

NA CD DODATEK O PRACY NA MORZU

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 3 (15) marzec 2007
NR INDEKSU 211214

Polacy usuwający
w Niemczech azbest
z ss *Rotterdam*
skarżą się na skandaliczne
warunki pracy i płacy.



Wokół 400 egz.

ROBOTNICY NIEWOLNICY



Pływaj i zarab



Stocznia Gdań
na wokand



W Grupie Remont
powstaje uniwersalny gazow



www.iwr2007.pl

IWR
DNV
INTERNATIONAL
WATERBIKE REGATTA

GDĄŃSK • POLAND • 2007



17-20 maja 2007
Motława

(przy Żurawiu Gdańskim)

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA:

17 maja / czwartek

18:00 - Parada pojazdów na Motławie

18 maja / piątek

09:30 - 13:00 Kwalifikacje do konkurencji:
"Sprint", "Słalom", "Przód-Stop-Tył"

15:30 - Finał konkurencji: "Przyspieszenie"

16:30 - Wyścig na długim dystansie

19 maja / sobota

09:30 - Półfinały (Sprint)

10:30 - Półfinały (Słalom)

11:30 - Półfinały (Przód-Stop-Tył)

12:30 - Konkurencja "Uciąg na palu"

16:30 - FINAŁ - Słalom

17:00 - FINAŁ - Sprint

17:30 - FINAŁ - Konkurencja niespodzianka

20 maja / niedziela

10:00 - Parada uczestników na Motławie
Prezentacja pojazdów regatowych

MIĘDZYNARODOWE REGATY POJAZDÓW WODNYCH NAPĘDZANYCH SIŁĄ MIĘŚNI

ORGANIZACJA REGAT

KORAB

Kóło Studentów
Techniki Okrętowej



PATRONAT HONOROWY:



Prezydent Miasta Gdańsk
Paweł Adamowicz



Rektor Politechniki Gdańskiej
Janusz Rachoń



Dziekan Wydziału
Oceanotechniki i Okrętownictwa
Marek Dzida

SPONSORZY I PATRONAT MEDIALNY:





Nr 3 (15) Rok II
ISSN 1895-4812
Nakład 4000 egz.

WYDAWCA

„Okretnictwo 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:**

Aleksandra Dylejko,
tel. (58) 307 15 54,
aleksandra.dylejko@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji

Czesław Romanowski,
tel. (58) 307 16 35,
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

Publicysta:

Piotr B. Stareńczak,
tel. (58) 307 42 45,
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl

Sekretariat:

tel. (58) 307 17 90,
tel. (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 S.A. Kolporter S.A.

Oprac. graficzne i DTP:

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:

Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,
Tomasz Fałba, Tomasz Konopacki,
Krzysztof Kubiak, Waldemar Okrój,
Przemysław Miller, Ewa Opieleć,
Dorota Rembiszewska,
Zbigniew Szczepiński,
Jerzy Szymoniewski,
Adam Wozniak

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 adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszym Morzu”
i „Budownictwie Okrętowym”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia



Nabici w ... Rotterdam

Gdy w marcu ub. roku jako jedni z pierwszych w Polsce napisaliśmy o płynącym na remont do Gdańska naszpikowanym azbestem holenderskim transatlantyku *Rotterdam* (tekst „Holender tułacz” w „Naszym MORZU” nr 3/2006) przeczuwaliśmy, że jego wizyta w Gdańsku będzie oznaczać kłopoty. W komentarzu na tej stronie („Legenda skażona azbestem”) przed rokiem napisałem m.in.: „Gdyby nie dziennikarze - to właściwie nie byłoby tematu. To dzięki nim wyszło na jaw, że w sprawie pobytu w Gdańsku statku *Rotterdam* jest zbyt wiele znaków zapytania”. Gdy potem przez wiele następnych miesięcy przyglądaliśmy się perypetiom statku, próbom omijania prawa i nie do końca jasnej grze armatora, to nasze przecucie powoli zamieniało się w pewność.

Tym, którzy zwracali uwagę na naginanie prawa, wwiezienie i próbę ukrycia pod pokładem składowiska worków foliowych zawierających m.in. odpady azbestowe oraz pojemników z materiałami toksycznymi (o czym pisaaliśmy m.in. w tekście „Tajemnica chłodni *Rotterdamu*” w „Naszym MORZU” nr 5/2006), próbę ostatecznie udaremnić dzięki kontroli Morskiego Oddziału Straży Granicznej, tym wszystkim, którzy domagali się wydalenia statku z Polski, zarzucano oszołomstwo, sugerując sterowaną medialną kampanię wymierzoną w armatora statku i działanie na szkodę pomorskich firm. Koronnym argumentem były bowiem kokosy, które na tym remoncie miały rzekomo zarobić polskie firmy i polscy stocznicy.

Padała m.in. kwota 100 mln zł, choć nawet prezes ówczesnej Stoczni Gdańskiej Andrzej Jaworski przyznawał, że „za tak wielkie i niespotykane w przemyśle stoczniowym przedsięwzięcie to śmiesznie niska kwota” („Żal Holendrów” w „Naszym MORZU” nr 6/2006).

W końcu, na skutek zdecydowanej postawy ówczesnego wojewody pomorskiego Piotra Ołowskiego i ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego, po wielu perypetiach (gniazdzące na statku chronione jaskółki oknówki, a potem zbyt silny wiatr na Bałtyku) pożegnaliśmy *Rotterdam*, który odpłynął do Wilhelmshaven.

„Mimo trudności udało się wyegzekwować decyzję Urzędu Morskiego w Gdyni. Dużą rolę w procesie usunięcia jednostki odegrały media. To dzięki ich wsparciu udało nam się wy-

grać batalię o przestrzeganie polskiego prawa” - powiedział wtedy wojewoda pomorski Piotr Ołowski („Przeminęło z wiatrem?” - w „Naszym MORZU” nr 9/2006).

Cóż, skoro z winy złośliwych żurnalistów nie udało się zbić kasy pomorskim firmom, zarobić postanowili indywidualnie polscy pracownicy, którzy pojechali do Niemiec korzystając z dobrodziejstw otwartego unijnego rynku pracy. Z jakim efektem? Piszemy o tym na str. 26 w tekście „Zarobieni, oszukani”...

Ostatecznie wyszło na nasze. To my mieliśmy rację. Pod naciskiem mediów udało się zmusić zaśmiecony statek do opuszczenia Polski. To, co dzieje się teraz w Niemczech, mogłoby się dziać u nas.

Choć raz Polak okazał się mądry przed szkodą. Powinniśmy czuć satysfakcję. Ale jakoś nie czujemy...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

..... str. 3

WYDARZENIA

Wyrok z emocjami

Gdański sąd uniewinnił syndyka Andrzeja Wiercińskiego i notariusza Marka Kolasę. W związku ze sprzedażą Stoczni Gdańskiej syndyk oskarżony był o spowodowanie „szkody w wysokości co najmniej 91 milionów zł”. str. 6

Sąd popełnił błąd

Tak zwany proces w sprawie pochylni Stoczni Gdańskiej odbędzie się raz jeszcze. Sąd Okręgowy w Gdańsku nakazał jego powtórzenie ze względu na błędy popełnione przez sędziów rejonowych. str. 8

Co z tą Gdynią?

Rami Ungar oficjalnie powrócił do boju o Stocznę Gdynia. Zakład czekał kolejne miesiące ciężkich negocjacji, a czasu coraz mniej. str. 9

Ocean Caroline uratowana

Piloci i ratownicy Marynarki Wojennej ewakuowali załogę statku tonącego na Bałtyku. Wśród ocalonych byli Polacy. str. 10

Hołd dla Daru

70 lat temu *Dar Pomorza* jako pierwszy polski żaglowiec opłynął Przylądek Horn. W rocznicę wydarzenia na statku odsłonięto pamiątkową tablicę z nazwiskami wszystkich uczestników rejsu. str. 12

Znaczy kapitanowie

Po raz drugi w historii najważniejszej polskiej nagrody żeglarskiej przyznano dwa równorzędne pierwsze miejsca. ... str. 13

(Za)szczyt

Gdynska Akademia Marynarki Wojennej gościła kadrę kierowniczą Ministerstwa Obrony Narodowej i sił zbrojnych RP. Po raz pierwszy to ważne wojskowe forum odbywało się poza stolicą. str. 14

Czerwone światło dla „Zielonego Lodowca”

Aż na 19 dni utknął w Gdyni chłodniowiec *Green Glacier*, zatrzymany przez kontrolerów Port State Control Urzędu Morskiego. str. 15

Doganianie konkurencji

Dobra lokalizacja i zwolnienia podatkowe to dwie

z wielu korzyści, jakie swoim kontrahentom oferować będzie Centrum Logistyczne w Porcie Gdynia. str. 16

Taki zawód, takie ryzyko

Pech, nieszczęśliwy zbieg okoliczności – tak piloci morscy komentują ostatnie tragiczne wypadki swoich kolegów. str. 18

Morze według Unii

W Sopocie odbyła się konferencja dotycząca Zielonej Księgi, dokumentu określającego kierunki przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej. str. 20

Wspólny głos w sprawach morskich

Rozmawiamy z Joe Borgiem, Komisarzem ds. Rybołówstwa i Polityki Morskiej Unii Europejskiej. str. 24

O TYM SIĘ MÓWI

Zarobieni, oszukani

Polacy usuwający w Niemczech azbest z holenderskiego transatlantyku narzekają na skandaliczne warunki pracy i płacy. str. 26

Łowią swoje

Po raz drugi w ciągu kilku miesięcy unijni urzędnicy nazwali polskich rybaków kłusownikami Bałtyku. Poszło o przeławianie limitów połowowych na dorsza. str. 30

WOKÓŁ MORZA

Najazd wodniaków na stolicę

„Nasze MORZE” odwiedziło Targi Sportów Wodnych i Rekreacji „Wiatr i Woda 2007”, które w lutym odbyły się w Warszawie. str. 32

Niech by wreszcie było święto

W Polsce nie ma okazji do poznania z bliska specyfiki pracy portów, przedsiębiorstw i instytucji morskich. str. 35

MORZE – ŚWIAT

Apartament wędrowny

The World - jedyny na świecie statek, na którym apartamenty wykupuje się na własność - w lipcu zawinie do Gdańska, w sierpniu do Szczecina. str. 40



MORZE TECHNIKI

Więcej niż drogowskaz

Tradycyjne, papierowe, wypierają mapy elektroniczne. Z roku na rok zyskują coraz nowe funkcje, czyniąc nawigację łatwą jak nigdy wcześniej. str. 42

LUDZIE MORZA

Łódź w roli głównej

Witold Tilsa z Sopotu rybakiem być nie chciał, ale musiał... str. 48

MORZE OPOWIEŚCI

Argolicos (albo jakoś podobnie)

Premiera najnowszej opowiadania Andrzeja Perepeczki, napisanego specjalnie dla czytelników „Naszego MORZA”. str. 52

MORZE HISTORII

O powrót bohaterów

„Nasze MORZE”, „Echo Miasta” i Ministerstwo Obrony Narodowej chcą sprowadzić do kraju szczątki wielkich polskich admirałów: Józefa Unruga i Jerzego Świrskiego. str. 57

MORZE KSIĄŻEK

Miniatury Morskie – reaktywacja

„Miniatury Morskie”, choć niewielkie, wzbudzają duże zainteresowanie interesujących się historią morza. str. 61

ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej

Przypominamy ważniejsze marcowe daty wydarzeń związanych z morzem. str. 62

OBRAZY MORZA

Dokument na płótnie

Trudno wyobrazić sobie polskie malarstwo marynistyczne bez dorobku Antoniego Suchanka. To właśnie on wprowadził w 1928 roku tematykę stoczniową do malarstwa polskiego... str. 64

MORZE TAJEMNIC

Dobra Nowina pod żaglami

Dzieje Apostolskie – jedna z ksiąg Nowego Testamentu – zdumiewająco dokładnie opisują żeglugę po Morzu Śródziemnym w pierwszym wieku naszej ery. str. 68



MORZE W FILMIE

Podwodny western

Na schematach znanych z klasycznych filmów o Dzikim Zachodzie zbudowana została fabuła „Sposobu na rekina” – amerykańsko-koreańskiej animacji, która 23 marca weszła na ekrany polskich kin. str. 72

MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. str. 74



Dodatek branżowy o stocznich i statkach

PROMOCJA

EUROSTER – szansa dla sektora morskiego

Partnerstwo EUROSTER ma pomóc pracownikom stoczni oraz przedsiębiorstw związanych z branżą okrętową sprawniej zaadoptować się do zmieniających się warunków pracy oraz zwiększyć ich mobilność. str. 2

RANKING

W nordyckim typie...

Kontynuujemy przegląd najciekawszych statków roku 2006 według miesięcznika „Scandinavian Shipping Gazette”. Tym razem - największe w świecie statki typu ro-pax. str. 4

WYDARZENIA

Pierwszy taki w Europie

22 marca w Stoczni Północnej S.A. w Gdańsku rozpoczęło się palenie blach na zbiornikowiec, który będzie przystosowany do transportu trzech rodzajów gazu. str. 8

Czym żyje branża?

Krótki przegląd najważniejszych dla sektora morskiego wydarzeń ostatniego miesiąca. ... str. 11

ŻEGLUGA

Kościerzyna odpłynęła...

Mimo wysokich cen paliw, starzejącej się, wymagającej kosztownych remontów i stale malejącej floty, PŻM zanotowała w 2006 r. wzrost przewozów o osiem procent i wstępnie oszacowała zysk na 20 mln złotych. str. 12

STATKI Z NASZYCH PORTÓW

Maersk Brooklyn

Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni gościł 15 i 16 marca największy kontenerowiec obsługiwany dotąd w polskich portach. str. 13

Uczestnik słynnej kolizji

Po licznych zmianach właścicieli i imion, a także po zmieniających dość znacznie jego wygląd przebudowach, *Stokholm* pływał w ostatnich latach jako *Athena*. I jako *Athena* trafiał do polskiego portu. str. 16

PRENUMERATA

Jak zamówić „Nasze MORZE” z dostawą prosto do domu. str. 19

Na okładce:

SS Rotterdam przy pirsie Rudowym Portu Gdańsk.

Fot. Łukasz Glowala

*Syndyk i notariusz uniewinnieni,
związkowcy oburzeni*

Wyrok z emocjami

Skandal! Złodzieje! Oszustwo! Sąd pod sąd! Sędzia do lustracji! – tak związkowcy z „Solidarności” Stoczni Gdańsk przyjęli wyrok gdańskiego sądu, który uniewinnił syndyka Andrzeja Wiercińskiego i notariusza Marka Kolasę. Gremialnie i demonstracyjnie opuścili salę sądową, nie czekając na uzasadnienie orzeczenia.

Trudno nie zrozumieć takiej reakcji. Stoczniovcy od niemal dziesięciu lat domagali się sprawiedliwości, którą rozumieli jako pociągnięcie do odpowiedzialności syndyka i notariusza. Złość spowodowana była najpierw postawieniem w 1996 roku Stoczni Gdańskiej w stan upadłości, a dwa lata później niekorzystną, w ich opinii, sprzedażą zakładu. Zdanie to podzieliła prokuratura, oskarżając Wiercińskiego o wyrządzenie stoczni, w związku z transakcją jej sprzedaży, „szkody w wysokości co najmniej 91 milionów zł”.

Proces w tej sprawie trwał, po ponownym rozpoczęciu, dwa lata. Na jego zakończenie prokurator Zbigniew Wierzbowski zażądał dla Wiercińskiego kary dwóch lat więzienia w zawieszeniu na pięć lat, pięcioletniego zakazu wykonywania pracy syndyka oraz 360 tys. zł grzywny. Wobec notariusza Marka Kolasy, który zdaniem prokuratora poświadczył nieprawdę w umowach związanych

ze sprzedażą stoczni, oskarżyciel domagał się półtora roku więzienia w zawieszeniu na trzy lata i 200 tys. zł grzywny.

Obrońcy wnieśli o uniewinnienie swoich klientów. I taki właśnie wyrok zapadł 28 lutego. Na sądowej sali, oprócz dziennikarzy, stawili się jak zwykle stoczniovcy. Zabawili tam tylko do chwili, gdy z ust sędziego padło sformułowanie „sąd uniewinnia”. Po demonstracyjnym opuszczeniu sali przez związkowców, przewodniczący trzyosobowego składu sędziowskiego Tomasz Zieliński uzasadniając wyrok, nie zostawił suchej nitki na pracy prokuratury prowadzącej sprawę. Stwierdził na przykład, że większość z 21 tomów zgromadzonych przez prokuraturę była w procesie nieprzydatna, podobnie jak zeznania części świadków. Według niego, prokurator dokonał zbyt dowolnej oceny dowodów, a w materiałach panuje bałagan terminologiczny. Surowej ocenie poddał między innymi twierdzenie

prokuratury, iż syndyk „pod pozorem sprzedaży” stoczni oddał Trójmiejskiej Korporacji Stoczniowej (czyli Stoczni Gdynia i spółce Evip Progress) 74 hektary stoczniovcych gruntów w centrum miasta, które firma doradcza zakwalifikowała jako zbędne do celów produkcyjnych i wyceniła. Zdaniem prokuratury, grunty te powinny być sprzedane osobno, a zysk z tej transakcji dla stoczni wyceniono na ponad 41 mln zł.

- Ten zarzut wynika z dowolnej i fałszywej oceny prokuratury – mówił sędzia Zieliński. - Na terenach zwanych zbędnymi znajdowały się pochylnie niezbędne dla istnienia przedsiębiorstwa stoczniovczego. Odrębna sprzedaż tych terenów pociągałaby za sobą natychmiastową likwidację stoczni. Stocznia bez pochylni istnieć nie mogła i nie może. Oskarżyciel bezkrytycznie przyjął stanowisko samozwańczego biegłego od spraw prawnych, który twierdził, że stoczniovc

◀ **- Nieprawda, że pod pozorem sprzedaży stoczni zbyłem tereny niepotrzebne do produkcji, które mogłem sprzedać osobno i dostać za nie dobrą cenę – mówił podczas jednej z rozpraw syndyk Andrzej Wierciński. Na ogłoszenie wyroku w swojej sprawie do sądu nie przyszedł.**

Jak sprzedawano stocznię

Upadłość Stoczni Gdańskiej ogłoszono w 1996 roku. W połowie 1998 roku syndyk Andrzej Wierciński przesłał sędziemu-komisarzowi Dariuszowi Kardasiowi do rozpatrzenia trzy oferty sprzedaży stoczni, rekomendując propozycję Stoczni Gdynia oraz warszawskiej firmy doradczej Evip Progress SA (czyli Trójmiejskiej Korporacji Stoczniowej). 23 lipca tegoż roku Sąd Rejonowy w Gdańsku wydał zgodę syndykowi na sprzedaż korporacji masy upadłościowej przedsiębiorstwa. Wiele organizacji alarmowało, że to koniec kolebki „Solidarności”. Przeciwno sprzedaży protestował Ruch Patriotyczny „Ojczyzna”, w skład którego wszedł m.in. Ruch Odbudowy Polski, KPN-Obóz Patriotyczny, Blok dla Polski, Związek Zawodowy „Kontra” i Polskie Stowarzyszenie Morskie – Gospodarcze. Przedstawiciele zarządu Stoczni Gdańskiej w upadłości zaskarżyli postanowienie sądu, ale zostało ono oddalone.

