. Powstało więc prawie miesięczne opóźnienie. A zbliża się sezon i samorządowcy z nadmorskich miast ponaglają nas, bo chcą mieć czyste plaże. Przecież jeżeli zepsuje się pogoda, to rury w Darłowie mogą leżeć nawet do połowy lipca. To sam środek sezonu letniego. Wątpię, aby zarówno urzędnicy z Darłowa, jak i sami wczasowicze byli zadowoleni z takiego obrotu spraw.

Wiśniewski przyznał, że urząd także myśli o skierowaniu do sądu pozwu przeciwko Holendrom. Wniosek dotyczyłby niewykonania w określonym czasie zleconych robót. Urzędnicy są jednak przekonani, że problem da się załatwić bez sporów sądowych.

- Możliwe, że w ramach określonych funduszy firma będzie dla nas pracowała jeszcze w przyszłym roku, do czasu, aż wyrobi prace zlecone w umowie - dodaje Wiśniewski. - Na takie rozwiązanie musi się jednak zgodzić druga strona. Nie wiem, czy przyjmą nasze warunki.

Na tym, że firmy nie potrafią dojść do porozumienia najbardziej tracą wczasowicze i przedsiębiorcy, którzy na sezon



Pogłębiarka holenderskiej firmy Van Den Herik zakończyła pogłębianie portu w Ustce w połowie czerwca. Teraz pracuje w sąsiednim porcie w Darłowie.

chcieli uruchomić na plaży swoją działalność. Na samej wschodniej plaży na zwinienie rur czekały dwie firmy, które już na początku czerwca planowały uruchomienie w tym miejscu letnich ogródków gastronomicznych. Problemy ze startem mają również sportowcy, którzy na sektorze sportowym chcieli uruchomić boiska do plażowej piłki siatkowej. Wszyscy musieli kilka dodatkowych tygodni czekać na zakończenie prac.

Co ciekawe, okazuje się, że jest także dobra strona całego konfliktu.

- W tym roku na plażę w Ustce nasypano bardzo dużo piasku i kąpieliska będą szersze niż w latach poprzednich. Dzięki temu będzie tu mogło wypoczywać więcej wczasowiczów - dodaje Jacek Cegła, rzecznik Urzędu Miasta.

Na koniec odnotujmy, że to nie pierwszy problem Holendrów z urzędnikami z Urzędu Morskiego w Słupsku. W 2005 roku, zaraz po rozstrzygnięciu przetargu, został on zaskarżony przez inne firmy, które złożyły swoje oferty. Zarzucano Holendrom, że nie mają odpowiedniego sprzętu. Doszło nawet do tego, że Urząd Zamówień Publicznych nakazał ponownie rozpiścić przetarg. Ostatecznie, ówczesny dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku Bogusław P. (obecnie toczy się przeciwko niemu postępowanie prokuratorskie o przekroczenie uprawnień - red.) podpisał z firmą Van Den Herik umowę z wolnej ręki.

Hubert Bierndgarski

Nowoczesne
nabrzeże Darłowa

Bój o inwestycje

Prawie 12 mln złotych wydali samorządowcy z Darłowa na przebudowę portu rybackiego w DarłóWKu. Całkowicie wyremontowano nabrzeże i drogi dojazdowe. Dodatkowo, za kolejny milion złotych, wybudowano Mobilny System Ochrony Przeciwpowodziowej, który będzie chronić tereny portowe przed zalewaniem.

Projekt modernizacji nabrzeża portowego przewidywał całkowite odnowienie części podwodnej i nawodnej, a także budowę nowych dróg dojazdowych i małej architektury. W ramach projektu (w ramach dotacji pozyskanej z Sektorowego Programu Operacyjnego „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006”) wykonano także dojazdy do Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb oraz nowej siedziby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa SAR.

- Dzięki przebudowie, nabrzeża, przy których cumuje większość kutrów rybackich stały się wizytówką naszego portu - mówi Arkadiusz Klimowicz, burmistrz Darłowa. - W najbliższym czasie ruszy także Lokalne Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb. Mam nadzieję, że te inwestycje pomogą w ściąganiu nowych inwestorów.

Dużą nowością jest zamontowany niedawno na wyremontowanym nabrzeżu system ochrony przeciwpowodziowej.

- Wcześniej w sytuacji, kiedy cofająca się woda zalewała port, układanie worków z piaskiem trwało kilka godzin - mówi Leszek Walkiewicz, rzecznik prasowy Urzędu Miasta w Darłowie. - Teraz kilka osób w kilkadziesiąt minut może

ustawić 60-centymetrową, szczelną zaporę. W połączeniu z dokładną analizą prognoz pogody, daje nam to skuteczne zabezpieczenie przed zalewaniem.

Zapora ustawiona została na długości 414 metrów. Również po stronie wschodniej przygotowane są urządzenia do postawienia prawie 200 metrów zapory. System, jeszcze nie stosowany na polskim Wybrzeżu, zdał egzamin w wielu krajach europejskich - m.in. Wielkiej Brytanii, Irlandii, czy Niemczech.

To nie koniec inwestycji planowanych w darłowskim porcie. Jest szansa, że modernizacja znajdzie się ponownie w rządowym programie kluczowych projektów, przygotowanym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. W ubiegłym roku, mimo usilnych prób urzędników i samorządowców z Darłowa, port został z listy wykreślony. Urzędnicy ministerialni stwierdzili, że... pływają tam jedynie kutry rybackie i nie warto inwestować w jego rozwój. Tymczasem corocznie do Darłowa zawija kilkadziesiąt statków handlowych przewożących między innymi węgiel i zboże.

Darłowo liczyło, że z funduszy unijnych przekazanych na rozwój Programu

Modernizacja nabrzeża rybackiego kosztowała prawie 12 mln zł. Kolejne półtora miliona zapłacono za specjalistyczny system przeciwpowodziowy.

Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pozyska 16 mln euro. Prawie 7 mln euro miało pójść na odbudowę toru wodnego, a 9,5 mln euro na budowę obwodnicy prowadzącej bezpośrednio do portu morskiego.

- W uzasadnieniu, jakie otrzymałem z ministerstwa napisano, że Darłowo jest tylko portem rybackim i nie ma potrzeby tak wielkiej rozbudowy - wyjaśnia Arkadiusz Klimowicz, burmistrz Darłowa. - To bardzo dziwne stwierdzenie, bo rocznie odwiedza nas kilkadziesiąt statków handlowych. Mamy też zaplecze turystyczne. Najbardziej dziwi mnie jednak fakt, że jeszcze rok wcześniej ci sami urzędnicy twierdzili, że porty takie jak Darłowo, Ustka czy Kołobrzeg są ważne dla rozwoju regionalnego i były wpisane do rządowego projektu.

Po roku walki pojawia się jednak szansa, że port wróci na listę kluczowych projektów.

- Z nieznanym nam przyczyn w ubiegłym roku inwestycje w Darłowie zostały wykreślone z listy kluczowych projektów w kraju - mówi Mariusz Szubert, nowy dyrektor Urzędu Morskiego (prywatnie mieszkaniec Darłowa). - Wysłałem właśnie pismo do nowego ministra z prośbą o przywrócenie portu. Tylko dzięki dotacjom unijnym jest szansa na szybką modernizację i rozwój portu.

Radość rodzi sukces

Mateusz Kusznierewicz
(z lewej) i Dominik Życki.



O występ na Igrzyskach Olimpijskich w Pekinie polskich żeglarzy Mateusza Kusznierewicza i Dominika Życkiego wypytuje Tomasz Falba

- Jesteście panowie mistrzami świata w żeglarskiej klasie Star. Uważa się was za faworytów do złotego medalu olimpijskiego. Jak oceniacie swoje szanse na zwycięstwo w Pekinie?

Mateusz Kusznierewicz: - Jeszcze przed zdobyciem mistrzostwa świata ocenialiśmy wysoko nasze szanse na medal, a nawet zwycięstwo w Igrzyskach. Jednak w Igrzyskach wystartuje szesnaście najlepszych na świecie załóg, z których praktycznie każda, potencjalnie, ma po-

dobne szanse jak my. Żeglarstwo nie jest sportem tak wymiernym jak np. pływanie. Tam przecież wiadomo, że jeśli zawodnik przepływa określony dystans w jakimś czasie, to będzie w stanie powtórzyć to na zawodach. W żeglarstwie w grę wchodzi zbyt dużo czynników, żeby móc mówić o pewnym faworycie jakichkolwiek zawodów.

Dominik Życki: - W naszej klasie jest kilku faworytów do olimpijskiego medalu i są to znakomici żeglarze, zazwyczaj byli lub obecni mistrzowie olimpijscy i

mistrzowie świata. Nasze zwycięstwo w Mistrzostwach Świata utwierdziło nas jednak w przekonaniu, że jesteśmy w stanie wygrać z nimi wszystkimi!

- Kogo uważacie za swoich największych rywali w wyścigu po złoty olimpijski krążek?

M. K.: - Przede wszystkim są to Brytyjczycy: Robert Scheidt/Bruno Prada, Francuzi: Xavier Rohart/Pascal Rambeau, Brytyjczycy, Nowozelandczycy, Włosi, Szwajcarzy, Portugalczycy, Szwedzi i... w zasadzie jest tylko kilka załóg wśród

olimpijskiej szesnastki, które raczej nie będą groźnymi rywalami.

D. Ż.: - Wyliczyliśmy, że przynajmniej dziesięć załóg ma realne szanse w walce o medale, a siedem z nich (łącznie z nami) może wygrać te regaty.

- Podobno akwen w Qingdao, na którym będziecie żeglować w trakcie olimpiady, nie należy do najłatwiejszych. Na czym polega problem?

M.K.: - Przede wszystkim na tym, że wiatr w Qingdao jest bardzo słaby i często uniemożliwia rozegranie wyścigu. Oczekiwanie na wiatr przeciąga się zwykle na kilka godzin lub nawet cały dzień, a wiadomo, że takie czekanie jest bardzo trudne dla zawodników (w innych dys-

cyplinach start odbywa się zwykle punktualnie). Ponadto, obok słabego wiatru w Qingdao występują silne prądy morskie, które przy słabym wietrze bardzo komplikują żeglugę. Jest też wysoka temperatura i wilgotność powietrza, i na koniec wreszcie, trudniejsza niż gdzie indziej fala.

D. Ż.: - Jeśli dodać do tego fakt, że woda w Morzu Żółtym jest niesamowicie brudna (a my jesteśmy wciąż ochlapywani tą wodą podczas żeglowania), to otrzymujemy najtrudniejszy akwen do żeglowania, jaki można sobie wyobrazić. Nie będziemy już więc komplikować tego wszystkiego mówiąc, że pomiędzy dniami bardzo słabego wiatru mogą pojawić się jeszcze dni... sztor-

mu, spowodowanego tajfunem. Prawdopodobieństwo tego wariantu wcale nie jest małe.

- Kto z naszej reprezentacji olimpijskiej w żeglarstwie, według panów, ma jeszcze szanse na medal?

M. K.: - Bardzo realne szanse na medal mają przede wszystkim Przemek Miarczyński i Zosia Klepacka na windsurfingu RSX, Maciek Grabowski na Laserze i Kasia Szotyńska na Laserze Radialu. Poza tym, mamy nadzieję, miło nas zaskoczą, bo uważamy, że też mają ogromny potencjał.

- Jak oceniacie panowie stan polskiego żeglarstwa, nie tylko tego sportowego?

Na łódce klasy Star, za sterem Mateusz Kusznierevicz.



M.K.: - To jest temat na książkę. Mówiąc hasłowo: w sporcie żeglarskim mamy teraz ogromne sukcesy, najlepsze chyba w historii. Szkoda, że nie przekłada się to na sytuację w klubach żeglarskich, które często ledwo wiążą koniec z końcem. Ale i tak jest lepiej, niż kilka lat temu, bo funkcjonuje coraz więcej klubów o zacięciu sportowym. Jest też kilka, które całkiem nieźle działają, w zasadzie bez dotacji, na zasadach rynkowych. Jednak polskie żeglarstwo to przede wszystkim Mazury i kilka innych jezior w całej Polsce. Na granicy żeglarstwa turystycznego i regatowego mamy cały wielki cykl regat Pucharu Polski Jachtów Kabinowych,

w których ścigają się niezawodowcy z całej Polski.

D. Ż.: - Przede wszystkim jednak polskie żagle to turystyka – dziesiątki, o ile nie setki tysięcy jachtów, głównie jeziorowych. I wreszcie powoli zwiększająca się grupa żeglarzy morskich. Na razie żeglarstwo morskie jeszcze raczkuje (z kilkoma wyjątkami wciąż brakuje infrastruktury do komfortowego i bezpiecznego żeglowania po Bałtyku), ale na pewno będzie się rozwijać, miejmy nadzieję, coraz szybciej

- Obaj macie na koncie poważne sukcesy. Dlaczego zdecydowaliście się związać wasze kariery akurat z klasą Star?

M. K.: - To piękna, szybka łódka o długiej historii i tradycji. Startuje na niej mnóstwo świetnych żeglarzy, wśród których panuje niepowtarzalna, niezwykle przyjacielska atmosfera. Star to dla nas wielkie wyzwanie.

- Jak to się stało, że pływacie razem?

D. Ż.: - Znamy się od ponad dwudziestu lat. W latach 90. żeglowaliśmy na Finnach. Wtedy poznaliśmy się bardzo dobrze. Po Igrzyskach w Atenach spotkaliśmy się razem i ustaliliśmy nasze plany.

- Panie Mateuszu jakim załogantem jest Dominik Życki?

- Bardzo dobrym.

- A jakim sternikiem jest Mateusz Kusznierewicz panie Dominiku?

- Najlepszym na świecie.

- Wychodzi na to, że jesteście idealną załogą.

M.K.: - W żadnym razie. Wciąż musimy się doskonalić, bo nadal popełniamy sporo błędów. Zresztą żeglarstwo to w ogóle gra błędów. Kto popełni ich najmniej, ten wygrywa.

- Spędzacie ze sobą dużo czasu na łódce. Czy poza sportem też pozostacie przyjaciółmi, czy po treningu i zawodach, staracie się raczej od siebie odpoczywać?

M. K.: - Zawsze jesteśmy bardzo dobrymi kolegami, ale pomiędzy startami czy treningami każdy z nas prowadzi własne życie i w sumie za często się nie spotykamy.

D. Ż.: - Ale jak tylko jest okazja, to np. umawiamy się na wspólne treningi „na sucho”, czyli na squash lub na siłownię. Poza tym przy tak dużej ilości dni spędzonych razem, należy nam się odpoczynek od siebie.

- Co panowie poradzilibyście tym, którzy dopiero zaczynają karierę

Sternik i załogant

Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki pływają ze sobą od trzech lat. 33-letni Kusznierewicz największe sukcesy odnosił w klasie Finn, w której reprezentował Polskę na trzech Igrzyskach Olimpijskich. W Atlancie w 1996 r. zdobył złoty medal (pierwszy medal olimpijski w historii polskiego żeglarstwa), cztery lata później, w Sydney, był czwarty. W Grecji, podczas Igrzysk w Atenach w 2004 r. zdobył brązowy medal. O rok od niego starszy Domik Życki był członkiem „MK Cafe Sailing Team” oraz zespołu „Polska 1”, przygotowującego się do startu w Pucharze Ameryki. Wspólnie z Kusznierewiczem wywalczyli już mistrzostwo świata w klasie Star. Jest to najstarsza klasa olimpijska w żeglarstwie. Łódki tej klasy mają 6,9 m długości, 1,7 m szerokości i 28 m² żagli. Obsługiwane są przez dwóch ludzi – sternika (w tym wypadku funkcję tę pełni Kusznierewicz) i załoganta (Życkiego). Polska reprezentacja olimpijska liczy jedenastu żeglarzy pływających w siedmiu klasach.

w żeglarstwie? Jaka jest recepta na sukces w tym sporcie?

M. K.: - Na pewno trzeba mieć dużo radości z samego żeglowania. Samo to nie wystarczy oczywiście, żeby wygrywać regaty, ale za to może przynieść wiele satysfakcji co już jest na pewno dużym sukcesem. A za to wiemy na pewno, że nawet długie godziny wymęczone każdego dnia na jachcie, o ile nie będą przynosiły radości, nie przyniosą żadnego efektu.

D. Ż.: Poza tym jeszcze jedna rada – trzeba w pełni koncentrować się na każdym treningu i każdym wyścigu. Wtedy żeglowanie będzie efektywne i będzie sprawiało przyjemność. I tym łatwiej pojawią się sportowe sukcesy.

- Czy po Pekinie nadal będziecie ze sobą pływać? Jakie są wasze żeglarskie plany na przyszłość?

M. K.: - O planach na przyszłość będziemy rozmawiać właśnie po Igrzyskach.

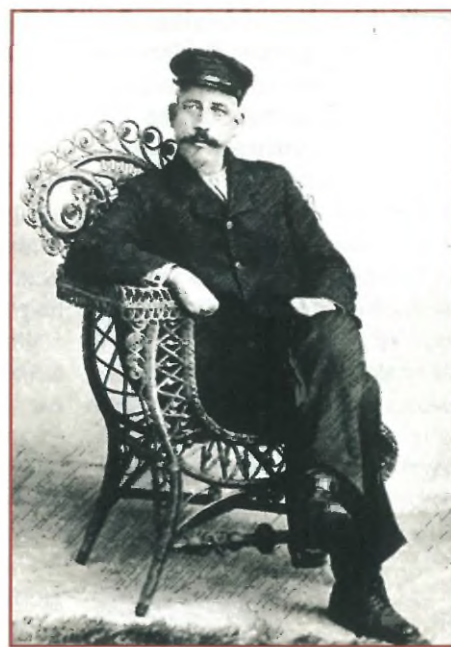
Dziękuję za rozmowę.



Niepełnosprawni żeglarze

Dobrze jest w ostrej rywalizacji

Siggi na pierwszym planie.



Howard Blackbourn



Co łączy Siggiego Mainkę, uśmiechniętego 39-letniego paraolimpijczyka z Niemiec z Howardem Blackbournem, XIX-wiecznym rybakiem z Nowej Szkocji? Obaj zdecydowali, że żadna słabość nie może pozbawić ich frajdy żeglowania.



Siggi Mainka na podium.

Siggiego (Zygmunta) Mainkę, 39-letniego reprezentanta Niemiec w żeglarskiej niepełnosprawności, ciężko zastać w jego mieszkaniu w Borken, koło Essen. Przeważnie jest w trakcie rozpakowywania lub pakowania bagaży w drodze na kolejne regaty: Australia, Floryda, Wielka Brytania, zawody w Niemczech. Teraz jest w Chinach na próbnym regacie przed letnią paraolimpiadą. – Nie mam nawet czasu wypić piwa ze znajomymi z Polski – wzdycha Zygmunt.

Chodziliśmy razem do tej samej klasy szkoły podstawowej. Był wysportowanym chłopakiem, należał do tych najpotężniejszych. Ćwiczył judo i zapasy. Miał zawsze roześmianą twarz i był skory do żartów. Ostatni raz widziałem go dwadzieścia lat temu w szpitalu w Gliwicach. Byłem zdruzgotany jego widokiem.

Wracając późnym wieczorem z kursu prawa jazdy zasnął w wagonie. Obudził się, kiedy pociąg ruszał ze stacji, na której miał wysiąść. Otworzył drzwi, pociąg dopiero zaczynał się toczyć i wyskoczył. Nieszczęśliwie, uderzył w słup energetyczny i wpadł pod koła. Rezultat: amputowane obie nogi na wysokości ponad kolanami...

Nawet wtedy, gdy leżał w łóżku... pocieszał mnie: – No, co ty, nie martw się. Mam rodzinę w Niemczech. Tam dadzą mi takie protezy, że będę mógł robić to, co lubię.

Nie bardzo wierzyłem w te słowa, ale dwadzieścia lat później okazało się, że Zygmunt robi, to co lubi.

Chcesz żeglować?

Wyjechał do Niemiec. Sport wciąż chodził mu po głowie i nie zamierzał z niego rezygnować. Poza rehabilitacją był także lekarstwem na jego ograniczone możliwości ruchu. Zaczął grać w badminton. Okazało się, że jest w tym fantastyczny. W kilka lat zdobył mistrzostwo Niemiec i został pierwszym zawodowym niepełnosprawnym niemieckim badmintonistą.

Któregoś dnia lekarz, z którym Zygmunt się zaprzyjaźnił, zapytał: „nie miałbyś ochoty pożeglować?”. Zygmunt miał. Nie tylko ochotę, ale i talent do tego. Już we wrześniu 2006 r. został zawodowym żeglarzem, na czym, jak sam przyznaje, ucierpała jego kariera badmintonisty. Pływa w klasie paraolimpijskiej Sonar, należąc do jednej z dwóch najlepszych załóg niemieckich. Jego partnerami na pokładzie są Jens Kroker i Tobias Schütz. Zygmunt i Tobias zmieniają żagle, Jens jest sternikiem.

– Lubie spokój i przebywanie w naturze. Kiedy płynę w łodzi na falach, mam wrażenie, że staję się ich częścią. Podsumowując to, co zdarzyło się w ciągu ostatnich 20 lat, jestem bardzo zadowolony, że moje życie obrało taki kierunek. Jakkolwiek by to absurdalnie nie brzmiało. Robię to, co naprawdę kocham i jeszcze mi za to płacą. To nie znaczy, że nie musiałem walczyć o siebie – mówi Zygmunt.

Lekarze, którzy się nim zajmowali, przedstawili go zespołowi naukowców pracujących nad prawdziwym high-techem – protezą, której kolano sterowane było hydraulicznie przez zespół chipów. Był tylko jeden problem, została skonstruowana z myślą o jednostronnie brakującej kończynie. Jej czipy mierzyły położenie drugiej nogi i orientowały się na kątach ugięcia drugiego, zdrowego kolana. – Uczeń był dość sceptyczny, ale ja pomyślałem od razu „z tym da się coś zrobić!”. Kiedy postawiono mnie na te kończyny, poczułem się jak prawdziwy cyborg i ku ich zdumieniu, zrobiłem kilka kroków. Byli w szoku. To miało ten „negatywny” efekt, że przez następne pół roku jeździłem z moimi cudotwórcami od uniwersytetu do uniwersytetu i od konferencji do konferencji. Do poruszania się na tych protezach potrzebuję wciąż kul, ale pomimo tego chodzę! Widziałem Amerykanina, który poruszał się na nich zupełnie swobodnie, bez kul, wyglądało to fantastycznie i trochę opadła mi szczęka z wrażenia. W rezultacie przyczyniłem się do tego, że dzisiaj niemiecka kasa chorych refunduje te protezy osobom z obustronnymi amputacjami. A pomyśl, że jedna z tych moich nóg kosztuje 30 000 euro! – mówi z entuzjazmem.

Cel – Pekin!

Sportowymi krokami były kolejne zwycięstwa: w 2006 r. pierwsze miejsce na Sonar Sail For Gold w Weymouth, w 2007 r. trzecie miejsce na Sonar IFDS Disabled Sailing World Championship w Rochester, w tym roku pierwsze miejsce na Sonar Rolex Miami OCR oraz drugie na Sonar Disabled Open Midwinter Regatta w St. Petersburg (Floryda/USA).

Złapałem Zygę, kiedy akurat wrócił z próbnym regat paraolimpijskich w Chinach. Przyzwyczajony do sukcesów, nie był zbyt zadowolony.

– Miasteczko Olimpijskie już stoi, naturalnie, jak i cały port. Problem w tym,

Siggi we wrześniu 2006 r. został zawodowym żeglarzem. – Kiedy płynę w łodzi na falach, mam wrażenie, że staję się ich częścią – mówi.



Feralny połów

że są tam bardzo ostre prądy, a z tym mieliśmy dotąd mało do czynienia... – opowiada Zygmunt – Siódme miejsce... nie jestem szczęśliwy. Jak dotąd nie znam innych miejsc poza pierwszymi trzema – śmieje się.

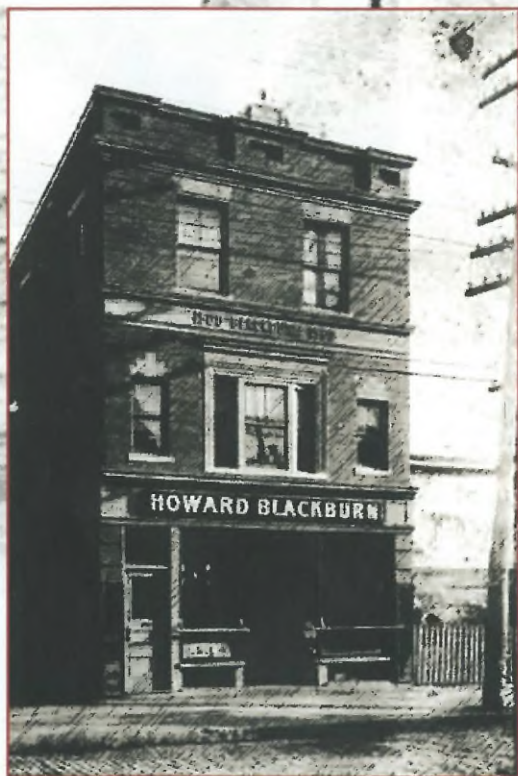
Zygmunt planuje odespać jetlag (zachwianie regularnego rytmu zasypiania oraz wstawania regulowanego przez wewnętrzny zegar biologiczny), bo następnego dnia już zaczynają się Mistrzostwa Niemiec w badmintonie. Ten sport cierpi w roku olimpijskim, nie jest

i klasę!” Kiedy piszę te słowa, Zygmunt walczy już o miejsca na podium na Mistrzostwach Europy. Biorą w nich udział zawodnicy z 16 państw. Przyjadą nawet Rosjanie, Turcy, Walijczycy i Szkoci. Polski... brak.

Głównym tegorocznym celem są naturalnie Paraolimpijskie Regaty w Pekinie. Zygmunt wraz z Jensem i Tobiasem liczą na ostrą rywalizację. Przy czym nie tylko trener i załoga są zdania, że jest szansa na miejsce na podium. Najgroźniejszymi przeciwnikami są Brytyjczycy,

O niepełnosprawnym żeglarzu, nie mającym nic wspólnego ze sportem, ale wykazującym podobny do Zygmunta Mainke hart ducha wobec kalectwa, było głośno już pod koniec XIX wieku. Kanadyjczyk, Howard Blackburn, urodził się 17 lutego 1859 roku w Nowej Szkocji. Był synem rybaka. Ojciec posłał go w wieku dziesięciu lat na naukę rzemiosła stolarskiego. Chłopak jednak straszliwie się tym nudził i po 18 miesiącach uciekł znajdując

Howard Blackburn,
rybak z Nowej Szkocji,
stracił palce dłoni i stóp
walcząc o życie na morzu.



Tawerna w Gloucester wynajęta przez Blackburna za pieniądze zebrane przez przyjaciół.



dyscypliną olimpijską, a większa część sportowców ucieka w te dyscypliny, które mogą im przynieść medal. Zygmunt twierdzi, że przez żeglarstwo „mało” ćwiczył. Ale obroni tytuł mistrza, w deblu zdobędzie trzecie miejsce, a w miksie (z partnerką) przypadnie mu również pierwsze. Prasa niemiecka parę dni później napisze „po raz kolejny Siggy Mainka pokazał fantastyczną formę

Francuzi i Izraelczycy. Pierwsza załoga to pełnokrwisti profesjonalści, nie tylko ich sprzęt jest sponsorowany, ale i sportowcy cieszą się umowami sponsorów o wartości 100 000 funtów rocznie na głowę. W paraspocie to duża suma. Francuzi mają fantastycznego, również zawodowego sternika, natomiast Izraelczycy byli złotymi medalistami na ostatniej Paraolimpiadzie.

pracę w tartaku. Pracował jako drwal i fliśak, ale tak naprawdę ciągnęło go na morze. Po raz pierwszy zamustrował w wieku 13 lat. Wody nowofunladzkie, będące celem rybaków kanadyjskich oraz amerykańskich, były i są pełne bogatych ławic. Ale są to również wody arktyczne, groźne nawet dzisiaj dla nowoczesnych statków ze względu na potężne sztormy, częste mgły i dryfujące góry lodowe.

Feralny połów Howarda zaczął się 25 stycznia 1883 r., kiedy szkuner *Grace L. Fears*, na którym zamustrował, wyruszył na Burgeo Bank na połów halibuta. Szkuner ustawiał się przy łowisku, a dwuosobowe łodzie rybackie (dory) zarzucały kotwicę oznaczoną barylą z chorągwią, a następnie rozkładały zwinięte w zwoje smołowane sznury, do których przymocowane były przepony z hakami. Każda lina miała 90 metrów, a każda z łodzi rozkładała 24 takie liny. Howard znajdował się na łodzi z drugim rybakim, Tomem Welchem. Kiedy zaczęli wybierać sznury, rozszalał się sztorm. Rybacy przerwali wyciąganie lin i ruszyli w stronę statku. Szkuner jednak przepadł bez śladu. Obydwaj doszli do przekonania, że jedynym ratunkiem jest wiosłowanie w stronę Nowej Fundlandii.

Palce Howarda Blackburna

Mężczyźni zmieniali się przy wiosłach i wylewaniu wody z łodzi. Po dobie takiej walki Welch opadł kompletnie z sił, leżał w wodzie na dnie łodzi i majaczył. Howard stracił czucie w palcach, zanurzył więc ręce w wodzie, chwycił ostatnim wysiłkiem woli wiosła, i pozwolił palcom zamarznąć wokół nich. Kolejnej nocy Tom zmarł. Poprzez tarcie dłoni o wiosła Howardowi odpadały z rąk kawałki skóry i mięśni. Kiedy czuł, że chwyt na wiosłach przez te braki robi się luźny, przesunął je w górę wiosła, gdzie gryf był grubszy...

Dopiero dwie doby później Howard dotarł do niezamieszkanego brzegu. Nocował w chacie z podziurawionymi ścianami, przez które hulał wiatr i śnieg. Wiedział, że sen oznacza śmierć, więc nocowanie było chodzeniem w kółko po małej izbie do świtu. Jadł śnieg, by oszukać dręczące go od paru dni pragnienie i głód. Rano musiał opróżnić dory z wody i lodu. Kiedy próbował wyciągnąć ciało Welcha na brzeg, gwałtowny wysiłek osłabionego ciała spowodował naderwanie mięśni brzucha. Howard zmarzniętymi rękami wepchnął do wnętrza przepuklinę, ale ciało Welcha wyslizgnęło mu się i utonęło w rzece.

Dopiero kolejnej nocy dotarł do łodzi, gdzie ubodzy osadnicy postanowili walczyć o jego życie. Trzy miesiące później Howard zawinięty w żagiel został odtransportowany do najbliższego miasteczka. Amerykański konsul zatroszczył się o darmowy przejazd inwalidy, Blackburn stracił palce dłoni i stóp. Pod koniec

kwietnia dotarł do swojego Gloucester. Jego historia obiegła Amerykę i miasto witało go jak bohatera. By pomóc człowiekowi, który nic poza morzem nie widział, przyjaciele – rybacy i marynarze – zebrali pieniądze. Za nie Blackburn wynajął niewielki lokal, tuż przy basenie portowym, by otworzyć w nim tawernę. Miejscowy artysta, Paul Colins przedstawił na kilku obrazach niesamowitą przygodę Howarda i Toma i obrazy te ozdobiły ściany lokalu. W październiku 1883 r. tawerna została otwarta.

Przez Atlantyk

Blackburn przez następne lata bardzo dobrze prosperował. Trzy lata później ożenił się z Teresą Lally, ale małżeństwo przeżyło już rok później tragedię, ich sześciotygodniowy syn Howard Junior zmarł. Kiedy na Alasce wybuchła gorączka złota, Blackburn stworzył spółkę i z grupą innych ochotników zakupił szkuner, którym cała grupa pod jego dowództwem popłynęła wokół Przylądka Horn w kierunku Alaski.

W Kaliforni Howard sprzedał swoje udziały, a ponieważ zranił się poważnie w kolano, Alaska przestała być dla niego realnym celem. Wrócił więc do Gloucester kolejną.

Przeprawa wokół Hornu utwierdziła go jednak w przekonaniu, że na morzu jest jego miejsce. Podekscytowany wydana w tym czasie przez Joshuę Slocuma książką, w której ten opisał swój samotny rejs wokół globu, Howard postanowił dokonać czegoś nowego. W 1899 roku jako pierwszy niepełnosprawny samotny żeglarz pokonał północny Atlantyk, płynąc na 9 metrowym słupie *Great Western* z Gloucester (USA) do Gloucester (Wielka Brytania). Został honorowym członkiem Cruising Club of America. W 1901 r. postanowił jeszcze raz wybrać się solo do Europy, tym razem do Lizbony.

Przeżył jeszcze sporo innych przygod. W latach wielkiego kryzysu wspomagał ubogich rybaków i mieszkańców Gloucester. Nie liczył wydanych na te cele pieniędzy, ale nieoficjalnie mówi się o 50 000 dolarów, które rozdał wśród ludzi. Otaczał go szacunek i życzliwość współobywateli. 4 listopada 1932 roku, mając 73 lata wyszeptał do swojej siostrzenicy ostatnie słowa wskazując firankę zasłaniającą okno: „zrefuj grotżagiel!”

Lech Walotek-Scheidegger

Zygmunt pływa w klasie paraolimpijskiej Sonar. Partnerami Siggiego na pokładzie są Jens Kroker i Tobias Schütz.



- Chwaliłem się, że ojciec zatopił Bismarcka. A nawet nie wiedziałem co to ten Bismarck. – wspomina Jerzy, syn Eugeniusza Pławskiego.



Historia rodziny
legendarnego dowódcy ORP Piorun (1)

Morskie przeznaczenie

To gotowy scenariusz filmowy. Pełen dramatycznych zwrotów akcji, odważnych czynów, tęsknoty i miłości. Opowieść Eugeniusza Pławskiego i jego syna Jerzego.

Lipiec 1941 roku, Milanówek, okupowana Polska. Siedmioletni Jureczek Pławski chodzi dumny jak paw. – Mój tata zatopił Bismarcka – chwali się. Koledzy patrzą na niego z podziwem.

- A ja nawet nie wiedziałem, co to jest ten Bismarck – śmieje się 67 lat później Jerzy Pławski.

„Już po wojnie dowiedziałem się, że zanim pierwsza wzmianka o Piorunie ukazała się prasie angielskiej, mój starszy syn (Witold), który pracował w prasie podziemnej w Warszawie, upadł jak bomba do domu, trzymając w ręku ulotkę opisującą udział Pioruna w akcji przeciwko Bismarckowi. Było to wielkie przeżycie dla mojej rodziny, a jednocześnie pierwsza od roku wiadomość ode mnie.” – pisze we wspomnieniach Eugeniusz Pławski, dowódca ORP Piorun, ojciec Jerzego.

Siedzimy przy Skwerze Kościuszki w Gdyni. Jerzy Pławski przyjechał kilka dni temu do rodzinnego kraju z Kanady. Od kilku lat odwiedza Polskę systematycznie.

- Bardzo dobrze się tutaj czuję. Mam serdecznych i uczynnych przyjaciół. Ale najważniejszą przyczyną wizyt jest moja kuzynka ze strony ojca, Iza Augustowska, która przez kilka lat progresywnie traciła wzrok i teraz jest już zupełnie niewidoma. Mimo mojego zachwyty krajem, ubolewam nad beznadziejnymi warunkami życia, które spotykają tu ludzi starszych w jej sytuacji.

Jerzy Pławski nie wygląda na siedemdziesięciokilkulatka, człowieka pamiętającego wojnę. W jego sylwetce, ruchach, wyrazie twarzy, jest coś młodzieńczego. Mimo, iż Polskę opuścił w 1946 roku, z rzadka tylko wtrąca angielskie wyrazy, obcego akcentu prawie nie słychać. Często się śmieje. Pytam o niepublikowane do tej pory fotografie z kolekcji Jerzego Pertka (o kolekcji pisaliśmy w majowym i czerwcowym numerze „Naszego MORZA”-red.), które oglądał dzień wcześniej. Na kilku z nich jest jego ojciec. Uśmiech.

