

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 11 (35) listopad 2008
NR INDEKSU 211214

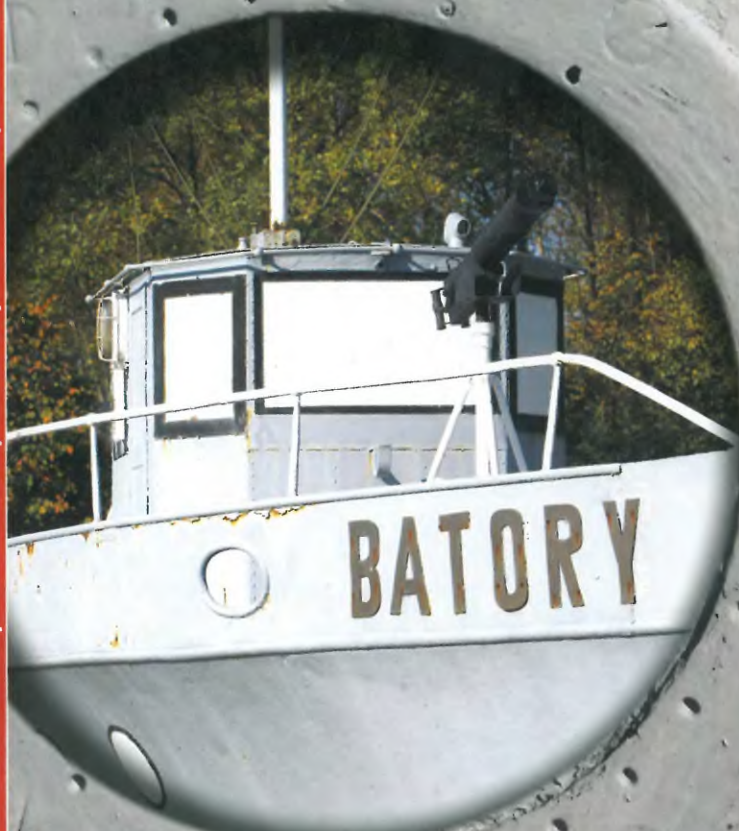


Ranking największych firm
polskiej gospodarki morskiej

**Najstarszy polski okręt
– kuter pościgowy Batory
ma szansę wypłynąć!**



Furia w rzeźni



Psychoza strachu

Specjalny dodatek
dla marynarzy

WYRWANY Z BETONU

ISSN 1895-4812



Praca na morzu

Ponad 500 ofert pracy miesięcznie



MASTER, C/O, 2/OFF, 3/OFF, C/E, 2/ENG, 3/ENG, 4/ENG, ELECTRICIAN, EL.CADET, BOSUN
A/B, AB/BOSUN, O/S, O/S CADET, MOTORMAN, WIPER, PUMPMAN, OILER, COOK, STEWARD



PortalMorski.pl

www.PortalMorski.pl

SPAWACZ ELEKTRYCZNY, SPAWACZ GAZOWY, MONTER RUROCIĄGÓW, MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH,
MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO, MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ, MONTER WENTYLACJI, ELEKTRYK
MONTER OKRĘTOWY, MONTER RUSZTOWAŃ, ŚLUSARZ REMONTOWY, MALARZ KONSERWATOR, OPERATOR
CNC, OPERATOR WÓZKA WIDŁOWEGO, PODDŹWIGNICOWY



Praca na lądzie

Nowy dział w serwisie PortalMorski.pl

www.naszemorze.com.pl

Nr 11 (35) 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.pl
Piotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35
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,
Krzysztof Kubiak, Marian Lenz,
Andrzej Perepeczko,
Piotr Radwański,
Tomasz Rozwadowski,
Marek Twardowski, Lech Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**
Marek Kański - multimedia**Druk:**
Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i adjustacji 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 3300 egz.



TOP 80 po raz ostatni?

Już po raz drugi „Nasze MORZE”, wspólnie z Instytutem Badań nad Gospodarką Rynkową, przygotowało ranking największych firm polskiej gospodarki morskiej. Do ponad 800 firm rozesłaliśmy ankiety prosząc o ich wypełnienie. Kryterium porządkowania były, osiągnięte w roku 2007, przychody ze sprzedaży. Wyniki prezentujemy w specjalnym dodatku TOP 80 dołączonym do tego numeru miesięcznika.

Na liście znalazło się ostatecznie 80 firm, w tym 26 po raz pierwszy. Nie trafiły na nią spółki o zbyt małych przychodach oraz zagraniczne, których oddziały znajdują się w Polsce i których sprzedaż wliczana jest do globalnego wyniku.

Podobnie jak w ubiegłorocznej edycji, udział w badaniu był dobrowolny. W tym roku skompletowanie listy TOP 80 było wyjątkowo trudne. Zaważyła niepewna przyszłość dużych, państwowych stoczni produkujących statki w Gdyni i w Szczecinie, oznaczająca, w przypadku ich upadłości, trudny czas dla ich kooperantów i zewnętrznych usługodawców. Wiele z nich nie odesłało ankiet i odmówiło udziału w badaniu.

Wielkim nieobecnym jest – podobnie jak przed rokiem – Polska Żegluga Morska. Gdyby wzięła udział w badaniu, ranking z pewnością wyglądałby inaczej. Największy polski armator, działający na mocy ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, tradycyjnie nie publikuje swoich wyników finansowych w mediach, choć jako koronnego argumentu przeciw obecnym, rządowym próbom doprowadzenia do jego komercjalizacji używa twierdzenia o świetnym wyniku ekonomicznym. Szkoda, że Czytelnicy „Naszego MORZA” nie mogą go poznać. Cieszy natomiast, że udział w rankingu – po raz pierwszy – wzięła Polska Żegluga Bałtycka (Polferries)...

Co pokazuje ranking? Po szczegóły odsyłam do komentarza eksperta (czyt. w dodatku TOP 80 na str. 6). Jak na dłoni widać to, co i tak dla każdego obserwatora polskiej sceny „morskiej” jest oczywiste. Tracą na znaczeniu duże państwowe stocznie produkcyjne. Podmioty, w powszechnej świadomości uważane dotąd za ikony polskiej gospodarki morskiej niedługo znikną, przynajmniej w tym kształcie, w jakim znałyśmy je dotychczas. Co się pojawi w ich miejsce – na razie nie wiemy. Zyskują natomiast na znaczeniu porty i terminale morskie, a także firmy logistyczne, w których przychodach coraz większą rolę odgrywa transport morzem. Zyskują stocznie, w których restrukturyzację i prywatyzację przeprowadzono na



czas i które dziś oferują wyspecjalizowane usługi i równie specjalistyczne produkty (statki). Zyskują w końcu producenci wyposażenia okrętowego, przynajmniej ci, którzy w porę zdołali zdywersyfikować swoją ofertę, zejść na ląd i tym samym uniezależnić się od zamówień dużych stoczni i wahań koniunktury na rynku okrętowym.

Dziś mamy sytuację paradoksalną. W ciągu zaledwie 3 miesięcy dolar umocnił się do naszej waluty (z poziomu 2,05 złote, do 3,08 zł pod koniec ub. miesiąca i 2,75 zł w początkach listopada br.), co jest bardzo korzystne dla eksporterów, w tym i stoczni. Tylko że... armatorzy, pozbawieni nagle kredytów bankowych wycofują się z zamówień na nowe statki – także w stocznich dalekowschodnich. Stawki frachtowe poleciały w dół, więc armatorzy i operatorzy flot ponoszą straty. Wg danych Actii Forum przeładunki w polskich portach w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu w I półroczu 2008 r. spadły o prawie 8 proc.

Kryzys dotknął wszystkich. Wszyscy czekają, co będzie dalej pocieszając się, że po spadkach muszą przyjść wzrosty. Z tego punktu widzenia nasz ranking to ostatni już zapis pewnego *status quo* polskiej gospodarki morskiej. Czy okaże się ostatnim w ogóle? Miejmy nadzieję że nie...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

TOP 80 po raz ostatni? str. 3

WYDARZENIA

I po przemyśle? str. 5
 Zatonęła Rozgwiazda str. 6
 Dwa okręty str. 9
 i nowoczesne rakiety str. 9
 Wyrwany z betonu str. 13
 Złoto dla okrętowca str. 16
 Czekanie na wypłaty str. 18



9

Dwa okręty...

- Już w czerwcu, podczas odchodów Dni Morza w Gdyni, zadeklarowałem, że w ramach programu modernizacji technicznej armii, w ciągu najbliższych 10 lat marynarze otrzymają przynajmniej jeden nowy okręt podwodny i jedną ukończoną korwetę Gawron. (...) Można powiedzieć, że deklaracja ta ma charakter mojego osobistego zobowiązania wobec MW. Na sercu leży mi bowiem sprawa przynajmniej częściowego odrobienia wieloletnich zaniedbań w zakresie modernizacji potencjału naszego morskiego rodzaju sił zbrojnych. - mówi w rozmowie z „Naszym MORZEM” minister obrony narodowej Bogdan Klich.

MORSKIE POŻEGNANIA

Prochy na pokładzie str. 20

MORSKIE WYZWANIA

Furia w rzeźni str. 22

MORSKIE PROCESY

Psychoza strachu str. 27

KATASTROFY MORSKIE

Zagłada *Explorera* str. 33

MORZE W ARKTYCE

Wyspa twardych ludzi str. 36

MORZE WYPRAW

Na polowaniu! str. 41

WSPOMNIENIE „MORZA”

Genialna intuicja marszałka str. 46

POCZTÓWKA Z MORZA

Czas żagloplatów str. 48

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 56

MORZE TAJEMNIC

Polskie Verdun str. 58

ŚWIAT Z BLISKA

By wyspą była! str. 63

MORSKIE OPOWIEŚCI

Historia pewnego rejsu str. 65

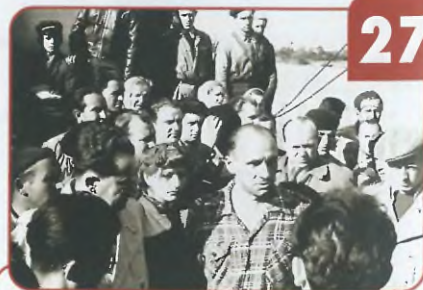
MORZE OPOWIADAŃ

Jacek Philips str. 68

OBRAZY MORZA

Polska morska by Mokwa str. 72

27



Znów śmierć na Morzu Północnym

Starszy rybak Teodor Pałynga, który grał w kubryku w karty z dwoma kolegami, poczuł, że statek trzy razy silnie przechylił się na prawą burtę, po czym wrócił do normalnego położenia. Zaraz przyszedł jednak następny przechył, po którym statek położył się, trwał tak przez kilka sekund, a następnie, przechylając się coraz bardziej, wywrócił stępką do góry. Szyper Snopkiewicz widząc, że kuter się przewraca, krzyknął do rybaka Szymańskiego: „prawo na burtę!”, a gdy ten zaczął kręcić kołem sterowym w prawo, zawołał: „toniemy!”.

MORZE KSIAŻEK

Perepeczko prześwietlony przez wywiad str. 76

MORZE FILMÓW

Lew, waran, żółw i ona str. 78

MORZE GOSPODARKI

Jachtowa atrakcja Augustowa str. 80

MORZE HISTORII

Parowy weteran z fiordów str. 82

MORZE PRAWA

Realizacja usługi holowniczej str. 83

Zdjęcie na okładce:

Batory w Helu.

Fot. Lukasz Glowala

*Pomysł na stocznie
bez statków*I po
przemyśle?

Neelie Kroes.

Nie prywatyzacja, a wyprzedaż stocznioowego majątku – taki scenariusz czeka stocznie w Gdyni i Szczecinie. To czy będą produkować statki, zależeć będzie od nowych właścicieli stocznioowego majątku.

Na początku listopada polski rząd zgodził się na ultimatum unijnej komisarz do spraw konkurencji Neelie Kroes, by stocznioowy majątek został sprzedany w otwartych przetargach. Przypomnijmy, że wcześniej odrzuciła ona projekt restrukturyzacji przemysłu stocznioowego przygotowany przez Ministerstwo Skarbu, zakładający przejęcie zakładów w Gdyni i Szczecinie przez prywatnych inwestorów. Komisarz ostrzegła, że w wypadku nie zaaprobowania jej scenariusza, Bruksela zażąda zwrotu pomocy publicznej, co oznaczać będzie niemal natychmiastową upadłość stoczni.

Według planu Neelie Kroes, majątek nieprodukcyjny stoczni ma zostać podzielony i sprzedany pod niekoniecznie stoczniową działalność. Pracownicy, którzy w wyniku restrukturyzacji zostaną zwolnieni, mają zostać objęci programem osłonowym, współfinansowanym z unijnych funduszy. Wpływy z wyprzedaży stocznioowego mienia mają pójść na spłatę długów wobec kontrahentów stoczni, ich część wobec instytucji państwowych może być umorzona. Fimom, które kupią

majątek stoczni, Komisja Europejska ma dać gwarancję, że nie będą musiały zwracać kilkumiliardowej pomocy publicznej. Nowi inwestorzy nie będą też obciążeni długami poprzedników.

Ministerstwo Skarbu ze swojej strony deklaruje, że chce, aby w Gdyni i Szczecinie produkcja statków była kontynuowana i nie zgodzi się na całkowitą likwidację potencjału stocznioowego. Jak wyjaśniał wiceminister skarbu Zdzisław Gawlik, „resort podejmuje wszelkie starania, aby zbywany majątek stocznioowy mógł być zagospodarowany w taki sposób, aby na terenie zakładów istniała możliwość prowadzenia działalności stocznioowej”. Rząd nakłania KE do tego, by stocznie zawierały nowe kontrakty na statki. Tym bardziej, że faworytami w wyścigu do kupna majątku stocznioowego sprzedawanego w przetargach mają być te spółki, które wyraziły chęć inwestowania w stocznie: ukraiński ISD, Mostostal Chojnice, norweski Ulstein. Jeśli majątek produkcyjny stoczni lub jego większa część, trafiłyby do któregoś z tych inwestorów, produkcja statków mogłaby być kontynuowana.



Komisarz Neelie Kroes i wiceszef Solidarności Stoczni Gdańsk Karol Guzikiewicz podczas ubiegłorocznej wizyty stoczniovców z Pomorza w Brukseli.

Temu z kolei przeciwna jest komisarz Kroes. Jeśli przevorsowałaby swoje pomysły, produkcja statków w Gdyni i Szczecinie zamarłaby w 2012 roku, gdy stare kontrakty zostałyby ukończone. Statki powstawałyby za to w sprywatyzowanej przed rokiem Stoczni Gdańsk. Chociaż i ten zakład nie może czuć się bezpiecznie, o ile do końca listopada komisarz Kroes nie dostanie i nie zaakceptuje programu jego restrukturyzacji.

Do sprzedaży majątku stocznioowego w drodze przetargu potrzebna jest specjalna „ustawa stoczniowa”. Musi zostać uchwalona przez Sejm, a później podpisana przez prezydenta. Cała procedura ma zająć kilka miesięcy.

Stoczniowi związkowcy nie wykluczają protestów. Ich zdaniem, powyższy scenariusz to koniec przemysłu stocznioowego w naszym kraju. I z pewnością dla wielu stoczniovców konieczność pożegnania się z pracą. Ministerstwo Skarbu zapewnia, że w stoczniowej ustawie znajdą się gwarancje dla osób zatrudnionych w stoczniach.

Cze

Fot. Janusz Bogucki



Dlaczego?

Był 17 października, godzina 6.55. Około 8 mil od brzegu, pomiędzy Kołobrzegiem i Darłowem. Holownik *Stefan*, należący do Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych z Gdańska, ciągnie na długim holu pogłębiarkę *Rozgwiezda*. Zespołowi asystuje szalanda (motorowa barka) oraz zamówiony specjalnie ze Szczecina holownik *Goliat*. Ma pomóc w drodze do Świnoujścia. Nagle lina holownicza łącząca *Rozgwiezdę* z holownikiem *Stefan* zrywa się. Dwadzieścia minut później, pozbawiona napędu pogłębiarka przewraca się i tonie.

Na jej pokładzie znajduje się pięć osób. Dwa ciała tego samego dnia wylądowały ratownicy z Brzegowej Stacji Ratownictwa w Kołobrzegu. Kolejni trzej członkowie załogi wciąż uznawani są za zaginionych. Nieoficjalnie mówi się, że zabrała ich na dno tonąca pogłębiarka.

Bezpieczeństwo

Do dzisiaj nie wiadomo dokładnie dlaczego doszło do wypadku. Pojawia się coraz więcej pytań.

Rodziny załogi oraz członkowie związków zawodowych PRCiP zarzucają

szefom firmy lekceważenie zasad bezpieczeństwa pracy.

Rozgwiezda, zbudowana w latach 1968-1970 w holenderskiej stoczni IHC, to nieco ponad 45-metrowa pogłębiarka czerpakowa bez własnego napędu. Została kupiona przez PRCiP w 2006 roku. Wcześniej należała do szczecińskiej firmy Dragmor.

Według aktualnej karty bezpieczeństwa, statek mógł się poruszać w strefie przybrzeżnej przy sile wiatru nie przekraczającej 6 stopni w skali Beauforta. Na jego pokładzie mogło przebywać od 3 do 10 osób. Według zapewnień szefostwa firmy, na wyposażeniu *Rozgwiezdy* znajdowała się odpowiednia ilość sprzętu ratunkowego.

- Pogłębiarka przystosowana jest do żeglugi przybrzeżnej, a do tego rodzaju pływania wymagane są jedynie tratwy ratunkowe, kamizelki i koła ratunkowe. Wszystko to znajdowało się na pokładzie - przekonuje Piotr Hinc, pełnomocnik zarządu do spraw marketingu w firmie PRCiP.

Problem w tym, że zdaniem specjalistów, na tego rodzaju jednostkach powinny znajdować się specjalistyczne kombinony ratunkowe, które pozwalają marynarzowi przebywać nawet do kilkunastu godzin w zimnej, morskiej wodzie.

Nie wiadomo, czy takie kombinony znajdowały się na *Rozgwieździe*. Zbigniew Barański, prezes PRCiP zapewnia, że były, ale marynarze nie mieli czasu na ich założenie. Zdaniem Romana Żyromskiego, przedstawiciela związkowców z NSZZ „Solidarność”, która działa w firmie, jedną z przyczyn wypadku mogły być zaniechania związane z obsługą i modernizacją jednostki.

- Po pierwsze, moim zdaniem holownik *Stefan* nie powinien wcale brać udziału w holowaniu pogłębiarki, bo jest za słaby, nieprzystosowany do tego rodzaju działań - wylicza Żyromski. - Podejmował hole, ale było to na zasadzie - na pewno się uda. Ta jednostka ma już ponad 50 lat. Najważniejsze jednak jest to, że z tego co wiem, prognozy pogody już w Gdańsku były na tyle złe, że jednostka wcale nie powinna wyjść w morze. Oczywiście ważniejsze niż bezpieczeństwo było dotrzymanie terminów... Żaden z pracowników nie potwierdzi jednak tych informacji, bo wszyscy boją się o pracę.

Prognoza pogody

Poszliśmy tropem myślenia Żyromskiego i postanowiliśmy sprawdzić prognozy pogody, jakie w tym czasie panowały na akwenie, gdzie doszło do tragedii. Okazuje się, że każdego dnia od momentu wyjścia zespołu z portu w Gdańsku (14 października) aż do dnia tragedii, na południowy Bałtyk ogłaszano na przemian ostrzeżenia przed silnym wiatrem i przed sztormem. Niewiele słabiej wiało w Polskiej Strefie Brzegowej. 14 października siła wiatru miała dochodzić do 7 stopni w skali Beauforta. Następnego dnia wiatr osłabł, ale w porywach mógł osiągać 7 w skali Beauforta. 16 października synoptycy podali ostrzeżenia przed sztormem. Na południowym Bałtyku siła wiatru miała osiągać 6 do 7, w porywach 7 do 8 w skali Beauforta. Nieciekawie przedstawiała się również pogoda 17 października, czyli w dzień wypadku.

- Według prognozy pogody na 12 godzin, od siódmej rano do dziewiętnastej wieczorem, na południowym Bałtyku miał wiać wiatr z siłą sześć do siedmiu w skali Beauforta, słabnący później na pięć do sześciu - mówi nam Teresa Siedlecka, star-

szy oficer portu w gdańskim kapitanacie. - W Polskiej Strefie Brzegowej siła wiatru wynosiła pięć do sześciu, w porywach do 7 stopni w skali Beauforta. Trudne warunki pogodowe potwierdzają również marynarze z Marynarki Wojennej w Gdyni, którzy brali udział w akcji ratowniczej.

„W rejonie panowały trudne warunki atmosferyczne. Stan morza wynosił około 4, fale miały wysokość od 1,5 do 2,5 metra, siła wiatru dochodziła w porywach do 60 km/h, a temperatura wody wynosiła 12° C.” - czytamy w oficjalnym komunikacie wydanym po akcji przez Biuro Prasowe Marynarki Wojennej.

Według skali Beauforta, siła wiatru wynosząca około 60 km/h klasyfikowana jest jako 7 stopni (od 51 do 62 km/h). Piotr

Hinc z PRCiP twierdzi jednak, że prognozy pogody były wtedy dobre.

- To kapitan jednostki podejmuje decyzję o wyjściu w morze na podstawie posiadanych informacji o pogodzie - przekonuje Hinc. - Ja miałem wówczas informacje, że prognozy były dobre. Choć nie są to pełne informacje. Sami uzupełniamy teraz dane. Praktyka jednak wskazuje, że gdyby warunki były złe, kapitan portu w Gdańsku nie pozwoliłby jednostce na wyjście w morze, co już trafiało się nam wcześniej. Tak się jednak nie stało.

Błędy

Również Zbigniew Barański przekonuje, że pogoda była cały czas monitoro-



Fot. H. Blędgarski

Ratownicy z Brzegowej Stacji Ratownictwa w Darłowie zabezpieczają z brzegu akcję ratowniczą.



Fot. H. Blędgarski

Ratownicy ze statku *Tajfun* znaleźli w morzu ciało jednego z marynarzy.

Fot. H. Bierndgarski



Ciało jednego ze znalezionych marynarzy przygotowywane do transportu przez ratowników morskich.

wana. - Dodatkowo, w momencie, kiedy okazało się, że holownik ciągnie pogłębiarkę pod wiatr, zamówiono ze Szczecina drugi holownik *Goliat*, który miał pomóc w akcji. Jak się jednak okazuje, popełniono szereg błędów, które mogły przyczynić się do wypadku - wyjaśnia Barański. - Po pierwsze hol z *Goliata* podano nie bezpośrednio na pogłębiarkę, a na holownik *Stefan*. Dlatego zapewne doszło do zerwania liny. Po drugie, kiedy już doszło do zerwania holu, holowniki zamiast pójść na pomoc pogłębiarce, zajęły się rozplątywaniem lin między sobą. Do tego doszedł również błąd, którego mógł się dopuścić kapitan pogłębiarki. Prawdopodobnie chcąc się ratować, wyrzucił kotwicę. Zamiast jednak wyrzucić kotwicę dziobową, wyrzucił mniejszą, rufową. Ta zahaczyła o brzeg *Rozgwiezdzi* i dodatkowo ją uszkodziła. Doszło do zalania części kadłuba, co spowodowało przechył i zatonięcie statku.

O tym, że głównym powodem wypadku było właśnie zerwanie liny holowniczej, przekonani są również prokuratorzy z Koszalina, którzy prowadzą w tej sprawie odrębne śledztwo. Zapewniają jednak, że są to tylko przypuszczenia.

- Nie wiemy dlaczego doszło do jej zerwania - mówi Ryszard Gąsiorowski, rzecznik prasowy Prokuratury Okręgowej w Koszalinie. - Lina została już zabezpieczona i w najbliższym czasie jej stan ocenią specjaliści. Mogę tylko dodać, że przesłuchaliśmy już członków załogi holownika *Stefan* oraz kapitanów innych jednostek biorących udział w akcji ratunkowej. Wystąpiliśmy również do Instytutu Meteorolo-

logii z prośbą o przekazanie warunków pogodowych panujących w czasie wypadku na tym akwenie. Osobna ekipa przeanalizuje natomiast całą dokumentację dotyczącą samej pogłębiarki. Sprawdzą, czy była sprawna i czy mogła w takich warunkach przebywać na morzu.

Spekulacje i żal

Niewykluczone, że do wypadku by nie doszło, gdyby trzy dni wcześniej kapitan holownika *Stefan* zdecydował się na wejście do portu w Ustce. Pytał nawet o taką możliwość. Kiedy jednak okazało się, że nie jest to możliwe w nocy, podjął decyzję o dalszej żegludze. - Kapitan holownika *Stefan* sprawdzał jedynie, jakie są możliwości wejścia do portu w Ustce - przekonuje Andrzej Rączka,



Holownik Stefan, który ciągnął Rozgwiezdę wraca do portu w Kołobrzegu.

kapitan uestckiego portu. - Niestety, działo się to w nocy i uprzedziłem kapitana, że wejście będzie możliwe dopiero rano, bo możemy tutaj prowadzić działania pilotażowe jedynie w dzień. Zaproponowałem mu przeczekać do rana na kotwicy. Postanowił jednak płynąć dalej.

Warto dodać, że strażnicy z Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Darłowie kilka dni po wypadku znaleźli na plaży zniszczoną tratwę ratunkową pochodzącą z pogłębiarki *Rozgwiezdzi*. Była pusta.

- Nie było już w niej powietrza, w kilku miejscach była porozrywana. Nie można jednoznacznie stwierdzić, że ktoś z załogi tonącej pogłębiarki nie próbował się na niej ratować - wyjaśnia Grzegorz Goryński, rzecznik prasowy Straży Granicznej.

Pogrzeb dwóch znalezionych członków załogi odbył się tydzień po tragedii. Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że żony marynarzy zastanawiają się nad złożeniem do prokuratury zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa przez zarząd firmy PRCiP. Chodzi o nie przestrzeganie prawa pracy i zaniedbania związane z modernizacją sprzętu. Oficjalnie nie ukrywają żalu.

- Firma skontaktowała się z nami dopiero w poniedziałek, czyli cztery dni po tragedii - mówi przepełnionym żalem głosem Joanna Leszczyńska, żona Jarosława Leszczyńskiego, który na pogłębiarce był starszym mechanikiem. - Wcześniej nie było z ich strony żadnego kontaktu. Przyznam, że zaoferowano nam pomoc. To jednak nie przywróci mi męża. Mam trójkę małych dzieci, którym muszę teraz wytłumaczyć, co się stało. Mąż często opowiadał nam, że jako mechanik musiał sam naprawiać mechanizmy na statku, którymi powinni zajmować się specjaliści i serwisanci. Opowiadał również o swoich obawach związanych z pracą na *Rozgwieździe*.

• • •

Mimo zakończonej akcji ratowniczej nad miejscem wypadku nadal będą krążyły samoloty Straży Granicznej i Urzędu Morskiego. Jednostki będą monitorowały miejsce zatonięcia pogłębiarki i sprawdzały, czy nie pojawia się zagrożenie ekologiczne wód Bałtyku. Na pokładzie pogłębiarki znajdowało się 21 ton oleju napędowego. Wiadomo już, że PRCiP ma na własny koszt wypompuwać paliwo.

Hubert Bierndgarski



Dwa okręty i nowoczesne rakiety...

O przyszłość polskiej floty wojennej ministra obrony narodowej
Bogdana Klicha wypytuje Tomasz Falba

- 28 listopada obchodzimy 90. rocznicę powstania Polskiej Marynarki Wojennej. Czego Pan minister życzy z tej okazji naszym marynarzom?

- Przede wszystkim pragnę podziękować za wieloletnią służbę dla dobra naszej Ojczyzny, za niełatwą i pełną wyrzeczeń pracę na straży bezpieczeństwa kraju, za odwagę i męstwo.

Historia PMW to nie tylko 90 lat, to także Komisja Morska powołana do życia za króla Zygmunta Augusta, to budowa okrętów wojennych w Gdańsku i Pucku za czasów króla Zygmunta III Wazy, to również zwycięstwo polskiej floty w bitwie pod Oliwą. Pamięć o tych wydarzeniach stworzyła podwaliny dla istnienia dzisiejszej MW. Należy o tym pamiętać, gdyż jak mawiał marszałek Piłsudski, twórca Marynarki Polskiej, po odzyskaniu przez Polskę niepodległości: „Kto nie szanuje i nie ceni swojej przeszłości, ten nie jest godzien szacunku teraźniejszości ani nie ma prawa do przyszłości”. 90-letnia historia PMW jest przepełniona aktami bohaterstwa i męstwa. Począwszy od nieocenionych zasług polskiej floty w drugiej wojnie światowej, po współczesne wydarzenia, gdy nasi marynarze wspierali wojska NATO w Iraku i aktualnie wspierają wojska Sojuszu podczas misji ORP *Gen. K. Pułaski*. Polska jest dumna z MW RP, potrzebuje jej i zawsze będzie ją cenić. Z okazji pięknej, okrągłej rocznicy pragnę złożyć życzenia, by rozwijała się pomyślnie, by zawsze służyła bezpieczeństwu Polski i całego świata. Wszystkim Marynarzom życzę, aby służba była dla Was czasem osobistego spełnienia i obfitowała w satysfakcję z efektów Waszego wysiłku. Przede wszystkim życzę stopy wody pod kilem!

- Pod koniec maja br. Sejmowa Komisja Obrony Narodowej zaapelowała do rządu o ustanowienie Narodowego Programu Budowy Okrętów. To samo zrobił w lutym, na łamach „Naszego MORZA”, dowódca MW RP wiceadmiral Andrzej Karweta. Rząd odpowiedział, że nie ma takiej możliwości. Dlaczego?

- Potrzeby sił zbrojnych są zaspokajane z budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej. Dzięki specjalnej ustawie z 2001 r. resort ma co roku zagwarantowaną równowartość 1,95 proc. PKB roku poprzedniego. Z wyliczonej kwoty ogólnej, na modernizację techniczną musi być przeznaczane przynajmniej 20 proc. środków. Wyjątkiem w zakupach wojskowych spoza budżetu MON jest program pozyskania samolotów F-16. Kredyt zaciągnięty na zakup tych maszyn będzie spłacany

z budżetu centralnego jeszcze przez kilka lat i w tym czasie nie ma możliwości uruchomienia podobnej ścieżki finansowania, nie tylko na Narodowy Program Budowy Okrętów, ale i na żaden inny, na przykład Narodowy Program Śmigłowcowy.

- Według wspomnianej już Komisji, po roku 2018, nasza flota, ze względu na wycofanie ze służby najwartościowszych okrętów, nie będzie w stanie wykonywać stawianych jej zadań związanych z obronnością kraju, ani wywiązywać się ze zobowiązań sojuszników. Podziela Pan tę opinię?

- Po objęciu stanowiska szefa resortu Obrony Narodowej poddałem analizie kondycję naszych sił zbrojnych. Moje największe obawy rzeczywiście budził wtedy stan MW. Jest to formacja mocno zaangażowana w przedsięwzięcia zarówno krajowe, jak i międzynarodowe, podczas których z powodzeniem wypełnia polskie zobowiązania i zadania związane z bezpieczeństwem naszego państwa. Mam jednak świadomość, że sprzęt i uzbrojenie MW, eksploatowane przecież w ekstremalnie trudnych warunkach, narażone są na wysokie zużycie i starzenie się. Podjąłem zatem starania, aby przyszłość MW RP była odpowiednio zagwarantowana w ramach programu modernizacji Sił Zbrojnych do roku 2018. Obecnie prowadzone są końcowe prace nad

tym programem i jestem przekonany, że dzięki naszym rozwiązaniom zapewnimy morskiemu rodzajowi sił zbrojnych operacyjną ciągłość funkcjonowania na odpowiednim poziomie przez następne lata, także po 2018 r. Proszę jednocześnie pamiętać, że chociaż całkowicie rozumieć potrzeby MW, to planując rozwój muszę jednocześnie brać pod uwagę możliwości finansowe naszego państwa i równomierny rozwój wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

- Jakie miejsce w polskiej armii, zdaniem pana ministra, powinna zajmować MW? Jak na razie ma się wrażenie, że nie istnieje żadna koncepcja jej wykorzystania, że ten rodzaj wojsk jest zaniedbywany przez decydentów z Warszawy, którzy, jak się wydaje, po prostu nie rozumieją spraw morskich.

- W pewnym sensie dziękuję za tak postawione pytanie, ponieważ uprawnia mnie ono do stanowczej odpowiedzi, którą pragnę przekazać państwu czytelnikom. MW to specyficzny rodzaj Sił Zbrojnych RP, który ma zagwarantować bezpieczeństwo naszego państwa od strony morza, zabezpieczać nasze interesy na Bałtyku oraz wypełniać zadania o charakterze ekspedycyjnym, wynikające z przyjętych zobowiązań sojuszników. Te trzy płaszczyzny wynikają ze specyfiki naszego kraju, jako państwa morskiego. Wystarczy bowiem spojrzeć na powierzchnię polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, długość pasa wybrzeża, zagrożenia asymetryczne, czy rolę transportu morskiego we współczesnym świecie. Rola MW idealnie zatem sytuuje ją jako rodzaj Sił Zbrojnych, który wnosi duży wkład w bezpieczeństwo Polski. Potwierdziły to ostatnio ćwiczenia pod kryptonimem Anakonda 2008, które sprawdziły funkcjonowanie polskich Sił Zbrojnych w prowadzeniu obronnej operacji połączonej. MW odegrała w tych manewrach istotną rolę, jako gwarant bezpieczeństwa na morzu w sytuacji międzynarodowego konfliktu. W tym konkretnym przypadku jako przykład podałem ćwiczenia oparte na fikcyjnym scenariuszu. Jednakże realnym przykładem działań na rzecz bezpieczeństwa międzynarodowego jest udział naszych okrętów w operacji antyterrorystycznej NATO Active Endeavour prowadzonej na Morzu Śródziemnym. Akwen ten to przecież jeden z najbardziej istotnych pod względem strategicznym obszarów na świecie. To przez Morze Śródziemne przechodzi duży procent trans-

portu morskiego. To na tym właśnie akwenie często dochodziło do prób nielegalnego przemytu ludzi, zakazanych substancji czy broni. Dzięki zaangażowaniu sił NATO, w tym także naszych okrętów, właśnie na Morzu Śródziemnym zlikwidowano ten kanał nielegalnego przemytu z Afryki do Europy, co moim zdaniem pośrednio przekłada się na bezpieczeństwo Polski. Ostatnie ćwiczenia NATO i Partnerstwa dla Pokoju, w których uczestniczy MW wyraźnie potwierdzają także tezę o konieczności utrzymania bezpieczeństwa morskich szlaków komunikacyjnych na wypadek kryzysów międzynarodowych. Scenariusze tych ćwiczeń dotyczą hipotetycznych, „wirtualnych” sytuacji kryzysowych, wobec których reagują siły międzynarodowe, aby nie przekształciły się one w szerokie konflikty. Nasi marynarze biorą aktywny udział w tego typu ćwiczeniach, aby posiadać potencjał i wysoki stopień wyszkolenia, a w razie potrzeby móc stawiać czoło takim sytuacjom. Rolą MW jest bowiem m.in. osłona transportu morskiego już z dala od naszych granic, aby na wypadek kryzysu, bezpiecznie dotarło do nas wsparcie logistyczne, bojowe, pomoc humanitarna, itd. Transport morski stanowi przecież przeważającą część transportu globalnego, zarówno w ujęciu międzykontynentalnym, a nawet w ramach jednego kontynentu. Oczywiście to tylko wybrane przykłady, aby podkreślić, że wspomniani przez pana „decydenci z Warszawy” mają naprawdę świadomość i zrozumienie dla roli i potrzeb MW. Jestem gotów na każdą dyskusję na ten i podobne tematy.

- Jaka jest najbliższa przyszłość MW RP? Czy doczekamy się w końcu zakupu nowych okrętów nawodnych i podwodnych? Jeśli tak, to jakich i w jakiej ilości?

- Już w czerwcu, podczas odchodów Dni Morza w Gdyni, zadeklarowałem, że w ramach programu modernizacji technicznej armii w ciągu najbliższych 10 lat marynarze otrzymają przynajmniej jeden nowy okręt podwodny i jedną ukończoną korwetę Gawron. Z modernizacji powróci okręt logistyczny i dowodzenia *Kontradm. Xawery Czernicki*. Rozpocznie się ponadto realizacja programu budowy nowych niszczycieli min Kormoran. Na lądzie sformowany zostanie Nadbrzeżny Dywizjon Rakietowy, który swoim potencjałem uzupełni dobiegający końca program modernizacji okrętów typu *Orkan*, polegający m.in. na wyposażeniu ich

Lekarz dla wojska

Bogdan Klich ma 48 lat i pochodzi z Krakowa. Jest lekarzem medycyny i historykiem sztuki, absolwentem Akademii Medycznej w Krakowie i Uniwersytetu Jagiellońskiego.

W latach 70. był współpracownikiem opozycji demokratycznej. Internowany w okresie stanu wojennego. Był doradcą głównego negocjatora Polski z Unią Europejską, wiceministrem Obrony Narodowej, posłem na Sejm i do Parlamentu Europejskiego. Jest członkiem władz krajowych i regionalnych Platformy Obywatelskiej. Wykłada w Katedrze Europeistyki Uniwersytetu Jagiellońskiego. Jest autorem ponad dwudziestu publikacji poświęconych polityce zagranicznej i bezpieczeństwu międzynarodowemu.

w nowoczesne rakiety zdolne do niszczenia celów nawodnych i lądowych.

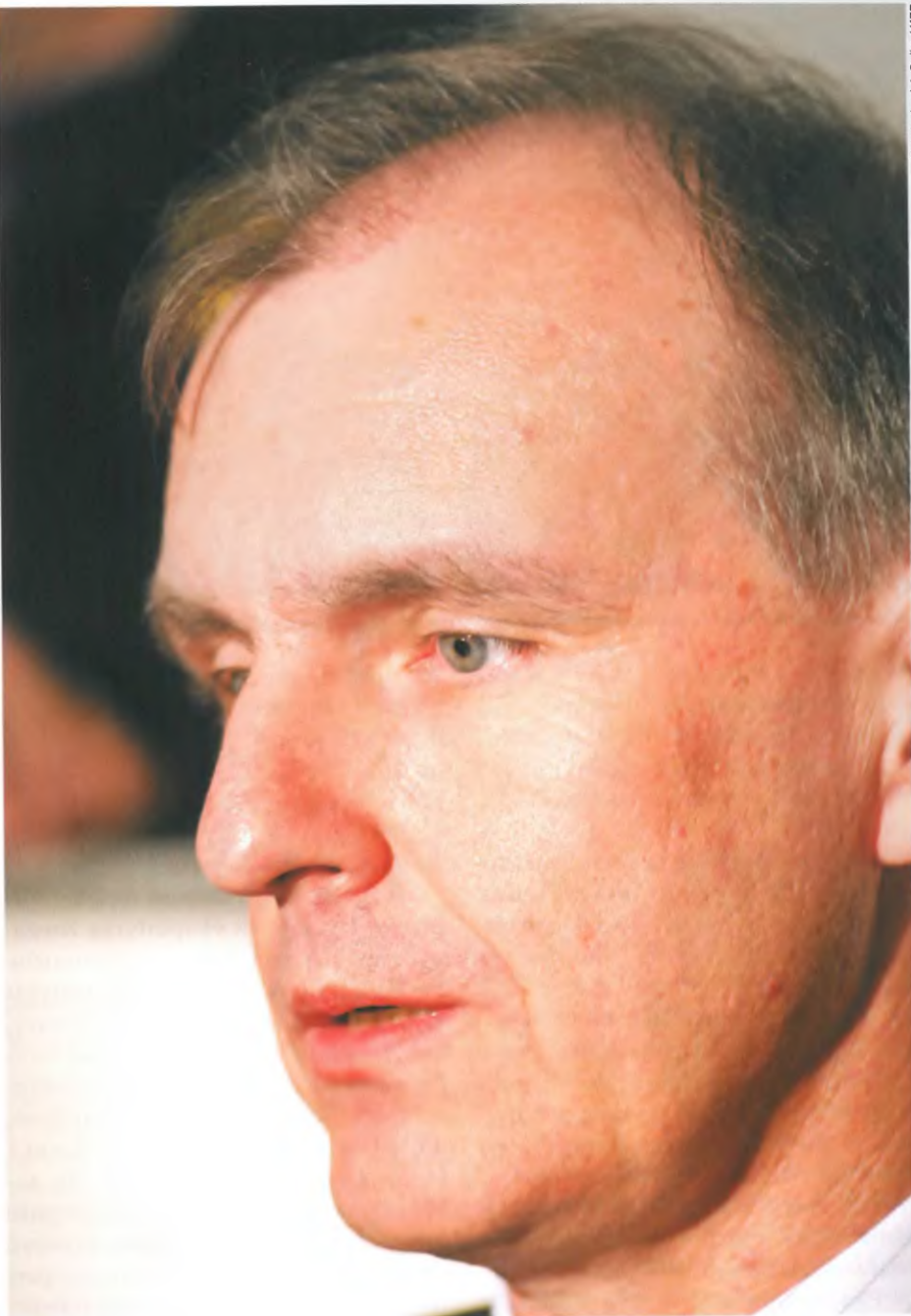
Można powiedzieć, że deklaracja ta ma charakter mojego osobistego zobowiązania wobec MW. Na sercu leży mi bowiem sprawa przynajmniej częściowego odrobienia wieloletnich zaniedbań w zakresie modernizacji potencjału naszego morskiego rodzaju sił zbrojnych. Więcej szczegółów rozbudowy sił morskich będzie znanych po przyjęciu do realizacji programu rozwoju Sił Zbrojnych RP na lata 2009-2018, który obecnie jest w końcowej fazie uzgodnień.

- Co dalej z projektem wspomnianej korwety Gawron? Jej budowa ciągnie się od siedmiu lat generując kolejne koszty. Nie lepiej dać sobie spokój i kupić nowe okręty w stoczniach niemieckich czy szwedzkich?

- Jak już mówiłem, budowana obecnie korweta Gawron znajdzie się w składzie polskiej floty. Stępkę położono rzeczywiście już kilka lat temu, ale w momencie objęcia przeze mnie stanowiska ministra obrony narodowej zaawansowanie prac było tak daleko posunięte, że przerwanie montażu kadłuba, anulowanie umów na zamówione wyposażenie nie wchodziło w grę. Teraz trzeba zrobić wszystko, aby okręt był jednostką w pełni nowoczesną, przydatną MW do wykonywania zadań tak na Bałtyku, jak i akwenach, na których swoją obecność będzie zaznaczać Sojusz Północnoatlantycki. Pragnę tylko dodać, że wydałem polecenie, aby z jednej strony znaleźć na świecie partnerów gwarantujących najnowocześniejsze rozwiązania techniczne, które mogą być zastosowane na Gawronie, z drugiej zaś aby szukać możliwości budowy kolejnych jednostek tego typu na zamówienia obcych flot. Rozszerzenie serii o kolejne jednostki bez wątpienia pozwoliłoby obniżyć koszty jednostkowe budowy korwet.

- Jaki los czeka polskie lotnictwo morskie? Czy należy spodziewać się jego likwidacji?

- Nie ma mowy o likwidacji lotnictwa morskiego, które było, jest i będzie częścią MW. Do zadań marynarskich samolotów i śmigłowców należy prowadzenie rozpoznania, także ekologicznego, akwenów morskich, poszukiwanie i zwalczanie okrętów podwodnych i pełnienie dyżurów w systemie ratownictwa morskiego. Z nadmorskich lotnisk operują m.in. ratownicze Anakondy i zbierające świetne recenzje u sojuszników rozpoznawcze Bryzy. Te ostatnie są ciągle ulepszane. Pro-



Fot. Andrzej J. Gajda / KPP

- Mam świadomość, że sprzęt i uzbrojenie MW narażone są na wysokie zużycie i starzenie się - mówi minister Klich.

totyp nowego wariantu już przeszedł pomyślnie wszystkie próby. Otrzymał nowy radar, środki do poszukiwania okrętów podwodnych. W kolejnych latach będą przebudowywane kolejne egzemplarze. W tym miejscu muszę wspomnieć też o przygotowywanym dużym programie zakupu śmigłowców dla naszej armii, w ramach którego nowe maszyny otrzyma także MW.