- W tej transakcji udało się harmonijnie połączyć trzy sfery: emocjonalną, związaną z ratowaniem kolebki „Solidarności”, gospodarczą i prawną – oceniał wówczas Wierciński.

Jego zdaniem, wybrana oferta była „rażąco lepsza” od pozostałych. Wybór nowego właściciela zakładu trwał 25 miesięcy - w tym czasie rozpatrzono 20 ofert. Wśród oferentów byli m.in. grupa kapitałowa Marine Metal Regan Consulting, Stowarzyszenie „Solidarni ze Stoczną Gdańską” założone przez ojca Tadeusza Rydzyka i sprzedające cegielki na ratowanie zakładu, developer Nederpol Investment, Bank PeKaO SA i kanadyjska firma Pare Corporation z Alberty.

nieruchomości należało sprzedawać oddzielnie.

Syndyk Andrzej Wierciński podczas jednej z rozpraw tak przedstawiał sprawę:

- Nieprawda, że pod pozorem sprzedaży stoczni zbyłem tereny niepotrzebne do produkcji, które mogłem sprzedać osobno i dostać za nie dobrą cenę. Tereny te mogły być atrakcyjne, gdyby w nie zainwestować. Proces przystosowania ich do sprzedaży trwałby co najmniej trzy lata. W tym czasie wygasłaby produkcja, a ludzie zostaliby zwolnieni, bo nie było nowych zamówień na statki.

Najważniejsza jest jednak, w ocenie składu sędziowskiego, inna sprawa: nawet gdyby w toku procesu okazało się, że stocznia sprzedano niezgodnie z prawem, syndyk i tak zostałby uniewinniony. Dlaczego?

- Syndyk Wierciński działał zgodnie z ustaleniami sądu upadłościowego, wypełniał jedynie jego postanowienia - argumentował sędzia Zieliński.

Także Marek Kolasa, według sądu, nie przekroczył swoich uprawnień. - Nie mógł poświadczyć nieprawdy, bo sporządził akt notarialny zgodnie z wolą stron - uważał sędzia.

W czasie uzasadniania wyroku pod drzwiami sądu około dwudziestu związkowców, otoczonych dwukrotnie większą liczbą policjantów, nadal głośno wyrażało swoje niezadowolnienie. Przed wyda-

niem wyroku byli pewni, że „sprawiedliwości stanie się zadość”, teraz wylewali swoją złość. Wiceprzewodniczący stoczniowej „Solidarności” Karol Guzikiewicz powiedział dziennikarzom, że wysłał skargę do ministra sprawiedliwości Zbigniewa Ziobry. Będzie także żądał od premiera i prezydenta odwołania komendanta głównego policji Konrada Kornatowskiego oraz szefa MSWiA Janusza Kaczmarska, którzy pracując kilka lat temu w gdańskiej prokuraturze nadzorowali śledztwo w tej sprawie i przygotowanie, niezwykle wadliwego w ocenie sądu, aktu oskarżenia.

Oskarżeni nie przyszli na ogłoszenie wyroku. Ich obrońcy byli oczywiście zadowoleni z wyroku.

- Sąd potwierdził to, co podkreślaliśmy w toku przewodu - działania pana Wiercińskiego nie przyniosły stoczni szkody, a wyłącznie korzyści - powiedział mecenas Paweł Brożek.

Prokurator Wierzbowski zapowiedział apelację.

Czesław Romanowski
Zdjęcie: Łukasz Głowala

Karol Guzikiewicz, wiceprzewodniczący „Solidarności” Stoczni Gdańsk, będzie żądał odwołania komendanta głównego policji Konrada Kornatowskiego oraz szefa MSWiA Janusza Kaczmarska. Obaj, pracując w gdańskiej prokuraturze, nadzorowali śledztwo w sprawie sprzedaży Stoczni Gdańskiej i przygotowanie wadliwego w ocenie sądu aktu oskarżenia.

Sprawa sprzedaży pochylni Stoczni Gdańskiej jeszcze się nie kończy

Sąd popełnił błąd

Tak zwany proces w sprawie pochylni odbędzie się raz jeszcze. Sąd Okręgowy w Gdańsku nakazał jego powtórzenie ze względu na błędy popełnione przez sędziów rejonowych.

Na ogłoszenie wyroku przyszło kilkadziesięciu stoczniowców ze Stoczni Gdańsk. Część z nich była zadowolona z orzeczenia sądu. Mówili, że być może podczas ponownego procesu byli członkowie zarządu stoczni skazani zostaną na wyższe wyroki.

Przypomnijmy: we wrześniu ubiegłego roku za działanie na szkodę zarządzanego przez siebie zakładu Bogumił B. i Elżbieta D., byli członkowie Rady Nadzorczej Stoczni Gdańskiej, zostali skazani przez gdański Sąd Rejonowy na półtora roku więzienia w zawieszaniu, grzywnę po 10 tys. zł oraz trzyletni zakaz zajmowania stanowisk w spółkach prawa handlowego. Takiej kary zażądała wcześniej prokuratura.

Sprawa dotyczyła umowy z lipca 1999 roku, zawartej między spółką Synergia 99, właścicielem 73 hektarów postocznio-nych gruntów, a zarządem Stoczni Gdańskiej. Na terenach należących do Synergii znalazły się między innymi stoczniowe pochylnie. W umowie sprzedaży zawarto klauzulę, że jeśli z jakichś powodów stocznia nie będzie mogła korzystać z pochylni, Synergia zapłaci jej 205 milionów złotych odszkodowania. Według prokuratury, w czerwcu 2000 r. Bogumił B. i Elżbieta D., bez wiedzy dwóch pozostałych członków zarządu SG, podpisali akt notarialny zwalniający spółkę z konieczności zapłaty odszkodowania na rzecz stoczni. Oskarżeni bronili się, że dokument ów nie miał praktycznie żad-

nej mocy, a obowiązywał drugi - według którego Synergia, gdyby zerwała umowę, wciąż miała obowiązek zapłaty odszkodowania.

Proces w tej sprawie trwał blisko rok. Według Sądu Rejonowego, wina obojga prezesów nie budziła wątpliwości. Innego zdania byli sędziowie wyższej instancji, do której od wyroku odwołali się obrońcy skazanych. 12 marca, w czasie rozprawy odwoławczej, skrytykowali to orzeczenie.

- Sąd Rejonowy rażąco naruszył przepisy postępowania karnego - mówiła sędzia Grażyna Świdorska-Wandor. - Powołując się na zeznania świadków, sąd w części dał im wiarę, a w innej nie, przy czym nie określił, w której części daje im wiarę. Dzisiejszy wyrok nie rozstrzyga o winie czy niewinności oskarżonych, ale wyłącznie zwraca uwagę na popełnione błędy formalne.

Obrońcy oskarżonych powiedzieli po orzeczeniu, że są zadowoleni z takiego rozstrzygnięcia.

Część stoczniowców życzyła zaś byłym prezesom trafienia za kratki.

- Za to, co pani D. i pan B. zrobili naszej stoczni, powinni siedzieć w więzieniu. Wierzę, że trafią tam po kolejnym procesie - mówił Edward Roeding, wiceprzewodniczący Społecznego Komitetu Ratowania Stoczni Gdańskiej. Inni narzekali jednak, że kolejna sprawa może trwać latami i „nie wiadomo, jak się zakończy”.

Cze

Gdy sędziowie zajmowali się sprawą byłych członków zarządu Stoczni Gdańskiej, budynek gdańskiego Sądu Okręgowego pikietowali związkowcy.



*W kwietniu wycena,
w czerwcu
prywatyzacja*

Rami Ungar oficjalnie
powrócił do boju
o Stocznę Gdynia.
Zakład czekał kolejne
miesiące ciężkich
negocjacji, a czasu
coraz mniej.

Co z tą Gdynią?

**Rami Ungar od lat buduje
statki w Stoczni Gdynia.
Od lat też deklaruje chęć
poważnego zainwestowania w firmę.
Czy tym razem dopnie swego?**

Arkadiusz Aszyk, członek zarządu Stoczni Gdynia: - Prowadzimy równoległe negocjacje z dwiema firmami: ISD Polska z grupy Donbas oraz Ray Car Carriers Ramiego Ungara, dla którego od kilku lat budujemy statki. Dzisiaj za wcześnie mówić, w którym kierunku sprawa się potoczy.

Izraelski armator jest największym klientem gdyńskiej stoczni oraz jej współwłaścicielem, ma 17 procent akcji. Z kolei ISD Polska, wchodzący w skład Związku Przemysłowego Donbasu, skupiającego na Ukrainie przedsiębiorstwa głównie sektora hutniczego i okrętowego, posiada pięć procent udziałów w Stoczni Gdańsk. I spogląda także w stronę Gdyni, jednak warunkiem zaangażowania się w tamtejszą stocznice miałyby być oddłużenie zakładu (strategia rozwoju stoczni mówi o 500 mln zł, Ukraińcy chcą, by było to aż 1,2 mld zł).

Zanosi się na trudne rozmowy. Według planu restrukturyzacji, Stocznia Gdynia ma zostać sprywatyzowana do czerwca tego roku. W tej chwili ruch należy do Ministerstwa Skarbu Państwa, które musi m.in. wybrać doradców prywatyzacyjnych. Prawdopodobnie w kwietniu zostanie dokonana wycena i analiza przedprywatyzacyjna.

- Przygotowujemy nowelizację programu restrukturyzacji. Zaproponowaliśmy, zgodnie z sugestiami Komisji Europejskiej o zmniejszeniu zdolności produkcyjnych, wyłączenie suchego doku jako urządzenia do wodowania statków. To zredukuje moce o około 30 procent i powinno komisję zadowolić - wyjaśnia Arkadiusz Aszyk. - To działania niezbędne, bo potencjalny inwestor musi wiedzieć, jakie stocznia będzie miała zdolności produkcyjne, czy będą to na przykład jeden, czy dwa doki. Bez tego nikt nie podejmie decyzji.

Stocznia nie planuje przy tym zmniejszenia wielkości produkcji. Docelowo portfel 10 - 12 statków rocznie gotowa jest budować z jednego, dużego doku. Mały można wykorzystać do innych celów, na przykład jako plac montażowy.

Los przedsiębiorstwa jest wciąż niepewny. Stocznia Gdynia ma ponad pół miliarda przeterminowanych długów, a jej straty sięgnęły w ubiegłym roku około 200 mln złotych. Jedynym ratunkiem jest szybka prywatyzacja. Jeżeli rozmowy z inwestorami się nie powiedzą, zakład może upaść.

W połowie marca związkowcy ze stoczniowej „Solidarności” zabiegali o pieniądze z budżetu państwa, które poszłyby na spłatę półmiliardowego długu. Pre-

mier Jarosław Kaczyński poparł ich starania, twierdząc, że skutki społeczne zlikwidowania stoczni byłyby o wiele bardziej kosztowne niż wydanie tej kwoty z państwowej kasy.

- Premier zdaje sobie sprawę, że likwidacja Stoczni Gdynia pociągnęłaby za sobą straszne skutki społeczne i dlatego obiecał nam pomoc - powiedział Dariusz Adamski, przewodniczący „Solidarności” Stoczni Gdynia.

Stoczniovcy chcą odwołania Pawła Brzezickiego, prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu, która nadzoruje i prowadzi program restrukturyzacji sektora stoczniowego. Twierdzą, że działa on na szkodę stoczni, rozmawiając na przykład z Ramim Ungarem o możliwości upadku firmy. Nie są także do końca przekonani, czy polski rząd zamierza utrzymać przemysł stoczniowy, czy też dąży do jego upadłości. Prezes Brzezicki w liście do stoczniovców zaprzeczył, jakoby miał sugerować Ungarowi upadek stoczni, zapewnił o zaangażowaniu w poprawę jej kondycji.

- Stocznia cały czas jest w trudnej sytuacji, ale powoli wychodzi z kryzysu. Jesteśmy dobrej myśli, że wszystko pójdzie we właściwym kierunku - ma nadzieję Arkadiusz Aszyk.

Czesław Romanowski

Groźny wypadek na Morzu Bałtyckim

Ocean Caroline

uratowana

Piloci i ratownicy Marynarki Wojennej ewakuowali załogę statku tonącego na Bałtyku.

Niedzielnny ranek, 25 lutego. Załoga dyżurna śmigłowca ratowniczego Marynarki Wojennej Mi-14 PS o numerze 1016 w bazie lotniczej MW w Darłowie przygotowuje się do zdania służby, gdy dociera sygnał, że znajdujący się około 50 mil morskich na północ od Łeby norweski statek potrzebuje pomocy. Z krótkiego komunikatu wynika, że na skutek sztormowych fal pękło poszycie kadłuba jednostki i do środka wdzierają się ogromne ilości wody. Statek dostał mocnego przechyłu, wystąpiło zagrożenie zatonięciem, a jedenastoosobowa załoga przystępuje do opuszczenia jednostki.

Poważne zadanie

Tonący statek ma 40-stopniowy przechył - burta zrównała się z poziomem

wody. W każdej chwili może zatonać. Większość marynarzy zajęła już miejsca w tratwach ratowniczych, gdy z płyty darłowskiego lotniska startuje Mi-14 PS pod dowództwem por. mar. pil. Stanisława Gacka. W fotelu drugiego pilota zasiada ppor. mar. pil. Sławomir Krzyszczyk. W składzie załogi jest też technik pokładowy chor. sztab. Marek Walasik, ratownik mł. chor. sztab. mar. Tomasz Witkowski i lekarz por. lek. med. Paweł Koziński.

- Już przy starcie wiedzieliśmy, że z uwagi na silny wiatr i stan morza nie będzie to łatwe zadanie - przyznaje dowódca śmigłowca. - Najtrudniej było utrzymać stateczność śmigłowca i kosza. Musieliśmy uważać, aby nie zawadzić nim o dryfującą jednostkę. W nocy, w takich warunkach, chyba byśmy sobie nie pora-

dzili. Naszym zadaniem jest jednak zawsze spieszyc potrzebującym z pomocą.

Około godziny 8.30 śmigłowiec osiąga rejon wypadku. Okazuje się, że wzywająca pomocy jednostka to 50-metrowy chłodnicowiec *Ocean Caroline*. Załoga śmigłowca natychmiast przystępuje do operacji podjęcia marynarzy, którzy już opuścili tonący statek i zajęli miejsca w tratwie ratowniczej.



Marynarze z Ocean Caroline życie zawdzięczają załodze Mi-14PS. W jej skład weszli: dowódca por. Stanisław Gacek, pilot nawigator ppor. Sławomir Krzyszczyk, technik pokładowy st. chor. Marek Walasik, lekarz por. Paweł Koziński, ratownik mł. chor. szt. Tomasz Witkowski.



Na skutek sztormowych fal pękło poszycie kadłuba Ocean Caroline, do środka wdzierały się ogromne ilości wody. Statek dostał mocnego przechyłu, groziło mu zatonięcie.

Bezpieczni!

- Gdy znaleźliśmy się nad dryfującą na fali jednostką, zobaczyłem u jej burty dwie tratwy ratownicze – relacjonuje ratownik śmigłowca mł. chor. sztab. mar. Tomasz Witkowski. – Jak się później okazało, jedna była pusta, a w drugiej znajdowało się ośmiu rozbitków. W takich sytuacjach wolą być razem, czują się pewniej, jest im cieplej. Natychmiast zjechałem ze specjalnym koszem do podejmowania rozbitków z wody. To najlepsze urządzenia do ratowania zziębniętych osób. Wyciągałem ich z trawy pojedynczo i dostarczałem na pokład śmigłowca. Byli zmarznięci, częściowo przemoczeni, bez butów. Nasze działania utrudniała wysoka fala, silny wiatr i przenikliwe zimno. Akcja trwała około 40 minut. Na pokładzie statku pozostało trzech członków załogi, na czele z kapitanem. Postanowili ratować statek. W ich kierunku zbliżały się już jednostki płynące z pomocą.

Gdy wiatr miotał zwisającym koszem, a ręce grabiły z zimna, ratownicy z MW podjęli na pokład śmigłowca ośmiu marynarzy. Tu o ich zdrowiu zatroszczył się por. lek. med. Paweł Koziński.

Śmigłowiec kieruje się na lotnisko Marynarki Wojennej w Gdyni Babich Dołach. Mija trzecia godzina akcji, gdy siada na jego płycie. Ze śmigłowca, z pomocą ratowników, wysiadają podekscytowani rozbitkowie. Są przemoczeni i zziębnięci, w skarpetach.

Lotnicy zabierają ich do ciepłego pomieszczenia, częstują gorącą herbatą, okrywają kocami. Rozbitkowie wyciągają z kieszeni przemoczone rzeczy osobiste. Na kaloryferach rozkładają ociekające wodą dokumenty. Wśród szczęśliwców są Litwini, Łotysze, Rosjanie i Polak. Po krótkim pobycie na lotnisku MW zostają przewiezieni do miejscowego Domu Marynarza. Tam odpoczną, skontaktują się z najbliższymi, załatwią formalności związane z powrotem na swoją jednostkę.

Co się stało na pokładzie?

Z relacji uratowanych marynarzy wynika, że sytuacja była groźna. Statek z każdą minutą nabierał duże ilości wody, co zwiększało przechył, a każda kolejna fala mogła go wywrócić. Było na tyle niebezpiecznie, że musieli opuścić pokład. Zrzucili dwie tratwy ratunkowe, każda przeznaczona była dla dziesięciu osób.

- Z samego rana obudził nas chief officer mówiąc, że w ładowni jest po kolana

Śmigłowiec Mi-14 PS

Jednostka ratownicza przeznaczona do wykonywania różnorodnych zadań poszukiwawczo-ratowniczych nad wodą i lądem, w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy. Załogę stanowi dwóch pilotów, technik pokładowy, ratownik wysokościowy (najczęściej z przygotowaniem medycznym) oraz lekarz, a w razie potrzeby także sanitariusz.

Śmigłowiec rozwija prędkość 230 km/h, może osiągnąć pułap 4000 m, może pracować w zawisie, siadać na wodzie i podejmować rozbitków bezpośrednio z wody. Zabiera na pokład do 19 pasażerów lub dziewięciu rannych (rozbitków). Wyposażony jest w nowoczesne środki ratownicze (kamizelki, radiostacje ratownicze, nosze) oraz w dźwig burtowy z wciągarką elektryczną, przeznaczoną do podnoszenia lub opuszczania ludzi oraz ładunków o ciężarze do 300 kilogramów. Podejmuje rozbitków za pomocą pasów ratowniczych, dwuosobowego kosza ratowniczego i specjalnych noszy.



wody – relacjonuje jeden z uratowanych marynarzy. - Zaczęliśmy zrywać podłogę i znaleźliśmy miejsce, w którym pękł spaw i wlewa się woda.