- Bardzo rozczuliły mnie te zdjęcia. Doskonale pamiętałem miejsce, gdzie po wojnie stały nasze okręty. Ojciec zabrał mnie tam w 1946 roku, jak wróciliśmy razem z Danii do Londynu. Jest cudne zdjęcie, którego nigdy nie widziałem, jak mój ojciec i jego koledzy, stoją w gaciach na Piorunie podczas konwoju na Maltę

na Morzu Śródziemnym. Jest fajne, bo takie nieformalne - nikt nie pozuje, wszyscy się śmieją. Tak właśnie pamiętam ojca. Miło było zobaczyć te zdjęcia.

Spełniona przepowiednia

Lipiec 1939 roku. Serafina Czernicka, uchodząca za jasnowidzkę, żona szefa administracji Marynarki Wojennej, kontradmirała Ksawerego Czernickiego (na podstawie jej przepowiedni w styczniu tegoż roku kontradmirał nakazał podległym mu dowódcom przygotowanie gotowości bojowej polskiej floty na... 1 września) oferuje swoje wróżbiarskie usługi komandorowi podporucznikowi Eugeniuszowi Pławskiemu. Ten, bardziej grzecznościowo, niż z wiarą w spełnienie przepowiedni, korzysta z oferty.

Pławski to już wówczas znana postać w naszej armii. Syn zawodowego oficera, w 1914 roku jako osiemnastolatek rozpoczął służbę w rosyjskiej Flocie Czarnomorskiej. Dwa lata później przeniósł się do lotnictwa morskiego i został pilotem. W czasie Rewolucji Październikowej dowodził kontrtorpedowcem *Zorkij*. Rok później wstąpił do tworzącej się Polskiej Marynarki Wojennej. Podczas zaślubin Polski z morzem, 10 lutego 1920 roku w Pucku, dowodził pocztą, który podniósł biało-czerwoną banderę. W okresie międzywojennym był m.in. dowódcą okrętów nawodnych, a w latach trzydziestych dowodził pierwszym okrętem podwodnym, ORP *Żbik*. Przed wojną był szefem broni podwodnej naszej marynarki.

- Za kilka dni - mówi pani Czernicka - pan wyjedzie do Francji. Z Francji powróci pan do domu, ale na krótko. Potem pan znowu wyjedzie i prawdopodobnie więcej nie powróci... Bardzo ciężkie czasy nadchodzą dla nas wszystkich...

Przepowiednia się sprawdza. Pławski dwukrotnie wyjeżdża do Francji. Tam zastaje go wybuch wojny. Kraju już nie zobaczy. Do Polski wróca jego prochy, które, wraz z prochami żony Marii, w 2004 roku przywiózł Jerzy.

- To była moja decyzja. Uznałem, że rodzice woleliby spocząć tutaj - opowiada Pławski junior. - Ojciec nic o tym nie pisał, ale jestem pewien, że tego właśnie by sobie życzył. Wielką pomoc przy tym przedsięwzięciu uzyskałem od dowództwa Marynarki Wojennej, od komandora kapelana Bogusława Wróblewskiego, od ku-

zynki i przyjaciół. A pogrzeb na cmentarzu Marynarki Wojennej w Gdyni był wielką uroczystością, ze wszystkimi honorami wojskowymi.

Rozdzielona rodzina

Sierpień 1939 roku. Eugeniusz Pławski: „*Nazajutrz pożegnałem pięcioletniego Jureczka, teściową i służbę domową i wraz z żoną i Witoldkiem ruszyliśmy na Okęcie. Gdy idąc w stronę oczekującego nas Lockheed'a spojrzałem po raz ostatni w stronę dworca lotniczego, zobaczyłem jak żona i syn wymachiwali rękoma i chustkami. Bezlitosny los sprawił, że podniesionym do góry kapeluszem pożegnałem się z żoną na całych osiem lat, a z Witoldkiem na zawsze...*”

Pan Jerzy słabo pamięta ojca sprzed wojny. W czasie jej wybuchu miał pięć lat.

Bardziej w pamięci utkwił mu kupiony przez niego samochodzik, niebieski, z pedałami, na którym szalał po ogródku.

- Ojca poznałem dopiero jak miałem 12 lat - mówi. I wspomina: - W 1939 roku mieszkaliśmy w Grochowie. Jak zaczęły się bombardowania, ojciec akurat był w Paryżu i nie mógł wrócić do Polski. Matka wzięła mnie, mego brata Witolda, fraulein Lily, która uczyła mnie niemieckiego i we czwórkę wyjechaliśmy na wschód. Uciekaliśmy przed Niemcami, którzy akurat wkraczali do Warszawy. Po jakimś tygodniu, z drugiej strony uderzyli Sowieci, znaleźliśmy się między tymi dwiema armiami, wśród tysięcy uciekinierów, ludzie nie wiedzieli gdzie się kierować, jedni szli



Maria Pławska, matka Jerzego.



Komandor Polskiej Marynarki Wojennej Eugeniusz Pławski i jego syn Jerzy, kadet marynarki kanadyjskiej.

na wschód, inni wracali. Zamęt. Matka zdecydowała się wrócić do Warszawy. Więc z tymi wszystkimi tobołami zaczęliśmy z powrotem wlec się noga za nogą. Auto obwieszone tobołami, z kilkoma ranymi trzymającymi się maski. Wróciliśmy do Grochowa i pierwszą rzecz, jaką zobaczyliśmy, był widok domu w postaci trzech kominów i jeszcze dymiących ruin. Matka w rozpacz. Mnie, szczerze mówiąc, najbardziej zabolalo, że ten podarowany mi przez ojca samochodzik był zmiażdżony i nie do użytku.

Jerzy Pławski jako uczeń angielskiej szkoły.



Fot. Archiwum rodzinne

Nie było wyjścia, trzeba było gdzieś znaleźć miejsce do życia. Wyjechali do Milanówka. Tam Maria Pławska znalazła mieszkanie. W nim razem z babcią i pokojówką mieszkali w czasie wojny.

- Natomiast fraulein Lily, jak wróciliśmy do Warszawy, nagle przypomniała sobie o swojej narodowości. Znalazła jakiegoś żołnierza z Wehrmachtu i razem zdecydowali, że fajnie byłoby mieć auto. A że w pobliżu było nasze, wzięli je sobie i pojechali. I więc fraulein Lily ani naszego auta nie widziałem. I tak straciliśmy cały sprzęt kołowy – naszego fordzika i mój samochodzik – śmieje się pan Jerzy.

Dla Eugeniusza Pławskiego fakt, że nie może być razem z rodziną, to prawdziwa tragedia:

„1 września o godzinie trzeciej po południu byłem już w drodze do Duniey. Zaszłyłem się w rogu przedziału i patrzyłem na szybko mijane miasta

i osiedla. Obok mnie siedział jakiś sympatycznie wyglądający starszy pan, a na przeciwko kobieta z dwoma synkami. Myślni byłem oczywiście w Grochowie, a gdy przypadkowo wzrok mój padał na siedzącą vis-a-vis rodzinę, czułem jak wilgoć zalewa mi oczy.

Tęsknota, żal, rozpacz, lęk o przyszłość narodu i kraju, myśl o tym, że ta tułaczka może trwać długie lata i że przez cały ten czas mogę być bez wieści o rodzinie, wszystko to razem wzięte było jedną straszliwą okropnością.”

Kolejnym ciosem było wkroczenie Rosjan do Polski 17 września. Pławski nie ma złudzeń, zna naszych wschodnich sąsiadów i ich obyczaje.

„Dalej wszystko potoczy się według starych rosyjskich zwyczajów, mianowicie – wymordują inteligencję, sprofanują kościoły, zniszczą wszystko, co ma dla nas wartość historyczną, a różnych rze-



- Bardzo dobrze się czuję w Polsce. Mam tutaj serdecznych i uczynnych przyjaciół – mówi Jerzy Pławski.

Fot. Czesław Romanowski

zimieszków awansują na komisarzy” – wspomina.

Z Francji trafia do Londynu gdzie zaczynają się zbierać oddziały polskich sił zbrojnych. Kolejny raz przyczynia się do zorganizowania od nowa polskiej floty. Potem przez czternaście miesięcy dowodzi jednym z najsławniejszych okrętów pływających pod biało-czerwoną banderą, ORP *Piorun*, który wślawił się przede wszystkim wspomnianym na początku wytopieniem (a nie zatopieniem, jak chciał mały Jureczek) ściganego przez aliancką flotę niemieckiego pancernika *Bismarck*. Następnie został dowódcą pierwszego krążownika Polskiej Marynarki Wojennej ORP *Dragon*, służył jako morski attache w Sztokholmie, na koniec został szefem sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej w Londynie, którym był do czasu rozwiązania PMW w Wielkiej Brytanii 31 marca 1947 roku.

Śmierć Witolda

Rodzina w kraju zmagala się z okupacyjną rzeczywistością.

- Dla dorosłych okupacja to codzienny koszmar, ale ja, jako młody chłopak, nie zdawałem sobie sprawy z niebezpieczeństwa, które groziło na każdym kroku – mówi Pławski junior. – Tyle że od tamtego czasu nienawidzę niespodzianych huków. To szczególnie mi dokuczało w marynarce kanadyjskiej, do której zapisałem się w 1952 roku. Jeszcze jako jeden z obsługujących działa, kiedy dokładnie widziałem moment wystrzału, mogłem udawać bohatera. Ale gdy okręt prowadził ćwiczenia artyleryjskie, w których nie brałem udziału, chowałem się w najgłębszych zakamarkach z palcami w uszach – wspomina. – Podczas wojny najgorzej zawsze było z jedzeniem, jedynie co było jadalne pochodziło z czarnego rynku. Chleba, który był dawany na kartki, nawet mój królik nie chciał jeść. Matka utrzymywała nas prawdopodobnie dzięki temu, że ocalała biżuteria. Wszyscy sobie w jakiś sposób pomagali. Tak jak większość rodaków, stracili na wojnie bliską osobę. Witold, jako członek Armii Krajowej, zdecydował się z kolegami z organizacji na wyjazd z Polski.

- Cała jego grupa zapisała się do Organizacji Todta, bo wiadomo było, że wyjadą do Norwegii, skąd mogli przedostać się do Szwecji. To był rozkaz gene-

- Śmierć Witolda to nie tylko rodzinna tragedia, ale coś więcej - mój brat zapowiadał się na znakomitego artystę - mówi Jerzy Pławski.



rała Kazimierza Sosnkowskiego, wodza naczelnego polskich sił zbrojnych na Zachodzie, który nakazał młodym ludziom, żeby robili wszystko, by ocaleć. Rozumiał, co czeka żołnierzy AK pod rządami Sowietów.

Eugeniusz Pławski: „W 1944 r. mój starszy syn Witold, na czele grupy szesnastu kolegów z AK, wykradł się z obozu pracy w Norwegii z zamiarem przedostania się do Szwecji. Po całonocnej przeprawie przez lasy zasypane głębokim śniegiem, grupa zatrzymała się na pagórku, z którego widoczne było małe osiedle. Witold z kolegą, zbliżając się do chałup w zamiarze zdobycia informacji o kierunku, zostali wykryci przez niemiecki patrol. Strzałami w tył głowy Niemcy zamordowali obu chłopaków, potem zabili jeszcze kilku i rozstrzelali paru złapanych. Ośmiu ocalało, między nimi kilku ciężko rannych. Witold miał zaledwie dziewiętnaście lat”.

- Wiadomość o śmierci Witolda doszła do ojca w tym samym roku, niedługo potem dowiedziała się o tym zrozpaczo-

na mama. Była to nie tylko rodzinna tragedia, ale coś więcej - mój brat zapowiadał się też na znakomitego artystę. Doskonale rysował, mając 16 lat ilustrował książki i pisał felietony. Aktywność w AK nie dawała mu dużo czasu na doskonalenie warsztatu, lecz samodzielnie nauczył się angielskiego i włoskiego, wcześniej znał francuski i niemiecki – wspomina jego młodszy brat. - Rodzicom nigdy nie udało się odwiedzić mogiły Witolda. Ja w 1995 roku zostałem zaproszony do Norwegii przez znanego norweskiego polonofila Björna Bratbaka, który dokładnie przestudiował i opisał szczegóły przestępstwa. Zabrał mnie razem z jednym z ocalałych kolegów Witolda, Edwardem Śledziem, który po wojnie został w Norwegii i przyjął norweskie obywatelstwo, na miejsce mordu.

Ojciec i syn

Styczeń 1945 roku. Przez Milanówek suną tabuny wycofujących się niemieckich żołnierzy. Mimo tego, że to okupan-

ci, miejscowi patrzą na nich ze współczuciem.

- Byli w coraz gorszym stanie, ledwo szli, porzucali sprzęt za sobą, jedli swoje konie, śnieg i korę, kompletna demoralizacja – mówi Pławski junior. - Co ciekawe, Polacy dawali im jedzenie. Bo jak takiemu biednemu, obandażowanemu człowiekowi, który ledwo idzie, nie pomóc? Potem przyjechali z wielkim hukiem Rosjanie i zabili kilku Niemców. Naturalnie jako młody chłopak musiałem to zobaczyć, więc mimo, że to było absolutnie zabronione, wykradłem się z kolegą z domu i na pobojuwisku napatrzyliśmy się na straszne, nie do zapomnienia, widoki.

Pławski pamięta też porzuconą amunicję i wydobywanie z niej z kolegami prochu.

Warto zajrzeć

Do końca lipca w Małej Galerii Klubu Marynarki Wojennej „Riwiera” w Gdyni (ul. Zawiszy Czarnego 1), w godz. 8.00-15.00, można oglądać wystawę „Fala za falą. Życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej w okresie II wojny światowej.” Umieszczone na niej zdjęcia przedstawiają marynarzy i jednostki polskiej floty wojennej w latach 1939 – 1947 (w tym m.in. ORP *Pioruna* i jego dowódcę komandora Eugeniusza Pławskiego). Większość z kilkudziesięciu fotografii nie była dotychczas prezentowana. Historię zbiorów opisaliśmy w majowym i czerwcowym numerze naszego czasopisma. Pochodzące z kolekcji znanego marynisty Jerzego Pertka, miały zostać zamieszczone w przygotowywanym przez niego, a nigdy ostatecznie nie wydany, albumie. Na wiele lat trafiły do domowego archiwum.

Organizatorami wystawy jest Stowarzyszenie Lastadia, poznańska Biblioteka Raczyńskich, która jest opiekunem zbiorów Jerzego Pertka oraz Gdańskie Towarzystwo Fotograficzne. „Nasze MORZE” jest patronem medialnym i sponsorem wystawy.

- Procedura polegała na waleniu bokiem pocisku o kamień, by oddzielić go od gilzy, skąd wyciągało się śliczne białe jedwabne woreczki z prochem. Układało się to na stos, usypywało ścieżkę z prochu, zapalało. Płomień buchał syczącym i bardzo imponującym blaskiem. Nie przyszło nam do głowy, że to może wybuchnąć. A tak się zdarzyło bardzo niedaleko od nas, dwóch bliźniaków ze starszą siostrą zrobili identyczną rzecz, nastąpił wybuch, jednego z nich zabiło, drugi stracił oczy a dziewczynka była pokiereszowana. Tylko to nas przekonało, by się tym więcej nie bawić.

Zaraz po wojnie, w 1946 roku, Maria Pławska, nie widząc możliwości życia w Polsce pod rządami Rosjan, postanowiła wysłać swego jedyne go już syna do ojca na Zachód. Jako, że możliwość wyjazdu z kraju była już wówczas bardzo przez komunistyczne władze utrudniona, skorzystała z tego, iż była zatrudniona w Warszawie w Czerwonym Krzyżu. Jego duński oddział zdecydował wziąć 300 chłopaków z Polski na dwa miesiące do Danii na wykarmienie.

- Mama dołączyła moje nazwisko do tej listy i zostałem jednym z wybranych. W Gdyni, skąd wypływaliśmy, udało się matce wręczyć potajemnie jednemu z Duńczyków list z adresem mego ojca i prośbą by nawiązać z nim natychmiast kontakt. I rzeczywiście, jak tylko dojechaliśmy do Kopenhagi zawołali mnie, dali

sluchawkę. Po drugiej stronie był ojciec. Pamiętam, że odzywałem się do niego monosylabicznie, aż wreszcie zapytał mnie: no co, nie cieszysz się? Momentalnie się więc ucieszyłem – śmieje się Jerzy Pławski. - Powiedział, że spróbuje przyjechać do mnie z wizytą, ale nic nie powiedział, że mnie stamtąd wykradnie. W międzyczasie załatwił mi papiery emigracyjne. Wreszcie znalazł się w obozie, spędziliśmy kilka dni w Kopenhadze, by się wzajemnie ponownie poznać, po czym przyplłynęliśmy do Anglii. Tam od razu zabrał mnie na *Pioruna*.

Komandor Pławski wspominał to tak: „W 1946 roku otrzymałem wiadomość z Danii, że młodszy syn, Jerzy, jest na dożywianiu w obozie Czerwonego Krzyża w Jutlandii. Kilka dni później byłem już w Danii i odnalazłem obóz, który był pod nadzorem Duńczyków, ale też i pod kontrolą czerwonych rodaków. W rezultacie o piątej rano wykradłem własnego syna z obozu (zostawiając pokwitowanie) i po dwudniowej zabawie w Kopenhadze przywiozłem Jurka do Londynu. Wylądowanie w obcym kraju z nieznanym językiem, pod opieką prawie obcej i dość wymagającej osoby, rozłączony po raz pierwszy, i nie wiadomo, czy nie na zawsze, od matki, spowodowało pewien kryzys. Ale jestem do tego zaskoczony jak szybko dwunastolatek potrafi podporządkować się radykalnej zmianie okoliczności”.

**„Kochanej mamie...”
jeden ze szkiców
Witolda Pławskiego.**



Fot. Archiwum rodzinne



**Komandor
Eugeniusz Pławski
na północnym konwoju.**

**Szczęśliwe przedwojenne czasy...
Od lewej: Maria Pławska, na jej
kolanach Jerzy, Witold, Eugeniusz
Pławski, jego matka Elżbieta,
z domu Feldman oraz matka Marii
Helena Nowaczyńska, z domu Dyck.**



Fot. Archiwum rodzinne

Wreszcie razem

Rok później, w o wiele bardziej dramatycznych okolicznościach, dzięki tajnej organizacji zajmującej się przemycaaniem uciekinierów z Polski, udaje się uciec Marii Pławskiej. Razem z inną kobietą została najpierw wysłana na granicę z Czechosłowacją. Korzystając z tego, że miejscowi mogli wówczas przechodzić przez tamtejszą granicę dosyć swobodnie, prowadzone przez małego chłopca w roli przewodnika, z ciężkim sercem, skierowały się prosto do strażników. Powtórzyły im wyuczoną formułę, że idą do sąsiedniej wioski jedynie na nabożeństwo.

- Dwie kobiety z dzieckiem nie wzbudzały podejrzeń – mówi Jerzy Pławski. - Potem, już w Czechosłowacji, w towarzystwie przewodniczki i bez żadnych dokumentów jechały pociągiem do granicy z Austrią. Nagle pociąg staje w polu, wokół żołnierze rosyjscy albo czescy. Sprawdzają dokumenty, idąc od końca pociągu w kierunku ich przedziału i co jakiś czas kogoś wyciągają, stawiają w polu, nie wiadomo co z nimi potem zrobią. Wreszcie dochodzą do ich wagonu i zbliżają się, przedział po przedziale. Kobiety ledwo tłumią panikę, zdrtwiałe ze strachu patrzą jak otwierają się drzwi. Do przedziału zagląda żołnierz, widać, że już widocznie znudzony tym przeszukiwa-

niem, rzuca okiem na trzy przerażone baby, po czym... zamyka drzwi i idzie dalej. Dla mojej mamy, gorliwej katoliczki, był to pierwszy podczas tej ucieczki znak od Boga.

Przez granicę z Austrią kobiety przepłynęły w nocy. Podeszły do austriackiego strażnika, powiedziały, że chcą przejechać do Wiednia. Ten machnął ręką i je przepuścił. Wydawało się, że to kres ich gehenny. W Wiedniu znalazły się w brytyjskim konsulacie, gdzie zajęła się nimi jakaś sekretarka.

- Matka starała się rozmawiać z nią po francusku, nie mówiła jeszcze wówczas po angielsku. Tamta powiedziała, że niestety, ponieważ nie mają papierów, musi przekazać je Sowietom. Matka wpadła w szok, tyle trudu na nic! – opowiada jej syn. - W tym momencie usłyszał je angielski oficer, który znał francuski. Wypytał, o co chodzi. Matka wytłumaczyła mu, że uciekły z Polski i są śmiertelnie zmęczone, mąż jest oficerem marynarki polskiej w Londynie, chce się do niego dostać. Powiedział, żeby jutro się do niego zgłosiły. Przez całą noc się zastanawiały co mają zrobić, czy ów oficer nie przekaże ich Sowietom. Ale nie miały wyjścia, zgłosiły się do niego. On w międzyczasie wszystko sprawdził, dostał telegram od ojca, mówi: nic się pani nie boi, nic się pani nie stanie, pójdzie pani

do obozu przejściowego, dostanie pani papiery, wszystko będzie OK. I sześć tygodni później zjawiała się w Anglii. Ale gdyby nie ten oficer, kto wie, co by się stało. Teraz nie było już żadnych wątpliwości co do interwencji z nieba.

- Ja już wówczas byłem w Londynie, uczyłem się w szkole angielskiego, mieszkałem z ojcem. Spotkanie z matką dobrze pamiętam – przyjaciel ojca, Anglik, miał samochód, wziął nas do miejscowości Northolt, gdzie wylądowała matka. Rodzice zobaczyli się po raz pierwszy od ośmiu lat. Ogromne przeżycie dla mnie i dla ojca, ale szczególnie dla mamy po przerażająco ryzykownej przeprawie – wspomina Jerzy Pławski.

Teraz we trójkę musieli ułożyć sobie życie na obczyźnie...

Czesław Romanowski

Za miesiąc ciąg dalszy opowieści.

Wspomnienia komandora Eugeniusza Pławskiego pochodzą z jego książki „Fala za falą... Wspomnienia dowódcy ORP *Piorun*”.

Bez błysków i wystrzałów

Oranie morza pingwinem



Heweliusz ma 61,6 m długości, 1220 ton wyporności, osiąga prędkość maksymalną około 14 węzłów.



Głównym zadaniem Dywizjonu jest dostarczanie danych, na podstawie których tworzone są potem papierowe i elektroniczne mapy morskie.

- Mam nadzieję, że się panowie nie zanudzicie – usłyszeliśmy na powitanie od słynącego z dużego poczucia humoru dowódcy *Heweliusza*, kmdr ppor. Grzegorza Kokosińskiego. - Dziennikarze rzadko do nas zaglądają, bo u nas nic nie błyska ani nie strzela.

Jedną z najmniej wdzięcznych, za to najbardziej potrzebnych w całej Marynarce Wojennej RP prac wykonują służby hydrograficzne. Przekonał się o tym podczas rejsu na okręcie hydrograficznym ORP *Heweliusz*.

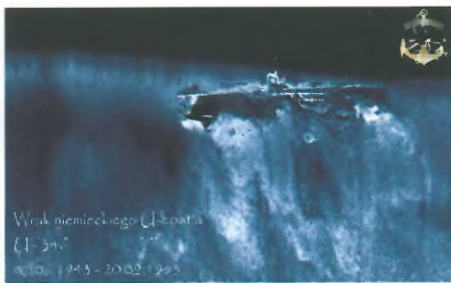
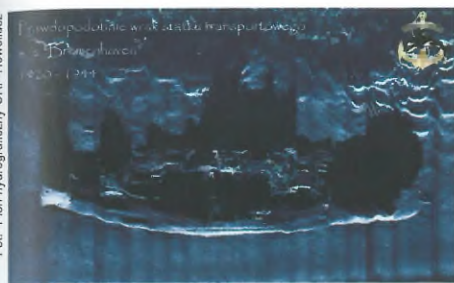
To prawda. Gdyby nie fakt, że *Heweliusz* cumuje w Porcie Wojennym w Gdyni i pomalowany jest „na wojskowo”, spoglądając na niego trudno by się było domyślić, że wchodzi w skład sił marynarki wojennej. Na pierwszy rzut oka jednostka pozbawiona jest tego wszystkiego, z czym na ogół kojarzą się okręty wojenne – dział czy wyrzutni rakietowych.

Pomimo tego, wspólnie z bliźniaczą jednostką ORP *Arctowski*, żaglowcem szkolnym *Iskra*, dwoma kutrami i trzema motorówkami, tworzy jeden z najbardziej zapracowanych dywizjonów naszej floty wojennej – Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego MW. Pomijając okręty służące w składzie zespołów NATO, to właśnie jednostki pływające Dywizjonu Za-

bezpieczenia Hydrograficznego najczęściej wychodzą w morze. Jak skrupulatnie wyliczyli znawcy tematu, obchodzące w ubiegłym roku 25-lecie służby pod białą-czerwoną banderą ORP *Heweliusz* i ORP *Arctowski*, przebyły w jej trakcie po 120 tys. mil morskich i spędziły w morzu ponad tysiąc dni.

- Nasza praca jest specyficzna – przyznaje dowódca Dywizjonu kmdr Dariusz Kolator. - Nie tylko dlatego, że z niczego nie strzelamy, tylko robimy pomiary, ale może przede wszystkim dlatego, że z jej efektów korzysta na co dzień nie tylko marynarka wojenna, ale także wszyscy ci, którzy pływają po naszej części Bałtyku.

Głównym zadaniem Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW jest bowiem dostarczanie danych, na podsta-

Zdjęcia sonarowe wraków wykonane przez załogę *Heweliusza*.

wie których tworzone są potem papierowe i elektroniczne mapy morskie, bez których trudno sobie wyobrazić żeglugę statków handlowych, jachtów czy kutrów rybackich po morzu. Dodatkowo, okręty Dywizjonu mają możliwość stawiania i wybierania pływającego oznakowania nawigacyjnego, głównie dla celów ćwiczeń jednostek bojowych MW.

Obiad z kobietą

Heweliusza, podobnie zresztą jak *Arcetowskiego*, zaliczyć można do jednostek średniej wielkości. Zbudowane w Stoczni Północnej, według polskiego projektu okręty, mają po 61,6 m długości, 1220 ton wyporności, a dzięki silnikom wysokoprężnym Cegielskiego-Sulzera osiągają prędkość maksymalną około 14 węzłów. Zasięg pływania jednostek określa się na

prawie 6 tys. mil morskich, a autonomiczność na 15 dni. Okręty mają na pokładach po dwa kutry, dzięki którym mogą prowadzić badania morza na płytszych akwenach, gdzie same nie mogą wejść ze względu na swoje zanurzenie wynoszące w przypadku *Heweliusza* 3,5 metra, a w przypadku *Arcetowskiego* 4,1 metra.

Kiedy *Heweliusz* odcumował od nabrzeża Portu Wojennego w Gdyni i wyszedł na Zatokę Gdańską, a na głównym stanowisku dowodzenia (skąd kieruje się jednostką) zrobiło się trochę mniej nerwowo niż w czasie, zwykle stresujących dla załogi, manewrów portowych, ruszyliśmy na zwiedzanie okrętu.

Wnętrze *Heweliusza*, pokazane nam przez por. mar. Piotra Barczyka i kmr. ppor. Ireneusza Hryciuka, oficera prasowego dowódcy Dywizjonu, okazało się zaskakująco obszerne i różni się zdecydowanie od warunków panujących na jednostkach bojowych MW. Kajuty, mesy i wszystkie inne pomieszczenia na okręcie są stosunkowo przestronne. Dzięki temu, w dobrych warunkach może tutaj żyć i pracować prawie 50-osobowa, całkowicie zawodowa, załoga.

Życie ułatwia jej znacznie, o czym mogliśmy przekonać się osobiście, spożywając obiad złożony z zupy ogórkowej i kotleta mielonego z ziemniakami, pyszne jedzenie serwowane przez okrętową kuchnię. Wbrew pozorom to niezwykle ważny element marynarskiego życia. Kiedy jednostka jest w morzu, dwóch kucharzy *Heweliusza* podaje w ciągu dnia cztery posiłki oraz jeden w nocy, dla drugiej zmiany wachty.

Wśród marynarzy służących na okręcie zauważyliśmy także dwie kobiety. Jedną z nich, ppor. mar. Alicję Jaguś-Cynkiel, dowodzi działem nawigacyjnym.

**Dowódca Dywizjonu
Zabezpieczenia
Hydrograficznego MW,
kmr Dariusz Kolorator.**



**Kmdr Henryk Nitner, zastępca szefa Biura
Hydrograficznego MW, jest dumny
z osiągnięć polskich hydrografów.**



**Dowódca *Heweliusza*,
kmr ppor. Grzegorz Kokosiński.**

Po przeprowadzeniu pomiarów hydrologicznych, dane trafiają do kabiny hydrograficznej, gdzie zostają skopiowane do komputerów i poddane elektronicznej obróbce.

Z niczego nie strzelają, robią pomiary, ale z efektów ich pracy korzystają wszyscy, którzy pływają po naszej części Bałtyku.



Fot. Lukasz Głowala



- Na okręcie jestem od dwóch lat – podkreśla z dumą. - Podlega mi trzech mężczyzn, jakoś sobie z nimi radzę.

- Nie jakoś, ale bardzo dobrze – zapewnia jej podwładny, mł. chor. szt. Piotr Łucki-Wowczuk. - Mam porównanie, bo służyłem już pod kilkoma dowódcami.

Sondami i sonarami

Przez cały czas, kiedy *Heweliusz* jest w morzu, dokonuje różnego rodzaju pomiarów – hydrograficznych, oceanograficznych, meteorologicznych i innych. Okręt naszpirowany jest skomplikowaną, specjalistyczną aparaturą do badania morza. Jego głównymi instrumentami są wszelkiego rodzaju sondy i sonary. Jeden z sonarów jest na stałe wbudowany w kadłub, drugi holowany za rufą *Heweliusza*.

Przeglądaliśmy się pracy dwu urządzeń na *Heweliuszu*, miernika prędkości rozchodzenia się dźwięku w wodzie i sondy CTD, służącej do pomiarów właściwości wody morskiej. Oba spuszczone zostały do wody przez otwieraną w burcie okrętu furkę. Potem, po przeprowadzeniu pomiarów hydrologicznych, przeniesione do kabiny hydrograficznej (po głów-

nym stanowisku dowodzenia jest to drugie najważniejsze pomieszczenie na okręcie), gdzie zebrane przez nie dane zostały skopiowane do komputerów i poddane elektronicznej obróbce.

- Urządzenia, którymi dysponujemy, pozwalają precyzyjnie określić niemal wszystkie parametry morza: głębokość, rodzaj dna i jego ukształtowanie, przejrzystość wody, jej temperaturę czy prędkość rozchodzenia się dźwięku w wodzie - wylicza kpt. mar. Marek Piotrowski, dowódca pionu hydrograficznego na ORP *Heweliusz*.

Okręt nie prowadzi badań w miejscach przypadkowych. Systematycznie przeczesuje wody polskiego Bałtyku, aby uzyskać maksymalnie kompletny obraz tego obszaru. W praktyce polega to na pływaniu w tę i z powrotem wzdłuż określonych linii (tzw. profili). To monotonne i poprzez swoją powtarzalność, niezwykle uciążliwe zajęcie – przerywane tylko rutynowymi ćwiczebnymi alarmami pożarowymi, czy zwykłymi na okręcie pracami konserwacyjnymi.

- Przypomina to chyba najbardziej oranie – uważa dowódca *Heweliusza*. - Tak jak rolnik, bruzda przy bruzdzie, orze pole, tak my orzemy morze.

Sprzęt używany przez załogę *Heweliusza* jest nowoczesny, jedna sonda kosztuje tyle, co dobrej klasy samochód. Jak wszyscy specjaliści jednak, tak i hydrografowie z *Heweliusza*, marzą o jeszcze lepszym oprzyrządowaniu. Przyznają, że na pokładzie przydałby się zdalny pojazd podwodny, dzięki któremu mogliby jeszcze dokładniej „ogłądać” dno morza i interesujące ich wraki.

Polowanie na wraki

Badanie wraków jest bowiem najbardziej ekscytującym elementem życia na okręcie hydrograficznym. Choć wody polskiego Bałtyku są w miarę spenetrowane, wciąż skrywają wiele tajemnic. Największe z nich dotyczą właśnie wraków. Nikt nie wie choćby, ile ich dokładnie jest. Ocenia się, że w samej tylko Zatoce Gdańskiej może być ich ponad tysiąc!

Na tym polu, zarówno *Heweliusz* jak i *Arctowski*, mają się czym pochwalić – o czym przypominają sonarowe zdjęcia wiszące na ścianach kabiny hydrograficznej *Heweliusza*.

Do największych sukcesów okrętu zaliczyć należy, jak mówią hydrografowie, weryfikację (czyli zidentyfikowanie) wraku niemieckiego statku handlowego *Bremerhaven* zatopionego pod koniec wojny przez aliantów z około 500 osobami na pokładzie. *Arctowski* natomiast wstawił się odkryciem słynnego liniowca *Steuben*. Statek ten, podobnie jak inne szczególnie zbadane przez *Arctowskiego*, *Wilhelm Gustloff* czy *Goya*, został zatopiony przez Rosjan pociągając za sobą na dno tysiące ludzi.

- Przyznam, że najbardziej emocjonujące było zbadanie i zidentyfikowanie lotnikowca *Graf Zeppelin* (jedynego niemieckiego lotnikowca w czasie drugiej wojny światowej, przejętego i zatopionego po wojnie przez Rosjan – red.) – wspo-

mina kmdr ppor. Artur Grządziel, dowódca *Arctowskiego*. - Proszę pomyśleć, to najprawdopodobniej największy wrak na Bałtyku, a przez ponad sześćdziesiąt lat, do momentu odnalezienia go przez jeden ze statków *Petrobalticu*, nikt tak naprawdę nie wiedział, gdzie dokładnie spoczywa.

Nie tylko jednak odkrycia wraków urozmaicają życie załóg polskich okrętów hydrograficznych. Monotonie pracy przerywają także rejsy badawcze poza Morze Bałtyckie. Do najbardziej pamiętanych należą te odbyte na dalekie podbiegunowe wody północy i południa. *Heweliusz* „zaliczył” w ten sposób Antarktydę, a *Arctowski* Antarktydę i dwa razy Spitsbergen. Na pamiątkę po tamtych wyprawach na nadbudówkach obu okrętów wymalowano: pingwina (*Heweliuszowi*) oraz niedźwiedzia polarnego i pingwina (*Arctowskiemu*).

Hydrografia zawsze pierwsza

Dane zgromadzone przez Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego nie kończą życia na twardych dyskach komputerów okrętów hydrograficznych. W całości trafiają do Biura Hydrograficznego MW w Gdyni, które pełni funkcję państwowej służby hydrograficznej (zabezpieczeniem hydrograficznym w portach zajmują się Urzędy Morskie). To właśnie tutaj pomiary wykonane przez *Heweliusza* zamieniają się w mapy morskie. Biuro wydaje mapy papierowe i elektroniczne, locje polskiej części Bałtyku, a także cotygodniowy biuletyn o nazwie „Wiadomości Żeglarskie”, który zawiera informa-

cje o wszelkich bieżących zmianach nawigacyjnych.

- Człowiek z zewnątrz może zadać pytanie: a co się może zmienić na morzu? - mówi kmdr Henryk Nitner, zastępca szefa Biura Hydrograficznego, jednocześnie twórca i redaktor naczelny „Przeglądu Hydrograficznego”. - Zwykle odpowiadam: wszystko – choćby głębokość morza czy oznakowanie nawigacyjne. Niewiedza o każdej takiej zmianie, może stanowić zagrożenie dla żeglugi, a co za tym idzie, także życia ludzkiego.