- Jak wygląda modernizacja polskich portów wojennych?

- Polskie porty wojenne są modernizowane już od kilku lat. W ramach restrukturyzacji morskiego rodzaju sił zbrojnych przed kilku laty zdecydowano o zgrupo-

waniu wszystkich naszych okrętów tylko w dwóch bazach, w Gdyni i Świnoujściu, i to one właśnie są objęte programem przebudowy. Spora część kosztów pokrywana jest z funduszy specjalnego natowskiego programu finansowania inwestycji budowlanych. Prace są mocno zaawansowane, niektóre inwestycje już zostały ukończone, realizacja kolejnych dobiega końca.

- Jakie są plany co do przyszłości Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni?

- Ta uczelnia od wielu lat jest ważnym ogniwem naszego szkolnictwa wojskowego. Musimy pamiętać, że specyfi-



Wiceadmirał Andrzej Karweta i minister obrony narodowej Bogdan Klich.

ka szkolenia przyszłych oficerów w specjalnościach morskich wymaga oddzielnego podejścia i zostanie to uwzględnione w przygotowywanym właśnie projekcie zmian całego systemu szkolnictwa wojskowego.

- W tym roku MW uszczuplona została o jednostkę specjalną Formoza, która przeszła pod zarząd Dowództwa Wojsk Specjalnych. Dlaczego tak się stało?

- Doświadczenia ostatnich lat wskazują, że wojskowe formacje komandosów powinny mieć swoje własne dowództwo. Rozdzielenie jednostek po różnych rodzajach sił zbrojnych w krajach o wielkości takiej jak Polska jest po prostu nieefektywne. Dlatego do utworzonego całkiem niedawno Dowództwa Wojsk Specjalnych włączono między innymi Grupy Specjalne Płetwonurków MW, czyli popularną Formozę. Jednostka ta w nowym podporządkowaniu ma szansę na dalszy rozwój, a także na ściślejszą współpracę z innymi jednostkami specjalnymi naszej armii.

- Kiedy zakończy się budowa Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni? Czy MON mogłoby wyasygnować pieniądze na jej dokończenie ze swojego budżetu a jeśli nie, to chociaż pomóc w ich uzyskaniu?

- Muzeum Marynarki Wojennej jako instytucja jest podporządkowana Departamentowi Wychowania i Promocji Obronności w MON. Chociażby z tego względu, podobnie jak inne wojskowe placówki muzealne może liczyć na wsparcie finansowe swojej działalności.

Budowa nowej siedziby to przedsięwzięcie bardzo ambitne i z całą pewno-

ścią dalsze prace będą wspierane pieniędzmi z budżetu resortu obrony narodowej. Planujemy, że pierwsze środki finansowe będą przekazane już w roku przyszłym, a zakończenie budowy i udostępnienie nowej placówki zwiedzającym powinno nastąpić w 2010 r.

- Latem tego roku na Morze Północne wyruszyła ekspedycja zorganizowana przez grupę pasjonatów historii i nurkowania zrzeszonych w Morskiej Agencji Poszukiwawczej, której celem było odnalezienie wraku legendarnego okrętu podwodnego Orzeł. Nie udało się go znaleźć, ale wyeliminowano jedną z hipotez jego zaginięcia mianowicie, że zatonął po wejściu na niemieckie pole minowe. W przyszłym roku wyruszyć ma kolejna wyprawa. Czy może pan minister obiecać pomoc MW? Przecież w poszukiwaniach mógłby wziąć udział, choćby w ramach ćwiczeń, któryś z polskich okrętów hydrograficznych.

- Każda inicjatywa, zmierzająca do pełnego wyjaśnienia losów bohaterskiej załogi okrętu podwodnego ORP *Orzeł* spotyka się nie tylko z naszym zrozumieniem, ale poparciem. Jesteśmy to winni nie tylko naszej historii na morzu, lecz także rodzinom i potomkom bohaterskiej załogi. MW prowadziła zarówno we własnym zakresie, jak i przy współpracy z innymi flotami i instytucjami starania na rzecz odnalezienia miejsca wiecznego spoczynku tego okrętu. Zdaję sobie jednak sprawę, jak skomplikowanym przedsięwzięciem jest operacja poszukiwania i weryfikacji wraku tego okrętu podwod-

nego. Mimo to wiem, że nasi marynarze i historycy kontynuują starania na rzecz rozwiązania jednej z naszych największych morskich zagadek. Prowadzone są różnego rodzaju symulacje i analizy. Jest to przecież nie tylko kwestia fizycznego badania dna morza, lecz także zdobywania i odkrywania kolejnych faktów historycznych, czy analizowania wspomnień uczestników II wojny światowej. Jeżeli uzyskamy kolejne informacje pozwalające określić i w miarę możliwości sprecyzować rejon poszukiwań, być może będzie to kolejny pretekst do zorganizowania nowej ekspedycji.

- Poprzednie kierownictwo MON podejmowało próby sprowadzenia do Polski szczątków wielkich polskich admirałów: Józefa Unruga (spoczywającego we Francji) i Jerzego Świrskiego (pochowanego w Anglii). Jaki był efekt tych starań?

- To oczywiste, że każdy naród pragnie, aby jego bohaterowie spoczywali na ojczystej ziemi. Podobnie jest w przypadku polskich admirałów Józefa Unruga i Jerzego Świrskiego. Oddajemy im należny hołd w miejscach ich pochówku oraz w kraju, gdzie mieszczą się symboliczne tablice upamiętniające ich rolę w historii MW. Nasi historycy są w kontakcie z rodzinami i potomkami obu admirałów. Należy bowiem pamiętać, że równie ważne, o ile nie najważniejsze, jest uszanowanie woli rodzin. Z naszej strony, jako resortu MON mogę zapewnić, że Marynarka Wojenna jest gotowa dopełnić wszelkich procedur związanych z ceremoniałem morskim i należytych honorami związanymi z ewentualnym sprowadzeniem do kraju ich szczątków. Jeżeli podjęte zostaną ostateczne decyzje w tej sprawie, w połączeniu z dopełnieniem wszystkich niezbędnych w takich przypadkach formalności, z pewnością poinformujemy o tym opinię publiczną.

- Lubi Pan morze? Ma Pan swój ulubiony epizod albo postać związaną z dziejami polskiej floty?

- Od zawsze kocham polskie morze. Z dumą wspominam legendę ORP *Błyskawica* zwanego przez Anglików „lucky ship”, okrętu, który ku zdziwieniu wrogów i radości Polaków, z każdego starcia wychodził bez szwanku. Postaciami związanymi z polskim morzem, które najbardziej cenię są wielki polski patriota wiceadmirał Józef Unrug oraz polski bohater stracony w Katyniu, kontradmirał Xawery Czernicki.

Druga szansa Batorego

Wyrwany z betonu

Ważą się losy najstarszego polskiego okrętu – kutra pościgowego *Batory*. Niszcząc od lat na Helu jednostka ma szansę zostać odrestaurowana.

Wielu Polaków zdziwiłoby się, gdyby im powiedzieć, że oprócz cumującej w Gdyni *Błyskawicy*, w naszym kraju zachował się jeszcze jeden polski okręt sprzed drugiej wojny światowej. Z podobnie piękną historią, starszy od sławnego niszczyciela o kilka lat. Jest jedyną zacho-

waną polską jednostką biorącą czynny udział w wojnie obronnej 1939 roku.

To kuter pościgowy *Batory*, który od ponad trzydziestu lat stoi zapomniany na terenie portu wojennego w Helu. Mało kto wie w ogóle o jego istnieniu, niewiele go widziało. Okręt stoi bowiem wmu-

rowany w betonowe podłoże w miejscu, do którego trudno się dostać, na terenie jednostki wojskowej.

Tekturowa makieta

Teoretycznie może go obejrzeć każdy. Wystarczy zwrócić się z prośbą do Marynarki Wojennej. Problem jednak w tym, że niewielu turystów, przestraszonych procedurą, z tego korzysta, a wojsko nie zawsze takiej zgody udziela. W efekcie, poza marynarzami pracującymi w porcie, prawie nikt, łącznie nawet z cywilnymi mieszkańcami Helu, nie ogląda *Batorego*.

Także i my musieliśmy uzyskać zgodę komendanta helskiego portu wojennego (po likwidacji 9 Flotyli Wybrzeża, znajduje się tu jedynie punkt bazowania okrętów, na co dzień świecący pustkami - red.). A *Batorego* mogliśmy obejrzeć tylko w towarzystwie specjalnie przydzielonego nam z tej okazji, żołnierza.

Batory wbetonowany jest w podłoże kilkanaście metrów od nabrzeża portu. Na pierwszy rzut oka nie wygląda źle. Stalowo-szara farba, którą jest pomalowany ładnie błyszczy w słońcu. Po bliższych oględzinach okazuje się jednak, że okręt

Jak tekturowy model, z zamalowanymi bulajami..





**Przedwojenny
kuter jaki jest...**

nie jest w najlepszej kondycji. Z jednostki wykręcono i wyrwano co tylko się dało, rdza odchodzi od niego kawałami. Zaspawane bulaje i okna sterówki nadają mu wygląd tekturowej makiety.

Na *Batorym* nie ma już także uzbrojenia, dwa karabiny maszynowe to atrapy. Z rufy zniknęła łódź. Po otwarciu jednego z włazów, z wnętrza wзира czarna czeluść. Nie ryzykujemy wejścia do środka. Wydaje się jednak, że wnętrze okrętu zostało całkowicie „wybebeszone”.

Postrach złoczyńców

Miłym zaskoczeniem okazała się wielkość *Batorego*. Na fotografiach, które oglądaliśmy przed wizytą w Helu, sprawiał wrażenie niewielkiej motorówki. Tymczasem, co oceniamy stojąc na przedwojennych blachach pokładu, to może nieduży, ale jednak okręt! Kuter ma nieco ponad 21 metrów długości, 3,6 metra szerokości. Przy 28 tonach wyporności zanurzał się na około 1,35 metra.

Postawione obok tablice informacyjne zawierają skróconą historię jednostki. *Batory* jest całkowicie polską konstrukcją. Zaprojektowany został pod koniec lat dwudziestych ubiegłego wieku przez Aleksandra Potyrałę, na potrzeby Straży Granicznej, a zbudowany w latach 1930-32 w stoczni rzecznej w Modlinie.

Kuter patrolował wody Zatoki Gdańskiej. Dysponował trzema silnikami pozwalającymi mu osiągnąć prędkość marszową 11 węzłów (jego zasięg wynosił wtedy 264 mile morskie), a maksymalną (pościgową) 24,2 węzła. Jednostka dys-



Z bliska nie wydaje się wcale mały...

ponowała radiostacją o zasięgu 200 kilometrów. Na pokładzie miała łódź roboczo-ratunkową z wbudowanym na stałe silnikiem o mocy 12 KM. Do jej wodowania służył niewielki żuraw zamontowany na rufie. Uzbrojenie stanowiły dwa umieszczone na dziobie i rufie ciężkie karabiny maszynowe typu maxim, kaliber 7,92 milimetra. Załoga składała się z 10 osób.

Do wybuchu drugiej wojny światowej *Batory* służył pod banderą Straży Granicznej. Dzięki swojej prędkości siał postrach wśród przemytników. Był w stanie dogonić niemal wszystkie używane przez nich w tym czasie jednostki.

Samotny, zapomniany...

Po wybuchu wojny został zmobilizowany i podniósł banderę Polskiej Marynarki Wojennej. We wrześniu 1939 roku dzielnie służył krajowi przewożąc rannych pomiędzy Gdynią i Helem. Odpierał też ataki niemieckiego lotnictwa. Jego najśłynniejszym wyczynem stała się ucieczka (wraz z 16 ludźmi na pokładzie) z oblężonego Helu do Szwecji, której dokonał w noc poprzedzającą kapitulację Półwyspu.



Jak na prawdziwym okręcie.

Internowany u naszych północnych sąsiadów *Batory*, przetrwał wojnę w towarzystwie innych internowanych tam polskich jednostek. Do kraju powrócił w październiku 1945 roku. Do 1957 roku służył w Wojskach Ochrony Pogranicza. Następnie został przekazany Lidze Przyjaciół Żołnierza, a potem Lidze Obrony Kraju. Pływał po Wiśle i Zalewie Zegrzyńskim jako jednostka szkolna. Na początku lat siedemdziesiątych miał zostać zezłomowany, ale dzięki działalności wielu ludzi dobrej woli został uratowany. Z opiekowała się nim Marynarka Wojenna. W 1973 roku *Batory* trafił na Hel.

Okręt stał się niemyym świadkiem świetności 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, a później także jej likwidacji. Stoi teraz samotny czekając na lepsze czasy. Będąc najstarszym polskim okrętem wojennym i jedynym biorącym czynny udział w obronie Wybrzeża w 1939 roku, zasługuje na inny los, na drugą młodość. *Batory* powinien zostać zabrany z terenu portu wojennego w Helu i ustawiony gdzieś, gdzie podziwiać mogłoby go jak najwięcej ludzi.

Istnieją dwie możliwe lokalizacje. Pierwsza z nich to Gdynia. Jak się dowiedzieliśmy, starania o przejęcie okrętu od PMW poczyniło Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Już kilka miesięcy temu jego dyrektor Sławomir Kudela zwrócił się z taką prośbą do dowódcy Marynarki Wojennej RP, wiceadmirala Andrzeja Karwety.

**Rdza widoczna
od drugiego rzutu oka.**

Prezent na urodziny

Gdzie się podzieje?

- Byliśmy zainteresowani tym okrętem od wielu lat – mówi Sławomir Kudela. - Jednak z uwagi na znaczenie jakie miał dla 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, nie podejmowaliśmy żadnych działań związanych z przejściem dopóki istniała.

Dyrektor Kudela poinformował nas, że wiosną tego roku, wraz ze specjalistami, przeprowadził szczegółową wizytację okrętu. Wynika z niej, że stan jednostki pozwala na przetransportowanie jej do Gdyni.

Kudela chciałby, aby *Batory* został odrestaurowany do stanu z września 1939 roku i stanął na wewnętrznym dziedzińcu budowanego właśnie nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej, zlokalizowanego w samym centrum miasta, tuż obok Skweru Kościuszki. Dyrektor nie chciał zdradzić dokładnych kosztów operacji i ewentualnego remontu *Batorego*. Twierdzi jednak, że Muzeum Marynarki Wojennej stać na uratowanie okrętu. Problem jednak w tym, że nie wiadomo kiedy budowa nowego budynku zostanie zakończona. Muzeum brakuje kilkanaście milionów złotych.

- To w niczym nie przeszkadza – zapewnia Kudela. - *Batory* byłby udostępniony zwiedzającym niezależnie. Jeśli dowódca Marynarki Wojennej wyrazi zgodę na przekazanie nam okrętu, może się to stać nawet w przyszłym roku.

Muzeum Marynarki Wojennej nie jest jedyną instytucją zainteresowaną *Batorym*. Okręt chętnie przejąłoby także Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu. MOW to jedno z najprężniej rozwijających się muzeów na Pomorzu. Istnieje od dwóch lat jako społeczna inicjatywa Stowarzyszenia Przyjaciół Helu, organizacji skupiającej miłośników helskich militariów. Własnym wysiłkiem i przy finansowym wsparciu Unii Europejskiej odtworzyli dwa obiekty istniejące w czasie drugiej wojny światowej na Półwyspie największej na świecie baterii artylerii nadbrzeżnej kalibru 406 milimetrów, o nazwie „Schleswig Holstein”. Muzeum opiekuje się także innymi helskimi militariami, m.in. legendarną baterią im. Heliodora Laskowskiego, a ostatnio otworzyło u siebie stałą wystawę poświęconą najbardziej popularnemu polskiemu maryniście Karolowi Olgierdowi Borchardtowi. Dzięki tym działaniom, w tym roku muzeum przyciągnęło do siebie 50 tysięcy turystów.

- Przez swoją historię *Batory* związany jest najbardziej z Hellem – przekonuje Ryszard Kretkiewicz, dyrektor MOW. - Mógłby stać się dla nas tym, czym jest *Błyskawica* dla Muzeum Marynarki Wojennej.

- To nie jest tak, że chcemy ukraść ten okręt Muzeum Marynarki Wojennej – dopowiada jego zastępca Wojciech Waśkowski. - Ale przecież moglibyśmy zająć się nim wspólnie. Gdynia ma dosyć marynarskich pamiątek, Helowi też coś się należy.

Trudno odmówić racji tej logice. Sławomir Kudela nie wyklucza żadnej z możliwości, zwłaszcza że obie placówki ze sobą współpracują. Wszystko zależy od decyzji dowódcy Marynarki Wojennej.

- Pan admirał jeszcze jej nie podjął – mówi kmdr ppor. Piotr Adamczak z Biura Prasowego Marynarki Wojennej.

Miejmy nadzieję, że znany z zamykania do historii wiceadmirał Karweta powie „tak” i, bez względu na ostateczne miejsce ekspozycji, najstarszy polski okręt oglądać będą mogli już niebawem wszyscy chętni. Byłby to piękny gest na przypadającą na ten miesiąc, dziewięćdziesiątą rocznicę powstania Polskiej Marynarki Wojennej.

Tomasz Falba
Zdjęcia: Łukasz Głowala



**Wojciech Waśkowski, zastępca
dyr. Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu.**



**Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum
Marynarki Wojennej w Gdyni.**

Honory od polskiego stowarzyszenia z tradycjami

Fot. Czesław Romanowski

Prezes Piotr Soyka ze Złotą Odznaką TOP KORAB w klapie marynarki.

W czwartek, 23 października 2008 roku w sali konferencyjnej budynku zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowej SA odbyła się uroczystość nadania prezesowi Piotrowi Soyce Honorowego Członkostwa Towarzystwa Okrętowców Polskich KORAB.

W ten sposób przedstawiciele jednego z najstarszych stowarzyszeń naukowo-technicznych w Polsce, skupiającego naukowców i inżynierów przemysłu okrętowego, postanowili wyrazić uznanie dla przedsiębiorcy i menedżera.

Laudację na cześć laureata wygłosił przewodniczący kapituły KORABIA Olgierd Pawłowski.

- Tę decyzję podjęliśmy jednogłośnie – mówił. - To wyraz uznania za wybitne zasługi dla polskiego przemysłu budowy

i remontu statków i obiektów pływających, oraz za stworzenie silnej i prężnie działającej grupy przemysłowej, jedynej z polskim kapitałem, z sukcesem konkurującej na rynku ogólnosiwiatowym. Zwłaszcza w kontekście bardzo trudnej sytuacji, w jakiej są obecnie polskie stocznie produkcyjne, przykład jaki daje stocznia i Grupa REMONTOWA, stojąca na czele polskiego przemysłu okrętowego, zasługuje na najwyższe uznanie.

- Jestem zaszczycony i wzruszony – wyznał Piotr Soyka. – Dostałem już wiele rozmaitych nagród od różnych osób i instytucji, jednak ten tytuł i uznanie, któ-

re on wyraża, otrzymuję od ludzi wywołujących się z tego samego, co ja środowiska inżynierów i okrętowców, ludzi nauki i techniki. Wielu z Was znam osobiście, z wieloma łączy mnie długa znajomość, a nawet przyjaźń. Wy znacie tę robotę, wiecie co to jest stocznia i produkcja statków, znacie skalę trudności jakiej trzeba pokonywać. Dlatego Wasze uznanie ma dla mnie szczególne i wyjątkowe znaczenie.

Obecni na spotkaniu polscy okrętowcy wielokrotnie podkreślali, że Remontowa jest unikatowym w polskim przemyśle stoczniowym przykładem prywatyzacji zakończonej pełnym sukcesem. Nikomu innemu nie udało się go powtórzyć. Pytali laureata jak udało się tego dokonać?

- Wielu pyta mnie o receptę na sukces. A takiej jednej prostej recepty nie ma. Byli tacy, którzy mówili, że wystarczy być dobrym menedżerem i mieć wiedzę finansową, a wtedy można odnieść sukces, obojętnie, czy sprzedaje się statki, czy truskawki. Mylili się. Sprzedawanie statków, czy usług stoczniowych jest o wiele trudniejsze. Dobre zarządzanie i znajomość finansów są ważne, ale to za mało. Oprócz tego trzeba dokładnie znać produkt, który się oferuje i rynek, na którym się działa. Mój ojciec był dyrektorem technicznym Stoczni Gdańskiej. Jego podpis widnieje na dokumencie ustanawiającym Bazę Remontową Ostrów, z której narodziła się dzisiejsza Remontowa. O stoczniah i statkach słyszałem jeszcze jako chłopak, w domu rodzinnym. W Remontowej przeszedłem przez wszystkie szczeble, od mistrza i kierownika zadania, aż po dyrektora naczelnego. Znam stocznnię od podszewki. Od dawna interesowałem się też rynkiem, jeszcze na długo zanim w Polsce nastał tzw. wolny rynek. Wykorzystywałem każdą okazję, żeby jeździć po świecie, poznawać statki i armatorów. Przyglądałem się jak to działa. A potem musiałem odrobić jeszcze jedną, chyba najważniejszą lekcję. Społeczną lekcję współpracy z ludźmi. W 1980 roku zostałem dyrektorem stoczni remontowej w Świnoujściu, dosłownie „za pięć dwunasta” przed strajkiem. Ułożyłem program dla stoczni i musiałem przekonać do niego i do siebie współpracowników, stoczniovców i związkowców. Zostałem wtedy pierwszym dyrektorem stoczni w Polsce z rekomendacji Solidarności. Stocznia była w tarapatach, a potem, gdy z niej odchodziłem, była jedną z najlepszych w Polsce. Gdy

w 1989 roku po wygraniu konkursu zostałem dyrektorem Remontowej, zastałem stocznnię bez statków, kontraktów i bez pieniędzy, za to z ludźmi i galopującą inflacją. Przydała się znajomość rynków i armatorów, wiedza o zarządzaniu i o stoczniowej robocie. Ale przede wszystkim - znowu - umiejętność współpracy z ludźmi, przekonania ich do strategii, przekonanie do słuszności tego, co chcemy robić. I tę lekcję przerabiamy wciąż od nowa. Bez kompetentnych kierowników i zgranej załogi, bez współpracy z partnerami społecznymi ze związków zawodowych nic by się nie udało. Firma to ludzie, bez nich nie byłibyśmy dziś pierwszą stocznią w Polsce i jedną z najlepszych w Europie.

- Czy wobec dzisiejszych kłopotów polskich i europejskich stoczni przemysł okrętowy w Europie przetrwa? – pytał podczas spotkania przewodniczący TOP KORAB Bogumił Banach.

- Trudno dziś wyrokować co się zdarzy - odpowiadał prezes Remontowej SA. - Tego co się ostatnio stało w Ameryce i światowego kryzysu finansowego nie przewidziały najtęższe głowy. Dziś nawet stocznie chińskie i koreańskie są w tarapatach, ponieważ armatorzy wycofują się ze złożonych w tych stoczniah zamówień na duże statki, masowce czy kontenerowce. Z drugiej jednak strony u nas dolar zaczął się umacniać do złote-

go, co poprawia przychody z eksportu, a tego też mało kto się spodziewał. Rynek wciąż się zmienia i trzeba uważnie się przyglądać. Kryzys nie będzie trwał wiecznie. W Europie na pewno będą powstawać statki niszowe, takie jakich na razie w stoczniah dalekowschodnich buduje się mało albo w ogóle. A takie właśnie statki budujemy w Grupie REMONTOWA...

Grzegorz Landowski

KORAB

Towarzystwo Okrętowców Polskich. Powstało 24 lipca 1924 roku na Politechnice Gdańskiej jako Koło Naukowe Studentów Polaków Techniki Okrętowej pod nazwą KORAB. Obecnie liczy 107 członków indywidualnych i 2 instytucjonalnych – wspierających. Ma oddziały w Gdańsku i Szczecinie. Jest członkiem CEMT (Konfederacji Europejskich Towarzystw Techniki Morskiej). Od 27 stycznia 2005 roku Oddział w Gdańsku działa jako wspólny oddział TOP KORAB i Royal Institution of Naval Architects (RINA/KORAB Joint Branch).



Gratulacje w imieniu okrętowców polskich składa przewodniczący zarządu TOP KORAB Bogumił Banach (z prawej).

Fot. Czesław Romanowski

Zakaz połowu przedłużony

Czekanie na wypłatę

To już pewna i potwierdzona wiadomość. Polscy rybacy do końca tego roku nie będą mogli łowić dorsza na Bałtyku Wschodnim. Zakaz obowiązuje od 1 października, ale rozporządzenie, które go wprowadza, weszło w życie pod koniec miesiąca.

Powód decyzji jest jeden – rybacy przekroczyli przyznany Polsce na ten rok limit połowowy na dorsza. Środowiska rybackie, o czym wielokrotnie pisaliśmy, nie zgadzają się z takimi zarzutami. Do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Strasburgu wysłana zostanie w najbliższym czasie skarga na decyzje urzędników. Powołano również Komitet Protestacyjny Rybaków, który domaga się zmian w gospodarce rybackiej.

Czasowy zakaz połowu dorszy na Bałtyku Wschodnim (od Dziwnowa na wschód) został wprowadzony 22 maja tego roku. Urzędnicy z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi przekonywali, że

będzie obowiązywać tylko do końca września i został wprowadzony, aby rybacy mogli racjonalnie gospodarować limitami połowowymi przez cały rok. Z danych przekazanych przez Centrum Monitorowania Rybołówstwa wynikało, że do końca maja rybacy odłowili już ponad połowę swojego rocznego limitu. Ostatecznie, po podliczeniu okazało się, że było to około 80 procent limitu. Wszyscy byli jednak przekonani, że 1 października normalnie wyjdą w morze i będą mogli spokojnie łowić do końca roku.

- Większość z ponad 400 pływających kutrów rybackich miała jeszcze niewykorzystany indywidualny limit na dorsza –

przekonuje Jerzy Wysoczański ze Związku Rybaków Polskich. – Dlatego pod koniec września byliśmy już przygotowani na kolejne rejsy. Niestety, jak się okazuje byliśmy w błędzie. Najgorsze jest to, że urzędnicy opierają się na tych samych danych, co my. Inny jest tylko wynik. Nikt nam jednak nie chce powiedzieć jak policzono tę rybę.

Innego zdania jest Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

- Rybacy dokładnie wiedzieli, że złowili więcej niż powinni – wyjaśnia Plocke. – Nasze wyliczenia potwierdzają dane spisywane przez niezależnych inspektorów unijnych. Poza tym na łowiskach zachodnich nadal do odłowienia jest około 900 ton dorsza. Zakaz obejmuje tylko łowiska wschodnie.

Teraz najważniejsza dla środowiska jest jak najszybsza wypłata rekompensat.

- Tu nie chodzi o armatorów, ale o samych rybaków, którzy już odchodzą z pracy i szukają sobie innego zajęcia - przekonuje Grzegorz Szomborg, przewodniczący Komitetu Protestacyjnego Rybaków. - Jeżeli nie damy im teraz pieniędzy, w przyszłym roku nie będzie kim łowić.

- Część jednostek jest przystosowana jedynie do połowów dorszy oraz łososi, których nie wolno łowić najbardziej rozpowszechnionym w Polsce rodzajem sieci, czyli pławnicami dryfującymi. Bez szybkich rekompensat ci ludzie po prostu nie będą mieli z czego żyć - wylicza Bogdan Waniewski, prezes Stowarzyszenia Armatorów Rybackich z Kołobrzegu - Wielu rybaków myślało, że w październiku będą



Rybaczy z Ustki pływają na łowiska zachodnie, ale właściciele kutrów twierdzą, że tak dalekie rejsy są nieopłacalne.

Fot. H. Biernatowski

Będzie więcej euro?

Wyplata rekompensat za postoję w portach w 2008 roku oraz program złomowania kutrów rybackich - to dwa elementy Sektorowego Programu Operacyjnego dla rybołówstwa na lata 2007-2013, które mają być realizowane już w tym roku. Komisja Europejska ma w najbliższym czasie przyjąć zaproponowany przez Polaków program.

W latach 2007-2013 na całe rybołówstwo do wykorzystania będzie 1,3 mld euro. Pieniądze mają być przeznaczone na rybołówstwo morskie i śródlądowe oraz przetwórstwo rybne. Zdaniem urzędników z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi najwięcej pieniędzy trzeba przeznaczyć na modernizację i rozbudowę portów rybackich oraz poprawę komunikacji w tych portach. W programie zakłada się również kolejną likwidację o ponad 30 procent floty rybackiej połowiącej dorsza. Jednocześnie urzędnicy zakładają zwiększenie o 15 procent zatrudnienia w firmach zajmujących się rybołówstwem i przetwórstwem rybnym.



Fot. H. Bierndgarski

Jeżeli będzie zgoda na likwidację 30 procent floty rybackiej, już za kilka lat z polskich plaż mogą zniknąć takie widoki.

mogli łowić i zaciągali kredyty na modernizację kutrów. Teraz nie mają z czego ich spłacać. Dlatego jak najszybciej powinno się uruchomić wypłaty rekompensat.

- Mamy dla rybaków dwie propozycje - wylicza Kazimierz Plocke - Albo 6 zł za każdy niezłowiony kilogram dorsza, albo wypłata odszkodowania za 44 dni, kiedy rybacy nie będą mogli łowić tej ryby. Chcę również dodać, że według prawa, rekompensaty za 2008 rok powinny być wypłacane dopiero w 2009 roku. Rybacy powinni docenić fakt, że robimy

wszystko, aby pieniądze dotarły do nich jeszcze w tym roku.

4 listopada rybacy przez cztery godziny blokowali w trzech miejscach drogę krajową nr 6. Zapowiedzieli kolejne protesty, do czasu, aż na ich kontach nie pojawią się pieniądze.

Wiceminister Kazimierz Plocke zapewnia, że rząd opracowuje projekty ustaw i rozporządzeń, które mają pomóc rybakom. Gotowe są już te dotyczące wypłat rekompensat.

Hubert Bierndgarski

ogłoszenie

Wypis wyroku z dnia 12 09 2008 r.

Sąd Rejonowy w Szczecinie XXI Wydział Karny podaje do publicznej wiadomości, iż prawomocnym wyrokiem z dnia 12.09.2008 r. Karol Rzepniewski, syn Rajmunda i Wacławy, ur. 05.11.1946 r. w Szczecinie, zamieszkały w Szczecinie, został skazany za to, że w dniu 6 grudnia 2006 r. w Szczecinie, na rzece Odra, pełniąc obowiązki kapitana, kierował w ruchu wodnym statkiem MT Bukowiec typu tankowiec, przewożąc paliwo ciężkie FUL OIL w ilości 415 ton, będąc w stanie nietrzeźwości 0,91 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu, czym spowodował

bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu wodnym,

to jest o czyn z art. 174 § 1 kk w zb.

Z art. 178a § 1 kk w zw. Z art. 11 § 2 kk

Za powyższy czyn wymierzono skazanemu karę 2 lat pozbawienia wolności, wykonanie kary pozbawienia wolności zawiesza na okres 2 lat próby, kara grzywny 100 stawek po 20 zł, zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu wodnym i lądowym na okres 4 lat, podanie wyroku do publicznej wiadomości.

Morzem na wieczną wachtę

Prochy na pokładzie

Hans Peter Klages od kilku lat na swoim szkunerze *Knudel* organizuje pogrzeby morskie. To coraz popularniejszy rodzaj pochówku.

Do Hansa Klagesa zwracają się przede wszystkim Niemcy, którzy przed i w czasie drugiej wojny światowej urodzili się i mieszkali w Sopocie, Gdyni lub obecnym Kalliningradzie i zostali stamtąd wysiedleni. Przed śmiercią życzą sobie, by ich prochy spoczęły w pobliżu rodzinnych miejsc.

- Chcą być pochowani blisko Alte Heimat, starego kraju - opowiada 63-letni Klages. - W ten sposób niejako wracają do ojczyzny. Potomkowie spełniają ich życzenia, przywożą tu prochy. Wielu nie ma rodziny, więc gdyby zostali pogrzebani w tradycyjny sposób, nikt nie przyszedłby na ich grób.

Czarna szarfa na maszcie

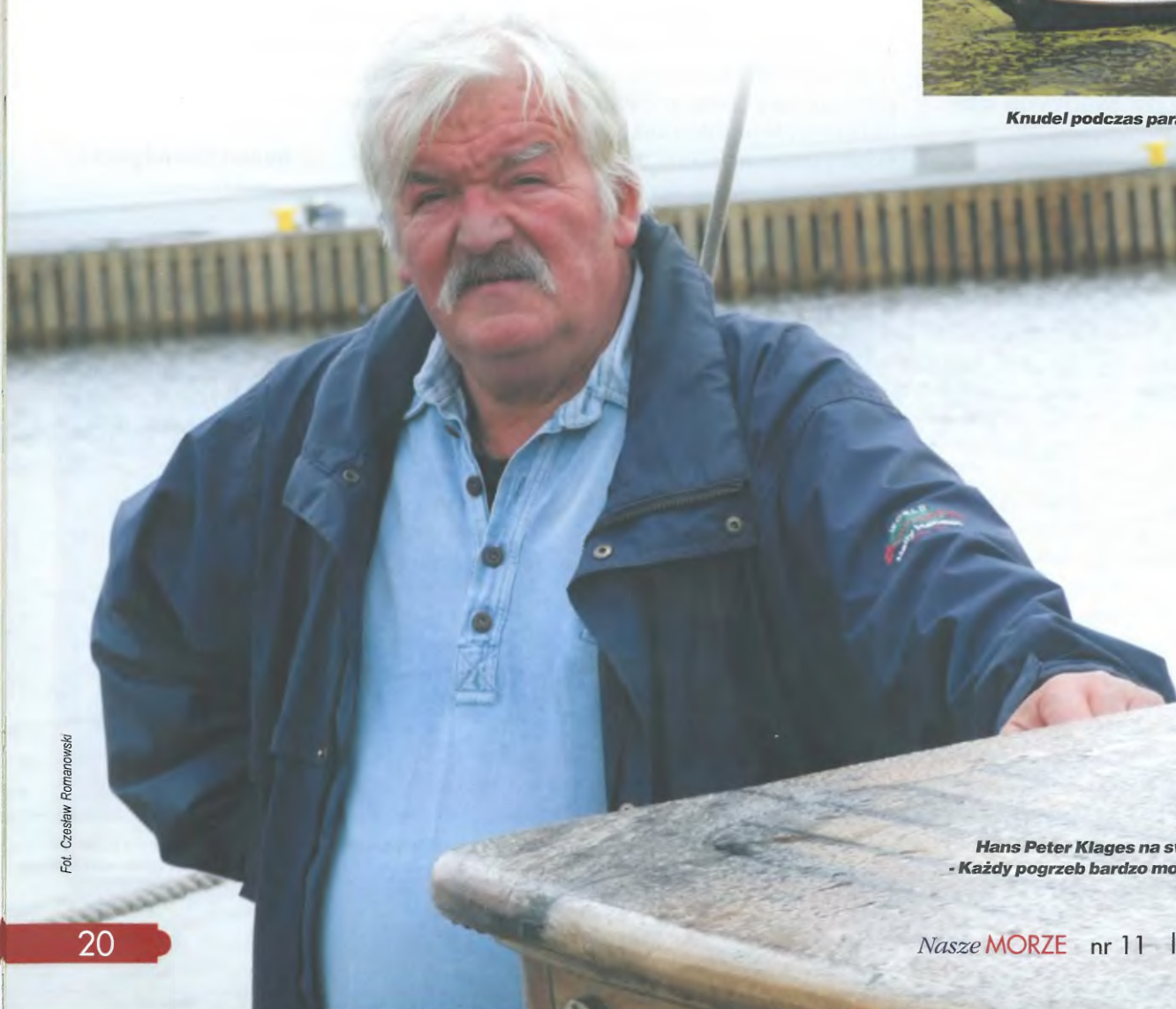
W 1992 roku Hans Peter Klages, Niemiec, który ożenił się z Polką, kupił kuter SWI 20. Przez siedem lat znajomy szkutnik przebrał go na szkuner gaflowy.

- W tym czasie znajomy z Hamburga, właściciel pięknego rosyjskiego statku, przypłynął do gdańskiej mariny i powiedział, że robi pogrzeb morski - mówi Klages. - Pewien Niemiec z Kolonii po stracie żony, która kiedyś mieszkała niedale-



Knudel podczas parady na Motławie.

Fot. Krzysztof Myszkowski/KFP



Fot. Czesław Romanowski

Hans Peter Klages na swoim szkunerze:
- Każdy pogrzeb bardzo mocno przeżywam.

ko Gdyni, przywiózł tu urnę z jej prochami. Postanowiłem wziąć udział w tej uroczystości, na moim pokładzie była ekipa telewizyjna, która ceremonię filmowała. Pamiętam, że mężczyzna bardzo przeżył pogrzeb, chciał rzucić się do wody.

Powiedział potem Klagesowi, że w przyszłym roku chciałby ponownie tu przyplłynąć, rzucić żonie kwiaty.

- Rok później zawiozłem go tam. Potem dostawałem od niego pocztówki. W następnym roku zadzwoniła do mnie jego córka – tata umiera, chce by jego prochy zostały rozrzucone tam, gdzie prochy mamy. Mieli w Gdańsku przyjaciół, którzy wypłynęli z nami na morze. Zrobiliśmy pogrzeb morski na tej samej pozycji.

Tak się zaczęło. Od tamtej pory Hans Peter Klages zorganizował na *Kmudlu* kilkanaście pochówków. W tym tylko dwa polskie.

- Jeden z nich był szczególnie smutny - rodzice pochowali w ten sposób tragicznie zmarłego syna – wspomina. I dodaje: - Każdy pogrzeb morski, który robiłem, bardzo przeżywałem. Aż serce boli.

Ceremonie to dla niego sprawa osobista. Zajmuje się wszystkim: od zarezerwowania hotelu bliskim zmarłej osoby, poprzez załatwienie kapłana, trębacza, do wygłoszenia mowy na cześć zmarłego.

- Rodzina najczęściej chce, żebym ja, kapitan, coś powiedział. Przygotowuję tekst, mówię o zmarłym osobie – tłumaczy. - Przed wypłynięciem wiem na maszcie czarną szarfę.

Samego pochówku dokonuje się na dwa sposoby. Prochy zmarłego rozrzuca się na cztery strony świata lub zostają one spuszczone w urnie do wody.

- Prochy są chowane po prawej stronie burty. Cztery razy dzwonek oznaczający koniec wachty. Urna na dół. Opływam trzy razy to miejsce, bliscy wyrzucają kwiaty za burtę. Trębacz gra ostatnie pożegnanie. To bardzo pięknie wygląda. Potem rodzina dostaje ode mnie mapę z pozycją pochówku prochów.

Dzięki temu możliwe jest ponowne przyplnięcie w to samo miejsce w kolejne rocznice śmierci. Urny na prochy są zwykle metalowe lub kamienne. Jednak te, które spuszczone zostają do morza, wykonane są z ryżu lub soli, po godzinie rozpuszczają się w wodzie.

...w ostatni wyruszyć rejs...

Jak mówi Klages, w jego ojczyźnie morski pochówek nie jest niczym dziwnym. A i w Polsce, mimo wielowiekowej

tradycji odwiedzania grobów zmarłych, pogrzeby morskie w Zatoce Gdańskiej odbywają się coraz częściej, choć wciąż są niezwykle. Jedną z niewielu firm świadczących takie usługi jest Navimor Yachting z Gdańska.

- Zainteresowanie taką formą pochówku jest coraz większe - mówi jej prezes Helena Kozłowska-Kłos. - Mamy klientów nawet z zagranicy.

Firma podpisała umowę z jedną z niemieckich firm pogrzebowych, która przesyła pocztą prochy niemieckich gdańszczan. Tego rodzaju pochówek znajduje się od kilku lat także w ofercie zakładu pogrzebowego „Chejron” w Gdyni. Wioletta Rangotis, żona właściciela firmy mówi, że liczba osób chętnych do takiego pochówku nieznacznie, ale jednak rośnie. Obecnie do piętnastu, dwudziestu w ciągu roku. I zapewne będzie ich jeszcze więcej...

- Odbieramy ciało, zajmujemy się kremacją, bliski zmarłego wybiera urnę. Zgłaszamy się do kapitanatu portu w Gdyni, który wyznacza pozycję pochówku – wyjaśnia Wioletta Rangotis.

Morskie pochówki odbywają się nie tylko na szkunerze Klagesa. „Chejron” na przykład korzysta z innego oldtimiera, jachtu *Norda*. Również Marynarka Wojenna czasami organizuje takie ceremonie, w wypadku, kiedy zmarły był zawodowym wojskowym. Nie są to jednak częste przypadki. Kmdr por. Bartosz Zajda, rzecznik dowódcy Marynarki Wojennej RP przypomina sobie jeden taki morski pochówek z ostatnich lat.

- W czerwcu 2001 roku na wodach Zatoki Gdańskiej odbyła się ceremonia rozrzucenia prochów mata Edmunda Olaszewskiego, członka załogi ORP *Nurek*, który służył w naszej marynarce w czasie drugiej wojny światowej - mówi komandor Zajda. - Po wojnie i przez resztę życia był związany z morzem. Jego ostatnią wolą było rozrzucenie prochów na Bałtyku. Uroczystość odbyła się na pokładzie ORP *Lech*.

*Chciałbym raz jeszcze w mesie zasiąść z Wami Przyjaciele,
I o rejsach dalekich żeglarską snuć gawędę.
Chciałbym pokład rozkołysany poczuć pod nogami,
Ale już tego więcej mógł nie będę.
Chciałbym Wiśłoujścia posłuchać szumu drzew,
I powrócić choć na chwilę do drogich mi miejsc.
Na wantach chciałbym usłyszeć jeszcze sztormu śpiew,
Zanim mi czas przyjdzie w ostatni wyruszyć rejs.*

Pogrzeb morski

To jeden z najstarszych obrzędów morskich. Wikingowie chowali zmarłych wodzów w morzu, nawet wtedy, kiedy umarli na lądzie. Ciało zatapiano razem z najwspanialszą łodzią, która była wypełniona przedmiotami osobistymi i bronią. W późniejszych wiekach zwłoki zaszywano w płótno żeglarskie i często okrywano flagą. Od XVI do XIX wieku w ceremonii pogrzebowej brała udział cała załoga, a znaczące osobistości żegnała asysta składająca się z werblistów, trębaczy i muszkieterów oddających salut honorowy. Obecny był często kapelan, zawsze kapitan od czytujący fragmenty z Biblii.

Polskie prawo nie reguluje dokładnie kwestii pogrzebów morskich. Mówi jedynie, że w morzu może zostać pochowane ciało człowieka, który zmarł na statku znajdującym się na pełnym morzu i to tylko w sytuacji, kiedy nie ma możliwości dopłynięcia do portu w ciągu najbliższej doby. Oznacza to, że w morzu nie wolno chować zwłok człowieka, który umarł na lądzie. Zwłok nie, ale co z prochami? O takiej sytuacji przepisy nic nie mówią. A co nie jest zabronione, jest dozwolone. W każdym razie taką interpretację przyjmują firmy oferujące pogrzeby morskie.

Szczególnie uroczyste żegna kogoś ze swego grona żeglarska brać. Gdy w czerwcu 2006 roku na Zatoce Gdańskiej żegnano wicekomandora i członka honorowego Polskiego Klubu Morskiego, kapitana i armatora jachtu *Wareg POL-285*, Wacława Kowalskiego, w ostatniej drodze towarzyszyło mu sześć jednostek. Przyjaciele-żeglarze dedykowali mu wiersz:

Czesław Romanowski, tef

Mano Umi - Diabelskie Morze

Furia w rzeźni

Nie tylko Trójkąt Bermudzki zdaje się połykać statki z załogami. Czy u wybrzeży Japonii czają się wrota do innego wymiaru?

8 września 1980 roku frachtowiec *Derbyshire* ze 150 tys. ton stali, znajduje się 370 mil morskich od wybrzeży Okinawy. Potężny statek, prawie trzystu metrowej długości jest dwukrotnie większy od *Titanica* i ma zaledwie cztery lata. Jego rozmiary sugerują bezpieczeństwo, ale tak nie jest. Młody marynarz, Peter Lambert, ma nie najlepsze zdanie o statku, na którym pływa.