Uszkodzony statek wypompuwał część nabranej wody elektryczną pompą podaną przez jednostkę ratowniczą, został odholowany do jednego z portów w Szwecji. Wcześniej pozostali członkowie załogi statku opuścili go, skacząc do wody. Podjął ich polski statek ratowniczy i przekazał na pokład uczestniczącej w akcji szwedzkiej jednostki. Także oni są bezpieczni.

Skromni bohaterowie

To trzecia w tym roku akcja ratownicza z udziałem śmigłowców Marynarki Wojennej. W dwóch poprzednich ratownicy pomogli dwóm pasażerom promów, którzy odbywając rejs po Bałtyku zachorowali i wymagali natychmiastowego transportu do szpitala.

Ratownictwo Marynarki Wojennej dysponuje śmigłowcami ratowniczymi „Ana-

konda” i Mi-14 PS, które są w ciągłej gotowości do prowadzenia akcji poszukiwania oraz ratowania życia na morzu. Wchodzą w skład krajowego i międzynarodowego systemu SAR.

Siły ratownicze MW RP to także jednostki pływające, które w razie potrzeby wraz załogami śmigłowców spieszą z pomocą w polskim obszarze odpowiedzialności SAR; samodzielnie lub we współdziałaniu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa.

Ratownicy MW niechętnie mówią o swojej pracy, wykonywanej najczęściej w ekstremalnych warunkach. To, co robią, uważają za rzecz normalną - zwykłe zajęcie, jakie wybrali. Nie mówią, że ratując innych, często narażają własne życie, że pracują na granicy ludzkich możliwości, a przedłużające się dyżury krzyżują rodzinne plany. To ludzie wykonujący swoje obowiązki z wielkim poświęceniem, pasją. Dla nich najważniejsze jest, aby zdążyć na czas i uratować kolejne ludzkie życie.

Marian Kluczyński

Wielkie święto kaphornowców

Hołd dla Daru



Fot. Stanisław Pohne

70 lat temu *Dar Pomorza* jako pierwszy polski żaglowiec opłynął Przylądek Horn. W rocznicę tego wydarzenia na statku odsłonięto pamiątkową tablicę z nazwiskami wszystkich uczestników rejsu.

Tablicę z nazwiskami uczestników historycznego rejsu odsłonił Jerzy Dobrzański, bratanek Wojciecha, jednego z członków załogi *Daru Pomorza* oraz kmdr. Czesław Dyrzcz (z prawej).

„Podchodząc do Przylądka Horn mieliśmy już mocny, pomyślny wiatr, który marynarze nazywają półsztormem. Jednocześnie barometr stale opadał. W ogóle ciśnienie barometryczne podczas przechodzenia Cape Horn było nieprawdopodobnie niskie. W dniu 28 lutego, po południu, zobaczyliśmy nieco z lewej strony grupę wysp. Były to Wyspy Diego Ramirez, leżące 40 mil na południowy – zachód od właściwego Przylądka Horn. Mijamy je wreszcie, widać niegospodnie brzegi. Wprost z wody piętrzą się wysokie skały. Wyspy te odwiedzają mieszkańcy Ziemi Ognistej, lecz na stałe nikt tu nie mieszka. W noc na 1 marca przychodzi sztorm, lecz wiatr wieje od lądu. Fali dużej nie ma. Przylądek Horn przechodziliśmy w dość znacznej odległości, tak, że tylko dobrą lornetką mogliśmy go odróżnić od szeregu innych skał, leżących na tle gór pobliskiego lądu. Tego samego dnia już przed wieczorem siła wiatru błyskawicznie wzrosła, pozostajemy tylko pod żaglami sztormowymi. Wiatr o nierównej sile dmie z południowego zachodu. Z gór uderzają gwałtowne poddmuchy, a z chmur przebiegających jak w wyścigu po niebie siecze nas to grad, to śnieg, to krupa. Pokład cały czas pod wodą, a nadbudówki całe od śniegu.”

Tak ów historyczny moment wspominał ówczesny kapitan żaglowca Konstanty Maciejewicz. Jego słowa przypominał Marek Twardowski z Centralnego Muzeum Morskiego, obecnego administratora żaglowca, w czasie okolicznościowej uroczystości, która odbyła się 2 marca na *Darzei* w czasie której wspominał słynny rejs oraz inne dzieje naszego najslawniejszego żaglowca.

- Przed podróżą dookoła Hornu *Dar* stał się sławny dzięki rejsowi dookoła świata w latach 1934 – 1935 – mówił Twardowski. - *Dar Pomorza* odbył ten rejs przede wszystkim by pokazać, że niepodległa Polska istnieje na morzu, że ma własną flotę. Rezultatem wyprawy był wzrost zainteresowania sprawami morskimi w kraju. Kolejna wyprawa musiała przebić rejs dookoła świata. Taka jest geneza pierwszego polskiego opłynięcia Hornu.

Wydarzenie owo upamiętniło powstanie po wojnie Bractwa Kaphornowców, które od 1970 roku w pierwszy piątek marca organizuje uroczystość wręczenia nagrody z najlepszy rejs roku (piszemy o niej na str. 13). Wszyscy uczestnicy rejsu *Darem* w latach 1936 – 1937 stali się automatycznie honorowymi członkami bractwa. Ich nazwiska znalazły się na tablicy pamiątkowej odsłoniętej podczas wspomnieniowej uroczystości.

Śladem *Daru Pomorza* wiele lat później podążyły inne polskie jednostki: *Dar Młodzieży* pod komendą Leszka Wiktorowicza (6 marca 1988 r.), *Iskra* pod dowództwem Czesława Dyrzcy (27 listopada 1989 r.) oraz 17 jachtów na czele z *Polonezem* Krzysztofa Baranowskiego, który jako druga polska jednostka, 36 lat po rejsie *Daru*, w samotnej wyprawie dookoła świata znalazł się pod Cape Horn 23 lutego 1973 r.

- Rejs *Daru Pomorza* i wszystkie następne nobilituje ludzi, którzy go odbyli. To żeglarski Mount Everest – powiedział nam kapitan ż.w. Daniel Duda. - W roku 1936 przy ówczesnym stanie technicznym, przy silniku stosunkowo niewielkiej mocy, zważywszy, że nie było większości używanych obecnie urządzeń nawigacyjnych, był to bez wątpienia niezwykle wyczyn.

W uroczystości 70-lecia pierwszej wyprawy na Horn pod białoczerwoną banderą wzięli udział m.in. wicewojewoda pomorski Piotr Karczewski, kontradmirał Czesław Dyrzcz, który dwukrotnie opłynął przylądek, a od marca jest grotmasztem kaphornowców, Leszek Górecki, przewodniczący Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej oraz Jerzy Litwin, dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Czesław Romanowski

Znaczący kapitanowie

Po raz drugi w historii najważniejszej polskiej nagrody żeglarskiej przyznano dwa równorzędne pierwsze miejsca. Nagrodę „Rejs Roku” oraz Srebrny Sekstant otrzymały załogi jachtów *Stary* i *Nekton* za pokonanie jednego z najtrudniejszych morskich szlaków, tzw. Przejścia Północno – Zachodniego z Atlantyku na Pacyfik (Nord West Passage).

Podczas uroczystej gali w siedzibie Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku Srebrne Sekstanty odebrali (od lewej) Jacek Wacławski, jeden z kapitanów jachtu *Stary*, Tadeusz Natanek, kapitan *Nektona* i Tomasz Szewczyk ze *Starego*.



- Cieszę się, że mogłem poprowadzić jacht pod polską banderą przez te trudne wody – mówił po odebraniu nagrody kapitan Tadeusz Natanek z *Nektona*. W arktycznym rejsie brali udział m.in. syn i dwaj bracia kapitana - współtwórcy jachtu. Mimo, iż pochodzący z Nowego Sącza żeglarz od lat mieszka w Kanadzie, pływa pod biało-czerwoną banderą.

- Tak naprawdę nie miałem w planach stać wyjeżdżać. Po prostu wypłynąłem w rejs. Po dotarciu do Kanady, postanowiłem tam już zostać. Polski jednak nie przekreśliłem. Myślę, że kiedyś tu wrócę – mówi.

Załogi obu jachtów żeglowały po tych samych wodach - z Atlantyku na Pacyfik, wzdłuż zalodzonych północnych wybrzeży Ameryki, przez Arktykę Kanadyjską i wybrzeża Alaski do cieśniny Beringa. Sto lat wcześniej, w latach 1903 – 1906, jako pierwszy pokonał tę trasę słynny norweski odkrywca polarny Roald Amundsen na małym żaglowcu *Gjoa*. Załogi obu jachtów swoim wyczynem upamiętniły to wydarzenie. *Nekton* i *Stary* burta w burzę przepłynęły umowny punkt Barrow, który wyprowadził ich z terenów arktycznych.

- Tę linię przepłynęliśmy związani cumami, żeby nie było wątpliwości, kto pierwszy ją minął. Tak więc dwa polskie jachty równocześnie pokonały trasę Amundsena – mówi Natanek.

Jacek Wacławski, jeden z kapitanów jachtu *Stary*, już raz, cztery lata temu, zdo-

był Srebrny Sekstant. W tym roku podczas odbierania trofeum powiedział: - To dla nas wielki zaszczyt. W czasie tego i poprzednich rejsów przekonałem się, że na morzu można nauczyć się współpracy i partnerstwa. Dlatego z jachtem *Nekton* w czasie pokonywania Nord West Passage płynęliśmy burta w burzę - by pokazać, że ten rejs to nie współzawodnictwo, a współpraca.

Rejs jachtu *Stary* (którego załoga, wbrew nazwie jednostki, należy do najmłodszych, którzy uporali się z tą trasą – średnia wieku 25 lat) to spora ciekawostka także dlatego, że kapitan Wacławski był jednym z... czterech dowodzących jednostką w czasie wyprawy. Uczestnicy rejsu założyli, że udowodnią, iż potrafią działać na przyjacielskich zasadach. „...a znalezienie się w funkcji kapitana, jak i zwykle członka załogi, wymaga dużej pokory i umiejętności współpracy z resztą ekipy w trudnych arktycznych warunkach” - pisał na swojej stronie internetowej. Ową współpracę podkreślali na każdym kroku. W czasie uroczystości laury, wraz z kapitanem Wacławskim (uznanym przez jury za „pierwszego wśród równych” ze względu na największe doświadczenie) odebrał Tomasz Szewczyk, drugi z owej czwórki (pozostali to Dominik Bac i Sławomir Skalmierski).

Jak mówił „pierwszy” kapitan *Starego*, nagrodzony rejs był realizacją kolejnego marzenia - opłynięcia Ameryki Północnej. Cztery lata wcześniej odbierał trofeum za rejs wokół Ameryki Południowej.

- Szlak przez Arktykę jest najciekawszym elementem tej trasy. Bardzo mało osób tam żegluje, a przed nami nie było żadnego polskiego jachtu – mówił.

Rejs *Starego* rozpoczął się w grenlandzkim Ilulissat 10 sierpnia, a zakończył 20 października w kanadyjskim Vancouver, po pokonaniu 6012 mil morskich. *Nekton* wyruszył z kanadyjskiego Sept-Îles 26 lipca i po 7379 milach morskich 9 października dotarł do Vancouver.

Drugą nagrodę „Rejs Roku” otrzymał Andrzej Kopczyński, który w latach 2004 - 2006 odbył samotny rejs dookoła świata na 11-metrowym jachcie *Jolanta*. Trzecią - kpt. Janusz Słowiński z Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica” w Gdyni za zorganizowanie i poprowadzenie wyprawy do Ziemi Ognistej na jachcie *Bona Terra* oraz kpt. Jerzy Wąsowicz za samotny rejs przez Atlantyk na jachcie *Antica*. Nagrodę specjalną TVP przyznano Januszowi Zbierajewskiemu za poprowadzenie rejsu „Zobaczyć morze” na *Zawiszy*. W rejsie brali udział niewidomi żeglarze.

Huczna impreza odbyła się (jak każda tradycja - w pierwszy piątek marca) w siedzibie Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Nagrody przyznano po raz trzydziesty siódmy. Impreza odbyła się dla upamiętnienia opłynięcia 1 marca 1937 roku Przylądku Horn przez *Dar Pomorza* (patrz strona 12).

Czesław Romanowski

(Za)szczyt

W Akademii Marynarki
Wojennej rozmawiano
o przyszłości
sił zbrojnych RP

Gdyńska Akademia Marynarki Wojennej gościła kadrę kierowniczą Ministerstwa Obrony Narodowej i sił zbrojnych RP. Po raz pierwszy to ważne wojskowe forum odbywało się poza stolicą. To ogromne wyróżnienie dla Marynarki Wojennej i zasłużonej nie tylko dla wojska uczelni, obchodzącej w tym roku jubileusz 85-lecia istnienia.



Ceremonia powitania prezydenta Lecha Kaczyńskiego, zwierzchnika sił zbrojnych, odbyła się na placu uczelni. Uczestniczyły w niej Kompania Reprezentacyjna i Orkiestra Marynarki Wojennej.

W dwudniowych uroczystościach - 12 i 13 marca - uczestniczył Lech Kaczyński, prezydent RP i zwierzchnik sił zbrojnych, marszałek Sejmu Marek Jurek, szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego Władysław Stasiak, minister obrony narodowej Aleksander Szczygło oraz szef Sztabu Generalnego WP generał Franciszek Gągora.

Ceremonia powitania zwierzchnika, z udziałem Kompanii Reprezentacyjnej i Orkiestry Marynarki Wojennej, odbyła się na placu uczelni. Na maszty wciągnięto flagi Sił Zbrojnych RP, narodową i NATO. Tę ostatnią - ponieważ obrady rozpoczęły się w ósmą rocznicę wstąpienia Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego. Marynarka Wojenna jako pierwsza podjęła współpracę z NATO, jeszcze przed przystąpieniem naszych sił zbrojnych do programu Partnerstwo dla Pokoju. Przykładem jest udział w największych manewrach na Bałtyku US Baltops '93.

Pierwszego dnia obrad prezydent Lech Kaczyński, w towarzystwie szefa MON i szefa Sztabu Generalnego WP, wręczył „Znak Honorowy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” dowódcom siedmiu jednostek wojskowych. Minister obrony narodowej Aleksander Szczygło uhonorował tą najwyższą formą swojego wyróżnienia, przyznawanego za szczególne osiągnięcia w wykonywaniu zadań w kraju i za granicą, m.in. Dywizjon Okrętów Podwodnych w Gdyni (otrzymał go drugi raz z rzędu).

Zdaniem Lecha Kaczyńskiego, siły zbrojne poprawiły swoje zdolności. - Postęp będzie też w 2007 r., bo budżet MON na ten rok wzrósł o 10 procent - zapewnił prezydent. W tym roku nakłady na tzw. wydatki majątkowe, czyli przede wszystkim uzbrojenie, powinny przekroczyć 22 procent budżetu resortu obrony.

Aleksander Szczygło pytany o przyszłość uczelni wojskowych, w tym Akademii Marynarki Wojennej (miały stać się filiami Uniwersytetu Obrony Narodowej) powiedział, że w resorcie trwają prace nad całościową koncepcją reformy szkolnictwa wojskowego oraz modelu przebiegu zawodowej służby wojskowej. - Dla każdej z tych szkół potrzeba nowego, ściśle określonego zadania i tu jest pytanie, jak to zadanie ma wyglądać - stwierdził.

Uczestnicy odprawy obejrzeli pokaz obrony portu zaatakowanego przez terrorystów lądujących na spadochronach, skaczących do wody ze śmigłowca oraz poruszających się szybką łodzią. W porcie ogłoszono alarm. Atak odpierały załogi okrętów. Z pomocą przybył pododdział ochrony portu. Terrorysty wzięli zakładników. Do ich odbicia skierowano jednostkę specjalną, prowadzącą błyskawiczną operację z wody i powietrza. W czasie akcji na ORP *Wodnik* wybuchł pożar. Do gaszenia przystąpił dyżurujący holownik *H-8*. Kilku marynarzy z płonącego okrętu wyskoczyło do wody. Z pomocą przybyły śmigłowce ratownicze *Anakonda* i *Mi-14 PS*. Pierwszy podejmował znajdujących się w wodzie marynarzy tradycyjną metodą (do tonącego wyskoczył ratownik i przy pomocy specjalnego pasa podjął go na pokład śmigłowca), drugi do podejmowania poszkodowanych użył specjalnego kosza.

Goście obejrzeli także okręty Marynarki Wojennej, m.in. ORP *Grom*, w pełni przystosowany do uzbrojenia w szwedzkie rakiety RBS-15 Mk2, niszczyciel min ORP *Flaming*, okręt podwodny ORP *Orzeł* oraz okręt hydrograficzny ORP *Heweliusz*.

**Tekst i zdjęcie:
Marian Kluczyński**

Międzynarodowy system wymiany informacji kontra nierzetelny armator

Czerwone światło dla „Zielonego Lodowca”

Aż na 19 dni utknął w Gdyni chłodniowiec *Green Glacier*, zatrzymany przez kontrolerów Port State Control Urzędu Morskiego.

Pływający pod banderą maltańską chłodniowiec, którego operatorem jest norweska firma Green Reefers (zatrudniająca na swych jednostkach niemało polskich marynarzy i oficerów, posiadająca terminal z chłodniami w Świnoujściu), przypłynął do Gdyni z niewielkim transportem bananów. Stał (według oczekiwań - na krótko) przy nabrzeżu Angielskim portu rybackiego Dalmoru. Już wtedy kontrolerzy z Urzędu Morskiego wiedzieli, że na statek należy zwracać szczególną uwagę. Gdy w październiku zawinął do Hiszpanii, tamtejsi inspektorzy znaleźli wiele usterek. Właściciel jednostki zobowiązał się wówczas do przeprowadzenia generalnego remontu, do którego jednak nie doszło.

- Podejrzewając, że usterek nie usunie, postanowiliśmy sprawdzić statek - wyjaśnia Włodzimierz Basandowski, inspektor Port State Control, służby działającej w ramach Urzędu Morskiego w Gdyni.

System kontroli PSC oraz wymiany informacji między administracjami morskimi

i ich upubliczniania ustanowiono w naszej części świata na mocy tzw. Memorandum Paryskiego. Ma zapewniać, że statki będą sprawne technicznie i obsadzone odpowiednio wykwalifikowanymi załogami, oraz będą spełniały inne warunki formalno-prawne mające wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

Inspekcje PSC można porównać do rutynowej kontroli pojazdów dokonywanej przez policję. Samochód jest sprawdzany, mimo, że kierowca nie popełnił wykroczenia na drodze. Bez ważnych badań technicznych samochód nie może poruszać się po drogach publicznych, więc policja zabierze kierowcy przeterminowany dowód rejestracyjny, gdy takowy zobaczy, i poleci odholowanie pojazdu na policyjny parking. Gdy inspekcja PSC wykryje na statku zbyt wiele poważnych, wpływających na bezpieczeństwo usterek technicznych i uchybień formalno-prawnych, może go zatrzymać w porcie aż do ich usunięcia. Zatrzymanie statków w portach europejskich nie są niczym niezwykłym. Tylko w ubie-

głym roku w gdyńskim porcie zanotowano ich ponad 20.