Wbrew pozorom dno morskie, szczególnie w strefie przybrzeżnej, potrafi się szybko zmieniać. Wpływ na to mogą mieć prądy morskie, wiatr czy ruch statków. Ponieważ zmian tych nie widać gołym okiem, bo dzieją się pod wodą, dlatego by je ustalić trzeba korzystać z pomocy okrętów hydrograficznych takich jak *Heweliusz* czy *Arctowski*.

Choć z efektem końcowym pracy hydrografów MW spotkać się może niemal każdy pływający po polskich wodach morskich, kmdr Nitner nie ukrywa, że są pewne dane, którymi Biuro nie dzieli się ze wszystkimi.

- Proszę pamiętać, że naszym głównym zadaniem jest zabezpieczenie, oczywiście w naszym zakresie, działań Polskiej Marynarki Wojennej – wyjaśnia. - Dokładne mapy poligonów czy rejonów kon-

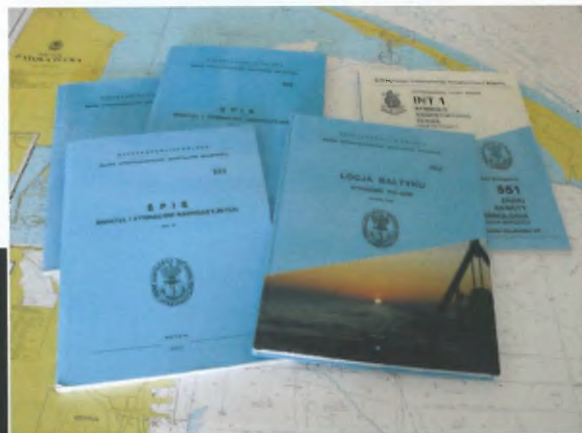
centracji okrętów na wypadek wybuchu wojny, stanowią tajemnicę państwową, bo ich ujawnienie mogłoby narazić na szwank obronność naszego państwa.

Zatrudniające kilkadziesiąt osób Biuro Hydrograficzne uchodzi za jedną z najlepszych w Europie służb hydrograficznych. Jak podkreśla kmdr Nitner, Polska była jednym z pierwszych dziesięciu państw na świecie, które w latach dziewięćdziesiątych rozpoczęły tworzenie elektronicznych map morskich. Obecnie zaś, należy do pierwszej piątki krajów europejskich, które zdążyły zrobić to dla całości podległych im obszarów morskich.

- Pierwszeństwo mamy chyba we krwi - mówi z satysfakcją kmdr Nitner. - Tak było od samego początku istnienia PMW.

Zastępca Szefa Biura Hydrograficznego odwołuje się w ten sposób do historii naszej floty. Hydrografowie w marynarskich mundurach lubią bowiem podkreślać, że pierwszym okrętem wojennym po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku został właśnie okręt hydrograficzny *Pomorzanin*. Urząd Hydrograficzny (z którego potem wyłoniła się Służba Hydrograficzna MW) powstał w 1920 roku, a jego pierwszym szefem został, wówczas jeszcze kpt. mar., Józef Unrug, późniejszy admirał i legendarny dowódca obrony Wybrzeża we wrześniu

**Mapy i publikacje
nautyczne – końcowy
efekt pracy hydrografów w
marynarskich mundurach.**



Fot. Tomasz Falba



**Miernik prędkości
rozchodzenia się
dźwięku w wodzie
i sonda CTD, służąca
do pomiarów
właściwości wody
morskiej spuszczone
zostały do wody
przez otwieraną
w burcie okrętu furtę.**

1939 roku. Od tamtej pory jej praca trwa bez przerwy.

Po dniu pobytu na pokładzie *Heweliusza*, opuścić go musieliśmy na pontonie. Okręt nie wracał do portu. Przez kolejny dzień będzie prowadzić badania. Ostatnie pomiary miał wykonać po północy.

Tomasz Falba

Szansa rybołówstwa dalekomorskiego



Nadzieja w bliźniaczkach

- Wydajność naszych statków, w porównaniu z jednostkami eksploatowanymi w czasach świetności polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, jest o wiele większa - mówi prezes Północnoatlantycznej Organizacji Producentów Jarosław Zieliński. Na zdjęciu - Alina.

Alina i Kristina – dwa nowe statki rybackie kupione przez Północnoatlantyczną Organizację Producentów, mają podźwignąć nasze rybołówstwo dalekomorskie. Będą pływać po wodach Afryki Zachodniej. To pierwszy od wielu lat zakup nowych jednostek dla tej gałęzi przemysłu morskiego.

Od dwóch dekad nasza flota połowów dalekomorskich lawinowo redukowałą swój potencjał. Ze 140 jednostek zostało nam raptem sześć: trzy pływające dla Dalmoru i tyleż będących własnością PAOP. Z 300 tysięcy ton kiedyś – do około 20 tysięcy obecnie. Entuzjastyczne zapowiedzi szefostwa PAOP, że to nowy rozdział w naszych połowach dalekomorskich, można więc uznać za usprawiedliwione. Tym bardziej, że dzięki *Alinie* i *Kristinie* polskie połowy dalekomorskie wzrosną aż pięciokrotnie, do 100 tysięcy ton.

Ucieczka do przodu

Jak mówi prezes organizacji, Jarosław Zieliński, bliźniacze jednostki, choć wybudowane w połowie lat 90. ubiegłego wieku, i tak należą do najnowocześniejszych

wśród naszej szczupłej floty połowów dalekomorskich.

- To statki wyprodukowane dla floty rosyjskiej, później trafiły w prywatne ręce. Były remontowane pod nadzorem słynnego klasyfikatora Det Norske Veritas, są zadbane i możemy śmiało powiedzieć, że są nowoczesne. Na każdym z nich będzie pracowało osiemdziesiąt osób – mówi prezes.

Statki będą pływać na łowiskach Afryki Zachodniej: Mauretanii i Maroko. Ich portem macierzystym będzie Gdynia. Z Północnego Atlantyku, gdzie do tej pory łowiły jednostki PAOP, trzeba się ewakuować, bo, jak mówi Zieliński, tamtejsze kwoty połowowe nie są opłacalne. Zostanie tam jeden statek – *Polonus*.

- Ta inwestycja to nasza ucieczka do przodu. Dokonałmy rzeczy niemożliwej,

korekty potencjału, w wyniku której udało się zwiększyć nakład łowowy. Gdybyśmy teraz nie zaistnieli na tych łowiskach, w przyszłym roku nie mielibyśmy tam czego szukać – tłumaczy prezes Zieliński.

Chodzi o to, że Komisja Europejska zezwoliła naszym jednostkom na połowy na tamtejszych łowiskach, pod warunkiem udowodnienia, że PAOP ma czym łowić.

- Komisja wprowadziła zasadę: ogólna kwota połowowa i określona ilość licencji. Trzeba tam popłynąć i złowić jak najwięcej. Wyniki będą podstawą do wyliczenia kwoty na następne cztery lata. Jeżeli teraz nie popłyniemy i nie odłowimy maksymalnie dużo, jesteśmy poza grą – mówi prezes PAOP, podkreślając przy okazji rolę ministra Kazimierza Plocke,

odpowiedzialnego w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi za rybołówstwo. - Przedstawiliśmy mu sprawę w taki sposób: musi nastąpić korekta naszego potencjału połowowego, limity połowowe na Północny Atlantyk są za niskie. Trzeba szukać nowych łowisk. Jeżeli polska administracja nie postawi sprawy jasno i twardo, niedługo nastąpi nasz koniec. Był pierwszym ministrem, który na to zareagował.

Dobre bo polskie

Alina i *Kristina* kosztowały 70 milionów euro. Organizacja na razie weźmie je w leasing, ich właścicielem ma się stać w ciągu dwóch lat. Aby zarejestrować nowe statki, trzeba było, by nie przekroczyć limitu potencjału, pozbyć się starego *Wiesbaden* (*Andersa*, który i tak większość czasu spędzał w porcie, sprzedano już wcześniej - red.). Zostanie sprzedany na przełomie sierpnia i września.

Pierwsza z nowych jednostek, *Alina*, powinna wyruszyć na afrykańskie łowiska na początku lipca, *Kristina* wypłynie we wrześniu. Oba statki pływać będą pod polską banderą, choć, na razie, z niepolską załogą. W tej chwili stanowią ją Litwini, Łotysze i Ukraińcy.

- Nasza polityka zmierza do tego, żeby na naszych statkach pracowali Polacy - mówi prezes Zieliński. - W 1995 roku, kiedy państwowe firmy przeniosły się z północnego Atlantyku na Morze Beringa i Morze Ochockie, weszły tam prywatne firmy. Dominowało podejście: wycarterować statek na krótki okres sezonu połowowego, najczęściej najcenniejszego dorsza, z obcą załogą. I po dwóch miesiącach oddać go, wyrejestrować. I tak do następnego roku. Nasze podejście było inne: na stałe zagościć na łowisku statkami pod polską banderą. Ale że nie mieliśmy wiedzy, jak łowić w tych rejonach, każdy z zakupionych przez nas statków kupowaliśmy z zagraniczną załogą, stopniowo wymieniając ją na polską.

Tak ma być i w tym wypadku. Choć jest z tym, przyznaje prezes Zieliński, problem. Polacy nie garną się do pracy w rybołówstwie dalekomorskim. Na *Wiesbaden* i *Polonusie* większość stanowią ludzie w wieku pięćdziesięciu i więcej lat. A PAOP na nowych jednostkach najchętniej widziałby młodych, którzy lepiej znosiliby różnicę temperatury między mroźnym wnętrzem statku, a tropikiem na zewnątrz, u afrykańskich wybrzeży.

- Trochę ludzi się już zgłosiło - mówi Zieliński. - Ale liczymy na więcej.

PAOP łakomie spogląda też na łowiska na południowym Pacyfiku. Teoretycznie nowe, uniwersalne jednostki mogłyby tam prowadzić połowy. Problemem jest dopłynięcie w tamte rejony. Może się okazać, że koszt paliwa przewyższy spodziewane zyski.

Dalmor szuka

Drugie z naszych dalekomorskich przedsiębiorstw, gdyński Dalmor (wraz z PAOP należący do Forum na Rzecz Rozwoju Polskiego Rybołówstwa Dalekomorskiego - red.), także starał się o możliwość zarejestrowania nowego statku (w tej chwili posiada trzy: dwa pod flagą maltańską, jeden pod polską). Jednak, jak tłumaczy prezes przedsiębiorstwa, stało się inaczej.

- Żeby mieć nowy statek, musimy mieć miejsce w potencjale połowowym - mówi Krzysztof Rychlicki, prezes Dalmoru. - Nie udało się nam tego wywalczyć, trudno. Ale nie rezygnujemy, szukamy innych rozwiązań. Możemy wprowadzić zarejestrować jednostkę pod inną, wygodną banderą, ale wówczas nie będziemy mogli wykorzystać pieniędzy, a pula to około miliard euro, które Unia przeznacza na rybołówstwo dalekomorskie.

W tej chwili Dalmor kojarzony jest przede wszystkim z działalnością deweloperską, jest właścicielem niezwykle atrakcyjnych terenów w centrum Gdyni, o które starają się wielkie firmy branży budowlanej. Z działalności połowowej jednak nie rezygnuje. Pod koniec zeszłego roku powołał spółkę-córkę, Daleko-

Duże, nowoczesne, pojemne

Każdy z nowych bliźniaczych statków PAOP ma pojemność brutto 7805 GT, długość 105 metrów. Dziennie może złowić i przetworzyć ok. 200 ton ryb pelagicznych (sardynek, makreli, ostroboków i sardynel). Obydwie jednostki mają łowić rocznie łącznie 70 000 ton tych ryb. Ładownie każdego ze statków są w stanie pomieścić ok. 2500 ton. Ponieważ trawlerzy będą obsługiwane na łowisku przez statki transportowe - mogą poławiać przez ok. 330 dni w roku. Rynki zbytu dla produktów z *Aliny* i *Kristiny* to Afryka i Unia Europejska, w tym Polska.

morską Kompanię Połowową Dalmor, która zarządza wszystkimi urzema trawlerami, które pływają u wybrzeży Nowej Zelandii i Wysp Szetlandzkich. Łowia tam, dostarczane następnie na rynek japoński, kryla, kalmara czy mirunę. W pierwszym kwartale tego roku kompania była na plusie.

Firma, jak mówi prezes Rychlicki, jest w przededniu prywatyzacji, o której mówi się od wielu lat. - Widzę determinację ministra skarbu Aleksandra Grada, by wreszcie do tego doprowadzić - mówi prezes Dalmoru.

Czesław Romanowski



- Są nowocześniejsze, mogą łowić całą dobę. No i mogą zamrażać pięć razy więcej ryb niż te dawniejsze - tłumaczy prezes Jarosław Zieliński. Na zdjęciu - *Kristina*.



Fot. Łukasz Czerwko

Jachty pod prysznicem

Galeon jest największym polskim producentem łodzi i jachtów motorowych.



Galeon ucieka konkurencji



Białe kadłuby jachtów i pedantyczna czystość.

Fot. Łukasz Czerwko

Nieustanna ucieczka do przodu - to recepta na sukces straszyńskiego „Galeonu”. Od prezentacji tej firmy zaczynamy nowy cykl poświęcony największym polskim stoczniom jachtowym.

Hale produkcyjne Galeonu. Jasne, przestronne pomieszczenia, białe kadłuby jachtów i rzucająca się w oczy, pedantyczna dbałość o czystość. Podczas zwiedzania siedziby firmy zlokalizowanej w położonym pod Gdańskiem Straszynie czujemy się bardziej jak w laboratorium, niż w stoczni.

Jest co oglądać. Na terenie o powierzchni 18 tys. m. kw. usytuowano niemal wszystko, czego potrzeba do budowy supernowoczesnych, luksusowych łodzi i jachtów motorowych. To jedna z zasad działania firmy, jakich wiele usłyszeliśmy podczas wizyty, staranie, by co tylko możliwe, wykonać siłami zatrudnionych w Galeonie osmiuset pracowników. Można się później pochwalić, że firmowe jachty powstają od początku do końca w jednym miejscu, co nie jest standardem w polskim przemyśle jachtowym.

Jakość

W tej metodzie, usłyszeliśmy w stoczni, chodzi o kontrolę nad procesem produkcji, aby w efekcie powstał produkt najwyższej jakości. Słowo „jakość” odmie-

nia się w Galeonie na wszystkie sposoby, słyszeliśmy je niemal na każdym kroku, w dziale tapicerskim, stolarni, warsztacie elektrycznym, czy wreszcie w głównej hali montażowej.

- O d tego zależy po prostu nasze „być albo nie być” - mówi z przekonaniem, związany od wielu lat z firmą, Tadeusz Raniszewski, którego spotykamy w dziale szklarskim. - Wszystko co mamy to nasza marka. Jeśli nie będziemy o nią dbać, stracimy klientów.

Dbłość o jakość najbardziej widać (i to dosłownie) na specjalnym basenie, gdzie testuje się świeżo wybudowane w Galeonie jednostki. Szczelność jachtów na przykład, bada się polewając je z gigantycznego prysznica. W razie stwierdzenia przecieku, jest on natychmiast usuwany.

Stawianie w firmie na jakość to nie zabieg marketingowy, potwierdzają ją certyfikaty. Galeon szczyci się, że ISO 9000 (certyfikat jakości) zdobył już dziesięć lat temu, pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków, jako pierwszy producent laminatowych łodzi w Polsce.

Historia zakładu sięga firmy Galion, powstałej na początku lat osiemdziesią-

tych w Gdyni. Budowano w niej żaglówki klasy Laser i pojedyncze małe jachty kabinowe. Na zlecenie firma wykonywała także nadstawki na samochody tarpan, bagażniki na narty i elementy owiewek kabin ciężarówek. Współpracowała z renomowaną francuską stoczną Jeanneau.

Produkcja

Nie byłoby Galeonu bez kpt. ż. w. Włodzisława Kobyłki, właściciela firmy, wiecznie zajętego szefa. Nie udało się nam z nim spotkać. Po stoczni oprowadzała nas specjalistka do spraw marketingu, Aleksandra Brzozowska.

- Proszę wybaczyć, ale szef jest człowiekiem niezwykle zajęтым - tłumaczyła kpt. Kobyłkę. - Poza tym woli pokazywać firmę niż samego siebie.

Galeon jest największym polskim producentem łodzi i jachtów motorowych, a także jednym z najbardziej liczących się w Europie. W swojej ofercie ma ponad dwadzieścia modeli. Jest wśród nich zarówno mała Galia 440 o długości zaledwie 4,25 m, z docze-pianym silnikiem, jak również ponad 16-metrowy Galeon 530. A to nie koniec, bowiem z roku na rok Galeon buduje coraz większe jednostki. Lipiec zaznaczy się w historii stoczni premierą 20-metrowego Galeonu 640.

Chęć budowy tak dużych jachtów zmusiła stocznnię do inwestycji. Firma ku-

pila teren w Wiślinie pod Gdańskiem, gdzie zamierza ulokować produkcję (częściowo już się tam odbywa). Choć Straszyn nadal ma pozostać główną siedzibą firmy, to właśnie w Wiślinie, nad brzegiem Martwej Wisły, powstawać mają w przyszłości największe konstrukcje Galeonu. Obok wybudowana ma zostać nowoczesna marina, gdzie megajachty mają być wodowane i testowane.

- Pozwoli nam to uniknąć nieustannych kłopotów z transportem – wyjaśnia Aleksandra Brzozowska. - Tak dużych jednostek nie da się przewozić ciężarówkami. Dzięki usytuowaniu nad Martwą Wisłą powstanie możliwość dostarczania ich do odbiorców drogą wodną.

Galeon buduje swoje jachty seryjnie, ale nie są one identyczne (jednostki powstają według projektów znanego w Europie angielskiego konstruktora Tony'ego Castro). Każdy stocznia „dopieszcza” według indywidualnych wymagań klienta. O wyglądzie większości elementów zainstalowanych wewnątrz jednostki moż-

na samemu zdecydować, np. wybierając kolor tapicerki. Zdaniem Brzozowskiej takie podejście powoduje, iż odbiorca ma poczucie, że kupuje jacht wyjątkowy, jakiego nikt inny nie posiada.

Rynek zamożnych

Rocznie Galeon opuszcza około tysiąc nowych jednostek, w tym 800 łodzi do 10 m długości i ponad 200 dużych jachtów. Ponad 90 proc. produkcji trafia na eksport, co pokazuje, że zagraniczni klienci doceniają motorówki „made in Poland”. Jednostki wybudowane w Straszynie trafiają głównie do Niemiec i krajów skandynawskich, coraz częściej także do państw byłej Jugosławii, a ostatnio Grecji.

Taka „geografia” sprzedaży podyktowana jest ceną jednostek budowanych w Galeonie. Najtańsze łodzie kosztują nieco ponad 17 tys. zł, za jachty zapłacić jednak trzeba od 266 tys. zł, a za wspomniany wyżej Galeon 530 2,7 mln zł. Truizmem wydaje się w tej sytuacji stwier-

dzenie, że na taką przyjemność mogą sobie w Polsce pozwolić tylko nieliczni.

- Jest ich coraz więcej – zapewnia Brzozowska. - I mamy wielką nadzieję, że ten rynek, wraz ze wzrastającym poziomem zamożności Polaków, będzie się nieustannie powiększał.

Brzozowska nie chciała ujawnić zysków Galeonu. Nie ukrywała jednak, że jest to dochodowy interes. Twierdzi, że choć na europejskim rynku, po którym głównie porusza się straszynska stocznia, panuje ogromna konkurencja, to jednak Galeon nie narzeka na klientów.

- Filozofia naszego działania jest bardzo prosta – mówi Brzozowska. - Aby przetrwać musimy nieustannie się rozwijać, a więc uciekać konkurencji do przodu. Dlatego właśnie inwestujemy w rozwój firmy, dlatego mamy dwie, trzy premiery nowych jachtów w roku. I kiedy, na jakichś targach, gdzieś w Europie, pokazujemy naszą nową łódkę i widzimy jak zazdrośnie spoglądają na nią nasi konkurenci, to wiemy, że podążamy właściwą drogą.

Tomasz Falba

Pływający dom

Galeon 530 HT to największa jak dotąd jednostka zbudowana przez firmę Galeon. Jacht może zabrać na pokład 12 osób. Jego wymiary (16,2 m długości, 4,7 m szerokości, i prawie 5 m wysokości nad linią wodną) sprawiają, że żeglować na nim można bez nieustannego „objawiania się” o siebie, tak charakterystycznego dla łódek o mniejszych gabarytach. Galeon 530 HT jest dość ciężki (waży z maksymalnym obciążeniem ponad 26 ton), jego zanurzenie wynosi 1 m. Jacht napędzać mogą dwa 800-konne silniki zasilane z dwóch 1000-litrowych zbiorników paliwa. Pobyć na Galeonie 530 HT to duża przyjemność – wykończenie jachtu jest luksusowe, wszędzie skóra, naturalne drewno i, szczególnie starannie wykonane, elementy ze stali nierdzewnej. Na jednostce są trzy kabiny, dwie łazienki, aneks kuchenny i obszerny

salon połączony ze stanowiskiem kierowania. Zejście do wody umożliwia spory pokład kąpielowy. Wrażenie przestrzeni panującej na jachcie potęgują sprytne rozwiązania konstrukcyjne: kokpit zamknięty taflą hartowanego szkła oraz pełnowymiarowy, szklany i rozsuwany dach. Całość uzupełniają m. in. klimatyzacja, telewizor ciekłokrystaliczny i sprzęt audio wysokiej klasy. Za wszystko (w wersji z silnikami Volvo Penta 2 razy po 675 KM) zapłacić trzeba ok. 2,7 mln zł.

Salon.



Fot. Galeon

Łazienka.



Fot. Galeon



Galeon 530 HT w całej okazałości.

O rozwój polskich dróg wodnych

Przełamywanie barier

Port gdański rozwój zawdzięczał położeniu u ujścia Wisły do Zatoki Gdańskiej i wzrostowi handlu towarami, które transport opierały na rzece Wiśle i żegludzie morskiej. Rozwój transportu lądowego, który stopniowo zyskiwał na znaczeniu od XIX wieku, stale zmniejszał procentowy udział masy towarowej przemieszczanej drogami wodnymi, śródlądowymi. Jednak dynamiczny jej spadek datowany po 1980 roku nie ma precedensu.

Stan istniejący

Żegluga śródlądowa w Polsce wykonuje obecnie ok. 0,7 proc. przewozów masy towarowej i zajmuje ostatnią pozycję wśród pozostałych gałęzi transportu w Polsce. 9 mln ton towarów, przewożonych średnio w ciągu roku drogami wodnymi (średnia z ostatnich 20 lat) plasuje Polskę wśród krajów o najniższym udziale transportu śródlądowego w Europie. Wielkość przewozów drastycznie maleje:

- w 1980 r. przewieziono 22, 2 mln ton towarów i wykonano pracę transportową 2 325 tys. tkm,
- w 2003 r. przewieziono tylko 7968 tys. ton towarów (35,8 proc. ładunków z 1980 r.) i wykonano pracę przewozową 872 tys. tkm (odpowiednio 37,5 proc.),
- średnia długość przewozów w relacjach krajowych wynosi obecnie 95 km, podczas gdy w 1980 r. – 109 km.

Na polskich drogach wodnych przewozi się: piasek i żwir, węgiel kamienny, zboże, metale i wyroby metalowe, cement, nawozy mineralne, ropę i przetwory naftowe, rudy, węgiel brunatny i koks, drewno i wyroby drewniane oraz pozostałe ładunki. Struktura ta różni się znacznie od struktury przewozów w innych krajach europejskich.

Polscy armatorzy (głównie Odratrans i Żegluga Bydgoska) uczestniczą prak-

tycznie tylko w przewozie ładunków masowych.

Polska flota przewozowa składa się z (dane z 2003r.):

- ok. 300 pchaczy łącznej mocy 64 250 kW. Są to głównie statki produkcji polskiej (*Żubr, Tur, Łoś, Bizon, Nosorożec, Jeleń, Koziorożec, Muflon*). Ich produkcja zakończyła się, gdy zarządzanie drogami wodnymi przeszło w gestię dzisiejszego Ministerstwa Środowiska. Stan liczebny floty pchaczy maleje, a ich wiek wzrasta, średni wynosi 30 lat.
- 95 barek motorowych BM-500 (rozwiązania konstrukcyjne sprzed 50 lat) o łącznej mocy 560 kW i całkowitej ładowności 45 500 t. Po wycofaniu przedwojennych barek parowych i motorowych w latach 1959-1982 wprowadzono do eksploatacji 346 barek typu BM-500. Od tej pory taboru nie odnawiano. W chwili obecnej pływa jeszcze 26 proc. pierwotnego stanu floty,
- 487 barek pchanych o całkowitej ładowności 230 571 t, o średnim wieku 27 lat. Ta flota również topnieje – dziś pływa zaledwie 44 proc. stanu w porównaniu z 1980 r.

Jak widać, polska flota wymaga szybkiej modernizacji i przystosowania do przewozów innych typów ładunków.

Aktualnie działa 14 stoczn i 9 warsztatów portowych. Działalność wszystkich stoczn prowadzona jest przy minimalnym stopniu zaangażowania w budowę statków dla polskiej żeglugi śródlądowej. Polska żegluga zamówiła w ciągu ostatnich 15 lat tylko 11 barek samobieżnych.

Perspektywy rozwoju dróg wodnych w Polsce określają dwa podstawowe dokumenty:

- Strategia Gospodarki Wodnej przyjęta przez Radę Ministrów 18 września 2005 r. (obecnie aktualizowana)

- Polityka transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 przyjęta przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

Unia Europejska

Sytuacja śródlądowych dróg wodnych nie tylko w Unii Europejskiej, ale również w pozostałych krajach Europy jest znacząco lepsza niż w Polsce. Żegluga śródlądowa odgrywa znaczącą rolę w przewozach ładunków. Sieć dróg wodnych o łącznej długości ponad 35 tys. km (dane dla 15 państw UE) łączy setki miast i ośrodków przemysłowych. 18 spośród 25 krajów UE wykorzystuje śródlądowe drogi wodne, a 10 z nich jest połączonych wspólną siecią wodną. Średni udział żeglugi w wielkości przewozów w tych krajach wynosi 7 proc. (transport drogowy – 74 proc., kolejowy – 14 proc.), ale są regiony, gdzie wartość ta osiąga 43 proc. Kraje, w których drogi wodne odgrywają bardzo dużą rolę w strukturze transportu – Niemcy, Holandia, Belgia, Francja – przywiązują szczególną wagę do dalszego rozwoju żeglugi.

Wspólna polityka transportowa UE stwierdza, że rozwój żeglugi śródlądowej jest jednym z najważniejszych jej priorytetów. W zamian za tym idą regulacje prawne, które poza rozwojem i usprawnieniem transportu wodnego mają na celu dbałość o bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska. Najważniejszą z nich jest Biała Księga Europejskiej Polityki Transportowej do 2020 r. (*White Paper, European transport policy for 2020: time to decide*). Dokument ten przedstawia wspólne cele polityki transportowej UE, podkreśla znaczenie zrównoważonego rozwoju transportu, promuje przewozy alternatywne wobec transportu drogowego, zaleca powiązanie żeglugi śródlądowej, przybrzeżnego transportu morskiego i transportu kolejowego we wspólny system, umożliwiający usługi intermodalne. Ponadto w zakresie polityki transportowej UE, w tym rozwoju transportu wodnego, śródlądowego obowiązują:

Konwencja AGN z 1996 r. (European Agreement of Main Inland Waterways of International Importance), określająca główne osie transportowe w ramach europejskiej sieci dróg wodnych. Układ tych dróg wodnych przedstawiono na Rys. 1.

Dyrektywa wodna UE z 2001 r.;

W ramach konwencji AGN (Umowa o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego) z 1996 r., której Polska jako jedyny kraj europejski nie podpisała, przez terytorium naszego kraju przechodzą trzy międzynarodowe drogi wodne (Rys. 2).

E-30 – łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie (na terytorium polskim - Odra od Szczecina do granicy państwa),

E-40 - połączenie Morza Bałtyckiego z Dnieprem, poprzez Wisłę od Gdańska do Warszawy i Bug do Brześcia,

E-70 – łącząca Holandię z Rosją i Łotwą poprzez Odrę od Kanału Odra-Hawela do ujścia Warty, drogę wodną Odra-Wisła (Warta, Noteć, Kanał Bydgoski) oraz Wisłę i Nogat lub Szkarpawę do Elbląga.

Na drogach wodnych sieci europejskiej przewiduje się eksploatację niektórych z istniejących polskich portów śródlądowych. Są to:

- Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Koźle, Gliwice – na trasie E-30,
- Gdańsk i Warszawa – na trasie E-40,
- Kostrzyn, Bydgoszcz, Gdańsk i Elbląg – na trasie E-70.

W chwili obecnej żaden z wymienionych portów, podobnie jak szlaki wodne, do których należą, nie spełniają warunków technicznych zawartych w AGN. Biorąc pod uwagę lokalizację, największe znaczenie powinny mieć w przyszłości porty w Kostrzynie (skrzyżowanie E-30 – E-40) oraz Gdańsku (końcówka tras E-40 i E-70).

Podstawową barierą rozwoju tych dróg wodnych, w tym przede wszystkim możliwości pozyskiwania na ten cel funduszy z Unii Europejskiej, jest fakt nie podpisania przez Polskę porozumienia AGN. Ratyfikacja tego dokumentu jest podstawowym warunkiem, który umożliwi rozwój polskich dróg wodnych zgodnie z tendencjami europejskimi.

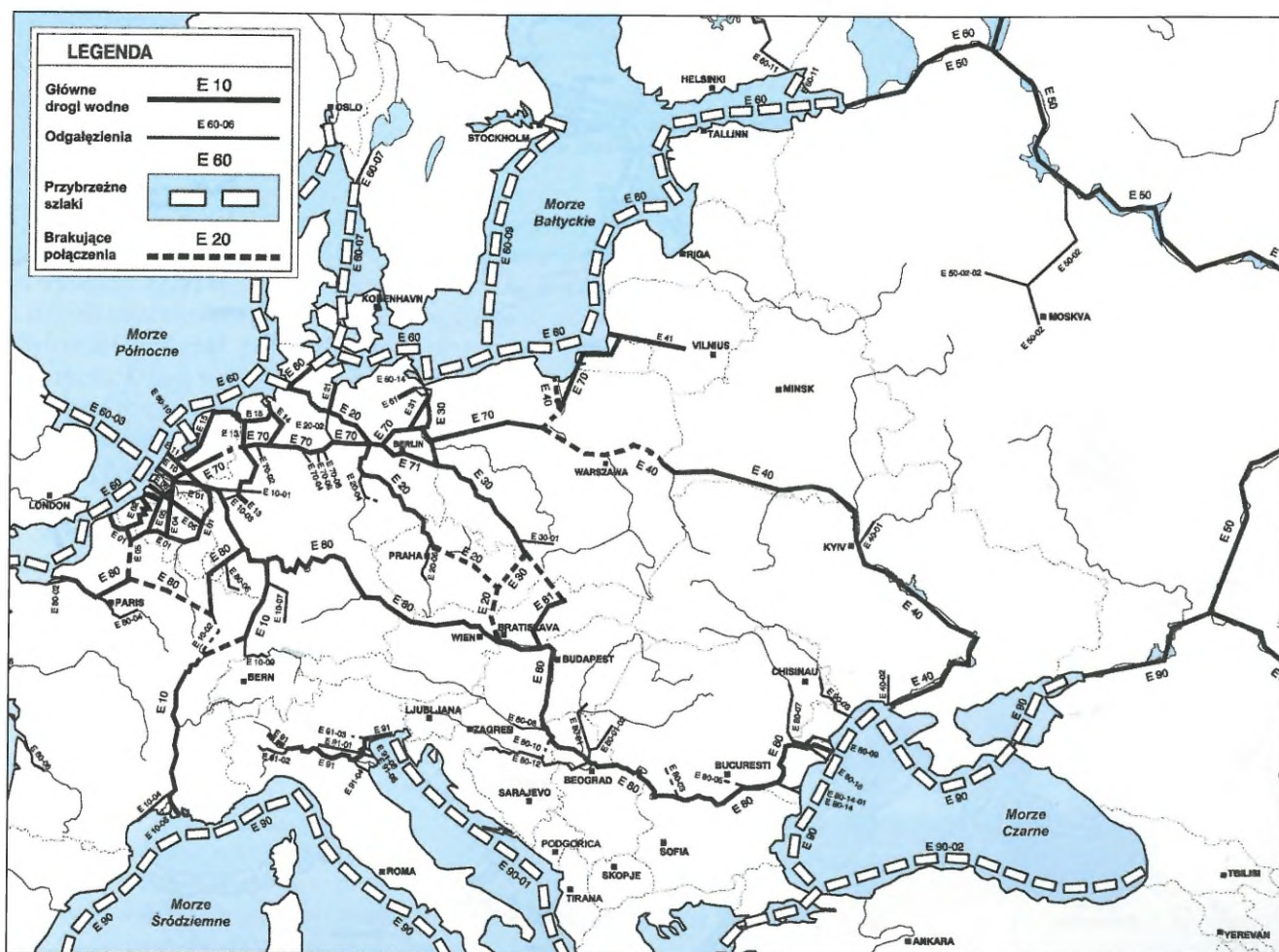
Komisja Europejska ogłosiła w styczniu 2006 r. Komunikat w sprawie promocji

żeglugi śródlądowej „NAIADES” (*Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe*) – Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej. Najady były w mitologii greckiej legendarnymi nimfami, związanymi z wodą. Celem programu jest działanie na rzecz wspierania konkurencyjności transportu wodnego, w szczególności poprzez poprawę jego integracji z multimodalnymi łańcuchami dostaw.

Program skupia się na pięciu strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Ponadto prezentuje zalecenia, jakie „...Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013.” Są to środki legislacyjne, koordynacyjne oraz środki wspierania.

Próby poprawy

W Polsce w ostatnich latach, podejmuje się próby realizacji projektów, mających na celu dostosowanie polskich dróg wodnych do sieci wód europejskich. Najciekaw-



Rys. 1 Sieć europejskich dróg wodnych wg AGN.

sze z to: Eureka E/3065–**INCOWATRANS** „A New Generation of Environment Friendly Inland and Coastal Ships for Polish East-West Waterways” (2003-2006) i „InWater Exploiting Inland Waterways for Regional Development” (2006-2007), realizowany w ramach programu unijnego INTERREG III B Baltic Sea Region.

Incowatrans dotyczył projektu nowej generacji przyjaznych środowisku statków śródlądowych i przybrzeżnych dla polskiego systemu dróg wodnych relacji wschód-zachód. Koordynatorem projektu był prof. dr. hab. inż. Krzysztof Rosochowicz z Politechniki Gdańskiej.

Jednym z celów projektu była „ocena aktualnego stanu technicznego polskich śródlądowych szlaków wodnych i ich infrastruktury oraz kierunków działań dla poprawienia tego stanu (trasa Berlin-Warta-Notec-Kanał Bydgoski-Wisła-Gdańsk)”.

W jego ramach opracowano projekt statku płaskodennego, który może być eksploatowany zarówno w wersji towarowej, jak i pasażerskiej. Jego parametry są dostosowane do aktualnych parametrów dróg wodnych delty Wisły.

Przedmiotem projektu InWater była:

- Promocja szlaku wodnego E-70,
- Aktywizacja społeczności lokalnych dla celów rozwoju regionalnego. Koordynatorem projektu był dr. hab. inż. Adam Bolt, profesor Politechniki Gdańskiej.