- Podczas pobytu w domu, albo w listach pisał często, że nie lubi tej łajby - opowiada jego brat Paul. - Coś mu się w niej nie podobało, choć nie potrafił tego sprecyzować. Niechętnie zamustrował na niego w 1980 roku. Planowali ze swoją dziewczyną ślub i chciał na tę okazję zarobić trochę grosza. Miał dziewiętnaście lat.

Do ślubu nie doszło. 9 września *Derbyshire* zniknął bez śladu wraz z całą za-

łogą. Incydent stał się największą katastrofą brytyjskiej marynarki handlowej. Co gorsza - nikt nie mógł powiedzieć, co tak naprawdę się stało.

Inny wymiar

Na południe od Japonii rozpościera się wody, w których od lat 40. zeszłego

stulecia zaginęło kilkanaście tuzinów dużych statków. Dziwnym zbiegiem okoliczności większość bez jednego choćby wezwania o pomoc. Po prostu zniknęły. Od stuleci akwen cieszy się złą sławą, już w średniowieczu zwany w Japonii Mano Umi, Diabelskim Morzem.

Zaginionych jednostek jest tak wiele, iż eksperci, starając się dociec przyczyn, nanieśli prawdopodobne miejsca katastrof na mapę. Siatka tragedii przyjęła kształt trójkąta. Leży... na tej samej szerokości geograficznej, choć po drugiej stronie globu, co tzw. Trójkąt Bermudzki. Junichi Yaoi, japoński producent telewizyjny i samozwańczy ekspert zajmujący się ponadnaturalnymi fenomenami, jest twórcą kontrowersyjnej teorii.

Dziób HMS Hooda.

Fot. David L. Means



Wrak HMS Hooda, obraz z sonaru, po lewej - zbliżenie.



- Jest kilka rozwiązań – mówi. – Morze w tym miejscu jest bardzo burzliwe i część tragedii jest tego konsekwencją. Ale jeśli statki tej wielkości znikają bez śladu, uważam za możliwe, iż przedostają się w inny wymiar. Moim zdaniem ten rejon jest jednym z kilku na ziemi, gdzie takie fenomeny czasem się ujawniają.

Gros naukowców, nie tylko japońskich oraz eksperci z branży morskiej uważa teorię Yaoi za science-fiction. Jednak Mano Umi wciąż pochłania statki i ludzi.

Mr. Search the Wreck

David L. Mearns jest szefem prestiżowej firmy, która zajmuje się poszukiwaniem wraków. Znalazł brytyjskiego *Hooda*, którego w czasie drugiej wojny światowej zatopił *Bismarck*. Kiedy amerykański badacz, Robert Ballard chciał zachować w tajemnicy położenie znalezionego przez siebie wraku *Bismarcka*, Mearns znalazł go po raz drugi. Odnalazł *Luconę*, frachtowiec zatopiony prawdopodobnie bombą zegarową na Oceanie Indyjskim w celu wyłudzenia polisy ubezpieczeniowej. Powiązania wiodły do najwyższych kręgów politycznych Austrii i stały się najpoważniejszą aferą poli-

tyczną tego kraju. Mearns znalazł także *Esmeraldę*, zatopiony w 1503 r. portugalski statek należący do flotyli Vasco da Gammy.

- Nie wierzę w znikanie i nadprzyrodzone moce. Zatrudniam mnie ludzie, którzy oczekują naukowej analizy i pewnego werdyktu. Gdybym zaczął od zdania „Trójkąt Bermudzki, UFO...” renoma mojej firmy poszłaby w oka mgnieniu na dno – mówi.

W 1994 r. David podejmuje najcięższe wyzwanie w swojej dotychczasowej karierze. Ma znaleźć odpowiedź na pytanie, co przytrafiło się brytyjskiemu *Derbyshire*. Oficjalny raport mówi o gigantycznym wpływie sił natury jako przyczynie zniknięcia. Sprawa jest zamknięta. Ale rodziny zaginionych marynarzy nie zgadzają się na taki koniec, żądają dochodzenia.

- Chcieliśmy wiedzieć, co było przyczyną śmierci czterdziestu czterech ludzi. Powiedziano nam, że sprawa może być „rozkrecona” na nowo, jeśli pojawią się nowe dowody – mówi Paul Lambert. – Jedynym „nowym” dowodem mogłaby być sama jednostka. Wszyscy znani fachowcy powiedzieli nam jednak, że nie ma szans, by dało się ją kiedykolwiek znaleźć. Ale nie poddaliśmy się.



Wywrócone działo HMS Hooda.



Dzwon HMS Hooda.



Jedna z wieżyczek HMS Hooda.



Działo HMS Hooda.



Tablica przy wraku Derbyshire.



Albert Edward Pryke „Ted” Briggs, ostatni z żyjących brytyjskich marynarzy z HMS Hood, z Davidem Mearnsem podczas akcji poszukiwania Hooda (Ted zmarł 4.10.2008 r.).



Wywrócony mostek Bismarcka.



Jeden z włazów Bismarcka.

Szukanie nie jest tanie



David z flagą Klubu Poszukiwaczy (Explorers Club), którego jest prezesem.

Lech Walotek-Scheidegger: - David, co jest najtrudniejsze w akcji odnajdywania wraku?

David Mearns: - Research, czyli przekopanie sterty dokumentów, z możliwie wielu źródeł, tak, by jak najbardziej okroić obszar, który wchodzi w rachubę. To nie tylko dokumenty związane z samym zatonięciem. To prognozy pogody, opisy prądów morskich, mapy – jeśli istnieją – ukształtowania dna morskiego, czasem zdjęcia satelitarne...

LWS: - Z Polski wyruszył niedawno zespół próbujący określić położenie wraku legendarnego polskiego okrętu podwodnego, ORP Orzeł, który wspomagał was (David jest Brytyjczykiem) podczas II wojny światowej i zaginął na Morzu Północnym. Niestety, grupa wróciła z niczym.

DM: - Poszukiwanie wraków kojarzy się z mitem poszukiwacza skarbów. Gdyby tak było, zespołów, jak mój byłoby jak grzybów po deszczu. Największą podporą sukcesu są ludzie z doświadczeniem i sprzęt najwyższej jakości. Nie wystarczy praktyka pracy na morzu. Nawet najlepszy kapitan supertankowca nie jest wyrocznią, jeśli chodzi o podmorskie odwierty ropne. To samo jest z akcjami poszukiwawczymi. Ludzie potrafiący posługiwać się sonarem też różnią się umiejętnościami i doświadczeniem.

LWS: Potrafiłbyś znaleźć Orla?

DM: - Jeśli istnieją dokumenty opisujące w przybliżeniu przypuszczalne miejsce zaginięcia, moglibyśmy się podjąć takiego zadania. Naturalnie takie prace nie są tanie, a cenę dyktuje głównie sprzęt. Ale jeśli ten okręt ma wyjątkowe znaczenie dla Polaków, nie warto wydawać pieniędzy na kilkanaście ekspedycji, które nawet przy najlepszych chęciach uczestników nie są porównywalne z pracą kilku zawodowych zespołów na świecie. Taniej nie zawsze znaczy lepiej.

Mearns określa przypuszczalny ground zero. Opiera się na oficjalnym raporcie lotniczym, który zarejestrował niewielką plamę oleju na powierzchni w pobliżu ostatniego możliwego miejsca pobytu jednostki.

- To była premiera. Nigdy wcześniej plama oleju nie była decydującym faktem mówiącym o zaginionym statku. – wspomina David. – Nie wiedzieliśmy tylko, jak duża będzie przestrzeń, którą mieliśmy przeszukać. Czy olej wyciekł w momencie zatonięcia? Czy dryfował z prądami? Jak długo? Z jaką szybkością?

Mano Umi nie popuszcza

Mearns pracuje z najlepszym, dostępnym sprzętem. Akcję rozpoczyna Ocean Explorer 6000, potężny sonar, który statek ciągnie za sobą. Przyrząd penetruje ukształtowanie dna morskiego, uwidaczniając wszystkie anomalie i przekazuje zdjęcia centrali sterowania. Jego użytkowanie kosztuje kilkanaście tysięcy euro na dzień. Pieniądze rodzin ofiar wystarczą na dokładnie osiem dni pracy w morzu. Jest to prawdziwy wyścig z czasem. Parę minut po zanurzeniu przyrządu Mearns analizuje pierwsze zdjęcia. Dla niewyszkolonego oka jest to zagmatwana mieszanina form i cieni, ale David je czyta.

- Za pierwszym razem zobaczyliśmy małą anomalię – wspomina David. – Po-

większona wyglądała jak skała. Czy jednak nią była, czy też częścią kadłuba, tego nie dało się powiedzieć. Postanowiliśmy przeciągnąć sonar jeszcze raz nad tym miejscem. I wtedy, ot tak, po prostu się zerwał i zaczął tonąć. Wyobraź sobie, podwójnie zabezpieczony stalowy kabel pęka! Sprzęt wart 600 tys. euro poszybował w dół. Zjeżyły nam się włosy na karku.

Jakby tego było mało, na Mano Umi budzi się szorm, a te są tutaj poważne. Od zakończenia działań wojennych 7 Flota USA stacjonuje w Japonii i jest praktycznie „władcą” Pacyfiku. Jedynym przeciwnikiem, przed którym czuje respekt, jest natura. Diabelskie Morze jest po prostu nieobliczalne.

Prawdziwymi bohaterami tej okolicy nie są marynarze i piloci, ale meteorolodzy. Dwadzieścia cztery godziny na dobę przeszukują cały obszar, by znaleźć najmniejszy nawet sygnał ostrzegawczy. Nie mogą pozwolić sobie na jakikolwiek błąd, bo oznacza on dla zespołów na morzu, zarówno ludzi, jak i techniki, piekielne niebezpieczeństwo.

Amerykańskie wspomnienia

Grudzień, 1944 rok, trwa wojna na Pacyfiku. Na Mano Umi największym zagrożeniem dla US Navy są kamikadze. Pewnego dnia nadchodzi jednak potężniejszy przeciwnik.

Task Force 38, zespół okrętów z lotniskowcami, napiera na Japończyków u wybrzeży Filipin, by przygotować miejsce pod inwazję sił lądowych generała MacArthura. Po trzech dniach ciągłego ostrzału wybrzeża, grupa musi wycofać się na pełne morze, by zatankować paliwo. Podczas gdy marynarze zajęci są trudnymi manewrami, na Mano Umi budzi się tajfun. Przed tym szturmem flota nie zdąży się ukryć. Dwie godziny po wybuchu żywiołu, załogi walczą już tylko o przetrwanie.

- To, co tam wybuchło, było furia w rzeźni – mówi Robert J. Cressman, amerykański historyk marynistyczny. – Potężne, dwudziestometrowe fale, siła wiatru 50 do 75 węzłów, czyli 100-130 km/h! Niesamowity ryk na pokładach, statki kładą się na boki do granic wywrotności. Dla załóg było to straszliwe przeżycie. Marynarze, którzy przeżyli wcześniej ataki kamikadze, ten szturm określili czarnym dniem całej służby na morzu podczas wojny.

Piekło trwało 24 godziny. Na koniec trzy niszczyciele leżą stępą do góry, 16 innych okrętów doznaje ciężkich uszko-

dzeń, ponad 200 samolotów zostaje zniszczonych za burtę lotniskowców. 765 członków załóg, mężczyzn i kobiet straciło życie. To najcięższa katastrofa naturalna, z którą amerykańska marynarka musiała zmierzyć się w XX wieku. Potężna flota ostatecznie sił uniknęła zagłady. By nigdy więcej nie dać się zaskoczyć, US Navy zakłada na całym Oceanie Spokojnym siatkę stacji meteorologicznych.

Kolejny tajfun

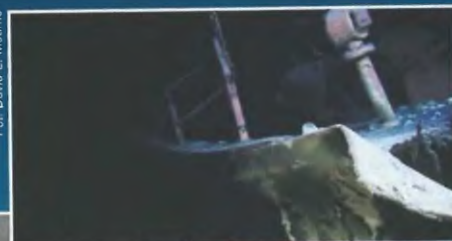
Kiedy zespół Davida traci sonar, centrala dowodzenia US Navy w Yokosuka ogłasza alarm tajfunowy nad Mano Umi. Ten region, ze swoją specyfiką i uwarunkowaniami atmosferycznymi wykluwa rocznie około trzydziestu takich zjawisk naturalnych. Wiatry wirowe z prędkościami do 300 km/h nie są rzadkością. W krótkim czasie spiętrzają dwudziestometrowe fale. Meteorolodzy US Navy są odpowiedzialni za to, by ich flota nie znalazła się na drodze takiego monstrum. Statki znajdujące się w portach mogą, częściowo osłonięte, przeczekać taki czas, ale jed-

nostkom na morzu pozostaje tylko zaufać konstruktorom, własnym umiejętnościom i ślepeму losowi. Wiele statków jest jednak tak konstruowanych, by wytrzymać nawet te ekstremalne warunki. *Derbyshire* był jednym z nich. Kiedy frachtowiec wpływa na Diabelskie Morze, sezon tajfunów osiąga szczyt. 9 września o godzinie 10.19 kapitan nadaje, że statek walczy z dziewięciometrowymi falami, ale da sobie radę. Jest zdania, iż do portu przybiją parę dni później.

Japońskie badania

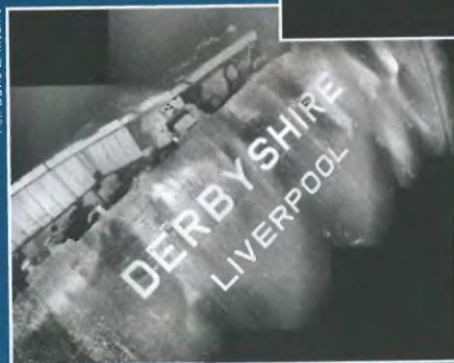
Nauka stara się rozwikłać zagadki Mano Umi. Japońskie Centrum Badań Oceanicznych zajmuje się niemal bez przerw głębią znajdujących się wokół wód. Dumą instytutu jest batyskaf *Shinkai 6500*, wytrzymujący ciśnienie najpotworniejszych głębin i umożliwiający człowiekowi ich badanie. Mano Umi jest pocięte najgłębszymi rowami naszej planety. Miejsca te są tak mało znane, iż często słyszy się opinie, jakoby skolonizowały je pozaziemskie cywilizacje.

Fot. David L. Means



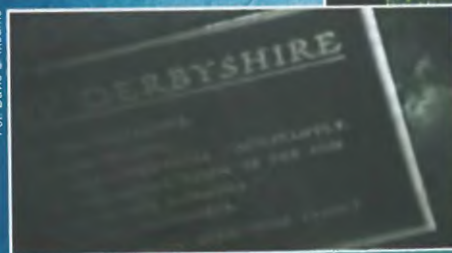
Rozzerwana burta *Derbyshire*.

Fot. David L. Means

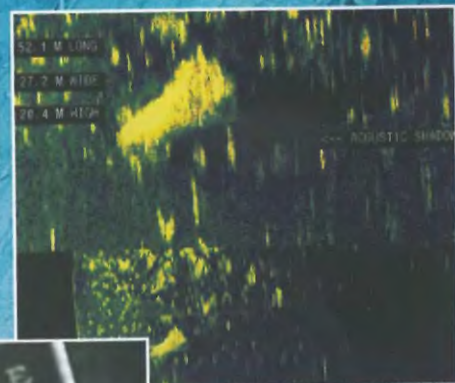


Dowód koronny.

Fot. David L. Means



Tablica z modlitwą rodzin złożoną przy *Derbyshire*.



Dziób *Derbyshire*.

Fot. David L. Means



**Japoński batyskaf
Shinkai 6500.**

- To bajki – mówi dr Jiro Naka, japoński oceanograf. – Nigdy jeszcze nie widziałem na morzu czegoś, czego nie mógłbym opisać – uśmiecha się. – Pewna część sił potrafiących dosłownie wciągnąć statek w głębie, znajduje rozwiązanie w zachodnich głębinach rejonu. Skorupa ziemska w tym miejscu jest bardzo krucha. Ciśnienie z głębi ziemi, wybuchy podmorskich wulkanów, takie zjawiska pojawiają się nagle, poruszają niezwykle szybko w stronę powierzchni i tak samo nagle ustają. Jedyne co pozostaje, to wraki. W pięćdziesiątych latach zeszłego stulecia sfilmowała to nasza straż przybrzeżna, inaczej nikt by w to nie uwierzył.

Na ostatnią chwilę

Zespół Mearnsa lokalizuje i wydobywa zaginiony sonar za pomocą ROVa, podwodnego robota.

- To był duży stres – wspomina David. – Na dnie leżał przyrząd wart majątek, jednocześnie byliśmy przekonani, że leży tam też poszukiwany wrak. Ale bez konkretnych dowodów nikt by nam nie uwierzył. Skoncentrowaliśmy się na wydobywaniu sonaru, choć wyciągnięcie z tej głębokości dziesięciotonowej sondy nie jest proste. Następnie mieliśmy powtórnie zejść w dół, by odszukać wrak. Wszystko w ciągu sześciu godzin. Potem należało czmychnąć przed tajfunem.

Plan się udaje. ROV odkrywa najpierw pokrywającą dno rudę żelaza, to ładunek *Derbyshire*. Zespół Davida widzi na ekranach powykęcane metalowe części. I nagle olśniewający moment, na który wszyscy czekali - widzą burtę wraku, a na niej wyraźny napis: *Derbyshire*! To koronny dowód na to, iż frachtowiec nie zniknął w innym wymiarze, lecz zatonął.

- To niesamowity i podniosły moment - mówi David. - Uczucie nie do opisania! Przepowiadano nam powrót z pustymi rękoma.

Dla rodzin ofiar ta wieść kończy długoletnią niepewność, ale równocześnie przekreśla ostatnią nadzieję, że ich bliscy mogliby wciąż żyć.

- Wiele rodzin tuż po zaginięciu statku nie chciało uwierzyć w śmierć bliskich – mówi Paul Lambert. – W pobliżu jest kilka miniaturowych wysepek... Kiedy odnajduje się wrak, wtedy dociera do świadomości, że kochana osoba nigdy już nie wróci do domu.

Pozostało jedno ważne pytanie. Jak i dlaczego statek zatonął?

Brytyjski Instytut Żeglugi rekonstruuje na podstawie zdjęć Mearnsa ostatni rejs frachtowca. *Derbyshire* trafił na tajfun, którego nie zdołał ominąć. Fale osiągnęły długość statku. Podczas gdy rufa podnosiła się na jednej fali, dziób zanurzał się w kolejnej.

- W tym momencie dziób musiał početně zanurzyć się w wodzie – David pokazuje sytuację na animacji 3D. – Załoga musiała zdać sobie sprawę, że to śmiertelne niebezpieczeństwo. Dziób został rozdarty, a przód statku wypełnił się w oka mgnieniu wodą. Frachtowiec pękł na trzy części i idąc na dno został praktycznie zmiażdżony przez ciśnienie. Byli bez szans – dodaje David. – Jedyne na co wcześniej mogli liczyć, to że statek przy swojej konstrukcji przetrzyma sztorm. Kiedy zdali sobie sprawę, że to koniec, pozostało im maksymalnie dziesięć minut.

Przy wraku zespół Davida ustawił tablicę pamiątkową z modlitwą, ufundowaną przez rodziny ofiar.

W ciągu kilku następnych lat dwie siostrzane jednostki *Derbyshire* zostały zerwane przez sztormy. Powodem wszystkich trzech katastrof okaże się błąd konstrukcyjny. Rozwiązanie zagadki nie zwróciło zaginionym marynarzom życia, ale spowodowało, iż więcej załóg dotrze cało do portu macierzystego.

Lech Walotek-Scheidegger



Zniszczenia na jednostkach US Navy w 1944 roku po tajfunie na Mano Umi.

Znów śmierć na Morzu Północnym

Teodor Pałyza
z wykonanym przez siebie
modelem *Cyranki*.

Fot. Czesław Romanowski



Psychoza *strachu*

- Jak tonęła *Czubatka*, przyszła sąsiadka i mówi do mnie: pani mąż utonął, *Czubatka* utonąła. Ja mówię: odczep się pani, mój mąż nie pływał na takim statku! Potem, po katastrofie *Cyranki* też to samo odpowiedziałam: to nieprawda. Ale moja teściowa i szwagier na mnie naskoczyli, to poszłam się zapytać. W PŻM mówią: tak, faktycznie, był wypadek. Ale wiedzieli już, że mąż i kilku kolegów się uratowało. Niedługo dostałam telegram od brata, a potem męża, że żyje – tak wspomina wydarzenia z października 1956 roku Wacława Pałyza, żona rybaka Teodora Pałyzy, jednego z sześciu uratowanych członków załogi kutra *Cyranka*.

Cyranka była, biorąc pod uwagę założenie stępki, piętnastą, a mając na względzie datę oddania do eksploatacji dwudziestą szóstą z kolei jednostką z serii lugrotrawlerów zbudowanych w Stoczni Północnej w Gdańsku, tzw. ptaszków lub

kulików (od nazwy pierwszej tego typu jednostki). Seria nie była szczęśliwa, miała poważne wady konstrukcyjne, o czym dobitnie świadczy fakt, że gdy w polowie 1951 roku pierwszą zbudowaną jednostkę tego typu m/t *Kulik* przekazano



Przewrócona *Cyranka* z trzema rozbitkami – zdjęcie zrobione z pokładu *Mysikrólika*.

Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyza

armatorowi – PPD „Dalmor”, przedsiębiorstwo nie chciało jej przyjąć, twierdząc, że nie nadaje się do eksploatacji. W grudniu 1952 roku „Dalmor” zlecił opracowanie kilku projektów wstępnych, mających na celu zwiększenie ilości pomieszczeń dla załogi.

Stały przechył

Zakład Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej opracował dokumentację na zabudowę rufy o pomieszczenie, w którym mogła mieszkać dodatkowa załoga. Po przebudowie kłopoty ze statecznością kutrów jeszcze się zwiększyły. Przypuszczano, że z tego właśnie m.in. powodu, w maju 1955 roku na Morzu Północnym zatонуła, wraz z czternastoosobową załogą *Czubatka* (pisaaliśmy o tym w poprzednim numerze „Naszego MORZA”). Niestabilne „ptaszki” nadal jednak łowiły na kapryśnym Morzu Północnym.

Na początku 1955 roku *Cyranke* przejęła od „Dalmoru” świnoujska „Odra”. Jak wspominał później pierwszy szypier kutra (pełniący tę funkcję przez dwa lata, do września 1955 roku) Julian Tarnawski, kuter miał stały, wynoszący około 10 stopni, przechył na prawą burtę, wyrów-

nywany podczas połowów przy pomocy przepompowywania paliwa z prawego boczego zbiornika do lewego, albo przez ustawienie wzdłuż lewej burty dziesięciu beczek z solą lub rybami. Podczas sztormowania wiele razy wykonywał zwroty na lewą i prawą burtę i manewry te nie sprawiały większych trudności, ale...

- Przy zwrocie w lewo przechył statku na prawą burtę był większy niż przy zwrocie w prawo na lewą burtę, przy czym najniebezpieczniejsze było wykonanie zwrotu, gdy statek był pusty, względnie miał pełny ładunek – mówił Tarnawski.

We wrześniu 1954 roku, gdy kuter wracał z Morza Północnego, odchylił się, na skutek nieuwagi sternika, ustawiając ukośnie do fali. Od strony rufy nadeszła duża fala, która spowodowała zalanie pokładu z prawej burty. Lugotrawler przechylił się około 40 stopni na prawą burtę i trwał tak przez pewien czas, po czym wrócił do normalnego położenia.

22 września 1955 roku kierownikiem *Cyranki* został niezbyt doświadczony, 30-letni szypier Marian Snopkiewicz. Rok

później, 11 września 1956 roku, kuter wypłynął w kolejny rejs pod jego dowództwem, pobierając z bazy w Świnoujściu sprzęt do połowów oraz paliwo.

Na jego pokładzie znajdował się sprzęt ratunkowy: umieszczona na rufie szalupa na 12 osób, sześciuosobowa tratwa, 4 koła ratunkowe, 18 pasów ratunkowych. Brakowało drugiej tratwy.

24 września, po uzupełnieniu zapasów w Gdyni, *Cyranka* wypłynęła w rejs na Morze Północne, by dołączyć do łowiących tam innych „ptaszków”. Na pokładzie była cała, osiemnastoosobowa załoga. Cztery dni później kuter przybył na łowisko zwane Dogger Bank. Połowy nie były jednak zadowalające, dlatego też, po otrzymaniu informacji, iż niedaleko inne jednostki mają lepsze wyniki, popłynął tam. Rozpoczął pracę w pobliżu *Mysikrólika*, którego szyprem był doświadczony, 46-letni Mieczysław Michalski. Jednak na nowym łowisku *Cyranka* nadal nie miała szczęścia. Załozde nie udało się nic złowić. W dodatku popsuła się pogoda. Zaczął padać deszcz i wiać silny, w porywach do 8 stopni, wiatr.

Płyn na Mysikrólika

3 i 4 października oba kutry sztormowały dziobem pod dochodzące do czterech metrów fale. Od godziny 16 drugiego dnia sztormowania wachtę na *Cyranke* objęli sternik Zygmunt Szymański i jako „oko” młodszy marynarz Jan Graca. Wachtę oficerską pełnił szypier Snopkiewicz. Ponieważ morze zaczynało się uspokajać, stwierdził, iż warto by razem z *Mysikrólikiem* zarzucić sieci. Plan naglił, a jego kuter nie miał się czym pochwalić. Jednak próba radiowego połączenia się z szy-

Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyga



Załoga kutra.

Przed wypłynięciem w ostatni, jak się okazało, rejs *Cyranke*. W środku Teodor Pałyga.



Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyga

Uratowani rybacy, tratwa i koło ratunkowe *Cyranki* na pokładzie *Mysikrólika*.



Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyga

Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyga



Teodor Pałyga (z prawej) dziękuje kapitanowi włoskiego statku, który go uratował.

prem *Mysikrólika* nie udało się. Snopkiewicz postanowił więc podpłynąć jak najbliżej bliźniaczego kutra, by osobiście porozmawiać z Michalskim.

Dał „całą naprzód”, jednocześnie mówiąc sternikowi: „płyn na *Mysikrólika*”. Statek po zwrocie na prawą burtę płynął z wiatrem silnie się kołysząc.

Około 16.30 sternik *Mysikrólika* zauważył, że *Cyranka* zbliża się do jego kutra. Zawiadomiony o tym szyper Michalski wyskoczył z koi i widząc płynącą kontrkursem jednostkę, powiedział: - Czy oni pogłupieli, że jadą z taką szybkością? Krótco potem *Cyranka* wyminęła ich w odległości około 400 metrów i znalazła się za rufą na trawersie *Mysikrólika*, w odległości około pół mili morskiej. Wówczas szyper Snopkiewicz dał rybakowi Szymańskiemu tragiczną w skutkach komendę: „lewo na burtę”...

Henryk Kabat w książce „Tragedia *Cyranki*” tak opisuje ten moment: „*Cyranka* zmieniła kierunek, pochyliła w prawo, zaryła rufą w wodę. Statek trwał w przechyle, jak gdyby chwycony kleszczami; fala wdarła się górą, rozlała szeroko, wypełniła pokład prawej burty po reling. Zaczęło się milczące zmaganie

dwóch sił. (...) Raz, drugi, trzeci próbowano się dźwignąć do pionu, zrzucić, strząsnąć z siebie gniotący ją ciężar i już, już wydawało się, że jak zwykle wyjdzie zwycięsko z tej walki, kiedy z lewej nadszedł wysoki wał wody, spiętrzył się nad pokładem spienioną grzywą, uderzył z szaloną siłą, wyniósł *Cyrankę* na grzbiecie i zepchnął w dolinę.”

Starszy rybak Teodor Pałyga, który w tym momencie grał w kubryku w karty z dwoma kolegami, poczuł, że statek trzy razy silnie przechylił się na prawą burtę, po czym wrócił do normalnego położenia. Zaraz przyszedł jednak następny przechył, po którym statek położył się, trwał tak przez kilka sekund, a następnie, przechylając się coraz bardziej, wywrócił stępką do góry. Szyper Snopkiewicz widząc, że kuter się przewraca, krzyknął do rybaka Szymańskiego: „prawo na burtę!”, a gdy ten zaczął kręcić kołem sterowym w prawo zawołał: „toniemy!”.

Walka o życie

Członkowie załogi zaczęli uciekać z tonącej jednostki. Sternik Jan Styn otwo-

rzył zewnętrzne drzwi sterówki, a ponieważ woda dochodziła już do poręczy, zsunął się do wody. Część nadbudówki uderzyła go w głowę, lecz udało mu się wypłynąć na powierzchnię. Przebywający w górnym kubryku rybak Władysław Bańkowski i motorzysta Kazimierz Stabulewicz po gwałtownym przechyle na prawą burtę wydostali się przez świetlik na zewnątrz. Potem, w czasie wywracania się statku, po jego lewej burcie przeszli w stronę kilu, na wystającą z wody denną część kadłuba. Młodszy rybak Graca po położeniu się *Cyranki* na prawą burtę, wydostał się ze sterówki i w podobny sposób dołączył do tej dwójki.

Pałyga i jego dwaj towarzysze bezskutecznie próbowali otworzyć drzwi kubryku. Wreszcie wydostali się przez świetlik skacząc do wody. Pałyga widział, jak jeszcze przed wywróceniem się *Cyranki* szyper Snopkiewicz po dopłynięciu do kutra usiłował chwycić się wzmacniacza przy kominie kuchennym. Został jednak nakryty przez wywracający się kadłub statku.

Młodszy rybak Marian Uszkur, który w czasie katastrofy leżał na koi w dolnym pomieszczeniu mieszkalnym, wybiegł z niego na zewnątrz. Po chwili jednak wrócił, by zabrać pas ratunkowy. Kiedy chciał ponownie wyjść, gwałtowny strumień wody wepchnął go do wnętrza. Był uwięziony. W kubryku zostało około 40 centymetrów wolnej przestrzeni. Słyszał stuki z sąsiedniej maszynowni, podobnie jak on uwięzionego człowieka.

Znajdujący się na przewróconym kadłubie Bańkowski, Graca i Stabulewicz widzieli pływających w pobliżu kutra innych członków załogi: młodszego rybaka Aleksandra Makowskiego, kucharza Stanisława Górskiego, rybaka Mariana Kałudę, asystenta Albina Strugałę i II-go mechanika Henryka Mastynę, którzy przez pewien czas utrzymywali się na powierzchni wody przy pomocy skrzyniek i beczek. Po kwadransie wszyscy zniknęli im z pola widzenia.

Ryszard Leszczyński, autor „Tragedii rybackiego morza” rozmawiał wiele lat później z Władysławem Bańkowskim, który tak wspomina tamten moment:

- Zewsząd krzyki, jęki pokaleczonych i konających. I to brzmiące mi teraz w uszach walenie młotem w kadłub uwięzionych w środku ludzi... To był chyba Jasiński... Motorzysta Włodek Jasiński, który nie opuścił maszynowni, stercząc na dole przy silnikowej manetce. Stał przy niej do końca...

Teodor Pałyza trzymał się na wodzie dzięki skrzynce od jarzyn. Po jakimś czasie zobaczył I-go mechanika Mieczysława Seryło, którego tułów pływał po po-

wierzchni, a głowa całkowicie zanurzona była w wodzie, a także pływającego o własnych siłach bosmana Władysława Beresta i kucharza Górskiego, który trzymał się beczki. Pałyza udało się dopłynąć do koła ratunkowego. Uchwycił się go także młodszy rybak Aleksander Makowski. Po pół godzinie koło wyrwały im fale. Pałyza udało się do niego dopłynąć. Makowski, który mówił, że czuje się słabo, a w momencie wyrwania koła miał zmętniałe oczy i, zdaniem Pałyzy, był już martwy – pozostał w tyle.

Na powierzchnię morza spod przewróconego kadłuba *Cyranki* wypłynęła tratwa. Bojąc się, że w każdej chwili z przewróconego kutra może zmyć ich fala, trzech rozbitków, którzy schronili się na wywróconej do góry dnem jednostce, przedostali się do łódki skacząc do wody. Z jednego ze schowków wyciągnęli sześć czerwonych pochodni i wypalili je kolejno, wzywając pomocy. Sternik Styn, próbując dostać się do tratwy, co mu się nie udało, minął bardzo wyczerpanych i ledwo utrzymujących się na wodzie pięciu rozbitków, z których rozpoznał tylko asystenta Strugałę i rybaka Kałudę. Widział także bosmana Beresta, który, jak opo-

wiadał, miał wybaluszone oczy i sprawiał wrażenie półprzytomnego, z jego lewego policzka płynęła krew. Po kilku minutach zniknął pod wodą.

Około pół godziny od momentu wywrócenia się *Cyranki*, Pałyza usłyszał kucharza Górskiego, który prosił o dopłynięcie do niego. – Nie dam rady – powiedział Pałyza. Górski pożegnał się i już więcej się nie odezwał.

Sześciu uratowanych

Wcześniej Pałyza zauważył ze zdumieniem, że po wywróceniu się *Cyranki*, *Mysikrólik* odpłynął od miejsca wypadku. Stało się tak, ponieważ w chwili, gdy rybacy z *Mysikrólika* dowiedzieli się o tragedii *Cyranki*, wpadli w panikę. Bali się, że to samo może spotkać ich jednostkę. Część z nich pobiegła na pokład łodziowy, by spuścić szalupę. Również zdenerwowany szyper Michalski z trudem opanował zamieszanie wśród załogi, polecił zabezpieczyć luki i nadał do statku-bazy *Morska Wola* oraz innych jednostek, wiadomość o wywróceniu się *Cyranki*. W kierunku dryfującego kadłuba, na którym było widać kilka osób *Mysikrólik* ruszył dopiero 20 minut po tragedii.

Po dopłynięciu do tratwy, na której w międzyczasie znaleźli się trzech rozbitków, rzucono im koło ratunkowe i wyciągnięto na pokład *Mysikrólika*. Do tej chwili od momentu wywrócenia się *Cyranki* minęło ponad pół godziny. Po kil-



Telegramy do Wacławy Pałyzy po katastrofie *Cyranki*, od męża i brata.

ku następnych minutach *Mysikrólik* podpłynął do wywróconego kadłuba. W jego pobliżu słychać było głosy dwóch ludzi. Byli to, utrzymujący się na wodzie przy pomocy kół ratunkowych, Pałynga i sternik Styn. Tego pierwszego wyłowił włoski statek *Italian Victoria*, który przypłynął na miejsce tragedii. Styna wciągnęto na pokład polskiej jednostki.

Po jakimś czasie w wystającej spod kadłuba *Cyranki* szalupie zauważono innego rozbitka. Był nim młodszy rybak Uszku, który uwięziony niemal w beznadziejnej sytuacji w dolnym kubryku zatopionej jednostki, widząc, że woda niedługo całkowicie zaleje pomieszczenie, wy dostał się z niego nurkując przez jeden ze świetlików. Szyper i bosman *Mysikrólika* zeznali potem, że słychać było dochodzące z wnętrza kadłuba *Cyranki* silne stuki. Kierownictwo wyprawy poprosiło przez radio o przysłanie na miejsce jednostek ratowniczych. Zgłosiły się statki norweskie i brytyjskie. Jednak z powodu złych warunków atmosferycznych i znacznej odległości od portów, statkom tym nie udało się dopłynąć do miejsca katastrofy.

Wywrócony kadłub *Cyranki* utrzymywał się nie powierzchni do godziny 23.42. Wówczas to, oświetlany przez reflektory kutra *Słowik*, zatonął. Uratowano sześciu rybaków. Dwunastu zginęło.

10 października po południu *Mysikrólik* zacumował w Świnoujściu. Przywiózł pięciu z sześciu uratowanych rybaków. Na świnoujskim nabrzeżu na ocalonych czekały tłumy. Uratowany przez „Włocha” Teodor Pałynga kilka dni później na pokładzie statku *Warmia* przybył do Gdyni. - Moja córka powiedziała, że jej tatę Matka Boska wyratowała, ta co wisiała u nas w mieszkaniu – mówi dzisiaj jego żona. Pałynga pływał potem jeszcze przez wiele lat na statkach handlowych. Aż do emerytury.

- Pamiętam, że pływałem na wodzie – mówi dzisiaj o tragedii. – Włosi mnie uratowali. Nie wszystkim się udało.

Spóźniona akcja

Pierwsza rozprawa przed Izbą Morską przy Sądzie Powiatowym w Szczecinie w sprawie katastrofy *Cyranki* odbyła się 16 października 1956 roku, ostatnia – 16 lutego następnego roku. W mowie na zakończenie procesu delegat ministra żegluga, kapitan Konstanty Maciejewicz (przedwojenny komendant *Daru Pomorza*) największą winą za tragedię *Cyranki* obar-

10 października 1956 roku pięciu uratowanych rybaków przypłynęło do Świnoujścia na pokładzie *Mysikrólika*.

czył jej szypa Mariana Snopkiewicza. Według niego braki konstrukcyjne kutra, na które w czasie procesu wskazali biegli, mogły być zrekomensowane przez żeglarskie umiejętności: - Doświadczony marynarz nie powinien postępować tak, jak to zrobił kierownik m/t *Cyranka* – mówił Maciejewicz. - Ryzykowanie i manewrowanie bez potrzeby pełnym biegiem nie miałyby miejsca, gdyby szyper zdawał sobie sprawę, że nie ma i nie może być takiego okrętu, który by we wszystkich warunkach, jakie może napotkać na morzu, był zabezpieczony od przewrócenia. Nic innego jak brak orientacji, brak wiedzy teoretycznej i brak dostatecznej praktyki spowodował, że szyper przedsięwziął niepotrzebnie i lekomyślnie manewr, co doprowadziło do utraty statku oraz utraty życia przez dwunastu członków jego załogi – konkludował kapitan Maciejewicz.

Suchoj nitki nie zostawił też na innym szyprze - Michalskim z *Mysikrólika*. Stwierdził, że ten powinien zrobić wszyst-

ko, by jak najszybciej i najskuteczniej pomóc tonącym, nawet podejmując pewne ryzyko.

- Nie ulega wątpliwości, że co najmniej sześć, względnie siedem osób wydostało się z m/t *Cyranka* po wypadku, ale poniosło śmierć przez utonięcie. Gdyby akcja ratownicza przeprowadzona została szybko – prawie na pewno udałooby się uratować więcej ludzi – grzmiał kapitan *Daru Pomorza*. - Ponieważ na m/t *Mysikrólik* słyszano głosy ludzkie dochodzące z miejsca katastrofy, a statek ten przyjął pierwszych rozbitków na swój pokład dopiero po upływie 40 minut od chwili wypadku, należy stwierdzić, że akcja ratownicza była spóźniona.

Mówił też o nieprzestrzeganiu zaleceń nakazujących zabezpieczanie na kutrze luków ładunkowych, co mogło doprowadzić do wdarcia się wody do ładowni, braku drugiej tratwy, czy o stałym konstrukcyjnym przechyle kutrów tego typu. Według niego przyczyną tragedii było „niepotrzebne i zbyt ryzykowne manew-



Fot. Kazimierz Nowolarski

Fot. Kazimierz Nowotarski



Mysikrólik.

rowanie ze strony niedoświadczonego szypa w czasie sprzyjającego przewróceniu stanu pogody i morza", a akcja ratownicza była opóźniona „na skutek utraty zdolności do podjęcia szybkiej i skutecznej decyzji przez szypa m/t *Mysikrólik*, który wraz z częścią załogi tego statku uległ zbiorowej psychozie strachu.”

Śmiertelne błędy

Szczecińska Izba Morska badając sprawę wykryła błąd, który być może kosztował życie rybaków. Otóż w tłumaczeniu obowiązujących wówczas przepisów technicznych instytucji klasyfikacyjnych Polskiego Rejestru Statków i jego radzieckiego odpowiednika znalazł się paragraf, który mówił, iż „wymaga się, ażeby maksimum wykresu statycznej stateczności występowało przy przechyleniu mniejszym od 30 stopni”, kiedy w rzeczywistości przepis ten mówi o przechyleniu „nie mniejszym od 30 stopni”. Według sędziów źle przetłumaczone zdanie mogło wpłynąć na błędną interpretację przepisów „ze strony osób posługujących się tekstem polskim w sensie uznania niekorzystnej stateczności za wystarczającą.”

Z ekspertyz bliźniaczych do *Cyranka* kuterów wynikało, iż stateczność tej jednostki całkowicie nie odpowiadała wymogom odpowiednich norm.

- Niesymetryczna zabudowa rufy m/t *Cyranka* powodowała, że przy zalaniu pokładu, więcej wody znajdowało się na prawej burcie, co przy istniejącym stałym przechyle statku na prawą burtę stwarzało dogodniejsze warunki przewrócenia się w prawo – argumentowali sędziowie,

dodając: - Mając na uwadze ujawnioną wyżej niewystarczającą stateczność m/t *Cyranka*, wykonanie przez szypa Snopkiewicza manewru „lewo na burtę” w istniejących warunkach pogody i morza, przy niewybraniu odpowiedniego momentu najmniejszego falowania, było manewrem ryzykownym, przy czym ryzyko to zostało spotęgowane częściowym wykonaniem bezpośrednio po manewrze „lewo na burtę” manewru „prawo na burtę”, co spowodowało zatrzymanie statku w najbardziej niekorzystnym dla niego położeniu bokiem do fali.

Sędziowie stwierdzili jednak, że szypa nie miał prawdziwej wiedzy o stateczności swojej jednostki, bo oficjalne dane zawierały nieporównanie lepsze właściwości od rzeczywistych.

Wyrok wydany został 27 lutego 1957 roku. Izba Morska uznała, iż przyczyną wywrócenia się kutra była przede wszystkim niedostateczna stateczność poprzeczna tego statku, nieodpowiadająca ogólnie przyjętym wymogom i kryteriom, przy równoczesnym zbiegu niekorzystnych okoliczności, a mianowicie naporze wiatru na wystającą lewą część kadłuba i nadbudówki, sile odśrodkowej powodującej przechył na prawą burtę podczas wykonywania zwrotu w lewo, działaniu elementów rezonansowych przebiegu fali i bocznych kołysań statku, dynamicznego działania fali na lewą burtę w czasie zwrotu, zmniejszeniu i tak już małej wysokości metacentrycznej na wierzchołku fali i zatrzymanie statku w niekorzystnym położeniu bokiem do fali.

„Zasadniczą przyczyną wywrócenia się m/t *Cyranka* był jednak zbyt mały moment prostujący statku, a ściślej mówiąc za małe maksymalne ramie prostujące i zbyt mały zasięg stateczności dodatkowej.” – głosiła sentencja.

Ponieważ wypadek wydarzył się w dzień, przy dobrej widoczności, zdaniem sędziów istniały warunki, by przy natychmiastowej, sprawnej akcji ratowniczej uratować większość rozbitków, którzy na skutek wywrócenia się statku nie odnieśli poważniejszych obrażeń. Według sędziów, odległość obu jednostek pozwalała na to, by *Mysikrólik* znalazł się przy kadłubie wywróconego kutra w ciągu około pięciu minut.

- Wyratowanie tylko rozbitków zabezpieczonych kołami ratunkowymi, tratwą i rozbitą szalupą oraz fakt, że pierwszych rozbitków przyjęto na pokład m/t *Mysikrólik* po upływie 41 minut od wywrócenia się m/t *Cyranka* świadczy o tym, iż

akcja ratownicza prowadzona była przez kierownika m/t *Mysikrólik* ob. Michalskiego z dużym opóźnieniem, wbrew dobrej praktyce morskiej, nakazującej niesienie natychmiastowej pomocy nawet z narażeniem siebie na pewne ryzyko – napominali sędziowie. – Powstanie paniki na m/t *Mysikrólik* po wywróceniu się m/t *Cyranka* wskazuje na to, iż załoga tego statku nie posiadała należytego wykształcenia, praktyki i walorów wymaganych od załóg statków morskich.