Green Glacier przebywał w polskim porcie 19 dni (do 3 marca), z czego na 18 został formalnie zatrzymany przez funkcjonariuszy PSC. Wykryto na nim aż 17 uchybień, spośród których cztery były poważne i stanowiły podstawę do zatrzymania statku w porcie. Dla przykładu, pompa pożarowa nie dawała wystarczającego ciśnienia wody. Bezpieczeństwu pożarowemu zagrażał też nie działający prawidłowo system wentylacyjny. Niedostateczną moc rozwijał jeden z silników pomocniczych. Inspektorzy zwrócili też uwagę m.in. na brud i nieporządek w siłowni, co również stanowiło zagrożenie dla bezpieczeństwa statku; groziło zwłaszcza pożarem.

Kontrolę na statku przeprowadzał też Andrzej Kościak, inspektor ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców).

- Miałem wątpliwości co do jakości wody, którą pije 22-osobowa załoga złożona z Hindusów i Ukraińców - tłumaczy. - Analiza wody przeprowadzona przez Graniczną Stację Sanitarno-Epidemiologiczną w Gdyni wykazała, że istotnie normy zawartości bakterii zostały przekroczone, ale nie stwarza to zagrożenia dla zdrowia załogi. Wystarczyło zalecenie, by marynarze pili wodę po przegotowaniu. Kapitan statku został zobowiązany do zadbania o uzdatnienie wody. Nie znalazły natomiast potwierdzenia podejrzenia, że fekalia ze statku trafiają za burłę. Okazało się, że oczyszczalnia ścieków na statku działała bez zarzutu, ale na wszelki wypadek *Green Glacier* oddawał ścieki na ląd.

Naprawianie usterek prowadziła przy nabrzeżu kilkunastoosobowa załoga i trójmiejskie firmy zajmujące się remontami statków. Po zakończeniu prac na pokład ponownie weszli inspektorzy, którzy uznali, że statek może wypłynąć z portu.

Każdy może sprawdzić, czy określony statek nie znajduje się na „czarnej liście” Port State Control, czy był ostatnio zatrzymywany lub czy wykryto na nim jakieś mniej znaczące ustereki. Publicznie dostępna wyszukiwarka znajduje się na witrynie Memorandum Paryskiego - www.parismou.org.

(PioSta)

Na *Green Glacier* wykryto aż 17 uchybień. Cztery z nich były poważne i stanowiły podstawę do zatrzymania statku w gdyńskim porcie.





*Centrum Logistyczne
w Porcie Gdynia będzie częścią
Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej*

List intencyjny dotyczący przyszłej współpracy Centrum Logistycznego w gdynskim Porcie Zachodnim i Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej podpisali Włodzimierz Ziółkowski, prezes PSSE (z lewej) oraz Przemysław Marchlewicz, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Doganianie konkurencji

Dobra lokalizacja i zwolnienia podatkowe to dwie z wielu korzyści, jakie swoim kontrahentom oferować będzie Centrum Logistyczne w Porcie Gdynia. Prace przy jego budowie rozpoczną się jeszcze w tym roku i potrwać dwa lata.

Stosowanie zasady „just in time” we współczesnej gospodarce oraz postępująca specjalizacja w produkcji, handlu i usługach stwarza dodatkowe impulsy do rozwijania nowoczesnych technologii w transporcie i magazynowaniu. Dotychczas duże centra logistyczne powstawa-

ły w głębi Polski, w rejonach koncentracji produkcji przemysłowej oraz rejonów gęstszych rynków zbytu, a więc w pobliżu dużych miast - Poznania, Łodzi, Warszawy czy na Śląsku. Tymczasem centra logistyczne zaczynają stanowić o konkurencyjności portów i na stałe weszły do

krajobrazu portów wiodących oraz tych, które do takiej roli aspirują. Kto wie, czy to nie między innymi obecność nowego centrum logistycznego w rozwijającym się Trelleborgu przyciągnęła polskiego operatora promowego Unity Line, który przeniósł tam z Ystad zawinięcia swych promów. Na logistycę opierają się przeładunki drobnicowe i kontenerowe w takich portach, jak Rotterdam, Antwerpia, Aarhus, Goeteborg, Bremerhafen czy Hamburg.

Jeśli nie do pierwszej, to przynajmniej do logistycznej drugiej ligi chcą dołączyć także polskie porty. Buduje się infrastruktura pod centrum logistyczne w Szczecinie. Sprecyzowano logistyczne plany w Gdańsku, a ostatnio w Gdyni.

W portach polskich nie można było już dłużej czekać, bo niektórzy operatorzy logistyczni zaczynają brać sprawy w swoje ręce. Firmy C. Hartwig Gdynia, DHL Exel Supply Chain, DSV Solutions oraz Lekkerland Polska jako pierwsze skorzystają z magazynów budowanych przez ProLogis pod Trójmiastem. ProLogis Park

Gdańsk o powierzchni ponad 88 000 m kw będzie największym centrum dystrybucyjnym amerykańskiej korporacji na północy Polski.

Od dwóch lat trwają też prace zmierzające do utworzenia Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia. Funkcje centrum będą skoncentrowane na obsłudze przeładowywanych tu ładunków, zwiększaniu ich wartości i spełnianiu wymagań klientów, co oznacza m.in. konfekcjonowanie.

Przewiduje się, że w ramach CL działać będą podmioty gospodarcze różnych specjalności - głównie operatorzy logistyczni oraz przedsiębiorstwa zajmujące się usługami składowymi i spedycyjnymi.

W styczniu 2007 roku, po wykonaniu dokumentacji i zakończeniu procesu uzgodnień, Rada Miasta Gdyni uchwaliła plan zagospodarowania przestrzennego terenów przyszłego Centrum Logistycznego. Umożliwia to rozpoczęcie przez Zarząd Portu Gdynia S.A. procesu inwestycyjnego oraz równoległego poszukiwania optymalnej formuły funkcjonowania Centrum - w szczególności przygotowania atrakcyjnej oferty dla inwestorów. A jej atrakcyjność wynika po części już z samej lokalizacji - w sąsiedztwie obu gdyńskich terminali kontenerowych i bazy promowej, przy Trasie Kwiatkowskiego i bocznicy kolejowej.

Dla zapewnienia bardziej atrakcyjnych warunków działania dla inwestorów, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. nawiązał współpracę z Pomorską Specjalną



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia

Strefą Ekonomiczną. Chodzi o włączenie terenów przyszłego Centrum do obszaru Strefy. Może to przynieść korzyść dla inwestorów i operatorów logistycznych, np. w postaci zwolnień podatkowych.

I wreszcie 19 lutego, w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., odbyła się konferencja prasowa dotycząca powstania Centrum Logistycznego w Porcie Zachodnim. Jej głównym punktem było podpisanie przez zainteresowane strony, w blasku fleszy reporterów, stosownego listu intencyjnego w sprawie przyszłej współpracy. Oba podmioty będą podejmować działania mające na celu optymalizację ofer-

ty kierowanej do inwestorów i przyszłych operatorów Centrum.

Gośćmi spotkania byli Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni oraz Włodzimierz Ziółkowski, prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. reprezentowali: wtedy jeszcze p.o. prezesa - Przemysław Marchlewicz, członek zarządu Paweł Stępień oraz dyrektor ds. planowania rozwoju portu i integracji z Unią Europejską Krzysztof Gromadowski.

Centrum Logistyczne zlokalizowane będzie w Porcie Zachodnim, w bezpośrednim sąsiedztwie terminali kontenerowych (BCT i GCT), gdzie powierzchnia terenów przeznaczonych do zagospodarowania wynosi ok. 30 ha. Część funduszy na realizację projektu, którego całkowita wartość szacuje się na 18 milionów euro, Port Gdynia zamierza pozyskać z budżetu Unii Europejskiej. Środki te będą przeznaczone na inwestycje w ogólnodostępną infrastrukturę: drogi, linie kolejowe, sieci infrastruktury energetycznej, wodno-kanalizacyjnej i teletechnicznej. Gdyby pozyskanie środków unijnych okazało się niemożliwe, port będzie w stanie zrealizować inwestycję z wykorzystaniem wyłącznie własnych środków.

Prace budowlane mają ruszyć jeszcze w tym roku. - Budowa centrum logistycznego powinna zakończyć się za dwa lata - zapowiada Przemysław Marchlewicz, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA. Port rozważa też możliwość wybudowania jednego lub dwóch magazynów o powierzchni 10 tys. m kw.

(PioSta, rel)

Doskonała lokalizacja, m.in. w sąsiedztwie Baltyckiego Terminalu Kontenerowego, ma pomóc w przyciągnięciu do Centrum Logistycznego inwestorów.



Wypadek pilota morskiego w gdyńskim porcie

Taki zawód, takie ryzyko

Pech, nieszczęśliwy zbieg okoliczności – tak piloci morscy komentują ostatnie tragiczne wypadki swoich kolegów. Powodem na pewno nie jest złe wykształcenie czy brak doświadczenia – zapewniają.

23 lutego 2005 – podczas obsadzania statku *Komet III* na redzie portu w Gdyni pilot chwytł szczelbę sztoru, który jak się okazało, jest źle umocowany. Mężczyzna spadł na pilotówkę, łamiąc miednicę. Kilka miesięcy później Izba Morska w Gdyni winę za spowodowanie wypadku obarczyła *Komet III* (bez orzekania o winie załogi).

16 października 2005 – niesolidnie zamontowana, zbutwiała drabinka powoduje wypadek kolejnego gdyńskiego pilota. Doznaje „ogólnych potłuczeń”. Sędziowie orzekają o winie bosmana i starszego oficera statku *North Ocean*.

21 lutego tego roku – podczas obsadzania statku *Wilson Hummer* 54-letni, doświadczony pilot wpada do wody. Zostaje z niej wyciągnięty po kilkunastu

Wolni od nacisków

Ryszard Wróbel
prezes Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich

Usług pilotażowych nie można porównywać z innymi usługami portowymi, które stanowią działalność nastawioną przede wszystkim na efektywność kosztową i zysk. Choć usługi pilotażowe oferowane są odpłatnie, spoczywają na nich obowiązki służby publicznej w interesie ogólnym. Ze względów bezpieczeństwa i z powodu łatwej dostępności do wszystkich portów europejskich pilotaż musi być proponowany wszystkim statkom, włączając w to zadania nie przynoszące zysków (małe statki, nieregularny ruch). Musi istnieć zabezpieczenie pilotażu w czasie wzmożonego ruchu statków. Kompetentne władze muszą nadal ustalać minimalne normy jakości oraz minimalny poziom usług.

Mimo, iż europejskie usługi pilotowe plasują się pośród najlepszych na świecie, nie powinniśmy popaść w samozadowolenie i musimy nadal badać, wraz z klientami, sposoby ich udoskonalania. Nie można tego osiągnąć na drodze konkurencji. Pilot powinien pozostać wolny od nacisku komercyjnego. Jedynie w takiej sytuacji przypisze nadrzędną rolę bezpieczeństwu i odnajdzie równowagę pomiędzy interesem jednego statku a pozostałych, znajdujących się w pobliżu. Jako były kapitan czy oficer jest świadom finansowych konsekwencji dla statku związanych z opóźnieniami, czasem bezczynności, zamawianiem holowników i innych usług portowych. Doradztwo pilota zawsze powinno opierać się o niezależną ocenę ryzyka.

minutach. Mimo reanimacji i przewiezienia do szpitala – umiera.

Piloci, którzy go znali, są wstrząśnięci tą śmiercią.

- Znakomity fachowiec. Do tego wielkie chłopisko, wyciągnąć go na pokład przez jedną osobę nie było możliwe. Straszna tragedia – mówi Marek Surdykowski, szef pilotów z Gdańska. I dodaje: - Nasze żony, kiedy idziemy do pracy, stawiają świeczki. Może dlatego w Gdańsku nikt nie zginął?

Dlaczego Gdynia?

Pilot morski zawodem szczególnie niebezpiecznym – można było przeczytać w prasie po lutowej tragedii. – Każdy zawód związany z żeglugą jest zawodem szczególnego ryzyka – komentował z przekąsem jeden z internautów.

- Wypadki pilotów morskich, niestety, nie należą do rzadkości – przyznaje Ryszard Wróbel, prezes Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich. - W ostatnich trzech latach zdarzyło się ich kilkanaście, w tym aż cztery w Gdyni.

- Pod względem wszelkich zabezpieczeń Gdynia jest portem przodującym w Polsce - tłumaczy Marek Surdykowski, szef pilotów morskich z Gdańska.
- To tamtejsi piloci wymogli podczas spotkań naszego stowarzyszenia, żebyśmy stosowali na łódkach środki ratunkowe.

Skąd nagle takie natężenie wypadków w Gdyni? Gorsze warunki, słabsze wykształcenie, brak doświadczenia? Nic z tych rzeczy - piloci mówią jednym głosem. To nieprawdopodobne spiętrzenie nieszczęśliwych wypadków.

- Pod względem wszelkich zabezpieczeń Gdynia jest portem przodującym w Polsce - tłumaczy Surdykowski. - To tamtejsi piloci wymogli podczas spotkań naszego stowarzyszenia, żebyśmy stosowali na łódkach środki ratunkowe. Te tragedie to po prostu wyjątkowe, nieszczęśliwe zdarzenia.

Wtórkuje mu prezes Wróbel: - Przepracowałem w zawodzie przeszło dwadzieścia lat i nic takiego się dotąd nie zdarzyło. A tu w ciągu niedługiego czasu tyle wypadków... Chcę mocno podkreślić: nie jest tak, że Gdynia ma gorszych pilotów niż inne porty. To nieprawda. To są ludzie świetnie wyszkoleni, doświadczeni, sprawni. To po prostu tragiczny zbieg okoliczności. Pech.

Jeżeli chodzi o lutową tragedię nie bez znaczenia jest fakt, że do statku, który miał obsadzić, pilot płynął holownikiem, a nie wyposażoną w środki ratunkowe pilotówką.

- Łódka WUŻ (Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych, świadczącego głównie usługi holownicze) oczywiście służy też do wożenia, ale robi to o wiele rzadziej – tłumaczy szef pilotów z gdańskiego portu. - Oni nie mają pilotów i środków ratunkowych, nie mogli go wyciągnąć na pokład przez wiele minut.

Fachowcy

Surdykowski gorąco broni kolegów z Gdyni. - Nie jest tak, że my jesteśmy lepsi, a oni gorsi. My mamy po prostu więcej szczęścia. Tylko tyle.

Tłumaczy, że nowo przyjęty do zawodu w Gdyni pilot musi przejść badania psychologiczno-motoryczne. Że już na starcie do zawodu są to doświadczeni żeglarze, a nie jakieś żółtodzioby. Bo pilotem może zostać osoba posiadająca dyplom kapitana żegluga przybrzeżnej oraz roczną praktykę na stanowisku kapitana lub dyplom starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności do 3000 t brutto.

- Do zawodu trafiają jak najbardziej odpowiedni ludzie, przechodzą przez gęste sito – dodaje Ryszard Wróbel. - Nie uda się to nieodpowiednim osobom.

Zwraca uwagę, że potwierdzeniem jego opinii jest między innymi fakt, iż

w żadnym z badanych przez Izbę Morską wypadków z ostatnich lat wina nie leżała po stronie pilota, a załogi obsadzane go statku.

Polscy piloci starają się zabezpieczać przed nieoczekiwanymi zdarzeniami. Używają indywidualnych środków ratunkowych, w tym np. kurtek z automatycznie napełniającymi się powłoczkiem pasami ratunkowymi. To na ich wniosek administracja morska wprowadziła obowiązek posiadania takich zabezpieczeń. Ale przecież nie wszystko da się przewidzieć.

Za starzy? Bzdura!

- Zwrócić należy uwagę na następującą kwestię - napisał po lutowej tragedii na jednym z forów dyskusyjnych pilot morski. - Co z tego, że będziemy odpowiednio wyposażeni, jeżeli np. nastąpi zbieg niespodziewanych zdarzeń, lub po stronie załóg statków spotkamy się z rażącym niedbalstwem czy zaniechaniem? Przyjęcie pilota na statek wiąże się zawsze z ryzykiem niejako wpisanym w to działanie. Związane jest ono między innymi z zachowaniami załóg statków, warunkami pogodowymi, wyszkoleniem i doświadczeniem pilotów oraz załóg pilotówek. Nie zawsze to ryzyko można właściwie ocenić.

Inny internauta, być może przyszły lub świeżo upieczony pilot, stwierdził w dosyć ostrej formie, że ten zawód powinni uprawiać ludzie młodzi, a nie „dziadki”. Że może powinno dojść do pokoleniowej wymiany.

- Jak wnoszę, autor jest tym młodym, sprawnym człowiekiem, który chce pracować jako pilot. Tyle tylko, że nauczyc się tego zawodu możesz od tych dziadków, których wysyłasz na emeryturę. A średnia wieku w pilotażu to 50 lat – odpowiedział mu jeden ze starszych pilotów.

Marek Surdykowski w gdańskim porcie spędził 33 lata. Pod koniec roku wybiera na emeryturę. Mówi, że widział w swoim zawodowym życiu różne historie, a i sam nie raz otarł się o niebezpieczeństwo.

- No, wisiałem parę razy na trapie, zmoczony od stóp do głów, huśtając się w górę i w dół – mówi. - Według mnie, Gdańsk jest gorszy niż Gdynia pod względem warunków, falowania. Jak się na przykład wychodzi za Hel, żeby obsadzić tankowiec, to tam się dopiero zaczyna zabawa - łódka skacze na dwa albo więcej metrów. Taki zawód...

Czesław Romanowski



- Zintegrowane podejście sprawia, że gospodarka morska ma przyszłość - uważa Rafał Wiechecki, minister gospodarki morskiej. - Nie tylko zatrudnia wiele osób, ale też przyczynia się do ochrony środowiska, bowiem transport morski jest najbardziej ekologiczny.

Morze według Unii

*Konsultacje na temat
Zielonej Księgi*

Zielona Księga to dokument określający kierunki przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej. Opublikowana w czerwcu zeszłego roku, dotyczy szeroko rozumianej gospodarki morskiej: przemysłu, zatrudnienia, wykorzystania zasobów morskich, turystyki czy zagrożeń. Konsultacje na temat zawartych w niej tez trwają od roku we wszystkich krajach Unii. Chodzi o to, by określić najlepsze metody koordynowania działań polityki morskiej, traktowanych dotąd w dużej mierze niezależnie od siebie.

Mimo, że połowa mieszkańców Unii Europejskiej żyje w regionach nadmorskich nie dalej niż 50 km od morza, społeczeństwa nadmorskie borykają się często z poważnymi problemami, nie mogąc bądź nie potrafiąc wyciągnąć korzyści z takiego położenia. Próba wykorzystania mórz i oceanów w znacznie większym niż do tej pory stopniu do zwiększenia dobrobytu obywateli europejskich to jedno z założeń dokumentu. Przewodniczący José Manuel Barroso, podczas rozpoczęcia w czerwcu zeszłego roku procesu konsultacji, powiedział:

- Zielona Księga umożliwia nam współpracę w realizacji tego założenia w najlepszy sposób. Zachęcam wszystkich

do wyrażenia opinii na temat ich wizji przyszłej polityki morskiej Unii, która pomoże w zwiększeniu liczby miejsc pracy, jednocześnie chroniąc środowisko morskie.