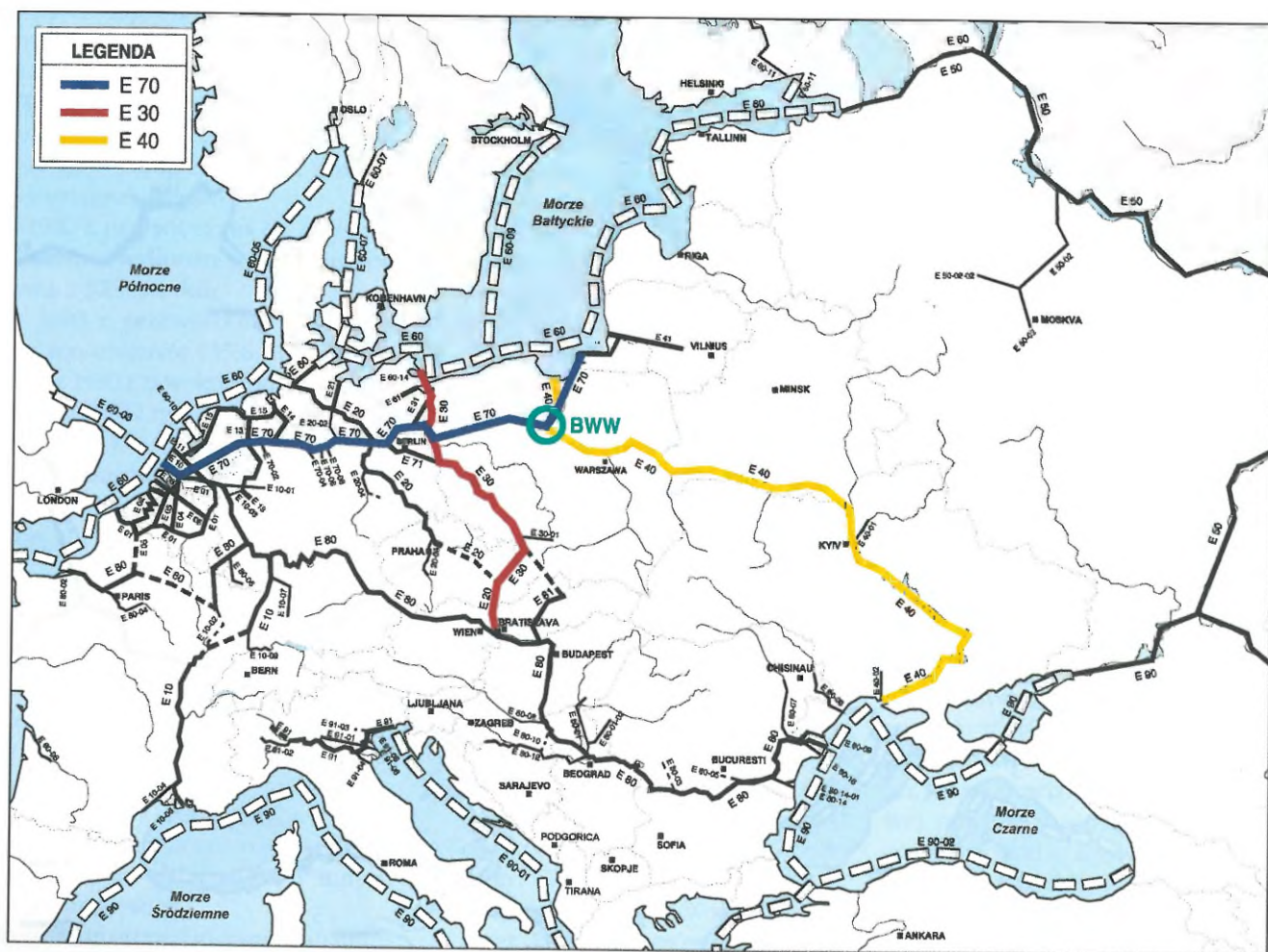
Członkostwo Polski w Unii Europejskiej obliguje nas do wdrażania wspólnej polityki transportowej. Przy obecnym stanie dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w kraju oraz braku akceptacji propozycji unijnych (w tym konwencji AGN) bariera między polskim i europejskim systemem transportu wodnego wydaje się nie do przełamania. Ale problem ten istnieje i należy się z nim zmierzyć.

Tym bardziej, że istniejący stan rzeczy nie jest nową sprawą. Już w 1920 r. prof. Maksymilian Matakiewicz, jeden z najwybitniejszych polskich hydrotechników, napisał: „Polska powinna zrobić wysiłek w celu rozwoju śródlądowego transportu wodnego, który podobnie jak na całym świecie przyniesie państwu znaczne korzyści”. Powinniśmy wreszcie wyciągnąć z tego wnioski.

Jesteśmy zdania, że rozwiązanie niektórych problemów organizacyjnych dla poprawy dostępności dróg wodnych śródlądowych do żeglugi towarowo - pasażerskiej, wymaga przeanalizowania zarządzania systemem z poziomu centralnych organów państwa odpowiedzialnych za systemy komunikacji i infrastrukturę transportu publicznego, ponieważ polskie drogi wodne mają niezwykle korzystne uwarunkowania geograficzne, aby stanowić integralną część sieci europejskiej, a jednocześnie ogromne niedostatki inwestycyjne. Uporządkowanie identyfikacji głównych problemów technicznych i finansowych, zaowocuje możliwością skoordynowania działań w ramach odpowiednich programów, do którego będą mogli włączyć się inni beneficjenci zainteresowani tymi sprawami.

Dr inż. Teresa Jarzębińska,
Politechnika Gdańska

Mgr inż. Jerzy Znyk,
główny inżynier Zarządu
Morskiego Portu Gdańsk SA



Rys. 2 Przebieg projektowanych międzynarodowych dróg wodnych na obszarze Polski (BWV- Bydgoski Węzeł Wodny)

Morze namiętności

Spierają się filozofowie, politolodzy i historycy idei o rolę jednostki w historii. Jakby potoczyła się historia Rzymu, Egiptu i Europy, gdyby Kleopatra nie zwyciężyła w zwycięstwo? Gdyby Antoniusza nie uniosła z pola bitwy namiętność?

Okręty Oktawiana bazowały przy Przylądku Mytikos, sześć mil na północ od portu Akcjum.

Królowa Kleopatra VII w Gabinecie Figur Woskowych w Międzyzdrojach.



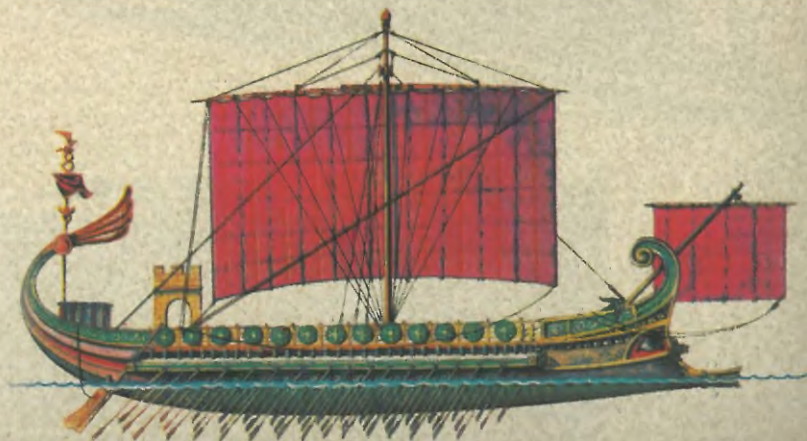
Jachtem dotarłem na redę greckiego portu Preveza, antycznego Akcjum. Jego nazwa wywodzi się od Przylądka Akarni, na którym stała słynna świątynia Apollina. Było tak i wówczas, ponad dwa tysiące lat temu. Dzień wstał piękny. Świt unosi kurtynę nocy ukazując z lewej plażę, wzdłuż którego mapy ostrzegają przed płyciznami. Przed dziobem cieśnina - wąskie, kręte i płytkie przejście z Morza Jońskiego na Zatokę Ambracką. Dzisiaj wiedzie przez nią oznakowany bojami farwater. Z prawej rysuje się wzniesienie przylądka. Jeszcze bardziej w prawo, niemal z tyłu, majaczy wysoki, stromy brzeg, tuż obok stałego lądu stojącej zwalistej wyspy Lefkas.

Kochanka Cezara

Główny obóz Antoniusza stał na prawym brzegu cieśniny, w miejscu gdzie znajduje się lotnisko. Tam też w gardzieli cieśniny znajdował się antyczny port, Akcjum. Jego wojsko i flota panowały

nad cieśniną. Po jej drugiej stronie znajduje się miasteczko Preveza. Później przybyły Oktawian, rozłożył się obozem w miejscu, gdzie możemy oglądać zbudowane po zwycięstwie miasto Nikopolis. Jego ruiny robią ogromne wrażenie.

Po porannej ciszy, od lądu zaczął wiać północny, świeży wiatr. To meltemi, wiatr dobrej pogody, „bel tempo” - jak go nazywali Wenecjanie. Rozwija się od dziesiątej, około drugiej osiągając maksimum i gasnąc przed zachodem. W samo południe, w śmiertelnym boju zwały się dwie



Rzymska trirema.

floty. Rozegrała się bitwa, która stała się dramatem walczących stron. Dramatem porzuconych przez wodza żołnierzy. Dramatem przegranych wodzów: Kleopatry i Marka Antoniusza. Dramatem kobiety i mężczyzny. Tryumfem Marka Agrypy i Oktawiana.



Kleopatra VII Wielka, królowa Egiptu i ziemskie wcielenie bogini Izdy urodziła się w 69 roku p.n.e. Jej ojcem był faraon Ptolemeusz XII, potomek dynastii jednego z wodzów Aleksandra Macedońskiego. Po jego śmierci, w 51 roku p.n.e, wraz z młodszym bratem-mężem Ptolemeuszem XIII odziedziczyła Egipt. Na skutek niesnasek na dworze, musiała w 49 roku uciekać do Palestyny.

Za wygnaniem, latem 48 roku ujął się rzymski dyktator Cezar (została jego kochanką) i przywrócił jej tron. Wiosną 47 roku Ptolemeusz XIII zginął, a kolejnym jej mężem został najmłodszy brat, Ptolemeusz XIV. Tegoż roku urodziła Cezarowi syna, zwanego Cezarionem. W połowie 46 roku odbyła tryumfalny wjazd do Rzymu. Plotkowano wówczas, że Cezar

miał zamiar przenieść stolicę z Rzymu do stolicy Egiptu, Aleksandrii. Plotka wzbudzała niepokój, jako że ówczesna Aleksandria przyćmiewała Rzym wspaniałością.

Był to okres walk o kształt ustroju i o władzę w Rzymskim Imperium. Po zastrzykowaniu Cezara w 44 roku, Kleopatra straciła oparcie i wróciła do Egiptu. Wróciwszy, poleciła zamordować męża-brata Ptolemeusza XIV i zaczęła rządzić w imieniu syna Cezariona, teraz Ptolemeusza XV. Wtedy i dzisiaj postrzegana jest jako intrygantka i femme fatale.

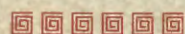
Histeryczna ucieczka

Jej dwuznaczna postawa wobec mordców Cezara sprawiła, że wezwano ją przed oblicze, rezydującego w Antiochii, konsula Marka Antoniusza, zarządcy wschodnich prowincji rzymskich. Ten nie tylko jej nie ukarał, ale się w niej bez pamięci zakochał. Antoniusz przełom lat 41/40 spędził w Aleksandrii i już w 40 roku Kleopatra powiła mu dwoje bliźniąt: Aleksandra Heliösa (Słońce) i Kleopatrę Selenę (Księżyc). W 37 roku Antoniusz odprawił prawowitą żonę, będącą siostrą

zarządzającego prowincjami zachodnimi i afrykańskimi, drugiego konsula, Oktawiana i poślubił Kleopatę, która w 36 roku urodziła mu syna nazwanego Ptolemeusz Filadelfos. Wydarzenia te stały się ostatecznym „casus belli” wojny domowej między nimi.



2 września 31 roku, u wejścia do Zatok Ambrackiej stanęły naprzeciw siebie floty pretendentów do władania rzymskim światem. Siły były mniej więcej równe, flota Oktawiana atakująca z morza, dowodzona przez Marka Agryppę, liczyła 400 okrętów zwanych „liburnami”, zaś rzymsko-egipska flota 230 okrętów, „trirem” (większych) - w tym 60 Kleopatry - z którą Antoniusz miał zamiar przełamać blokadę. Flota egipska stała za centrum w odwodzie. Agryppa użył fortelu wyciągając skrzydła Antoniuszowej floty na pełne morze i uderzając całym impetem w centrum.



Okolo drugiej po południu ujrawszy lukę w szyku, Kleopatra miała włączyć się do walki, podniosła na swoim okręcie czerwone żagle i rzuciła się bez uzasadnienia, histerycznie, do panicznej ucieczki. Nie wiadomo czy był to ten sam okręt, którym paradowała po Nilu? Za nią ru-

Okręt Kleopatry.



Fot. z archiwum autora



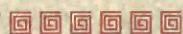
Fot. z archiwum autora



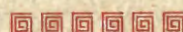
Akwaen przed Akkum, pole bitwy. Farwater prowadzący w cieśninę, widać lewą (czerwoną) i prawą (zieloną) pławę. Na prawo od czerwonej pławy pogłębiarka toru wodnego. Tam, gdzie las masztów jachtowych (zimowisko na lądzie), znajdował się antyczny port.

szyla jej flota, całkowicie zmieniając obraz bitwy. Wiatr jej sprzyjał. Widząc to, okręt Antoniusza natychmiast ruszył za nią. Pozbawione żagli okręty Agryppy zaniechały pościgu i niebawem egipska flota z Antoniuszem i Kleopatrą skryła się za wyspą Lefkas.

Stała się rzecz niewiarygodna. Wódz w pełni bitwy opuścił walczącą armię!



Zdezorientowani żołnierze wiernie wykonywali swój obowiązek. Trwała zażarta bitwa. Nie wiadomo jaki byłby jej los, gdyby nie ucieczka egipskiej, liczącej 60 okrętów eskadry i ucieczka naczelnego wodza! Gdyby 40 rzymskich okrętów również nie przyłączyło się do tej ucieczki. Resztę mężnie, do końca, walczących żołnierzy Antoniusza zwyciężył przyszły władca Rzymu, Gajusz Juliusz Oktawian. W bitwie, po obu stronach, zginęło 5 do 12 tysięcy, a rannych było 6 tysięcy żołnierzy. O czwartej po południu było już po bitwie. Okręty, które nie uległy zatopieniu, spalono. W ciągu tygodnia zdemoralizowała się i rozsypała kilkudziesięcioletnia armia lądowa. Klęska została przypieczętowana.



W latach 1993 i 1994 przystąpiono do realizacji przedsięwzięcia „Projekt Akcjum”. Grecy i amerykańscy uczeni zamierzali przebadać 110 kilometrów kwadratowych dna w miejscu gdzie trwała bitwa. Zbadano 50 kilometrów kwadratowych i w roku 1997 kontynuowano poszukiwania. Znaleźli nie są oszołomujące, chociaż leżeć tutaj powinno 70 do 90 taranów z brązu o wadze około 500 kilogramów każdy; były w nie wyposażone ówczesne okręty. Reszta konstrukcji była drewniana i znikła w otchłani czasu.

Być może kiedyś, przy zastosowaniu czulszych przyrządów, uda się odtworzyć przebieg bitwy.

Koniec imperium

W drodze do Aleksandrii Antoniusz przeżywał depresję. Gdy jednak okręty wpływały do portu, bitwę obwołano zwycięstwem święcąc tryumf. Świętowano nie zważając, że fakty nie są takie, jakie są, lecz takie jak się je przedstawi. Gorycz klęski usiłowano zagłuszyć nieustającymi festynami i zabawami, które

Richard Burton jako Marek Antoniusz w filmie „Kleopatra”.

przechodziły w hulanki i wyrafinowane, obłąkańcze, orgie. Z wisielczym humorem uczestniczyli w nich zarówno Kleopatra, jak i Antoniusz.



Rok później legiony Oktawiana przybyły do Egiptu. Wojska zaczęły gromadnie opuszczać Marka Antoniusza. Gdy Oktawian stanął pod Aleksandrią, opuścili go również przyjaciele. Popęłił samobójstwo raniąc się mieczem. Zmarł na rękach Kleopatry. Aleksandria została zajęta. Kleopatra jako branka miała uświetnić rzymski tryumf zwycięskiego wodza. Nie mogąc znieść upokorzenia, królowa Kleopatra VII Wielka, matka czworga dzieci, w wieku 39 lat popełniła samobójstwo wkładając rękę do kosza, w którym znajdowała się jadowita kobra. Był 12 sierpnia 30 roku p.n.e.



Oktawian z przepychem urządził jej pogrzeb, ale ostatnio formułowany jest pogląd, że to on ją zamordował (kazał?) podobnie jak jej syna Cezariona, jedyne go prawowitego potomka Cezara. W obu przypadkach miał motyw - przecieź oszczędził trójkę pozostałych dzieci, dzieci swego wroga, Antoniusza! Natomiast

Liz Taylor jako Kleopatra w filmie w reżyserii Josepha L. Mankiewicza z 1963 roku.

wersję samobójczą mógł wylansować sam Oktawian pośrednio przyznając, że to kobra, czyli symbol władzy królowej, ergo władza, była rzeczywistą przyczyną jej śmierci.



Kleopatra była ostatnim faraonem Egiptu, który odtąd stał się jedną z rzymskich prowincji. Latem 29 roku Oktawian, przybrany syn Cezara, odbył uroczysty tryumf w Rzymie, a w 27 przyjął tytuł Augusta i odtąd był to: „Imperator Cesar Augustus”. Pierwszy cesarz, Cezar August zachował nazwę i pozór - fasadę republiki - zachowując absolutną władzę. Zawsze podkreślał, że wszystko zaczęło się od bitwy morskiej pod Akcjum. Zakończył się stuletni okres wojen domowych. W prowincjach wokół Morza Śródziemnego zapanował pokój, który przeszedł do historii jako Pax Romanum. Wojny toczyły się jedynie na dalekich granicach Imperium. Umożliwiło to pojawienie się i rozwój nowych idei, które determinują nasze życie do dnia dzisiejszego.

**Tekst i zdjęcia
Marian Lenz**

Ograniczenie

ustawowego umocowania



Piotr Radwański
prawnik

w określonym porcie lub przedsiębiorstwie, bądź na wprowadzeniu limitu wydatków na zakup żywności dla potrzeb załogi. Jest ono skuteczne w każdym przypadku w relacji między mocodawcą a kapitanem. Natomiast czynność prawna, dokonana przez kapitana z naruszeniem takiego ograniczenia, jest ważna w przypadku, gdy to ograniczenie nie jest znane kontrahentom. Tak więc armator tylko wtedy mógłby uchylić się od skutków prawnych, np. umowy sprzedaży zawartej przez kapitana z dostawcą statku, gdyby wcześniej zawiadomił go, iż kapitanowi nie wolno na rachunek armatora dokonywać takiej czynności.

Naturalnie, nie praktykuje się takich zawiadomień, gdyż mogłoby to oznaczać, że armator nie ma zaufania do własnego kapitana, mimo iż powierza mu swój statek. Dyscyplina wewnętrzna i profesjonalizm we wzajemnych stosunkach okazują się w rzeczywistości wystarczające, aby kapitanowie, zaciągając zobowiązania w imieniu armatora, kierowali się realnymi, a nie zbędnymi potrzebami statku i ładunku. Należy zatem uznać, iż takie ograniczenie ma jedynie znaczenie praktyczne - jako polecenie dla kapitana. Jeżeli jednak zostałyby naruszone i np. ustalony limit kwotowy przy zakupie żywności zostałby przekroczony, to taka czynność byłaby skuteczna prawnie, chyba że kontrahenci wiedzieliby o ograniczeniu.

Kolejny rodzaj zawężenia ustawowego umocowania kapitana, możemy znaleźć w drugim zdaniu art. 54 § 1 kodeksu morskiego. Zgodnie z tym przepisem, kapitan nie może w imieniu armatora i osób zainteresowanych ładunkiem dokonywać czynności prawnych (zawierać umów, zaciągać zobowiązań itp.) oraz zastępować ich przed sądem (jako powód i pozwany) w porcie macierzystym statku. Nie jest konieczne bowiem powielanie kompetencji kapitana i armato-

ra w sytuacji, kiedy statek cumuje w porcie, w którym armator ma swoją siedzibę. Należy podkreślić jednak, iż kapitan zachowuje status prawnego przedstawiciela. Natomiast na skutek umowy czarterowej ograniczenie umocowania dotyczy tylko armatora i to wyłącznie w zakresie gestii handlowej. Kapitan, niezależnie od nadal istniejącej więzi prawnej z armatorem, w zakresie eksploatacji statku jest jednocześnie, z mocy prawa, przedstawicielem czarterującego na czas i wien stosować się do jego poleceń.

Rozszerzenie ustawowego umocowania

Jak już pisaliśmy, zaciąganie pożyczek, kredytów, sprzedaż przynależności statku lub sprzedaż ładunku czy zastaw na nim, są czynnościami przekraczającymi zwykły zarząd. Ustawodawca w kodeksie morskim przewidział natomiast kilka sytuacji nadzwyczajnych, w których czynności, które z zasady przekraczają zwykły zarząd, stają się czynnościami wchodzącymi w jego ramy.

Kapitan bowiem, w szczególnych przypadkach, gdy brak jest możliwości uzyskania funduszy od armatora na zaspokojenie nieodwrotnych potrzeb statku z zakresu zwykłego zarządu (takich jak naprawa, zaopatrzenie, uzupełnienie załogi) lub kontynuowania podróży, jest uprawniony do zaciągania pożyczek oraz do dokonywania czynności na kredyt. W tych granicach może również w imieniu armatora sprzedać zbędne przynależności statku lub niepotrzebną część żywności. Rozszerzenie umocowania obejmuje sprzedaż takich produktów i rzeczy, które utraciły właściwość do jakiej zostały przeznaczone. Ponadto, „jeżeli w czasie podróży nie zdołano w inny sposób uzyskać środków koniecznych do jej zakończenia, kapitan - po uprzednim, jeżeli to możliwe, zasięgnięciu wskazówek

Mocodawca (armator lub osoba zainteresowana ładunkiem) może
- za pomocą regulaminu, zarządzenia lub ustnego polecenia - ograniczyć ustawowe uprawnienia kapitana do działania w jego imieniu w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi, czyli zwykłego zarządu.

Stanowi o tym art. 54 § 3 kodeksu morskiego: „ograniczenie ustawowego umocowania kapitana dokonane przez armatora lub zainteresowanych ładunkiem ma skutek prawny między tymi osobami a kapitanem, zaś wobec osób trzecich, jeżeli ograniczenie to było im znane”. Takie ograniczenie uprawnienia może polegać np. na zakazie dokonywania zakupu bunkru (paliwa) lub żywności

frachtującego i armatora - może ustanowić na ładunku zastaw, a nawet sprzedać część ładunku". Tym razem przepis odnosi się do ładunku, czyli wchodzi już w grę nie tylko naruszenie interesów armatora, ale także osób zainteresowanych ładunkiem. W tym przypadku kapitan może sprzedać każdy towar, ale nie w całości, tylko w części.

Dalszym szczególnym uprawnieniem kapitana, przewidzianym w art. 70 kodeksu morskiego jest prawo zarządzenia - w celu równomiernego rozdzielenia - rekwizycji znajdującego się na statku ładunku, który nadaje się do spożycia, w sytuacji, gdy na statku w czasie podróży wyczerpały się zapasy żywności. To działanie należy uznać za wykonywane w imieniu armatora, na co wskazuje regulacja stanowiąca, że wartość zarekwirowanego ładunku obowiązany jest wynagrodzić armator. Podany w tym przepisie termin: „ładunek, który nadaje się do spożycia i znajduje się na statku” jest bardzo szeroki, może bowiem oznaczać przymusowe wywłaszczenie w stanie wyższej konieczności nie tylko członków załogi, ale również wszystkich osób znajdujących się na statku. Sytuacja, w której podczas podróży morskiej zabraknie żywności nie powinna mieć miejsca we współczesnej żegludze. Gdyby jednak do niej doszło, należałoby domniemywać, że kapitan albo armator popełnili błąd, dopuszczając do wyjścia w morze statku bez wystarczających zapasów żywności.

Kapitan w podobnych sytuacjach nadzwyczajnych musi stać na straży interesu armatora i osób zainteresowanych ładunkiem oraz „przy doborze środków dla uzyskania funduszy potrzebnych do zakończenia podróży, obowiązany jest kierować się tym, by strata dla nich była jak najmniejsza”. Opisane rozszerzenie zakresu umocowania ma niewielkie znaczenie praktyczne w dzisiejszych warunkach uprawiania żeglugi. Regulacje te były istotne w czasach, kiedy rejsy trwały bardzo długo, a środki komunikacji i transferu pieniężnego na odległość nie tak rozwinięte jak współcześnie. Ponadto, obecnie prawie w każdym porcie, do którego zawijają statki danego armatora, mieszczą się siedziby jego przedstawicieli, agentów czy maklerów, którzy mają za zadanie zapewnić możliwość kontynuowania podróży przez statek. Przepis ten wydaje się być anachroniczny, jednak prawnicy debatujący nad nową wersją kodeksu morskiego z 2001 r. doszli do wniosku, że jego przydatność dla załogi może wyra-

zić się w bardzo trudnych sytuacjach, które mogą powstać w odległych, niewielkich portach, w warunkach zagrożenia wojennego lub innego niebezpieczeństwa grożącego statkowi lub ładunkowi.

Armator może w umowie jako stosunku podstawowym z kapitanem, a także w trybie osobnego pełnomocnictwa, nawet ustnego, rozszerzyć ustawowe umocowanie do dokonywania każdej czynności w jego imieniu. Zatem kapitan, za poleceniem swojego mocodawcy, może dokonać czynności, która w normalnych warunkach przekraczałaby zwykły zarząd np. zawrzeć umowę czarteru na czas, bądź umowę ubezpieczenia, zaciągnąć pożyczkę, ustanowić hipotekę czy nawet sprzedać statek.

Od odpowiedzialności za przekroczenie zwykłego zarządu

Sankcje za przekroczenie zakresu zwykłego zarządu dotknąć mogą nie tylko sfery zawodowej kapitana, ale również jego sfery majątkowej. W przypadku, kiedy kapitan dokona jakiejś czynności przekraczającej zakres zwykłego zarządu i armator nie wyrazi na nią zgody, może on, jako pełnomocnik rzekomy, ponieść konsekwencję takiej nieważnej umowy z tytułu art. 103 § 3 kodeksu cywilnego. Na podstawie tego przepisu jest on obowiązany „do zwrotu tego, co otrzymał od drugiej strony w wykonaniu umowy oraz do naprawienia szkody, którą druga strona poniosła przez to, że zawarła umowę nie wiedząc o przekroczeniu zakresu umocowania”. Kapitan odpowiada zatem z własnego majątku za wszelkie straty, które poniósł kontrahent (pod warunkiem, iż nie wiedział, że kapitan działał bez umocowania albo poza umocowaniem) z tytułu zawarcia umowy, która nie doszła do skutku. Ponadto, może on ponieść odpowiedzialność pracowniczą przed armatorem za przekroczenie swoich kompetencji. Jest to równoznaczne z możliwością jednostronnego rozwiązania przez armatora stosunku pracy, bądź innego rodzaju umowy wiążącej go z kapitanem. Podobnie może odpowiadać wówczas, gdy dokona czynności z zakresu zwykłego zarządu bez poinformowania armatora, w przypadku, gdy taka notyfikacja jest przez niego wymagana. Czynność ta wówczas będzie pociągać za sobą skutki prawne dla armatora, mimo iż dokonana została wbrew jego woli. Mocodawca nie może odwołać skutków



Fot. Kasper Kowalski / KPP

Armator może zakazać kapitanowi dokonywania zakupu paliwa lub żywności w określonym porcie...

czynności dokonanej przez swojego przedstawiciela, jeżeli zawiera się ona w ustawowym bądź umownym zakresie umocowania.

Sytuacje, w których kapitan dokonuje czynności wychodzących poza zakres zwykłego zarządu są sporadyczne, a jeszcze rzadsze są przypadki, w których ponosi on za to odpowiedzialność. Powodem tego jest istota relacji między kapitanem a armatorem, której założeniem jest zaufanie, uczciwość, profesjonalizm i rozumienie zasad funkcjonujących w żegludze morskiej. Nie można jednak, mimo wszystko, wykluczyć sytuacji, w której jedna z tych reguł zostanie naruszona, a wtedy przedstawiony przeze mnie mechanizm prawny może zostać użyty dla ochrony praw armatora oraz jego kontrahentów.

Piotr Radwański
piotr.radwanski@op.pl

W następnym odcinku:

Kapitan jako przełożony załogi oraz osoba uprawniona do zastępstwa niektórych organów państwowych.

Źródła:

- Kodeks cywilny z 1964 r. z dalszymi zmianami
- Kodeks morski z 2001 r. z dalszymi zmianami
- Jerzy Młynarczyk, Prawo Morskie, Gdańsk 2002
- Stanisław Matysik, Prawo morskie. Zarys systemu. Tom I, Wrocław 1971

Drugi Zawisza Czarny

Prawdziwa szkota



Na pokładzie, przy żaglach, 1999 r.

Fot. Wojciech Młoch / KPP

W kwietniowym numerze „Naszego MORZA” pisaliśmy o przedwojennym szkunerze ZHP *Zawisza Czarny*. Życie dopisało do jego historii dalszy ciąg – w latach sześćdziesiątych do harcerskiej służby wszedł jego następca, również nazwany *Zawisza Czarny*. Pływa do dziś.

Rewindykowany z Niemiec harcerski żaglowiec szkolny *Zawisza Czarny* nie miał szczęścia. Przedwojenni działacze Harcerskiego Ośrodka Morskiego jeszcze w 1946 roku założyli PCWM, a żeglarze działający w drużynach wodnych mieli wystarczająco dużo kłopotu z odbudową i utrzymaniem flotyli poniemieckich jach-

tów, które zostały przydzielone Harcerskim Ośrodkom Wodnym organizowanym przez chorągwie ZHP. Eksploatacja żaglowca – nawet tak niewielkiego jak *Zawisza Czarny* – wymagała zaangażowania funduszy na poziomie władz centralnych, jak przed wojną. Takiego zaangażowania zabrakło i *Zawisza* został zmarnowany. Niedługo potem partia zabrała się za prostowanie ideologicznego kręgosłupa harcerzy: pod koniec 1948 roku dokonano czystki w harcerskich władzach, a w czerwcu 1950 roku ZHP rozwiązano powołując „Organizację Harcerską” – kalkę radzieckiej organizacji pionierskiej. Odbudowywane z pieczołowitością jachty przekazano do ośrodków kierowanych przez Ligę Morską (potem przez Ligę Przyjaciół Żołnierza). Przez długie lata wydawało się, że białoczerwona bandera z lilijką już nie pojawi się na morzach.

W grudniu 1956 roku, podczas burzliwych obrad w Warszawie i Łodzi, grupy harcerskich instruktorów wywodzących się z przed- i powojennych drużyn, wraz z bardziej rozsądnymi działaczami OH powołały do życia nowy Związek Harcerstwa Polskiego, który starał się nawiązać do harcerskich tradycji sięgających początku XX wieku. Przez następne lata nowe harcerstwo poszukiwało swego miejsca i sposobów działania odpowiednich do ówczesnych realiów politycznych. Dopiero na początku lat sześćdziesiątych zdecydowano się na rozszerzenie działalności żeglarskiej, do tej pory prowadzonej przez Harcerskie Ośrodki Wodne działające na szczeblu chorągwi. W 1959 roku na bazie gdyńskiego Harcerskiego Ośrodka Morskiego powołano Centrum Wychowania Morskiego Głównej Kwatery Harcerzy. W kilka miesięcy później kmdantem CWM został harcmistrz Witold Bublewski – jeden z twórców przedwojennego harcerskiego żeglarstwa, działacz Ligi Morskiej, a po wojnie współtwórca PCWM. Jego bliskimi współpracownikami zostali działacze przedwojennego Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Oczywiście *Zawisza*

Podstawową troską działaczy CWM GKH stało się pozyskanie odpowiedniego sprzętu. Udało się odzyskać większość jachtów przydzielonych harcerzom zaraz po wojnie, z podziału poniemieckich wraków, a z powstających polskich stocznii jachtowych zaczęły przychodzić nowe jednostki. Jednak „starzy” harcerze pamię-

tali rejsy z generałem Żaruskim ... Oto co w „Morzu” z grudnia 1958 roku pisał Stanisław Ludwig (przedwojenny harcerz, z tamtego *Zawiszy*):

Małych jachtów należy budować jak najwięcej i jak najtaniej, aby stały się dostępne dla każdego (...) ale wielki jacht, znacznie droższy jest nieodzownie potrzebny. Tylko na dużym jachcie, mieszczącym kilkudziesięciu członków załogi uczniowskiej, dowodzoną przez doświadczonego marynarza o wielkiej wiedzy i wielkim autorytecie, może powstać rzetelna szkoła prawdziwej wiedzy żeglarskiej (...) Nie da się jej rozmiąć na drobne „szkółki” rozsiane po różnych małych jachtach, ponieważ nie mamy dostatecznej liczby autorytatywnych wychowawców dla prowadzenia tych „szkółek”.

W styczniu 1960 roku Ministerstwo Żeglugi uznało, że *Cietrzew* – jeden z lugrotawlerów typu B-11 przekazanych wcześniej Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu – jest zbędny i podarowało go harcerzom. Początkowo zamierzano go użyć jako barki koszarowej dla harcerskich grup przyjeżdżających do Trójmiasta. W Gdyńskiej Stoczni Remontowej (obecnie Stocznia „Nauta”) zdjęto urządzenia połowowe, ścięto część nadbudówek, a w ładowni urządzono pomieszczenia dla kursantów: obszerną kabinę z 30 kojami, dwie kabiny z 6 kojami i łazienkę. Jednak doświadczonym żeglarzom żal było zmarnować taki potencjał. Poruszyli niebo i ziemię, aby zdobyć fundusze na nowego *Zawiszę Czarnego*.



Kpt. Bolesław Romanowski
- pierwszy kapitan drugiego *Zawiszy*.

W 1961 roku *Cietrzew* przeszedł do Stoczni Marynarki Wojennej. Tam, pod stępką umocowano żeliwny balast o ciężarze około 45 ton, przedłużono dwa stare maszty i dodano trzeci oraz bukszpryt, dokonano też przeglądu i remontu silnika June-Munktel o mocy 300 KM. W pierwszy rejs w nowym charakterze, już jako *Zawisza Czarny* (wybór nazwy był oczywisty), statek wyruszył w połowie lipca 1961 roku, do Leningradu i Helsinek, pod dowództwem komandora Bolesława Romanowskiego, legendarnego dowódcy polskich okrętów podwodnych w czasie II wojny światowej, z portem macierzystym w Kołobrzegu. Wśród za-



Zawisza Czarny.



Cietrzew w 1961 r., po I etapie przebudowy.

łogi znajdowali się członkowie organizacji młodzieżowych z ZSRR i NRD. W 1961 roku *Zawisza* odbył jeszcze dwa rejsy, w których okazało się, że jego żeglowność pozostawia wiele do życzenia. W 1962 roku w Stoczni Gdańskiej dokonano przebudowy, m.in. przesuwając maszty i zmieniając ich wysokość.

Złe pochodzenie

Lugrotrawler *Cietrzew* rozpoczął swe życie w marcu 1951 roku w Stoczni Północnej jako czternasty statek osławionej serii B-11. Statki te, budowane od początku lat pięćdziesiątych dla połowów na Bałtyku i Morzu Północnym, znane były jako „kuliki” (od pierwszego statku serii) albo „ptaszki” (wszystkie nosiły nazwy ptaków). Pierwsze jednostki służbę rozpoczęły w gdyńskim „Dalmorze”. W 1953 roku przekazano je do świnoujskiego oddziału tego przedsiębiorstwa, a w 1957 – do szczecińskiego „Gryfu”, gdzie pozostały do końca rybackiej służby. Zapamiętano je głównie z serii głośnych katastrof, które pociągnęły za sobą liczne ofiary: w maju 1955 roku na *Czubatce* zginęło 14 rybaków, w październiku 1956 roku – 12 rybaków na *Cyrance*, a w lipcu 1963 roku 6, na *Mazurku*. W listopadzie 1959 roku podobne kłopoty na Morzu Północnym miała *Sowa*, ale skończyło się bez tragedii. Przyczyną wypadków była słaba stateczność, spowodowana m.in. błędami projektowymi i złym wykonawstwem.