Sędziowie napomnieli też niemal wszystkie instytucje mające swój wkład w projektowanie, budowanie i wprowadzenie statku do eksploatacji. PRS dostało się za niedostateczny nadzór i kontrolę przy sprawdzaniu stateczności. Stocznia Północnej za nieprzestrzeganie norm wymiarowych materiałów użytych do budowy, co wpływało na różnice w ciężarze i położeniu środka ciężkości. Projektantom za stały przechył na prawą burtę stanowiący „osobliwość niespotykaną w budownictwie okrętowym”, zbyt małe otwory burzowe, które powodowały zbyt wolny spływ wody, a więc dodatkowe obciążenie statku, czy zbyt nisko wyposażenie w środki ratunkowe. Izba zaleciła także, by na kierowników kutrów wyznaczano ludzi posiadających odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie.

Do zbadania sprawy powołano również Komisję Rządową pod kierownictwem ówczesnego ministra sprawiedliwości Zenona Kliszko. A dla zapewnienia flocie rybackiej stałej ochrony zamówiono w Anglii dwa holowniki ratownicze, które „stacjonowały” na Morzu Północnym. Pierwszy z nich, *Jantar*, objął służbę w 1959 roku.

W lipcu 1963 roku tragedia dotknęła następnego „ptaszka”. Tym razem na burzliwych wodach Skagerraku zatonał *Mazurek*. Zginęło kolejnych sześciu rybaków...

Czesław Romanowski

Nazwiska szypów *Cyranki* i *Mysikrólika* zmieniliśmy.

Zdjęcia z uroczystości pogrzebowych rybaków z kutra *Czubatka* zamieszczone w poprzednim numerze „Naszego MORZA” pochodzą z archiwum Ryszarda Leszczyńskiego. Autorem fotografii samej jednostki jest Janusz Uklejewski.

W antarktycznym lodzie

Los statku jest już przesądzony.



Zagłada *Explorera*

11 listopada 2007 roku, z południowoargentyńskiego portu Ushuaia wyszedł statek pasażerski *Explorer* należący do kanadyjskiej, ale zarejestrowanej na Wyspach Bahama, firmy G.A.P. Shipping Co Ltd. Miał odbyć kolejny, 19-dniowy rejs turystyczny, biegnący szlakiem antarktycznego odkrywcy Ernesta Shackletona.

Wydarzenia potoczyły się jednak inaczej. *Explorer* zatonął w rejonie Wyspy Króla Jerzego (tej samej, na której znajduje się polska stacja antarktyczna im. Henryka Arctowskiego).

Pionierski pasażer

Explorer w ciągu bez mała czterdziestoletniej eksploatacji na trwale wpisał się

w historię żeglugi, nadając zupełnie nowe znaczenie pojęciu „turystyka morska”. Zbudowany został na zamówienie Larsa Erica Lindblada, pioniera otwierającego dla „zwykłego człowieka” (aczkolwiek z reguły zamożnego) bezkresne obszary Arktyki i Antarktyki. Przekazana armatorowi w roku 1969 jednostka, powstała w fiń-

skiej stoczni Nystads Varv w Usikaupunki. Zgodnie z projektem, zdolna była do żeglugi w krze lodowej (klasa lodowa IC) i dysponowała dwuprzędziałową niezatapialnością (winna utrzymywać się na powierzchni w przypadku zalania dwóch sąsiadujących przedziałów wodoszczelnych). Lindblad rozpoczął eksploatację statku



Tonący *Explorer*.



Pomimo spędzenia kilku godzin w odkrytych łodziach, rozbitkowie byli w dobrej formie.

noszącego wówczas nazwę *Lindblad Explorer* w Antarktyce, odkrywając niejako „kraj lodowego terroru” dla turystyki.

11 lutego 1972 roku jednostka weszła na mieliznę w rejonie La Plaza Point. Pasażerów ewakuowały wówczas okręty Chilijskiej Marynarki Wojennej, a sam statek odholowano najpierw do Buenos Aires, a później do norweskiego Kristiansand, gdzie przeprowadzono remont. W 1984 r. *Explorer*, jako pierwszy statek pasażerski, pokonał przejście północno – zachodnie, czyli przeszedł z Atlantyku na Pacyfik szlakiem wiodącym wzdłuż północnych wybrzeży Ameryki.

W 1989 roku jednostka uczestniczyła w ratowaniu załogi chilijskiego zaopatrzeniowca, który wszedł na skały u wybrzeży antarktycznej Wyspy Anvers. W 1998 r. *Explorer* ruszył w tropiki. Dotarł 130 km powyżej peruwiańskiego miasta Iquitos, gdzie rzeki Marañón i Ucalli łączą swe nurty tworząc Amazonkę.

Katastrofa wśród lodów

11 listopada 2007 roku po wyjściu z Ushuaia, *Explorer* skierował się na burzliwe wody Cieśniny Drake’a oddzielającej Ziemię Ognistą od Półwyspu Antarktycznego. Następnie jednostka pożeglowała na północ, by odwiedzić Wyspy Falklandzkie i dalej, ku Południowej Georgii. 23 listopada znalazła się w pobliżu Wyspy Króla Jerzego na wodach Cieśniny Bransfielda. Tam doszło do dramatu. Statek uderzył w obiekt podwodny, praw-

dopodobnie w unoszącą się pod powierzchnią górę lodową. Pasażerowie zeznali później, że kadłub zadrgał, zaś na pokładzie słyszalny był głośny hałas.

Natychmiast przeprowadzona inspekcja wykazała, że w podwodnej części kadłuba, na prawej burcie, wybity został otwór o wymiarach 25 na 10 cm. Do wnętrza kadłuba zaczęła wdzierać się woda. Na pierwszy rzut oka sytuacja nie była jednak groźna. Statek podzielony był na dziewięć przedziałów wodoszczelnych, poza tym wstępne szacunki wykazały, że pompy powinny poradzić sobie ze strumieniem wody. Szybko okazało się jednak, że napływu wody nie uda się

powstrzymać. O 03. załany był już pokład pasażerski. O 04.24 kapitan *Explorer* rozkazał nadać sygnał wzywania pomocy.

To, że załoga statku nie poradziła sobie ze stosunkowo niewielkim przebicciem i nie zdołała ocalić jednostki, może budzić zdziwienie. Jeżeli jednak okoliczności zatonięcia *Explorer*a połączyć z ujawnionymi już po katastrofie raportami dotyczącymi jego stanu technicznego, sytuacja staje się znacznie bardziej klarowna. Wiele wskazuje bowiem na to, że ostatni armator oszczędzał na remontach, co doprowadziło do znaczącego pogorszenia stanu bezpieczeństwa.

Po kontroli przeprowadzonej w marcu 2007 roku w chilijskim Puerto Natales, inspektorzy wskazali na sześć poważnych zaniedbań, z których dwa związane były bezpośrednio ze stanem urządzeń nawigacyjnych. W maju 2007 roku kolejną kontrolę przeprowadzono w Greenock. Tym razem wskazano na problemy z utrzymaniem szczelności grodzi dzielących kadłub jednostki na przedziały wodoszczelne, zaniedbania w utrzymaniu środków ratunkowych oraz brak planu ewaluacji. Po doraźnym usunięciu uchybień, *Explorer* dopuszczony jednak został do żeglugi.

Wydaje się, że do zatonięcia statku doszło właśnie w następstwie jednej z wykazanych wcześniej usterek, a mianowicie nieszczelności włazów w grodziach wodoszczelnych i samych grodzi. Tylko to tłumaczy dlaczego, nawet w przypadku niesprawności pomp, woda zdołała wypełnić kadłub statku.



Explorer żeglujący wśród lodów.



Ostatnie chwile *Explorera*. Statek leży na burcie. Dobrze widoczne szstormtrapy, przy użyciu których część rozbitków zeszła do łodzi ratunkowych.

Akcja ratownicza

Sygnal wzywania pomocy odebrało Centrum Koordynacji Ratownictwa argentyńskiej Straży Wybrzeża (Prefectura Naval Argentina) oraz Centrum Koordynacji Ratownictwa Chilijskiej Marynarki Wojennej. Chilijczycy w rejon zdarzenia skierowali natychmiast łodolamacz *Almirante Viel* oraz manewrujące w pobliżu statku, w tym frachtowiec *Ushuata*, jednostkę badawczą *National Geographic Endeavor* oraz wycieczkowiec *Nordnorge*. Zanim jednak ratownicy dotarli do *Explorera*, statek zaczął przechylać się na prawą burtę. Ponadto dryfował w kierunku pola lodowego. Jeżeli łód otoczyłby tonącą jednostkę, w znacznym stopniu utrudniłoby to użycie środków ratunkowych. W związku z czym kapitan wydał rozkaz opuszczenia pokładu. O 07.30 wszyscy pasażerowie (91), przewodnicy (9) i członkowie załogi (14) zajęli miejsca w szalupach. Na szczęście morze było spokojne, gdyż inaczej przebywanie w otwartych łodziach przy temperaturze około zera mogłoby się zamienić w prawdziwą walkę o przetrwanie.

Pierwszy do rozbitków dotarł o 10. norweski statek pasażerski *Nordnorge*. Podjął z łodzi wszystkich pasażerów i większą część załogi. Pozostałych przyjął *National Geographic Endeavor*. Kiedy uratowani byli już bezpieczni, zbadali ich lekarze. Stan rozbitków uznano za dobry, choć część osób zdradzała objawy początkowej fazy wychłodzenia. Następnie kilkudziesięciu rozbitków przewieziono do chilijskiej stacji antarktycznej Eduardo Frei Montalva. Dysponuje ona pasem startowym, co umożliwiło przeprowadzenie

dalszej ewakuacji do bazy lotniczej Puento Arenas na kontynencie. Zadanie wykonały dwa samoloty transportowe C-130 Hercules chilijskiego lotnictwa wojaskowego w dniu 24 i 25 listopada. Pozostałych uratowanych wyokrętowano w urugwajskiej bazie morskiej Artigas.

Explorer zatonął 23 listopada około 19, dwadzieścia godzin po kolizji. Wrak statku spoczął na głębokości około 600 m, między Południowymi Szetlandami, a antarktyczną Ziemią Grahama (przybliżona pozycja 62°24' S, 57°16' W). Po zatonięciu statku na morzu pozostała wielka plama ropy, obejmująca powierzchnię około 3600 metrów kwadratowych.

Bezpieczeństwo i pieniądze

Antarktyka w ostatnich latach stała się obszarem, na który napływa coraz więcej turystów (w roku bieżącym było ich 37 552, 29 proc. więcej niż w roku ubiegłym). Tragicznie zakończony rejs *Explorera* był dwunastym w ciągu sezonu żeglugowego. Wydaje się, że niektórzy organizatorzy antarktycznej turystyki zapomnieli, że prowadzą swoją działalność w skrajnie nieprzyjnym człowiekowi środowisku, wymagającym utrzymania najwyższych możliwych standardów technicznych i kwalifikacji załóg. Przypadek *Explorera* wskazuje jednoznacznie, że również do antarktycznej żeglugi turystycznej wdarło się dążenie do minimalizacji kosztów, nawet jeżeli odbija się to negatywnie na bezpieczeństwie statków, pasażerów i załóg. Oby ostatnie wydarzenie doprowadziły do zerwania z tymi praktykami.

Krzysztof Kubiak

M/S *Explorer*

Długość 75,0 m, szerokość 14,02 m, zanurzenie 4,48 m, nośność 2398 ton, dwa silniki wysokoprężne MAK M452 o mocy 1340 kW każdy pracujące na jedną śrubę nastawną. Prędkość maksymalna 12,5 węzła (23 km/h), prędkość ekonomiczna 11 węzłów (20 km/h), zasięg 5 300 mil morskich (9 815 km), załoga 53, pasażerowie 104. Środki ratunkowe: 4 motorowe łodzie ratunkowe ze 196 miejscami, 4 pneumatyczne tratwy ratunkowe dysponujące 264 miejscami. Bandera – Liberia, port macierzysty – Monrowia.

Statek nosił nazwy: *Lindblad Explorer* (1969–1985), *Society Explorer* (1985–1992), *Explorer* (1992–2007). Należał do następujących przedsiębiorstw armatorskich: *Explorer & Co*, Oslo, Norwegia (1969–1972), *AB Svenska Amerika Linjen*, Gothenburg, Szwecja (1972–1980), *Lindblad Swire Cruises*, Panama (1980–1982), *Salén AB*, Sztokholm, Szwecja (1982–1983), *Ferry Services Curacao NV*, Willemstad, Antyle Holenderskie (1983–1985), *Discoverer Reederei GmbH*, Republika Federalna Niemiec (1985–1992), *Explorer Shipping*, Monrowia, Liberia (1992–2003), *Kyris Shipping Ltd.*, Monaco (2003–2004), *G.A.P. Shipping Co Ltd*, Wyspy Bahama (2004–2007).

Gdzie dwóch się bije...



Wyspa twardych ludzi

Ny-Alesund – międzynarodowa wioska badawcza.

Nie tylko polscy polarnicy badają Spitsbergen. Żyją tutaj także „zwykli” ludzie. W ostatniej już relacji z naszego rejsu po wodach Arktyki opowiadamy o „nienaukowym” obliczu tego kawałka świata.

W poprzednich przekazach opisaliśmy działalność polskich naukowców na Spitsbergenie. Ich liczba i aktywność skłoniły nas do nazwania ich badań naszą narodową specjalnością. Polska dysponuje bowiem w tej części Arktyki rozległą, nowoczesną, całoroczną stacją polarną w Hornsundzie oraz kilkoma stacjami sezonowymi. Nasi naukowcy stanowią tam największą bodaj po Norwegach grupę badaczy.

Ale nie jedyną. Przekonałem się o tym, kiedy na pokładzie statku szkolno-badawczego Akademii Morskiej w Gdyni *Horyzont II*, przybyliśmy do Ny-Alesundu. Keja zajęta była przez inną jednostkę, więc na ląd wybrać się musieliśmy jak zawsze pontonem, ale już sam fakt istnienia nabrzeża uznać należy za szczególny. Tylko największe osady na Spitsbergenie mają miejsce, gdzie spokojnie i bezpiecznie przybić może jednostka dłuższa od typowego jachtu. To zresztą nie jedyny „luksus” mieszkających tutaj

ludzi. W Ny-Alesundzie jest także niewielka marina, a nawet lotnisko.

Kilkadziesiąt lat temu wydobywano tutaj węgiel. Teraz nie ma tu górników. Osadą niemal bez reszty zawładnęli naukowcy. Miejscowość zamieniła się w międzynarodową wioskę badawczą, gdzie swoje stacje polarne ma kilka krajów świata, w tym m.in. Chiny, Korea Południowa czy Indie. To świadczy o znaczeniu, jakie dla badań polarnych ma Spitsbergen. W sumie w Ny-Alesundzie latem przebywa ponad setka polarników. Zimą liczba ta spada do około 30 osób.

Nazwę Ny-Alesundu rozślawił w świecie wielki norweski odkrywca Roald Amundsen, zdobywca bieguna południowego. W sercu osady znajduje się jego pomnik, a na obrzeżach maszt, do którego przywiązany był sterowiec „Norge”, którym badacz w 1926 roku dokonał przelotu nad biegunem północnym. Był to pierwszy tego rodzaju wyczyn w historii. Dwa lata potem

próbował go powtórzyć Umberto Nobile (zresztą uczestnik ekspedycji „Norge”). Udało się, ale w drodze powrotnej doszło do katastrofy. Sterowiec „Italia”, którym lecieli podróżnicy rozbił się o zwały lodu. Po wielu dniach przebywania na dryfującej krze, rozbitkom udało się przez radio powiadomić o swojej sytuacji. Uratowała ich załoga lodołamacza *Krasin*.

Ny-Alesund stał się wtedy centrum wielkiej, międzynarodowej akcji ratowniczej, w której udział wzięły statki, samoloty i ponad tysiąc ratowników. Na pomoc przyjacielowi wyruszył także Amundsen. Niestety, samolot, którym wystartował z Tromsø w Nowejii rozbił się w czasie lotu na Spitsbergen. Badacz zginął, a jego ciała nigdy nie odnaleziono.

Nie ma się co dziwić, że Ny-Alesund należy dzisiaj do jednego z najczęściej odwiedzanych przez turystów miejsc na Spitsbergenie. Latem do nabrzeża przybijają statki wycieczkowe. Naukowcy, widać znużeni obecnością obcych ludzi, wytyczyli nawet specjalną ścieżkę edukacyjną prowadzącą przez osadę, którą ja także posłusznie przemierzyłem. Po drodze zajrzeć można do niewielkiego muzeum, zobaczyć resztki dawnej linii kolejowej, czy zapoznać się do zdjęcia przy

najdalej na świecie położonym na północ urzędzie pocztowym.

Pokochać albo znienawidzić

Spitsbergen, co już podkreślaliśmy, uchodzi za wyspą naukowców. Ale gdyby policzyć ich wszystkich, okazałoby się, że na ogólną liczbę ponad 2 tysięcy stałych mieszkańców, więcej żyje tutaj górników. Najlepszym na to dowodem jest Longyearbyen - największa miejscowość Spitsbergenu. I główny ośrodek wydobywczy. Choć ślady osadnictwa dowodzą, że ludzie zaczęli tutaj przybywać już w średniowieczu (Wikingowie, a w następnych wiekach myśliwi i wielorybnicy), to jednak prawdziwy rozkwit osady zaczął się dopiero pod koniec XIX stulecia wraz z rozpoczęciem wydobywania węgla kamiennego. Za założyciela miasta uchodzi właściciel kompanii węglowej, Amerykanin John M. Longyear. Od jego nazwiska pochodzi nazwa miasteczka.

Obecnie w Longyearbyen mieszka około 1800 ludzi, największą grupę zawodową stanowią górnicy przebywający tu na kilkuletnich kontraktach. Miasto ma także duże znaczenie polityczne, jest bowiem stolicą norweskiej prowincji Svalbard, w skład której wchodzi archipelag spitsbergeński i parę innych arktycznych wysp. Z tego powodu w Longyearbyen ma swoją siedzibę gubernator dysponujący nawet własnym statkiem.

Poza kopalnią i administracją jest tutaj wszystko to, co w każdym innym norweskim mieście na kontynencie. Na górują-



Osiedla ludzkie na Spitsbergenie.

cym nad osadą wzgórzu wznosi się kościół, jest szkoła, przedszkole, centrum handlowe, bank i cała reszta potrzebnej do życia miejscowej społeczności infrastruktury. Poza tym kilka kei, lotnisko, asfaltowe drogi, a nawet futurystyczny gmach Uniwersytetu Polarnego (UNIS), w którym nauki pobiera ponad setka studentów zainteresowanych problematyką polarną.

Choć na pozór życie w Longyearbyen nie różni się od tego, jakie prowadzą mieszkańcy innych norweskich miast (np. w końcu stycznia organizowany jest kilkudniowy festiwal jazzowy o nazwie Polarjazz), to jednak tylko pozory.

Wszyscy, z którymi rozmawiałem, zgodnie twierdzą, że nie jest to miejsce do życia na stałe. Tu się przyjeżdża zarabiać pieniądze według arktycznych, wysokich, nawet jak na bogatą Norwegię, stawek. Świadczą o tym choćby ceny w miejscowych sklepach, gdzie za chleb zapłacić trzeba równowartość około 15 złotych. Ale inaczej być nie może, jeśli niemal wszystko przywożone jest z kontynentu. Dla ścisłości dodać trzeba, że Svalbard jest strefą wolnocłową. Co ciekawe jednak, alkohol sprzedawany jest tu przyjeźdnym w ograniczonej ilości, na podstawie kuponów wydawanych przez biuro gubernatora tym, którzy posiadają bilet lotniczy.

Niezwykle nieprzyjazne dla człowieka warunki klimatyczne, obecność niedźwiedzi polarnych, groźba zejścia lawiny czy wybuchu w kopalni powodują, że jest to miejsce gdzie ciągle łatwo stracić życie. W związku z tym panuje opinia, że Spitsbergen to wyspa, na której zamieszkać mogą tylko naprawdę twardzi ludzie. Nie tylko sprawni fizycznie, ale także odporni psychicznie, bo nie dla wszyst-

Ny-Ålesund - najdalej na północ wysunięta na świecie poczta.





O górnictwie rodowidze miasta przypomina stojący w centrum Longyearbyen pomnik.

kich trwająca prawie cztery miesiące noc polarna (słońce wtedy w ogóle nie wschodzi) jest łatwym do przetrwania doświadczeniem.

Jak zauważyłem w czasie kilku spacerów po miasteczku, senna zazwyczaj osada ożywa, kiedy do nabrzeża przybija wycieczkowiec. Turystyka staje się jednym z najważniejszych źródeł dochodu mieszkańców norweskiej Arktyki. Spitsbergen, podobnie zresztą jak Grenlandia, od jakiegoś czasu stał się modny wśród bogatych turystów z państw Europy Zachodniej. Przybywają, najczęściej latem, defilują przez główny deptak miasta, zaglądają do miejscowych sklepów i barów i płyną dalej. Pozostają po nich pieniądze.

Jak mogłem się przekonać, z tego turystycznego boomu korzystają także Polacy. Poza polarnikami na Spitsbergenie mieszka jeszcze kilku naszych rodaków. Jednym z nich jest Rafał Świętoniowski, 33-latek z Sopotu, od pięciu lat na wyspie, znany globtroter. Jednym z jego pierwszych wyczynów było pokonanie,

zimą 2001 roku, psim zaprzęgiem, trasy z Międzyzdrojów do Sopotu, z okazji stulecia tego ostatniego miasta. Polski podróżnik był także na Syberii, jednak to Spitsbergen, który przemierzył (także przy pomocy psiego zaprzęgu) w ramach ekspedycji „Śladami odkrywców Arktyki”, najbardziej przypadł mu do gustu.

- Polarnicy, którzy tutaj przyjeżdżają mówią, że Spitsbergen można albo od razu pokochać albo znienawidzić na całe życie – mówi Świętoniowski. - Cóż... ja należę do tej pierwszej grupy.

Świętoniowski „wsiąkł” w miejscową społeczność. Pracuje dla jednej z firm tu-

genu mając za bazę wypadową Longyearbyen. Różański wozi ładunki do polskich stacji polarnych, ale zabiera także zwykłych turystów pragnących poznać uroki Spitsbergenu. Chętnym do przeżycia przygody oferuje kilka typowych tras do najciekawszych zakątków wyspy. Nie jest to tania przyjemność. Za rejs ze stolicy Spitsbergenu do polskiej stacji polarnej w Hornsundzie zapłacić trzeba 4 tysiące złotych. Nietrudno policzyć, że gdyby ktoś zechciał zobaczyć także kilka innych miejsc, z uwzględnieniem kosztów dotarcia samolotem na wyspę i pobytu na niej, musiałby wydać co naj-



Skutery są dla mieszkańców Longyearbyen w zimie tym, czym dla nas latem rowery.

rystycznych, prowadzi ekspedycje do bieguny północnej, wspinaczkę wysokogorską i jaskiniową. Do tego stopnia zżył się ze Spitsbergenem, że kupił na wyspie ziemię, na której na początek wybudował schronienia dla swoich psich przyjaciół.

Innym „polskim” akcentem w tej części Arktyki jest kapitan Jerzy Różański. Od lat ponad 11-metrowym jachtem *El-tanin* przemierza wody wokół Spitsber-

mniej kilkanaście tysięcy złotych na osobę. Dlatego, choć teoretycznie Spitsbergen należy do najłatwiej osiągalnych miejsc w Arktyce, spędzenie tam wakacji to rozrywka dla naprawdę zamożnych.

- Muszę powiedzieć, że pomimo tego, chętnych nie brakuje – mówi Różański. - Ludziom przejadła się już Turcja, Włochy czy Wyspy Kanaryjskie. Szu-



Gmach Uniwersytetu Polarnego (UNIS-u) w Longyearbyen.



Już z daleka widać, że zbliżamy się do Barentsburga – rosyjskiej enklawy na Spitsbergenie.

kają bardziej egzotycznych miejsc. A co może być bardziej egzotycznego niż to co my oferujemy?

Najbardziej typowym problemem, przed jakim stają turyści przybywający na Spitsbergen jest kwestia pamiątek. Ponieważ na wyspie nie było nigdy ludności autochtonicznej, nie ma co marzyć o zakupie wytworów miejscowego rękodzieła. Pluszowe misie polarne mają, jak w innych częściach świata, etykiety „Made in China”. Co zatem pozostaje oprócz wspomnień i pamiątkowych zdjęć? Łódź z łodowca! Niektórzy odłupują go, wkładają do lodówek i przywożą do domu. Wrzucony do drinka staje się sensacją niejednej imprezy w gronie znajomych.

Rosyjska enklawa

Wielu pewnie zdziwi się, kiedy się dowie, że drugą co do liczebności nacją

reprezentowaną na Spitsbergenie są... Rosjanie. W górniczej osadzie Barentsburg, oddalonej o około 50 kilometrów od Longyearbyen, żyje ich około 600. Spacerując po tej miejscowości ma się wrażenie déjà vu. Jakbyśmy przenieśli się w lata 70. ubiegłego stulecia. W czasy największej świetności Związku Radzieckiego.

Barentsburg miał spełniać funkcję najbardziej namacalnego dowodu na sowieckie prawa do Arktyki. Komunistyczna władza chciała pokazać, że socjalizm odporny jest na największe nawet mrozy. Osada dysponuje keją, lotniskiem, już z daleka pozdrawia podróżnych wielkim powitalnym napisem. Wbrew panującemu na Spitsbergenie zwyczajowi, domy zbudowano tutaj z cegły. Jest przedszkole, szkoła, szpital, stołówka, kompleks sportowy, nawet miejsce do urządzania festynów. Podobno kiedyś była też szklarnia, a nawet krowy.

Obecnie miasteczko wygląda jak wymarłe. W czasie zwiedzania oglądałem domy z powybijanymi szybami i gnieźdzące się pod dachami wielu z nich ptaki. Barentsburg nie jest jedyną rosyjską osadą na wyspie. W czasie rejsu *Horyzontem II* pokazano mi także drugie – Pyramiden, obecnie opuszczone. Od tych, którzy mieli okazję tam zajrzeć, usłyszałem, że robi jeszcze bardziej upiorne wrażenie.

Biedę widać na każdym kroku. Radzieckim zwyczajem najbardziej okazałym budynkiem w Barentsburgu jest obiekt rządowy. Czynny rosyjski... konsulat! Zaproszony grzecznościowo na *Horyzont II* przedstawiciel rosyjskich władz nie mógł się nadziwić, że na statku tak dobrze jadamy (była akurat niedziela i kucharz zwyczajowo przyrządził kurczaka z frytkami). Nie dał sobie wytłumaczyć, że to menu nie jest traktowane w Polsce jako luksusowe. Według niego była to oznaka słynnego polskiego „zastaw się, a postaw się” zorganizowana specjalnie z okazji jego wizyty.



Radzieckim zwyczajem, najbardziej okazały w Barentsburgu jest budynek rządowy.



Ale i do Barentsburga powoli dociera współczesna cywilizacja. Pojawiła się w dwu postaciach. Po pierwsze, jak mogłem zobaczyć na własne oczy, w mieście zaczął działać hotel. Okazuje się, że wspomniani już, bogaci turyści z Zachodu, chętnie odwiedzają postsowiecki skansen. Dla nich to wielka atrakcja zobaczyć jak się żyło w komunizmie, który oni znają tylko z filmów, a na odjeżdżone pstryknąć sobie kilka fotek na tle stojącego w centrum miasta pomnika Lenina. Po drugie, w osadzie wybudowano małą drewnianą cerkiew. Obecna Rosja pozwala już swoim obywatelom wyznawać religię. Kiedy do niej zjechałem, okazało się, że to chyba najbardziej „żywe” miejsce w całym Barentsburgu. Wota i pałace się prawosławnym zwyczajem świeczki przed ikonami świętych, dowodziły, że także i tutaj, w tym odległym zakątku Arktyki, ludzie potrzebują i szukają pociechy od Boga.

Na wyspie widoczne jest na każdym kroku panujące tu polityczne napięcie. Zarówno bowiem Norwegowie, jak i Rosjanie, starają się podkreślać swoje prawa do Spitsbergenu. I tak na przykład, choć przyjmuje się, że odkrył go w 1596 roku holenderski podróżnik Willem Barents, Norwegowie podają, że wcześniej byli tu Wikingowie, a Rosjanie, że rosyjscy traperzy.

Niemal wszystkie, poza stacjami naukowymi, osady na Spitsbergenie sprawiają wrażenie utrzymywanych nieco na siłę, bardziej zresztą z politycznych niż ekonomicznych powodów. Oficjalnym powodem ich istnienia jest węgiel, ale na pierwszy rzut oka widać, że to tylko pozory. W czasach sowieckich przewagę w tej norwesko-rosyjskiej grze mieli ci dru-

zy, teraz najwyraźniej z braku pieniędzy, górą są ci pierwsi. O norweskich prawach do wyspy przypominają nam spotykane niemal co chwilę okręty tego państwa, patrolujące cierpliwie i uważnie wody wokół Spitsbergenu.

Sprawa nie jest jednak zamknięta. Rok temu Rosjanie przeprowadzili absurdalną akcję umieszczenia swojej flagi na dnie Oceanu Arktycznego chcąc w ten sposób zademonstrować, że podmorski Grzbiet Łomonosowa to przedłużenie jej kontynentalnego terytorium. Kilka miesięcy temu zaś, Moskwa oznajmiła, że rozpocznie poszukiwania ropy naftowej w okolicach Spitsbergenu. Wystarczy jeden rzut oka na mapę, by dostrzec, że dla Rosji Spitsbergen ma także znaczenie strategiczne z wojskowego punktu widzenia. Obok wyspy wiedzie bowiem jedyna droga rosyjskich atomowych okrętów podwodnych na Atlantyk.

Takie operacje możliwe są dlatego, że jak dotąd status prawny Arktyki nie został (w przeciwieństwie do Antarktydy) uregulowany żadną umową międzynarodową. Zaś wyliczenia geologów, którzy szacują, że na tym obszarze znajduje się co najmniej kilkaset procent nie odkrytych jeszcze światowych zasobów ropy naftowej, pokazuje, że potencjalnie warto się o nią bić.

Trochę lepsza jest sytuacja prawna Spitsbergenu. Uregulował ją tzw. traktat spitsbergeński z 1920 roku. Oddał wyspę we władanie Norwegii, ale prawo do wydobywania surowców i prowadzenia tam badań naukowych mają także inni sygnatariusze aktu (obecnie jest ich 39), w tym Polska. Choć w zakresie działalności gospodarczej, korzystają z tego dzisiaj, jak to wyżej opisaliśmy, tylko Norwegowie i Rosjanie, to w każdej chwili mogą to zrobić także inne państwa.

Piękno pod ochroną

Ostatnio Spitsbergen stał się ważny dla całej planety. W lutym tego roku otwarto tutaj Globalny Bank Nasion. W jednej z kopalń ma zostać docelowo zdeponowanych 2 miliardy nasion wszelkiego rodzaju roślin. Na razie jest ich tam 100 milionów z 220 krajów. Dzięki temu, w razie jakiegś gwałtownej, globalnej katastrofy, będzie można odtworzyć ziemską florę. Spitsbergeńskie warunki przyrodnicze okazały się najlepsze do tego rodzaju zadania.

Wędrując po Spitsbergenie, czy płynąc po otaczających tę wyspę wodach



Kapitan Jerzy Różański na jachcie Eltanin.

przekonałem się, że arktyczna rzeczywistość nie jest tak prosta, jakby na pierwszy rzut oka mogło się wydawać. Przybyszą do tego zakątka naukowcy, aby go badać. Przyjeżdżają górnicy do pracy w miejscowych kopalniach węgla kamiennego. W końcu turyści złąknieni autentycznej lodowej egzotyki.

Podczas mojej podróży dowiedziałem się, że Spitsbergenem zajmują się także politycy. Dla każdej z tych grup wyspa jest czymś innym. Podziwiając z pokładu *Horyzontu II* surowe piękno Spitsbergenu, ośnieżone szczyty gór i lodowce, wrzynające się głęboko w ląd fiordy i wzburzone morze uderzające w strome przybrzeżne skały, zastanawiałem się czym ta wyspa będzie dla mnie.

Odpowiedź nie pojawiła się automatycznie. Dopiero na miejscu dowiedziałem się, że już w 1973 roku Norwegowie ustanowili na obszarze Svalbardu trzy parki narodowe, dwa rezerваты przyrody i piętnaście sanktuariów ptasich, obejmujące swoim zasięgiem około 60 procent powierzchni całego archipelagu. Wtedy dotarło do mnie, że Spitsbergen jest pięknym, ale pięknym, które należy chronić.

Tomasz Falba



Rafał Świętoniowski ze swoimi psami na pokładzie *Horyzontu II*.

Przypominamy, że zdjęcia z naszej ekspedycji na Spitsbergen, w tym wszystkich opisanych w tym artykule miejsc obejrzyć można na stronie internetowej „Naszego MORZA”
www.naszemorze.com.pl
w zakładce „audio/video”.

Morski Göteborg



Na polowanie!

Göteborg to miasto na wskroś morskie. „Brama do Szwecji” - drugie pod względem liczby ludności miasto w tym kraju i główny port Skandynawii. Obfituje w atrakcje turystyczne. My skupimy się oczywiście na tych najbardziej interesujących dla miłośników spraw morskich i statków.

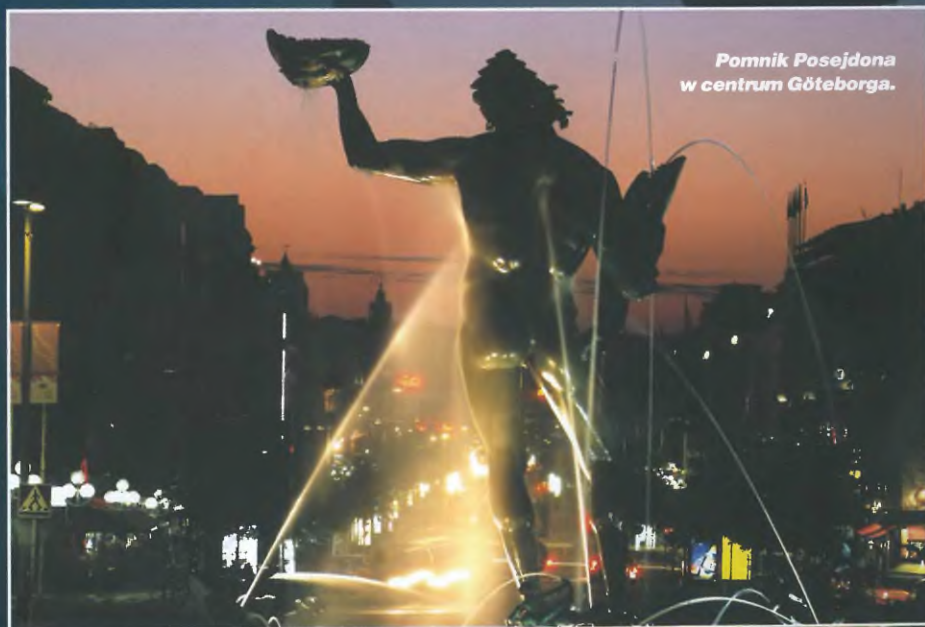
Mimo, że rozległe i tętniące życiem, jest miastem spokojnym i przyjaznym. Choć z jego centrum dość daleko do otwartego morza, morską atmosferę czuje się niemal wszędzie.

Poznanie Göteborga zacząć można na targu rybnym. Trzeba wstać wcześniej, by o 7 rano stawić się na aukcji rybnej, która odbywa się w pobliżu Feskekörka („kościła rybnego”). W budynku przypominającym kościół, można znaleźć i nabyć wszelkie morskie specjały, także z dalekich oceanów, a nie tylko z pobliskiego Bałtyku. Frutti di mare można spróbować na miejscu, w barach i restauracjach.

Z targu niedaleko do brzegu rzeki, gdzie znajdziemy budynek opery i muzeum morskie, na które składają się zacumowane na stałe, wycofane ze służby statki handlowe i okręty wojenne. Dodajmy, że znajdujemy się o kilka minut spacerem od centrum Göteborga, m.in. centralnego dworca kolejowego, alei nad kanałem i głównego węzła komunikacyj-

nego, na którym krzyżuje się chyba najwięcej linii autobusowych i tramwajowych - Brunnsparken oraz placu Gustav Adolfs Torg, przy którym stoją budynki dawnej giełdy (Börsen) i ratusza. Po zwie-

dzeniu 19 jednostek pływających muzeum Maritiman i króciutkim spacerze koło opery, znajdziemy się przy basenie jachtowym i przystani Lilla Bommens Hamn.



Pomnik Posejda
w centrum Göteborga.

Göteborg

Położony jest na zachodnim wybrzeżu Szwecji. Liczy pół miliona mieszkańców. Znany jest z bliskości do morza, pięknego archipelagu, z tramwajów, dobrych restauracji i miłych ludzi. Niegdyś miasto stoczniove, dziś jest ważnym ośrodkiem przemysłowym i biznesowym. Główne siedziby mają tu Volvo, SKF i Hasselblad. Göteborski przemysł to także silna branża morska - choćby ESAB (światowy lider wyposażenia spawalniczego, w tym stoczniowego), producenci wyposażenia okrętowego MacGregor i TTS, multidyscyplinarna (ale głównie żegluga) grupa Stena Sphere oraz wielu armatorów. Göteborg jest też siedzibą dwóch uniwersytetów, na których studiuje 60 tys. studentów. Jednym z nich jest Chalmers, znany z bogatych tradycji wydziału budowy okrętów.

Te okolice mogą stanowić punkt startowy dla göteborgskiego „morskiego szlaku turystycznego”, który pozwolimy sobie zaproponować.

Fascynujące stocznie...

Wsiadamy do promu miejskiego Älvsnaabben na przystani Lilla Bommens. Oczywiście z aparatem fotograficznym, bo będzie co fotografować z górnego, otwartego pokładu. W samej przystani i w jej pobliżu, zobaczyć możemy statki „białej floty” pływające na archipelag i do twierdzy u wrót portu. Na początku mijamy po lewej grupę jednostek skupionych w muzeum Maritiman, po przeciwnej stronie – stocznię i wreszcie osobiwy, pływający parking stylizowany w nowoczesny sposób na łódź wikingów.

Pierwszy przystanek. Nieopodal terminalu, z którego popłynąć można do

Danii najstarszą linią promową Stena Line, działającą nieprzerwanie od 1962 roku. Linia oferuje 6 rejsów dziennie (latem 8) i krótki czas przeplnięcia - od 3 godzin i 15 minut promem konwencjonalnym *Stena Danica* lub *Stena Jutlandica*, do 2 godzin promem typu HSS (szybkim kataranem) *Stena Line Express*. Kto chce nim popłynąć, nie powinien zwlekać z odwiedzeniem Göteborga. Ze względu na wysokie koszty paliwa, dni jednostki na tej linii mogą być policzone...

Płyniemy dalej, na przeciwną stronę rzeki, w pobliże stoczni. Czekają nas jeszcze trzy przystanki po tej stronie - najpierw przy Lindholmen Science Park i Uniwersytecie Technicznym Chalmers, a następnie - przy starej stoczni Lindholmen (obecnie dobra dzielnica mieszkaniowa). Następnie mijamy kilka pirsów po prawej stronie. Jeśli mamy szczęście, bo statek jest akurat w porcie - zobaczymy przy

Vinga - jedna z wysp Archipelagu Południowego. Charakterystyczna latarnia morska i stożkowaty znak nawigacyjny znalazły się w armatorskim logo przedsiębiorstwa żeglugowego Furetank Rederi AB z pobliskiej wyspy Dönso.



Wielkiej suwnicy ze stoczni Eriksberg nikt nie ma zamiaru usuwać z krajobrazu miasta. Wokół buduje się atrakcyjne mieszkania.



Hale stoczni Eriksberg zaadaptowano na hotel i centrum konferencyjne.



Jakoś nikomu w Göteborgu nie przeszkadza, że statek zasłania od strony wody budynek opery.

Pirsie nr 5 replikę wielkiego żaglowca *Götheborg* - tzw. East Indiaman'a z XVIII wieku, którego armatorem była Kompania Wschodnioindyjska.

Po minięciu pirsów, przybijamy do przystani w pobliżu hal stoczni Eriksberg. Eriksberg to fragment wyspy Hisingen, gdzie do czasu bankructwa w 1979 r., działała stocznia i warsztaty mechaniczne Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB. Wcześniej ten fragment miasta zdominowany był przez przemysł stoczniowy przez ponad 100 lat. Po upadku stoczni, teren zrewitalizowano i adaptowano na nowoczesną dzielnicę, o funkcjach głównie mieszkalnych. Dawne budynki wydziału mechanicznego stoczni (budowano tu swego czasu m.in. silniki okrętowe) zamieniono na hotel i centrum konferencyjne. Przy jednej z dawnych hal stoczniowych znajduje się jeden z przystanków promu miejskiego.

Olbrzymia suwnica bramowa stoczni Eriksberg, o wysokości 84 m, została pozostawiona jako ciekawy, imponujący element krajobrazu i pamiątka po - niegdyś bardzo silnym na skalę światową - ośrodku przemysłu okrętowego, jakim był Göteborg.

Dopływając do ostatniego przystanku - Klippan - po lewej mijamy terminal Stena Line, z którego wiedzie linia do Niemiec (do Kilonii, rejs trwa 14 godzin). Od burty i od dziobu obejrzymy tam (jeśli trafimy na ich pobyt w porcie) duże promy *Stena Scandinavica* lub *Stena Germanica*. To jednostki szczególnie ciekawe dla polskich shiploverów i fanów polskich stoczni. Zostały zbudowane po wielkich perypetiach i opóźnieniach, w Stoczni Gdańskiej im. Lenina oraz w Stoczni Gdyńskiej im. Komuny Paryskiej w 1987 roku. *Scandinavica* wykańczana była (do 1988 r.) w göteborgskiej stoczni Cityvarvet.

Fotograficzne widoki

Wysiadamy na Klippan i oddalając się od centrum, a zmierzając ku morzu, idziemy lub jedziemy rowerem, który mogliśmy zabrać na pokład promu miejskiego. Mijamy Sjömagasinet - nietanią, ale oferującą znakomitą jakość kuchni i obsługi oraz ładny wystrój z morskim charakterem (łącznie z modelami dawnych statków podwieszonymi pod sufitem), restaurację urządzoną w starym, drewnianym magazynie portowym, do którego dziś przylega pomost i mała marina. Można tu też czasem kupić książki, głównie o szwedzkich armatorach i ich flotach oraz

Ten pływający garaż, z jakichś powodów nie cieszy się powodzeniem, władze miejskie wystawiły go na sprzedaż.



Fot. Piotr B. Stanięczak

Z mostu Älvsborg (Älvsborgsbron), łączącego centrum Göteborga z Hisingen, można zrobić „lotnicze” zdjęcia statków.



Fot. Piotr B. Stanięczak

Karetka pogotowia służyć ma przede wszystkim mieszkańcom pobliskich archipelagów.



Fot. Piotr B. Stanięczak

Aż 19 jednostek pływających różnych typów zgromadzono w muzeum morskim Maritiman.



Fot. Piotr B. Stanięczak

Czy wiesz, że...

■ Göteborgska restauracja Gothia Towers ma w karcie dań słynną kanapkę krewetkową King Size od 1984 roku. W roku minionym pobito kolejny rekord - podano 143 155 sztuk tego specjału.

■ Port i część miasta zwiedzić można tradycyjnym göteborgskim barkasem Paddan.

■ Göteborg Pass zapewnia bezpłatny wstęp do wielu ciekawych obiektów i muzeów. Wraz z kartą dostaje się kupony rabatowe do sklepów i restauracji.

■ Przeciętna temperatura w Göteborgu wynosi w styczniu 2°C, a w lipcu 21°C.

drobne gadżety morskie. Nieopodal, za mostem Älvsborgsbron, znajdujemy centrum sztuki - Röda Sten - zlokalizowane w starej kotłowni przy porcie. Prezentuje się tu sztuka współczesna, przedstawienia teatralne, taniec, słucha się muzyki. Most Älvsborg (Älvsborgsbron) łączy centrum Göteborga z Hisingen, czwartą pod względem wielkości wyspą w Szwecji. Warto przespacerować się lub przejechać ścieżką rowerową przez ten most, gdyż oferuje wspaniałą panoramę miasta i portu. Można z niego zrobić „lotnicze” zdjęcia promów i innych statków wpływających w głąb portu. Z drewnianej przystani przy Röda Sten i pod mostem znakomicie fotografuje się nie tylko promy wpływające do Göteborga, ale i małe zbiornikowce przy bazie paliwowej po drugiej stronie rzeki.