Joe Borg, komisarz ds. rybołówstwa i polityki morskiej, we wstępie do dokumentu napisał: - W Zielonej Księdze przeanalizowano możliwości, które dają oceany i morza Europy, oraz wyzwania, którym musimy stawić czoła, jeśli chcemy oceany i morza wykorzystać jak najlepiej. Celem Zielonej Księgi nie jest znalezienie wszystkich odpowiedzi, lecz zadanie właściwych pytań.

Zielona Księga a sprawa polska

- Założenia Zielonej Księgi są ważne dla Polski, ponieważ znajduje się ona w czołówce krajów zainteresowanych rozwojem sektora morskiego, czego przykładem jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej, jedyne w Europie - mówi z kolei John Richardson, szef grupy zadaniowej ds. gospodarki morskiej przy Komisji Europejskiej.

W Polsce, jak w każdym kraju zjednoczonej Europy, odbyły się dwie konferencje na temat Zielonej Księgi. Pierwsza w zeszłym roku w Szczecinie, druga - w lutym w Sopocie. Sopocka dotyczyła zwiększenia atrakcyjności zawodu marynarza. W kwestii kształcenia morskie-

go nasz kraj jest w Unii potentatem: 35 tysięcy wykwalifikowanych marynarzy (najwięcej z krajów zjednoczonej Europy), dwie renomowane szkoły morskie, trzy politechniki z morskimi kierunkami kształcenia. Dlatego Rafał Wiechecki, minister gospodarki morskiej, rolę naszego kraju widzi m.in. w udostępnianiu rodzimych fachowców krajom Unii i otwarciu naszych uczelni kształcących w kierunkach morskich dla studentów zagranicznych.

- Mamy najlepszych fachowców w Unii - mówił w Sopocie. - Jesteśmy liderem w świecie nauki, kadr i możemy to traktować jako polską specjalność. W ramach Zielonej Księgi chcemy dać UE naszych naukowców, naszych inżynierów, nasze kadry.

- W Unii Europejskiej prawie pięć milionów ludzi znajduje zatrudnienie w sektorze morskim i w rybołówstwie - dodaje Joe Borg. - Dalszy rozwój tych branż zależy od ich zdolności przyciągania wysoko kwalifikowanego personelu. Dlatego ważna jest współpraca instytucji edukacyjnych i sektora prywatnego w pracach nad nowym dyplomem potwierdzającym wysokie kwalifikacje w zawodach morskich, co powinno zapewnić młodym Europejczykom możliwie najlepsze przygotowanie do kariery w tych zawodach.

Jedną z kolejnych spraw, którą w ramach Zielonej Księgi zainteresowana jest

W liczbach

- 3 - 5 - tyle procent europejskiego produktu krajowego brutto pochodzi z przemysłu i usług związanych z morzem
- 90 - prawie tyle procent w handlu zewnętrznym UE i ponad 40 proc. w handlu wewnętrznym transportowanych jest drogą morską
- 1200 - tyle europejskich portów morskich przyjmuje 3,5 mld ton ładunku i 350 mln pasażerów rocznie
- 40 - tyle procent floty światowej stanowi flota europejska, Europa jest liderem w transporcie morskim
- 13 200 mln euro - tyle w 2004 r. osiągnęła wartość sprzedaży europejskiego przemysłu okrętowego. To 35 proc. udziału w globalnej wartości tego sektora.
- 8,1 - tyle procent ogólnej liczby zatrudnionych w tradycyjnie rozumianym sektorze morskim w całej Unii Europejskiej stanowią pracownicy zatrudnieni w Polsce (nie licząc turystyki w regionach nadmorskich). Daje to Polsce szóstą pozycję wśród 25 państw UE.
- 2 - takie miejsce zajmuje Polska pod względem zatrudnienia w sektorze „wyposażenia morskiego” (włączając przemysł stoczniowy). Największy udział mają Niemcy (23 procent).
- 55 - tyle jest w Polsce przystani i portów morskich, które rocznie przeładowują ok 55 mln. ton towarów
- 35 000 - tyle osób pracuje w transporcie morskim



Próba wykorzystania mórz i oceanów w większym niż dotychczas stopniu do zwiększenia dobrobytu obywateli europejskich - oto jedno z założeń Zielonej Księgi.

Polska, to branża rybacka. W tym sektorze gospodarki morskiej pracuje u nas około 20 tys. osób, z czego niemal pięć tysięcy zajmuje się rybactwem, 13 tysięcy przetwórstwem rybnym, a dwa tysiące akwakulturą. Polscy rybacy są jednak w permanentnym konflikcie z Unią Europejską. Nie chcą się podporządkować zbyt niskim, ich zdaniem, kwotom połowowym na dorsze i łososie.

John Richardson: - Przy całej sympatii dla rybaków, podwyższenie kwot połowowych nie jest możliwe. Nie zależy od złej woli Unii. Po prostu dorszy i łososi w Bałtyku jest coraz mniej i nie jest to wina Brukseli. Jeśli dalej ryby te będą odławiane w tak dużej ilości, w niedługim czasie nie będzie ich w Bałtyku w ogóle.

Zielona Księga traktuje też o przemyśle stoczniowym. W Polsce, zwłaszcza w ostatnich latach, to temat szczególnie rozbudzający emocje.

- Mówienie o upadku branży stoczniowej jest przesadą. Stocznie remontowe radzą sobie bardzo dobrze, problemy mają jedynie stocznie produkcyjne – mówił w Sopocie minister Wiechecki. - Rząd stara się pomagać stoczniom. Na przykład zamówił dwa statki ratownicze w Stoczni Marynarki Wojennej. W sierpniu powinna być gotowa strategia rozwoju resortu stoczniowego, a w niej harmonogram prywatyzacji poszczególnych stoczní. Naszym zadaniem jest przekonać Komisję Europejską, że stocznie nie powinny zwracać pieniędzy, ani ograniczać mocy produkcyjnych.

- Urodziłem się i dorastałem w Newcastle, gdzie istniał silny przemysł stoczniowy, który upadł. Wiem, co to jest za tragedia - powiedział John Richardson. - Macie prawo być dumni z waszych stoczní. To nie tylko świetne zakłady produkcyjne, ale i miejsca związane z waszą historią, mające wkład w dochodzenie Polski do demokracji. Musicie jednak pamiętać, że celem Unii Europejskiej nie jest doprowadzenie waszych stoczní do bankructwa. Jej rolą jest dopilnowanie, by w różnych krajach były równe warunki konkurencji. Rolą waszego rządu jest przekonanie nas, że mimo pomocy, jakiej udzielił stoczniom, te warunki są nadal równe. Jestem pewien, że zostanie znalezione jakieś rozwiązanie tego sporu i że nie dojdzie do upadku stoczni.

Sektory czy Integracja?

Transport, żegluga morska, gałęzie przemysłu przybrzeżnego i portowego,

Stanowisko Polski w sprawie przyszłej polityki morskiej UE

- Polska wspiera dążenia UE do opracowania i wdrożenia wspólnych, zintegrowanych celów stojących przed gospodarką morską Krajów Członkowskich, które pozwolą stawić czoło wyzwaniom współczesnego świata, a zwłaszcza narastającej konkurencji ze strony państw trzecich i podwyższonym standardom w zakresie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska naturalnego. Tradycyjne, sektorowe traktowanie polityki morskiej UE winno być zastąpione podejściem zintegrowanym, uwzględniającym inne dziedziny gospodarki.
- Podstawą polityki morskiej UE powinien być rozwój usług transportu morskiego na poziomie adekwatnym do rozwoju gospodarczego jej członków. Zasadniczą strategią UE powinien być rozwój i wzrost efektywności usług transportu morskiego, kluczowej gałęzi transportu w europejskiej wymianie handlowej, oraz równoległy rozwój portów i połączeń lądowych.
- W związku ze starzeniem się floty morskiej konieczna jest jak najszybsza wymiana tonażu, przekraczającego nieraz 20 lat, co wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo żegluga oraz pozycję konkurencyjną floty UE. Niezbędne jest stworzenie systemu finansowania zakupu statków przez armatorów krajowych w stoczniach, co ułatwi wymianę tonażu.
- Doświadczenia ostatnich lat wykazały, że niezbędna jest dalsza intensyfikacja działań mających na celu wzmocnienie bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz bardziej aktywne podejście do tej kwestii, w celu uniknięcia na Morzu Bałtyckim tragicznych wypadków, jakie zaistniały na innych obszarach morskich. Niezbędne okazały się dalsze prace nad ujednoliceniem procedur i standardów prowadzenia dochodzeń oraz wymianą informacji w sprawach wypadków morskich, które ułatwiłyby współpracę między państwami członkowskimi.
- Komisja Europejska powinna koordynować jednolite wdrażanie w państwach członkowskich prawa międzynarodowego, dotyczącego warunków zatrudnienia i pracy na statkach morskich.
- Sytuacja w przemyśle stoczniowym Wspólnoty jest różnorodna. Wszystkie stocznie doznają niekorzystnych skutków w postaci istotnej szkody i poważnego uszczerbku w wyniku nieuczciwej konkurencji ze strony rynków wschodnich. Szczególnie Korea Południowa przyznaje stoczniom pomoc pośrednią i bezpośrednią, oferuje ceny poniżej kosztów, utrzymuje w ruchu stocznie będące w stanie bankructwa. Ze względu na specyfikę przemysłu stoczniowego, trudno jest wyegzekwować istniejące wielostronne reguły handlowe.
- Polska posiada dobry system edukacji morskiej i notuje zainteresowanie wśród młodzieży zawodami morskimi. Polskie szkolnictwo morskie jest w stanie świadczyć usługi edukacyjne na potrzeby sfery gospodarki morskiej krajów Unii Europejskiej oraz zapewniać doskonale przygotowane w tej dziedzinie kadry. Kształcenie większej liczby specjalistów morskich dla potrzeb UE wymaga zwiększenia nakładów i będzie wymagało wsparcia z budżetu Unii.

działalność na morzu, energia tradycyjna i alternatywna, rybołówstwo, akwakultura, badania morskie, turystyka – to dziedziny działalności związanej z morzem, które wpływają na siebie i mogą wywrzeć wpływ na oceany oraz na utrzymywany dzięki nim poziom jakości życia. Owe sektory często działają niezależnie – każdy ma własne struktury, własną kulturę i wizję, jest zarządzany zgodnie z własnymi zasadami. Twórcy Zielonej Księgi zadają pytanie: czy Europę stać na zarządzanie morzami i oceanami w sposób niepowiązany i opierający się na sektorach? Czy nadszedł czas stworzenia rzeczywistości zintegrowanej polityki morskiej, która uwolni dotychczas niewykorzystany potencjał wzrostu i zatrudnienia, wzmacniając równocześnie ochronę środowiska morskiego? Polski rząd jest za tym drugim rozwiązaniem. Minister Wiechecki mówił w Sopocie: – Zintegrowanie podejście sprawia, że gospodarka morska ma przyszłość. Nie tylko zatrudnia wiele osób, ale też przyczynia się do ochrony środowiska, bowiem transport morski jest najbardziej ekologiczny.

Podobnie myśli komisarz Borg: – W miarę wzrostu liczby i różnorodności naszych działań w gospodarce morskiej wzrasta potrzeba ich koordynacji i planowania w celu uniknięcia konfliktów oraz optymalizacji zysków z morza. Całościowe podejście pozwoli połączyć wzrost gospodarczy ze skuteczną ochroną środowiska morskiego oraz zwiększyć udział zainteresowanych stron. W tym projekcie wszystkim, a więc państwom człon-



Dwie renomowane szkoły morskie i trzy politechniki z morskimi kierunkami kształcenia czynią z Polski unijnego potentata. Na zdjęciu: studenci Akademii Morskiej w Gdyni w Laboratorium Diagnostyki Systemów Pomiarowych.

kowskim, regionom, przedstawicielom przemysłu, organizacjom pozarządowym i społeczeństwu zależy na znalezieniu jak najlepszego sposobu przyszłego wykorzystania morza.

Na razie jednak w unijnym budżecie na lata 2007-13 wydatki na ewentualną przyszłą zintegrowaną politykę morską ujęte są w różnych rubrykach.

Twórcy Zielonej Księgi próbują podkreślić powiązania i zależność różnych sektorów – powiązania często ignorowane przez istniejące procedury. Wskazują, że rozwój infrastruktury portowej należy rozpatrywać pod kątem ochrony lokalnych

ekosystemów, wspierania przybrzeżnej akwakultury i rozwoju turystyki z jednej, i zalet wzrostu gospodarczego poprzez rozwój handlu zagranicznego z drugiej strony. Opisują rywalizację statków rybackich, kontenerowców, statków wycieczkowych, spółek naftowych i farm wiatrowych w celu utrzymania swojej pozycji na coraz bardziej zatłoczonych wodach. Podkreślają, że połączenie ogromnej liczby różnych kwestii nie stanowi wyjątku, lecz normę odzwierciedlającą bogactwo i różnorodność mórz europejskich.

Konsultacje w sprawie Zielonej Księgi potrwać do 30 czerwca. Po tej dacie Komisja Europejska zapowiedziała przedstawienie ewentualnych propozycji legislacyjnych, które będą podstawą zintegrowanej polityki morskiej krajów Unii.

Czesław Romanowski



- Macie prawo być dumni z waszych stoczni – mówił w Sopocie John Richardson, szef grupy zadaniowej ds. gospodarki morskiej przy Komisji Europejskiej. - To nie tylko świetne zakłady produkcyjne, ale i miejsca związane z waszą historią.



Wspólny głos w sprawach morskich

Z Joe Borgiem, Komisarzem ds. Rybołówstwa i Polityki Morskiej Unii Europejskiej, rozmawia Piotr B. Stareńczak

- Dzisiejsze małe załogi na statkach są przemęczone, przeładowane pracą, także papierkową, narzuconą przez przepisy UE, wynikającą z przeregulowania. Unia Europejska nie czyni nic, by ulżyć trudowi marynarzy i oficerów (oraz podnieść bezpieczeństwo na morzu) zapewniając zwiększenie liczebności załóg na statkach. Jednocześnie podejmuje działania mające przyciągnąć młodych ludzi do pracy na morzu, pokazać atrakcyjność zawodów morskich. Czy to nie hipokryzja?

- Nie, nie jesteśmy hipokrytami. Nie możemy pozwalać na sytuację, w której statki stanowią zagrożenie dla bezpieczeń-

stwa, nie możemy się godzić na dopuszczanie do ruchu statków reprezentujących tak niskie standardy, że zagrażają środowisku naturalnemu. Mieliśmy w ostatnich latach przypadki jednostek powodujących ogromne rozlewy olejowe i szkody wyrządzone nie tylko środowisku, ale i ekonomii. To czynniki, które muszą być wzięte pod uwagę i istnieje konieczność ich regulacji. Naciski opinii publicznej z krajów członkowskich Unii Europejskiej zmuszają Komisję Europejską do działania w sprawie tych zagrożeń. Jeżeli nie działamy, jesteśmy postrzegani jako broniący tych, którzy nie są gotowi utrzymywać właściwych standardów ochrony środowiska i społecznych. Mamy zatem naciski opinii publicz-

nej. Z drugiej strony trzeba jednak zwrócić uwagę, że flota armatorów Wspólnoty Europejskiej ma ogromny potencjał i może stać się liderem, również pod względem atrakcyjności miejsca pracy.

Gdy szkolenie, edukacja załóg jest na poziomie podstawowego minimum, zawód marynarza czy oficera nie jest atrakcyjny, nie przyciąga. Jeżeli natomiast szkolenie i kwalifikacje są określonego kalibru i wyższej jakości, wpływa to pozytywnie na obraz żeglugi jako czystego, ekologicznego, ale także efektywnego i oszczędnego środka transportu. Do tego lansujemy postrzeganie żeglugi jako transportu lepszego od transportu drogowego - przez promowanie żeglugi bli-

Joe Borg, Komisarz ds. Rybołówstwa i Polityki Morskiej Unii Europejskiej zapewnia, że Komisji Europejskiej zależy na utrzymaniu wysokich standardów w żegludze i transporcie morskim.

się zmierzyć z tym problemem. Myślę, że w obecnej kadencji komisja bardzo uważnie przygląda się kwestii przeregulowania w niektórych obszarach i zastanawia się nad uproszczeniem prawa, by zmniejszyć regulację tam, gdzie nie jest ona konieczna.

Nie sądzę, byśmy mieli do czynienia z przeregulowaniem w takich kwestiach, jak prawo mające na celu uniknięcie powtórzenia się wypadków, jak te z udziałem zbiornikowców *Erica* i *Prestige*. Myślę, że Wspólnota Europejska stała się liderem w pewnych konstrukcjach prawnych mających chronić środowisko. Są one teraz „kopiowane” przez fora międzynarodowe, np. IMO. Gdy właściwe dla danej sprawy forum międzynarodowe nie wprowadza pewnych standardów, sami powinniśmy przejąć inicjatywę. To jedyny sposób na wprowadzenie w życie i utrzymywanie pożądaných standardów środowiskowych i socjalnych w odniesieniu do żegluga, a jednocześnie na utrzymanie przodownictwa europejskiej floty.

- Kapitan *Eriki* nie pił alkoholu, nie spowodował wypadku, jak kierowca na drodze, ze skutkiem śmiertelnym, a jednak został na całe miesiące zatrzymany w więzieniu we Francji. Czy nie uważa Pan, że państwa UE zbyt wybiegają przed orkiestrę, nie zważając na międzynarodowe prawo dotyczące bezpieczeństwa na morzu? Czy kryminalizacja zawodu marynarza wpływa korzystnie na przyciągnięcie do niego młodych, ambitnych i dobrej jakości kadr? Czy Unia ma siłę, by powstrzymać swoich członków przed unilateralnym postępowaniem, niezgodnym z prawem międzynarodowym?

- Unia Europejska zdecydowała się zmierzyć z istniejącymi problemami i ustanowić zabezpieczenia prawne mające na celu podwyższenie standardów, by takie wypadki nie powtarzały się w przyszłości. Próbowaliśmy wprowadzić pewne rozwiązania kryminalizujące działania mające zły wpływ na środowisko. Byliśmy za to krytykowani. Jednak z drugiej strony, jeśli rozwiązania są wprowadzane na poziomie unijnym, uzgodnione między wszystkimi państwami, a nie wprowadzane unilateralnie (jak to miało miejsce w przypadku *Eriki*), to będzie wyższy poziom ich akceptacji. Chodzi tu o znalezienie równowagi. Balansujemy w niełatwym, kontrowersyjnym obszarze. Dlatego czasami jesteśmy krytykowani

za przesadną regulację, a czasem za niedostateczne regulowanie. Dyskutujemy z państwami członkowskimi na temat tego, jak daleko powinna iść nasza interwencja.

W przypadku pakietu przepisów ustanowionych po wypadku *Eriki* pokazaliśmy, że możemy dokonać postępu w sposób akceptowalny przez wszystkich członków UE. Nowe prawo stało się rzeczywistością. Wycofywane z eksploatacji są jednoposzyciowe zbiornikowce. W okresie przejściowym od poprzedniego stanu, gdy coś nie było objęte odpowiednimi regulacjami, do nowej rzeczywistości, zawsze mogą znaleźć się państwa podejmujące drastyczniejsze, unilateralne działania, jeśli w ich opinii ogólne dotychczasowe regulacje (np. te z IMO) są niewystarczające.