Zbudowano łącznie 31 statków tej serii oraz 28 bardzo podobnych lugrotrawlerów typu B-17 (w tym dwa na eks-

port). Cztery kolejne jednostki ukończyła marynarka wojenna jako statki ratownicze, oznaczone numerami AR-1 do AR-4. Wady projektowe oraz nieszczerne wyniki eksploatacyjne spowodowały, że „ptaszki” zaczęto wycofywać z rybackiej eksploatacji w latach sześćdziesiątych. Ich kadłuby i silniki były w stosunkowo dobrym stanie i wiele zostało przebudowanych na jednostki pomocnicze. Jeszcze w 1953 Morski Instytut Rybacki otrzymał *Birkuta*, który następnie pływał jako statek badawczy. W 1957 roku dwa „ptaszki” przekazano do Polskiego Ratownictwa Okrętowego, gdzie miały służyć jako statki ratownicze i bazy nurków. Z czasem w PRO pozostała tylko *Czapla*, bo *Cietrzewia* dostali harcerze. W 1961 roku następne dwa przydzielono Urzędowi Morskiemu jako statki hydrograficzne.

Od 1965 roku kolejnych pięć trafiło do szkolnictwa morskiego, jednego zatrzymała Szkoła Rybołówstwa w Darłowie jako *Franka Zubrzyckiego*, a cztery przebudowano na statki instrumentalne *Azymut*, *Horyzont*, *Nawigator* i *Zenit* dla Wyższych Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie. W 1970 roku jeden z „ptaszków” oddano do Instytutu Meteorologii, gdzie nadano mu nazwę *Hydromet*. W 1972 roku jeszcze dwa otrzymał Urząd Morski – służyły jako stawiacze pław *Konstelacja* i *Planeta*. Ostatnim z przebudowanych „ptaszków” był *Jarząbek*, którego w 1973 roku kupił amerykański milioner S. Johnson i przebudował na żaglowy statek oceanograficzny *Mazurek*. Dla pełnego obrazu dodajmy, że z czterech okrętów ratowniczych marynarki wojennej dwa przeszły w latach osiemdziesiątych pod banderę cywilną i jeszcze do niedawna pły-

wały jako bazy nurkowo-badawcze: *Kaszubski Brzeg* (w Centralnym Muzeum Morskim) oraz *Podwodnik* (w Lidzie Morskiej). Spośród nich większość skreślono w latach dziewięćdziesiątych i sprzedano. Do dziś czynnie eksploatowane są jedynie darłowski *Franek Zubrzycki* i nasz bohater – *Zawisza Czarna*.

Pod banderą z lilijką

Po modernizacji w 1962 roku, *Zawisza Czarna* podjął służbę. Pierwszym rejsiem w nowym sezonie była podróż do Helsinek z polskimi delegatami na VII Festiwal Młodzieży i Studentów. Razem z nim w Helsinkach gościła harcerska flotylla „Czerwonych Żagli” (dawne szalupy z *Batorego* przebudowane na jachty szkolne) i LOK-owski *Podhalanin*. Jesienią kręcono na nim film „Yokmok”. Potem nastąpiły trzy sezony rejsów po Bałtyku, a w 1966 roku *Zawisza Czarna* znów trafił do stoczni – tym razem w Świnoujściu. W tamtejszej Stoczni Remontowej przedłużono rufę o około 3 metry i zmieniono jej kształt (z zaokrąglonej na pawężową), zainstalowano silnik firmy DWK o mocy 330 KM (podobno pochodził ze skasowanego lugra *Korab D*), dodano bryfokreję podnoszoną z pokładu i powiększono liczbę miejsc dla załogi. Z czasem na jego pokładzie wypływały w morze inne grupy młodzieży – uczniowie, laureaci różnych nagród, a w latach siedemdziesiątych uczestnicy telewizyjnego klubu „Latającego Holendra” i Klubu Zdobywców Oceanów.

Przebudowa poprawiła dzielność *Zawiszy*, który w 1967 roku pierwszy raz wyszedł poza Bałtyk, odwiedzając An-



Lugrotrawler Drozd - bliźniak Cietrzewia.

Zawisza Czarny



**Czytaj i zbieraj pocztówki
ze słynnymi polskimi żaglowcami**

twierpię i Rotterdam. Następnego roku otrzymał nowy zestaw żagli, wykonanych z dakronu. Pozwoliło to w 1969 roku na śmiałe wyjście w północne rejony Atlantyku i okrążenie Islandii. W czasie rejsu *Zawisza* przetrwał silny sztorm o sile dochodzącej do 11 stopni Beauforta, przechyły sięgały 45 stopni. W 1970 roku znów popłynął na Atlantyk – tym razem w spokojniejsze rejony, odwiedzając Wyspy Kanaryjskie. Podczas tej podró-



Zawisza podczas remontu w Stoczni Komuny Paryskiej.

ży, przy wietrze o sile 6° osiągnął prędkość 12 węzłów.

W 1972 roku *Zawisza* obok *Daru Pomorza* wziął udział w Operacji Żagiel '72. *Dar* ścigał się z wielkimi żaglowcami w grupie „A”, natomiast *Zawisza Czarny* płynął w grupie „B” na trasie wschodniej, z Helsinek do Falsterbo. Podczas regat rozegranych z tej okazji, zajął piąte miejsce w swojej klasie.

W latach siedemdziesiątych zauważyć można znaczne zwiększenie liczby rejsów *Zawiszy*. Poprzednio wypływał w morze kilka razy w roku, wliczając w to podróże oceaniczne (raz do roku). W następnej dekadzie rejsów było kilkanaście, a wyjść oceanicznych kilka w roku. W 1973 roku *Zawisza Czarny* ponownie popłynął na Morze Północne, do Szkocji. W 1974 roku znów brał udział w Operacji Żagiel, zdobywając „Puchar Bałtyku”, a jesienią popłynął na Morze Śródziemne. Pozwoliło to przedłużyć sezon i urozmaicić szkolenie – bazując w Algierze odbył zimą sześć podróży szkoleniowych. W tym czasie ZHP prowadził akcję szkolenia pod żaglami na bardzo szeroką skalę – na terenie Polski działało wówczas około 600 dru-

żyn wodnych skupiających ponad 25 tysięcy harcerzy i harcerzek. W Akcji Letniej wzięło udział około 10 tysięcy członków ZHP, dla których zorganizowano żeglarskie obozy stałe i wędrownie, spływy i rejsy morskie. Szkolono żeglarzy na różne stopnie, a także ratowników WOPR, pletwonurków i motorowodniaków. W ramach Nieobozowej Akcji Letniej zorganizowano zajęcia dla około 15 tysięcy dzieci i młodzieży na biwakach, pływalniach lub krótkich spływach. W sezonie zorganizowano rejsy bałtyckie: 17 na *Zawiszy* i 116 na jachtach balastowych. 1975 rok zapisał się jeszcze rejsami za krąg polarny, do Narwiku (tam żaglowiec brał udział w uroczystościach związanych z 35 rocznicą zatopienia niszczyciela *Grom*) oraz uczestnictwem w zlocie żaglowców z okazji 700-lecia Amsterdamu w sierpniu tegoż roku.

W 1976 roku *Zawisza Czarny* po raz pierwszy przekroczył Atlantyk uczestnicząc w Operacji Żagiel '76, związanej z 200-leciem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Po Operacji odbył rundę wzdłuż brzegów wschodniego wybrzeża USA oraz Kanady, zawijając m.in. do Salem, Montrealu, Quebecu i Halifaxu, a w drodze powrotnej – na Azory i Wyspy Kanaryjskie. Po powrocie znów popłynął na Morze Śródziemne, gdzie zimą odbył sześć kolejnych rejsów szkoleniowych. Drugi rejs transatlantycki poprowadził *Zawiszę* w 1978 roku na Kubę, gdzie reprezentował Polskę podczas XI Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów. Za tę podróż otrzymał później nagrodę Rejs Roku. W 1979 roku popłynął na wyspę Man, na uroczystości milenijne wyspy.

Po dalekich rejsach *Zawiszy* należał się solidny remont. W 1980 roku skierowano go do gdyńskiej Stoczni Remontowej „Nauta”, gdzie m.in. przebudowano jego nadbudówkę i zmodernizowano siłownię, instalując nowy silnik firmy DWK, tym razem o mocy 390 KM. Wymieniono instalację elektryczną. Zmodernizowano też pomieszczenia załogowe, które odtąd składały się z kubryku dla 27 osób, dwóch kabin czteroosobowych i siedmiu kabin jednoosobowych. W pierwszy rejs po remoncie, bałtycki, wyszedł w listopadzie 1980 roku. Był to dobry sprawdzian – szkuner napotkał w drodze śnieżyce i wiatry przekraczające 8°. Potem znów szkolił harcerzy, jak zwykle odbywał kilkanaście rejsów rocznie. Wyjątkiem był 1982 rok, gdy ograniczenia w pływaniu, wprowadzone wraz ze stanem wojennym, zniesiono częściowo do-

piero w sierpniu – *Zawisza* w tym roku wykonał tylko 5 rejsów.

W Trójkącie Bermudzkim

W 1984 roku *Zawisza Czarny* znów popłynął za Atlantyk, aby wziąć udział w zlocie żaglowców. Podczas regat z Bermudów do Halifaxu, 13 godzin po starcie, flotylla żaglowców została zaskoczona przez niespodziewany szkwał. Jego ofiarą padł brytyjski bark *Marques*, który nad ranem 3 czerwca 1984 roku zatonął przykryty falą w 45 sekund, w odległości 78 mil od Bermudów. Na pomoc pośpieszył *Zawisza Czarny* dowodzony przez kpt. Jana Sauera – w cztery godziny po katastrofie przybył na miejsce i zdołał uratować 8 osób. Dziewiętego uratowała kanadyjska fregata *Assiniboine*, pozostałych 19 członków załogi (w tym kapitała, jego żonę i 15-miesięcznego syna) pochłonęło morze. Zastępca kapitana *Zawiszy Czarnego* Włodzimierz Zakrzewski, tak w „Morzu” z października 1984 roku opisywał te wydarzenia:

„*Marques*” ... ze startu wyszedł „ostro” niosąc wszystkie żagle, a po południu już tylko 6 dolnych. Mimo tego płynęli szybko (ok. 7 węzłów) wyprzedzając coraz to jakiś jacht. Nadeszła noc, wiatr utrzymywał się. Stał się porywisty, a fala dziwnie krótka i stroma. O godzinie 4.00 nastąpiła zmiana wachty ... po paru minutach nadszedł bardzo silny poryw – dotychczas wiało nie więcej, niż 8° w skali Beauforta, a w tym porywie



Postój w gdyńskim porcie w 1993 r.



Zawisza Czarna w gdyńskim porcie.

prędkość wiatru przekroczyła 9B. Porryw przeszedł, ale zaraz po nim nadszedł nowy, jeszcze silniejszy. Żaglowiec pochylił się na prawo, pokład wszedł w wodę, a następnie „Marques” dosłownie położył się burtą na wodzie. Załoga rzuciła się do luzowania żagli. Ciężko szoty nożami ... było już jednak za późno. „Marques” nie wstał z przechyłu, a do środka wlała się ogromna ilość wody ... Zaskoczenie było zupełne. Nikt na sobie nie miał pasa ratunkowego, nikt nie miał czasu na otworzenie tratew ratunkowych. Szczęśliwym trafem trzy spośród czterech tratew po dostaniu się pod wodę z tonącym żaglowcem samoczynnie otworzyły się i wypłynęły na powierzchnię. Na dwie z nich wdrapało się łącznie 7 żeglarzy. Ósmy z nich uczeplił się dingy ... gdy dostrzegł w pobliżu dryfującą tratwę popłynął ku niej i szczęśliwie się na nią wdrapał. Około godziny 4.30 rozbłyły czerwone rakietki wystrzelone z tratwy. Nie było na nich radiostacji, wszyscy zaś byli pewni, że „Marques” własnej nie zdążył użyć. A jednak ... Na znajdującej się kilkadziesiąt mil gdańskiej „Gedanii” usłyszano na kanale 16 UKF wyraźne wołanie o pomoc. Wołający nie podał swej pozycji, natomiast powiedział, że jacht się wywrócił i tonie mając na pokładzie 28 ludzi, dysponujących tratwami... Nieco po godzinie siódmej rano rozbitekowie dostrzegli w pobliżu żaglowiec, który nagle zrzucił żagle i początkowo skierował się na pojedynczą tratwę, ale rychło wystrzelił białą

rakietę i zmienił kurs ku dwóm tratwom płynącym blisko siebie. Po paru minutach żaglowiec podszedł do tratew, a rozbitekowie zobaczyli na jego dziobie nazwę „ZAWISZA CZARNY” ...

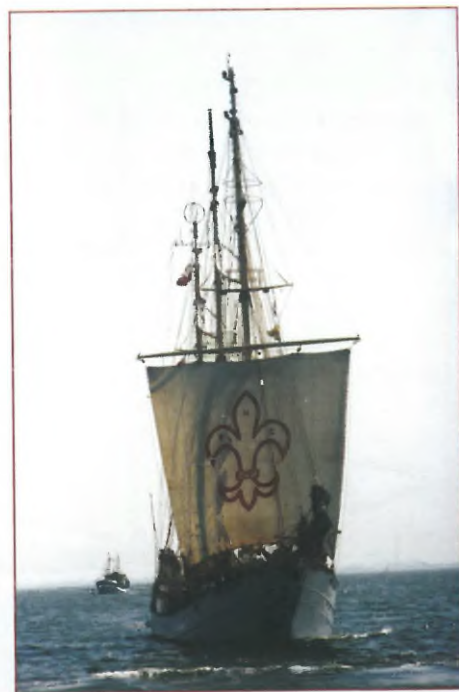
Zawisza znalazł się na miejscu katastrofy niejako przypadkiem. Dwóch członków załogi podczas postoju w Hamilton postanowiło udać się na zwiedzanie wyspy kradzionym samochodem. Aresztowani po rozbiciu pojazdu stanęli przed sądem, który skazał ich na kary więzienia, ale wykonanie wyroku zawiesił, zarządził deportację i przekazanie ich do dyspozycji kapitana statku. Wszystko to opóźniło wyjście Zawiszy, który ranniem 3 czerwca gonął regatową flotyllę. Około godziny 4.30 przez radiotelefon odebrano meldunek jachtu *Smuga Cienia*, który dostrzegł wystrzelone czerwone rakietki, wycofał się z wyścigu i popłynął w ich kierunku halsując pod sztormowy wiatr. Natomiast Zawisza po lekkiej zmianie kursu żeglował wprost na pozycję podaną przez *Smugę Cienia*. W międzyczasie doszło w eterze do zamieszania: otrzymano meldunek, że włoski jacht *Corsaro II* złamał maszt i wzywał pomocy. Wkrótce alarm odwołano, gdyż włoski jacht był już „under control” – ale pozycja Włochów, była inna, niż podana przez *Smugę Cienia*, więc kapitan polskiego żaglowca szedł dalej. Około godziny 7 jeden z oficerów Zawiszy wyszedł na pokład i podczas zapalania papierosa zobaczył pomarańczową plamkę tańczącą na falach. Była to jedna z tratw ratunkowych...

Po podniesieniu rozbiteków Zawisza kontynuował poszukiwania. Wkrótce dołączyły do niego amerykańskie samoloty patrolowe z bazy US Navy na Bermudach oraz niszczyciel *Assiniboine* z helikoptrem na pokładzie. Około godziny 10 helikopter zauważył ciało w kapoku i poleciał Zawiszy podjąć rozbitek. Niestety, gdy po dwóch godzinach Zawisza podszedł do oznaczonego miejsca okazało się, że rozbitek nie żył.

Gdy Zawisza Czarna przybył do St. Georges na Bermudach witany był jak bohater. Tam oddano rozbiteków na ląd, a szkuner pożeglował dalej, do Halifaxu. Tam również spotkał się z gorącym przyjęciem. Wyczyn Zawiszy Czarnego uhonorował później Komitet Olimpijski, przyznając mu nagrodę „Fair Play”.

Okres niepewności

Rejs 1984 roku miał też inne reperkusje. Gdy po ośmiu miesiącach Zawisza powrócił do Gdyni, okazało się, że za zarobione za granicą pieniądze kapitan zakupił nowoczesny sprzęt nawigacyjny (żyrokompas i odbiornik nawigacji satelitarnej) oraz nowoczesną odsalarkę – zbiorniki wody w transatlantycznej podróży były za małe. W Polsce uznano, że kapitan zakupów dokonał samowolnie i zmuszono go do rozstania się ze statkiem. Znając ówczesne realia wydaje się, że decydenci mieli nieco inne pomysły na wydanie tych pieniędzy, które przeszły im koło nosa ...



Zawisza podczas milenijnego zlotu w 1997 r.

Dane techniczne w chwili ukończenia:

	Jako Cietrzew ŚWI 112	Jako Zawisza Czarny (po przebudowie) PZ-1
Pojemność	159 BRT, 57 NRT, 100 t nośności	172 BRT, 26 NRT
Wymiary	32,6 x 6,8 x 3,0 m	42,9 z bukszprytem x 6,8 x 4,4 m
Silnik	1 silnik June-Munktel, 300 KM	1 silnik DKW, 390 KM
Prędkość	9,0 w.	9,5 w.
Pow. żagli	-	430 / 625,5 m ²
Załoga	15 – 18 osób	6 osób załoga stała + ok. 35 osób zmienna

Zawisza stracił poparcie harcerskiej „góry”. Wziął jeszcze udział w europejskich zlotach żaglowców w 1986 i 1987 roku, ale niespodziewanie zaczęła kuleć rekrutacja na rejsy. Zbigniew Trybek, fotografik i członek załogi *Zawiszy*, tak podsumował to na łamach tygodnika „Wybrzeże” z 20 grudnia 1987 roku:

Dziś sytuacja Zawiszy Czarnej nie wygląda dobrze. Przede wszystkim nie ma stałego kapitana. Nie ma też stałego mechanika i bosmana ... Sytuacja ta nie sprzyja statkowi... W roku bieżącym na pokładzie Zawiszy zaobserwowałem zjawisko niepokojące. Mianowicie – nieodpowiedni dobór załogi szkolnej. Odnosiłem małe zainteresowanie wśród załogi samym statkiem, jego historią i budową. Jako przykład niech posłuży

fakt, że jeden z oficerów do końca rejsu nie był w stanie nauczyć się nazw olinowania żaglowca. Inni traktowali rejs jako wycieczkę, a nie naukę. Po rozmowach z nimi wnioskuje, że nieodpowiednio prowadzona jest akcja klasyfikacyjna uczestników na rejsy ... W roku bieżącym na klasyfikację przyjechało tyle chętnych, ile było miejsc w załodze. Zaklasyfikowani więc zostali wszyscy, nawet druh, który nie wiedział gdzie leży Kanał Panamski.

Skutkiem takiej postawy warszawskich władz ZHP było odwołanie udziału *Zawiszy* w zlocie żaglowców w 1988 roku, mimo że miał miejsce bardzo blisko – regaty prowadziły z Karlskrony przez Helsinki do Kopenhagi. Ale ludzie związani z *Zawiszą* nie rezygnowali z marzeń.

W 1989 roku udało im się zrealizować planowaną od lat wyprawę dokoła świata. Wykorzystano przy tym dość wątki, ale w owych czasach skuteczny pretekst ideologiczny: w lipcu 1989 roku w Phenianie (stolicy wtedy jeszcze zaprzyjaźnionej Korei Północnej) miał odbyć się kolejny, XIII Światowy Festiwal Młodzieży. Wysłunięto wówczas argument, że udział polskiej delegacji na *Zawiszy Czarnej* przyniesie duże oszczędności, koszty rejsu skalkulowano na nierealnie niskim poziomie i... uzyskano zgodę na rejs oraz dofinansowanie w wysokości 190 mln złotych, w tym prawie 50 tys. dolarów.

Dookoła świata

W ramach przygotowań do wielkiego rejsu, *Zawisza Czarna* przeszedł kolejny remont, w 1988 roku w gdyńskiej „Nauce”. Wzmocniono olinowanie, wymieniono pokład i drzewce, zainstalowano drugi radar. Rejs rozpoczął się 15 marca 1989 roku w Gdyni – *Zawisza* pod komendą kpt. Jana Ludwiga (syna wspomnianego wcześniej Stanisława Ludwiga, który jeszcze w latach sześćdziesiątych dowodził tym żaglowcem podczas rejsów stoczniowych) jako trzecia jednostka harcerska wyruszył w rejs dokoła świata¹. Trasa podzielona została na sześć etapów. Pierwszy wiódł wokół Europy na Morze Śródziemne, do Pireus. Drugi prowadził przez Kanał Sueski na Ocean Indyjski do Singapuru (tutaj kpt. Ludwiga zmienił kpt. Janusz Zbierajewski), a trzeci – dalej, do Korei Północnej (w tym etapie *Zawisza* pierwszy raz w swej historii przeszedł równik). W czwartym etapie żaglowiec odwiedził porty Chin kontynentalnych, Japonii i Władywostok (w Nachodce kpt. Ludwiga ponownie objął dowodzenie), po czym rozpoczął etap piąty – przez Pacyfik do San Francisco, a po przejściu Kanału Panamskiego miał przejść do Hawany. Stamtąd szósty, ostatni etap miał prowadzić przez Atlantyk do Polski. Jednak względy finansowe spowodowały, że odwołano postój w Hawanie, połączony z wymianą załogi i żaglowiec wprost z Panamy popłynął do Europy. Powrócił do Gdyni w połowie kwietnia następnego roku. Podróż *Zawiszy* uhonorowano dwiema nagrodami „Rejs Roku 1990”, które otrzymali kpt. Ludwiga (pierwszą) i kpt. Zbierajewski (trzecią). Rejs trwał 392 dni, podczas których statek przebył 34 170 mil. W prasie wspomniano, że z 30-osobowej zmiany załogi, która weszła na pokład w Nachodce 8 osób od-



Zawisza Czarna podczas OpSail 2003.

mówiło powrotu do kraju i pozostało w Stanach Zjednoczonych.

W czerwcu 1991 roku, przed wyruszeniem na zlot żaglowców i regaty wokół Wysp Brytyjskich, doszło do niespotykanego zdarzenia – załoga szykowana na ten rejs wymówiła posłuszeństwo kapitanowi wyznaczonemu przez CWM. Główna Kwatera ZHP ugięła się przed żądaniami załogi i na kapitana w tempie ekspresowym powołano kpt. Andrzeja Drapelę, wymieniono też pozostałą załogę oficerską. Działo się to tuż przed obchodami 30 rocznicy rozpoczęcia harcerskiej służby przez *Zawiszę Czarnego*. Wśród rozgardiaszu zapomniano o obchodach rocznicowych (miał w nich uczestniczyć Prezydent RP), a szkuner wyszedł na zlot spóźniony, 4 lipca. Była jeszcze szansa zdążyć, ale w trzy dni później, w Kanale Kilońskim silnik odmówił posłuszeństwa. Przez dwa dni starano się znaleźć firmę, która podejmie się ekspresowego remontu. Ostatecznie podjęła się tego firma „Krupp-MAK”, która do 29 lipca doprowadziła silnik do całkowitej sprawności. *Zawisza* zdążył na ostatnie dni zlotu, a jego załoga zaprezentowała się jako doskonali wykonawcy szant.

Kolejne lata upłynęły *Zawiszy Czarnemu* w spokojniejszej atmosferze i wśród wydarzeń bardziej żeglarskich. W 1992 roku popłynął na obchody 500-lecia odkrycia Ameryki i wziął udział w „Columbus Race” zorganizowanym z tej okazji, a w 1994 roku uczestniczył w zlocie żaglowców na Wielkich Jeziorach Amerykańskich.



Zawisza Czarna w morzu.

Najdłuższy rejs

2 czerwca 1996 roku *Zawisza* wyszedł na rejs, który swą długością i różnorodnością miał przyćmić nawet podróż dokoła świata. Podzielony na 71 etapów, wiódł szkuner przez Morze Śródziemne na Morze Egejskie, następnie z powrotem na Bałtyk, gdzie *Zawisza* na krótko zawitał do Trójmiasta, aby w sierpniu 1997 roku wziąć udział w zlocie żaglowców z okazji Millenium Gdańska. Potem poeglował znów na Morze Śródziemne, Wigilię spędził na wodach greckich. W lipcu 1998 roku był w Lizbonie, a stamtąd popłynął na drugą stronę Atlantyku. Po przejściu Kanału Panamskiego skierował się na południe. W chilijskim Valaparaiso wziął udział w światowym Jamboree Skautów, tam też przywitał Nowy Rok. Potem dwukrotnie przeszedł tawers przyładka Horn (25 stycznia i 2 lutego),

5 lutego odwiedził Polską Stację Badawczą „Arctowski” na Wyspie Św. Jerzego, przez Cieśninę Magellana przeszedł na Atlantyk i przez Falklandy, porty brazylijskie i Azory dotarł do Gibraltaru. Stamtąd znów poeglował na Morze Śródziemne, a w październiku 1999 roku zawiózł z Pireusu do Chersonia dzwon „Generał Mariusz Zaruski” ufundowany przez Morski Krąg Instruktorski ZHP z Rzeszowa dla kościoła polskiego w Chersoniu. Potem jeszcze podróż przez Morze Śródziemne, wokół Europy i 12 grudnia 1999 roku *Zawisza Czarna* przybył do Gdyni. W trakcie rejsu przebył 89 454 mil, odwiedził 29 państw i 551 portów, a dowodziło nim w sumie 11 kapitanów. Efektem podróży był kolejna nagroda „Rejs Roku” – trzecia w historii *Zawiszy Czarnego*.

Zawisza nadal pływa pod harcerską banderą. Wiosną 2000 roku przeszedł

kolejną modernizację, a w lipcu 2003 roku, po powołaniu Zespołu Armatorskiego ZHP „*Zawisza Czarna*” ustabilizowała się również jego sytuacja ekonomiczno-organizacyjna. Wygląda na to, że jego służba będzie jeszcze trwała przez długie lata.

Zawiszo – życzymy Ci silnych wiatrów!

Marek Twardowski

¹ Pierwszą była *Zjawa* Władysława Wagnera, która wypłynęła z Gdyni w lipcu 1932 roku. Wagner zamknął wokółziemską pętlę w lipcu 1939 roku na wysokości Portugalii. Drugą był *Poleszuk*, który wyruszył z Gdyni w lipcu 1938 roku. W rok później dotarł do Nowego Jorku i tam pozostał po wybuchu wojny. Trzecim był jacht *Tropiciel* z kpt. Ryszardem Wabikiem w 1987 roku.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Lipiec 1998 r.

1 - „POL-Marigold” rejsiem z 12 600 tonami ryżu transportowanego z Bangkoku do Lattaki inauguruje działalność POL-Asia Linie Żeglugowe – nowej spółki powołanej przez PLO.

1 - Działalność rozpoczęła spółka Centromost – Stocznia Rzeczna w Płocku, której udziałowcami (po 50 proc.) zostali Centromor SA i Mostostal Płock SA. Bazą były zakupione od syndyka masy upadłościowej urządzenia i maszyny po byłej stoczni rzecznej w Płocku. Pierwszym prezesem zarządu został Andrzej Suchecki (na zdjęciu) wywodzący się z Centromoru, który funkcję tę pełni do dnia dzisiejszego.



14 - Stocznia Szczecińska SA zawarła z firmami zarządzanymi przez Ceres Hellenic Shipping Enterprise Ltd. kontrakty na dostawę w 2001 r. czterech zbiornikowców do transportu chemikaliów, każdy o nośności 40 tys. ton i wartości 50 mln USD.

21 - W Stoczni Szczecińskiej SA zwodowany został pierwszy z 4 zamówionych przez norweskiego armatora Odfjell ASA z Bergen chemikaliowców o nośności 6 tys. ton, który otrzymał nazwę *Bow Master*.

W lipcu w polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Lipiec 1988 r.

12 - Podniesiono polską banderę na kontenerowcu *H. Cegielski* - pierwszym typu B-355.



15 - Polskie Linie Oceaniczne i VEB Deutscher Seereederei Rostock zainaugurowały statkiem *Grotewohl* wspólny serwis kontenerowy EACON SERVICE łączący porty Polski, NRD i zachodniej Europy z głównymi portami Azji.

21 - W stoczni im. Komuny Paryskiej odbyła się uroczystość nadania imienia *Polonia* – wielozadaniowemu drobnicowcowi przeznaczonemu dla serwisu linii południowoamerykańskich PLO. Chrztu dokonała Liliana Niesielska, prezes Stowarzyszenia Przemysłowców i Handlowców Polskiego Pochodzenia – POLAUSTRIA w Wiedniu, doktor filozofii, aktorka i tłumacz rządu austriackiego w języku polskim, węgierskim i włoskim (na zdjęciu z dowódcą statku kpt. ż.w. Jerzym Gazeckim).



30 - Do Polski powrócił łącznikowiec Transoceanu *Kociewie* - w marcu 1987 roku rozpoczął podróż, która poprowadziła go dokoła świata przez Amerykę Południową, Nową Zelandię i łowiska na Pacyfiku.



W polskich stoczniach zwodowano trawler burtowy.

30 lat temu

Lipiec 1978 r.

6 - W Szczecinie podniesiono banderę na promie *Pomerania* - pierwszym promie pasażersko-samochodowym zbudowanym w Polsce.

17 - W Szczecinie położono stępkę pod pierwszą jednostkę projektu 320 - okręt szpitalny OB.

20 - Do Gdyni z wizytą przyjaźni przybył zespół okrętów Floty Bałtyckiej ZSRR złożony z krążownika *Oktiabrskaja Rewolucja* oraz dozorowce o numerach 728 i 733, typu „Mirka”.



25 - Z kurtuazyjną wizytą przybyła do Gdyni fińska korweta *Turunmaa*.

30 - W ostatnią podróż z węglem, do Irlandii, wyruszył węglowiec *Wieczorek*. Po rozładowaniu przeszedł do stoczni złomowej w Szkocji.

- W lipcu rozpoczął działalność Komitet Rady Ministrów ds. Zagospodarowania Wsi. Komitet zlikwidowano w 1981 roku.
- W hiszpańskiej stoczni złomowej rozpoczęto cięcie chłodniowca *Piast*, zakupionego dla Polskiej Marynarki Handlowej w trakcie budowy w 1950 roku.
- W Stoczni Radunia w Gdańsku pocięto trawler burtowy *Nida*, *Rudawa*, *Tyśmienica* i *Wierzyca*.

W polskich stoczniach zwodowano semi-kontenerowiec, 3 kutry rybackie i okręt oceanograficzny.

40 lat temu

Lipiec 1968 r.

11 - Do Helsinek z wizytą kurtuazyjną przybył zespół polskich okrętów w składzie niszczyciel *Wicher* i trałowce *Krogulec* i *Tukan*. Zespołem dowodził kmrdr Henryk Pietraszkiewicz.

15 - W Szczecinie podniesiono banderę na zbudowanym tam drobnicowcu *Arya Dad* - pierwszym statku zbudowanym w Polsce i sprzedanym do Iranu.



20 - Rozporządzeniem Rady Ministrów połączono Państwową Szkołę Morską i Państwową Szkołę Rybołówstwa Morskiego tworząc Wyższą Szkołę Morską w Gdyni.

- Do duńskiej stoczni złomowej trafił niewielki (ok. 150 BRT) kabotażowiec *Schwalbe II*, który w latach 1921-24 pływał pod polską banderą jako *Rewa*, potem *Gazolina*.

W lipcu w polskich stocznich zwodowano 2 drobnicowce, kuter rybacki i okręt desantowy.

50 lat temu

Lipiec 1958 r.

1 - Z wizytą do Gdyni przybył francuski niszczyciel *Guepratte*.

7 - Trzy stare trałowce – *Kania*, *Kormoran* i *Orlik* - przydzielono LPŻ z przeznaczeniem do szkolenia.

12 - Statek badawczy MIR-u *Birkut* wyruszył w rejs naukowy na wody Afryki.



13 - Ukazał się pierwszy numer czasopiisma „Tygodnik Morski”.

20 - W Szczecinie położono stępkę pod pierwszy drobnicowiec typu B-59, nazwany później *Oliwa*.

23 - Drobnicowiec *Kapitan Kosko* wypłynął z Gdyni w pierwszy rejs na nowej linii, do Azji Południowej.

25 - Do Gdyni z wizytą przybyły żaglowce szkolne marynarki szwedzkiej *Gladan* i *Falken*.

W polskich stocznich zwodowano rudowęglowiec, 3 trawlerzy burtowe i trałowce bazowy.

60 lat temu

Lipiec 1948 r.

1 - Centrala Rybna (działająca dotychczas jako spółka z o.o.) przekształcona została w spółdzielczo-państwową centralę branżową.

19 - Okręt szkolny *Iskra*, który przybył z W. Brytanii, przydzielono Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej.

20 - Do służby w GAL wszedł zbiornikowiec portowy *Rysy*, odbudowany w Stoczni Gdynia z wraku niemieckiego statku *Blexen*.

24 - Przedsiębiorstwo „Gryf” uruchomiło regularną linię pasażerską na trasie Szczecin - Sopot obsługiwaną przez statek *Beniowski*. Linię wkrótce zamknięto, a *Beniowskiego* przekształcono w statek mieszkalny „PCWM”.

- Przy nabrzeżu Stoczni Gdyńskiej zatonał z braku dozoru legendarny harcerski żaglowiec *Zawisza Czarny*, rewindykowany w 1946 roku z Niemiec. Po wydobyciu, wobec braku zainteresowania, został odholowany na Zatokę i zatopiony.

70 lat temu

Lipiec 1938 r.

20 - W Stoczni Gdyńskiej położono stępkę pod pierwszy pełnomorski statek towarowy budowany w polskiej stoczni. Przewidywano dla niego nazwę *Zaolzie*, później zmienioną na *Olza*.

23 - Jacht *Poleszuk* z harcerską załogą (Julian Ramotowski i Mściśław Wróblewski) wyruszył z Gdyni w rejs dokoła świata. Wojna przeszkodziła w kontynuacji

rejsu i jacht z czasem trafił do Muzeum Polonii w Chicago.

25 - W brytyjskiej stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson w Newcastle zbudowano statek pasażerski *Sobieski*, zamówiony przez GAL.

28 - Zakupiono w W. Brytanii burtowe trawlerzy parowe *Dorota*, *Eugeniusz* i *Franciszka*.

80 lat temu

Lipiec 1928 r.

1 - Podczas wizyty marszałka J. Piłsudskiego w Gdyni dokonano podniesienia bandery i uroczystego poświęcenia statków *Jadwiga*, *Wanda* (córek marsz. J. Piłsudskiego) i *Hanka* (córkę min. E. Kwiatkowskiego). Następnego dnia statki te zainaugurowały komunikację przybrzeżną w Zatoce Gdańskiej.



10 - We francuskiej stoczni w Blainville zwodowano niszczyciel *Wicher*.

10 - Bark szkolny Szkoły Morskiej *Lwów* przeszedł pod żaglami przez cieśninę Dardaneelską.

21 - Spółka Polskarob zakupiła od brytyjskiego armatora węglowiec *Akenside*, który wszedł do polskiej służby jako *Robur III*.

22 - Na Grabówku, z udziałem Prezydenta RP Ignacego Mościckiego, uroczystie położono kamienie węgielne pod nowe gmachy Szkoły Morskiej.

31 - Na gdyńskiej redzie gościły włoskie krążowniki pancerne *Pisa* i *Francesco Ferruccio* przebywające na Bałtyku w podróży szkolnej z włoskimi kadetami szkół morskich.

**Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski**

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.

Jak morze trafiło do hymnu

*„Jak Czarniecki do Poznania
Po szwedzkim zaborze,
Dla ojczyzny ratowania
Wrócim się przez morze”*

Wszyscy znamy te słowa z „Mazurka Dąbrowskiego”. Niewielu jednak wie, jakiego dokładnie wydarzenia historycznego są one echem. O jakim morzu mówi

nasz hymn narodowy? I co z tym wspólnego miał Stefan Czarniecki?