Pieszko lub rowerem udajemy się dalej w kierunku wejścia do portu. Po kilku minutach znajdujemy się w urokliwej dzielnicy Nya Varvet (zajmującej okolice byłej stoczni marynarki wojennej). Są tu mieszkania, siedziby firm, marina, restau-

racje i kawiarnie, szkoła wyższa, a także przystań göteborgskiego przedsiębiorstwa holowniczego (dawniej Röda Bolaget, kilka lat temu przejętego przez duński, zależny od A.P. Moller - Maersk „koncern” holowniczy Svitser) i mała stocznia jachtowa. Przechodząc nad wodą przez całą Nya Varvet, omijając siedzibę Svitser’a, dostaniemy się na miniaturową plażę pomiędzy skałami. Za nią, wdrapując się na niewysokie skały i przechodząc kilkadziesiąt metrów przez wąły lasek, znajdziemy się na wysokim brzegu ze starą baterią artylerii obrony wybrzeża. Roztacza się stąd piękny widok na nową część portu, zwłaszcza na terminal paliwowy i kontenerowy.

Idąc dalej skalistym brzegiem, dojdziemy do wielkiej mariny, a przy niej polecić można restaurację z widokiem na zatokę i część portu, znajdującą się w siedzibie kierownictwa morskiej służby ratowniczej SAR. Jeśli z Nya Varvet udamy się pod górę, w kierunku prostopadłym do rzeki, dojdziemy po kilkunastu minutach w rejon przystanku Nya Varvet, linii tramwajowej 11. Wsiadamy do tramwaju (lub jedziemy rowerem drogą wzdłuż torów) i udajemy się do przystanku końcowego Saltholmen, przy którym znajduje się przystań promu, który pływa na wyspy Archipelagu Południowego.

Atrakcyjne wyspy

Wycieczki na wyspy archipelagu są dużą atrakcją przez cały rok. Można się tam dostać promami odpływającymi z Saltholmen.

Posiadacze karty turystycznej (GöteborgPass) płyną za darmo, pozostali płacą za bilet tyle, ile za przejazd tramwajem. Na promy te (wyłącznie pasażerskie) ważny jest także całodzienny bilet komunikacji miejskiej.

W Archipelagu Południowym znajduje się osiem zamieszkałych, małych wysp. Nie wolno na nie wjeżdżać samochodami, wśród chat rybackich i skałek jest dużo tras spacerowych i rowerowych.

Na wyspie Donsö - po wschodniej i zachodniej stronie - znaleźć można dobre miejsca do kąpieli. Styrö oferuje wiele plaż piaszczystych i pomostów. Z kolei na wyspę Vrångö przyjeżdża się wiosną, żeby podpatrywać życie ptaków.

Wyspa Vinga jest najbardziej na zachód wysuniętym punktem w okolicy Göteborga. Znajduje się na niej jedna z typowych szwedzkich latarni morskich.



W Göteborgu można polować na statki...

Wyspy to nie tylko przyroda i turystyka. Również biznes. Oczywiście żeglowny. Donsö można nazwać „wyspą armatorów”. To przeważnie firmy rodzinne - z niezbyt wielką flotą, ale znane w Szwecji i całej północnej Europie. Rederi AB Donsötank, Sirius Rederi AB, Ektank Rederi AB, Furetank Rederi AB, Svedia Rederi AB, Tärntank Rederi AB, Rederi AB Älvtank, Rederi AB Veritas Tankers i Donsö Bunkerservice AB.

W Archipelagu Północnym znajduje się dziesięć zamieszkałych wysp, między innymi: Hönö, Öckerö i Björkö. Można się do nich dostać promem samochodowym odpływającym z Hjuvik / Torslanda. Dostępne są na nich różne formy noclegów: hotel, hostel (vandrarhem) lub domki letniskowe.

Internetowe monitorowanie

Oczywiście opisaną trasę warto rozłożyć na kilka dni pobytu, skupiając się kolejno na jej poszczególnych fragmentach i atrakcjach - zwłaszcza, jeśli mamy ochotę na „polowanie” na statki z aparatem fotograficznym, na co zawsze potrzeba czasu i cierpliwości.

Z całodziennym biletem komunikacji miejskiej można kilkakrotnie w ciągu dnia powtarzać w dowolną stronę opisaną trasę lub nawet robić „kółka”. Czasami dwie rundy pod rząd mogą być przydatne (zajmie to ok. 2 godziny) ze względu na możliwość uchwycenia większej liczby spotykanych statków, zwłaszcza przewidywalnych promów do Danii i Niemiec. Warto przestudiować lub sprawdzać na bieżąco dostępny bezpłatnie w internecie (przygotowany przez amatorów - shiploverów) monitoring AIS ruchu statków w rejonie Göteborga, nałożony na mapy Google'a oraz zapowiedzi ruchu statków na oficjalnej witrynie Zarządu Portu Göteborga, a także rozkłady jazdy promów Stena Line.

Statki białej floty można traktować dwojako. Jako przenoszące nas z punktu A do punktu B lub jako atrakcje same w sobie. Znajdziemy bowiem wśród nich np. zabytkowy parowiec, a wiele oferuje wycieczki okrzęzne z atrakcyjnym programem gastronomicznym i rozrywkowym - „party trias” lub rejsy „obiadowe” i „bankietowe”. Do Archipelagu Południowego można się dostać m.in. na pokładach urokliwych stateczków. Na *St Erik* rozpoczynając wycieczkę z Lilla Bommen, a na parowcu *Bobuslän* - wsiadając na Skeppsbron / Stenpiren.



Wśród statków białej floty znajdziemy urokliwe parowce.



Nya Varvet to znakomite miejsce na spacer lub „shipspotterskie” łowy.



Promy miejskie (Älvsnabben) służą mieszkańcom oraz turystom i shipspotterom.



Ośrodek szkolenia użytkowania środków ratunkowych i stacja eksperymentalna do testowania nowych łodzi ratunkowych.

By sfotografować duże kontenerowce i nowoczesne ro-ro (m.in. Wagenborga i Stora Enso oraz DFDS'u) - trzeba się wybrać na wyspę z twierdzą, która położona jest w pobliżu terminalu ro-ro. Do twierdzy Elfsborg Fortress (Älvsborg) z XVII w., można się dostać statkiem „białej floty” startując z Stenpiren albo z Lilla Bommen. Na wyspie wybudowano w XVII w. twierdzę, która miała za zadanie bronić miasto i port. Znajdziemy w jej ocalałych murach muzeum, z wieżą, kaplicą i celami więziennymi, które rzucają nieco światła na nie najlepsze swego czasu stosunki szwedzko-duńskie.

Na północ od Göteborga znajdziemy wyspę i malownicze miasteczko Marstrand. Na odwiedzinę poświęcić trzeba cały dzień. Na Marstrand znajdowała się stocznia FEAB-Marstrandverken, w której powstała, w 1981 r., dziobowa część budowanego metodą połówkową promu, który obecnie znany jest jako *Ballivia* i pływa w barwach Polferries (Polskiej Żeglugi Bałtyckiej). Na szczycie Marstrand znajduje się twierdza Carlsten. Wyspa to mekka żeglarzy. Są tu także mniejsze i większe stocznie jachtowe.

Piotr B. Stareńczak

Biurowiec zwany „szminką” i żaglowiec Viking to charakterystyczne „znaki rozpoznawcze” Göteborga. Na Vikingu znajdziemy miejsce noclegowe i restaurację, zaś na szczycie biurowca - kawiarnię i piękny widok na miasto i port.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Genialna *intuicja marszałka*

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



Organizm należyty

Dla historii narodu okres 20 lat jest małym odcinkiem – dla jednego pokolenia, które okres ten rozpoczęło już w latach swej pełnoletności, jest bodaj dorobkiem całego życia. W ciągu ubiegłych lat dwudziestu należy zapisać na dobro naszego pokolenia udział w budowie Państwa, w dziedzinie, której znaczenie dla życia państwowego nie jest jeszcze całkowicie doceniane, mianowicie: stworzenie morskiej siły zbrojnej. (...)

Dekret Naczelnika Państwa, Marszałka Piłsudskiego z dnia 28 listopada 1918 r., nakazujący utworzenie Marynarki Wojennej w państwie, egzystującym zaledwie kilkanaście dni, nie posiadającym dostępu do morza, tworzący marynarkę wojenną w jeżeli nie wrogię, to nawskroś obojętnej atmosferze, nabiera specjalnego znaczenia, daje dowód genialnej intuicji Marszałka Piłsudskiego. (...)

Teraz, gdy upłynęły lata, siła zbrojna na morzu i flotyła rzeczna na wschodzie są już czynnikami, który stanowią zbrojne ramię Rzeczypospolitej, z której gatunkowym ciężarem i znaczeniem, jako efektywnej siły, i obcy muszą się liczyć.

Do naszej floty wojennej przybywają coraz to nowe okręty, które są najnowszym i najpoważniejszym wyrazem techniki i uzbrojenia.

I chociaż flota nasza w stosunku do ekonomicznego rozwoju naszych spraw morskich, do naszego znaczenia w Europie jest jeszcze zbyt słaba – to jednak jej organizacja, jej urządzenia pomocnicze, jej personel i jej wyszkolenie są gwarancją,

że jest ona organizmem należyte przygotowanym dla dalszej rozbudowy, tak niezbędnej dla zabezpieczenia naszego morskiego posiadania i jego dalszego rozwoju. (...)

W obecnym miesiącu dwudziestolecia rozkazu o utworzeniu Marynarki Wojennej w Polsce, świadomość o aktualności tej prawdy jest już bodaj powszechna wśród całego społeczeństwa. (...)

W dziedzinie stworzenia siły zbrojnej na morzu Polska zrobiła duże wysiłki. Odpowiednio do swej siły na lądzie, Polska na morzu musi być silna i silna będzie!

(Dwadzieścia lat,
K. Korytowski)

Psychika przeobrażona

Generał Mariusz Zaruski znany jest w całej Polsce jako żeglarz-marynarz całym sercem i duszą. Już w młodych latach na dalekim Ocenie Lodowatym zaprawiał się w sztuce żeglarskiej, pisywał jeszcze w ostatnich latach ubiegłego wieku z mroźnej Północy do polskich pism w Warszawie „Sonety Północne” i „Sonety Morskie”, a w Polsce odrodzonej i niepodległej, gdy mógł już szablę odpasać, wyprowadził młodzież polską na morze, ukazał jej dróg morskich wielość i szerokie, rozległe horyzonty.

Od kilku lat jest generał Zaruski kapitanem statku szkolnego Związku Harcerstwa Polskiego szkuner-jachtu „Zawisza Czarny”. (...)

- Rok bieżący jest czternastym rokiem mojej żeglugi jachtowej na wodach Bałtyku – zaczyna Generał. – Jestem szczególnie rad – oficerowie i załoga spisywali się doskonale. (...)

- Z młodej załogi byłem najzupełniej zadowolony. Z pracą na statku obeznali się bardzo szybko. Pewne obawy miałem tylko – mówi dalej Generał – co do ostatniego rejsu, nauczycielskiego. Obawiałem się mianowicie, że to ludzie starsi, z urobionym poglądem, że mogą być nieporozumienia w zakresie służby marynarskiej, której poziom nie chciałem obniżać.

Toteż zaraz na pierwszej zbiórce oznajmiłem, że „Zawisza Czarny” ma swoje tradycje, ustalony i obowiązujący wszystkich regulamin i że zmieniać tego nie będę. Służba marynarska wymaga, aby wszystko było robione biegiem, bez ociągania się. Jeśli zdrowie lub inne rozumienie własnej godności nie pozwalają komuś na podporządkowanie się ustaleniemu trybowi życia i pracy, niech raczej od razu zostanie na lądzie.

- Ale – dodaje z uśmiechem kapitan „Zawiszy” – nie było takich. Zostali wszyscy, i bez zarzutu spełniali swe marynarskie obowiązki, z codziennym porannym „dla rozgrzewki” przejściem przez marszłącznie. (...)

Dalej Generał mówi:

- Rejsy z młodzieżą, nieprzygotowaną, a szczególnie rejs z opiekunkami, również do żeglugi morskiej zupełnie nieprzygotowanymi, utwierdziły mnie w niewzruszonym przekonaniu, że nawet krótkie podróże w charakterze marynarzy przeobrażają psychikę uczestników w sposób nieporównany i w zupełności wystarczają do tego, aby uczestnicy zaczęli oceniać sprawy morskie z zupełnie innego niż dotąd punktu widzenia. (...)

(Pod żaglami
„Zawiszy Czarnego”, B. M.)

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



Mocne, męskie, sojusznicze...

Lotem błyskawicy obiegła nasze okręty wieść, że grupa radzieckich okrętów wojennych przybywa do Gdyni z przyjacielską wizytą. Radością zapalały ogorzałe od bałtyckiego wiatru twarze naszych marynarzy, a praca po-

stępowała tego ranka znacznie szybciej niż zwykle. (...)

Punktualnie o godzinie 8 nastąpiło spotkanie z krążownikiem „Czkałow” i czterema niszczycielami, po czym „Błyskawica” wzięła kurs na Gdynię, a za nią podążyła grupa okrętów radzieckich. (...)

Marynarze przeżywali wielkie, niezapomniane dni. W prostych powitaniach, w mocnych, męskich uściskach dłoni, w spojrzeniach, w zamienianiu znaczków zetempowskich i komsomolskich mocno dźwięczała serdeczna nuta radości, dumy i wdzięczności. (...)

(Fundamenty braterstwa broni,
Stanisław Woliński)

50 lat temu, w listopadzie
1958 roku, „Morze” pisało:



Dzienna latarnia

W miasteczku rybackim Arild, położonym w południowej części wybrzeża Szwecji, zdawna już odczuwano brak latarni u wejścia do tamtejszego małego portu. Uzyskanie na ten cel pieniędzy państwowych natrafiało na wielkie trudności. (...)

W tej sytuacji nie wiadomo, jak długo jeszcze rybacy z Arild męczyliby się bez światła wejściowego do portu, gdyby nie energia i pomysłowość żony jednego z nich, niejakej pani Alvi Holm. Zaagitowała ona całą żeńską ludność miasteczka do zapisania się na członkinie „Klubu Niedzielnego”, którego zadaniem miało być sfinansowanie budowy latarni.

Inauguracja klubu nastąpiła w marcu ubiegłego roku. Członkinie zbierały się odtąd regularnie, w celu wykonania różnych prac, jak szycie, szydełkowanie, roboty na drutach i co tylko która potrafi. Ze sprzedaży wykonanych artykułów

uzyskano wkrótce kwotę wystarczającą na zadatkowanie budowy. (...)

Nie minęło półtora roku i oto dzielna pani Holm mogła z zasłużoną dumą i radością ofiarować swemu miastu latarnię morską. Dla uczczenia tego wydarzenia, światło w nowej latarni było czynne nie tylko nocą, ale i przez cały dzień.

(Latarnia morska pani Holm)

Wierny tradycji

Mija 19 lat od owej pamiętnej nocy z 25 na 26 listopada 1939 roku, kiedy w głębinach Morza Północnego pograżył się na zawsze nasz transatlantyk „Piłsudski”. Wraz z nim zginęło dwóch ludzi – IV mechanik Tadeusz Piotrowski i kapitan „Piłsudskiego” – kpt. ż. w. MAMERT STANKIEWICZ. Choć zapewne niewielu tylko Czytelników „Morza” znało kpt. Stankiewicza osobiście, to przecież nie-

mal wszystkim jest On bliski i dobrze znany dzięki wspomnieniom o Nim, które pod ogólnym tytułem „Znaczy kapitan” ukazują się na łamach naszego pisma. (...)

Był pierwszym pilotem znajdującej się jeszcze w powijkach Gdyni; przyprowadził do Polski – jako kapitan – prawie wszystkie zakupione za granicą statki. Dowodził największymi naszymi jednostkami: „Kościszka”, „Pułaskim”, „Polonią” w końcu – „Piłsudskim”. (...)

Wierny tradycji do ostatniej chwili pozostał na tonącym statku. (...)

(Przed 19 laty zginął
„Znaczy kapitan”)

Opr. Czesław Romanowski

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

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

Oceania i Gwarek

Czas żagloptatów



Fot. Anna Drapala

Oceania w lodach Arktyki.

Wszystkie opisywane do tej pory w naszym cyklu polskie żaglowce były (lub są) statkami szkolnymi o tradycyjnym ożaglowaniu. Dziś zajmiemy się dwoma, które zaprojektowano w połowie lat osiemdziesiątych w innym celu. Pierwszy to statek badawczy *Oceania*, pływająca pod polską banderą. Drugi - pasażerski *Gwarek*, na którym mieli wypoczywać górnicy z zadymionego Śląska, ale do służby wszedł dopiero w 2000 roku, pod obcą banderą.

Oba statki łączyło wykorzystanie nowatorskich, futurystycznych żagloptatów, opracowanych w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym Stoczni Gdańskiej.

Początki *Oceanii* sięgają jesieni 1980 roku, gdy w SG miało miejsce zebranie poświęcone przyszłości *Pogorii* (patrz „Nasze MORZE” z września br.). Jednym z zainteresowanych przejęciem żaglowca był Instytut Oceanologii PAN. Jak pamiętamy, *Pogorię* pozostawiono młodzieży, zaś jej konstruktor, inż. Zygmunt Choren zasugerował naukowcom zamówie-

nie nowego żaglowca, wzorowanego na *Pogorii*. Tak też uczyniono i jeszcze w 1981 roku zespół inż. Chorenia przystąpił do projektowania statku, na którym grupa kilkunastu naukowców mogłaby prowadzić badania.

Początkowo zamierzano zbudować żaglowiec w układzie klasycznym, podobny do *Pogorii* i *Iskry*, ale szybko okazało się, że prosta adaptacja żaglowca typu B-79 (do którego należały obie barkentyny) nie wystarczy i należało zaprojektować nowy, większy żaglowiec. Wstępny projekt gotowy był już pod koniec 1981 roku. Wówczas to, na jednej z narad w siedzibie IO PAN, dr inż. Dariusz Bogucki – polarnik i żeglarz – zwrócił uwagę, że tradycyjny osprzęt, bez kłopotu obsługiwany przez 30-40 młodych zuchów (których zadaniem jest nabrać tężyzny i wykazać się sprawnością fizyczną) będzie nieprzydatny na żaglowcu badawczym, na którym stała załoga marynarska będzie o wiele mniej liczna. Trzeba było znaleźć inne rozwiązanie.

Pierwszą z rozpatrywanych koncepcji była propozycja zainstalowania trzech sztywnych żaglopłatów, wg rozwiązania opatentowanego przez naukowców Instytutu Techniki Lotniczej Politechniki Warszawskiej. Przewidywało ono ustawienie trzech hydroalumiiniowych płatów osadzonych obrotowo na stalowych masztach. Napęd był bardzo wydajny aerodynamicznie, ale miał też istotne wady, do których należała dość duża masa (wymagałoby to znacznego powiększenia gabarytów kadłuba), koszt aluminium i stworzenie niebezpieczeństwa dla statku w przypadku awarii mechanizmów obrotowych w sztormie – trzeba byłoby się liczyć nawet z przewróceniem.

Polska specjalność

Ostatecznie, w marcu 1982 roku inż. Choren zdecydował się na wyposażenie statku w żaglopłaty miękkie, łączące zalety tradycyjnych żagli z możliwością automatyzacji stawiania i brasowania żagli. System ten został opracowany w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym Stoczni Gdańskiej. Na każdym z trzech stalowych masztów (o wysokości 32 metrów nad linię wodną), u dołu osadzono rejopojemnik (reję skrzynkową), a przy topie – reję. Ich noki połączono sztagami bocznymi. Na końcach dolnej reji zamocowane są wciągarki hydrauliczne służące do rozwijania dakronowych żaglopłatów, przechowywanych w rejopojemnikach. Wciągarki

ki hydrauliczne obsługują również brasy. Rozwijaniem, zwijaniem i brasowaniem żagli trapezowych steruje się zdalnie ze stanowiska znajdującego się na pokładzie górnym, przed nadbudówką nawigacyjną. Żaglopłaty mają kształt trapezowy, zwiężający się ku dołowi, co zapobiega ewentualnemu zakleszczeniu się podczas zwijania. Ożaglowania dopełniały trzy tradycyjne sztaksle. Istniała możliwość awaryjnego, ręcznego obsługiwania żaglopłatów. Dla uproszczenia obsługi nie przewidziano możliwości refowania żagli trapezowych, a zamiast tego w każdym pojemniku znalazły się dwa żagle: główny i mniejszy - sztormowy.

Kontrakt na budowę statku podpisał między PAN i Stocznia Gdańską w marcu 1983 roku, a projekt zakończono we wrześniu tegoż roku. Na tyle różnił się od *Pogorii* i *Iskry*, że nadano mu nowe oznaczenie stoczniove – B-97. Prócz pomieszczeń normalnie spotykanych na statkach – nawigacyjnych, maszynowych, załogowych i gospodarczych – umieszczono na nim siedem laboratoriów, o łącznej powierzchni około 100 m². Na po-

kładzie umieszczono żurawiki, wciągarki i platformy ułatwiające obsługę aparatury badawczej. Statkowa sieć elektryczna (w tym aparatura badawcza) jest zasilana z trzech agregatów prądotwórczych o łącznej mocy 140 kVA. Na dziobie statku zamontowano ster strumieniowy, co znakomicie poprawia manewrowość statku i możliwości jego dokładnego pozycjonowania. Wedle słów projektantów ze Stoczni Gdańskiej, umieszczenie takiej ilości wyposażenia badawczego na klasycznym statku badawczym, z napędem motorowym, wymagałoby statku o pięciokrotnie większej wyporności.

Obróbkę blach dla nowego statku badawczego rozpoczęto 23 sierpnia 1984 roku, 22 listopada oficjalnie położono stępkę, a 4 maja 1985 jego kadłub wodowano dźwigiem pływającym *Maja*. Przekazanie statku armatorowi nastąpiło 30 listopada 1985 roku, a podniesienie bandery – 20 grudnia. W marcu następnego roku *Oceania* wyszła w pierwszy rejs badawczy, w ramach programu PEX-86 (*Patchiness Experiment*) realizowanego przez 14 statków badawczych ze wszyst-



4 czerwca 1987 r. - w Gdyni.

kich państw bałtyckich. Szczegółowymi badaniami struktury wód Bałtyku objęto wówczas akwen między Gotlandią i wybrzeżem radzieckim. Po zakończeniu badań, *Oceania* po raz pierwszy zawinęła do zagranicznego portu (radzieckiej Kłajpedy), budząc zrozumiałą sensację wśród uczestników badań.

W służbie nauki

Od tej pory *Oceania* pracownice wypływa w rejsy badawcze. Prócz pracowników IO PAN w Sopocie, w rejsach biorą udział naukowcy różnych instytucji i różnych narodowości. Od 1987 r. *Oceania* wykonuje rocznie jeden dłuższy rejs na wody Spitsbergenu, rozpoczynający się w pierwszych dniach czerwca i kończący w ostatniej dekadzie sierpnia. W pozostałe miesiące wypływa w rejsy bałtyckie – rocznie jest ich zazwyczaj kilkanaście. Najwięcej rejsów – 19 – odbyło się w 2007 roku. Zaledwie o jeden mniej w latach 1998, 2002, 2004 oraz 2006. W tych latach *Oceania* spędzała w morzu około 200 dni w ciągu roku. Z kolei najmniej rejsów zanotowano w 1991 roku – tylko siedem (104 dni w morzu). Warto zaznaczyć, że rozkład rejsów zazwyczaj pozwala *Oceanii* na udział w międzynarodowych imprezach żeglarskich i zlotach żaglowców – pierwszy raz wzięła w nich udział już w sierpniu 1986 roku.

Zupełnie wyjątkowy był rok 1990, gdy zmiany ustrojowe postawiły instytucje państwowe w niepewności finansowej. Ostatecznym ciosem była podwyż-

ka dodatków dewizowych dla marynarzy, co zdekompletowało załogę, gdyż armatora nie było stać na ich wypłacanie. Polska Akademia Nauk podjęła wówczas próbę zarobienia pieniędzy, wchodząc w zupełnie nie pasującą do niej rolę hotelarza, usiłując w 1990 r., wozić na wycieczki niemieckich turystów. Potem *Oceanię* wyczarterowano na pół roku „Międzynarodowej Szkole pod Żaglami”. Po podsumowaniu okazało się, że zarobek z czarterów był niewielki, klienci – nie do końca zadowoleni, a na dodatek statek zdołał wykonać jedynie trzy rejsy badawcze.

Kolejne lata służby *Oceanii* mijają cicho, bez rozgłosu. Niektórzy wyrzucają naukowcom, że nie potrafią zareklamować i nagłośnić swej działalności. Z drugiej strony brak sensacyjnych wiadomości w prasie, dobrze świadczy o załodze i samym statku – oznacza rzetelną, bezawaryjną służbę. Rzecz jasna zdarzają się chwile, gdy *Oceania* trafia na łamy prasy z nienaukowych powodów – na przykład w połowie lutego 2000 roku, gdy dołączyła do poszukiwań rybaka, który wypadł za burtę kutra *Dzi-85*.

Egzamin zdają żagłopląty, które szczególnie przydają się podczas dłuższych przelotów, np. podczas rejsów arktycznych. Przydały się też w 1996 roku, gdy po awarii silnika *Oceania* powróciła z Tallina pod żaglami, znakomicie zmniejszając koszty związane z tą awarią. Co prawda z czasem wyszło na jaw, że statek jest nieco nawietrzny, a sztaksle okazały się niepraktyczne w użyciu, ale

w ogólnej ocenie nowatorski takielunek jest chwalony przez armatora. W 2000 roku powierzchnia żagli uległa zmniejszeniu, gdyż z rufowego masztu zdjęto obie reje, wraz z płótniskami. Żagli rufowych używano najrzadziej. Dodatkowym powodem tej decyzji były względy statecznościowe, gdyż postęp techniczny wymuszał modernizację i uzupełnienie sprzętu naukowego. Niektóre z tych modernizacji wpływają na wygląd statku – w 1996 roku np. wymieniono dwa rufowe żurawiki na wychylną bramownicę, a w ostatnich latach na dziobowym poddecku zamontowano niewielki maszt. Stała modernizacja wyposażenia służącego naukowcom są warunkiem dalszej służby *Oceanii*, której życzymy pomyślnych lat.

Górnicy żaglowiec

W dniu przekazania armatorowi żaglowca *Oceania*, 30 listopada 1985 roku, inż. Zygmunt Choreń zaprezentował w wąskim gronie projekt dużego, ekonomicznego statku wycieczkowo-pasażerskiego wyposażonego w żagłopląty (tej samej konstrukcji, co na *Oceanii*), o roboczej nazwie *Gwarek*. Nazwa proponowanego statku od razu kierowała zainteresowanych do głównego sponsora, czyli do resortu węglowego i do przewidywanej głównej grupy użytkowników – górników. Górnictwo węglowe, które dla PRL-u było głównym źródłem dewiz, dysponowało prawie nieograniczonymi finansami – stąd nadzieja na sfinansowanie budowy statku. Z drugiej strony mieszkańcy Śląska, uważanego za najbardziej zanieczyszczony region Polski, byłiby najbardziej zainteresowani wczasami na morzu. Planowany koszt budowy statku dla 200 pasażerów – około 2 mld złotych – nie przekraczał kosztów budowy średniej klasy hotelu na tyle samo miejsc.

Projekt przedstawiono społeczeństwu w marcowym numerze miesięcznika „Morze” z 1986 roku, a redakcja miesięcznika od razu stała się jednym z gorących orędowników budowy tego statku, widząc w nim możliwość realizacji hasła „Wczasy pod banderą”. Sprawa była o tyle pilna, że *Stefan Batory*, okazjonalnie pełniący funkcje wycieczkowca, kończył swą służbę. Dla przypomnienia – polską banderę opuszczono na nim w marcu 1988 roku. Budowa jego następcy kosztowałaby około 30 mld złotych, według cen z 1986 roku.

Redakcja „Morza” sfinansowała projekt ofertowy statku, przeznaczając na ten cel



Na rufie podczas badań.



W maszynowni.

Oceania



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



Oceania w morzu.



Chrzest polarny.

wpływy z „Kalendarza Morza” na 1987 rok, poświęconego statkom pasażerskim. Projekt gotowy był w listopadzie 1986 roku i przedstawiał statek o długości prawie 100 metrów, z setką dwuosobowych kabin pasażerskich, wyposażony w futurystyczne kolumny masztowe w kształcie litery „Y”, na których rozpinane miały być żagloplaty. Przewidziano maszty samonośne i obrotowe, pozbawione tradycyjnego olinowania stałego i brasów. Pozostawiono jedynie zdalnie obsługiwane fały do podnoszenia żagli.

Z inicjatywy redakcji „Morza” 23 kwietnia 1987 roku powołano spółkę akcyjną „Polskie Żagle”, która miała się

zająć sfinansowaniem budowy, a potem eksploatacją żaglowca. Jej prezesem został dr Janusz Mondalski z PLO. Spółka dysponowała kwotą 180 mln złotych, które w międzyczasie wpłaciły zainteresowane instytucje i osoby prywatne. Zgodnie z pierwszymi przymiarkami spółki, na *Gwarku* miało rocznie, podczas dwutygodniowych turnusów, odpoczywać 4400 osób, a wycieczki miały prowadzić do portów bałtyckich i śródziemnomorskich. Do dyspozycji pasażerów przeznaczono obszerne pokłady, a w nadbudówce planowano umieszczenie pomieszczenia świetlicowego, pełniącego również funkcję jadalni lub sali ki-

nowej. Zachowano dwuosobowe kabiny (każda z nich miała mieć własny węzeł sanitarny) rozlokowane w międzypokładzie, tam również miały znajdować się bar, klub-czytelnia i punkty usługowe dla pasażerów. Prawdziwym hitem miał być „Klub Kapitana Nemo” – dwupoziomowa kawiarnia. Na jej dolnym pokładzie zaplanowano iluminatory z hartowanego szkła, przez które pasażerowie mieli oglądać podwodny świat. Wykupienie 10 akcji (każda wartości 10 tys. złotych) miało pozwolić na udział w jednym rejsie statku raz na cztery lata. Tutaj dygresja: średnia płaca brutto w gospodarce społecznej w kwietniu 1987 roku wynosiła prawie 33 tysiące złotych.

Początek cierniowej drogi

Podczas pierwszej połowy 1987 roku kapitał spółki wzrósł do 300 mln złotych, co w połączeniu z patronatem rządowych związków zawodowych pozwoliło myśleć o rozpoczęciu budowy statku. Wśród udziałowców znajdowały się m.in. kopalnie, huty, płocka „Petrochemia”, RSW „Prasa-Książka-Ruch” (wówczas potentat prasowy), jak również osoby prywatne, z których wiele wykupiło po jednej akcji. Jednym z pierwszych zadań spółki stało się – prócz zbierania pieniędzy – stawienie czoła zarzutom dotyczącym m.in. bezpieczeństwa statku i pasażerów, jakie wysunął kpt. ż. w. Walenty Milenuszkin, w tamtych latach brylujący w kręgach partyjno-rządowych.

Zarzuty były niesłuszne, ale ich odparcie wymagało zaangażowania grona ekspertów, pochłonęło część z trudem zebranych funduszy i opóźniło położenie stępki pod statek, gdyż w międzyczasie stocznia zdążyła zawrzeć inne kontrakty.

Ostatecznie spółka „Polskie Żagle” i Stocznia Gdańska zawarły kontrakt na budowę statku (oznaczonego stoczniowym symbolem B-811) 29 grudnia 1987 roku, z terminem dostawy w I kwartale 1991 roku. Szeroki odzew społeczny i entuzjazm pozwalały snuć marzenia o kolejnych żaglowcach-wycieczkowcach... W miesiąc później przekazano stoczni pierwszą ratę należności – 316 mln złotych, co stanowiło 10 procent wartości statku według cen aktualizowanych w miarę coraz szybciej galopującej inflacji. Właśnie inflacja spowodowała, że cenę statku ustalono - w obcej walucie - na równowartość 10 mln dolarów.

1988 rok upłynął na przygotowaniu dokumentacji technicznej płatowca, bo

Dane techniczne

	<i>Oceania</i>	<i>Gwarek</i> (projekt)	<i>Royal Clipper</i>
Pojemność:	370 BRT, 111 NRT	4600 BRT	4425 BRT, 1575 NRT, 1000 t nośności
Wymiary:	48,5 całkow. x 9,0 x 3,8 m	109,0 całkow. x 16,0 x 5,6 m	133,7 całkow. x 16,3 x 5,7 m
Ożaglowanie:	Łącznie ok. 700 m ² : 3 żaglopłaty (po 170 m ²) i 3 sztaksle	Łącznie ok. 1500 m ² : 3 żaglopłaty po 500 m ²	Łącznie 5040 m ² : 5 masztów, 42 żagle, otaklowany jako fregata (pełnorejowiec). Prędkość pod żaglami: do 20 w.
Silnik:	Silnik spalinowy Wola- Henschel (310 KM = 10 w.)	2 silniki spalinowe HCP- Sulzer, łącznie 1520 KM	2 silniki spalinowe Caterpillar, 2500 KM
Załoga:	15 + 12 naukowców	65 + 206 pasażerów	Ok. 100 + 224 pasażerów

tak poczęto nazywać żaglowce nowej generacji. Przyniósł też stopniowy zanik zainteresowania całą sprawą, spowodowany pogarszającą się kondycją gospodarczą kraju, kłopotami finansowymi stoczni oraz negatywnymi opiniami o przemyśle stoczniowym, rozpowszechnianymi przez środki masowego przekazu w odwecie za stoczniowe strajki. W tej sytuacji „Polskie Żagle” rozwinęły akcję promocyjną za granicami kraju, gdyż rejsami na *Gwarku* zaczęły interesować się biura podróży w RFN i Szwecji. Przygotowano grafik rejsów na 1991 rok: po trójkącie Kadyks (jako port bazowy) – Casablanca – Las Palmas oraz wzdłuż wybrzeża Mórza Śródziemnego i Czarnego. W dalszych planach były rejsy na Karaibach, z myślą o Polonii amerykańskiej.

A *Gwarek* wciąż istniał tylko na papierze. Położenie stępki ustalono na marzec 1990 roku, jednak dość niespodziewanie 29 października 1988 roku premier Mieczysław Rakowski podjął decyzję o likwidacji niepokornej Stoczni Gdańskiej. Program likwidacji obejmował dokończenie budowy 18 statków, z terminem dostawy armatorowi do końca 1990 roku. Jak pamiętamy, *Gwarek* miał być ukończony w kilka miesięcy później...

Co prawda na bazie likwidowanej stoczni miała powstać spółka „Przedsiębiorstwo Budowy Statków”, które mogłoby przejąć budowę *Gwarka*, ale wiązało się to z dodatkowymi wydatkami. Ostatecznie, w kwietniu 1990 roku udało się kontrakt utrzymać, ale po renegotjacji cena statku wzrosła do 14,5 mln dolarów.

W pierwszych dniach września 1990 roku rozpoczęto obróbkę blach, a stępkę pod *Gwarku* położono 15 grudnia tego roku. Termin oddania statku przesunął się na pierwszą połowę 1993 roku. „Polskie Żagle” wpłaciły kolejne 500 mln złotych, co pozwoliło stoczni zakupić stal, nie-

zbędną do budowy statku, a prace ruszyły jak z kopyta – do tego stopnia, że stocznia postanowiła oddać statek armatorowi wiosną 1992 roku. Prawdziwą przyczyną tego przyspieszenia było wstrzymanie prac przy innych statkach – w 1991 roku Stocznia Gdańska oddała armatorom tylko sześć jednostek.

Decyzja o przyspieszeniu prac postawiła spółkę „Polskie Żagle” w trudnej sytuacji, gdyż drastycznie skracając czas potrzebny na znalezienie niezbędnych funduszy na pokrycie kosztów budowy. A „Polskie Żagle” miały coraz większe trudności z pozyskaniem pieniędzy.

W 1992 roku wiadomo już było, że 70 procent kosztów budowy trzeba będzie pokryć z kredytu bankowego (którego ostatecznie nie udało się uzyskać). W połowie roku trudności finansowe spółki stały się na tyle wyraźne, że stocznia na własną rękę zaczęła szukać możliwości sprzedaży (lub długoletniej dzierżawy) *Gwarka* innemu armatorowi. Co

prawda zarząd spółki wypowiadał się optymistycznie i snuł plany udziału w „Columbus Race” w 1992 roku, w Expo’92 w Kadyksie i w imprezach olimpijskich tego roku, ale po zwodowaniu statku (2 sierpnia 1991 roku) spółka nadal pozostawała dłużnikiem stoczni, która w lutym 1992 roku wstrzymała prace przy statku. „Polskie Żagle” zdołały wówczas ściągnąć jeszcze prawie 400 mln złotych, co pozwoliło w kwietniu 1992 roku wznowić prace.

Był to ostatni zryw spółki – w następnym roku musiała opuścić biura w centrum Gdańska, gdyż nie stać jej było nawet na opłacenie czynszu.

W czerwcu 1992 roku *Gwarek* był gotowy w 65 procentach, zaś „Polskie Żagle” zdołały pokryć tylko 10 procent należności. Stocznia od kilku miesięcy na własną rękę szukała chętnych. Sprawa była o tyle trudna, że w kręgach żeglugowych traktowano *Gwarku* jako statek eksperymentalny, którego eksploatacja



Oceania w doku GSR, w kwietniu 1995 r.



„GWAREK”
RYSOWAŁ
MORZE
WARSZAWA
SOROKA

Gwarek w przekroju. Z lewej - ostateczna wersja masztu żagloplata.

obarczona byłaby sporym ryzykiem. Wiadomo też było, że potencjalni klienci – zachodni turyści – oczekują raczej ożaglowania klasycznego. Dlatego ewentualna sprzedaż innemu armatorowi połączona byłaby z przebudową, co wiązało się z dalszymi kosztami. Co prawda wstępne zainteresowanie wykazywał amerykański „Coast Guard” (do celów szkoleniowych), czy niektórzy armatorzy wycieczkowców, ale ostatecznie nic z tych kontaktów nie wyszło.

„Polskie Żagle” również szukały potencjalnego nabywcy. W sierpniu 1992 roku ogłosiły nawet, że na zakup statku zdecydowała się francuska firma, która miała go eksploatować na Morzu Śródziemnym, a polskim akcjonariuszom miała zwrócić pieniądze. Prezes spółki –

Marek Perzyński – potwierdzał tę transakcję jeszcze pod koniec 1992 roku.

„Money managers”

Z francuskich miraży nic nie wyszło. Stocznia również nie znalazła chętnego. Natomiast w Trójmieście pojawił się Amerykanin Robert M. Tonge występujący w imieniu firmy „Scirocco Sports”, który wraz z dwoma panami o arabsko brzmiących nazwiskach w połowie 1994 roku przedstawił fantastyczny plan sfinansowania ukończenia i eksploatacji *Gwarka* oraz dokumenty świadczące, że Credit Swiss Bank udzielił mu 10-letniego kredytu w wysokości 150 mln dolarów, z których 22 mln miały pójść na *Gwarka*. Potrzebował jedynie gwarancji polskiego ban-

ku w wysokości 9 mln dolarów na spłatę rocznego oprocentowania kredytu związanego z *Gwarkiem*, który miał zmienić nazwę na *Scirocco*. Całością operacji mieli zarządzać „uznani w świecie money managers z USA” (tak określił ich „Dziennik Bałtycki” z października 1994 roku).

W tym czasie kadłub *Gwarka* wciąż stał przy stoczniowym nabrzeżu. Znajdowały się na nim zgromadzone wcześniej urządzenia, w tym dwa silniki główne, wał napędowy, przekładnie, śruby, zespoły prądotwórcze, stery strumieniowe, urządzenia klimatyzacyjne, pompy i windy. Oceniano, że statek jest gotowy w prawie 80 procentach.

Spółka „Polskie Żagle” była wówczas w sytuacji bez wyjścia i scedowała kontrakt na firmę p. Tonge. Stocznia Gdańska przychyliła się do tej transakcji, gdyż było to wówczas jedyne wyjście z patowej sytuacji, ale ani stocznia, ani „Polskie Żagle” nie zaprzestały poszukiwania bardziej wiarygodnych kontrahentów. Połudnowoafrykańskiemu pośrednikowi udało się znaleźć chętnego, którym ku zdziwieniu wszystkich okazał się p. Tonge. Oferowano mu statek, który – w swoim mniemaniu – już posiadał.

Sprawa z upływem czasu stawała się coraz bardziej skomplikowana. W styczniu 1995 roku Stocznia Gdańska poinformowała zainteresowanych, że nie uznaje ważności transakcji dokonanej przez p. Tonge i z uwagi na olbrzymie zaległości „Polskich Żagli” uważa *Gwarka* za swoją własność. Spółka „Polskie Żagle” udała się rzecz jasna do sądu, ale w sierpniu 1996 roku Stocznia Gdańska ogłosiła upadłość. Wszystko to nie zraziło pana Tonge, który jeszcze tego samego miesiąca zgłosił chęć finansowania budowy w Gdańsku statków posługując się mechanizmem finansowym zaproponowanym wcześniej przy okazji *Gwarka*. Różnicą była jedynie skala przedsięwzięcia – tym razem p. Tonge ze współnikami oczekiwali od rządu polskiego gwarancji w wysokości 250 mln dolarów.

Pod proporcem „Star Clippers”

Rdzewiejący kadłub (wciąż z nazwą *Gwarek* na rufie, przez stoczniovców nazywany „Ciamajdą”), pod koniec lutego 1998 roku, syndyk Stoczni Gdańskiej sprzedał (podobno za 850 tys. dolarów) firmie Luxembourg Shipping Services. Zarządzającym została firma Star Clippers Ltd. (która w tym czasie dysponowała już dwoma żaglowcami wycieczkowymi, każ-

Gwarek w Stoczni Gdańskiej, w oczekiwaniu na lepsze czasy.



dy dla 170 pasażerów), a statek zarejestrowano pod banderą Luksemburga.

Transakcja została oczywiście oprotetowana przez p. Tonge i spółkę „Polskie Żagle” i sprawę skierowano do sądu, jednak na niewiele się to zdało.

Nowy armator postanowił uczynić z niedoszłego *Gwarka* największy żaglowiec pływający po morzach świata, wzorowany na zbudowanym w 1902 roku statku *Preussen*. Projektem zajęła się pracownia Zygmunta Chorenia, a statek na wiosnę trafił do Stoczni Marynarki Wojennej, w której 9 marca go wydokowano, zakonserwowano część podwodną i zamontowano stępki przeciwprzechyłowe. Natomiast w Stoczni „Cenal” (działającej na terenie Stoczni Gdańskiej) wykonano prace kadłubowe, usuwając około 500 ton konstrukcji i montując w zamian nowe elementy o łącznej masie 250 ton.

Zmiany zasadniczo zmieniły kształt zewnętrzny statku. Jego rufę wydłużono o 12 metrów. *Gwarek* stracił przy tym pochyloną pawęż i zyskał nawis rufowy, charakterystyczny dla żaglowców z XIX wieku. Część dziobową przebudowano po bukszpryt o długości 18 metrów. W sumie długość całkowita statku zwiększyła się do

prawie 133 metrów – taką samą miał *Preussen*. Z pokładu usunięto trzy gniazda na maszty żagloplądów. W części dziobowej zainstalowano ster strumieniowy. Usunięto dwie kondygnacje nadbudówki, a dolną kondygnację zupełnie przebudowano.