- Jak Pan postrzega, z perspektywy Brukseli, region bałtycki? Czy kraje tego obszaru mówią wspólnym głosem, zgłaszają razem jakieś inicjatywy, idee? Czy ten region jawi się jako aktywny na tle całej Europy?

- Wydaje mi się, że można wskazać niejedno forum, na którym państwa bałtyckie działały w ostatnich latach wspólnie. I to ma sens, bo Bałtyk jest w zasadzie morzem społeczności. Dlatego, gdy mówimy na przykład o wspólnej polityce w rybołówstwie, jest naturalne, że państwa zainteresowane tą dziedziną na Bałtyku występują wspólnie. Dzięki temu jest szansa na wspólne i akceptowalne dla wszystkich stron zarządzanie zasobami, których sprawa dotyczy. Podobnie w transporcie morskim i dziedzinach pokrewnych - gdy zajmujemy się w komisji takimi tematami, jak ruty żeglugowe dla zbiornikowców na Bałtyku, infrastruktura portowa, połączenia portów z zapleczem, skupianie firm gospodarki morskiej w klastrach - dobrze jest znać sprecyzowane, wspólne stanowisko większej grupy państw. Państwa bałtyckie, szczególnie ostatnio, po akcesji nowych krajów, jak Polska i państwa bałtyckie (byłe republiki radzieckie), rzeczywiście działają często razem. W komisji sprzyjamy takiemu wspólnemu prezentowaniu stanowiska, gdyż chcielibyśmy, by wypracowywana polityka morska uwzględniała specyfikę regionu bałtyckiego. Problemy i różnice zdań również mogą i powinny być rozwiązywane wspólnie.

- Dziękuję za rozmowę.

Piotr B. Stareńczak

skiego zasięgu, usprawnienie i rozbudowę infrastruktury portowej.

Nie widzę tu żadnej dychotomii, gdy promujemy wysokie kwalifikacje i środki egzekwowania standardów kwalifikacji. Nie widzę też realnego konfliktu między oczekiwaniem właściwych standardów ochrony środowiska i socjalnych. Właśnie wysokie standardy są tym, co chcielibyśmy widzieć w żegludze i transporcie morskim.

- Pojawia się jednak wiele głosów, że w Unii Europejskiej ujawniają się tendencje do przeregulowania tych dziedzin.

- Jeżeli rzeczywiście gdzieś dochodzi do przeregulowania, to owszem, musimy

Przypłynął do Gdańska w lutym, wypłynął w sierpniu 2006 r. Nie było zgody, by to właśnie w Polsce z holenderskiego transatlantyku ss Rotterdam usuwano tony azbestu.

Fot. Lukasz Glowala

Polacy usuwający w Niemczech azbest z holenderskiego transatlantyku narzekają na skandaliczne warunki pracy i płacy

Zarobieni, oszukani

Gdy w sierpniu ubiegłego roku naszpikowany azbestem ss Rotterdam wypływał z Gdańska wielu mówiło, że Polacy stracili szansę na zarobienie przy jego remoncie naprawdę dużych pieniędzy. Jednostka obrała kurs na Wilhelmshaven. W ślad za nią, skuszeni atrakcyjnymi warunkami zatrudnienia, wyruszyli polscy robotnicy. Dziś błagają o pomoc.

Między lutym a sierpniem ubiegłego roku informacje o statku nafaszerowanym azbestem, który wypłynął do gdańskiego portu, zajmowały pierwsze strony gazet. Wybudowany w 1958 r. holenderski ss Rotterdam to jeden z dziesięciu największych transatlantyków. Spółka Woonbron postanowiła przerobić go na pływający hotel. Był tylko jeden problem - nowy właściciel musiał najpierw pozbyć się ze statku około dwóch tysięcy ton materiałów skażonych rakotwórczym azbestem. Rob Hagen, przedstawiciel holenderskiego armatora przyznał, że tak wielkich ilości skażonych materiałów jeszcze nigdy wcześniej nie usuwano z żadnego statku. Nawet słynny francuski lotniskowiec *Clemenceau*, który przez dziesięć lat tułał się po oceanach w poszukiwaniu miejsca, gdzie mógłby zostać złomowany, miał na pokładzie „jedynie” 500 ton azbestowych odpadów.

Holendrzy chcieli usunąć azbest z wieczkowca szybko, tanio i bez problemów. I zaczęły się kłopoty.

Czego Holendrzy nie powiedzieli

W 2002 roku Rotterdam stał przy nabrzeżu Freeport na Bahamach. W maju wyruszył do stoczni Camell Laird w Gibraltarze, a z Gibraltaru przeholowano go do Kadyksu. Tam pomalowano jedynie burtę. W końcu, w lutym ubiegłego roku, trafił do Gdańska, choć planowana umowa z Gdańską Stoczną Remontową nie doszła do skutku. Teraz już wiadomo, że podczas negocjacji armator podawał zaniżone dane na temat ilości znajdujących się na statku azbestowych odpadów.

Statek zacumował przy nabrzeżu Rudowym gdańskiego portu. Niedługo potem wyszło na jaw, że armator zamierza przeprowadzić remont w stoczni „pod chmurką”.

Jeszcze kilka tygodni przed wypłynięciem Rotterdamu do Gdańska katowicka firma pośrednictwa pracy „Omega 3” zaczęła na Pomorzu szukać ludzi do remontu statku, omijając urzędy pracy. Ofertę skierowano m.in. do setki bezdomnych, którym zaoferowano 3,5 euro za godzinę robót przy azbecie. Wiele osób zgodziło się na warunki pracy i podpisało stosowne umowy. Gdy wokół Rotterdamu rozpętała się medialna burza, próbowali umowy rozwiązać. Nie zauważyli, że w podpisanych dokumentach znajduje się punkt przewidujący bardzo wysokie kary za wypowiedzenie pracy.

Wiarygodność Holendrów podważyły też wyniki niespodziewanej kontroli stojącego w gdańskim porcie statku. W kwietniu 2006 r. przedstawiciele głównego inspektora ochrony środowiska i Straży Granicznej znaleźli w ładowniach *Rotterdamu* nielegalnie wwieszone do Polski worki, zawierające 500 m sześć, materiałów skażonych azbestem. To znalezisko ostatecznie doprowadziło do wydalenia statku z Polski.

Zapomniany list intencyjny

Sprawę pilotował od początku ówczesny wojewoda pomorski Piotr Ołowski. Konsekwentnie pilnował przestrzegania prawa, żądając, by remont wycieczkowca przeprowadzono w wyspecjalizowanej stoczni, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa dla środowiska. Dokładnie sprawdzał oferty i deklaracje, nie do końca wierząc w czyste intencje właścicieli statku.

Przez krótki czas wydawało się nawet, że popadnie w konflikt z partyjnym kolegą, prezesem Stoczni Gdańskiej Andrzejem Jaworskim, kandydatem PiS na prezydenta Gdańska. Broniąc się przed nakazem opuszczenia Gdańska, Holendrzy podpisali ze stoczną list intencyjny, przewidujący przeprowadzenie tam prac re-

montowych. Stoczniovcy mieli usunąć azbest ukryty w burtach statku, a stocznia otrzymała szansę zarobienia na tym około 100 milionów złotych. Jedynym problemem był zbyt płytki dla jednostki kanał stoczniowy, jednak zapowiedziano jego pogłębienie w najbliższym czasie. Informacje o planowanym remoncie *Rotterdamu* w gdańskiej stoczni pojawiały się dość regularnie, nawet już po zacumowaniu jednostki w Wilhelmshaven.

Stracona szansa?

Zresztą armator wielokrotnie powtarzał, iż *Rotterdam* ze względu na głębokość zanurzenia (dziewięć metrów) nie może wpłynąć do każdej stoczni.

- W grę wchodzi tylko cztery miejsca w Europie - wyliczał Rob Hagens. - Rotterdam, Gibraltar, Cypr i Gdańsk. Ze względu na cenę, umiejętności i doświadczenie, wybraliśmy Gdańsk.

Dziś już nikt nie wspomina o powrocie *Rotterdamu* do Gdańska. - Holendrzy od dawna nie kontaktowali się z nami w sprawie tamtej umowy - mówi Aldona Dybuk, rzeczniczka prezesa stoczni. - Podejrzewam, że sprawa jest już nieaktualna.

Więści o pracach remontowych w Wilhelmshaven, które gładko dołączyło do

miejsce preferowanych przez właścicieli *Rotterdamu*, wywołały gorące komentarze na internetowych forach. Część autorów zarzucała władzom Pomorza sabotaż „oszołomstwo” i utratę szansy na zarobienie dużych pieniędzy przez stocznie. Inni zastanawiali się, czy nie chodziło tylko o podrzucenie Polsce azbestu i wykorzystanie taniej siły roboczej.

Okazało się ostatecznie, że polska siła robocza i tak pracuje przy azbestie po drugiej stronie zachodniej granicy.

Wrobieni w remont

Do Wilhelmshaven trafiło 170 robotników zatrudnionych przez gliwicką firmę Derksen - Polska. Obiecano im zarobki wyższe niż rekrutowanym przed rokiem bezdomnym - 9,5 euro za godzinę. Rzeczywistość okazała się jednak inna.

- W istocie dostajemy po kilkadziesiąt centów za godzinę pracy - twierdzi jeden z zatrudnionych w Niemczech Polaków. - Przez trzy miesiące zarobiłem zaledwie dziewięć tysięcy złotych.

Rozgoryczony robotnik szukał pomocy w redakcji ukazującego się na Śląsku „Dziennika Zachodniego”.

Olga Łuczak z Derksen - Polska odpięra te zarzuty, twierdząc, że robotnicy



Dziennikarze, którzy chcieli z bliska obejrzeć skażone azbestem wnętrza *Rotterdamu*, musieli założyć specjalne kombinezony i maski. Robotnicy usuwający w Niemczech rakotwórczy materiał takich zabezpieczeń nie mają.

otrzymywali wynagrodzenie zgodnie z umową i kodeksem pracy: za tyle godzin, ile faktycznie przepracowali.

W Willemshaven doszło już do kilku krótkich strajków, które niewiele pomogły. W liście otwartym wysłanym do „Dziennika Zachodniego” robotnicy podpisujący się jako „tania siła robocza made in Poland” wyliczają grzechy pracodawcy. Choć zawierali umowy na ćwierć etatu, muszą pracować po kilkanaście godzin dziennie. Obiecuje im się, że nadgodziny będą rozliczane w systemie... trzymiesięcznym. - Takiego systemu nie przewiduje żaden kodeks pracy! - twierdzi proszący o anonimowość polski robotnik. - Niektórzy z nas zresztą nie otrzymali do marca jeszcze całych wypłat za grudzień.

Chociaż pracodawca przekonuje, że wszystkie roboty wykonywane są w maskach z podłączonymi specjalnymi czujnikami, badającymi azbestowe zanieczyszczenie

„okazuje się, że czujnik działa tylko wtedy, gdy dochodzi do zatkania filtra lub wyczerpania się baterii. Nie reaguje na uszkodzenie węża doprowadzającego tlen do maski. Prace są wykonywane bez zabezpieczeń, na wysokości przekraczającej pięć metrów. Robotnicy (kuszeni zdjęciami dwuosobowych pokoi z lodówką i telewizorem) zamieszkali w permanentnie remontowanym, zagrzybionym hotelu, śpią na piętrowych łóżkach po sześciu w jednym małym pokoju. Za to muszą płacić po 220 euro miesięcznie, a pracodawca nie pozwala na wynajmowanie mieszkań „w mieście”. Bywa, że osoby wracające z urlopu muszą spać kilka nocy w samochodach, bo ich łóżka są „chwilowo” pozajmowane.

Jak się nie podoba, to...

- Przeszliśmy kilkugodzinne szkolenie, które miało przygotować nas do pracy z azbestem - twierdzi jeden ze skarżących

się robotników. - Poprosiliśmy o certyfikaty, które by to potwierdzały. Najpierw próbowano nam wytłumaczyć, że te dokumenty są bardzo drogie (koszt ich uzyskania miał wynosić 1200 euro na osobę). Zażądaliśmy kopii. Zanosilo się na bunt, więc każdy z nas dostał wreszcie mamie wydrukowany „dokument”. Po bliższych oględzinach wyszło na jaw, że wszystkie dokumenty mają ten sam numer. Takich przykładów robienia z nas idiotów jest wiele. Umowę o pracę zawieraliśmy na okres próbny, termin ważności upłynął w połowie lutego i do tej pory nie wiemy, za ile pracujemy, czy pracujemy legalnie, czy i kiedyś komuś nie przyjdzie do głowy nas po prostu z pracy wyrzucić.

Odpowiadając na zarzuty firma Derksen Polska tłumaczy dziennikarzom, że ZUS jest płacony regularnie, a opóźnienia w wydawaniu „pasków” spowodowane były zmianą biura rachunkowego. Firma nie składała obietnic dotyczących

Litania żali

Polacy pracujący przy usuwaniu azbestu z *Rotterdamu* wymieniają wiele nieprawidłowości, jakich miała się dopuścić zatrudniająca ich firma:

Z umów zawartych przez firmę Derksen wynika, że „dopuszczalna liczba godzin pracy ponad określony w umowie wymiar czasu pracy (1/4 etatu), których przekroczenie uprawnia do dodatku, o którym mowa w artykule 151 kodeksu pracy, wynosi sześć godzin w ciągu doby” (już sam ten zapis budzi nasze zastrzeżenia, ale nie jesteśmy znawcami). Pracowaliśmy po 10-12 godzin na dobę. W rozmowach prowadzonych z przedstawicielką firmy otrzymaliśmy zapewnienie, że jeżeli w ciągu trzech miesięcy przekroczymy liczbę godzin, jaką przewiduje umowa, będziemy mogli skorzystać z dodatków przysługujących za pracę w nadgodzinach. Do dziś nie przedstawiono nam rozliczenia za naszą pracę.

Umowy nie zawierają informacji o terminie płatności poborów. Być może to usprawiedliwia sytuację, że niektórzy z nas nie otrzymali jeszcze całych wypłat za grudzień?

Zdarza się, że pracownicy zatrudnieni z taką samą stawką godzinową i po przepracowaniu takiej samej liczby godzin otrzymują wypłaty różniące się między sobą o 1000 - 2000 zł. Bardzo ważną sprawą dla nas jest określenie stawki godzinowej oraz uwzględnienie w umowach informacji o potrąceniach, przysługujących nam dietach oraz tzw. rozłakowym.

Według ustnej informacji, jaką udało nam się uzyskać, wszystkie dodatki, o których mowa, zawarto w stawce godzinowej. Jeżeli tak jest w istocie, to za naszą pracę po odjęciu tych wszystkich składników dostajemy kilkadziesiąt centów za godzinę!

Jak zatem widać, nie jest prawdą twierdzenie przedstawicielki firmy Derksen, że nie ma problemów finansowych i że wszyscy jesteśmy zadowoleni.

Nie ma chyba człowieka, który podczas podpisywania wstępnej umowy nie widział zdjęć hotelu i pokoi. Po przyjeździe na miejsce okazało się, że hotel jest w remoncie. Do dyspozycji 100 mężczyzn były trzy toalety i jeden zbiorowy

prysznic. O aneksach kuchennych zdążyliśmy zapomnieć. Wyposażenie pokoi składało się z łóżka i szafy na jednego mieszkańca. A że łóżka są piętrowe, to i dobrze, bo więcej nas się zmieściło na powierzchni od 12 do 20 m kw. W jednym pokoju mieszka od trzech do sześciu osób. W umowach najmu mamy zapis, że jesteśmy - każdy z nas - najemcą 1500 m kw.!

Inną atrakcją są weekendowe wizyty ochrony. Właściciel hotelu oświadczył nam, że to dla naszego bezpieczeństwa. Nie będziemy przeczyć, że zdarzały się osoby, które powinny być usunięte z pracy z racji ich zachowania czy nadużywania napojów z zawartością procentów. Ale są inne metody niż ochraniające, którzy znakomicie się bawią, dozoruując nas w pokojach i na korytarzach. Dzieje się to w hotelu, który został nam w całości wynajęty.

Kwestię posiłków potraktujemy po bieżnie. W większości przypadków nie nadają się do spożycia: pure ziemniaczane i jakieś parówki, czasami porcja mięsa i cztery ziemniaczki. Słowo „ziemniaczki” należy potraktować dosłownie. Domysłamy się, że to kuchnia niemiecka, ale zastanawia nas, że Holendrzy pracujący z nami nie zawsze jedzą to, co my.

Po trzech miesiącach monotonii na śniadaniach, czyli zestawu bułki, ser i wędlina plus owoc, dżem i miód, coś drgnęło. Zamiast bułek pojawił się chleb. Ale

warunków zakwaterowania, ponieważ nie wiedzieli, jaki będzie ostateczny poziom zatrudnienia. Jej przedstawiciele przyznali jednak, iż warunki lokalowe nie są najlepsze.

Po opisanu w „Dzienniku Zachodnim” problemów Polaków w stoczni pojawił się polski konsul. Efekt - poprawa wyżywienia.

- Ale poza tym niewiele się zmieniło - twierdzi nasz rozmówca. - Ludzie bali się rozmawiać, bo już wcześniej karą za gadanie były zwolnienia dyscyplinarne. Teraz wolą siedzieć cicho.

- Nie będziemy wypowiadać się na temat listu, którego treści nie znamy - usłyszeliśmy od jednej z pracownic Derksen Polska. - Z tego, co wiem, nikt już nie zgłasza do nas pretensji.

Ostateczne zakończenie prac w Niemczech planowane jest na połowę maja tego roku.

Dorota Abramowicz



Fot. Willem van der Leek

Z Gdańska Rotterdam odholowano do niemieckiego portu Wilhelmshaven. Przy remoncie jednostki zatrudniono Polaków. O warunkach, w których pracują, mówią krótko: „tragedia”.

co tam - przecież jeść trzeba, więc nie będziemy marudzić.

Wyjechaliśmy za granicę nie tylko z powodu zarobków. Każdy z nas ma jakiś ogonek, który trzeba załatwić - płatności, kredyty, chęć zakupu mieszkania. Jesteśmy tu legalnie i płacimy podatki. Tak nam się wydaje, bo firma, która nas zatrudnia nie daje nam gwarancji, że tak jest w istocie. Traktuje się nas jak niedorozwiniętych i nie ma w tym twierdzeniu żadnej przesady. Oto przykłady:

- w czasie rozmowy o wypłatach słyszymy, że pieniądze za grudzień zostaną wypłacone w lutym. Chwilę po tym stwierdzeniu, kiedy unieśliśmy się oburzeniem i po telefonie do głównej siedziby firmy Derksen w Holandii dowiadujemy się, że przelewy poszły na nasze konta. Minęły kolejne minuty rozmowy telefonicznej i następuje kolejne sprostowanie. Przelewy zostały cofnięte! Kasę dostaniemy do ręki, w piątek. Wielu z nas ma konta bankowe od lat i żaden nie zdołał cofnąć przelanych pieniędzy!