„Pieśń Legionów Polskich we Włoszech” nazwana później „Mazurkiem Dąbrowskiego” napisana została przez Józefa Wybickiego w 1797 roku w Lombardii, gdzie, przy armii napoleońskiej, powstawały Legiony Polskie. Był to jeden z najbardziej dramatycznych momentów historii Polski – świeży przecież był jeszcze szok po upadku powstania kościuszkowskiego i trzecim rozbiórze. Nic dziwnego, że znajdujący się na emigracji Polacy potrzebowali pokrzepienia. W swojej pieśni Wybicki sięgnął po te momenty naszych dziejów, które mogły dawać nadzieję na odzyskanie wolności. Stąd w rękopisie poety jej druga zwrotka zabrzmiała:

*„Jak Czarniecki do Poznania
wracał się przez morze
dla ojczyzny ratowania
po szwedzkim rozbiórze.”*

Stefan Czarniecki – główny bohater duńskiej wyprawy przeciw Szwedom.

Wybicki odwołuje się tu do postaci Stefana Czarnieckiego, który wiek wcześniej był jednym z tych, którzy przyczynili się do pokonania Szwedów w czasie tzw. „potopu”. Ze względu na niewielkie jeszcze wtedy oddalenie czasowe, słowa poety były zrozumiałe dla ówczesnych słuchaczy. Potem ich znaczenie powoli się zacierało, stając się, dla współczesnego odbiorcy, niejasne.

Historyczne kilka minut

Do wydarzenia opisanego przez Wybickiego, doszło w roku 1658, w czasie wypadu polskich wojsk pod dowództwem Czarnieckiego do Danii (w tym roku wypada zatem 350 rocznica – red.). Polacy mieli pomóc Duńczykom w ich wojnie ze Szwedami. Ekspedycja stanowiła tylko epizod w polsko-szwedzkich zmaganiach XVII wieku. I być może pamiętali o niej jedynie skrupulatni badacze tamtego okresu, gdyby nie fakt jej spopularyzowania przez Jana Chryzostoma Paskę, najwybitniejszego pamiętnikarza Polski szlacheckiej.

W większości przypadków Pasek osobiście brał udział w opisywanych przez siebie wydarzeniach. I choć jego „Pamiętników” nie można brać całkowicie bezkrytycznie, to jednak pozostają one najcenniejszym źródłem, które pozwala zrekonstruować przebieg duńskiej kampanii Czarnieckiego.



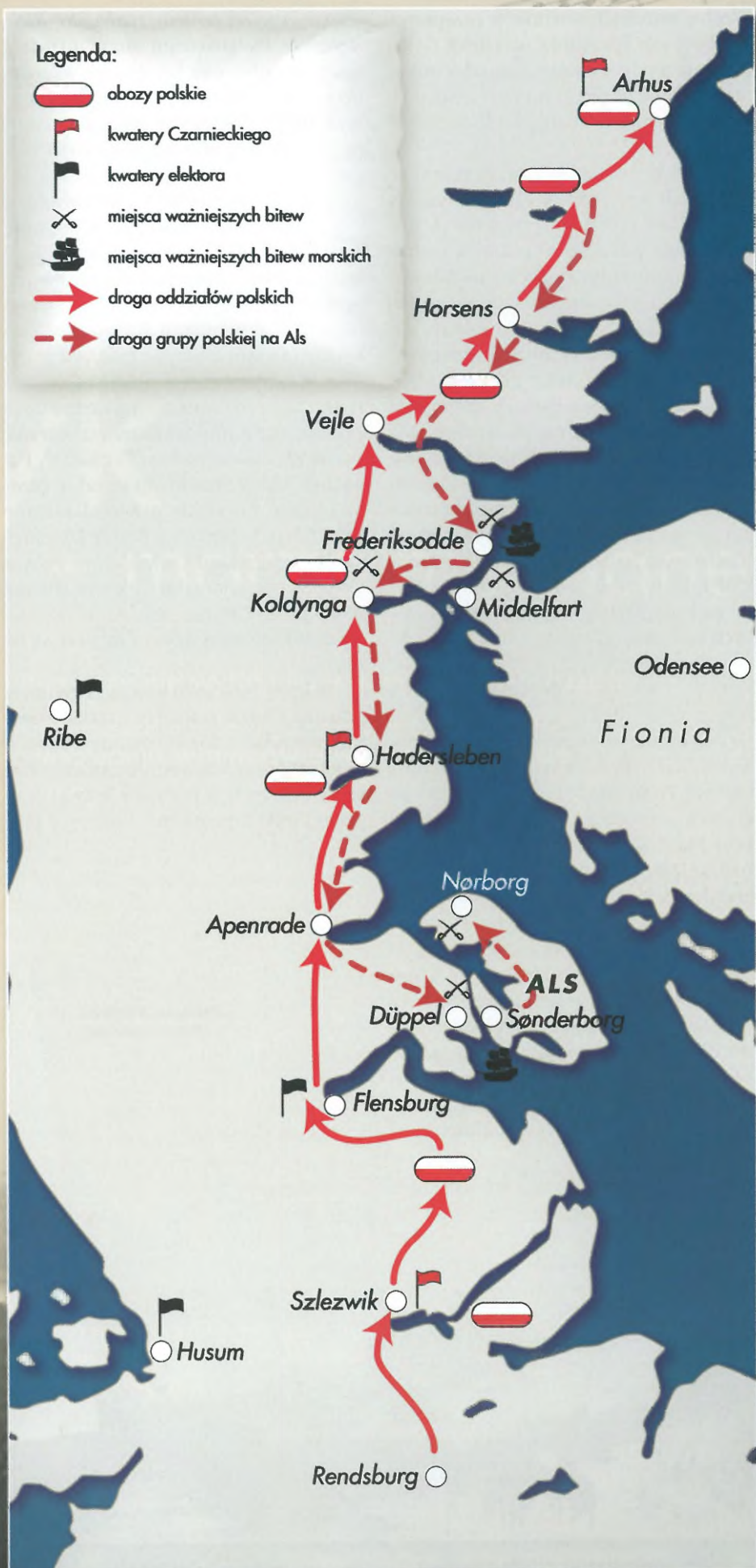
Na pomoc Danii wyruszyło 25 polskich chorągwi oraz 10 kompanii dragonów w sile około 5 tysięcy ludzi. Wojsko zostało podzielone na trzy oddziały. Głównymi siłami dowodził osobiście Czarniecki, dwoma następnymi: Krzysztof Żegocki i Piotr Opaliński. Na początku listopada 1658 roku korpus skoncentrowany został w okolicach duńskiego miasteczka Haderslev.

Czekając na kontakt z wrogiem, Sarmaci obserwowali duńskie obyczaje i niektórym bardzo się dziwili. „Nago sypiają, tak jako matka urodziła, i nie mają tego za żadną sromotę, rozbierając się i ubierając jedno przy drugim (...). Na to zaś nagie sypianie powiedają, że „ma dosyć za swe koszula i inszy ubiór, co mi służy przez dzień i okrywa mię; powinna też przynajmniej w nocy mieć swoją ochronę, a do tego co mi po tym robaki, pchły brać ze sobą na nocleg do łóżka i dać się im kąsać, mając od nich w smacznym spaniu przeszkodę!”

Największe kłopoty sprawili Polakom Szwedzi zgrupowani na północy od Haderslev w Koldyndze i Frederiksodde oraz na południu na wyspie Als. I to właśnie przeprawa na tę ostatnią została uwieczniona przez Wybickiego jako „wrócenie się przez morze”. Szczęrze powiedziawszy, nie było to właściwie całe morze, a jedynie cieśnina (co dla legendy okazało się jednak bez znaczenia). Wyspa Als ma 312 kilometrów kwadratowych powierzchni i oddzielona jest od stałego lądu cieśniną Als Sund, o szerokości od kilkuset metrów do kilku kilometrów. Według ustaleń naukowców, przeprawa na wyspę odbywała się w miejscu, gdzie szerokość cieśniny wynosi około 420-500 metrów, a głębokość 10 metrów.

Na Als Polacy ruszyli 14 grudnia 1658 roku o świcie. Pomimo zimy, dzień był ciepły, morze spokojne. „Sam tedy, przeżegnawszy się, Wojewoda (Czarniecki – red.) wprzód w wodę, pulki za nim (...) każdy za kołmierz zatchnąwszy pistolety a ładownicę uwiązawszy u szyje.”

Miejsca, w których Polacy pomagali Duńczykom w ich wojnie ze Szwedami.



Według wszelkich szacunków przeprawa nie była ani specjalnie uciążliwa (temperatura wody wynosiła tego dnia prawdopodobnie około 3 stopnie Celsjusza), ani długa – trwała najwyżej kilkanaście minut.

Pasek wspomina jednak, że żołnierze zatrzymali się na chwilę dla odpoczynku na mieliźnie położonej pośrodku cieśniny. Dziwić też może wyznanie kronikarza: „Po owej robocie, jak się wojsko dozwalało do ciepłej izby, kto kogo mógł złapać, lubo chłopca, lubo też kobietę, to zaraz odarł z koszuli, żeby się przewlec.”

Niektórzy historycy poddają więc w wątpliwość relację Paska, a nawet jego udział w przeprawie na Als. Według nich Polacy pokonali cieśninę nie wpływ, ale na łodziach, ciągnąc za nimi, na linach i uzdach, swoje konie. Być może pierwsza wersja wydawała się Paskowi bardziej „bohaterska” i dlatego ją właśnie przytacza? Tak czy owak żołnierze Czarnieckiego zaskoczyli Szwedów nie spodziewających się ataku od strony wody.

Wodny żołnierz

Największym sukcesem przeprawy na wyspę Als było zdobycie twierdzy Sonderborg. Po jej zajęciu Polacy zostawili tam duńskiego dowódcę, a sami powrócili do Haderslev. Kilkanaście dni później zdobyli kolejne ważne zamki – Koldyngę i Frederiksodde. „Po owej szczęśliwej wiktoryj (zdobyciu Koldyngi - red.) - wspomina Pasek – poszliśmy nazad, każdy do swego stanowiska, bo trzeba było w tak wielką uroczystość mszej świętej słuchać. (...) Tak tedy stanęło wojsko; nagotowano do mszej na pniaku ściętego dębu i tam odprawiono się nabożeństwo, napalwszy ogień do rozgrzewania kielicha, bo mróz był tegi. „Te Deum laudamus”

– śpiewano aż po lesie rozlegało. Kłęknałem ks. Piekarskiemu służyć do mszej; ujęszy ubieram księdza aż Wojewoda rzecze: „Panie bracie, przynajmniej ręce umyć”. Odpowie ksiądz: „Nie wadzi to nic, nie brzydzi się Bóg krwią rozlaną dla imienia swego”.

Polacy stacjonowali w Danii przez całą zimę 1658/1659 kończąc kampanię w okolicach Aarhus. Tam też zacytował kronikarz wybrał się pierwszy raz na pełne morze. „Zażywalimy tam też rekreacji różnej na morzu, wsiadłszy w barkę. Kiedy woda spokojna była, to bywało jeno stanąć spokojnie a pojazdami nie robić, to się rozmaitego napatrzył stworzenia, rozmaitej gadziny i zwierząt morskich, cudownych ryb” - pisze w „Pamiętnikach”. Zdarzyło mu się także przeżyć kilka morskich przygód łącznie z udziałem w potyczce pomiędzy okrętami holenderskimi a szwedzkimi. Po tym dowódca holenderskiej eskadry chwalił Paska przed Czarnieckim, że „choć polowy żołnierz, nie wzdygał się wodnej bitwy.”

W lipcu 1659 roku król Jan Kazimierz odwołał swoich żołnierzy z Danii. Pozostał tam tylko oddział złożony z tysiąca ludzi pod dowództwem Kazimierza Piaseczyńskiego. Rok później w Oliwie podpisano traktat pokojowy kończący pol-

sko-szwedzkie zmagania. Stefan Czarniecki zmarł w pięć lat później z hetmańską buławą w ręku. Pasek przeżył go o 36 lat (umarł w 1701 roku). Do końca życia opowiadał o swoich przygodach w Danii ubarwiając je z czasem i ubierając w coraz bardziej fantastyczne elementy.

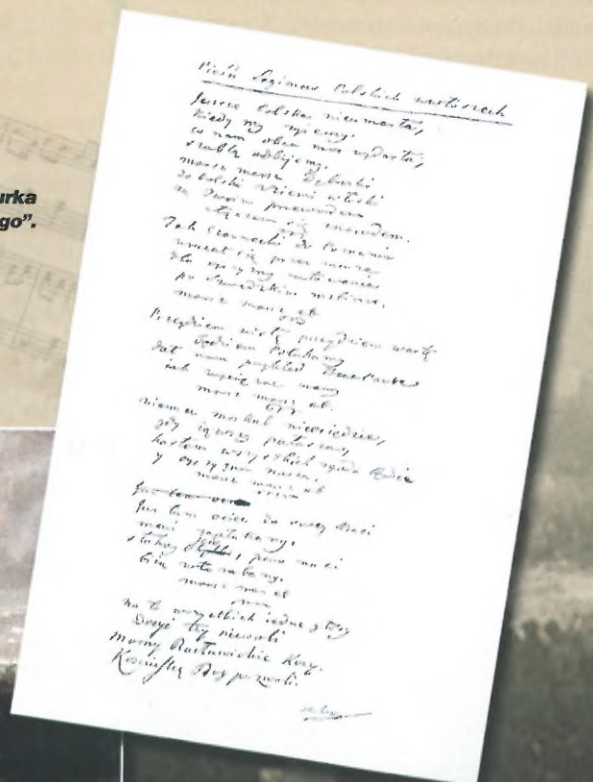
Jedną z takich opowieści przytacza w „Pamiętnikach”: „Miałem tam różne uciechy i zabawy, widząc takie rzeczy, czego w Polsce widzieć trudno (...) jest tam ryba tak straszna, że jenom na ścianach kościelnych malowanego widywałem owego, co mu płomień z gęby wychodzi, i mówiłem „Gdyby mi głód największy był, to bym tej ryby nie jadł”. Aż kiedyś byłem w domu szlacheckim, między innymi potrawami (bo tam dają na stół i mięso, i ryby jednakowo) poczęłem rybę jeść, aż w niej okrutnie smak dobry; nuż ją ja jeść, że prawie z owego półmiska sam zjadł. Rzecze szlachcic: „Hic est piscis, quem Sua Dominatio diabolium nominavit” („Oto ryba, którą Wasza Wielmożność nazwał diablem”). Skonfundowałem się okrutnie, ałem widział, że ja i oni z smakiem jedli; a druga, nie wierzyłem, żeby ta, bo mi się widziało niepodobna, aby w tak brzydkim cielemiało być smaku tak wiele.”

Tomasz Falba

Rękopis „Mazurka Dąbrowskiego”.



Zdobycie Koldyngi przez wojska polskie



Bałtyk

– morze nieznane

Bałtyk to morze wyjątkowe. Po pierwsze nie występują w nim, jak w większości innych pływy i prądy pływowe, po drugie charakteryzuje się wyjątkowo małym zasoleniem i po trzecie - występują w nim dwie wyraźnie różniące się stopniem zasolenia warstwy wody.

Przyczyną braku pływów i prądów pływowych są nie tylko wąskie cieśniny duńskie łączące je z Morzem Północnym, do którego wchodzi fala pływowa z Atlantyku, ale także to, że o ile u brzegów Anglii fala ta ma kilka metrów wysokości, to w pobliżu tych cieśnin, a więc u brzegów Norwegii czy Danii zaledwie kilkanaście centymetrów.

Mało soli

Zasolenie Bałtyku wynosi zaledwie 4 do 6 PSU (dawniej promile), przy czym im dalej na wschód i północ jest ono mniejsze, podczas gdy w sąsiadującym z nim Morzu Północnym czy w Atlantyku sięga 35 PSU. W morzu tym żyją prawie wszystkie ryby słodkowodne, od leszcza czy płotki począwszy i na węgorzu skończywszy. Przyczyną tak niskiego zasolenia Bałtyku jest przewaga opadów i wpadających do niego wód rzecznych nad parowaniem z jego powierzchni. Ten dodatni bilans sprawia, że nadmiar wody przedostaje się przez cieśniny duńskie do Morza Północnego. Odpływa jednak woda z zawartością soli, podczas gdy rzeki

i opady wnoszą do niego wodę słodką. Odwrotna sytuacja jest na Morzu Śródziemnym. Położenie geograficzne sprawia, że parowanie przewyższa opady i wody rzek. Przez Cieśninę Gibraltarską przedostaje się więc do niego słona woda oceaniczna, odparowuje zaś słodka. Wynik jest taki, że zasolenie tego morza sięga 39-40 PSU.

Skutkiem małego zasolenia ciężar właściwy wód Bałtyku jest bliski masie właściwej wody słodkiej i wynosi zaledwie 1002 kg/m³. W wodach oceanicznych wartość ta sięga 1025 kg/m³. Ta różnica sprawia, że statek wpływający na Bałtyk zanurza się głębiej. W przypadku dużych statków nawet znacznie ponad metr. W ślad za tym głębsze muszą tu być tory podejściowe do portów i wody portowe, trzeba także uwzględniać ten fakt przy załadunku statku.

Mało życia

Dwie różniące się znacznie stopniem zasolenia warstwy w profilu pionowym Bałtyku są wynikiem tego, że podczas silnych zachodnich wiatrów sztormowych

przez cieśniny duńskie napędzana jest do niego woda z Morza Północnego, która ze względu na większe zasolenie jest cięższa i opada rozpościerając się nad dnem oraz, że pionowa konwekcja (opadanie warstw chłodniejszych i unoszenie cieplejszych) sięga w Bałtyku, ze względu na jego północne położenie geograficzne i słabą aberację słoneczną tylko 40-50 m. Brak mieszania poniżej tej głębokości sprawia, że zasolenie sięga tam 16-18 PSU, a więc kilkukrotnie więcej niż na głębokościach mniejszych. Mało tego - skutkiem braku pionowego mieszania się wody do głębokości 40-50 m, poniżej zalega woda pozbawiona tlenu, woda, w której dominuje siarkowodor i, praktycznie biorąc, nie istnieje życie biologiczne.

Stefan Trzeciak

Dr hab. Stefan Trzeciak jest dziekanem Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie, autorem książek o tematyce morskiej.

Szalony *wiatr*



70 lat temu, w lipcu 1938 roku
„Morze” pisało:



Dumnie czoła stawić falom

(...) Tej nocy niedługośmy spali... donośny głos, w którym biła nuta niepokoju, rozkaz nie znośzący zwłoki w wykonaniu: „Wszyscy na pokład!”, a wyrwani z objęć Morfeusza, prawie, że nadzy skończyliśmy, by zażegnać niebezpieczeństwo.

Wyjście z kabiny sprawiało trudność... szalony wiatr wciskał się wszędzie, wypychał do wnętrza śmiazków, jakby uprzedzał, że tam na górze weźmie ich w obroty. Fala raz po raz uderzała z straszną siłą w burtę okrętu zalewając go i kryjąc pod swym płaszczem. Nie był to ciepły płaszcz... Wściekły szum wiatru, przykry świst lin przygłuszał głosy, woda wlewała się w otwarte do komendy usta. Wtem głos przygłuszający ten ryk cyklonu „fo-

ook preecz”, „kliwry precz” i już wszyscy pełzali trzymając się poręczy lub lin na swe stanowiska. Robota szła ciężko i wymagała wydania z siebie maximum wysiłku. Staliśmy na spardecku zalewani stale falami i zimnym deszczem, tracąc grunt pod nogami przez duże przechyły, nie mogąc złapać oddechu... W uszach czuło się dziwny szum i jakby ból, który powodował niski stan barometru. Ale pracowaliśmy... Tak powoli zaczął maleć żagiel wydymając się jak balon, ale silne ręce ściągnęły go do pokładu. Mijały minuty...! Grot i bezań stały jeszcze tylko pod pierwszymi refami. Kliwry zdołano już ujarzmić i ściągnięte legły cicho, by nie stawiać oporu wiatrowi. Został tylko sztafok. Znowu ta sama donośna i przeciągła komenda „wszyscy na bezań” i przytulając się do pokładu załoga ruszyła

na rufę. Fale z całej siły uderzały w burtę „Iskry”, że biedna przechylała się cała drżąc, by znowu dumnie stawić czoło rozszalałym falom...(...)

(„Na O. R. P. >Iskra<”)

90 jednocześnie zanurzonych

Włochy. W czasie koncentracji morskich sił zbrojnych z okazji wizyty Hitlera, wzięły udział prawie wszystkie włoskie okręty wojenne w sile około 200 jednostek o globalnej wyporności 240 tys. ton. Imponujący był widok tego olbrzymiego zespołu, który zdołał opuścić neapolitański port w niespełna półtora godziny. Poza tym duże wrażenie sprawiło jednoczesne zanurzenie się 90 okrętów podwodnych wśród olbrzymiej ilości jednostek nawodnych, poruszających się z maksymalną szybkością; dało to dowód wysokiego stopnia wyszkolenia zespołów. Ćwiczenia zakończono grupowym strzelaniem do dalokierowanego okrętu „San Marco”, przy czym krążowniki „Zara” i „Fiume” uzyskały trafienie już przy trzeciej salwie, na odległości 19.000 metrów.

(„Z życia marynarki wojennej”)



55 lat temu, w lipcu 1953 roku
„Morze” pisało:

Konsultanci radzieccy

(...) Stalowej barwy kadłub „Łodzi” stoi już w kanale prób. Dygoce od ostatnich rytmicznych uderzeń pneumatycznych młotów, tu i ówdzie rozbłyśkuje pióropuszcami iskier sypiących się spod agregatów spawalniczych, żyje gwarem kilkudziesięciu robotników, pracujących w jego ładowniach, maszynowni, chłodni i kabinach. (...)

Czy byłoby to możliwe bez zdobyczy postępu technicznego, które ostatnio przy pomocy konsultantów radzieckich zastosowano w stoczni, bez wykorzystania rezerw, które ujawniają różne formy współzawodnictwa.

- Gdybyśmy mieli pracować po staremu, to... – mistrz Czuchnowski z montażu rurociągów machnięciem ręki popiera wyrażoną wątpliwość o możliwości terminowego wykonania robót w takiej sytuacji. Pracowali więc po nowemu. Nie „latali” z każdym skrawkiem rury, z każdym węzłem czy szablonem od statku do warsztatu. Krytykowali to kiedyś mocno konsultanci radzieccy i rzucili wówczas hasło „jak najwięcej czynności produkcyjnych w głąb ładu”. (...)

Elektryk Małyszczyski, szcękając trzymanymi w rękę skomplikowanej konstrukcji szczypcami spogląda na teren Stoczni Gdańskiej.

- Ile gruzów było tu dawniej – wspomina. – Ile wysiłku wymagało ich usunięcie, odbudowa, ożywienie zakładu i tak wspaniały jego rozwój... (...)

**(„Dotrzymali słowa”,
Stanisław Malwiński)**

Ryby dla mas pracujących

(...) Załogę czekają trzy dni wyłożonej pracy od świtu do nocy, ale nikt nie korzysta z wolnego czasu i nie kładzie się spać. Magulski chce się dowiedzieć

jak „Gdy 28” wykonuje plany, a Spigarski i Rechmał pragną poznać bliżej swojego nowego towarzysza pracy.

- Plany miesięczne przekroczyliśmy w styczniu, marcu i maju – opowiada Rechmał, który najdłużej pływa na „Gdy 28”. – W lutym zabrakło nam tylko 1,6 proc. Gorzej było w kwietniu, bo wykonaliśmy tylko 81,3 proc. planu. Ale na cześć 1 Maja podjęliśmy długoterminowe zobowiązanie – wykonać roczny plan państwowy przed terminem...(...)

Rejs już się skończył, ale walka załogi „Gdy 28” nie słabnie ani na chwilę. Załoga „Gdy 28” łowi we wszystkie pogodne dni. Starając się o dotrzymanie danego słowa, walczy przecież o to, aby jak najwięcej ryb dostarczyć masom pracującym – budowniczym potęgi i dobrobytu naszej Ojczyzny.

**(„Na łowisko X-11”,
Tadeusz Wielochowski)**

Ładne płyty też...

(...) Przyjechaliście do Władysławowa. Ale nie myślcie, że to już koniec Waszej podróży. Bowiem tylko 20% turnusu, na który przyjeżdżacie, ulokowane będzie właśnie w DW „Kolejarz”, który mieści się we Władysławowie, zaś większość w 4 Domach Wypoczynkowych ośrodka. Więc jeśli dostaniecie przydział do DW „Rybak”, poinformujcie się szybko w Biurze Skierowań, kiedy macie pociąg do Jastarni, gdyż tam mieści się ten dom; tym samym pociągiem pojedziecie też, gdy skierują was do DW „Pstrowski” lub DW „Zjednoczenie”, gdyż znaczy to, że trafiliście do Juraty, która jest jak wiadomo następną stacją za Jastarnią w stronę Półwyspu Helskiego. (...)

Jedno Ci jeszcze radzimy: nie zapomnij przestudiować planu zajęć turnusu. Przygotował go referent kulturalno-oświatowy. Dowiesz się tam o wieczorze informacyjnym, o wieczorze zapoznaw-

czym (adapter jest, ładne płyty też, a może znajdzie się i jakaś orkiestra) o rozgrywkach w piłkę siatkową czy turnieju pingpongowym, o wycieczce statkiem do Gdańska i wielu innych atrakcjach, które czekają na Ciebie w czasie pobytu na wczasach nad morzem. (...)

(„Pogoda będzie na pewno”, M. H.)

Względnie zaświadczenie zastępcze

(...) Dla uczczenia Roku Kopernikowskiego Komisja Turystyki Wodnej Polskiego Towarzystwa Turystyczno – Krajoznawczego zachęca wodniaków do organizowania podczas tegorocznego sezonu spływów kajakowych i żeglarskich szlakiem Kopernika. (...)

Ten długi okrężny szlak, wynoszący około 560 km, jest urozmaicony i atrakcyjny, w wielu miejscach bardzo malowniczy i na całej jego przestrzeni łatwy do przebycia. Trzy śluzy na Nogacie oraz pięć pochylni i dwie śluzy na Kanale Elbląsko-Ostródzkim nie tylko nie stwarzają trudności, ale jak np. pochylnie stają się dużą atrakcją w turystyce wodnej. Po drodze zobaczymy szereg jezior, odcinków kanałowych i rzecznych z „Królową rzek polskich” na czele. (...)

Turyści wyjeżdżający do Fromborka, zgodnie z przepisami o poruszaniu się i przebywaniu w strefie nadgranicznej, powinni zaopatrzyć się przed wyjazdem w odpowiednie dokumenty: dowód osobisty względnie zaświadczenie zastępcze, zaświadczenie z zakładu pracy, zakładu naukowego lub Związku Samopomocy Chłopskiej albo też książeczkę turystyczną wydaną przez Zarząd Główny czy też Zarząd Okręgowy PTTK. (...)

(„Na Kopernikowskim szlaku wodnym”, Józef Kuran)

Opr. Czesław Romanowski

Zachowaliśmy
oryginalną pisownię.
Archiwalne numery
„Morza” można
znaleźć na stronie:

<http://www.magemar.com.pl/>

*Opowieści
Mórz Południowych*

Teoria ziemniaka

Andrzej Perepeczko



Wspominam tamten statek z przyjemnością. Po pierwsze udało mi się nań zamustrować po długim i męczącym fizycznie i psychicznie okresie pływania na nieprawdopodobnych wręcz gratach, z załogami, które mogą się przyśnić alkoholikowi w ostatnim stadium delirium tremens, po drugie cała załoga składała się z Polaków, z wyjątkiem filipińskiego stewarda o romantycznym imieniu Romeo, po trzecie armator był wypłacalny i solidny, po czwarte statek był w dobrym technicznie stanie, po piąte wreszcie, prawie cała załoga była względnie spokojna, a średnia spożycia alkoholu na głowę nie wykraczała zbyt- nio poza dopuszczalną w pracy na morzu normę.

Stop. Dość tych wyliczeń na plus, trzeba do tej beczki miodu dodać łyżkę dziegciu.

Tą łyżką był, niestety, kapitan. Na tle naszej załogi odbijał raczej niekorzystnie. Był to potężny mężczyzna, zbliżony wzrostem do dwóch metrów, a wagą do stu trzydziestu kilogramów. Obdarzony został równie potężnym głosem, tak, że nie potrzebował używać tuby do wydawania rozkazów z mostku, bo słyszano go dokładnie nie tylko na dziobie i rufie, ale również w całym porcie czy na obszernej redzie. Widocznie jed-

nak w przyrodzie wszystko musi być w jakiejś równowadze, ta sama bowiem natura poskąpiła kapitanowi takich cech, jak umiejętność współpracy z załogą, czy poczucie humoru, dając mu w zamian – oprócz potęgi głosu – gargantuiczny wprost apetyt.

Tu należy wstawić małe, samokrytyczne wyjaśnienie. Jestem wzrostu SŁUSZNEGO (to bardzo wygodne określenie, które co prawda nic nie oznacza dokładnie, ale posiada znaczenie pozytywne i wzbudza dobre samopoczucie u delikwenta), niestety jednakże od pewnego czasu, po przekroczeniu iluś tam lat, waga mego ciała stała się zaledwie proporcjonalna w stosunku do wzrostu.

Proporcjonalność owa została zachwiana między innymi przez nieruchawość, z racji pływania na statkach, tryb życia. Wbrew pozorom bowiem i obiegowym opiniom, to tylko statki się przemieszczają, natomiast marynarze znacznie mniej. Oczywiście chodzi o ruch marynarza w stosunku do statku, a nie w stosunku do mijanych mórz czy lądów. Innymi przyczynami przyrostu mojej objętości były zdolności kulinarne naszego kucharza, który opanował sztukę przyrządzania posiłków w stopniu niemal doskonałym, a wreszcie, nieukrywany apetyt kapitana, który działał wręcz zaraźliwie. Gdy zatem po kilku miesiącach monotonicznych i nieciekawych rejsów okazało się, zupełnie niespodziewanie, że moje spodnie niepokojąco się skurczyły, powziąłem niezłomne postanowienie.

- ODCHUDZAM SIĘ! – oznajmiłem uroczystie współbiesiadnikom przy stole w oficerskiej mesie. Moje oświadczenie wzbudziło ogólną wesołość.

- Od kiedy? – zapytał trzeci mechanik

- Po raz który? – dorzucił drugi oficer z dającą się wyczuć kpina.

Pierwszy oficer nic nie powiedział, ale jego spojrzenie, rzucone na mnie i jego mina wystarczyła za wszelkie złośliwości.

Rzeczywiście, z odchudzaniem jest mniej więcej tak, jak z rzucaniem palenia.

- Rzucić palenie? Nic łatwiejszego – mawiał jeden z moich znajomych – Ja sam rzucałem dobre kilkadziesiąt razy.

Podobnie jest z odchudzaniem. Jak wiadomo, najprostszą i najbardziej skuteczną metodą jest ograniczenie częstotliwości i wielkości posiłków. Reszta przychodzi sama. Ba! Ale co począć z apetytem? Jak zdusić w sobie znaną wielu ludziom „chcicę” na coś dobrego, jak zdławić podniecające ssanie w żołądku?

- Szefie! – sam nieraz przecież mawiałem tak do kucharza wstępując do kuchni w drodze na przykład do maszynowni. – Tak mnie jakoś ssie niemożliwie.

- A na co pana ssie, second? – zapytywał troskliwie szef kuchni.

- Bo ja wiem... - udawałem wahanie – może mnie ssie na befszytk z polędwicy?

- Nie ma problemu – szef nie robił żadnych trudności. Gospodarował żywnością dość hojnie i jakoś mu zawsze na wszystko starczało.

- Ale, ale, szefie, mnie ssie na duży befszytk – dorzucałem na wszelki wypadek, na samą bowiem myśl o polędwicowym befsztyku, ślinka napływała do ust, a ssanie zwiększało się zaledwie proporcjonalnie.

Nic zatem dziwnego, że mojego oświadczenia nikt przy naszym stole nie wziął serio, a nawet co poniektórzy pozwilił sobie na wielce niestosowne do powagi chwili żarty.

A chwila była naprawdę poważna, postanowiłem bowiem podejść do zagadnienia w sposób naukowy i całkowicie oryginalnie.

Ponieważ w pierwszej fazie zdecydowałem się zwalczyć apetyt, zadałem sobie pytanie, co jest przeciwnością apetytu?

- Przeciwnością apetytu jest obrzydzenie wszelkiego jedzenia, jest niechęć do konsumowania tegoż.

Wobec tego założenia, postanowiłem postarać się o spowodowanie owej niechęci zarówno u siebie samego, jak przede wszystkim u moich współbiesiadników, których nadmierny apetyt mógł całkowicie zniweczyć moje mocne postanowienie.

Zdecydowałem zatem całość akcji rozłożyć w czasie, niejako na raty i na początek spróbować zniechęcić moich kolegów od stołu do kilku wybranych, najbardziej tuczających potraw.

Generalnie jest wiadomo, że najbardziej tuczące są kartofle i wszelkie potrawy mączne.

I tak na pierwszy ogień zdecydowałem się na ziemniaki, potrawy mączne zostawiając na dalsze działania. W wyborze takiej kolejności spore znaczenie miał niewątpliwie fakt, że wszelkie potrawy mączne, jak na przykład rozmaite pierogi, wszelkiego rodzaju naleśniki i – powiedzmy – makaron zapiekany z szynką lub jabłkami, były przeze mnie wyraźnie preferowane.

A więc do dzieła!

Zaraz następnego dnia po mojej nieodwołalnej decyzji, zrezygnowałem podczas obiadu z zupy, co przyszło mi dość łatwo, ponieważ zawsze piłem podwójną porcję kompotu, o ile był w menu tego dnia, a i sokami wszelkiego rodzaju czy wreszcie piwem nie pogardzałem.

Gdy tedy steward przyniósł mi drugie danie, ostentacyjnie i bardzo starannie oddzieliłem widelcem dość obfitą porcję ziemniaków od całkiem przyzwoitego kotleta schabowego i zauważyłem od niechcenia:

- Niedawno czytałem gdzieś ciekawy artykuł o szkodliwych skutkach jedzenia ziemniaków.

Mimo mojego oczekiwania, jakoś nikt z aktualnych współbiesiadników, czyli wszyscy oficerowie z wyjątkiem pełniących wachtę i kapitana, który zazwyczaj pojawiał się nieco później, nie zwrócił uwagi na moje słowa i nie podjął tematu. Zresztą nic dziwnego, bo wszyscy zajęci byli „młóceniem” solidnych porcji, w tym oczywiście i ziemniaków, zdrowo polanych wcale zresztą niezłym zawiesistym sosem.

- W artykule tym chodziło o szkodliwy wpływ ziemniaków na uczucia wyższego rzędu u ludzi – dodałem po chwili wcale niezrażony brakiem zainteresowania wywołanym przeze mnie tematem.

- Wyższego czego? – zapytał drugi oficer, dobierając się do drugiego, dokładkowego schabowego.

Oho – pomyślałem – przynęta chwyciła.

- Wyższego rzędu uczuć – wyjaśniłem, krojąc swój kotlet na wążutkie paseczki i każdy kąsek mięsa pogryzając fragmentem jarzynowej sałatki. Oczywiście kartofle leżały na talerzu w dalszym ciągu nietknięte.

- To niby w końcu jakie są te uczucia, he? – zainteresował się pierwszy mechanik, okrągłutki jak dobrze usmażony pączek.

- Uczucia ludzkie dzielimy na niższego i wyższego rzędu – zacząłem na pozór bardzo uczenie, ale po prawdzie niewiele na ten temat wiedziałem i czułem, że znajduję się na bardzo niepewnym gruncie, wobec czego dość szybko zakończyłem pseudonaukowy wywód, z którego jednakże wynikało, że owe wyższe uczucia to kultura osobista, zainteresowania, poziom intelektualny i wartości takie jak miłość, przywiązanie, wdzięczność czy altruizm.