W części dziobowej zbudowano sterówkę. Do dyspozycji pasażerów przygotowano 110 kabin. W nadbudówce umieszczono 14 apartamentów o powierzchni 18 m² i dwa o powierzchni 16,5 m². Pozostałe to kabiny 2-osobowe znajdujące się pod pokładem. Na rufie statku znajdują się dwie kabiny armatorskie, po 30 m² każda. Również na rufie umieszczono 49 kabin dla członków załogi. Do dyspozycji pasażerów przewidziano dwa baseny, kilka barów i restauracji, w tym dziobowy salon widokowy. Zachowano „Salon Kapitana Nemo” z podwodnymi iluminatorami. Na rufie umieszczono rampę, z której pasażerowie mogą schodzić bezpośrednio do wody.

12 kwietnia 1999 roku dawny *Gwarek* (z masztami ułożonymi na pokładzie) wyszedł za holownikiem *Agis* do Holandii, gdzie w stoczni De Merwede wyposażono jego wnętrza. W lutym 2000 roku

przeholowano go do Rotterdamu, gdzie zainstalowano maszty (najwyższy wzniósł się 58,6 m ponad linię wodną). Takielunek jest kompromisem między tradycją i nowoczesnością. Klasyczne olinowanie ruchome obsługiwane jest przy pomocy wind elektrycznych i hydraulicznych. Winda brązowe umieszczono na platformach 3 metry nad pokładem.

W lipcu 2000 roku statek *Royal Clipper* wyszedł na próby morskie. Wedle doniesień, łączny koszt jego budowy i wyposażenia wyniósł około 60 milionów dolarów.

17 lipca 2000 roku opuścił Rotterdam w drodze do Londynu i stamtąd wyruszył 19 lipca w pierwszą podróż pasażerską, przez Gibraltarską do Monako. W Monako miała miejsce uroczystość chrztu statku, a matką chrzestną została szwedzka królowa Sylwia. Potem żaglowiec popłynął na Karaiby. W tym czasie bilety (w cenie kilku tysięcy dolarów za tygodniowy rejs) były wykupione na dwa lata naprzód.

Historia *Gwarka* znalazła szczęśliwy finał. Ale trochę szkoda, że na jego rufie nie powieja polska bandera...

Marek Twardowski

Royal Clipper na morzu.



Fot. Internet

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Listopad 1998 r.

1 - Podczas przepompowywania benzyny ze statku na ląd na redzie Bejrutu, o godz. 5 rano wybuchł pożar na greckim tankowcu *Giovanna*, obsadzonym przez 28-osobową polską załogę. Mimo, że płomienie rozprzestrzeniały się błyskawicznie, a w zbiornikach tankowca znajdowało się 30 tys. ton benzyny, dzięki pomocy libańskich rybaków, udało się uratować całą załogę.

10 - Z wizytą przybył do Gdyni francuski eskortowiec *Flammant*.



20 - Do Gdyni zawinął *POL Primose* (*Pierwiosnek*) – pierwszy statek z serii pięciu wydzierżawionych przez PLO od holenderskiego armatora Vroon B.W. dla działającej od 1 lipca 1998 r. spółki POL-Asia Linie Żeglugowe. 2 lata później Sąd Rejonowy w Gdyni ogłosił upadłość tej spółki.



W polskich stoczniach zwodowano 3 kontenerowce.

20 lat temu

Listopad 1988 r.

4 - PŻM zawarła największe w swojej historii porozumienie ze Stoczną Szczecińską obejmujące budowę 34 statków do 1995 r. Na budowę 24 statków zawarto kontrakty.

4 - Podniesiono polską banderę na promie *Stena Baltica*, który wszedł do służby jako *Nieborów*.



8 - W Gdańskiej Stoczni Remontowej odbył się strajk, którego głównym hasłem było cofnięcie decyzji o likwidacji Stoczni Gdańskiej.

11 - Masowiec *Kopalnia Machów* płynący pod balastem ze Szczecina, doznał w rejonie norweskiego Rervik, w czasie sztormu, awarii silnika. Wiatr i fale zaczęły go znosić na pobliskie skały. Następnego dnia norweskie śmigłowce ewakuowały część załogi. Na statku pozostał kpt. F. Bagrowski i 8 ochotników, którzy zdołali dokonać niezbędnych napraw i uratować statek.



11 - W Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie zwodowano masowiec *Laba* dla armatora czechosłowackiego - wznowiono w ten sposób przerwana na wiele lat budowę statków dla armatora CSR.

19 - Do rejestru handlowego została wpisana spółka akcyjna - Wolny Obszar Celny Szczecin-Świnoujście, w skład której

weszli członkowie - założyciele: Urząd Wojewódzki, Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście, Żegluga Polska SA i C. Hartwig. Spółka swoją działalność rozpoczęła jednak znacznie później.



28 - W Stoczni Nauta w Gdyni oddano armatorowi norweskiemu zbudowany tam statek *Oddegutt* przeznaczony do przewozu narybku łososia.

W polskich stoczniach zwodowano masowiec, dwa trawlerzy rybne i trawler.

30 lat temu

Listopad 1978 r.

4 - Otwarto połączenie promowe Gdynia - Felixstowe obsługiwane przez prom *Pomerania* - pierwsze polskie pozabaltyckie połączenie promowe. Linie zawieszono w 1980 r.

11 - W kanadyjskiej stoczni Sorel zwodowano drobnicowiec *Jacek Malczewski* - pierwszy z serii 4 statków tego typu budowanych na zamówienie PLO. W dwa dni później w tej samej stoczni położono stępkę pod bliźniaczy *Artur Grotter*.

20 - Do stoczni złomowej w Dalmuir przybył węglowiec *Pstrowski*. Tego samego dnia ze służby wycofano holownik pełnomorski *Swarożyc*.

Do Portu Północnego wpłynął brytyjski zbiornikowiec *British Pioneer* (222,5 tys. ton nośności) - największy do tego czasu statek, jaki zawinął do polskich portów i jaki wszedł na Bałtyk.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, masowiec, i tuńczyko-

wiec. Złomowano trawlerzy burtowe *Rawka* i *Rozoga*.

40 lat temu

Listopad 1968 r.

9-15 - Na wodach Zatoki Puckiej przeprowadzono próby z kabiną nurkową „Meduza-2”.

16 - Służba ratownicza GUM otrzymała zakupiony dla niej śmigłowiec Mi-2.

30 - Do służby wszedł drobnicowiec *Zakopane* (prototyp serii „jeziorowców” typu B-446) oraz trawler-przetwórnia *La-skara* (prototyp serii B-29).



W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, bazę rybacką, 2 trawlerzy-przetwórnice, 2 pasażerskie statki przybrzeżne, 2 okręty hydrograficzne i okręt warsztatowy (PM-9 - prototyp serii projektu 304 w Stoczni Szczecińskiej).

50 lat temu

Listopad 1958 r.

19 - W Bristolu podniesiono banderę na holowniku oceanicznym *Jantar*, który 29 listopada przybył do Gdyni.



23 - Z Gdyni wypłynął drobnicowiec *Kiliński* wyposażony w prototyp polskiego radaru nawigacyjnego, wykonany przez Zakłady Radiowe im. Kasprzaka w Warszawie.

26 - W rejonie szwedzkiego portu Ronneby na skały wszedł polski statek *Pro-sna*. Na ratunek udały się holowniki *Pro*

Tumak i *Rosomak*, które ściągnęły statek 29 listopada.



27 - Decyzją kierownictwa PAN reaktywowano Instytut Bałtycki, założony jeszcze przed wojną.

W polskich stoczniach zwodowano bazę rybacką, 3 trawlerzy burtowe i holownik.

60 lat temu

Listopad 1948 r.

6 - Wodowanie w Stoczni Gdańskiej pierwszego zbudowanego w powojennej Polsce statku - rudowęglowca s/s *Soldek*.



22 - Powołanie państwowego Biura Projektów Budownictwa Morskiego w Warszawie, z ekspozyturą w Gdańsku. Jego pierwszym dyrektorem został Witold Staniszkis.

30 - Minister Żeglугi wydał zarządzenie o upaństwowieniu przedsiębiorstw Arka, Dalmor, Stocznie Rybackie i Morska Obsługa Radiowa Statków.

70 lat temu

Listopad 1938 r.

16 - W Stoczni Gdańskiej poświęcono nową pochylnię, na której położono stępkę pod zamówiony przez GAL statek *Bielsko*.

24 - Ministerstwo Przemysłu i Handlu zamówiło w Stoczni Gdyńskiej 2 stalowe ługry do połowu śledzi. W dokończeniu budowy przeszkodził wybuch wojny.

26 - W Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej na Oksywiu zwodowano dok pływający 5000 ton, zbudowany z elementów dostarczonych z Niemiec.

80 lat temu

Listopad 1928 r.

19 - W Zatoce Botnickiej zatonął węglowiec *Robur II*. Załogę uratowano.



28 - Założony został Polski Związek Maklerów Okrętowych.

90 lat temu

Listopad 1918 r.

19 - W Noworosijsku na s/s *Polonia* (ex. *Czatura*) należącym do polskiego przemysłowca Ryłskiego podniesiona została polska bandera. Był to prostokąt z amarantowymi pasami oraz białym orłem.

21 - Naczelnik Państwa Józef Piłsudski dekretem powołał Sekcję Dróg Wodnych przy Ministerstwie Komunikacji. Z przyczyn obiektywnych Sekcja zajmowała się głównie sprawami żeglugi śródlądowej.



NACZELNIK PAŃSTWA

Takim orłem sygnowano oba dekrety Naczelnika Państwa.

28 - Naczelnik Państwa Józef Piłsudski dekretem powołał Sekcję Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. Dzień ten uważa się za dzień powołania Polskiej Marynarki Wojennej, której do końca 1921 r. podlegały wszelkie sprawy związane z gospodarką morską, w tym sprawy marynarki handlowej.

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

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

Zapomniani bohaterowie Września

Fot. Wojciech Strzyżek / KFP



Rekonstrukcja historyczna pt. „Kępa Oksywska – Kosakowo”
w wąwozie przy ul. Klifowej w Mechelinkach w 2006 roku.

Polskie Verdun

- Od Bałtyku Polska odepchnąć się nie da – stwierdził w słynnym sejmowym przemówieniu, wygłoszonym 5 maja 1939 roku, minister spraw zagranicznych Józef Beck.

W powszechnym odczuciu, o determinacji w realizacji tego hasła świadczy obrona Westerplatte i Helu. Jednak, w świetle obecnych badań, na miano najbardziej zaciętej bitwy obrony polskiego wybrzeża we wrześniu 1939 roku zasługują zmagania o Kępę Oksywską. Na dowód wystarczy powiedzieć, że na jednego polskiego żołnierza poległego na Westerplatte i dwóch na Helu przypadło co najmniej sześćdziesięciu na Kępie Oksywskiej!

Nie chodzi jednak o licytację, kto był bardziej bohaterski. Wszyscy, którzy oddali życie w obronie Ojczyzny zasługują na takie samo wyróżnienie. Tym bardziej dziwi, że obrona Kępy Oksywskiej, w przeciwieństwie do tej na Westerplatte i Helu, nie zajęła należnego jej miejsca w polskiej świadomości historycznej. Pamiętają mieszkańcy położonych na niej miejscowości, władze samorządowe Gdyni, czy Marynarka Wojenna, przypominając rok rocznie o tym wydarzeniu, sprzątając groby, zapalając znicze, składając wieńce pod pomnikami. Ale, choć wszystkie te gesty są ważne, to jednak mają jedynie lokalny wymiar. Próbę zwrócenia uwagi na historię Kępy Oksywskiej szerszemu gronu Polaków podjęła Grupa Rekonstrukcji Historycznej Lądowej Obrony Wybrzeża, skupiająca miłośników historii i militariów, organizując dwa lata temu i przed rokiem inscenizację bitwy.

- Pułkownikowi Stanisławowi Dąbkowi i bohaterskim żołnierzom Lądowej Obrony Wybrzeża należy się szacunek, a przede wszystkim pamięć, pamięć, pamięć – mówi Krzysztof Kłosowski, prezes stowarzyszenia. - Zapytajmy dzieci szkolne, czy wiedzą co wydarzyło się w Gdyni 19 września, czy wiedzą kto to był pułkownik Stanisław Dąbek. I nie pytajmy uczniów szkoły podstawowej czy gimnazjum. Ja zapytałem młodzież w jednym z liceów. Szkoda przytaczać odpowiedzi.

Kępa Oksywska wciąż pozostaje szerzej nieznaną. Zmianie tej sytuacji nie sprzyja także małe zainteresowanie marynistów. Książki poświęcone walkom o Kępę Oksywską, które ukazały się w ciągu ostatnich trzydziestu lat można policzyć na palcach jednej ręki. Znalazłem dwie: popularną publikację Edmunda Kosiara „Obrona Kępy Oksywskiej” i znakomitą źródłową pracę „Kępa Oksywska 1939. Relacje uczestników walk lądowych” ze wstępem, wyborem oraz komentarzami Wacława Tyma i Andrzeja Rzepniewskiego (niemal wszystkie relacje cytowane w tym artykule pochodzą z obu tych publikacji).

Ktoś może zapytać: dlaczego akurat maryniści mieliby się zajmować Kępą Oksywską? Przecież jej obrona zalicza się do walk lądowych. To prawda. Ale prawdą pozostaje też fakt, że Lądowa i Morska Obrona Wybrzeża (pisane przez wielkie litery jako formacje Wojska Polskiego we wrześniu 1939 roku) były dwiema stronami tego samego medalu. Podkreślał to fakt podporządkowania ich

jednemu dowódcy - kontradmirałowi Józefowi Unrugowi. Na Kępie Oksywskiej walczyli marynarze (w boju odznaczył się m. in. Batalion Kadry Floty pod dowództwem komandora podporucznika Zygmunta Horyda), a zdziesiątkowana polska flota pomagała jej obrońcom jak tylko mogła, wspierając ogniem z okrętowych dział (tak uczynił np. dywizjon minowców).

Doskonale rozumiał to Jerzy Pertek, który poświęcił obronie Kępy Oksywskiej kilka stron swoich niezapomnianych „Wielkich dni małej floty” pisząc m. in. „(...) działalność Lądowej Obrony Wybrzeża (LOW) pozostanie na zawsze przykładem dobrze spełnionego obowiązku żołnierskiego w sytuacji nie rokującej widoków powodzenia, a równocześnie pięknym dowodem gotowości do poniesienia największej ofiary w obronie nadmorskiej ziemi, w obronie POLSKIEGO MORZA.” (podkreślenie Jerzego Pertki – red.).

Warto o tym przypomnieć, szczególnie w miesiącu, kiedy obchodzimy rocznicę dziewięćdziesiątych urodzin Polskiej Marynarki Wojennej.

Ratunek i pułapka

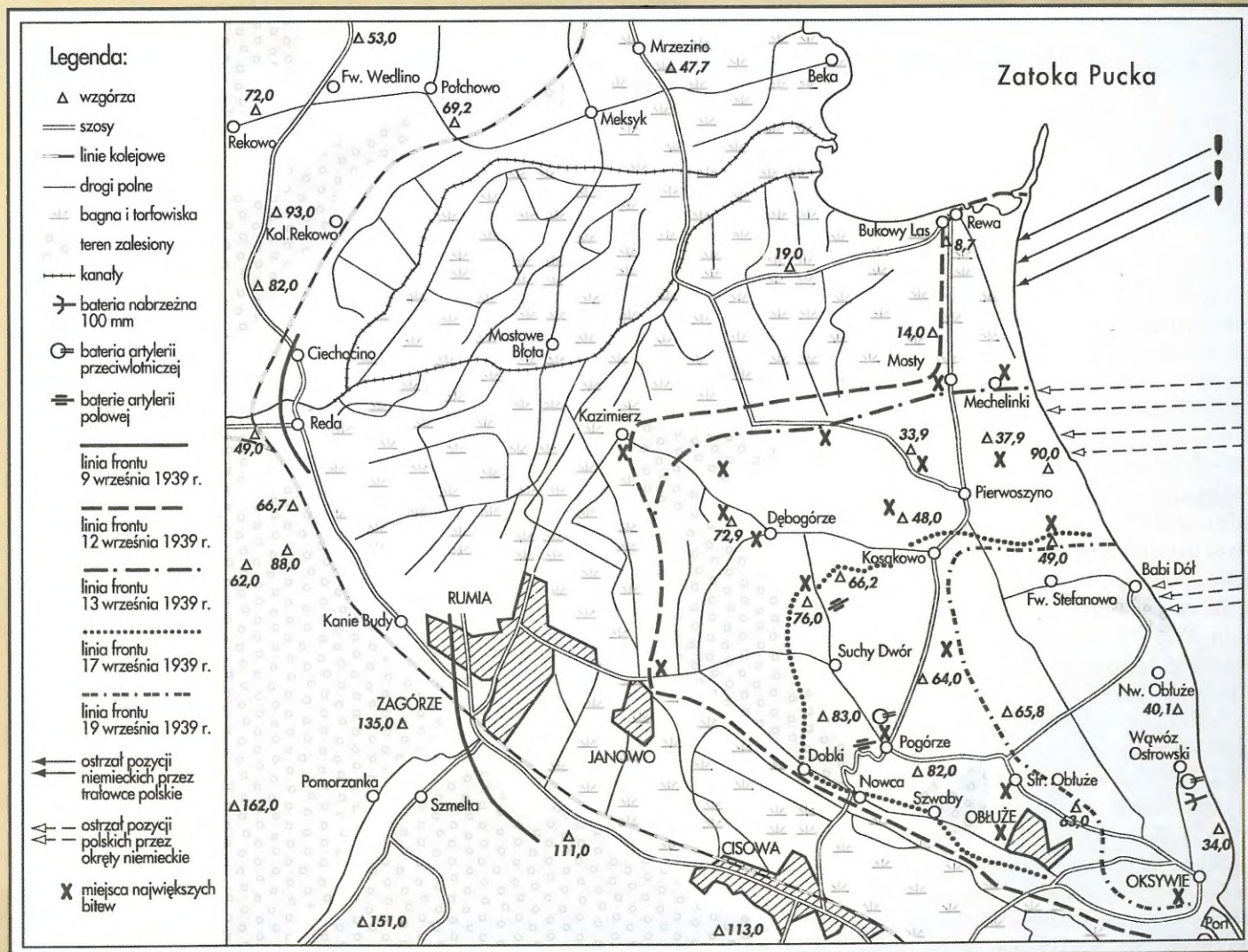
Obrona polskiego wybrzeża była traktowana w naszym kraju prestiżowo. Przed wrześniem 1939 roku pojawiały się różne koncepcje jej realizacji. Ostatecznie podzielono ją na Morską i Lądową Obronę Wybrzeża. W skład tej pierwszej wchodziła Marynarka Wojenna, w skład drugiej siły lądowej pod dowództwem pułkownika Stanisława Dąbka.

W ramach LOW stworzono Oddział Wydzielony „Wejherowo” (pod dowództwem podpułkownika Kazimierza Pruszkowskiego) rozlokowany na północ od Gdyni (w jego skład wchodził m.in. 1 Morski Pułk Strzelców). Na południe od tego miasta stanął Oddział Wydzielony „Redłowo” (z 2 Morskim

Pułkiem Strzelców w składzie) – pod dowództwem podpułkownika Ignacego Szpunara – a na zachód Oddział Wydzielony „Kartuzy”.

Ugrupowania te przyjąć miały na siebie pierwsze uderzenie niemieckiej armii, która nacierać miała, co nie było trudne do przewidzenia, od strony granicy z III Rzeszą i Gdańska. Tak też się stało. Od pierwszych dni wojny polscy żołnierze dawali dowody męstwa stawiając zacięty opór najeźdźcy. Niestety, po ciężkich walkach na przedpolach Gdyni, 12 września, pułkownik Dąbek podjął decyzję o oddaniu wrogowi miasta (w ten sposób uniknęło ono zniszczenia) i przejściu wszystkich sił na Kępę Oksywską. Dalsza obrona Gdyni nie miała sensu, zwłaszcza, że wykonano już założone wcześniej cele wyznaczone rozkazem Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z 30 lipca 1939 roku, m.in. ewakuując na czas Marynarkę Wojenną na Hel.

Obrona Kępy Oksywskiej w dniach 9-19 września 1939 r.





Rekonstrukcja walk polsko-niemieckich w rejonie Kępy Oksywskiej we wrześniu 1939 roku.

Dlaczego wybór padł na Kępę Oksywską? Mało kto, poza mieszkańcami Trójmiasta, byłby dziś w stanie dokładnie określić jej położenie. To zlokalizowany na północ od Gdyni obszar, w kształcie odwróconego, nieregularnego trójkąta (mniej więcej 8 na 6 kilometrów), o powierzchni około 40 kilometrów kwadratowych. Kępa Oksywska wznosi się na wysokość kilkudziesięciu metrów nad poziom morza górując nad okolicą. Wyglądem przypomina wyspę schodzącą klifem do Zatoki Puckiej, a jej dolny wierzchołek dochodzi do gdyńskiego Oksywiu, gdzie zlokalizowany jest Port Wojenny. Poza małutkimi fragmentami, rejon ten jest całkowicie płaski i bezleśny. Znajduje się tu kilka niedużych miejscowości, m.in. Pogórze, Mechelinki, Kosakowo, Babi Dół, Dębogórze, Pierwoszyno i Suchy Dwór.

Na Kępie znalazło się około 9 tysięcy polskich żołnierzy najróżniejszych formacji. Teren na pierwszy rzut oka łatwy do obrony, szybko okazał się pułapką bez wyjścia. Kępa Oksywska była bowiem zupełnie nieprzygotowana do walki. Pomimo licznych pomysłów na ufortyfikowanie wysoczyzny, w momencie wybuchu wojny, nie było na niej żadnych żel-

betonowych umocnień ani bunkrów (w przeciwieństwie np. do Westerplatte czy Helu). Za jedyne schronienie musiały obrońcom wystarczyć zwykłe rowy strzeleckie. Była to jednak bardzo iluzoryczna osłona w sytuacji, kiedy nieprzyjacielskie samoloty mogły niemal bezkarnie atakować z powietrza, a niemieckie okręty z morza (do polskich żołnierzy strzelał m. in. pancernik *Schleswig-Holstein* - red.). Niemcy mieli trzykrotną przewagę w ludziach, czterokrotną w broni maszynowej i aż dziesięciokrotną w artylerii. Polska artyleria składała się jedynie z dwu dwudziałowych baterii przeciwlotniczych kalibru 75 mm i jednej dwudziałowej baterii armat morskich Canet kalibru 100 mm.

Dwa krzyże

Trudno sobie nawet wyobrazić, w jak ciężkich warunkach musieli się bronić żołnierze na Kępie Oksywskiej. Pomimo tego, robili to z bezprzykładnym bohaterstwem. Historycy naliczyli, że stoczyli ponad 100 walk, nie tylko odpierając niemieckie ataki, ale także sami kontratakując. Jeden z obrońców, kapitan Wacław Tym wspomina: „Na Kępie podpułkownik Pruszkowski ze zdumieniem spotkał

w taborze раннего поручника Jana Penconka, 8 września pozostawionego w stanie nieprzytomnym w wejherowskim szpitalu. Okazało się, że w szpitalu po kilku godzinach porucznik Penconek odzyskał przytomność i dowiedziawszy się, że już ostatnie patrole opuszczają miasto, zebrał dość sił, by w nocy przez okno potajemnie uciec ze szpitala. Napotkani żołnierze odtransportowali go do taboru na Kępie. Podpułkownikowi Pruszkowskiemu, strofującemu go za lekkomyślne narażenie zdrowia, porucznik Penconek odpowiedział: - Jestem żołnierzem służby stałej. Życie swe poświęcę po to, by w decydującej chwili oddać je Ojczyźnie. Czyż mógłbym teraz, gdy Ojczyzna jest w śmiertelnym niebezpieczeństwie, spokojnie leżeć w szpitalu. Obowiązkiem oficera w takiej chwili jest walczyć do ostatniego tchu, aby zasłużyć na krzyż: albo Virtuti, albo Drewniany. Będę walczył póki tchu w piersi, aby zdobyć albo pierwszy, albo drugi. (...).

Zdanie „albo krzyż Virtuti, albo drewniany” stało się hasłem dla całego pułku, a porucznik Penconek pierwszy dawał przykład wierności temu hasłu. Mimo, że jeszcze osłabiony, z obandażowaną głową (nie mógł nosić ani czapki, ani hełmu), ponownie objął dowództwo nad 2 kompanią. (...) Porucznik Penconek padł 13 września w lesie Dębowa Góra, na północ od Dębogórze, gdy na czele swojej kompanii, liczącej już tylko 50 żołnierzy, w kontrataku wdarł się głęboko w ugrupowanie wroga.”

Sytuacja psychologiczna żołnierzy była jednak niezwykle trudna. Kiedy wycofywali się na Kępę Oksywską, mieli już za sobą niemal dwa tygodnie ciężkich walk na przedpolu. Byli wyczerpani. Niektórzy dosłownie padali ze zmęczenia. Na Kępie nie mieli szans na odpoczynek. Do tego doszły jeszcze dotkliwe braki w uzbrojeniu, łączności, wyżywieniu, środkach opatrunkowych, czy nawet wodzie pitnej. Tymczasem Niemcy atakowali dniem i nocą z miażdżącą przewagą. Na domiar złego, wielu z polskich obrońców zdawało sobie sprawę z beznadziejności obrony, z tego, że nikt im nie przyjdzie z odsieczą.

Porucznik Jan Żelewski, wspominając walki, nazywa je obrazowo „piekłem na ziemi”: „Pioruny bombowe biły z nieba, granaty padały metr po metr, pancernik wroga rzucał swe 28-centymetrowe pociski, moździerze sprawiały huk nie do opisania. No i, naturalnie, tysiące

tysięcy kul karabinowych gwizdało bez przerwy.”

Czy można się zatem dziwić, że niektórzy z obrońców nie wytrzymywali, że zdarzały się dezercje i odruchy defetyzmu? Podpułkownik Kazimierz Pruszkowski wspomina jeden z najbardziej dramatycznych epizodów tego rodzaju: „Przybiegł żołnierz z oddziału porucznika Żeglickiego i z płaczem meldował, że porucznika zabili żołnierze III baonu Obrony Narodowej. Z jego słów dowiedziałem się, że oddziały baonu w lesie, na północ od czworaków Suchego Dworu poddały się Niemcom. Porucznik Żeglicki chciał zapobiec temu i został zastrzelony i obrabowany z zegarka. Żołnierz przyniósł legitymację i pokrwawione papiery porucznika, a gdy groził zameldowaniem (podpułkownikowi Pruszkowskiemu – red.), kazali mu iść precz, bo go zastrzelą. Jak odchodził na Suchy Dwór strzelano do niego wołając: „Uciekaj, sk...synu, bo oberwiesz, w d...pie mamy Polskę i twojego pułkownika”. Twierdzą, że baon ten nie bronił się, a przeszedł do Niemców. Podawali mi to zgodnie pozostali z oddziału porucznika Żeglickiego strzelcy. (...) Przeżyłem tam najgorszy moment osobistego załamania. To ohydne zamordowanie dzielnego porucznika Żeglickiego, takie haniebne wylamanie się żołnierzy od spełnienia obowiązku. Woleli iść do niewoli, byle żyć, a przecież mogli się jeszcze cofnąć i dalej stawiać opór. Przytoczę słowa tego dzielnego żołnierzyka, który meldując o śmierci porucznika Żeglickiego, powiedział: „Dlaczego ci dranie poddają się, kiedy my się bijemy?”.

Kapitan Jan Jarzębowski wspomina z kolei: „W dowództwie podpułkownik Szpunar popijał, popijali i inni. Nie dziwię się, że popijali, ale dziwię się, że nie umieli zahamować temperamentu podpułkownika Sołdkowskiego, „romantycznego” szefa sztabu pułkownika Dąbka. Jeśli chodzi o Sołdkowskiego, to całe szczęście, że on poległ.”

Wielu płakało

Takie zachowania nie były jednak normą. Normą było trwanie do końca. Wbrew nadziei. Żołnierze nawet w tak krytycznym położeniu potrafili współczuć i to nie tylko ludziom. Kapitan Michał Piłkuła przekazał nam opis takiej sceny z pola bitwy: „Stada bydła i owiec, kaleczone i zabijane przez ogień nieprzyjaciela, na próżno szukały schronienia i wody. Kro-

wy o nabrzmiałych mlekiem wymionach przychodziły do okopów i, trącąc pyskiem ukrytych żołnierzy, prosiły o pomoc. Widać było także obrazki, jak żołnierze do menażek, a nawet do helmów doili krowy spokojnie stojące nad okopami”.

Wśród historyków panuje zgodna opinia, że na postawę obrońców wielki wpływ miał dowódca LOW pułkownik Stanisław Dąbek. Wszystko wskazuje na to, że zrobił co było w jego mocy, aby zwiększyć szanse obrońców, zważywszy, że na swoje stanowisko został wyznaczony zaledwie na miesiąc przed wybuchem wojny. Nawet on nie był jednak w stanie zmienić nieuniknionego.

Z dnia na dzień skrawek bronionej przez Polaków ziemi kurczył się coraz bardziej. Sam pułkownik Dąbek bronił się do końca w rejonie Babiego Dołu. Ale od godzin przedpołudniowych 19 września faktycznie przestał już panować nad sytuacją. W ostatniej rozmowie telefonicznej z kontradmirałem Unrugiem zapytał: „Czy pan admirał nie ma do mnie żalu za Oksywie?”. Swojemu zastępcy podpułkownikowi Ignacemu Szpunarowi kazał zaś przekazać żonie, że „to co się stało, musiało tak się stać.”

Okolo godz. 13 Dąbek kazał się uzbroić trwającym przy nim żołnierzom i podjąć ostatnią próbę obrony. Wydał też rozkaz przerwania walki po jego śmierci. Okolo godz. 17 został ranny, a chwilę potem zastrzelił się. Niemcy docenili bohaterstwo dowódcy Kępy Oksywskiej. Zezwolili na jego pochowanie. W pogrzebie uczestniczyło, jako asysta honorowa, czterech niemieckich oficerów.



Pułkownik Stanisław Dąbek
wołał samobójstwo od niewoli.

Kapitan Wacław Tym wspomina ten moment tak: „Znieśliśmy Pułkownika ze stoku na jego płaszczu we czterech: mjr Jabłonowski, ja i dwóch kolegów, których nazwisk nie pamiętam. U podnóża stoku czekali już sanitariusze z noszami przykrytymi prześcieradłem i przenieśli go do wykopanego grobu. Stało nad nim na baczność czterech niemieckich oraz około trzydziestu naszych oficerów i wielu żołnierzy. Pochowaliśmy Dowódcę owiniętego w płaszcz i prześcieradło. Pogrzeb bardzo skromny, w ciszy, ale w nastroju pełnym napięcia i podniosłości. Wielu z obecnych płakało.”

LOW poniosła ogromne straty, sięgające 30 procent stanu. Jak się oblicza,



Adolf Hitler z satysfakcją
oglądał pole bitwy
na Kępie Oksywskiej.

w czasie lądowych walk o Wybrzeże zginęło ok. 2 tysiące żołnierzy, większość właśnie na Kępie Oksywskiej. To więcej niż w uchodzących za niezwykle krwawe bitwach pod Monte Cassino, czy Lenino. O zaciętości walk świadczy fakt, że sami Niemcy nazwali Kępę Oksywską: kleines Verdun – małe Verdun, przyrównując jej obronę do sławnej batalii z czasów pierwszej wojny światowej.

Ciała polskich żołnierzy leżały na polu bitwy przez kilka dni. Zbieraniem ich i pochówkiem zajęły się m.in. harcerki tworząc w Gdyni Redłowie załóżkę istniejącego tam do dzisiaj cmentarza wojennego (po wojnie przeniesiono tam także szczątki pułkownika Dąbka).

- 21 września zawiadomiły nas dziewczęta, wspaniałe gdyńskie harcerki, że na Oksywiu słychać jęki, że ludzie tam cierpią, wykrwawiają się, a nikt im nie udziela pomocy - wspomina Dżennet Dżabaggi Skibniewska, która we wrześniu 1939 roku była adiutantką Aurelii Łuszczkiewicz, komendantki Okręgu Nadmorskiego Przysposobienia Wojskowego Kobiet.

- Niemiecki Czerwony Krzyż nie zajmuje się nimi, a Polskiego Niemcy nie dopuszczają. Postanowiłyśmy z komendantką Łuszczkiewicz i grupą starszych dziewcząt udać się tam, na pole oksywskiej bitwy. Tego, co zobaczyłam na Oksywiu nigdy nie zapomnę. Pole usiane trupami, wałęsające się psy, ryczące bydło, zapłakane dzieci, rozpaczające kobiety. Po raz pierwszy w życiu zetknęłam się z takim okrucieństwem. Nie mogłam sobie wyobrazić,



„Piekło na ziemi” - tak obrońcy nazywali Kępę Oksywską.

że człowiek człowieka może zostawić w takim stanie. Nie wolno mi było płakać, ponieważ patrzyły na mnie młodsze dziewczęta. I nie płakałam. Opatrywałyśmy żyjących, zbierałyśmy poległych. Dziewczęta pobiegły po łopaty, z pobliskich gospodarstw sprowadzono konie. Dźwigałyśmy rozkładające się ciała i ładowałyśmy na wozy. Nie wszyscy żołnierze mieli znaczki rozpoznawcze, zbierałyśmy więc listy i kartki, jakie mieli przy sobie. Były na nich przeważnie nazwiska piszących i adresy bliskich. Dostarczyłyśmy je potem rodzinom. Ostatnią pamiątkę po poległych najbliższych. Pamiętam list zaczynający się od słów: „Jadziu, już się z wami nie spotkam, wychowuj naszego syna na dobrego Polaka”. Wszystkie te listy miały patetyczny ton. Ich autorzy wiedzieli, że zginą i chcieli przekazać w paru słowach swój testament. (...) W pewnej chwili podszedł do nas esesman, a usłyszawszy, że mówimy po polsku, zaczął bić. Za chwilę mieli tu przybyć Hitler i Goering, umyślnie tak długo nie uprzątno pobojowiska, żeby wódz mógł nacieszyć oczy klęską polskich żołnierzy.

Pięć lat później

W 1945 roku Kępa Oksywska znowu stała się świadkiem krwawych zmagania. Tym razem jednak role się odwróciły. Teraz Niemcy zamknięci zostali na Kępie i atakowani przez polskie i sowieckie armie. Niemiecka obrona trwała od 28 marca do 5 kwietnia. Aby uniknąć całko-

witej zagłady ocalałe oddziały niemieckie, bombardowane i ostrzeliwane bez przerwy przez samoloty i artylerię oraz atakowane przez piechotę i czołgi, rozpoczęły ewakuację na Hel. Dowództwo Kriegsmarine przeprowadziło specjalną akcję, podczas której w ciągu kilku godzin nocnych z 4 na 5 kwietnia przewieziono, wszystkim co tylko pływało, na Półwysep Helski około 30 tysięcy uciekinierów i 10 tysięcy żołnierzy, nie ponosząc przy tym strat w ludziach.

W godzinach popołudniowych 5 kwietnia walki na Kępie niemal całkowicie ucichły. Zdobyto Babie Doły, a następnie Nowe Obłuże. Tego dnia, około godz. 17, czyli mniej więcej w tym samym czasie, kiedy zamilkły strzały na Kępie we wrześniu 1939 roku, zdobyto także Oksywie, które było ostatnim punktem niemieckiego oporu w tym rejonie. Kępa wróciła do Polski.

Przez ostatnie dwa miesiące przez polskie media przetoczyła się dyskusja o planowanym nowym filmie na temat Westerplatte. Jego scenariusz miał zawierać skandalizujące sceny zaprzeczające rzekomo bohaterstwu obrońców Wojskowej Składnicy Tranzytowej. Przeciwno takiej wizji zaprotestowali niektórzy historycy i pasjonaci naszych dziejów. Tymczasem o Kępie Oksywskiej nikt nie zamierza niczego nakręcić. Szkoda, bo jest świetnym materiałem na obraz kinowy. Na dodatek pełnym prawdziwych, a nie wydumanych, dramatów.

Tomasz Falba

Fot. Kłoc (Wikipedia)



Pomnik pamięci żołnierzy 2 Morskiego Pułku Strzelców i batalionu marynarzy w Mostach.

Utracona cześć Monemvassia

Czyż „Mały Gibraltar”
nie przypomina kapelusza?

By wyspą była!

Monemvassia przypomina olbrzymi, trzystumetrowej wysokości kapelusz. Rondo to płaski brzeg, pionowe nad nim ściany tworzą główkę. Ma ok. 3300 metrów długości i 750 metrów szerokości. Leży u wschodnich brzegów Peloponezu - na Morzu Egejskim.

W średniowieczu, połączono ją z lądem mostem i zbudowano na niej warowne miasto. Z biegiem czasu straciło na strategicznym znaczeniu i upadło. Dzisiaj jest turystyczną atrakcją.

• • •

Skalisty półwysp stał się wyspą w 375 roku, w następstwie trzęsienia zie-

1975 rok - jacht *Šlimak* kotwiczny przy skałach Monemvassia.

mi, które miało miejsce w pobliskiej Lakonii na Peloponezie. Od tego czasu, od stałego lądu dzieli ją cieśnina szerokości około 300 metrów i maksymalnej głębokości dwu metrów. Za czasów Bizancjum, wyspę ze stałym lądem łączył drewniany pomost. Później Wenecjanie zbudowali kamienny most z czternastoma łukami, zagradzany łańcuchami. Na końcu mostu stała baszta, która istniała do 1885 roku. Widać ją na średniowiecznym drzeworycie, gdy most był jeszcze drewnia-

ny i posiadał dwa przepusty. Był jedyną drogą do miasta, którego nazwę utworzono właśnie od słów *monin emvasin* – „jedynie wejście”. Obecna kamienna grobla i mostek, którymi auta docierają do samej bramy dawnego miasta, to już czasy współczesne.

Karty historii

W pierwszym wieku - wówczas jeszcze półwysp – Monemvassia - nie był zaludniony. Za czasów cesarza bizantyjskiego Justyniana I Wielkiego docierali

tam Awarowie, Słowianie i Bułgarzy. Obronne położenie wyspy pierwsi dostrzegli Bizantyjczycy. W VI wieku założyli na niej port i miasto, które ze względu na strategiczne położenie i doskonałe walory obronne, kontrolowało szlaki morskie wiodące z Zachodu do Konstantynopola i na Bliski Wschód.

Ich władza nad wyspą trwała prawie siedemset lat (w tym czasie, w 1149 roku, próbowali zająć ją bezskutecznie Normanowie), do 1249 roku, gdy po długotrwałym oblężeniu Monemvassię zajęli Frankowie. Niebawem jednak fortuna szczęśliwie się odwróciła i wyspa wróciła do Bizancjum jako stolica despotatu Morei (jak nazywano Peloponez). Miasto bogaciło się dzięki posiadłościom na stałym lądzie oraz produkcji słodkiego wina, zwanego dzisiaj małmazją (występuje jako „Malvasia”, „Malvoisie”, lub „Malmsey”). Jego mieszkańcy nie stronili również od korsarskiego rzemiosła, łupiąc morskich przewoźników.

Nawet ostateczny upadek Peloponezu, w 1460 roku, nie spowodował upadku Monemvassi. Schroniła się pod opiekę Państwa Kościelnego, a następnie od 1463 roku Wenecji. Ostatecznie Turcy zajęli ją dopiero w 1540 roku. Ponowne ożywienie miastu przyniósł powrót pod panowanie Wenecji (w latach 1690-1715). Ze względu na charakterystyczny wygląd i strategiczne położenie miasto-twierdza na skale otrzymało przydomek „małego Gibraltaru”, niektórzy zwą je też „greckim Gibraltarem”. W czasie, gdy Grecja wybijała się na niepodległość, Monemvassia była pierwszą dużą, turecką

fortecą zdobytą w 1821 roku, co skończyło się rzezią tureckich mieszkańców.

Mijały lata. Zmieniała się technika wojenna i twierdze takie, jak ta traciły racje bytu. Otwarcie Kanału Korynckiego w 1893 roku, zmieniające kierunek morskich szlaków, dopełniło reszty. Mieszkańcy zaczęli szukać swego miejsca gdzie indziej. Leżące na skale, liczące niegdyś 40 kościołów, 8 tysięcy domów i 60 tysięcy mieszkańców miasto wyludniło się i upadło.

Dolne Miasto

Gdy byłem tam w 1975 roku, wyspa była jeszcze pusta. Miejscowość dopiero stawała się modna, dzięki artystom z Aten, którzy w okolicy, na stałym lądzie, zaczęli budować wille. Obecnie, za sprawą turystyki, miasto odżywa. Z osady Yefira leżącej u wejścia na groblę, turyści kierują się do Kastro, czyli Zamku. Przez oryginalną bramę wchodzą na obszar Dolnego Miasta, zwanego też Przedmieściem. Centralna ulica (uliczka) prowadzi na Platia Tzamiou - Plac Meczetu, przy którym stoi duża katedra pod wezwaniem Elkomenos Christos - Chrystusa Pojmanego i tuż obok najstarszego na wyspie kościoła Agios Pavlos - Św. Pawła (956 r.), kiedyś przemienionego na meczet - stąd nazwa placu - obecnie muzeum. Dawne domy, zachowując zewnętrzną architekturę, za-

mieniają się w pensjonaty, restauracje i butik z pamiątkami. Na wysokości placu od strony morza zachowała się mała brama w murach z dawną przystanią Portello - porcikiem. Nadzwyczaj romantycznie tutaj.

Na szczycie „kapelusza”

Za kościołem Agios Pavlos wąską, biegnącą w górę ścieżyną dochodzimy do bramy Górnego Miasta. Było to kiedyś główne miasto, forteca w fortocy. Na obszernej, płaskiej „denku kapelusza” mieszkało o wiele więcej mieszkańców, niż w Dolnym Mieście. Ostatni mieszkanie opuścił je w 1911 roku. Puste, czeka dziś na archeologów, architektów, może rekonstrukcję? Na razie oglądamy dobrze zachowany kościół Agia Sofia (XII w.) i fundamenty domów i budowli z czasów bizantyjskich. Trzy zbiorniki na wodę o nazwach: Karavi, Katargo i Keratsini zabezpieczały obrońców na wypadek oblężenia. Tylko z żywnością było kruch.

Z wysoka rozpościera się wspaniały widok na pobliski brzeg i niebieskie wody Morza Myrteńskiego i dalej na Spetse i Hydre.

Przywrócona świetność

Za sprawą autorów przewodników turystycznych Monemvassia utraciła status wyspy. Pora, aby wrócić jej utraconą cześć. Przecież znajdująca się w podobnej sytuacji wysepka-miasto-hotel Sveti Stefan k/Budwy w Czarnogórze połączona krótszą groblą ze stałym lądem dalej występuje jako wyspa! Podobnie, leżąca u brzegów Normandii - z malowniczym benedyktyńskim opactwem - granitowa wysepka Mont-St-Michel!

Leżąca na stałym lądzie, u wejścia na groblę, osada zwie się Yefira (Gefira). Często błędnie jest utożsamiana z Monemvassią. To dwa różne - były i są - organizmy. Oczywiście Yefira korzysta z sąsiedztwa i renomy słynnej wysepki. Przy grobli zbudowano długi pirs, dla docierających z Pireusu statków pasażerskich i wodorolotów. Na południe od grobli rozbudowuje się port jachtowy. Na redzie, na kotwicy stają duże statki wycieczkowe. Słynna „Malvasia” i rybołówstwo już nie są jedyną podstawą bytu mieszkańców. Teraz turystyka staje się dźwignią rozwoju.

Tekst i zdjęcia:
Marian Lenz

Statek wycieczkowy kotwiczony przy wyspie.



Dolne Miasto - widok z murów obronnych na morze.



Historia pewnego rejsu

Pochmurny, zacinający deszczem poranek 18 grudnia 1979 roku jest dniem odlotu do pracy załogi szczecińskiego armatora „Transocean”. Dla wielu z nas, nieznanym świat zaczął się na trapie Iliuszyna 62.

- Panowie rybacy - stewardessa informuje rutynowo - pod nami Morze Północne, przed nami Ocean Atlantycki...