- druki E-101 to dokumenty, na podstawie których możemy legalnie pracować za granicą. Otrzymaliśmy je zaraz po przyjeździe i mieliśmy obowiązek trzymać je przy sobie na wypadek kontroli ze strony niemieckiej lub polskiej. Druk w oryginalnej formie składa się z czterech stron, opatrzone jest pieczęcią ZUS, imienną pieczęcią i podpisem osoby wystawiającej taki dokument. Dostaliśmy

do ręki skrót na jednej kartce, po obu stronach kilka informacji, na koniec pieczęć ZUS. Termin ważności minął 14 lutego, wraz z końcem umowy zawartej na okres próbny. Do dzisiaj nie dostaliśmy E-101. Kierownik położył na stole w kantine na statku wspomniane druczki, tyle że bez pieczęci ZUS. W rozmowie z jednym z kolegów powiedział wprost, że te formularze skopiował ze strony ZUS i uzupełnił naszymi danymi „żeby się ludzie nie wściekali”. O dziwo, w wielu przypadkach odniosło to skutek.

- normalną praktyką jest wypłacanie zaliczek na poczet zarobków. Tu zaliczkę można dostać, ale... trzeba się zapisać, po czym trwają targi, ile ma jej być i na co zostanie przeznaczona, bo pracodawca musi to wiedzieć. Niektórzy się tłumaczą, inni proszą, jeszcze inni odgrają się, że zrobią z tym porządek. W końcu i tak grzecznie biorą pieniądze.

Wcześniej wypłacano zaliczki w tak zwanym systemie związanym - można było dostać pieniądze pod warunkiem, że podpisało się dokumenty, np. umowę najmu, zrzeczenie się roszczeń finansowych wobec firmy Derksen i zapewne kilku innych, o których już nie pamiętamy. Bywa, że osoby które nie brały zaliczek, i tak mają je potrącone przy wypłacie!

- Firma twierdzi, że zwolnieni zostali tylko ci, którzy samowolnie opuścili swo-

je stanowisko lub pojawili się w pracy w stanie nietrzeźwym. Może i tak było, choć nie ma dokumentów z badania krwi lub alkomatem. Niektórych ludzi też już nie ma.

Są za to fakty. Koledzy przebywający na zwolnieniu lekarskim dostają wypowiedzenie z pracy! Po złożeniu trzech podań o urlop i w końcu wyjeżdżają do Polski dowiadujemy się, że jesteśmy tam bez zgody kierownika, a on właśnie nas zwolnił! Kierownik potrafi wczuć do siebie delikwenta i podsunąć do podpisania pismo rozwiązujące umowę o pracę za porozumieniem stron. Alternatywą jest zwolnienie dyscyplinarne. Wcześniej wystarczały bardziej błahsze powody. Ktoś coś głośniejszo powiedział o wypłacie czy zaliczkach, a już było pytanie o numer i obietnica zwolnienia... Kierownik stwierdził wprost, że ludzie muszą się bać! To bardzo odważne stwierdzenie, a i metody zastraszania stosownie dobrane, bo on jest posturą raczej nikłej i wzbudza co najwyżej rozbawienie.

Tylko, że nam coraz mniej do śmiechu. Sytuacja staje się poważna. Nie wiemy do tej pory za ile pracujemy, czy jesteśmy tu legalnie, kiedy i komu przyjdzie ochota nas wyrzucić. Ciężko w takiej sytuacji o normalność.

**Tania siła robocza
made in Poland**

*Komisja Europejska zarzuca
polskim rybakom dorszowe kłusownictwo*

Łowią swoje

Po raz drugi w ciągu kilku miesięcy unijni urzędnicy nazwali polskich rybaków kłusownikami Bałtyku. Pod koniec 2006 roku i w styczniu tego roku poszło o limity połowowe na dorsza, a dokładniej o ich przeławianie.

Dyskusję sprowokował opublikowany niedawno raport Komisji Europejskiej, w którym pojawiły się dane na temat przeławiania przez rybaków z unijnych krajów przyznaných im limitów na dorsza. Według autorów raportu prym wiodzie Polska, gdzie limit przekroczony jest o ponad 50 procent. Zaraz za nami są Szwedzi, którzy limit przekroczyli o 21 procent. Litwini przekraczają go o 15 procent, Niemcy o 13 procent, a Duńczycy o 12 procent. Najmniej dorsza przeławiają Łotysze (7,5 procenta więcej, niż zakłada ich limit połowowy). Christofer Fjellner, zastępca przewodniczącego Komisji Ochrony Środowiska Parlamentu Europejskiego stwierdził, że szwedzki minister ochrony środowiska (Szwedzi jako pierwsi opublikowali dane z raportu) powinien podjąć „poważne rozmowy” z KE i upublicznić informacje o sprawcach i rozmiarach wykroczeń oraz zaostriżyć postępo-



- Nie jesteśmy żadnymi kłusownikami Bałtyku!
- oburza się Grzegorz Hałubek,
szef Związku Rybaków Polskich.
- Wykonujemy normalnie swoją pracę i rynek
rybny kupuje od nas wszystko, co złowimy.

Dokładne zbadanie, ile ryb pływa w Bałtyku, pozwoli na określanie co roku rzeczywistych limitów połowowych i podjęcie kroków związanych z ochroną gatunków.

wanie wobec szwedzkich rybaków. Powinien też „pojechać do Warszawy i domagać się działań wymierzonych przeciwko polskiemu kłusownictwu”.

Ale polska administracja rybacka i rybacy nie zgadzają się z informacjami zawartymi w raporcie.

- Nie zgadzam się z założeniami tego raportu, który mówi, że jesteśmy największymi kłusownikami na Bałtyku - mówi Leszek Dybiec, zastępca dyrektora Departamentu Rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa. - Przelawiamy dorsza, ale nie aż tak dużo. To вина rybaków, którzy w mediach podają takie informacje. Inne kraje mają podobne do nas problemy z limitami. Chcemy wprowadzić system ochrony tej ryby, który powinien zlikwidować większość występujących dzisiaj problemów.

- Denerwuje mnie, że polscy urzędnicy pozwalają sobie na pomówienia związane z przelawianiem dorsza przez własnych rybaków - dodaje Grzegorz Hałubek, szef Związku Rybaków Polskich. - Nie jesteśmy żadnymi kłusownikami Bałtyku! Wykonujemy swoją pracę normalnie i rynek rybny kupuje od nas wszystko, co złowimy. Nie łamiemy prawa. Problem leży gdzie indziej.

Według rybaków, Komisja Europejska nie chce zająć się dokładną analizą zasobów Bałtyku. A dopiero precyzyjne przebadanie dorsza pływającego w morzu pozwoli na określanie co roku rzeczywistych limitów połowowych i podjęcie kroków związanych z ochroną tej ryby.

- Od dawna postulujemy przeprowadzenie takich badań, nikt jednak nie chce nas słuchać. Proponowaliśmy nawet, że sami będziemy liczyli dorsza i przekazywali dane naukowcom. Nikt nie chciał na-

szej pomocy. Moim zdaniem problemy biorą się z tego, że Komisja Europejska, a wcześniej Komisja Bałtycka, opierały swoją wiedzę na danych sprzed kilku lat. Później już nie prowadzono badań populacji dorsza w Bałtyku - dodaje Grzegorz Hałubek.

O wiele mocniejszy w słowach jest Bogdan Wachniewski, prezes Stowarzyszenia Amatorów Rybackich w Kołobrzegu.

- Dla mnie to jakaś dziwna gra polityczna - uważa Wachniewski. - Dorsza i łososia nie brak, tymczasem Komisja Europejska obniża połowy. Mało jest szprota i śledzia, którego z kolei pozwala się odławiać więcej. Moim zdaniem, chodzi o wyniszczenie gospodarki rybackiej w nowo przyjętych do Unii Europejskiej krajach. Przecież dobrze wiadomo, że przelawiają wszyscy, ale winą obarcza się tylko nas.

Polscy rybacy mogą mieć jednak problem. Kiedy w 2006 roku nazwano ich kłusownikami Bałtyku, za słowami unijnych urzędników nie poszły czyny. Teraz jest inaczej. W lutym polskich kontrolerów rybackich niespodziewanie nawiedzili kontrolerzy z Unii. Sprawdzali funkcjonowanie naszej administracji rybackiej, metody, jakość i częstość kontroli na polskich kutrach. Nasi urzędnicy bagatelizują problem.

- Z tego, co wiem, to rutynowe kontrole - uspokaja Andrzej Krawczuk, okręgowy inspektor rybołówstwa morskiego w Słupsku. - Mamy ich w roku nawet kilkanaście. Obecnie kontrolowane są porty morskie podlegające pod inspektorat w Gdyni. Nie wykluczone jednak, że unij-

ni kontrolerzy pojawią się u nas, bo oprócz wizyt zapowiadanych często przyjeżdżają niespodziewanie.

Innego zdania są rybacy.

- Już po zachowaniu naszych kontrolerów widać, że coś jest na rzeczy - mówi Grzegorz Hałubek. - Nie ma dnia, aby na kutrze nie pojawił się jakiś urzędnik. Takie działania nie biorą się z powietrza. Moim zdaniem, członkowie Komisji Europejskiej mają zastrzeżenia do działalności naszej administracji rybackiej.

Konflikt polskich urzędników z Komisją Europejską może być poważny, bo okazuje się, że porozumienie podpisane w styczniu pomiędzy urzędnikami z Ministerstwa Rolnictwa i polskimi rybakami dotyczące wykorzystania dodatkowych dni, kiedy nie wolno łowić dorsza, jest niezgodne z unijnymi przepisami. Rybacy dogadali się tak, że sami decydują, kiedy zostają w porcie i które dni zaliczają do okresu, w którym nie mogą łowić. Tymczasem prawo unijne zabrania takich praktyk i nakazuje narzucenie terminów z góry.

- Zawarliśmy porozumienie z premierem Kaczyńskim i ministrem Lepperem i dla nas ta umowa jest wiążąca. Nic więcej nas nie interesuje - dodaje Hałubek.

(pak)

Fot. Artur Bissari

„Nasze MORZE” na Targach Sportów Wodnych
i Rekreacji „Wiatr i Woda” 2007

Najazd wodniaków na stolicę

*Oferta dużych pełnomorskich
łodzi żaglowych ze stoczni
Delphia Yachts.*

Od lat Targi Sportów Wodnych i Rekreacji „Wiatr i Woda” są miejscem spotkań branży i sympatyków żeglarstwa morskiego, jachtingu motorowego, nurkowania, windsurfingu i kajakarstwa. Z roku na rok impreza cieszy się coraz większym zainteresowaniem publiczności i wystawców. W tym roku było ich aż 300. Także z zagranicy.

Dziewiętnasta edycja Targów Sportów Wodnych i Rekreacji „Wiatr i Woda” odbyła się na terenie centrum warszawskiego Expo XXI w dniach 15 – 18 lutego. To nie tylko największa, ale i najstarsza impreza wystawiennicza branży szeroko rozumianych sportów wodnych i rekreacji. Po raz pierwszy odbyła się w 1990 r. w Zegrzu nad Zalewem Zegrzyńskim koło Warszawy. Od 1991 roku impreza odbywa się w Warszawie. Latem 2006 roku, przy sopockim molo, miała miejsce premiera pierwszej edycji targów „Wiatr i Woda” na... wodzie.

Warto tu być

W tym roku do Warszawy zjechali przedstawiciele firm z Niemiec, Włoch, Wielkiej Brytanii, Grecji, Chorwacji i Egiptu. Zaprezentowały się również wszystkie największe i najbardziej liczące się na rynku krajowe stocznie jachtowe, firmy

z branży morskiej oraz przedstawicielstwa oferujące profesjonalne wyposażenie dla żeglarzy, motorowodniaków, nurków, windsurferów, kajakarzy, sprzęt ratunkowy oraz specjalistyczną odzież. Nie zabrakło biur organizujących czartery, regaty, wyjazdy szkoleniowe oraz mediów.

- Wystawa pokazała, że tak jak w innych branżach, w żeglarstwie i wystawiennictwie coraz bardziej zbliżamy się do Europy – uważa Paweł Wojna, redaktor naczelny „Magazynu Sportów Wodnych H2O”. - Mogliśmy obejrzeć ponad dwa razy więcej jachtów i łodzi motorowych niż żaglowych. Jeszcze bardziej do Düsseldorfu, Londynu czy Paryża zbliżają tę wystawę ceny. Koszty wynajmu powierzchni, miejsca parkingowego czy wyposażenia stoiska nie odbiegają od europejskich standardów. A to już nie cieszy tak bardzo. Wielu wystawców z lat ubiegłych zrezygnowało z pokazania swoich produktów, wybierając zaodrzań-

Targi w liczbach

Targi Sportów Wodnych i Rekreacji „Wiatr i Woda” 2007 osiągnęły najlepsze wyniki spośród wszystkich dotychczasowych edycji imprezy.

- 304 - tyle firm z kraju i zagranicy zaprezentowało swoją ofertę (19,2 proc. więcej niż rok temu)
- 6050 m² - tyle liczyła powierzchnia wystawiennicza netto (16,3 proc. więcej niż w 2006 r.)
- 23 900 - tyle osób zwiedziło targi (8,4 proc. więcej niż rok temu)
- 11 - o tyle więcej w 2006 roku dziennikarzy akredytowało się na targach

skie imprezy, odwiedzane przez 200 tys. widzów.

Premiery, premiery

Niewątpliwą atrakcją targów były pokazy nowości. Największą 11-metrową jednostką, a zarazem premierą, był prezentowany przez firmę Punt z Warszawy niemiecki jacht żaglowy *Bavaria 37 Cruiser* – szybki i komfortowy. Wyróżniło go podczas największego australijskiego pokazu jachtów na wybrzeżu Queensland Walijskie Stowarzyszenie Armatorów. W Warszawie *Bavaria* cieszyła się zainteresowaniem zarówno prywatnych armatorów, jak i klientów firm czarterowych.

Dużą morską jednostkę żaglową pokazała stocznia *Delphia Yachts* Kot z Olecka. *Delphia 33 to 9,95-metrowej długości* łódź nawiązująca stylem do poprzednich jachtów *Delphia 37 i 40*. *Delphia 33* należy do szybkich, ergonomicznych i niezwykle wygodnych łodzi z dużym kokpitem i przestronnym pokładem ułatwiającym poruszanie się. Ma zatwierdzoną przez PRS i GL kategorię projektową A.

Nowością był również *Quicksilver 720 Commander*, motorowy jacht o typowo sportowej linii dla wymagających klientów. Interesującą ofertę łodzi przedstawiła Ostróda Yacht, której właścicielem jest znany i uznany w Europie Jeanneau. Stocznia zaprezentowała pięć łodzi, z których dwie pojawiły się na naszym rynku po raz pierwszy: *Cap Camarat 635 Open* i *Mery Fisher 585*.

- Przemysł jachtowy jest jedną z dynamiczniej rozwijających w Polsce się gałęzi gospodarki – mówi Wojciech Kot, prezes Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych. - W ciągu ostatnich kilku lat zdobyliśmy pozycję europejskiego lidera w produkcji i sprzedaży jachtów motorowych o długości do dziewięciu metrów. Stocznie jachtowe wprowadzają na rynek coraz większe modele łodzi, powyżej 10 metrów, idąc naprzeciw oczekiwaniom klientów. Dzięki masowej produkcji łodzi rosną w siłę producenci osprzętu i wyposażenia jachtowego. Z dobrej koniunktury korzystają stocznie, ich poddostawcy oraz duża grupa firm usługowych, działających w sektorze turystyki i sportów wodnych. Przed kilkoma laty, integrując środowisko, założyliśmy Stowarzyszenie Przemysłu Jachtowego „Polskie Jachty”. Efekty naszej pracy przyciągnęły do Stowarzyszenia wiele nowych firm. Poszliśmy więc dalej i założyliśmy izbę gospodarczą.

W Warszawie nie zabrakło też łodzi znanych i uznanych producentów. Na uwagę zasługiwało stoisko firmy Yachting Poland, Cruisers Yachts oraz kanadyjskiego Dorala. Wzrok przyciągały modele *Quicksilver 555WA*, *Quicksilver 470* i *Cruisers Yachts 340*.

W grupie wystawców łodzi motorowych znaleźli się jeszcze Cobalt, Rinker i Sea Ray.

Ile fabryka dała

Volvo Penta zaprezentował rewolucyjny system układu napędowego IPS, wzbożony o możliwość obsługi prostym joystickiem, dzięki czemu Volvo wyprzedziło konkurentów. Na tym samym stoisku mogliśmy podziwiać zaburtowe silniki Suzuki, uchodzące na rynku za niezawodne, ciche i bardzo ekonomiczne. Największym powodzeniem wśród zwiedzających cieszył się silnik o mocy 300 KM.

Taurus pokazał nowy, 115-konny silnik V4 E-tec Evinrude z 60-stopniowym kątem rozwarcia i pojemnością 1700 cm sześć. Silnik wyposażono dodatkowo w specjalny system odpowiedzialny za regulację układu wydechowego, dzięki czemu można osiągnąć doskonale przyspieszenie z niskich obrotów z dużą prędkością maksymalną. Taurus to również japoński Yanmar - w tym wypadku można było podziwiać 110-konnego, stacjonarnego diesla. Uzupełnieniem oferty był holenderski Vetus, Mercury oraz Tohatsu ze szczecińskiego Marco Motors, na którym wielu zawodników ściga się w kraju w zawodach motorowodnych.

Inwestycja w bezpieczeństwo

Elektronika i nawigacja były silnie zdominowane przez firmy Escort, Furuno, Smart, Abakus i IMS-Griffin. Ta pierwsza pokazała wysokiej klasy zestaw instrumentów firmy B&G serii H3000 z najnowszą wersją specjalistycznego oprogramowania nawigacyjnego Deckman, elektronikę nawigacyjną Simrad (radary, plotery, GPS-y i echosondy), telefony satelitarne Globalstar oraz ratunkowy transponder radarowy SART SA50. Furuno zaprezentowało najnowszy faks pogodowy model FAX-30, który można podłączyć do komputera przy pomocy tradycyjnego kabla sieciowego z wbudowaną pamięcią wewnętrzną, pozwalającą na przechowywanie do 12 zdjęć i 130 wiadomości NAVTEX oraz combo FCV-620/FCV-585 - połączenie odbiornika NAVTEX, faksymiliów pogodowych oraz echosondy.



Niezawodne w każdych okolicznościach silniki Suzuki Marine.

- Cieszy nas, że urządzenia marki Furuno, których jesteśmy dystrybutorem, niezmiennie otrzymują od klientów wysokie noty – mówi Marcin Pleczyński, dyrektor generalny Furuno Polska. - Rozumiejąc potrzebę inwestowania w bezpieczeństwo, przeznaczają coraz większe środki na zakup na swoje jednostki zaawansowanych systemów elektroniki morskiej. Nie ma chyba lepszej okazji do uzyskania kompleksowej oferty niż właśnie udział w targach. Dzięki dużej liczbie wystawców i zróżnicowanej ofercie

Gwoździe dla najlepszych

Gwoździe Targów „Wiatr i Woda” im. Jerzego Fijki przyznawane są wyróżniającym się, nowym produktom obecnym na targach. Sześciuosobowe jury oceniło 42 produkty, w tym sześć jachtów żaglowych, 14 motorowych i 22 produkty w kategorii osprzęt i wyposażenie.