- No i co z tego wynika? – przerwał mi na szczęście drugi oficer w ostatnim momencie, gdy czułem, że tracę grunt. – Gdzie tu miejsce na ziemniaki? I co w ogóle ma piernik do wiatraka?

- Otóż właśnie – kontynuowałem ostrożnie widząc, że rybka chwyciła. – Na pozór wydawało się, gdzie Rzym a gdzie Krym. Do niedawna faktycznie nikt w całym świecie naukowym nie zdawał sobie sprawy i dopiero pomógł – jak to często bywa – przypadek.

W tym momencie postanowiłem pójść na całość i skupiłem się, chcąc wykorzystać cały mój zasób fantazji, szczególnie, iż zauważyłem lekkie zainteresowanie moją rozmową z drugim oficerem.

- Otóż przed kilkunastoma laty, jeden ze znaczniejszych historyków brytyjskich, o ile się nie mylę był to profesor Oxborne z uniwersytetu w Cambridge, prowadził badania socjologiczno-historyczne, a ściślej rzecz biorąc, miał na warsztacie dzieje zjawiska popularnie określanego jako „upadek obyczajów”. Na podstawie tych badań sporządził między innymi szereg wykresów, także mapę rozszerzenia się tych zjawisk w Europie. Brał pod uwagę rozmaite wojny, prześladowania religijne, łącznie z paleniem na stosach, rzezie, zbiorowe gwałty i rabunki i tym podobne wydarzenia. Nastanie tych objawów rozpoczynało się w czasie od Hiszpanii i Portugalii i rozszerzało coraz dalej, aż po Szwecję i Moskwę.

- Ale gdzie te cholerne ziemniaki? – przerwał mi drugi oficer, wyraźnie zaintrygowany moim istotnie przydługim wstępem.

- Poczekaj, dochodzę do ziemniaków. Otóż profesor Oxborne w kilka lat po ogłoszeniu wyników swoich badań, brał udział w międzynarodowej konferencji w Rzymie. W tym samym czasie i tymże budynku odbywała się inna konferencja FAO, której tematem była historia rozmaitych upraw. Jakież było jego zaskoczenie, gdy na jednym z korytarzy zauważył planszę, która była niemal identyczna ze sporządzoną przez niego przed laty mapą. Na planszy tej odwzorowano rozszerzanie upraw ziemniaków w Europie w czasach pokolumbijskich.

- Uprawy ziemniaka? – zdziwił się drugi

- A właśnie, ziemniaka. Profesor Oxborne skontaktował się z wykonawcą planszy, którym okazał się profesor Bergmanson z uniwersytetu w Upsali i wspólnie zaczęli zastanawiać się nad dziwną zbieżnością, zarówno w czasie jak i przestrzeni. Do badań zaproszono również biologa, lekarza i psychologa. Rezultaty były zaskakujące...

Tu zawiesiłem głos dla lepszego efektu.

- I co z tych badań wynikało? – zainteresował się pierwszy oficer.

- Panowie profesorowie doszli do wniosku, że skrobia zawarta w ziemniakach posiada pewne, dodatkowe własności. Ja się na tych zagadnieniach za dobrze nie znam, ale z tego artykułu wynikało, że niektóre składniki skrobi działają paraliżująco na te ośrodki mózgu człowieka, które kierują właśnie uczuciami wyższego rzędu.



- No, no, no – mruknął drugi oficer i może podświadomie odsunął niedojedzone kartofle na skraj talerza.

- Ale, ale – odezwał się pierwszy oficer – przecież ty zajądasz się frytkami, a to też ziemniaki.

- Masz rację, ale przecież wszyscy wiecie jak się smaży frytki. Otóż na oleju. A wrzący olej ma znacznie wyższą temperaturę niż gotująca się woda. I dlatego podczas smażenia giną te szkodliwe składniki skrobi.

- Eee, zalewasz – drugi oficer patrzył z pewnym żalem na odsunięte na bok ziemniaki polane gęstym sosem.

- Twoja sprawa, ale żebyś nie żałował. I pamiętaj, że uprzedzałem.

- Hmm – zamruczał drugi z wyraźnym wahaniem w tonie.

W tym momencie pojawił się kapitan i od drzwi rozległ się nagle tubalny głos, do złudzenia przypominający dźwięk trąb, który zburzył mury starożytnego Jerycha.

- STEWARD!!! PODWÓJNE MIĘSO I DUŻO KARTOFLI!!! ALE RAZ DWA, BO ZGŁODNIAŁEM!!!

W tym momencie drugi oficer przerwał zaczęte zdanie, spojrzał kolejno na mnie, na kapitana i na niedojedzone ziemniaki i gdy steward przyniósł kapitanowi dwa rozłożyste kotlety i całą górę kartofli zadysponował

- Panie Józiu! Dla mnie od dzisiaj będzie pan przynosił tylko samo mięso z surówką. I absolutnie BEZ ZIEMNIAKÓW!

...

A swoją drogą warto by może sprawdzić, czy przypadkiem w Cambridge nie ma profesora Oxborne'a, a w Upsali profesor Bergmansona.

A z tymi uczuciami wyższego rzędu? Spożycie ziemniaków w naszym kraju w różnej, także płynnej postaci, jest wiadomo jakie.

Za miesiąc opowiadanie
„Wyścig”

Tajniki dzieł marynistów (30)

Wprawny rzemieślnik



„Port rybacki we Władysławowie”, 1938 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Studiował w Warszawie, Krakowie, Moskwie, Petersburgu. Kopiował Ajwazowskiego. Walczył o Polskę. Założył szkołę rysunku i malarstwa. Franciszek Szwoch (1883–1949) za życia osiągnął sukces. Dziś jest nieco zapomniany.

Wśród malarzy, którzy po odzyskaniu przez Polskę niepodległości i dostępu do Bałtyku, niesieni falą entuzjazmu ciągnęli nad polskie morze, znalazł się i Franciszek Szwoch. W okresie II Rzeczypospolitej był artystą popularnym, osiągnął nawet komercyjny sukces, dziś natomiast pozostaje nieco zapomniany. Przyczyną takiego stanu rzeczy może być fakt, że w czasie Powstania Warszawskiego w 1944 r. spłonęła jego warszawska pracownia, a wraz z nią znajdujących się tam kilkaset obrazów. W związku z powyższym, prace jego stosunkowo rzadko pojawiają się w handlu antykwarecznym, a muzea nie dysponują wystarczająco bogatymi przykładami jego twórczości, żeby można było urządzać z nich wystawy.

Artysta walczący

Nie był Franciszek Szwoch z pewnością artystą wybitnym. Zaliczyć należałoby go raczej do sprawnych rzemieślników, ale jego realistyczne pejzaże, przeważnie interesująco skadrowane oraz nie pozbawione wrażliwości na światło i kolor, mogą budzić zainteresowanie.

Urodził się w Płońsku, w 1883 r. Studia artystyczne rozpoczął w latach 1906-1907, w warszawskiej Szkole Sztuk Pięknych u J. Kauzika. Edukację kontynuował

w latach 1908-1913 w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych pod kierunkiem L. Wyczółkowskiego, J. Pankiewicza, W. Weissa i J. Malczewskiego. W 1914 r. wyjechał na dalsze studia do Moskwy i Petersburga. Tam zetknął się z twórczością Iwana K. Ajwazowskiego (1817-1900). Do tego stopnia był zafascynowany obrazami tego wybitnego rosyjskiego malarza, które miał okazję obejrzeć w Ermitażu i Galerii Trietiańskiej, że z upodobaniem je kopiował. Być może wtedy właśnie narodziło się u niego zainteresowanie pejzażem morskim, które z czasem miało prawie całkowicie zdominować jego twórczość.

Po studiach artysta zamieszkał w Płocku. Tam w 1918 r. wstąpił do założonej w 1914 r. przez Józefa Piłsudskiego Polskiej Organizacji Wojskowej, której celem była walka z okupantem w trzech zaborach. Już po odzyskaniu niepodległości, znalazł się w latach 1919-1921 jako ochotnik w wojsku polskim. Brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej 1920 r. Na froncie przydatne okazały się nie tylko jego umiejętności bojowe, nabyte podczas działalności w konspiracyjnej organizacji militarnej, lecz również warsztat malarza realisty. Powstałe wówczas rysunki posłużyły później artyście do stworzenia kompozycji malarskich z frontu.

Na początku lat 20. artysta zamieszkał w Warszawie, by w spokojnych już czasach całkowicie poświęcić się malarstwu. Odkrył w sobie talent pedagogiczny i założył w Warszawie własną szkołę rysunku i malarstwa. Wtedy też zainteresował się polskim Wybrzeżem. Wybudował nawet dom letniskowy w Hallerowie i co roku przyjeżdżał tam ze swoimi uczniami. Był człowiekiem bardzo aktywnym. Należał do wielu stowarzyszeń artystycznych, a w jednym z najważniejszych, Zrzeszeniu Polskich Artystów Plastyków, pełnił nawet w latach 1930-35 funkcję prezesa. W 1931 r. założył własną grupę „Paleta”, której członkowie parali się głównie tematyką marynistyczną.

Uprawiał malarstwo portretowe, rodzajowe, pejzażowe. Podejmował też tematy historyczne, sakralne i batalistyczne. Od 1930 r. interesował się głównie marynistyką. Do jego ulubionych motywów należały widoki portów i przystani polskiego wybrzeża, rybacy przy pracy, a nawet morskie sceny batalistyczne. W 1937 r. otrzymał brązowy medal Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych za obraz „Bitwa pod Oliwą”. Wielokrotnie brał udział w wystawach zbiorowych, miał też szereg wystaw indywidualnych. Począwszy



Fot. M. Brucki

„Kapliczka w Swarzewie”, lata 20. lub 30., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

od 1921 r., co roku wystawiał swe obrazy o tematyce morskiej w warszawskiej Zachęcie, ponadto uczestniczył w wystawach: „Morze polskie” (Bydgoszcz 1933), „Ziemia Pomorska i morze w sztuce polskiej” (Warszawa 1933), w wystawie Marynistów Polskich zrzeszonych w Sekcji Morskiej Polskiego Towarzystwa Artystycznego w Warszawie (Jastarnia 1934).

W oku kamery

O ile jego twórczość i aktywność na polu propagowania polskiego morza w malarstwie jest stosunkowo dobrze znana, o tyle mniej wiemy o jego życiu prywatnym. Wiadomo, że w roku 1934 ożenił się z Ireną Nadolną. Lata II wojny światowej spędził w Warszawie. Wtedy spłonął praktycznie cały dorobek malarzski jego życia. Po wojnie osiadł w Sopocie. Nadal tworzył głównie prace o treści marynistycznej, ale nigdy nie zdołał już odbudować swej pozycji sprzed wojny. Zmarł w 1949 r. w Gdańsku.

W zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego znajdują się cztery obrazy artysty. Wszystkie prace powstały w latach

30. i przedstawiają każdy inny widok z polskiego Wybrzeża. Próżno by jednak szukać tu czystych morskich pejzaży, których podstawową domenę stanowi zwyczaj wirtuozerski popis warsztatowych umiejętności artysty. W obrazach Franciszka Szwocha najczęściej występują łódzie i kutry rybackie, a wśród nich człowiek, przeważnie zajęty pracą. Artysta rejestruje na płótnie fragment rzeczywistości w sposób obiektywny, niczym oko kamery, a pomaga mu w tym temperament malarza realisty i doświadczenie nabyte dzięki zainteresowaniu malarstwem rodzajowym.

Zerwanie z kanonem

Pierwszy z omawianych obrazów przedstawia port we Władysławowie, o czym świadczy napis przy sygnaturze „Władysławowo 1938”. Obraz jest ciekawie skadrowany. Artysta zerwał tu z niepisanym kanonem i uchwycił przystań rybacką nie od strony lądu, jak to zazwyczaj czynią inni malarze, lecz od strony wody. W tym celu musiał usiąść ze sztalugami na końcu mola. Ale dzięki tak ob-

ranemu punktowi obserwacyjnemu, mógł podejrzeć więcej szczegółów. Na pierwszym planie możemy więc zobaczyć kutry rybackie o bliźniaczo podobnych białych kadłubach, kołyszące się na spokojnej tafli wody. Artysta umiejętnie oddał ich nieco pękate kształty, szczegóły budowy poszycia, naturalne ułożenie na wodzie. W jednostce pierwszej u dołu kompozycji widoczne są: ster zawiasowy, ciężkie płótno zwiniętego żagla oraz postać starego rybaka w charakterystycznym, dzisiaj już nieużywanym stroju, zajętego przymocowywaniem liny cumowniczej do belki pomostu. W głębi, przy linii podwyższonego horyzontu widoczny jest wychodzący w morze pas nabrzeża. Gama kolorystyczna omawianego obrazu, co jest poniekąd charakterystyczne dla tego malarza, jest zawężona, ograniczona w zasadzie do stonowanej zieleni, przybierającej gdzieś tam odcień turkusowy, bieli i brązów. Farba rozprowadzona gładko, równomiernie, spokojnymi, pociągnięciami pędzla. Artysta unika tutaj tak charakterystycznych dla nowoczesnego malarstwa efektów zróżnicowanej faktury, nawet nieregularne pla-



„Łódzie rybackie”, ok. 1937 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Fot. M. Brodka

„Hel”, 1931 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

my światła, modelujące sylwetki łodzi i ożywiające taflę toni morskiej, mają gładką, matową powierzchnię.

Obserwator życia

Zastanawiające, że na powstałym mniej więcej w tym samym czasie obrazie pt. „Łodzie rybackie” artysta posługuje się zupełnie inną metodą. Bardzo podobny motyw starego rybaka w łodzi, uchwyconego tym razem podczas cerowania leżącego mu na kolanach kawałka płótna, namalowany został za pomocą farby przypominającej gęstą pastę, która miejscami niedokładnie rozprowadzona, zastygła tworząc dekoracyjną skorupę. Każde pociągnięcie pędzla jest dzięki temu łatwe do odczytania, a warsztat malarza-marynisty ukazuje się oczom patrzącego bez żadnych tajemnic.

Trzeci z omawianych obrazów pt. „Hel” przedstawia plażę na Helu w letni, słoneczny dzień, który nadaje piaskowi ciepły, złotawy odcień beżu, a spokojna, szmaragdowo-turkusowa toń morska niczym lustro odbija sylwetki łodzi rybac-

kich. Na pierwszym planie widzimy wyciągniętą na piach łódź, której maszt bez żagla został ucięty przez górną krawędź kompozycji. Jednostka ta, zbudowana na wysokiej stepce, musi być podparta żerdziami, aby stała prosto. Po lewej inna łódź, z żaglem gąflowym, wyrusza właśnie na połów z rybakami na pokładzie. Artysta, jak każdy twórca o zacięciu realisty, potrafił dobrze obserwować otaczającą go rzeczywistość. Ale omawiany obraz posiada dodatkowo również walory czysto malarskie. Jego niewątpliwym atutem jest światło, konsekwentnie zaaranżowane na całej kompozycji, poczynwszy od zróżnicowanych, raz ciemnych, matowych, innym razem jasnych, świetlistych chmur na niebie, po oświetlone sylwetki łodzi na drugim planie i cienie kładące się na piasku.

Kronikarz współczesny

Oryginalny temat prezentuje natomiast ostatni z omawianych obrazów pt. „Kapliczka w Swarzewie”. Przedstawia on rybaka z wiosłem pychowym pod pachą,

klęczącego przed kapliczką, zbudowaną w formie rotundy ze stożkowym dachem, zwieńczonym latarnią z hełmem i przekrzywionym nieco krzyżem. W głębi, za koroną drzew widoczna spokojna toń morska. Kapliczka nad samym prawie morzem nie powstała przypadkowo. Swarzewo było od lat i jest po dziś dzień celem pielgrzymek rybaków kaszubskich. Ci pielgrzymi nie poruszają się pieszo, lecz płyną na odświętnie w tym celu przystrojonych łodziach, stanowiących normalnie ich warsztat pracy. Demonstrują w ten sposób swą religijność i przywiązanie do wyznania katolickiego, które w czasach zaborów stanowiło o ich odrębności wobec żywiołu germańskiego. Artysta niczym współczesny kronikarz potrafił znaleźć wokół siebie ciekawe wątki rodzajowe i utrwalić je na płótnie.

Liliana Gieldon

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

Dla U-Bociarzy i żeglarzy

Znowu mamy przyjemność zaprezentować książkę Lawrence'a Patersona. Ten pochodzący z Nowej Zelandii, a mieszkający w Wielkiej Brytanii pisarz, jest jednym z najlepszych obecnie znawców historii Kriegsmarine. Jego „konikiem” są oczywiście U-Booty. Polscy czytelnicy mieli już okazję zapoznać się z jego pracą pod tytułem „Szare wilki Hitlera” opowiadającą o działaniach niemieckich okrętów podwodnych na Oceanie Indyjskim.

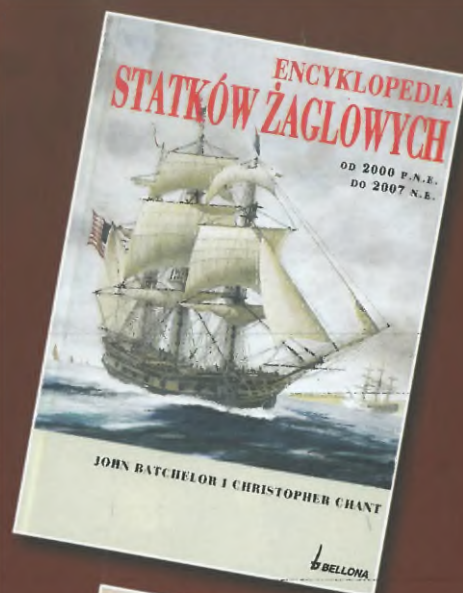
Książka cieszyła się dużym powodzeniem, pokazywała bowiem wciąż mało prezentowany w naszym kraju wycinek drugiej wojny światowej. Nie inaczej jest z jego najnowszą publikacją „Desperaci Donitza”, wydaną przez wydawnictwo Bellona. Tym razem Paterson opowiada o niemieckich żywych torpedach i bezzałogowych łodziach podwodnych, które miały stać się dla III Rzeszy ostatnią deską ratunku w wojnie na morzu. To chyba najlepsza i najbardziej kompleksowa książka na ten temat, jaka ukazała się do tej pory w naszym kraju. Opisuje działania niemieckich podwodnych sił specjalnych, nie ograniczając się tylko do morza (dokumentuje także akcje dokonywane na rzekach). Ale nie tylko dzięki temu możemy z czystym sumieniem polecać ją każdemu miłośnikowi tajemnic drugiej wojny światowej, a także wszystkim pasjonatom U-Bootów. Poza faktami historycznymi, jest w tej książce napisana z pasją opowieść o zwykłych żołnierzach.

Sam Paterson w taki sposób wyjaśnia idee jej powstania: „*Historia sił szturmowych nie jest jedynie studium wojskowej taktyki i całego towarzyszącego im tła, ale, co najważniejsze, opowieścią o młodych ludziach, którzy upadli w zamęt wojny. (...) Ludzie z sił szturmowych, którzy służyli w formacji żywych torped, łodzi wybuchowych, miniaturowych łodzi podwodnych czy komandosów zasługują, moim skromnym zdaniem, na*

większe uznanie. Odwagi nie mierzy się dokonaniem, ani idealami narodowymi symbolizowanymi przez flagę, ale bardziej zdolnością pojedynczego człowieka do działania w warunkach ogromnego napięcia, czego, mam nadzieję, ani ja, ani czytelnicy nie będziemy musieli doświadczyć”.

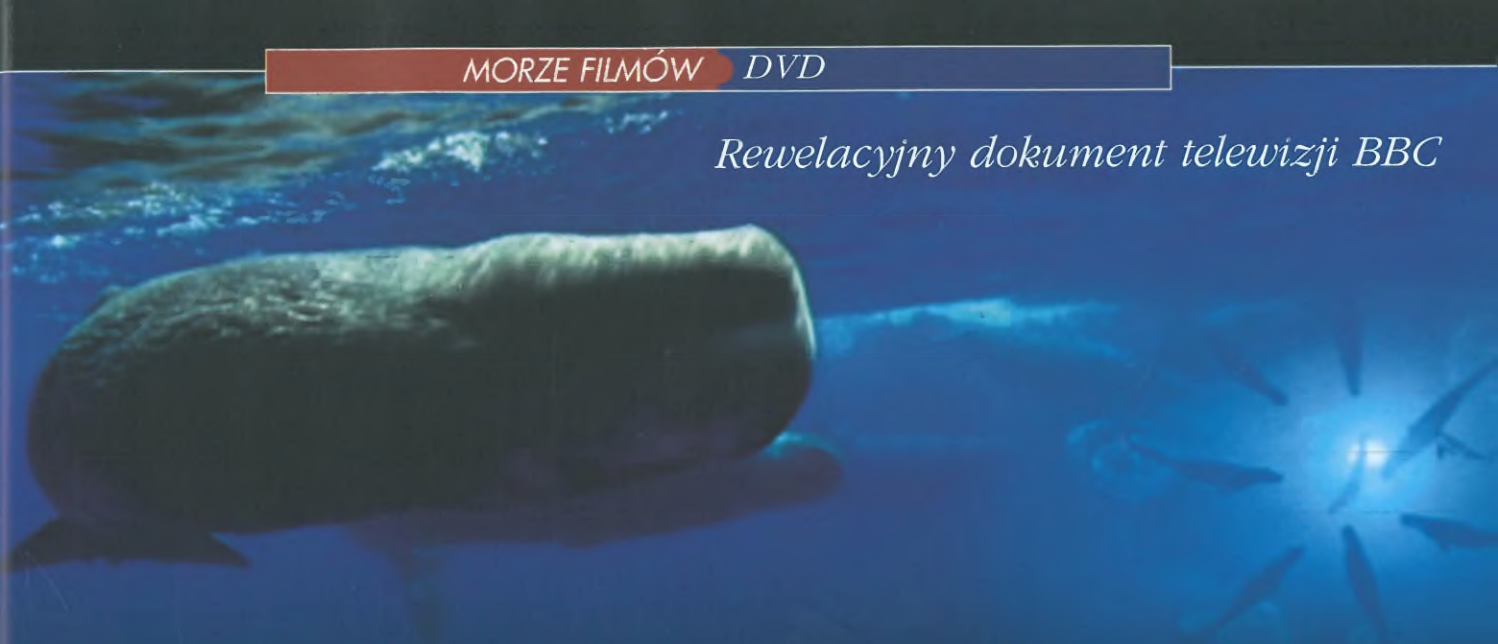
Druga książka, do lektury której przekonąć chcemy naszych Czytelników to „Encyklopedia statków żaglowych od 2000 p. n. e do 2007 n. e.”, wydana także przez wydawnictwo Bellona. Autorami tej publikacji są John Batchelor i Christopher Chant. Niech nikogo nie zmyli tytuł tej pracy. Choć rzeczywiście zawiera encyklopedyczny opis najważniejszych jednostek żaglowych w historii, to jednak nie jest typową pozycją z gatunku tych, które kupuje się „do kolekcji”, aby postawić na półce na „w razie czego”, a potem rzadko się do nich zagląda. To książka, którą warto przeczytać od deski do deski, hasło po hasło, nie pomijając obszernego wprowadzenia. Lektura „Encyklopedii statków żaglowych” uprzytamnia nam rolę żagli w historii świata. To dzięki nim ludzie, niemal od zarania cywilizacji, podróżowali po świecie, utrzymywali ze sobą kontakt, handlowali, wreszcie toczyli wojny. Epoka powszechnego korzystania z żaglowców zakończyła się dopiero sto lat temu. Dzieje żeglugi po morzach i oceanach świata to w przeważającej mierze dzieje żaglowców właśnie. A pozycja Bellony jest jedną z niewielu w Polsce opracowań tego tematu.

Warto też podkreślić, że poza treścią, na uwagę zasługuje także edytorska staranność z jaką wydana została ta książka. Ją się po prostu przyjemnie trzyma w rękach. Publikacja okraszona została kilkuset szczegółowymi, kolorowymi rysunkami, zarówno całych statków żaglowych, jak i detali ich budowy. Dzięki temu dosłownie ożywają one przed naszymi oczyma w swoim nieprzemijającym pięknie.



Nieprzemijającym, bo książka kończy się optymistycznym, przynajmniej dla miłośników żaglowców, akcentem. Ostatnią z omawianych jednostek jest *Orcelle* – wspomagany żaglami statek do przewożenia samochodów, napędzany energią odnawialną. Według projektu miałby powierzchnię towarową odpowiadającą wielkością 14 boiskom sportowym i zabierałby 10 tys. samochodów. Statek byłby całkowicie bezpieczny dla środowiska (*Orcelle* to francuska nazwa najbardziej zagrożonego wyginięciem ssaka na świecie: delfina z Irawadi), a energię potrzebną do pływania czerpałby z fal, wiatru i słońca. Choć, jak się przewiduje, ten nowatorski projekt nie ma szans realizacji przed 2025 rokiem, to jednak jego powstanie daje nadzieję na wielki powrót żagli na morskie szlaki i jest dowodem, że nie należy definitywnie odkładać ich do lamusa.

Tomasz Falba

Rewelacyjny dokument telewizji BBC


Tajemnice głębi oceanu

Większość z nas nigdy nie zobaczy na żywo wieloryba, nie mówiąc już o zanurkowaniu z tym największym morskim ssakiem w głębinie oceanu. Jednak nawet nie ruszając się z domu możemy przeżyć wielką morską przygodę, śledząc blisko 80-letnią wędrówkę pewnego kaszalota - bohatera filmu „Głębia oceanu”.

Ten fabularyzowany dokument zrealizowany został przez brytyjską telewizję BBC. Film stanowi połączenie wspaniałych podwodnych zdjęć i nowoczesnej grafiki komputerowej, dzięki czemu widzowie mogą podziwiać niezwykle realistyczne zdjęcia miejsc, do których dotarcie ze zwykłą kamerą jest niemożliwe. Pierwszym filmem BBC zrealizowanym tą techniką był słynny serial „Wędrówki z dinozaurami” z 2000 roku, który okazał się wielkim światowym przebojem telewizyjnym. Od tamtej pory BBC zrealizowała wiele podobnych produkcji, z filmu na film coraz lepszych od strony technicznej. Nakręcona przed dwoma laty „Głębia oceanu” jest jednym z najnowszych tego typu brytyjskich obrazów, który od pierwszych minut zanurza nas w obezwładniające i jednocześnie przerażające

piękno głębin, nie oglądanych wcześniej ludzkim okiem.

Wyrzucony na plażę

Punktem wyjścia dla filmowej opowieści jest przypadek wyrzucenia na plażę Whatipu w Nowej Zelandii, w październiku 2004 r., ogromnego, starego kaszalota. Na podstawie analizy blizn na jego ciele i zawartości żołądka, filmowcy wspólnie z naukowcami postanowili odtworzyć historię jego niezwykle życia.

Kaszalot to największy drapieżnik znany współczesnemu światu. Jego domem jest otchłań oceanu. Większość życia spędza pod wodą, na głębokości 2 tysięcy metrów pod powierzchnią morza. Dzięki nowoczesnej animacji komputerowej, po raz pierwszy możemy zobaczyć jak wy-

Wieloryby na polskim wybrzeżu

Wizyty wielorybów na Bałtyku zawsze były bardzo rzadkie, ale się zdarzały. W ostatnich latach aż dwukrotnie na otwartym morzu i w Zatoce Gdańskiej gościliśmy humbaka, ssaka z rzędu walen. Poprzednia jego wizyta na polskim wybrzeżu miała miejsce w 1979 roku, kiedy uwolniono młodego, 9-metrowego osobnika tego gatunku, który zaplątał się w sieci pod Sobieszewem.

W historycznych kronikach zachowały się zapisy mówiące o dwóch wizytach dużych kaszalotów na Bałtyku w XIII i XV wieku - oba zaobserwowane w Zatoce Gdańskiej. Z kolei w 1874 r. morze wyrzuciło na brzeg w okolicach Sobieszewa młodą samicę finwała. Dwa wieloryby tego gatunku były widziane również w 1930 roku w okolicach Gdyni Oksywie.

Czy wiesz że...

- Głowa kaszalota stanowi aż 1/3 długości jego ciała. Samiec osiąga długość do 20 m, zaś samica do 13 m.
- Jego przodkami prawdopodobnie były prawalenie – bazilozaury.
- Kaszaloty są ssakami i karmią swoje dzieci mlekiem, które ma 10 razy więcej tłuszczu od znanego nam mleka krowiego. Dzięki temu młode wieloryby już pod koniec pierwszego roku życia mierzą ok. 7-8 metrów i osiągają wagę 8 ton.
- Do pływania w ciemnościach na dużych głębokościach kaszaloty wykorzystują echolokację. Zwierzęta te mają też specjalny zmysł magnetyczny, pozwalający im kontrolować kierunek obranej trasy.
- Jeden ząb kaszalota waży ok. 2 kg, a po liczbie pierścieni przyrostowych zęba (podobnie jak po słojach drzewa) można określić wiek zwierzęcia.
- Kaszaloty mają doskonały wzrok, jednak położenie oczu po bokach korpusu uniemożliwia im widzenie trójwymiarowe. Mimo to wieloryby bardzo dobrze widzą zarówno pod wodą, jak i na powierzchni.
- Płetwa ogonowa wszystkich waleń jest pozioma, a nie pionowa – jak u ryb. Stanowi „napęd”, pozwalający tym ogromnym stworzeniom rozwijać prędkość nawet kilkunastu węzłów.
- Kaszalot może wytrzymać pod wodą bez oddychania grubo ponad godzinę, schodząc w tym czasie na głębokość ok. 2 kilometrów. Później jednak przez ok. pół godziny robi na powierzchni ok. 70 wdechów i wydechów uzupełniając zapas powietrza przed kolejnym nurkowaniem.
- Ulubioną zdobyczą kaszalota są kałamarnice, w tym również wielkie, kilkunastometrowe kałamarnice głębinowe.
- Dorosły waleń może zjeść nawet 500 kałamarnic podczas jednego zanurzenia.



głąda jego świat. I chociaż każdy z nas uczył się o morzach i ocenach w szkole i czytał o tym w różnych publikacjach naukowo-przyrodniczych, to jednak dopiero tak realistyczny obraz, z jakim mamy do czynienia, pozwala w pełni poczuć i zrozumieć świat morskich głębin. A widok na ekranie momentami jest naprawdę imponujący. Na dnie oceanu góry wznoszą się wyżej niż Mount Everest, wąwozy biegą głębiej niż Wielki Kanion, a żyjące tam stworzenia są bardziej przerażające od najgroźniejszych mieszkańców łądu!

Podwodne trzęsienie

Zdaniem twórców, filmowy kaszalot mógł narodzić się pod koniec lat 20. XX wieku, na północnym Atlantyku - dlatego tam rozpoczyna się oceaniczna odyseja. Poznajemy naszego bohatera jako młodego, 2-letniego samca, który pod opieką matki uczy się nurkować w głąb morskiej otchłani. Wraz z nim również widzowie mogą zobaczyć jak wyglądają podwodne stoki Wielkiej Mielizny, wielkością dorównujące Alpom i tak jak one pokryte śniegiem, tyle że tzw. „morskim śniegiem”, powstałym z opadających na dno fragmentów martwych ryb i planktonu.

Tutaj też jesteśmy świadkami pierwszej tragedii w życiu młodego kaszalota, gdy zaplątana w podwodny kabel telekomunikacyjny samica ginie nie mogąc uciec przed potężnym osuwiskiem powstałym wskutek wielkiego podwodnego trzęsienia ziemi. Efekty tego zjawiska odczuwalne były również na powierzchni, gdzie ogromna fala tsunami zalała wybrzeże Nowej Funlandii (co również widzimy na ekranie). W wyniku tego samego trzęsienia (w rzeczywistości odnotowanego w listopadzie 1929 r.), zerwanych zostało aż 12 kabli telekomunikacyjnych łączących Europę z Ameryką, a podczas późniejszych napraw rzeczywistość wyciągnięto na powierzchnię zaplątanego w kabel kaszalota - co dostarczyło badaczom pierwszego dowodu na to, jak głęboko wieloryby potrafią nurkować.

Morskie potwory

W dalszej części filmu wraz z kaszalotem opływamy całą Ziemię. Wędrówka zaczyna się od spokojnej, rozciągającej się na 4500 km oceanicznej równiny na dnie Atlantyku, przypominającej podwodną pustynię. Następnie przenosimy się w bo-



gatsze w pożywienie skaliste rejony dna oceanu, gdzie podziwiać możemy m.in. leżące na szczycie Masywu Atlantyckiego „podwodne miasto” powstałe wskutek wyciekającej tu od 30 tysięcy lat wrzącej wody, która nanosząc liczne minerały utworzyła w rezultacie gigantyczne iglice, niektóre o wysokości 60 metrów! Wzdłuż nich dostrzec można jedno z najdziwniejszych morskich stworzeń, np. rzadko spotykaną na powierzchni rybę z rodziny strojnikokształtnych, przypominającą swym wyglądem przerażającego węża morskiego z dawnych żeglarskich legend. Przy długości niemal 8 m, jest ona najdłuższą znaną morską rybą.

Oceaniczna bitwa dwóch olbrzymów

To jednak dopiero namiastka tego, co czeka nas w dalszej części. W jednej ze scen młody kaszalot zostaje zaatakowany przez grupę agresywnych ork. Udaje mu się ocalić życie tylko dzięki natychmiastowej pomocy starszych osobników swego stada, którzy utworzyli wokół niego ochronny krąg z własnych ciał, a najstarszy samiec - przewodnik stada - przypuścił atak na agresorów.

Najbardziej w pamięci pozostaje jednak obraz oceanicznej „bitwy” dwóch podwodnych olbrzymów – kaszalota i kałamarnicy olbrzymiej. Zwierzę to osiąga gigantyczne rozmiary – jest znacznie większe od samochodu osobowego, a samo oko ma wielkości piłki do koszykówki. Jeszcze żaden człowiek nie spotkał kałamarnicy olbrzymiej w jej środowisku naturalnym. Niemal całą wiedzę na jej temat naukowcy pozyskali na podstawie badań okazów wydobytych z brzuchów kaszalotów. W ich żołądkach znajdowano połknięte w całości ćwierćtonowe okazy kałamarnic!

Tego typu pasjonujących scen i ciekawych wydarzeń z życia kaszalota jest w filmie znacznie więcej. W trakcie półtoragodzinnego seansu poznajemy krajobrazy oceanów: głębokie kaniony, podwodne wulkany i ogromne łańcuchy górskie. Widokom tym towarzyszy naukowy komentarz, w prosty i zrozumiały sposób opisujący nie tylko to, co widzimy na ekranie, ale również wyjaśniający zależności pomiędzy życiem w oceanie i na ziemi. Do takich filmów z przyjemnością wraca się wiele razy.