Piątek, 21.12.1979 r.
- późny wieczór

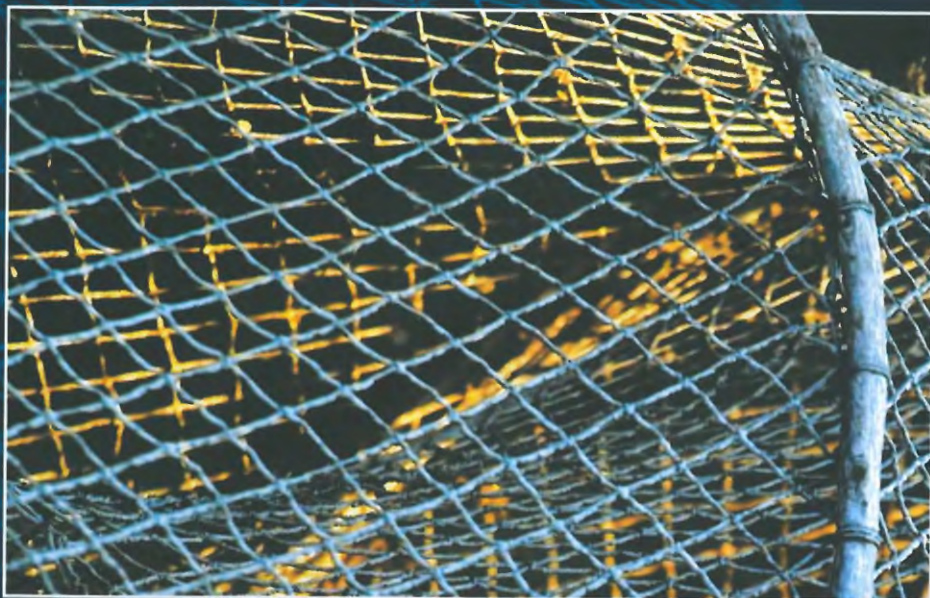
Nasz statek - baza rzuca cumy i wolno odbija od kei miejskiego basenu Vancouver. W porcie zapanował przedświąteczny nastrój przypominający festyn. Mrowie motorowych łodzi świecących kolorowymi lampionami, wypełnionych ludźmi i hałaśliwą muzyką, wykonuje efektowne crossy pojedynczo i stadami, w całym portowym basenie. Wielkie megafony nadają dziesiątki życzeń świątecznych, reklam, ogłoszeń. Marry Christmas and Happy New Year zapanowało dookoła kaskadą dźwięków i tysiącami światełek, w tym i tak fascynującym mieście. Powoli wrzawa i gasnący kilwater zostają za rufą. Słychać miarową pracę 9600 mechanicznych koni. Długa na 151 i szeroka na 21 metrów *Winieta* przepływa majestatycznie pod „Iwimi wrotami” - pięknym mostem łączącym

wschodni Vancouver z zachodnią częścią miasta. Bon voyage - migoczą na pożegnalnie mostowe światła. Bas naszej syreny okrętowej - dwa razy krótko i raz długo - dostraja się do pożegnania. Płyniemy do zatoki Tasu Sond w Archipelagu Wysp Królowej Charlotty.

Pacyfik północno-wschodni w okresie od jesieni do wczesnej wiosny, uznano w USA i Kanadzie za rejon niebezpieczny dla żeglugi. Radiooficer przechodząc korytarzem do kapitana, rzucił od niechcenia, że właśnie japoński statek nadał kilka razy SOS i zaległa w eterze głucha cisza. My też milczymy. Wiemy, że nie i nikt mu nie pomoże. Ratownictwo w sztormach udaje się rzadko. Tak naprawdę sztuka ratowania wychodzi nam najlepiej na krytych basenach z podgrzewaną wodą. Ten trochę przewrotny sarkazm osładza komfort socjalny statku. Na pięciu pokładach, w klimatyzowanych w razie potrzeby, 1 i 2-osobowych kabinach pracujemy, odpoczywamy, marzymy. Żyjemy w domu na wodzie zapominając, że pod stopami mieszczą się setki ton paliwa, a niżej toń wody o średniej głębokości 5000 metrów.

Poniedziałek, 24.12.1979 r.
- Wigilia Bożego Narodzenia.

Przerywam pracę na wieczerzę wigilijną od 18. do 20. Kapitan, starszy dystrygowany Pan, składa życzenia wszystkim zasiadającym w trzech jadalniach oraz pełniącym wachtę. Na śnieżnobiałych stołach znajdujemy wszystko, co na polskim stole wigilijnym być powinno. Punktualnie o 20. ruszają z wizgiem statkowe windy. Przy naszej lewej burcie cumuje *Vega* - piękny statek rybacki gdańskiego „Dalmoru”, wypełniony mintajami i mączką rybną. Każda chwila postoju tego nowoczesnego statku kosztuje dużo. Tak dużo, że brygady przeładunkowe pracują rytmicznie i bez przestojów. W ciągu czterech godzin z chłodzonych do minus 30° C ładowni - ośmiu ludzi wyładuje do ładowni bazy ok. 100 ton mrożonych ryb. Dzień po dniu, na tablicy obok sali kina - starszy licznik przypina ładnie kaligrafowany wynik przeładunków ostatniej doby. Każdy z nas od początku rejsu dokładnie wie, ile zarobił. Ruchoma część płacy, nazywana z angielska partem, jest przejrzysta i zależy w dużej mierze od „chłopców z podziemia”, jak nazywają niektórzy brygady przeładunkowe. Większość prac na statku - bazie jest zmechanizowana, lecz układanie-sztatuowanie odbywa się przy pomocy ludzkich rąk. Białe od mrozu brody, czerwone twarze, zakwasy mię-



raz otulona warstwami bielutkiej mgły, jak śmiertelnym całunem.

(...)

Poniedziałek, 10.03.1980 r.

Jednemu z marynarzy umiera matka. Chciałby być w kraju. Pożegnać tę najwerniejszą – jak mówią marynarze o swoich rodzicielkach. Armator załatwił niezbędne formalności. W ciągu doby młody człowiek mógłby być na szczecińskim Cmentarzu Centralnym, uczestnicząc w pogrzebie. Niestety. Patrzymy na gęsto wirujące płatki śniegu. Wiemy, że o wszystkim zadecyduje twarde morskie prawo „... Jeśli pogoda pozwoli...”. Pogoda nie pozwoliła.

Piątek, 14.03.1980 r.

Radiooficer przechwycił tragiczną wiadomość. W Warszawie rozbił się „Kopernik” – Il-62. Wszyscy zginęli. Wśród pasażerów była znana piosenkarka Anna Jantar. Robi nam się nieswojo. Przylecieliśmy bliźniaczym samolotem i być może odlecimy już wkrótce – takim samym. Siedzimy w jadalni w ciszy. Pada pytanie być może naiwne, dlaczego nie lądowali na Wiśle? No właśnie, dlaczego?

Poniedziałek, 17.03.1980 r.

Wchodzimy do Victorii na dok. Przed nami niezbędny remont. W asyście dwóch holowników wpływamy z marszu do 400-metrowego, porośniętego iglasto-liściastymi drzewami skalnego fiordu. Zamykają się za nami ogromne stalowe wrota. Kilka godzin pracują pompy obniżające lustro wody. Wreszcie dok jest suchy. Obły kadłub statku stoi precyzyjnie na drewnianych, olbrzymich kłocach. Patrzymy podziwiając inżynierską myśl, wykorzystanie natury do budowy nowoczesnego, suchego doku. Podziw budzą także, niewidoczne zwykle, nierdzewne płyty, śruby i cała podwodna część statku, z którą jesteśmy związani na dobre i złe.

Czwartek, 3.04.1980 r.

Basen portowy w Wiktorii, godzina 9.15. Pięknie odmalowana, białoniebieska *Winieta* płynie wolno opuszczając port. Przed rzuceniem cum sprawdzono stan załogi na burcie. Z obecności wynika, że trzy osoby wybrały Kanadę. Jest bezchmurny, bezwietrzny dzień. Ocean Spokojny jest dzisiaj naprawdę spokojny.

śni. Miarowo układają ponad 30 kilogramowe kartony z mrożonymi rybami. Obok, w pokojowej temperaturze ładowni, pracują ich koledzy, sztaując srebrzyste włókno polipropylenowym, śliskie worki z mączką rybną. Spoczone twarze i półnagie torsy. To oni przyspieszają, kiedy trzeba, tempo przeładunków. Ta lepsza wydajność nie mieści się w żadnych normach, rocznicach czy tzw. optymalnej organizacji pracy. Jest prostą relacją między zwierchnikami a podwładnymi.

Niedziela, 10.02.1980 r.

Siódmy dzień tygodnia jest zwykłym dniem pracy. Niedzielę na każdym polskim statku przypomina rosół i kurczak podany o 11.30. Ten ostatni, najlepiej pikantnie smażony i konieczny z frytkami. Dzisiejszy dzień jest trochę luźniejszy. Dowództwo wykorzystuje go do przeprowadzenia obowiązkowych alarmów. 13.05 – rozlegają się przeraźliwe dzwonki na całym statku. Tupot dziesiątków stóp. Śmiechy, żarty, przekleństwa. Alarm opuszczenia statku. Ważne ćwiczenie. Od sprawności ludzi i sprzętu zależy wszystko, czytając życie. Oby nigdy naprawdę. Żelazne ramiona-żurawiki uwalniają ratunkowe szalupy, które wolno opadają na wodę wzdłuż wolnej burty. Sternik - dowódca szalupy, III oficer, zatacza ćwiczebne koło. Wokół jest pięknie. Wiecznie zielona zatoczka z krystalicznie czystą wodą. W doskonałych humorach patrzymy na *Winieta* z innej perspektywy. To nasz pływający, kochany dom. Do tego

oczywiście nikt się głośno nie przyzna. Nagle na szalupie robi się cichutko. Nawet silnik zakaszał i zgasł. Patrzymy urzeczni na pomarszczoną nieopodal taflę wody, którą pruje 5 wyraźnie widocznych, sierpowatych płetw grzbietowych, ogromnych białoczarnych orek.

Przepluwają tak blisko, że słysząc świst wydmuchiwanego powietrza. Widać strugi wyrzucanej w górę wody. Zwiad morskich drapieżników zniknął tak szybko, jak się pojawił. Dobry nastrój prysł jak przysłowiowa bańka mydlana. Ćwiczebny rajd szalupą kończymy bez słów.

Wtorek, 12.02.1980 r.

Od rana słońce przedziera się powoli przez mgłę, temperatura plus 6° C. Tuż po śniadaniu przeżywamy tragedię. Konstrukcyjna pochyłość dziobowego pokładu. Minimalny ruch sprzężonych stalowymi linami statków. Małutki ludzki błąd i 4-tonowa sztaplarka śmiertelnie przygniata oficera elektryka. Spokojna, zielona zatoka, z lasami wiecznie śpiewającymi. Tasu Sound. Uruchomiony zostaje inny bieg zdarzeń. Praca przestaje być ważna. Wielu pojęło walkę o ludzkie życie. Kanadyjski helikopter precyzyjnie opuszcza na pokład dziobowy serwis medyczny pierwszej potrzeby. Pojawia się lekarz z wielką plastikową kulą wypełnioną krwią. Niestety. Statkowe syreny. Bandery opuszczone do połowy masztu. Odprowadzamy naszego kolegę wzrokiem, stojąc w przyburtowym szpalerze. Odechodzi od nas na noszach przykryty szpitalnym, zielonym kocem. Urzekająca sceneria zatoki jest te-

Niedziela, Wielkanoc,
6.04.1980 r.

Śniadanie tradycyjnie polskie. Stoły z białymi obrusami udekorowane bukszanem i cukrowymi barankami. Na półmiskach znaleźliśmy szynkę konserwową, gotowaną, polędwicę, kielbasy białe i podwędzane polskie, schab wieprzowy pieczony ze śliwką, karkówkę zapiekaną pysznie i przyprószoną majerankiem, krajowego łososia (!) białe ryby, udekorowane warzywami, w klarownych galaretach, pieczony drób z dodatkami runa leśnego oraz wielkanocne piaskowe baby, makowce i oczywiście mazurki. Na szklanych, przezroczystych misach kolorowe pisanki. Mówiło się całkiem głośno, że na każdym stole „święcone” jest także. Skąd? To już sekret ochmistrza.

Czwartek, 10.04.1980 r.

Płyniemy na łowiska Morza Beringa. Przed nami zaopatrzenie floty w paliwo i opróżnienie ładowni statków z mrożonych ryb i mączki rybnej. Stan morza 4-5° w skali Boufорта. Lekki wiatr od dziobu, słonecznie. Zimą ten rejon znany jest z tzw. „białej śmierci”. Przelewająca się przez pokład woda marznie błyskawicznie tak, że załogi nie nadążają odrąbywać zwalów powstającego lodu. Statek staje się powoli biały. Śmiertelnie biały. Traci to, co na wodzie jest najważniejsze – stateczność. Przewraca się nagle, gubiąc cicho w morskich odmętach wycieńczonych bezradnie walką z lodem ludzi...

Poniedziałek, 14.04.1980 r.

Patrzemy z podziwem na nasze statki rybackie wchodzące dzielnie dziobami pod fale. Na kilkukablowym trawersie widać ładną sylwetę *Hajduka*, trawlera szczecińskiego „Gryfa”, który uchodzi za najlepiej wyposażony elektronicznie. Nieopodal *Tazar* ze świnoujskiej „Odry”, słynny z rajdu z *Prof. Siedleckim* z MIR-u – aż za południowe Koło Podbiegunowe. Jest także *Gemini*, statek legenda, który dziwnie docierał wszędzie pierwszy, sławiąc białą-czerwoną i mniej oficjalnie gdański „Dalmor”.

Jest ryba! Niesie po łowisku krótkofalówkowa mowa – zrozumiała tylko dla ścigających umykające ławice. Znaleźć, złapać, zabezpieczyć – to w uproszczeniu rybacka triada, która ma coś z kasynowego hazardu i coś z chłopięcej wyprawy po złote runo.

Wybieramy! To kulminacja polowania. Wszyscy – od „wodza-kapitana” do młodziutkiego kucharza – cieszą się tak samo, widząc powoli sunącą metalowym slipem, aż po białutki drewniany pokład – olbrzymią kulistą sieć. Na szczycie tej pękatej, srebrzystej, ociekającej wodą i śliskim planktonem kuli, stoi z szeroko rozstawionymi nogami – bosman. Unosi do góry cztery palce i wszyscy widzą, że za chwilę 40 ton pachnących wodorostami i morską wodą, mintajów zniknie pod pokładem. A tutaj ruszają taśmociągi przetwórczych linii. Wszystko przenika wonią świeżego śluzu i rybich wnętrzności wyrzucanych rytmicznie przez maszyny z tysięcy rozciętych brzuchów i precyzyjnie odciętych rybich głów. Od czasu do czasu błyska długi rybacki nóż poprawiając maszynowe niedokładności. Na samym dole, niżej przetwórnicy, gotują wszystek rybny i nierybny odpad. Nic się tutaj nie marnuje. W przenikliwym i długotrwałym, momentami powalającym zapachu – powstaje złota mączka rybna.

Czwartek, 1.05.1980 r.

Po każdym posiłku radiowęzeł odtwarza 1-majową mowę sekretarza Oddziałowej Organizacji Partyjnej. Twarde prawa natury i ciężka praca sprawiają, że hucznie obchodzony na lądzie Międzynarodowy Dzień Pracy – przechodzi na statku prawie niezauważony. Czekamy niecierpliwie na wiadomości od armatora o szczegółach powrotu do kraju. Panama czy „rura”? Ten załogowy slang oznacza 14-dniowy powrót do kraju statkiem przez Kanał Panamski lub 20-godzinny

skok samolotem. Oto najważniejsze teraz pytanie w kontekście niedawnej katastrofy IL-a 62 w Warszawie.

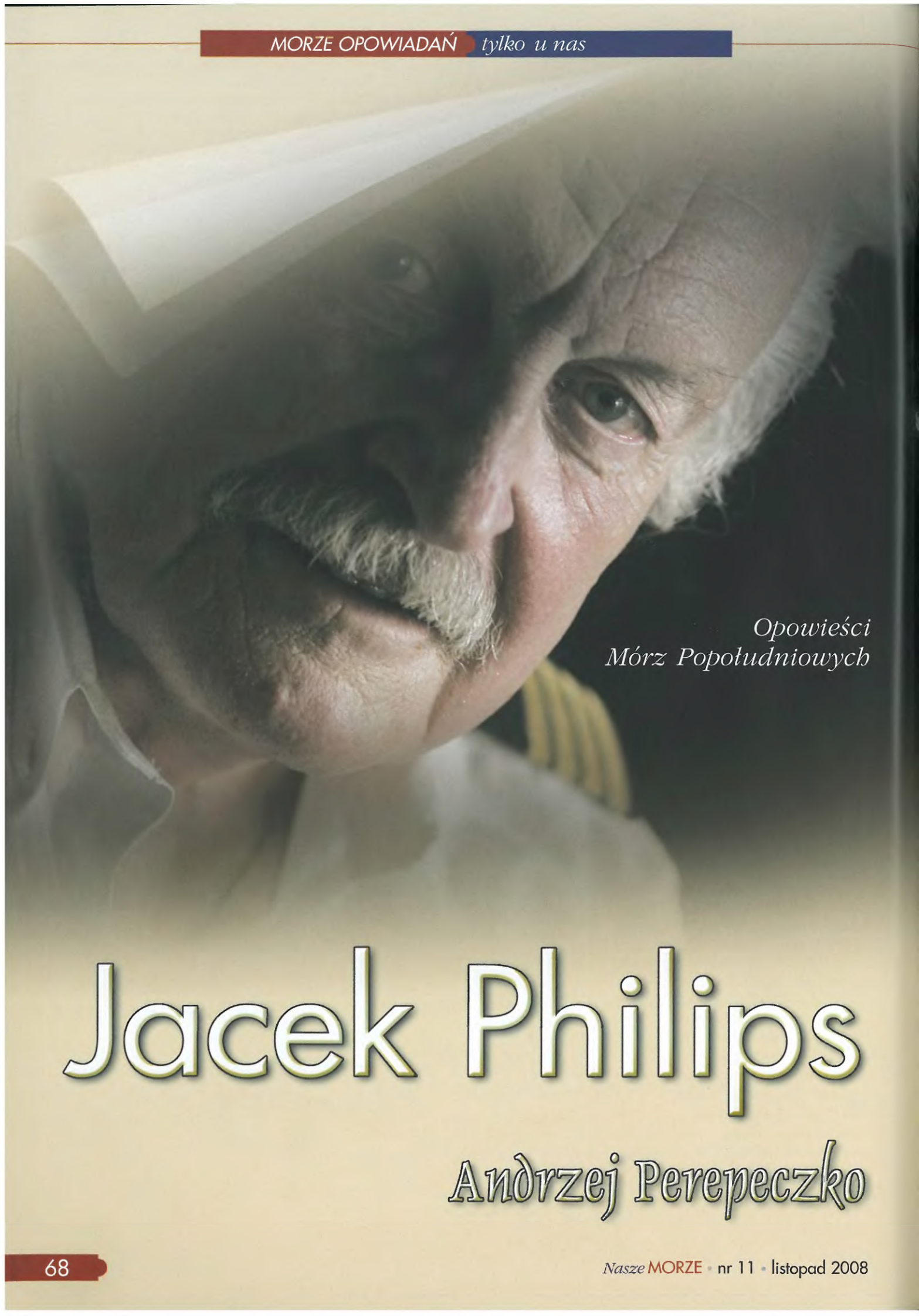
Poniedziałek, 19.05.1980 r.

Wiem już na pewno, że wymiana załóg nastąpi samolotem PLL „Lot” w I dekadzie czerwca. Na statku zaczęto gorączkowo liczyć, sprawdzać, pucować – słowem przygotowywać do zdania kolegom, którzy blisko pół roku temu odlecieli do kraju. Rajzefiber rośnie z godziny na godzinę. Niektórych kolegów nie można rozpoznać. Paromiesięczny zarost zniknął z twarzy odsłaniając prawdziwe rysy. Dzisiaj kierownicy działów omówili nasze rejsowe dokonania. Mimo długotrwałych opadów – statki rybackie zostały odladowane. Następne załogi mogą zacząć znów rybackie polowanie. Niestety, dochodzą do nas złe wieści. W kraju rosną zapasy ryb mrożonych. Chłodnie są przepełnione, a czarterowane statki stoją w portach jako magazyny ryb mrożonych. No cóż, to jakby inna sprawa. Przed nami wolne dni i urlopy z rodziną. Kończy się rejs i coraz bliżej do następnego – tę prawdę słychać teraz najczęściej.

Krzysztof Andrzejczyk

Ta historia została napisana przed ćwierćwieczem. Autor dziennika, którego fragmenty publikujemy był technologiem na transportowcu – zamrażalni B-68 m/s *Winieta*.





*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Jacek Philips

Andrzej Perepeczko



narskiego". Nic zresztą dziwnego, ostatecznie bowiem statki tworzyły „Polską Marynarkę Handlową” i adekwatnie do tej nazwy marynarze zajmowali się międzynarodowym handlem, uzupełniając, a niekiedy wręcz zastępując w pewnych wąskich dziedzinach, raczej nieudolną działalność Ministerstwa Handlu Zagranicznego Polski Ludowej.

• • •

Jacek był dobrym mechanikiem i godnie reprezentował „na morzach i oceanach świata” poziom wydziału mechanicznego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, ale - oprócz wielu rozmaitych talentów - posiadał niezwykle rozwiniętą żyłkę handlową.

Operacje biznesowe wszelkiego rodzaju były jego naczelnym hobby. Doskonale orientował się w cenach rozmaitych towarów w odwiedzanych portach, w popycie i podaży, w wysokościach cel i dozwolonych prawem ilościach importu turystycznego czy marynarskiego. Wartości poszczególnych walut mnożył i dzielił błyskawicznie w pamięci, ze szczególnym uwzględnieniem wahań „czarnego” kursu dolara, zarówno w Polsce, jak i innych „demoludach”.

Miał też Jacek dobrych znajomych w sferach portowych Hamburga, Bremena, Antwerpii i Rotterdamu po tej stronie Atlantyku, a Nowego Jorku, Filadelfii i wielu innych portów po tamtej stronie.

Widomym obrazem jego zainteresowań był blat jego biurka w statkowej kabinie. Podczas gdy w innych kabinach oficerskich pod plastikową, przezroczystą płytą królowały, czy to bardzo skąpo ubrane, a przeważnie nie ubrane, panienki w wielce zachęcających pozach, czy to nalepki z butelek rozmaitych krajów świata, u Jacka były to banknoty rozmaitych walut. Z przezorności zapewne, jedynie najmniejsze nominały. Poważniejsze, sporej wartości zbiory papierowych walut zdobiły natomiast blat biurka w Jackowym gdyńskim mieszkaniu.

Dlaczego Jacek nosił ksywę „Philips” nikt dokładnie na statku nie wiedział. Wydaje się, że od pierwszych magnetofonów z głośnikami stereofonicznymi, które były wielkim hitem w tamtych czasach. Wspaniały i drogi egzemplarz tej właśnie firmy posiadał Jacek.

• • •

Po dłuższych postojach w portach Wschodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych wszystkie kabiny załogowe (może z wyjątkiem kapitańskiej) zavalone były rolami plastikowych obrusów drukowanych w „śliczne” złociste liście. Miały owe obrusy znaczne wcięcie zarówno we wsiach i miastach polskiej ściany wschodniej, a jeszcze większe w sąsiadujących z Polską republikach radzieckich.

Był jeden problem, obrusy w tej postaci nie nadawały się ani do skupu w Polsce, ani do dalszego eksportu na wschód. Trzeba było towar odpowiednio przygotować, czyli poddać wstępnej obróbce. Polegała ona na pocięciu obrusów z rolki w prostokątne fragmenty, odpowiednie ich złożenie, a następnie zapakowanie w przystosowane do transportu paczki liczące po 100 sztuk.

Zacząć trzeba było od rozwinięcia każdej rolki, by następnie odcinać obrus po obrusie. Ba, ale jak? Nożyczkami szło mizernie, zwłaszcza jeśli narzędzie nie było dość ostre. Żyłką wychodziło nierówno, co obniżało jakość towaru.

I w tym momencie do „akcji cięcia” wkroczył czwarty mechanik, czyli Jacek Ph. Wspólnie z magazynierem skonstruowali

Z Jackiem spotkałem się na jednym ze statków Polskich Linii Oceanicznych, na którym był najmłodszym, bo czwartym mechanikiem. Był również najmłodszym wiekiem oraz najbardziej czynnym członkiem załogi dziesięciotysięcznika.

• • •

W tym czasie pod polską banderą pływało przeszło sto pełnomorskich statków, a Gdynię i Szczecin łączyło z portami niemal całego świata wiele zarówno regularnych, jak i trampinowych linii.

Tamten statek pływał na linii Gdynia – porty Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Linia zaliczała się do dobrych, zarówno ze względu na niezbyt długi czas trwania rejsów, jak też znaczną ilość różnych portów po drodze, po jednej i po drugiej stronie Atlantyku.

Taki układ stwarzał wielce dogodną sytuację dla szeroko uprawianego w tamtych latach, tak zwanego „importu mary-

machine do cięcia obrusów. Nie była szczególnie skomplikowana. Składała się z kilku odpowiednio zespalanych stalowych płaskowników. W szczelinę tej maszyny wsuwało się początek obrusowej taśmy z rolki i przeciągało, aż w innej szczelinie ukazał się kraniec kolejnego obrusa. Teraz wystarczyło przeciągnąć przez szczelinę żyłkę w specjalnym, poręcznym uchwycie i z maszyny wypadał równiutko odcięty obrus.

Robota szła szybko i dokładnie. Jacek z magazynierem uporawszy się w mig ze swoim towarem, albo wypożyczali maszynę, co kosztowało bodajże butelkę piwa „Żywiec” ze statkowej kantyny za godzinę, albo przyjmowali zadanie przycięcia w cenie dwie butelki piwa za rolkę.

Obrusy, po odrzuceniu uszkodzonych lub sklejonych na końcach taśmy z drukarki, należało poskładać i zapakować. Wydawało się, że to bardzo proste zadanie, ale... Ale nie wzięto początkowo pod uwagę, że w złożonych obrusach znajdowało się powietrze, które nie pozwalało ciasno ułożyć paczki, a następnie elegancko związać jej cienką linką, której sporymi zapasami dysponował cieśla.

Tu znowu wkroczył Jacek Ph. Kolejna maszyna składała się z dwóch płyt wiórowych albo drewnianych, z prowadnicami. Ułożone obrusy naciskało się górną płytą, usuwając z paczki powietrze, a następnie tak ściśnięte wiązało zgrabnie dwoma linkami.

A propos linek. Przed wykonaniem maszyny pakującej Jacek wykupił od cieśli cały statkowy zapas owej linki za ileś tam butelek piwa i teraz stał się monopolistą.

Wypożyczanie maszyny do składania przebiegało na tych samych zasadach, jakie obowiązywały przy maszynie do cięcia. I Jacek z magazynierem zatem plony swoich pomysłów.

Trzeba jednak przyznać bezstronnie, że do konsumpcji kolejnych partii piwa zapraszali również innych członków załogi.

Utalentowany – jak się rzekło – pod wieloma względami Jacek ułożył nawet poemat na zakończenie swojej z magazynierem „obróbki towaru”.

Zaczynał się ów poemat mniej więcej tak:

*Nam cięć już nie kazano, rzuciłem narzędzie
i spojrzalem po kabinach, cięcie trwało uszędzie.
Przecinanych obrusów ciągną się szeregi
wiją się w kabinach ich złożone brzegi
i tak dalej i tak dalej...*

Po jakimś czasie „obróbka towaru” została zakończona, piwo wypite i znowu wróciła monotonia towarzysząca zazwyczaj traversacie oceanu.

Ale od czego był Jacek Philips?

W dwa dni po zakończeniu akcji zjawiał się w statkowej świetlicy z miną co najmniej pogrzebową, jeżeli nie jeszcze gorszą.

- Coś taki ponury? – ktoś go zapytał.

- A z czego tu się cieszyć, kiedy cała nasza robota, cały trud, a najważniejsze cały biznes, szlag trafił – wyrecytował monotonnym głosem Jacek. A tak dobrze żarło i... zdechło – zakończył żałośnie.

- Co się stało? – poderwał się elektryk, który „poszedł na ilość” i miał najwięcej rolek, a obecnie paczek obrusowego biznesu.

- Jak to co? Ale kto to wiedział, kto mógł coś takiego przewidzieć – ciągnął Jacek.

- Ale co? Gadaj do ciężkiej cholery! – zdenerwował się już całkiem serio elektryk.

- Co się stało, pytasz. A czy pomyślał ktoś z nas, żeby rozsypywać obrusy talkiem? Taka prosta rzecz, a popatrz co się stało. – Jacek wyciągnął z torby obrus, do którego na samym środku przyklejony był fragment innego obrusa.

- Skleify się po zgnieceniu – ponuro stwierdził Jacek – widocznie nacisk przy pakowaniu był za mocny albo coś innego... Na przykład nieodpowiednia temperatura, a może wilgotność? Rozpakowałem jedną paczkę i znalazłem około dziesięciu – piętnastu posklejanych. Nie wiem co teraz zrobić. Próbowałem to rozkleić, ale nie dało rady. Trzyma jak diabeł duszę sołtysa – dodał na koniec.

Elektryka wymiotło ze świetlicy. Po chwili pobiegli za nim i inni obecni.

Ponura wiadomość rozeszła się błyskawicznie po całym statku. We wszystkich kabinach rozpoczęła się pośpieszna kontrola towaru. Rozcinano linki mocujące paczki i mocno ściśnięte obrusy rozsypywały się po całej kabinie. A potem gorączkowe przeglądanie towaru.

Po jakiejś godzinie załoga zaczęła się schodzić w świetlicę.

- U mnie wszystko, na szczęście, w porządku – oznajmił z ulgą elektryk, wyraźnie zmęczony nerwową kontrolą biznesu.

- U mnie też – oznajmił trzeci mechanik.

- I u mnie OK – w głosie radiego zabrzmiał wyraźnie radosny ton.

- I u mnie...

- OK. – oznajmili kolejni uczestnicy alarmu ogłoszonego przez Jacka.

- Jacek – trzeci oficer spojrzał podejrzliwie na czwartego mechanika – pokaż na te sklezione obrusy.

- O co ci chodzi? – zaperzył się Jacek.

- O nic – trzeci wyszarpnął Jackowi dowód całej afery, sklejoną obrus.

Trzeci uważnie spojrzał na sklejenie, potem przytknął je do nosa. Pociągnął...

- Przecież to BUTAPREN!!! – wrzasnął.





- A czy ja twierdę, że to nie butapren – Jacek wzruszył ramionami z całkowicie niewinną miną.

- Ale, ale – kontynuował – czy po rozcięciu sznurków paczka się rozleciała? – zapytał.

- Oczywiście. Cała kabina teraz w obrusach – przytaknął trzeci.

- Czeka, czeka – dodał – to teraz, żeby znowu zapakować, potrzebna jest, czwarty, twoja cudowna machina?

- Oczywiście – roześmiał się Jacek.

Trzeci oficer palnął się otwartą dłonią w czoło i... nagle również roześmiał się od ucha do ucha.

- Wiesz co, Jacek – stwierdził po chwili – ten kawał ci się udał. I co? Jaka teraz będzie stawka za wypożyczenie?

- Proponuję drobną zniżkę, powiedzmy... butelka piwa za półtorej godziny.

- Za dwie – spróbował trzeci.

- OK. Dla ciebie niech będzie za duże, ale od reszty za półtorej.

- I sznurek na dodatek... – zaśmiał się trzeci oficer.

- Niech będzie moja strata – zgodził się łaskawie Jacek.

...

To nie był jedyny kawał Jacka Philipsa, który miał w zanadrzu jeszcze sporo pomysłów, ale trzeba przecież coś zostawić na jedno czy kilka dalszych „opowieści mórz popołudniowych”. Nieprawdaż?

...

A swoją drogą ani Jackowi ani magazynierowi nie zabrakło piwa do samej Gdyni. Natomiast cały transport towaru powędrował za wschodnią granicę PRL.

**Za miesiąc opowiadanie
„W objęciach tajfunu”.**

Tajniki dzieł marynistów (34)

Polska morska

by Mokwa

Fot. E. Mejsiak



„Łódź rybacka”, ok. 1955, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

Wracamy do twórczości Mariana Mokwy, artysty powszechnie uważanego za najwybitniejszego polskiego malarza marynistę. Po prezentacji jego dorobku artystycznego w dziedzinie akwareli, przyszedł czas, aby omówić malarstwo olejne. A przy okazji jeszcze raz przypomnieć najważniejsze fakty z życia artysty.

Marian Mokwa urodził się 9 kwietnia 1889 r. w Malarach pod Górkami (d. pow. chojnicki). Po ukończeniu gimnazjum w Starogardzie Gdańskim, gdzie dał się poznać jako zdolny malarz-akwarelista, podjął studia artystyczne, początkowo w Norymberdze i Monachium, później, w latach 1908-1909 w Akademii Sztuk

Pięknych w Berlinie. Po powrocie do kraju nawiązał współpracę z „Gazetą Grudziądzką”. W 1910 r. został przez nią wysłany do Turcji w charakterze sprawozdawcy z frontu wojny bałkańskiej. Stamtąd udał się do Rosji (portretował wówczas sędziwego Lwa Tołstoja), następnie do Chin i Tybetu. Do Turcji wrócił w 1913 r. Trwała wtedy II wojna bałkańska. Z pokładu tureckiego pancernika *Yavuz* na Morzu Marmara artysta na gorąco szkicował sceny bitwy morskiej. Z jego własnych wspomnień wiemy, że wtedy właśnie podjął postanowienie, aby twórczość swoją poświęcić popularyzowaniu polskiego morza.

Cykl historyczny

Zanim przystąpił do realizacji przyrzeczenia, wybuchła I wojna światowa. Artysta został powołany do armii niemieckiej i służył początkowo jako tłumacz w Berlinie (znał biegle kilka języków, w tym turecki), następnie rysownik na froncie południowym i zachodnim. Po zakończeniu wojny, w 1918 r. zamieszkał w Sopocie. Całkowicie poświęcił się malarstwu, utrzymywał się ze sprzedaży obrazów. Komercyjny sukces pozwolił mu na spełnienie powziętego wcześniej postanowienia. Od 1920 r. rozpoczął prace nad niezwykle ambitnym przedsięwzięciem, jakim był cykl obrazów historycznych pt. „Apoteoza Polski Morskiej”, składający się z 44 wielkoformatowych płócien przedstawiających dzieje Polski nad Bałtykiem od czasów wypraw Bolesława Chrobrego, po Zaślubiny z morzem 10 lutego 1920 r. Powstanie wielkoformatowych kompozycji olejnych poprzedzone było licznymi studiami i szkicami akwarelowymi. Pracy nad cyklem artysta poświęcił 18 lat. Aby znaleźć miejsce do ekspozycji obrazów, w 1931 r. rozpoczął budowę własnej galerii malarstwa. Galeria powstała w Gdyni przy ul. 3 Maja i otrzymała nazwę Galerii Morskiej. Oddano ją do użytku 28 czerwca 1934 r. Oprócz cyklu obrazów „Apoteoza Polski Morskiej” znalazły się tam również pejzaże morskie autorstwa Mariana Mokwy, organizowano też wystawy czasowe poświęcone twórczości marynistycznej innych polskich artystów, w tym Włodzimierza Nałęcz, Michaliny Krzyżanowskiej, Antoniego Suchanka.

Po wybuchu II wojny światowej Niemcy splądrowali Galerię, cykl historyczny spalili, a inne obrazy wywieźli do Rzeszy. Sam artysta wspominał, że Niemcy wy-



„Łodzie na plaży”, 1924, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.



„Pod pełnymi żaglami”, lata 70., Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

Fot. E. Meksak

Fot. E. Meksak

Dokumentowanie morza

wieźli około 800 jego prac. Po wojnie, na zamówienie Muzeum Wojska Polskiego i dowództwa Marynarki Wojennej, Mokwa próbował odtworzyć cykl „Apoteoza Polski Morskiej” na podstawie zachowanych, bo ukrytych wcześniej pod podłogą willi w Sopocie, szkiców akwarelowych. Udało się to tylko częściowo. Nie powiodły się próby reaktywacji Galerii Morskiej. Budynek został przejęty przez państwo. Artysta nadal dużo malował. Jego prace zawsze bez problemu znajdowały nabywców wśród kolekcjonerów i zwykłych klientów. Hojnymi mecenasami jego twórczości były też przedsiębiorstwa związane z gospodarką morską, jak Polskie Linie Oceaniczne czy Centromor. Niezwykłą aktywność twórczą przekładała się na ilość wystaw, w których artysta uczestniczył. Ma ich na koncie przeszło 500, m.in. w warszawskiej Zachęcie, Muzeum Narodowym w Gdańsku, a także w wielu krajach Europy i Stanach Zjednoczonych. Marian Mokwa zmarł 15 czerwca 1987 r. w Sopocie.

W bogatym dorobku artysty, szacowanym na ok. 6 do 9 tysięcy prac olejnych i akwarelowych, przeważają tematy morskie. Poza studiami portretowymi, najczęściej najbliższej rodziny bądź znajomych rybaków i pejzażami z Kaszub, pozostałe to wspomniany cykl historyczny, pejzaże morskie, widoki wybrzeży, portów i miast portowych (w tym Gdańska), wizerunki jednostek - statków, okrętów, jachtów, łodzi rybackich, przedstawienia rybaków przy pracy i sceny rodzajowe ilustrujące prace w porcie i stoczni, będące realizacją ambicji artysty dokumentowania rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

W Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku twórczość Mariana Mokwy jest bogato reprezentowana. Do niniejszej prezentacji starano się wybrać prace o zróżnicowanej tematyce i zarazem ciekawe pod względem formalnym. Najwcześniejszą olejną pracą artysty, jaka znajduje się w zbiorach Centralnego Mu-

zeum Morskiego w Gdańsku, jest obraz pt. „Łodzie na plaży”. Przedstawia on widok na otwarte morze z wąskim pasem plaży u dołu kompozycji. Na brzegu znajdują się wyciągnięte na piach łodzie rybackie i sprzęt do połowu spiętrzony w bezładną przyzę. Gładką jak lustro taflę wody ożywia sноп białego światła rzucany przez częściowo przesłonięte przez chmury słońce.

Przedstawienie, w którym artysta odchodzi od stricte realistycznego sposobu odwzorowania rzeczywistości na rzecz symbolicznej syntezy, jest dla niego również pretekstem do eksperymentowania z malarską materią. Wrażenie estetyczne opiera na kontraście pomiędzy wyrazistym kolorystycznie i urozmaiconym fakturalnie pierwszym planem, a dalszymi partiami obrazu, które w miarę oddalania się od widza zyskują połyskliwą, nieomalże porcelanową gładkość. Na obrazie tym możemy zaobserwować większość charakterystycznych cech malarstwa Mariana Mokwy: zawężoną gamę barwną,

Fot. M. Brucki



„Kutry wychodzące w morze”, 1937, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

upodobanie do chłodnych kolorów, różnicowanie faktury, śmiałość i swobodne pociągnięcia pędzla.

Naturalistyczne odwzorowanie

To, co rzuca się od razu w oczy patrzącemu na obrazy artysty, to niezwykła malarskość jego kompozycji. Kształty przedstawianych jednostek, przelewające się masy wody morskiej i perspektywa powietrzna, tak ważna dla każdego pejzażysty, budowane są kolorem kładzionym brawurowo i z niezawodną intuicją. Ulubione przez niego zimne światło wytwarza pewien dystans pomiędzy okiem patrzącego, a przedstawionym wycinkiem rzeczywistości, sugerując obiektywizm autora.

W historii polskiego malarstwa pejzażowego trudno byłoby znaleźć artystę, który tak dobrze malowałby morze, i to za każdym razem inaczej. Raz jest to nieco odrealniona, gładka powierzchnia wody odbijającej światło, jak na poprzednio omówionym obrazie, innym razem ruchliwa, żywa tkanka oddziałująca na nasze zmysły. Przykładem takiego naturalistycznego odwzorowania wody morskiej może być obraz pt. „Kutry wychodzące w morze”, gdzie szarogranatowa, miejscami zielonkawa, ciemna toń morska odbija się wyraźnie od jasnego nieba. Na dalszych planach kompozycji widoczne są kutry wypływające z portu. Obraz malowany jest techniką „in pasto”, co oznacza, że gęsta farba rozprowadzana jest na powierzchni płótna pędzlem o twardym włosiu bądź miejscami nakładana szpachlą. Dzięki takiemu zabiegowi powstaje urozmaicona, „rzeźbiarska” faktura, współtworząca efekt estetyczny całości. Dwa omówione wyżej obrazy, powstałe jeszcze przed wojną, zaliczyć można do najlepszych prac artysty.

Niektórzy historycy sztuki wysuwają tezę, że powojenne prace Mokwy są z reguły gorsze, bo artysta czasem malował zbyt pośpiesznie i niedbale, żeby utrzymać dobry poziom artystyczny. Nie jest to do końca prawda. W okresie powojennym również odnaleźć można w jego dorobku szereg udanych realizacji, artysta szerzej rozwija w swej twórczości niektóre wątki, jak np. sceny ilustrujące pracę w porcie i stoczni.

Płynąca legenda

Na obrazie pt. „Widok portu w Gdyni” wprowadza widza w tajniki funkcjo-



„Widok portu w Gdyni”, ok. 1948, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

nowania dużego portu, przyglądając się z bliska jego pracy. Przy zakomponowanym u dołu po przekątnej nabrzeżu widoczny jest fragment statku parowego, nad którym wznosi się ramię dźwigu. Przy dziobie statku znajduje się niewielki holownik. Na nabrzeżu widać krzątających się robotników portowych. W głębi – jednostki stojące w porcie i dźwigi. Obraz, w którym artysta zgromadził przecież dużo technicznych szczegółów, malowany jest lekko i swobodnie. Zwraca uwagę umiejętność budowania iluzji głębi przez stopniowanie intensywności tradycyjnie u artysty wąskiej gamy barwnej, jak również znakomite rozłożenie akcentów światła, które rozmywa kontury przedmiotów znajdujących się w głębi, a podkreśla strukturę obiektów pierwszego planu, jak chociażby gładkość i połysk metalu. Tutaj również artysta różnicuje fakturę obrazu, grubo kładzioną farbą podkreśla wolumen obiektów blisko położonych, za to stosunkowo gładko malowane morze i niebo zyskuje płynność i zmienność. Dodatkowego uroku obrazowi dodają widoczne gdzieś tam grudki farby. Tworzą się w miejscach, gdzie cienko położony grunt i warstwa malarska nie maskują niedoskonałości płótna, pełnego supłów i grubych splotów.

Nie zawsze artysta pozostawał równie powściągliwy w doborze kolorów. Na obrazie pt. „Łódź rybacka” zastosował

całą gamę przenikających się, żywszych barw, wśród których obok typowych dla szarości i błękitów, odnaleźć można także żółcienie. Centrum kompozycji zajmuje realistycznie namalowana łódź rybacka, o doskonale oddanych proporcjach kadłuba i kształcie wydymanych wiatrem żagli.

Artysta, jak na prawdziwego marynistę przystało, wyspecjalizował się nie tylko w malowaniu wody morskiej, ale również jednostek pływających. Bohaterem kolejnego, ostatniego już z omawianych obrazów, uczynił – jak można przypuszczać – „Dar Pomorza”, legendę Polskiej Marynarki. Ukazał białą fregatę, jak płynie wprost na widza, rozwinięty cały zestaw imponujących żagli, nadających jej sylwecie majestatyczny i elegancki wygląd. Dominuje nad podpływającym od jej prawej burty niewielkim holownikiem. Portem, którego zarysy widoczne są na linii nisko położonego horyzontu, jest Gdynia. Obraz malowany jest stosunkowo gładko, spokojnymi, równomiernymi pociągnięciami pędzla, w stonowanej, subtelnie różnicowanej walorowo gamie błękitów morza i nieba, tworzących wysmakowane tło dla odcinającej się białą jednostki.