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Best Film/BBC



Głębia oceanu

Tytuł oryginalny: Deep ocean

Produkcja:
BBC/Wlk. Brytania 2006

Czas trwania: 92 min

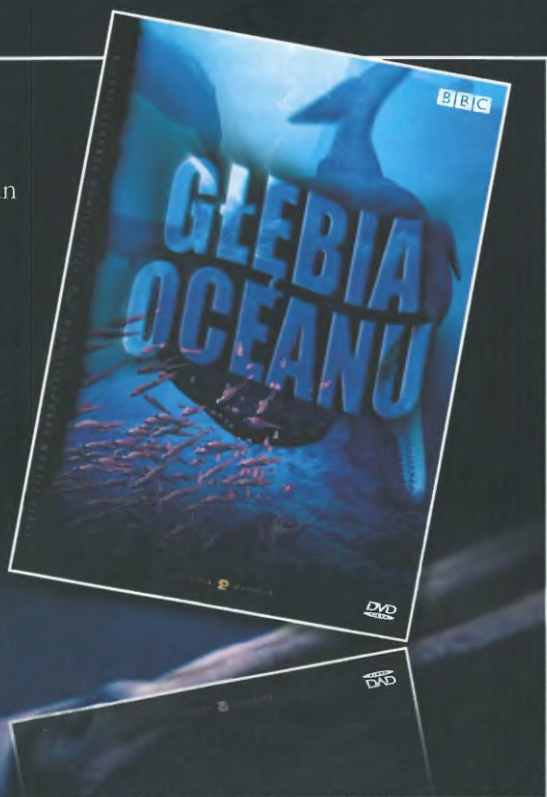
Obraz: 16:9 (anamorficzny)

Dźwięk: Dolby Digital 2.0
– angielski, polski (lektor)

Napisy: polskie

Dodatki: zwiastuny
innych dokumentów BBC

Cena: 29,90 zł



żegluga

Kolejny wielki „polski” pojemnikowiec

APL Poland, kolejny po *Maersk Stepnica* (o ładowności 8400 TEU, noszący imię od nazwy polskiego portu śródlądowego Stepnica) kontenerowiec z polskim akcentem w nazwie został przekazany do eksploatacji przez japońską stocznnię Mitsubishi Heavy Industries Ltd. z Nagasaki w marcu br. Charakteryzuje się długością całkowitą 316 m, szerokością 45 m i zanurzeniem 14,5 m. Przy tonażu pojemnościowym brutto 89 370 ma nośność 99 500 t. Silnik główny o mocy 62 920 kW (85 546 KM) zapewnia statkowi prędkość eksploatacyjną 25,25 węzła.

Fot.: APL



Statek, należący do japońskiego armatora MOL (Mitsui O.S.K. Lines), budowany był jako *MOL Comfort*, nazwę jednak zmieniono po pozyskaniu czarterującego go i operatora, którym jest amerykańska firma ze 150-letnimi tradycjami (przejęta kilka lat temu przez NOL Group z Singapuru) - APL (dawnej American President Lines).

Statek, jeden z największych we flocie APL, nie ma związków z naszym krajem (choć przewozi polskie ładunki). Imię *APL Poland* postanowiono mu nadać, by podkreślić znaczącą rolę Polski, jako kraju o gospodarce należącej do najszybciej rozwijających się w Europie. Na chrzcie jednak nie było żadnych oficjalnych przedstawicieli Polski. Tymczasem na uroczystość symbolicznego chrztu i wprowadzenia do eksploatacji *Maersk Stepnica* zaproszono do Rotterdamu wójta Stepnicy, Andrzeja Wyganowskiego.

Pojemnikowiec *APL Poland* o ładowności 8100 TEU, zatrudniony jest w serwisie South China Express (SCX) z zawinięciami do portów Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Chiwan, Singapur, Thamesport (koło Londynu), Zeebrugge (w Belgii), Hamburg i Rotterdam. Pod koniec czerwca kończył drugą podróż z Azji do Europy.

żegluga

Ekologiczne ciężarowce



Rys.: Rickmers Linie

Hamburski armator o 170-letnich tradycjach, specjalizujący się w przewozach ładunków półmasowych (breakbulk), ciężkich i wielkogabarytowych - Rickmers Linie - zwiększył z 10 do 14 liczbę zamówionych statków wielozadaniowych dla swej rozbudowującej się sieci połączeń liniowych (głównie utworzonego serwisu wokółziemskiego „Round-the-World Pearl String”).

Najnowsza czwórka statków zamówiona została w chińskiej stoczni Wuhu Xinlian Shipbuilding Co Ltd. przez Polaris Shipmanagement Ltd, należącą do Rickmers Group i przyjęta zostanie w czarter długoterminowy przez Rickmers-Linie. Pierwsza jednostka zostanie przekazana do eksploatacji w grudniu 2010 r., ostatnia - we wrześniu 2011. Kontrakt zawiera opcje na kolejne cztery statki do ewentualnego odbioru do roku 2012.

Statki o prędkości eksploatacyjnej do ok. 18 węzłów, nośności 24 000 t, długości 175 m i szerokości 26,5 m, wyposażone będą w przestawne międzypokłady, które można montować na różnych wysokościach w ładowni. Każdy statek otrzyma po trzy żurawie pokładowe - jeden o unosie 100 t i dwa po 350 t (pracując w tandemie będą mogły podnosić ładunki o masie do 700 ton). Jak zapewnia armator, statki będą zaprojektowane i zbudowane zgodnie z najnowszymi, ostrymi wymogami związanymi z ochroną środowiska - szczególnie, jeśli chodzi o emisję CO₂. Statki otrzymają także, odzwierciedlony w notacji klasy, tzw. „Paszport Środowiskowy” mówiący o zgodności ze standardami ekologicznego złomowania i recyklingu statku.

żegluga

Popłyną Wadowice

Jeden ze statków aktualnie budowanych dla Polskiej Żeglugi Morskiej otrzyma nazwę *Wadowice*. Zdecydowało tak kierownictwo armatora w odpowiedzi na prośbę wystosowaną przez burmistrza Wadowic, Ewę Filipiak, która przekonywała m.in. że „...statek z nazwą miejscowości rodzinnej Jana Pawła II, znanej na całym świecie i z Nim kojarzonej, byłby materialnym znakiem szacunku dla Jana Pawła II i Jego działalności”.

Wadowice powinny mieć „sвій” statek. Ale chyba się pospieszono. W nie-

odległej przyszłości nastąpi bowiem odbiór dwóch innych serii nowych statków dla PŻM i to właśnie któremuś z nich można było nadać imię papieskiego miasta. Tymczasem otrzyma je masowiec o nośności 38 tys. ton z 10-cio statkowej serii, jaka powstaje na zamówienie PŻM w chińskiej stoczni Xingang (pierwsze były *Kujawy*). Złamano tym samym przyjętą dotąd zasadę, iż statki z tej serii otrzymują nazwy polskich krain geograficznych. Obiór *Wadowic* nastąpi najprawdopodobniej w maju 2010 roku.

żegluga

Olbrzym roku

Rudowiec *Brasil Maru* operatora Mitsui O.S.K. Lines został uznany za „Statek Roku 2007” przez Japońskie Stowarzyszenie Projektantów Statków i Inżynierów - Okrętowców (The Japan Society of Naval Architects and Ocean Engineers). Wyróżnienie przyznano głównie za nowatorstwo w redukcji kosztów transportu rudy żelaza, użycie w procesie budowy technologii spawania przy pomocy ultradźwięków (ultrasonic impact treatment - UIT), zwiększającej wytrzymałość zmęczeniową stali okrętowej.

Wbrew doniesieniom mediów, statek ten, przy nośności 327 180 t, nie jest największym w świecie rudowcem. Być może jest największy wśród „wystawionych” na otwarty rynek (nie związanych wieloletnimi

umowami przewozowymi lub czarterowymi, jak ma to miejsce w przypadku choćby dwóch największych masowców świata, w tym *Berge Stahl* o nośności ok. 360 tys. ton.). Jednostka o długości 340 m, szerokości 60 m, zanurzeniu 28,15 m i tonażu pojemnościowym brutto 160 774 osiąga prędkość eksploatacyjną 15 węzłów dzięki silnikowi napędu głównego Mitsui B&W 7S80MC-C o mocy 23 640 kW.

Masowiec zbudowany został w stoczni Chiba koncernu Mitsui Engineering & Shipbuilding Co., Ltd. dla armatora Tamou Line SA. *Brasil Maru*, był pierwszym z ponad 50 rudowców o nośności powyżej 300 000 t, jakie zamówiono w ostatnich latach po okresie zastoju w budowie tak wielkich masowców.

biznes morski

Hydrobudowa znowu polska

Hydrobudowa SA z Gdańska - firma zajmująca się m.in. budową i przebudową portów i terminali portowych, została wykupiona pod koniec czerwca od szwedzkiego koncernu NCC w ramach *management buy out* przez Wojciecha Czajko, dotychczasowego prezesa spółki i innych przedstawicieli kadry zarządzającej. Obecnie Hydrobudowa zajmuje się m.in. przebudową falochronu i pogłębieniem kanału portowego w porcie w Gdyni. Na koncie ma budowę portów m.in. w Afryce Północnej. Hydrobudowa eksploatuje wiele jednostek pływających używanych w budownictwie wodnym i portowym, takich, jak pływające kafary i dźwigi, szalandy, pontony, małe holowniki, etc.

żegluga

Oetker przejmuje flotę

W stoczni Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (DSME) w Okpo (Korea Południowa) ochrzczono 10 czerwca i dwa dni później przekazano do eksploatacji kontenerowiec *Rio de Janeiro*. To druga jednostka, po *Rio de la Plata*, z serii sześciu klasy „Rio”, które przy ładowności 5900 TEU stały się największymi statkami w historii armatora Hamburg Süd. Matką chrzestną *Rio de Janeiro* jest Teresa Oetker, córka dra Augusta Oetkera, głównego udziałowca firmy Dr. August Oetker KG i zarazem prezesa rady nadzorczej przedsiębiorstwa armatorskiego Hamburg Süd, należącego do wielobranżowego koncernu. August Oetker przejął hamburskie przedsiębiorstwo żeglugowe w 1955 roku. Hamburg Süd zaś, głównie w ostatnich kilkunastu latach, przejął wiele innych znanych przedsiębiorstw żeglugowych - m.in.: Alianca, Ellerman, Swedish Laser Lines, część Crowley American Transport i Costa Container Lines. Przejęte brandy w sektorze liniowym naj-

częściej „wygasza”, zastępując je własnym i dbając o jednolitą tożsamość grupy. W pewnym okresie Hamburg Süd znany był jako Columbus Line, ale i z tego brandu zrezygnowano. Do grupy Hamburg Süd należy też operator masowców i produktowców Rudolf A. Oetker KG (RAO).

Rio de Janeiro wprowadzony został najpierw, przejściowo, do serwisu Azja - wschodnie wybrzeże Ameryki Południowej, a na jesieni zostanie przesunięty na linię Europa - wschodnie wybrzeże Ameryki Południowej. Statki klasy „Rio” stopniowo zastąpią serię „Monte”, która ma być zatrudniona na szlaku z Azji do wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej.

Rio de Janeiro charakteryzuje się nośnością 80 455 t, ładownością 5900 TEU (w tym 1365 kontenerów chłodzonych), długością całkowitą 286,45 m, między pionami 273,45 m, szerokością 40 m, zanurzeniem 13,50 m, prędkością eksploatacyjną 23 węzłów i mocą napędu głównego równą 45 760 kW.

stocznie

Jeszcze jeden samochodowiec

Stocznia Gdynia SA zwodowała 14 czerwca br. w suchym doku SD II kolejny samochodowiec - 21 jednostkę z serii 8168 (jedną z pięciu znajdujących się w zamówieniach, o nazwie *Guardian Leader*. Statek o nośności 21 300 t przystosowany jest do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej Ray Car Carriers z Wyspy Man pod czarter u japońskiego operatora Mitsui O.S.K. Line. Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 85 proc. Było to trzecie wodowanie w bieżącym roku. Obecnie w budowie są w Stoczni Gdynia SA cztery statki: jeden kontenerowiec o ładowności 2700 TEU i trzy samochodowce, a stocznia dysponuje uprawnieniami kontraktami na zbudowanie w latach 2008-2009 15 statków o wartości kontraktowej ponad 800 mln USD i 15 mln EUR.

Fot.: Hamburg Süd



biznes morski

40 milionów i 60 lat



Flota pod banderą Wysp Marshalla przekroczyła próg 40 milionów jednostek łącznego tonażu pojemno-

ściowego, a administrator bandery - amerykańska firma International Registries - obchodzi 60 rocznicę powstania.

Flota w rejestrze Wysp Marshalla, utworzonym ok. roku 1990, więcej niż podwoiła się w ciągu ostatnich niespełna pięciu lat - z 18,5 miliona jednostek pojemności brutto i 626 statków na koniec 2003 roku, do 40 milionów i 1736 statków

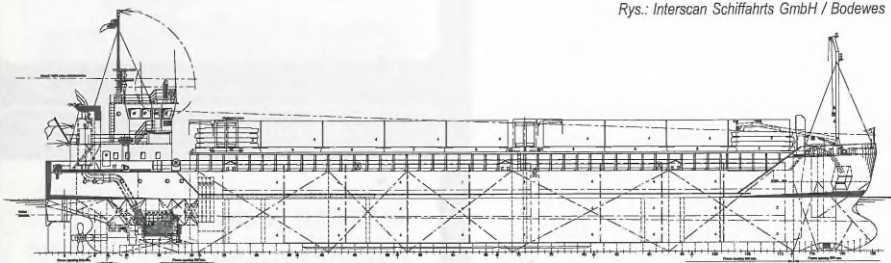
w maju 2008 r. W ogólnej klasyfikacji jest obecnie na wysokim, 13. miejscu rankingu najmniejszej ilości uchybień wykrywanych przez Port State Control (mieści się w białej księdze Paris MOU). Dla porównania, bandera Polski jest ostatnio na 44 miejscu (w „szarej księdze”).

Statki należące do kapitału ze Stanów Zjednoczonych, Grecji, Niemiec i Norwegii stanowią największą część we flocie pływającej pod banderą Wysp Marshalla. Jednym z pierwszych większych klientów rejestru Wysp Marshalla, obok znanego armatora amerykańskiego APL, była swego czasu Polska Żegluga Morska.

stocznie

Paivi z Gdańska

Rys.: Interscan Schiffahrts GmbH / Bodewes



Paivi to imię jednostki, pierwszej w serii sześciu, jaką 31 maja przekazała do eksploatacji gdańska firma Marine Projects Ltd., budująca ją na zlecenie holenderskiej stoczni Bodewes. Drobnicowiec (określany też pojemnikowcem wielozadaniowym), przystosowany wymiarami do żeglugi kanałem Saimaa w Finlandii, wzmocniony do przewozu ładunków ciężkich i kontenerów na pokładzie, przeznaczony jest dla armatora niemieckiego

Interscan Schiffahrts GmbH, a nadzór klasyfikacyjny nad jego budową objął polski oddział Lloyd's Register. Statek charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto 2474, nośnością 3500 t (3450 t według niektórych źródeł), długością 82,50 m, szerokością 12,50 m, zanurzeniem 5,3 m i wyposażony jest w silnik napędu głównego Caterpillar umożliwiający jednostce osiągnięcie prędkości ok. 12,5 węzła.



Fot.: Marine Projects

w skrócie

■ Korporacja Polskie Stocznie (KPS) przejęła na początku czerwca od Agencji Rozwoju Przemysłu, swojego właściciela, prawie 10 proc. akcji Stoczni Gdynia. Umówiło to KPS prowadzenie negocjacji w sprawie sprzedaży stoczni.

■ Walne Zgromadzenie Wspólników (WZW) Stoczni Szczecińskiej Nowej podwyższyło w czerwcu br. kapitał tej spółki o 146 mln zł do poziomu 625 mln zł.

■ Konsorcjum EDF zbuduje w Dunkierce, kosztem ok. 700 mln euro, jeden z największych w Europie terminali importowych skroplonego gazu ziemnego (LNG). Ma on być zdolny do przyjmowania rocznie 6 mld m³ gazu już od roku 2012, a później, docelowo, do 12 mld m³. Z importu przez Dunkerkę mają korzystać Francja, Wielka Brytania, Niemcy, Holandia i Belgia. Terminal w Dunkierce używać będzie ciepłej wody, pochodzącej z jednej z największych elektrowni atomowych w Europie, do schładzania (i regazyfikacji) LNG.

■ Sejm przesunął wprowadzenie zakazu stosowania w Polsce pasz zawierających genetycznie modyfikowaną soję do końca 2012 r. To decyzja, na którą oczekiwali producenci pasz i hodowcy zwierząt. Dzięki temu w kilku terminalach paszowo-zbożowych w Polsce (m.in. w elewatorze „Ewa” w Szczecinie, w gdyńskim Bałtyckim Terminalu Zbożowym i w Bałtyckiej Bazie Masowej również z Gdyni) oddala się widmo drastycznego spadku przeładunków i zwolnienia większości załogi.

■ Jak poinformował największy w świecie operator kontenerowców - jego „firma-matka” A.P. Moller - Maersk podpisała umowę z Hyundai Heavy Industries w Korei Południowej na budowę 18 kontenerowców z dostawą dla duńskiego armatora w latach 2011-2012. Statki będą miały ładowność po 4500 TEU.

■ Rząd Niemiec zaaprobował projekt modernizacji Kanału Kilońskiego, której koszt szacowany jest na 420 mln euro (z czego 140 mln przeznaczone zostanie na pogłębienie do 12 metrów 20 kilometrowego, wschodniego odcinka kanału). Do 2018 roku cały kanał ma być pogłębiony o metr, do głębokości przynajmniej 10,5 m, a modernizacja pozwoli na przejścia statków o długości do 280 metrów i szerokości do 33 metrów, a więc panamaxów.

15 lat

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

związku pracodawców

Mija właśnie 15 lat od utworzenia Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE, jednej z najbardziej znaczących organizacji tego typu na Pomorzu.

17 maja 1993r. Sąd Wojewódzki w Gdańsku na wniosek uprzednio powołanego Komitetu Założycielskiego zarejestrował Z.P. FORUM OKRĘTOWE i zaakceptował jego statut, zaś 21 czerwca 1993r. odbyło się pierwsze Walne Zgromadzenie Członków, które dokonało wyboru władz Związku i zaaprobowało program na pierwszy rok działania.

Głównymi celami FORUM OKRĘTOWEGO, zapisanymi w statucie jest promowanie, ochrona i reprezentowanie interesów zrzeszonych członków w krajowych organach władzy i administracji państwowej, organach samorządu terytorialnego, związkach zawodowych pracowników, a także w organizacjach międzynarodowych, współdecydujących o kształtowaniu warunków gospodarczych, politycznych i społecznych funkcjonowania przemysłu okrętowego. (...)

Partner Nowej Europy

Okres, który upłynął, skłania do refleksji, w jakim stopniu udało się zrealizować cele i zadania FORUM OKRĘTOWEGO. Łatwiej zdefiniować naszą partycypację w organizacjach międzynarodowych, gdyż wchodziliśmy tam w struktury ukształtowanego partnerskiego, chociaż konkurencyjnego, współdziałania w biznesie oraz w obszarze społeczno-politycznym. Pojawialiśmy się w nich jako pożądanym partner z Nowej Europy. W 1995 r. zostaliśmy przyjęci do europejskiego stowarzyszenia producentów okrętowych, funkcjonującego obecnie pod nazwą Community of European Shipyards Associations – CESA z Sekretariatem z siedzibą w Brukseli, zaś w 2003 przyłączyliśmy się do European Marine Equipment Council – EMEC – stowarzyszenia producentów wyposażenia okrętowego, (struktura FORUM OKRĘTOWEGO integruje oba obszary).

CESA i EMEC są uznanymi i respektowanymi reprezentantami europejskiego przemysłu okrętowego wobec organów Unii Europejskiej, organizacji międzynarodowych (IMO, OECD). Wspólnie z przedstawicielstwami Japonii, Korei i Chin są partnerami światowego dialogu o sprawach przemysłu okrętowego.

FORUM OKRĘTOWE, od chwili przystąpienia do CESA i EMEC, jako pełnoprawny członek, współuczestniczy w ich działaniach, pozyskuje wszelkie informacje tam gromadzone oraz wiedzę o skomplikowanej grze interesów rynkowych i politycznych w zglobalizowanym środowisku. Najbardziej znaczącym osiągnięciem współpracy z CESA jest program LeadersSHIP 2015 kreślący cele i metody rozwoju i wzrostu efektywności europejskiego przemysłu okrętowego, zaaprobowany przez Komisję, Radę i Parlament Unii Europejskiej. Dokument ten „zainicjował” wiele działań legislacyjnych, prawnych, organizacyjnych i finansowych służących celowi programu.

CESA, a więc i FORUM OKRĘTOWE, wspólnie z Europejską Federacją Metalowców – EMF i administracją Unii współuczestniczy w Komitecie Dialogu Społecznego w przemyśle okrętowym (Social Dialogue Committee, on Shipbuilding) – respektowanym forum dyskusji stron przemysłu okrętowego. Komitet Dialogu Społecznego jest m.in. inicjatorem organizacji Europejskiego Tygodnia Stocznioowego – cyklu imprez służących promocji sektora, ukazywania jego gospodarczego znaczenia, nowoczesności i perspektyw rozwojowych, mających przede wszystkim na celu kształtowanie pozytywnej percepcji społecznej oraz zmotywowanie i pozyskanie młodych adeptów. Obchody Tygodnia Stocznioowego przeprowadzane były w r. 2006 i obecnym z pozytywną oceną skutków i zamiarem kontynuowania.

Płaszczyzna spotkań

Powstanie FORUM OKRĘTOWEGO związane było ze szczególną sytuacją sektora stocznioowego w Polsce. Stocznie i przedsiębiorstwa wytwarzające wyposażenie okrętowe działały w organizacyjnym rozproszeniu (po likwidacji wszelkich form podporządkowania - zjednoczeń, zrzeszeń). Znajdowały się na ogół w złej sytuacji rynkowej i finansowej. Interesy firm były zróżnicowane i nieraz przeciwstawne. Nie ukształtowały się jeszcze żadne formy integracji kapitałowej. Pojawienie się FORUM OKRĘTOWE-

GO jako płaszczyzny wspólnych spotkań, dyskusji i uzgadniania stanowisk tylko w części spełniało przestrzeń oczekiwań, prawdopodobnie w stopniu niewspółmiernym do życzeń. Formuła FORUM OKRĘTOWEGO jako organizacji dobrowolnej i usprawnienia formalno-prawne związku pracodawców nie pozwalały na szerszą realizację potrzeb. Ważną sprawą jest miejsce takich organizacji pozarządowych w społeczno-gospodarczym porządku w Polsce, ale refleksja na ten temat później...

Ubiegłe 15 lat to okres szczególnej intensywności zmian w przemyśle okrętowym naszego kraju i globalizującego się świata. W Polsce w tym czasie z jednej strony miały miejsce upadłość Stoczni Gdańskiej i Stoczni Szczecińskiej Porta Holding, kryzys w Stoczni Gdynia, prywatyzacje i reprivatyzacje tych stoczni, a z drugiej prywatyzacja Gdańskiej Stoczni Remontowej i utworzenie Grupy Remontowa oraz ubiegłoroczna sprzedaż Stoczni Gdańskiej ukraińskiemu inwestorowi ISD. Przystąpienie do Unii Europejskiej w 2004 zaowocowało wzmocnieniem złotówki (dolar amerykański jest obecnie niemal dwukrotnie tańszy w stosunku do jego ceny w 2000 r.) oraz ułatwioną migracją kwalifikowanych pracowników do przemysłów okrętowych Starej Unii oraz Norwegii.

W ślad za sytuacją na rynkach światowych cena stali wzrosła ponad dwukrotnie, silnie podrożały też inne surowce ważne w okrętownictwie, a wraz z nimi wyroby z nich produkowane. Otwartość rynku pracy wymusiła znaczny wzrost wynagrodzeń. W sumie czynniki te powodowały wzrost kosztów wytwarzania, wyrażonych w złotychkach przy relatywnie malejących przychodach z zawartych kontraktów – także przy obowiązkowym przeliczeniu na złotówki.

Ranga przemysłu okrętowego

Na świecie szczególne znaczenie dla przemysłu okrętowego miał kryzys finansowy w Korei w 1997 r. i interwencja ratunkowa Międzynarodowego Funduszu Walutowego w r. 1998, pojawienie się Chińskiej Republiki Ludowej, jako istotnego gracza na

rynku okrętowym, falowanie koniunktury na statki – od spadku w latach 1999-2002 do ciągłego wzrostu zamówień i produkcji, poczynając od 2003 r. połączonego z dużym wzrostem cen nowych statków, ale też nie mniejszym – kosztów surowców i produktów, przy dolarze słabnącym wobec głównych walut światowych. Znacznie wzrosła waga i znaczenie wymagań środowiskowych i zrównoważonego rozwoju (wprowadzenie zbiornikowców dwukadłubowych, bezpieczeństwo promów, europejskie pakiety bezpieczeństwa morskiego Erika I, II i III, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do morza i powietrza, powołanie Port State Control i European Maritime Safety Agency).

W tych warunkach krajowych i otoczeniu międzynarodowym, prowadzenie w Polsce efektywnego biznesu w przemyśle okrętowym wymagało szczególnej wiedzy i umiejętności. W minionym 15-leciu dokonało się istotne przewartościowanie wagi czynników decydujących o prowadzeniu w biznesie okrętowym. Pamiętamy jeszcze okres przed transformacją w 1989 r., kiedy decydowało posiadanie rzeczowych środków produkcji (materiałów, maszyn) i możliwość ich pozyskiwania. W okresie, kiedy powstawało FORUM OKRĘTOWE wydawało się, że decydujące znaczenie ma dostępność środków finansowych. W dłuższym horyzoncie czasowym okazało się jednak, że najważniejszy dla firmy jest jej potencjał intelektualny, umiejętności i doświadczenie jej kierowników.

Przy ograniczonej znajomości istoty i możliwości działania FORUM OKRĘTOWEGO istnieje skłonność do oceny organizacji przez pryzmat aktualnej kondycji firm okrętowych – członków FORUM. Z jednej strony jest cała Grupa Remontowa licząca 29 firm, która odnosi sukcesy ekonomiczne i marketingowe, znaczące w świecie, będąca ważnym i wartościowym pracodawcą Pomorza Gdańskiego. Są też producenci urządzeń okrętowych i dostawcy specjalistycznych usług wywodzący się z grupy dawnych kooperantów stoczni produkcyjnych, którzy usamodzielnili się i wyemancypowali rynkowo i technicznie, weszli do światowej ligi dostawców morskich oraz w atrakcyjne nisze potrzeb lądowych (hotele, szpitale). O tej grupie firm okrętowych z pewnością można powiedzieć, że sprostała tempu zmian, dobrze zdiagnozowała wyzwania i znalazła przede wszystkim intelektualne umiejętności sprostania im.

Kondycja sektora

Z drugiej strony są największe stocznie produkcyjne – Stocznia Gdynia i Stocznia Szczecińska Nowa, które choć budują statki o uznanej renomie, nowatorskich rozwiązaniach technicznych i wyróżniające się jakością, przynoszą straty finansowe, są na skraju upadłości, w wyniku przewlekłych i niesprawnych procedur prywatyzacyjnych oraz wymagań Komisji Europejskich w stosunku

do stoczni otrzymujących pomoc publiczną. Upadek tych stoczni pogrążyłby także grono ich bezpośrednich kooperantów i dostawców i silnie zaważył na pozycji i kondycji całego sektora okrętowego w Polsce. Nie miejsce tu na ocenę całej sekwencji czynników i zdarzeń, które doprowadziły te stocznie do obecnej kondycji, głównie leżących na płaszczyźnie współzależności firm i dzierżącej kompetencje administracji. Szczególna refleksja wydaje się być oczywista. Procesy w przemyśle okrętowym wymagają wieloletniej perspektywy. Budowa statku od uzgodnienia założeń z zamawiającym armatorem do przekazania mu gotowej jednostki to okres 3, a nieraz 4 lat. Strategiczne planowanie stoczni powinno mieć 10-letnie wyprzedzenie, umożliwiające przygotowanie techniczne i kwalifikacyjne do wytwarzania, a także analogiczne zapewnienie ze strony całego wysoce wyspecjalizowanego łańcucha kooperantów i dostawców, których udział w wartości budowanych statków wynosi od 60 proc. przy prostszych konstrukcjach do nawet 80 proc. przy najbardziej zaawansowanych (np. wycieczkowce). W Stoczni Gdynia w ostatnim 10-leciu średni czasokres funkcjonowania zarządu wynosił nieco ponad 1,5 roku. Nawet przy najwyższej kompetencji, trudno tak kierowanej firmie zapewnić stabilizację konieczną do rozwoju. Trudno też mówić, aby w Stoczni Gdynia i Stoczni Szczecińskiej istniały warunki do utrzymywania i pomnażania ich potencjału intelektualnego.

Stawiane jest też pytanie czy FORUM OKRĘTOWE nie było w stanie wcześniej i silniej sygnalizować zagrożenia wobec tych stoczni. Dotyczy ono kompetencji i pozycji organizacji pracodawców w Polsce. FORUM OKRĘTOWE nie posiada żadnych uprawnień właścicielskich ani organizacyjnych i nie aspiruje do takowych. Z pewną zazdrością można było jednak obserwować jak dalece partnerska może być współpraca administracji i analogicznych do naszej organizacji pracodawczych w państwach „starej” Unii. Proces konsultacji przygotowanych aktów legislacyjnych i decyzji uznaje kompetencje i wiedzę środowiska biznesu, którą należy wykorzystać. Dochodzenie do takiego standardu współpracy przedstawicielstw pracodawców oraz administracji w warunkach polskich, prawdopodobnie potrwa jeszcze jakiś czas. Trzeba skonstatować, że potencjał intelektualny organizacji pracodawców, wiedza i umiejętności skupionych w nich ludzi nie są przez administrację wykorzystywane. Także prawna pozycja organizacji pracodawców jest znacznie słabsza niż związków zawodowych, a możliwości ich oddziaływania ograniczone z przyczyn społecznych i politycznych.

Stocznie w Gdyni i Szczecinie znajdują się w przededniu zdarzeń rozstrzygających o ich przyszłości. Trzeba wyrazić przekonanie, że umiejętności i kompetencje ich zespołów kierowniczych i pracowniczych -

czynnik, którego waga była już podkreślana - jest na tyle silny, aby przekonać potencjalnych inwestorów do zaangażowania, a administrację do zapewnienia warunków powodzenia prywatyzacji tych stoczni.

Organizacja potrzebna i użyteczna

Po 15 latach od założenia, FORUM OKRĘTOWE pozostaje organizacją potrzebną polskiemu środowisku okrętowemu i użyteczną dla jego członków, którzy potwierdzają to angażując się w jego działalność i łącząc na nią. Jest jedyną reprezentacją pracodawców tego sektora gospodarki. Skład członkowski FORUM OKRĘTOWEGO obejmuje 37 organizacji, w tym:

- wszystkie duże stocznie budujące (5) i remontujące statki (4),
- 25 głównych wytwórców wyposażenia morskiego i kooperantów stoczni,
- 3 członków stowarzyszonych (uczelnie, bank).

Udział członków FORUM OKRĘTOWEGO w krajowym rynku budownictwa okrętowego, remontów i przebudów przekracza 90 proc. Łącznie zatrudnienie w firmach członkowskich wynosi ok. 22,5 tys. pracowników. Poza FORUM pozostają małe stocznie budujące i remontujące, zakłady wytwarzające kadłuby i konstrukcje stalowe dla stoczni zagranicznych, Stocznia Marynarki Wojennej oraz cały rozwijający się sektor produkcji jachtów, łodzi i pływającego sprzętu turystycznego. Kierownictwo FORUM liczy na współudział części tych firm i kieruje do nich taką ofertę. Ważnym kryterium jest zbliżanie się standardów działania firm i dobra praktyka w biznesie.

W bieżącej praktyce funkcjonowania FORUM OKRĘTOWEGO z satysfakcją trzeba zaznaczyć pozytywny stosunek nowego kierownictwa Stoczni Gdańsk (po przejęciu stoczni przez ISD Polska) do naszego związku, jego miejsca i znaczenia w strukturach krajowych i zagranicznych oraz pełną wolę uczestnictwa w działaniach FORUM.

FORUM OKRĘTOWEMU przewodzili i swojej wiedzy oraz autorytetu udzielali czołowi luminarze polskiego sektora okrętowego. Przez pierwsze 10 lat funkcję prezesa piastował prof. Jerzy Doerffer. Obecnie jest nim Piotr Soyka, niekwestionowany lider w biznesie stoczniowym, twórca sukcesu Grupy Remontowa. Radę FORUM tworzy grupa osób wybrana spośród grona prezesów zarządów – stoczni i ich głównych dostawców oraz ze środowiska nauki. Zawsze było i jest to ciało kompetentne i reprezentacyjne dla całego sektora.

Cele FORUM OKRĘTOWEGO ustalone w statucie w 1993 pozostają ważne i nadal aktualne. Bieżące zadania i sposoby ich osiągania muszą być jednak dostosowywane do potrzeb i możliwości.

Sławomir Skrzypiński
FORUM OKRĘTOWE

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



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

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

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

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

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

Waluta: _____ Kwota: _____

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Odcinek dla banku odbiorcy:

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

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku zleceniodawcy: _____

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

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

Waluta: _____ Kwota: _____

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata krajowa miesięcznika „Nasze MORZE”:

Od numeru	/ 08	Prenumerata roczna:	× ilość egz.
		78 PLN plus koszty przesyłki: 28,80 PLN* = 106,80 PLN	
Od numeru	/ 08	Prenumerata półroczna:	× ilość egz.
		45 PLN plus koszty przesyłki: 14,40 PLN* = 59,40 PLN	
Od numeru	/ 08	Prenumerata kwartalna:	× ilość egz.
		25,50 PLN plus koszty przesyłki: 7,20 PLN* = 32,70 PLN	

*przesyłka ekonomiczna – 2,40 PLN / 1 egz. wg aktualnego cennika Poczty Polskiej.

Cennik prenumeraty zagranicznej na stronie: www.naszemorze.com.pl w zakładce Prenumerata.

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis



Materiały audiowizualne
tego wydania miesięcznika
„Nasze MORZE” obejrzysz
w Internecie na stronie:

www.naszemorze.com.pl
w zakładce AUDIO/VIDEO

www.portalmorski.pl
w zakładce Multimedia



Pomorska Kronika Biznesu
Marek Kański przedstawia:



Medal od Gdańska
dla szefa Remontowej SA



Co robi Polski
Rejestr Statków?



REMONTOWA

GRUPA

Gdańska Stocznia REMONTOWA im.J.Piłsudskiego S.A.

GDAŃSKIE LINIE MORSKIE Sp.z o.o.

Stocznia PÓŁNOCNA S.A.

INVEST – REM S.A.

HYDROSTER Zakłady Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

RUMIA Fabryka Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

POLAM – REM S.A. – *sprzęt oświetleniowy, konstrukcje pulpity sterowniczych*

FAMOS Fabryka Mebli Okrętowych Sp.z o.o.

PBUCH Przedsiębiorstwo Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.

KLIMOR Zakłady Urządzeń Chłodniczych i Klimatyzacyjnych Sp.z o.o.

MORS Morska Obsługa Radiowa Statków Sp.z o.o.

IT – REM Sp.z o.o. – *elektroautomatyka statków, teleinformatyka*

STAL – REM S.A. – *konstrukcje stalowe*

KMK Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

HOLM Construction Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

TRANS – REM Sp.z o.o. – *usługi transportowe*

PAINT – INVESTREM Sp.z o.o. – *usługi konserwacyjno-malarskie*

SHIP PAINTERS Sp.z o.o. – *zabezpieczenia antykorozyjne*

TAK – REM Sp.z o.o. – *obróbka mechaniczna*

RAMO – REM Sp.z o.o. – *usługi elektryczne*

GAZ – REM Sp.z o.o. – *dostawy gazów technicznych*

ENERGO – REM Sp.z o.o. – *remonty infrastruktury energetycznej*

CAPITAL Sp.z o.o. – *usługi rusztowaniowe*

METALOCK Polska Sp.z o.o. – *regeneracja części maszyn*

TMX Zakłady Techniczne Sp.z o.o.

NED Sp.z o.o. – *okrętowe biuro projektowo-konstrukcyjne*

HUT– REM Sp.z o.o. – *obrót wyrobami hutniczymi*

POLSHIP Trading GmbH, Hamburg – *dostawy stali i części zamiennych*

Okrętownictwo i Żegluga Sp.z o.o. – *wydawca miesięcznika Nasze Morze*

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.northship.com.pl

www.uslugi.investrem.com.pl

www.hydroster.com.pl

www.fuorumia.pl

www.polam-rem.com.pl

www.famos.com.pl

www.pbuch.com.pl

www.klimor.pl

www.mors.gda.pl

www.it-rem.pl

www.stalrem.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.paint-investrem.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.ned.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.polship.de

www.naszemorze.com.pl

29 firm – 6 tysięcy pracowników – 4 tysiące kooperantów