Liliana Gieldon

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

Perepeczko

prześwietlony przez wywiad



W tym roku mija 60 lat od kiedy pierwszy raz wyszedł w morze i 50 lat od kiedy ukazała się jego pierwsza publikacja. Na koncie ma około setki książek, w tym 8 monografii, 10 podręczników i skryptów, 23 (plus 3 po czesku) marynistycznych publikacji popularnonaukowych, 11 pozycji (plus 2 w publikacjach zbiorowych) literatury pięknej, 7 książek dla dzieci i młodzieży oraz 34 miniatury morskie.

O kim mowa? Gdybyśmy rozpisali konkurs, to pasjonaci spraw morskich pewnie bez większych problemów odgadliby o kogo chodzi, bo tylko jedna osoba ma dzisiaj w Polsce w tym temacie tak okazały dorobek. Mowa oczywiście o Andrzeju Perepeczce, klasyku krajowej marynistyki. Jego pozycja wśród rodzimych twórców morskich pozwala śmiało nazwać go następcą Karola Olgerda Borchardta, choć tylko część jego publikacji podobna jest do tego, co pisał najpopularniejszy polski marynista.

78-letni dzisiaj Perepeczko wciąż zaskakuje. Ciągłe jeszcze pisze dużo, łatwo i chętnie. Jego opowiadania publikujemy także w każdym numerze „Naszego MORZA”. Nie dziwi więc, że w końcu ktoś postanowił wydać książkę poświęconą temu wybitnemu Autorowi. Z największą przyjemnością zapowiadamy, że 22 listopada zwdowana zostanie książka Barbary

Kanold „Serwus, panie chief” wydana nakładem Polnord Wydawnictwo Oskar.

To wywiad-rzeka przeprowadzony z pisarzem przez znaną publicystkę i autorkę biografii sławnych gdańszczan. Udało nam się zapoznać z książką jeszcze przed jej drukiem. I trzeba powiedzieć, że Kanold wywiązała się ze swojej pracy znakomicie. Wywiad świetnie się czyta, nieraz uśmiechając pod nosem, a nawet wybuchając śmiechem. Znany z „rogatej” duszy Perepeczko jest wdzięcznym rozmówcą. Pisarz sypie anegdotami jak z rękawa, co nie jest trudne zważywszy na jego niezwykle bogaty życiorys. Mógłby stać się kanwą trzymającego w napięciu filmu sensacyjnego.

Perepeczko (na marginesie, krewny odtwórcy roli słynnego Janosika, aktora Marka Perepeczki – w książce jest ich wspólne zdjęcie z rodzinnego zjazdu) był w swoim życiu nie tylko pisarzem, ale także oficerem na statku, wykładowcą akademickim (wciąż czynnym) i, choć przymusowo, ale jednak górnikiem. I, pomimo upływu czasu, ciągle zaskakuje. Już po siedemdziesiątce obronił doktorat z nauk humanistycznych na Uniwersytecie Gdańskim. Tak o tym mówi: „*Mój doktorat był na uczelni ewenementem – komisja uznała, że zdalem. Były podziękowania, ukłony, takie tam „trele morele”, a ponieważ, (...), jestem ze Lwowa, to na końcu powiedziałem z lekką zaciągając – to była cholerna frajda dla mnie, szczególnie, że mi to do niczego nie jest potrzebne!!!*”.

W książce Barbary Kanold Perepeczko szczerze opowiada o wszystkim, czego w swoim życiu doświadczył. Czasem coś od siebie dopowiada też jego rodzina, znajomi i przyjaciele. W ten sposób autorka kreśli przed nami portret człowieka-legendy polskiej marynistyki unikając, na szczęście, niepotrzebnego patosu.

Dowiadujemy się też, że Andrzej Perepeczko ciągle snuje plany na przyszłość. Zapytany przez Kanold o swoje marzenia odpowiada: „*Chciałbym... może nawet „za dużo”. Na przykład – zobaczyć Australię. Napisać książkę, o której by się mówiło i którą by się chciało prze-*

czytać. Czy to za dużo? Wciąż ciągnie mnie w świat, wszystko co mam, przeznaczam na podróż. (...) Przez całe moje dorosłe życie nie ograniczałem się do jednego celu starań (...). Mam jeszcze jedną słabość czy może pasję – numizmatykę. Mam wszystkie, prawie wszystkie, przedwojenne monety polskie. Brak mi tylko jednej: dwuzłotówki z Piłsudskim z roku 1936.”

Ma Andrzej Perepeczko wśród ważnych pamiątek list profesora **Jerzego Doerffera**, który w 1998 roku pisał: „*Drogi panie Andrzeju! Z okazji tak chlubnej rocznicy XL-lecia Pańskiej działalności pisarskiej pragnę złożyć najserdeczniejsze gratulacje. (...) Mało jest autorów w świecie, którzyby wszechstronnością i poziomem swych publikacji mogliby Panu dorównać*”.

Panie Andrzeju! Z okazji Pańskich jubileuszów życzymy Panu spełnienia wszystkich marzeń i znalezienia tej dwuzłotówki. Na razie polecamy naszym Czytelnikom książkę „Serwus, panie chief”. Jej autorka mówi we wstępie: (...) *miejsiace, które spędziliśmy razem na rozmowach, na odpytywaniu Go z życia, były „cholerną frajdą” dla mnie, jako autorki. Jeżeli książka takąż frajdę sprawi Czytelnikom, będę zadowolona (...)*”.

Po lekturze publikacji jesteście przekonani, że tak się właśnie stanie.

Nasza rekomendacja

Przy okazji kolejnych książek, których pojawienie się na rynku chcieliśmy zaanonsować, wspomnieć jeszcze powinniśmy o kolejnej rocznicy - 90-lecia powstania Polskiej Marynarki Wojennej. Ten jubileusz i odbyta, latem tego roku, Ekspedycja *Orzeł* rozbudziły na nowo zainteresowanie legendarnym polskim okrętem podwodnym. Od dawna nie mówiono tyle w mediach na temat dziejów *Orla* i związanych z nim ludzi. Publikacja, którą chcemy dzisiaj zaprezentować wpisuje się w ten nurt.

Nakładem znanego dobrze wszystkim pasjonatom marynistyki gdańskiego wydawnictwa Finna, w tzw. serii z kotwiczka, ukazał się właśnie „Szum młodości” Stefana Łaskiewicza. To publikacja ze wszech miar niezwykła, żeby nie powiedzieć sensacyjna, być może najlepsza w Polsce w tym roku książka tego rodzaju. Używam tych sformułowań świadomie, zdając sobie sprawę, że to wznowienie pracy, która po raz pierwszy ukazała się ponad sześćdziesiąt lat temu! Łaskiewicz napisał „Szum młodości” w czasie drugiej

wojny światowej, książka ukazała się natomiast w 1945 roku w Edynburgu. Niestety, do tej pory dostępna była bardzo niewiele. Jednym z tych szczęściwców był Sławomir Kudela, obecny szef Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. To właśnie on, co warto podkreślić, udostępnił ją do ponownego wydania.

Dlaczego wspominamy o niej w kontekście dziejów *Orla*? Ano dlatego, że „Szum młodości” to wspomnienie o Janie Grudzińskim, dowódcy *Orla* od czasu jego ucieczki z internowania w Tallinie aż do ostatniego patrolu wiosną 1940 roku, spisane przez jednego z jego najbliższych przyjaciół. Wspomnienia dotyczą okresu ich wspólnej nauki we lwowskim Korpusie Kadetów Nr 1, w którym obaj zdali maturę.

Świetnie napisana książka jest bezcennym świadectwem z nastoletniego okresu życia przyszłego bohatera, okresu kształtowania postaw i pierwszych poważnych wyborów. Właściwie każda jej strona niesie ze sobą nowe, nieznane dotąd szerszemu gronu czytelników, informacje. Wylania się z nich obraz Grudzińskiego zupełnie inny od malowanego dotychczas. Widzimy jak „Szczeniak”, bo tak był wtedy nazywany przyszły dowódca *Orla*, bije się na pięści, pisze wiersze i płata figle nauczycielom.

Już chociażby te kilka słów powinno zachęcić do sięgnięcia po tę publikację. Zwłaszcza, kiedy uświadomimy sobie jak niewiele w gruncie rzeczy wiemy o Grudzińskim. Do tej pory nie doczekaliśmy się nawet jego książkowej biografii. Wydaje się, że bez znajomości „Szumu młodości” jej napisanie nie będzie możliwe.

Kolejne dwie pozycje, o których chcemy wspomnieć to także „produkty” Finny, obie w serii z kotwiczka. Pierwsza to „Wilkołak mór. U-64 poluje na wroga” Roberta Morahta. Książka zawiera wspomnienia ze służby jednego z największych asów U-Bootów z czasów pierwszej wojny światowej (w ciągu dziesięciu patroli udało mu się zatopić 45 statków o łącznym tonażu prawie 130 tys. ton).

Dzięki temu wypełniona zostaje kolejna luka w naszej znajomości tego okresu. Finna zresztą przoduje w ukazywaniu przebiegu pierwszej wojny światowej na morzu oczami tych, którzy brali w niej udział. Wojny, niesłusznie pozostającej w cieniu drugiego światowego konfliktu z lat 1939-1945. Wielkie zatem brawa i za tę publikację.

Drugą, o której chcieliśmy wspomnieć, jest „Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942 - sierpień 1942” Samuela Eliota Morisona. Książka opisuje przełomowy moment w bitwie o Pacyfik podczas drugiej wojny światowej. To pozycja klasyczna jeśli chodzi o temat, a już na pewno jedno z podstawowych dzieł opisujących działania amerykańskiej floty wojennej na Oceanie Spokojnym we wskazanym w podtytule okresie. Przejrzyście napisana publikacja, okraszona wieloma mapkami sytuacyjnymi ukazującymi szczegółowo opisywane wydarzenia, zasługuje, by stać się ozdobą biblioteczki każdego miłośnika spraw wojenno-morskich.

Zapowiedź wszystkich trzech wspomnianych wyżej książek Finny jest dla nas tym przyjemniejsza, że każda z nich uka-

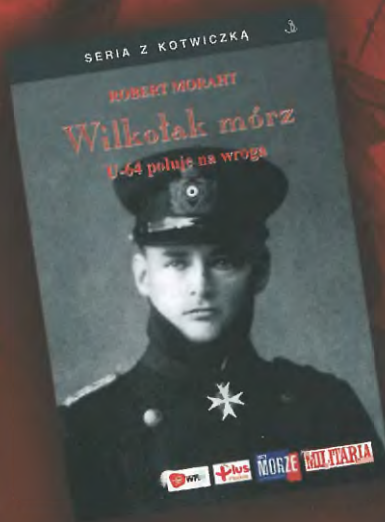
Książki za darmo!



I znowu „Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy. Dzięki uprzejmości wydawnictwa Finna 12 pierwszych osób, które **po 24 listopada!** się z nami skontaktują, prześlemy opisane publikacje z logo naszej gazety na okładce: „Szum młodości” Stefana Łaskiewicza, „Wilkołak mór. U-64 poluje na wroga” Roberta Morahta oraz „Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942 – sierpień 1942” Samuela Eliota Morisona. Warto zadzwonić, bo mamy do przekazania po 4 egzemplarze każdej z wyżej wymienionych książek!

zuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce. W ten sposób staramy się wspierać wartościowe publikacje marynistyczne wydawane w naszym kraju.

Tomasz Falba



Szczęście rodzinne pod wulkanem



Lew, waran, żółw i ona

Kino rodzinne, wbrew swojej nazwie, przeważnie podoba się tylko dzieciom. „Wyspa Nim” należy do tych chlubnych wyjątków, na których mogą wysiedzieć także dorośli. A to przede wszystkim za sprawą aktorstwa Jodie Foster, gwiazdy, która nie bała się wystąpić w lżejszym repertuarze oraz przepięknej scenerii wysepki na Pacyfiku, na której toczy się lwia część akcji filmu.

Nieco wyższy standard w porównaniu do przeciętnych produkcji filmowych „Wyspa Nim” zawdzięcza literackiemu rodowodowi. Przygodowa powieść australijskiej pisarki Wendy Orr pod tym samym tytułem, jest jednym z większych dziecięcych przebojów wydawniczych ostatnich lat, książką, która może przemówić do całej młodej publiczności bez względu na płeć. Dzieje się tak ze wzglę-

du na wiarygodną dziewczęcą bohaterkę, w którą na ekranie znakomicie wcieliła się Abigail Breslin, znana z brawurowej, nominowanej do Oscara roli w „Małej Miss”. Tutaj gra dość konwencjonalnie, ale bez fałszywych tonów, nie jest ani przesłodzona, ani zbyt dorosła, więc młody widz może się z nią identyfikować. Do dziewczynek bardziej przemówi jej inteligencja i zaradność, do chłopców

sprawność fizyczna, którą bohaterka musi się wykazać i to niejednokrotnie.

W poszukiwaniu pierwotniaka

Nim jest jedynym dzieckiem na wulkanicznej wyspie zamieszkaną przez dwoje ludzi - ją samą i jej ojca, znanego biologa morskiego, badacza planktonu, opętanego misją odkrycia nieznanego dotąd pierwotniaka zamieszkującego w wodach południowego Pacyfiku. Dziewczynka nie pamięta matki połkniętej przez wieloryba podczas nieudanej wyprawy morskiej, którą odbywała wkrótce po urodzeniu córki. Trzynastolatka wciąż wierzy w tę opowieść powtarzaną jej od najmłodszych lat. Prawdopodobnie jednak została osierocona już przy porodzie, a Jack Rusoe postanowił poświęcić się całkowicie wychowywaniu jedynego dziecka. Nim uczy się więc w domu, wiedzę czerpiąc z książek, z internetu i obserwacji przyrody. Jest otoczona malowniczą grupką przyjaciół złożoną z lwa morskiego Selkie, warana Freda, żółwia Chica i pelikana Galileusza - te przyjaźnie zaprocentują oczywiście w kryzysowym momencie akcji.

Dwuosobowa rodzina utrzymuje kontakty ze światem za pośrednictwem internetu i telefonii satelitarnej, a dostawy rzeczy, których nie można wyhodować na wyspie czy wyłowić z morza, przychodzą co kilka miesięcy z Australii drogą morską. W najnowszym kontenerze Nim znajduje nową powieść o swoim ulubionym bohaterze, podróżniku Aleksie Roverze. Nieustraszony globtroter wzorowany nieco na postaci Indiany Jonesa, radzi sobie w każdej sytuacji, pokonując mroźne krew w żyłach zagrożenia. Dla dziewczynki jest idolem i autorytetem prawie równym ojcu, nic więc dziwnego, że wyobraża go sobie na podobieństwo Jacka (w filmie w obie postaci z wdziękiem wcielił się szkocki aktor Gerald Butler, w polskiej wersji językowej dubbingowany przez będącego ostatnio na aktorskiej fali Roberta Więckiewicza).

Pewnego dnia Jack organizuje kilkunastodniową jachtową wyprawę badawczą, na którą jak zwykle mają wybrać się oboje. Dziewczynka chce jednak zostać na wyspie, zbliża się okres wylęgu żółwi, a ona chce ratować bezbronne młode przed drapieżnikami. W rzeczywistości zostaje, by czytać otrzymaną świeżo książkę. Lektura jest co najmniej tak samo ważna, jak obrona zagrożonego gatunku. Ojciec daje się uprosić i wypływa sam. W czasie żeglugi

odnajduje organizm mogący być upragnionym pierwotniakiem, a następnie wpada w sztorm, tracąc żagiel i łączność. Nim jednak nie jest świadoma śmiertelnego zagrożenia wiszącego nad jej ojcem.

Na ratunek fance

Traf chciał, że w tym czasie mieszkająca w San Francisco pisarka Alexandra Rover, autorka cyklu o Alexie, natrafia podczas pisania na szczegółowy problem dotyczący aktywności wulkanów. Zna z lektury „The National Geographic” artykuł doktora Rusoe na temat wulkanu na pacyficznej wyspce, więc zwraca się do autora przez internet z dręczącym ją pytaniem. Trzeba przyznać że Alexandra jest dokładnym przeciwieństwem wykreowanego przez nią bohatera: stanowi prawdziwy kłębek lęków, na czele z bardzo ostrą postacią agorafobii - od około roku nie opuszczała domu, potrzebne rzeczy dostarcza jej kurier. Boi się nawet otwierać drzwi, by wyjąć pocztę ze skrzynki. Jakby tego było mało, obsesyjnie lęka się zarazków i cierpi na niezliczone alergie. Odpowiedź od naukowca ma sprawić, że znajdzie sposób na wiarygodne wypłatanie Aleksa z opresji i pozbędzie się problemu niemocy twórczej, która trawi ją od dawna.

Na wyspę dochodzi mail podpisany „Alex Rover”. Odpowiada na niego, jako asystentka doktora, Nim, obiecując rychłe rozwiązanie zagadki. Próbuje zatelefono-

wać do taty, jednak łączności nie ma, co nie niepokoi jej zbytnio. Wybiera się na szczyt wulkanu, by poczynić odpowiednie obserwacje, a w drodze powrotnej spada ze skały i kaleczy się w nogę. Ten sam huragan, w który wpadł jacht Jacka, atakuje wyspę - dziewczynka jest sama w zdewastowanym domu, ranna, coraz bardziej zaniepokojona nieobecnością ojca. Pozostaje tylko poprosić o ratunek nieustraszonego Aleksa Rovera. Jeszcze nie wie, że do brzegu wyspy niebawem przybije wielki wycieczkowiec z setkami rozbawionych turystów z Australii, a podejrzani biznesmeni już przygotowali plany kolonizacyjne polegające na wybudowaniu hoteli i kasyn.

Mail dociera do San Francisco i sprawia Alexandrze o atak paniki. Znerwicowana artystka musi podjąć najtrudniejszą w swoim życiu decyzję - czy wybrać się w nieznane na ratunek nastoletniej fanki.

Ulubiona egzotyka

Z tak zawiązanej akcji mógł wyniknąć krwawy dramat, ale oczywiście happy end w filmie familijnym jest nieuchronny. Ważne, że twórcy doprowadzili do niego widowiskowo i ze smakiem, a na widzów czeka sensacyjna akcja z udziałem bohaterów zwierząt. Ogląda się to świetnie i bez znużenia, co w dużym stopniu jest zasługą operatora Stuarta Dryburgha, Brytyjczyka, który nakręcił już wiele filmów na antypodach, był m.in. nominowany piętnaście lat temu do Oscara za zdjęcia do australijskiego filmu „Fortepian”, kostiumowego dramatu psychologicznego rozgrywającego się w XIX-wiecznej Nowej Zelandii. Powrót nad Pacyfik udał mu się w pełni, choć w dużo lepszym repertuarze.

Egzotyczne scenerie i samotna wyspa należą do najczęściej wybieranych w filmach familijnych. Często pojawia się też wątek chciwych przestępców lub przedsięwzięciwców (albo tych dwóch w jednym), którzy mogą zburzyć spokój sympatycznych bohaterów. Tak jest i tym razem, ale po części dzięki udanemu pierwowzorowi literackiemu, a w głównej mierze za sprawą wysokiego budżetu pozwalającego na zaangażowanie aktorów z najwyższej półki, rezultat wybija się ponad przeciętność, choć oczywiście arcydziełem nie jest. A spore pieniądze i operatorskie umiejętności Stuarta Dryburgha sprawiły, że w filmie dzieje się bardzo dużo w sensie dynamicznej akcji i atrakcyjnych obrazów. Wyspa i wulkan rzeczywiście żyją, wspaniale filmowane są zwierzęta, które pomagają ludziom wydobyć się z opresji, nie brakuje efektownych sekwencji zrealizowanych na morzu i w powietrzu - na pokładzie jachtu, tratwy ratunkowej, statku, samolotu. Dzięki tej przekonującej wizji bardziej wiarygodne i wciągające stają się perypetie ekranowych postaci, a ekologiczne przesłanie filmu brzmi mocniej.

Na koniec, w rytm płynącej z głośników piosenki zespołu U2, na wyspę powraca idylla, tym piękniejsza, że obejmująca powiększoną o Alexandrę rodzinę. Najazd chciwców na raj został odparty, ale czy na wieczność? To już temat zdecydowanie wykraczający poza kino familijne.

Tomasz Rozwadowski

Wyspa Nim

Tytuł oryginalny: Nim's Island

Reżyseria:

Jennifer Flackett, Mark Levin

Scenariusz: Joseph Kwong,

Paula Mazur, Jennifer Flackett,

Mark Levin na podstawie

powieści Wendy Orr

Obsada: Abigail Breslin - Nim Rusie,

Jodie Foster - Alexandra Rover,

Gerald Butler - Jack Rusoe/Alex Rover

Zdjęcia: Stuart Dryburgh

Muzyka: Patrick Doyle

Montaż: Stuart Levy

Czas trwania: 96 minut

Rok produkcji: 2008

Kraj produkcji: USA

Polski dubbing:

Start International Polska

Dystrybutor polski: Monolith Films



Jachtowa atrakcja Augustowa

W halach o łącznej powierzchni
8 tysięcy metrów pracuje ponad 200 osób.

Życie po życie

Balt-Yacht jest kolejnym zakładem, który prezentujemy w cyklu największych stoczní jachtowych w Polsce. To najstarsza prywatna firma tego rodzaju działająca w północno-wschodnim regionie naszego kraju.

Augustów i Olecko leżą niedaleko od siebie. Oba miasta dobrze znane są turystom zakochanym w Mazurach. Pięknie położone miejscowości latem przeżywają obłożenie tysięcy żaknionych wody i przyrody ludzi. Niewielu z nich jednak wie, że region ten to także największe „zagłbie” jachtowe w Polsce.

W Augustowie i Olecku działa kilkanaście stoczní, z czego trzy to prawdzi-

we giganty w tej branży. Chodzi o Balt-Yacht i Ślepsk z Augustowa oraz Delphię Yachts z Olecka. Tylko te trzy stoczní „wypuszczają” w sumie na rynek imponującą liczbę około siedmiu tysięcy jednostek pływających rocznie! Produkcja niemal w całości trafia za granicę.

Najstarszy jest Balt-Yacht. Oprawdając nas po swoim zakładzie właściciel firmy Benedykt Kozłowski z dumą podkreślał, że tradycje budowy łodzi i jachtów sięgają w ich rodzinie okresu przedwojennego.

**Właściciel i dyrektor Balt-Yachtu,
czyli panowie Benedykt
i Marek Kozłowsky.**

Robi wrażenie

- Podczas komuny także i ja, przez kilkanaście lat, pracowałem w państwowej stoczní PTTK „Foto-Pam” w Augustowie. Byłem dyrektorem do spraw technicznych – wspomina. - Miałem więc pojęcie jak się buduje jachty. Kiedy skończył się PRL postanowiłem to wykorzystać. Uruchomiłem własną stoczníę. Jak zaczynaliśmy, wokół rosło żyto. A teraz? Proszę tylko popatrzeć.

W towarzystwie panów Kozłowskich, Benedykta i jego syna Marka, który jest obecnie dyrektorem Balt-Yachtu, zagłdamy do niemal każdego zakątka. Firma robi wrażenie. Pracuje tu ponad 200 osób, jedna czwarta z nich to kobiety. W halach o łącznej powierzchni 8 tysięcy metrów kwadratowych powstaje rocznie do 2 tysięcy jednostek pływających. W przeważającej większości łodzie i jachty motorowe typu Quicksilver i Arvor o długości od 4 do 14 metrów. Balt-Yacht oferuje również jachty żaglowe - jednostki typu Balt. Właściciel chce, by w przyszłości żagłówki stanowiły nawet połowę całej produkcji. Na razie firma rozpoczęła produkcję regatowych jachtów na zlecenie renomowanej duńskiej stoczní X-Yachts.



Tradycje budowy łodzi i jachtów sięgają w rodzinie właściciela okresu przedwojennego.

Ceny budowanych w Balt-Yachcie łódek wahają się od 2,5 tys. do 600 tys. euro. Niemal cała produkcja trafia na eksport, głównie na rynki państw europejskich. Stocznia nie zmuje się sprzedawać budowanych przez siebie jednostek. Robi to za nią firma Brunswick Marine dysponująca siecią dilerów na całym świecie. Dzięki takiemu rozwiązaniu, augustowski zakład nie musi się niepokoić o znalezienie zbytu dla swoich produktów.

Benedykt Kozłowski nie ukrywa, że światowy kryzys odbił się na kondycji firmy. Główni odbiorcy jachtów z Augustowa, czyli klienci z państw Europy Zachodniej, najbardziej dotknięci gospodarczymi zawirowaniami, zareagowali obcięciem wydatków na dobra luksusowe, do których należą także jachty.

Atrakcyjny lokalnie

Gdyby augustowskie i oleckie stocznie nie przetrzymały kryzysu, w regionie bez pracy zostałoby ponad tysiąc osób, licząc jedynie zatrudnionych bezpośrednio przy produkcji. Osłabiłoby to znacznie gospodarczy potencjał obu miast.

- Przeżyłem już kilka kryzysów w swoim życiu – mówi właściciel Balt-Yacht. - Ale ten jest najgorszy. Mam tylko nadzieję, że w ciągu kilku miesięcy wszystko się uspokoi. Kozłowski podkreśla znaczenie swojej firmy dla lokalnej społeczności. Stocznia nie tylko zatrudnia ludzi z Augustowa i okolic. Firma działa również cha-

rytatywnie i dofinansowuje różne miejscowe inicjatywy.

Prawdziwy błysk w oku pojawia się jednak u właściciela firmy, kiedy mówi o wspieraniu sportu. Balt-Yacht jest właścicielem zespołu motorowodnego, który bierze udział w wyścigach typu endurance. Polegają one na jeździe superszybкими łodziami motorowodnymi non-stop, zazwyczaj przez osiem godzin. Wygrywa ta załoga (2-4 osobowa), która pokona najdłuższy dystans.

Balt-Yacht był w tym roku głównym sponsorem, zorganizowanych na Jeziorze Necko w Augustowie, wyścigów Necko Endurance 2008. Zawody miały rangę eliminacji do mistrzostw świata i wzięły w nim udział 33 załogi. Team Balt-Yachtu zajął drugie miejsce. Członkiem zespołu jest Bartłomiej Marszałek, syn legendarnego Waldemara Marszałka.



Powstają tu łodzie i jachty motorowe.

- Te wyścigi to moja pasja – mówi Benedykt Kozłowski. - Ale także znakomita promocja dla Augustowa. Dzięki nam region staje się jeszcze bardziej atrakcyjny.

**Tomasz Falba
Zdjęcia: Łukasz Głowala**

Dla wędkarzy i rodzin

Jacht motorowy Arvor 280 AS i żaglowy Balt 23 Armor to jedne z najpopularniejszych jednostek pływających budowanych w Balt-Yachcie. Choć nieduże, dzięki talentowi gdańskiego konstruktora Jacka Centkowskiego, zaskoczą niejednego przestronnością i funkcjonalnością. Arvor 280 AS idealnie nadaje się na długą wyprawę na ryby i na włączkę po jeziorze. Balt 23 Armor to świetna propozycja na rodzinną rekreację. Prosto-



ta jego obsługi sprawia natomiast, że poprowadzić go może bez większego problemu nawet początkujący żeglarz. Arvor 280 AS ma 9,5 metra długości i prawie 3 metry szerokości. Wypiera nieco ponad 5 ton wody i zanurza się na głębokość niecałego metra. Jacht dysponuje silnikiem stacjonarnym o mocy maksymalnej do 350 KM. Może zabrać na pokład do 9 osób. Na jachcie zamontowano koje dla 4 użytkowników. Przygotowano dla nich aneks kuchenny i wc. Cena to około 300 tysięcy złotych. Z kolei Balt 23 Armor, także projektu Jacka Centkowskiego, jest długi na 6,76 metra, szeroki na 2,54 i zanurza się na 0,3 metra. Ma 54,5 metrów kwadratowych (z asymetrycznym spinakerem) powierzchni żagli to. W załodze może być maksymalnie 5 osób, ale koje przewidziano dla 4 użytkowników. Jacht kosztuje około 100 tysięcy złotych.



Parowy weteran z fiordów

W rytmie przyjęć

Wędrując w Oslo od ratusza ku starej twierdzy Akerhus, natknąć się można na cumujący u stóp fortecznych wałów niezwykle statek. Przykuwa uwagę niespotykaną już prostą dziobnicą, ciemno brązową, drewnianą sterówką, pieszczalkowym kominem. Co jeszcze dziwniejsze, z komina może wydobywać się dym świadczący o tym, że jednostka utrzymywana jest „pod parą”. Nawet w Skandynawii, gdzie stosunek do nautycznego dziedzictwa pełen jest pieczołowitej troski, widok parowca gotowego do wyjścia na morze nie jest zjawiskiem częstym.

Ową nietypową jednostką jest statek *Børøund*. Powstał w roku 1908 w warsztatach Mekaniske Værksted w Trondheim, na zamówienie Trondhjem Lægtterkompagni (Trondheim Lighter Company), która potrzebowała jednostki łączącej cechy silnego holownika i statku pasażerskiego żeglugi przybrzeżnej. Parowiec nosił wówczas nazwę *Odin*. Po kilkunastu latach pracowitego żywota sprzedany zo-

stał Hjelma und Herdla Kompagni (Hjelma and Herdla Steamship Company). Przebazowano go wówczas do Bergen, gdzie nosząc już nazwę *Skjergar* utrzymywał komunikację między miastem a sąsiednimi wyspami.

Nowy właściciel stosunkowo szybko pozbył się jednak parowca, sprzedając go w 1925 roku firmie Vesteraalens Damskibsselskab (Vesterålen Steamship Company), która do 1960 r. eksploatowała go w żegludze przybrzeżnej oraz na linii między kontynentem a Lofotami. Wówczas to statek otrzymał nazwę, którą nosi obecnie. W następnych latach właścicielem parowca stała się Hadsel Yrksskole (Hadsel Technical School). Jako *Hyma* pełnił funkcję statku szkolnego.

W 1969 roku przewidzianą do złomowania jednostką zainteresował się Norsk Veteranskibklub (Norwegian Veteran Ship Club), pozarządowa organizacja, której głównym celem jest opieka nad nautycznymi zabytkami. Klub przejął statek praktycznie po cenie złomu. Później, przez kilka lat grupa fascynatów przeprowadziła jego gruntowną rekonstrukcję.

Po jej zakończeniu klub uzyskał od Vesteraalens Damskibsselskab prawo utrzymania nazwy *Børøund* i flagi, znaku armatorskiego na kominie oraz emblematu dziobowego. Prócz tego statek jest „honorową jednostką pocztową”, dysponującą prawem podnoszenia specjalnej flagi i posługiwania się pamiątkowym stemplem pocztowym. Od maja do września parowiec odbywa czarterowe rejsy wycieczkowe po Oslo Fjordzie. Ze względu na panującą na nim atmosferę upodobały go sobie szczególnie pary organizujące na wodzie przyjęcia ślubne lub rocznicowe...

Krzysztof Kubiak

Børøund

Po rekonstrukcji ma 33,1 m długości, 5,5 m szerokości oraz 3,6 m zanurzenia (z pełnym zapasem węgla w bunkrach wynoszącym 14,2 tony). Jego pojemność brutto wynosi 179,38 RT. Napędzany jest maszyną parową potrójnego rozprężania (o średnicy cylindrów 2540 mm, 4064 mm i 6604 mm) zasilaną z jednego kotła typu Scotch opalanego węglem. Moc indykowana maszyny parowej wynosi 210 KM przy 130 obrotach/minutę. Maksymalna prędkość parowca to 9 węzłów, zużycie paliwa wynosi wówczas 220 kg na godzinę. Zgodnie z przepisami norweskimi statek może zabierać do 100 pasażerów w rejsy po wodach przybrzeżnych.



Realizacja

usługi holowniczej



Piotr Radwański
prawnik

Zmierzamy do końca serii tekstów o kapitanie. Pozostała tematyka kompetencji, których jeszcze nie poruszałem, m.in. usługi holownicze i pilotażowe oraz czynności mające na celu realizację umowy ubezpieczenia morskiego.

Ostatnią kwestią serii jaką omówimy, będzie bardzo ważna, szczególnie dla praktykujących kapitanów, problematyka ich odpowiedzialności. W poniższym tekście natomiast skoncentrujemy się na części **art. 59 § 2 kodeksu morskiego** dotyczącej usługi holowniczej. Artykuł ten stanowi, iż „Kapitan obowiązany jest korzystać z usług pilota lub holownika, gdy wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku. Kapitan może również ko-

rzystać z tych usług, gdy uzna to za wskazane; korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana od obowiązku wymienionego w § 1”.

Tym obowiązkiem jest osobiste prowadzenie statku przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa. Osobiste prowadzenie nie oznacza, że dowódca ma osobiście sterować jednostką - wystarczy, że będzie obecny w obrębie mostku, nadzorując czynności pilota czy manewry holownika.

Treść § 2 może uśpić czujność niedoświadczonego kapitana, który uzna, że pilot czy kierownik holownika przejmą pełną kontrolę i odpowiedzialność za bezpieczne doprowadzenie jednostki do celu. Tymczasem kapitan powinien być świadomy, że jego odpowiedzialność rozciąga się zarówno na cały zespół holowniczy (statek holowany + statek holujący), jak i na pewne czynności pilota. W przypadku usługi holowniczej dzieje się tak dlatego, iż ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, zespół holowniczy powinien być poddany jednolitemu kierownictwu nawigacyjnemu, co jednoznacznie określa podmiot odpowiedzialny. Jest nim najczęściej **kapitan statku holowanego** (choć inaczej może zdecydować umowa stron, a nawet okoliczności faktyczne, np. gdy przedmiotem holowania jest obiekt nie obsadzony załogą lub nie będący statkiem morskim, odmiennie uregulowane jest to również w przypadku holowania „dalekomorskiego”, o czym poniżej), przede wszystkim dlatego, że lepiej zna on właściwości nawigacyjne swojej jednostki oraz posiada lepszą możliwość obserwacji przeprowadzonych operacji. Wyrazem kierowniczej roli kapitana jednostki holowanej jest obowiązek dbania o bezpieczeństwo żeglugi i bezpieczeństwo zespołu holowniczego,

za którego niedochowanie może ponieść odpowiedzialność.

Zasady holowania

Usługa holownicza (service) to nie tylko holowanie lub pchanie statku albo innego obiektu pływającego, ale także dopychanie, odciąganie, przytrzymywanie oraz inna pomoc w wykonaniu manewru nawigacyjnego. Szczególnym rodzajem usługi holowniczej jest tzw. **asysta holownicza**, tj. przebywanie holownika w stanie gotowości w pobliżu statku w celu służenia mu pomocą. Stronami umowy holowniczej jest najczęściej armator, który podjął się wykonania usługi oraz armator statku holowanego (w ich imieniu umowę zawiera naturalnie kapitan każdej z jednostek). Uczestnikami umowy może być również czarterujący na czas. Z usług holowniczych może korzystać także właściciel obiektu, który nie jest w ogóle statkiem morskim, utracił taki charakter (np. wrak) lub jeszcze go nie nabył (np. statek w budowie). W praktyce obrotu portowego umowa holownicza zawierana jest najczęściej ustnie za pośrednictwem agenta lub maklera, któremu znane są ogólne warunki holowania stosowane przez przedsiębiorstwo holownicze. Umowa taka jest więc przeważnie zawierana w sposób adhezyjny (warunki jej są jednostronnie narzucone przez przedsiębiorstwo świadczące usługi holownicze), a tekst jej (lub wyciąg) zamieszczony jest w tzw. **kwiecie holowniczym**, który jest potwierdzeniem zawarcia umowy, wystawianym po zakończeniu usługi i stanowiącym podstawę rozliczeń między stronami.

Zespół holowniczy powstaje z chwilą osiągnięcia gotowości do wykonywania przez tworzące go statki potrzebnych manewrów na rozkaz kierownika zespołu holowniczego. Może nią być chwila otrzymania bezpośrednio od statku holo-

wanego polecenia podania liny holowniczej, podania jej lub otrzymania. Może nią być również moment powiadomienia kierownika zespołu o wspomnianej gotowości. Zespół holowniczy rozwiązuje się po wykonaniu ostatniego manewru i oddaleniu się statków na bezpieczną odległość. Dodajmy, że kwestie te mogą być odmiennie określone umową stron. Holownik powinien wykonywać usługę ze sprawnością, jakiej wymagają okoliczności, bez zbędnych przerw i zwłoki oraz zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej. Wysokość wynagrodzenia za usługi holownicze określa umowa, a w jej braku taryfa. Jeżeli taryfa nie zawiera odpowiedniego postanowienia, konieczne jest posiłkowanie się zwyczajem, a gdy on nie występuje, należy się holownikowi słuszne wynagrodzenie. Przeważnie zależy ono od wielkości statku holowanego i siły maszyn holownika. Rolą kapitana jest dopilnowanie, aby wynagrodzenie nie było zbyt wygórowane, choć nastrocza to trudności, mając na względzie sposób zawierania umowy oraz to, że wybór konkurencyjnych firm holowniczych jest bardzo ograniczony.

Holowanie dalekomorskie

Istnieje istotna różnica między holowaniem portowym a holowaniem zwanym dalekomorskim. W **holowaniu portowym** (do tego zakresu wchodzi także holowanie w kanałach lub rzekach) pomoc holownika lub holowników jest potrzebna, ponieważ ze względu na wielkość i siłę maszyn statku, jego samodzielne poruszanie się może stanowić zagrożenie dla nabrzeży, urządzeń portowych i innych jednostek znajdujących się w porcie. Usługi te mają charakter ściśle pomocniczy. Jak już wspominaliśmy, kierownikiem takiego zespołu holowniczego, chyba że inaczej zostało to określone w umowie, jest kapitan statku holowanego. Jednak w przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych obiektów pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika. Podobnie zasada ta występuje w przypadku **holowania „dalekomorskiego”**, w terminologii angielskiej określane jako „oceaniczne” (towage), które może być wykonywane zarówno na morzu pełnym, jak i na **morzu terytorialnym** (w obrębie 12 mil morskich od tzw. linii podstawowej - linii łączącej najdalej wysunięte w morze punkty wybrzeża lub

linii najniższego stanu wody na wybrzeżu) i **wodach wewnętrznych** (są to wody, które znajdują się między linią podstawową, a lądem, czyli np. zatoki). Holowanie „dalekomorskie” jest usługą polegającą na przeholowaniu określonego urządzenia pływającego (statku bez napędu – barki, doku pływającego) przez statek holujący, który w tym przypadku staje się kierownikiem całego zespołu. Kwestia, kto jest kierownikiem zespołu holowniczego jest bardzo istotna, bowiem bez polecenia lub zgody kierownika, holownik nie może opuścić statku holowanego nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

Obowiązek korzystania z usług holownika dotyczy tylko holowania portowego i może wynikać z przepisów obowiązujących w danym porcie, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa żegluga. Obowiązek taki może również jednorazowo nałożyć **kapitan portu**, kierując się wyłącznie bezpieczeństwem żegluga i pomijając nawet przepisy prawa. Przepisy portowe uzależniają obowiązek korzystania z usług holowniczych w poszczególnych portach od wielkości, rodzaju statku, a nawet przewożonego ładunku. W Polsce nie istnieje jednolity system obejmujący świadczenie usług holowniczych. Może się ich podjąć każdy armator lub czarterujący na czas, uprawiający żeglugę statkiem posiadającym własny napęd mechaniczny. W specyficznych warunkach morskich usługa holownicza może przekształcić się w **ratownictwo morskie** – wówczas kiedy będzie świadczona na rzecz statku lub innego obiektu znajdującego się w rzeczywistym niebezpieczeństwie lub gdy statek holujący udziela mu usług wyjątkowych, wykraczających poza zakres umowy holowniczej. Rolą kapitana statku holowanego jest dopilnowanie, aby przedsiębiorstwo holownicze, z natury rzeczy nastawione na osiągnięcie zysku, nie obarczało armatora dodatkowymi kosztami, twierdząc bezpodstawnie, że akcja holownicza przekształciła się w ratowniczą.

Odpowiedzialność

Polskie prawo morskie przyjmuje ogólną zasadę, że za szkody związane z holowaniem odpowiada ten, kto sprawuje kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego. Za szkodę wyrządzoną

innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz znajdującym się na nim osobom i rzeczom, odpowiada zatem armator statku, którego kapitan sprawuje takie kierownictwo. Jest to tzw. **domnie-manie winy** armatora statku, który może bronić się, dowodząc, że statek nie ponosi odpowiedzialności (np. że wina nie leży po stronie kapitana). Natomiast armator jednostki, której kapitan nie jest kierownikiem zespołu, odpowiada za te same szkody na zasadzie winy, którą trzeba mu udowodnić. Jest on zatem w korzystniejszej sytuacji. Należy podkreślić, że kwestia odpowiedzialności może być inaczej uregulowana w umowie. Natomiast odpowiedzialność wobec osób spoza zespołu holowniczego (statków, zarządów portów, administracji morskiej) oparta jest na zasadach ogólnych (na zasadzie winy, możliwa jest tu odpowiedzialność solidarna) lub na podstawie przepisów o zderzeniach statków i istnieje tu możliwość skorzystania z ograniczenia odpowiedzialności. Związana jest z tym reguła, iż statek, który wyrządził szkodę osobie trzeciej, nie może w stosunku do tej osoby powołać się na stosunek podporządkowania wynikający z uczestnictwa w zespole holowniczym. Może jednak żądać zwrotu wypłaconego odszkodowania od drugiej strony tej umowy – jeżeli umowa tak stanowi.

Podkreślenia wymaga praktyka zawierania w kwicie holowniczym przez przedsiębiorstwa świadczące omawiane usługi, postanowień, które przerzucają ciężar odpowiedzialności za wszelkie możliwe szkody związane z holowaniem, wyrządzone zarówno przez statek holowany, jak i holownik, na armatora statku holowanego. W praktyce zatem ryzyko związane z działalnością holowniczą jest przerzucane na podmioty korzystające z usług holowniczych i kierownik zespołu holowniczego, którym najczęściej jest kapitan statku holowanego, powinien mieć tego świadomość.

Piotr Radwański
piotr.radwanski@op.pl

W następnym odcinku:

Rola kapitana podczas realizacji pilotażu morskiego.

Źródła:

- Kodeks morski z 2001 r. z dalszymi zmianami
- Jan Łopuski, Prawo morskie, t. II cz. 3, Prawo żegluga morskiej, Bydgoszcz - Toruń 2000
- Jerzy Młynarczyk, Prawo Morskie, Gdańsk 2002

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku odbiorcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata 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



Dziewiczy rejs
Kwiatkowskiego



Wspólna Kaczka 2008
Hartwig ma 150 lat



REMONTOWA GROUP

28 companies
6 thousand employees
4 thousand co-operators

Gdańsk Shiprepair Yard REMONTOWA S.A.

GDĄŃSK SEA LINES Co.Ltd

NORTHERN Shipyard

INVEST – REM S.A.

HYDROSTER Ships Machinery Works Ltd – *marine hydraulic systems*

RUMIA Ltd – *air, oil, water coolers, heaters, boilers, condensers*

POLAM – REM S.A. – *lighting equipment and control desks constructions*

FAMOS Ship Furniture Factory Ltd

PBUCH S.A. – *refrigeration, air-conditioning, pressure vessels, heat exchangers*

KLIMOR – *air-conditioning, heating and ventilation systems*

MORS Marine Radio Service Ltd – *radio-nautical systems*

IT – REM Ltd – *marine electrical design & engineering, IT services*

STAL – REM S.A. – *steel constructions*

KMK Ltd – *steel constructions*

HOLM Construction Ltd – *steel constructions*

TRANS – REM Ltd – *transport services*

PAINT INVEST – REM Ltd – *anticorrosion protection*

TAK – REM Ltd – *machining services*

RAMO – REM Ltd – *electrical services*

GAZ – REM Ltd – *technical gases supplies*

ENERGO – REM Ltd – *energy equipment services*

CAPITAL Ltd – *scaffolding services*

METALOCK Poland Ltd – *renovation of machine parts*

TMX Technical Works Ltd

NED Naval Engineering and Design Ltd

HUT – REM Ltd – *turnover of metallurgical products*

POLSHIP Trading GmbH, Hamburg – *spares and steel supplies*

SHIPBUILDING & SHIPPING Ltd – *publisher of Shipping Magazine*

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.metalock.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.ned.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.polship.de

www.naszemorze.com.pl