W kategorii jachty żaglowe duże zwyciężył *Delphia 33*, w kategorii jacht motorowy mały (do 6,5 m długości) - motorówka *Quicksilver 520 Passport*. W kategorii jacht motorowy duży za najlepszy uznano motorówkę *Galeon 330 HT*.

W kategorii osprzęt i wyposażenie zwyciężył LifeTag – nakładany na nadgarstek nadajnik uruchamiający alarm „Człowiek za burzą”.

Nagrody Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych otrzymały w kategorii jacht żaglowy *Antila 24*, w kategorii jacht motorowy *Texas 740*, a w kategorii małe jednostki pływające, osprzęt i wyposażenie aluminiowa łódź *Hexagon*.

poszczególnych firm zwiedzający mogą wybrać dokładnie to, czego w danej chwili najbardziej potrzebują. Dla nas niezmiernie ważne jest spotkanie z przedstawicielami branży. To okazja do nawiązania kontaktów, które bardzo szybko przerozdzic się mogą we współpracę handlową.

Firma Smart skupiła się na urządzeniach do łączności radiowej VHF/UKF szwedzkiej Silvy oraz GPS-ach, plotterach i echosondach amerykańskiego Lowrance'a. Tutaj też można było obejrzeć nowe produkty Geonava, Navionicsa – elektroniczną mapę morską Platinum – i Silvy: wodoszczelny telefon Nexus NX1500, produkowany także w wersji ATIS (System Automatycznej Identyfikacji Nadajników) do wykorzystania na wodach wewnętrznych Europy przy kontrolowaniu ruchu jednostek nawodnych.

Abakus wraz z wysyłkową Bakistą pokazały nową ofertę szperaczy Golight, np. model Stryker ze sterowaniem bezprzewodowym o natężeniu światła 500 000 candeli, panele i tablice Blue Sea, zegary i wskaźniki Barigo oraz duże profesjonalne morskie kompasy Ritchie.

Oferta szczecińskiego IMS-Griffin to szeroko rozumiane bezpieczeństwo na wodzie w postaci SOLAS-owskiej pirotechniki ratunkowej (rakiety spadochronowe, pochodnie ręczne i pławki dymne) niemieckiego Cometa i brytyjskiego Pains Wessex'a, radiopław awaryjnych EPIRB McMurdo E3G4 GPS oraz pneumatycznych tratw ratunkowych DSB i RFD. Debiutant na rynku polskim, firma Promaco, wystawiała morską elektronikę firmy Seiwa.

Spotkania, goście i rozmaitości

Targi „Wiatr i Woda” to także prelekcje, spotkania z żeglarzami oraz doroczne podsumowania dokonań branży. Był dzień dla dzieci (Nivea Błękitne Żagle), Dzień Kajakarza oraz akcja społeczna „Bezpieczna Woda”, propagująca bezpieczeństwo podczas żeglugi, wypraw kajakowych, prezentująca techniki ratownictwa wodnego, zasady udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej, wyposażenie jednostki w sprzęt ratunkowo – asenkuracyjny i pirotechniczny.

Gośćmi targów byli także Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki – reprezentanci Polski w klasie olimpijskiej Star oraz załoga olimpijska Delphia 49er Team – Tomasz Stańczyk i Paweł Kuźmicki.

Tekst i zdjęcia:
Przemysław Miller

Laur dla Zatoki Gdańskiej

Podczas targów rozstrzygnięto Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu. Premiuje on inicjatywy inwestycyjne i promocyjne ukazujące, iż gestorzy polskich brzegów potrafią być życzliwi dla turystów i mieszkańców. Dotyczy to zarówno dużych miast, jak i małych miejscowości, budujących przystanie wodne, mariny oraz organizujących wypoczynek nad wodą.

Grand Prix Przyjaznego Brzegu za rok 2006 przyznano „Pierścieniowi Zatoki Gdańskiej” za sieć marin. Został nagrodzony jako jeden z pierwszych projektów sieciowych – miejscowości wspólnie inwestujących w swoje brzegi i wspólnie promujących się, tworzących kompleksowe oferty turystyczne na lądzie oraz kalendarz wydarzeń turystycznych, kulturalnych i sportowych. Projekt przewiduje budowę pomostów i zaplecza sanitarnego, IT z częścią wystawową, stacji turystycznych z zapleczem noclegowym i gastronomicznym, zapewnić ma zintegrowanie ofert turystyki wodnej i lądowej.

– Ta bardzo cenna dla nas nagroda świadczy o trafności koncepcji większego otwarcia się na morze – mówi Mieczysław Struk, wicemarszałek województwa pomorskiego. – Udało nam się przekonać samorządy gmin nadzatkowych, że można jeszcze lepiej wykorzystać ich położenie nad wodami Zatoki Gdańskiej. Od lat Hel, Jastarnia, Władysławowo, Kosakowo i Puck koncentrują się na usługach związanych z morzem. Po zrealizowaniu projektu „Pierścienia Zatoki Gdańskiej” gminy te mogą czerpać jeszcze więcej korzyści ze swojego nadmorskiego charakteru.

Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS w gdańskich Górkach Zachodnich wyróżniono za stworzenie nowoczesnego ośrodka szkoleniowego dla kadry żeglarskiej Polski oraz wdrożenie jego działalności.

Marina Gdańsk MOSiR otrzymała wyróżnienie za organizację jednego z największych w historii Gdańska zlotu żaglowców, jachtów i łodzi „Baltic Sail 2006” oraz coroczne goszczenie ponad 1000 jachtów z ciągle wzbogacaną dla nich ofertą mariny.



Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego w Gdańsku - Górkach Zachodnich przy ujściu Wisły Śmiałej do morza otwarto 24 czerwca 2006 roku.

Jak informuje Urząd Miasta Szczecina, tamtejsze Dni Morza to jedna z największych imprez plenerowych w Polsce. Mało w nich jednak morza...



Fot. Piotr B. Stareńczak

W Polsce nie ma wielu okazji do poznania z bliska specyfiki pracy portów, przedsiębiorstw i instytucji morskich

Niech by wreszcie było święto

Morskie i portowe festiwale organizowane na całym świecie są kopalnią pomysłów, z których przynajmniej część może być łatwo (przy dobrej woli firm i instytucji związanych z morzem oraz władz miejskich) i przy niedużych nakładach finansowych przeniesiona na nasz grunt.

Jeżeli już trafią się w Polsce dostępne dla szerszej publiczności imprezy czy wydarzenia dające okazję do zbliżenia się do statków i okrętów lub zwiedzenia ich, na ogół nie otrzymują odpowiedniej promocji i przechodzą niezauważone. Dzieje się tak zarówno z winy organizatorów, jak i nie

interesujących się dostatecznie sprawami morskimi lokalnych mediów.

Ale nawet jeśli weźmiemy pod uwagę polskie realia (mizerne zwłaszcza w sferze finansowej) i specyfikę naszych portów, skazującą nas na mniejszą skalę imprez w porównaniu choćby do Rotter-

damu czy Hamburga, zostanie całkiem sporo możliwych do zrealizowania, interesujących i nośnych w sferze edukacyjnej, typowo morskich atrakcji. Nie musi być u nas koniecznie wyścigu, czy baletu holowników, ale nie stanowi problemu postawienie holowników przy ogólnodo-

stępnym nabrzeżu i udostępnienie ich na kilka godzin do zwiedzania w czasie „Dni Morza”...

Weźmy za przykład choćby miasto siostrzane Gdyni - Seattle.

Naśladujemy zamorską siostrę Gdyni

Seattle Maritime Festival sponsorowany przez lokalne firmy morskie oraz związane z rybołówstwem, ale i te nie związane bezpośrednio z morzem, pod merytorycznym przewodnictwem Propeller Club i zarządu portu Seattle, jest okazją do organizacji przedsięwzięć edukacyjnych, rekreacyjnych i rozrywkowych przybliżających rolę morza i gospodarki morskiej w codziennym życiu każdego obywatela, także mieszkającego w głębi lądu. Impreza zawiera takie atrakcje, jak jeden z największych w świecie wyścigów holowników (w „U.S. Oil Seattle Tugboat Race Championships” 40 holowników ściga się od terminalu zbożowego przy pirsie nr 86 do linii mety na wysokości pirsu 62/63) oraz rodzinny festyn w rejonie waterfrontu (morskiej strefy prestiżu miasta). W programie są też: uroczysty Maritime Festival Luncheon, odbywający się czasem na pokładzie wycieczkowca zacumowanego w porcie, konkurs poetycki „Stories of the Sea” z finałem na Fishermen’s Terminal, „Seattle Maritime Festival Night at the Mariners” i „rodeo” portowych wózków widłowych w terminalu rybackim.

W Seattle urządza się też, pod patronatem „Pacific Maritime Magazine”, na terenie mariny żeglarskiej, wyścigi w budowie łodzi ze standardowych materiałów „Quick & Dirty Boatbuilding Competition”, bezpłatne wycieczki po porcie na pokładzie statku białej floty, wystawy i wykłady na temat ochrony środowiska morskiego. Atrakcje dla dzieci i młodzieży to m.in. zajęcia z szybkiego modelarstwa skutniczego, zawody zabawkowych łodzi zdalnie kierowanych, bezpłatne wejście do Maritime Discovery Center, etc.

Takie festiwale nie robią się same. Setki wolontariuszy - pracowników portu i firm uczestniczących w obrocie portowo-morskim - wspomagają ich organizację jako animatorzy czy porządkowi podczas samych imprez i wcześniej, np. podczas zbiórki pieniędzy na organizację festiwalu. Uczestnicy takich przygotowań rozumieją, że promocja branży morskiej leży w ich, także osobistym, interesie. Wsparcie gospodarki morskiej (przez podniesienie jej rangi w oczach społeczeństwa, decydentów i polityków) i wyraźne pokazanie się branży oznacza zapewnienie jej pewniejszej przyszłości, a tym samym i stabilności prywatnych dochodów każdego pracownika morza.

Trzeba też pamiętać, że festiwale morskie i portowe to dobry interes. Dwudniowy Whitehaven Maritime Festival przyniósł w 2003 r. bezpośrednio lokalnej gospodarce (w dochodach z gastronomii, hotelarstwa i małego handlu) aż milion funtów brytyjskich. Do tego trze-

ba dodać trudniej mierzalne korzyści, jak promocja regionu i lokalnego biznesu, nie tylko morskiego.

Niestety, w Polsce takiego zrozumienia oczywistych prawd nie ma. Wciąż zbyt mało jest dumy branżowej i wspólnego, promocyjnego działania różnych sektorów gospodarki morskiej. Chodzi tu zarówno o lobbing w świecie wielkiej polityki, jak i o pracę u podstaw - zwłaszcza, bagatelizowaną u nas, edukację morską. W mniejszym stopniu powinno to wynikać z jakiegoś oczekiwania czy zewnętrznego zamówienia, a bardziej z inicjatywy przedsiębiorstw gospodarki morskiej i zaangażowania ludzi morza.

Zbyt mało ludzi w Polsce wie i rozumie, że gdyby nie ludzie morza wielu różnych zawodów - szyprowie i załogi holowników, marynarze i oficerowie na statkach pełnomorskich, piloci, portowcy, stoczniowcy - nie byłoby np. na polskich stołach bananów (przywożonych chłodniowcami), nie byłby możliwy eksport, od którego zależy produkcja polskich fabryk i miejsca pracy dla Polaków także w głębi lądu...

Polakom dziękujemy

A przecież w Polsce nie brakuje wygodnych miejsc do udostępnienia publiczności jednostek pływających. Wymieńmy chociażby Wały Chrobrego w Szczecinie, bulwar lewobrzeżnego Świnoujścia, nabrzeże Ziółkowskiego w Gdańsku i inne - nad Motławą, w pobliżu Targu Rybnego, czy nabrzeża Pomorskie i Francuskie oraz ostrogi pilotów w Gdyni.

Paradoksalnie, polskie statki (promy) udostępniane są do zwiedzania w Szwecji czy Danii.

Polferries (Polska Żegluga Bałtycka) planuje, dla uczczenia 30-lecia linii promowej do Kopenhagi, zaprosić pod koniec maja mieszkańców miasta i turystów do zwiedzenia promu *Pomerania* w ramach dnia otwartego. Na nasze pytanie, czy udostępnienie promu szerszej publiczności nie mogłoby mieć miejsca także w Polsce, otrzymaliśmy zapewnienie od kierownictwa działu marketingu i reklamy PŻB, że... pomysł przyjęto ciepło. Nie poszły jednak za tym konkretne deklaracje.

To nie pierwszy przypadek, gdy potencjalni klienci polskich przewoźników promowych oraz miłośnicy statków z zagranicy okazali się godni wpuszczenia na pokłady polskich promów, w przeciwieństwie do Polaków, którym takiej

Wyścigi i pokazy możliwości holowników to żelazny punkt każdego Seattle Maritime Festival.



Fot.: Archiwum

okazji nie stworzono. W zeszłym roku pokłady promów obu polskich operatorów, cumujących w Ystad, udostępniono na kilka godzin dla zwiedzających w dniu otwartym portu. Zarówno w przypadku promów PŻB (były ku temu w ostatnich latach przynajmniej dwie okazje, gdy nowe we flocie promy stały po kilka dni tuż przed wprowadzeniem do eksploatacji), jak i cumujących przy Wałach Chrobrego w Szczecinie promach *Gryf* i *Galileusz* (przy okazji wprowadzania ich do eksploatacji lub jubileuszu armatora) na promach zorganizowano jedynie imprezy dla VIP-ów.

Nie tylko żagle

Nie wiedzieć czemu, władzom oraz pracownikom działów promocji w urzędach miejskich polskich miast portowych morskość kojarzy się prawie wyłącznie z żeglarstwem i na działaniach wokół niego (np. na budowie marin) na ogół kończą oni swe morskie zaangażowanie, zapominając np. o podkreślaniu wagi portu i całej gospodarki morskiej dla miasta, regionu i kraju. Zupełnie, jak gdyby zapominali o istnieniu w ich miastach portów i stoczn, stanowiących źródło dochodów dla ogromnej części mieszkańców i firm w regionie (a co za tym idzie - także podatków do kasy miejskiej).

Gdynia z morza powstała, ale czasem za bardzo o tym zapomina. Szkoda, że np. powracające z Seattle oficjalne delegacje z Urzędu Miasta nie przywożą i nie przenoszą na nasz grunt ducha i pomysłów z Seattle Maritime Festival.

Aleja Statków Pasażerskich to świetny pomysł, cenna i udana inicjatywa. Odślonięcia kolejnych tablic pamiątkowych na Nabrzeżu Pomorskim otrzymują zawsze godną oprawę. Fetowani przedstawiciele uhonorowanych w alei pływających gwiazd statków mogą się czuć usatysfakcjonowani. Dla obserwatora z zewnątrz wydarzenia te to w zasadzie tylko przemówienia oficjeli i występ umundurowanej orkiestry dętej. Dlaczego wokół odślonienia tablicy kolejnego wycieczkowca nie zorganizować choćby skromnego jarmarku morskiego, nie postawić stoiska z materiałami promocyjnymi miasta, podkreślającymi jego morskość, oraz znaczenie gospodarki morskiej dla całego kraju?...

W ostatnich latach, zwłaszcza w Trójmieście, zdaje się podupadać tradycja otwierania dla zwiedzających bram stoczni w czerwcowym „Dniu Stocznio-wca”. Dni

Titanic zatonął, pamięć - nie...

Podupadająca w niektórych dziedzinach gospodarka morska Belfastu nie przeszkadza mieszkańcom celebrować spraw morskich i zarabiać na turystach zwabionych tradycjami stocznio-wymi i sławą *Titanica*. W Belfaście co roku organizuje się dwa wydarzenia o charakterze stricte morskim - Festiwal *Titanica* i ogólny Festiwal Morski.

Pierwszy odbywa się od 7 do 14 kwietnia. Festiwal *Titanica* upamiętnia statek. Jest rodzajem hołdu składanego ofiarom katastrofy, propaguje i kultywuje również morsko-przemysłową spuściznę Belfastu. Imprezy odbywające się co roku w rocznicę zatonięcia transatlantyku obejmują złożenie wieńca przy tablicy pamiątkowej w ratuszu przez burmistrza Belfastu, wystawę pamiątek związanych z przemysłem stocznio-wym Belfastu i samym *Titanicem* (np. *Titanic - The Image Exhibition*), wycieczki z przewodnikiem po miejscach budowy transatlantyku (bezpłatnymi autobusami na Queen's Island oraz w rejon Thompson Dry Dock - suchego doku zbudowanego specjalnie dla obsługi *Olympica* i *Titanica*), prelekcje, seminaria, slajdowiska, przeglądy filmowe „*Titanic On Film*” oraz spotkania z historykami, okrętowcami i ciekawymi ludźmi morza. Można też wsiąść przy nabrzeżu Donegal Quay na statek wycieczkowy, który zabierze nas na wycieczkę wzdłuż Belfast Lough do miejsca, w którym 31 maja 1911 r. zwo-dowano *Titanica*.

Druga duża morska impreza w Belfaście to weekendowy Belfast Maritime Festiwal, odbywający się na przełomie czerwca i lipca. Będą mu towarzyszyły wizyty wielkich żaglowców i różnorodne atrakcje dla całej rodziny, umiejscowione głównie w rejonie basenu portowego Clarendon Dock i nabrzeża Queen's Quay.



Model transatlantyku *Titanic* w holu ratusza w Belfaście.

otwarte stoczni trwają coraz krócej (np. zaledwie 2-4 godziny) i są raczej ukrywane, zamiast otrzymać wyprzedzającą promocję w lokalnych mediach. Dobry poziom otwartości na mieszkańców, turystów i zainteresowanych statkami hobbystów trzyma Grupa REMONTOWA. Jej Gdańska Stocznia Remontowa SA oraz Stocznia Północna w minionym roku otwierały swe bramy dla zwiedzających dwukrotnie - w ramach Europejskiego

Tygodnia Stocznio-wego i w Dniu Stocznio-wca. Można oczekiwać, że podobne atrakcje będą i w tym roku, tym bardziej, że na czerwiec przypadnie kulminacja obchodów 55-lecia Remontowej.

Za mało morza w Dniach Morza

Centralne obchody Dni Morza, objęte patronatem Ministerstwa Gospodarki Mor-



Odlonięcie w gdyńskiej Alei Statków Pasażerskich tablicy kolejnego wycieczkowca mogłoby być okazją do zorganizowania jarmarku morskiego. Na zdjęciu: 28 sierpnia 2006 r. prezydent Gdyni Wojciech Szczurek (z lewej) i kapitan pasażerskiego kolosa Constellation odsłonił tablicę honorującą tego częstego w Gdyni gościa.

skiej, odbywające się w tym roku w Kołobrzegu, będą obfitowały w wątki morskie, jednak ich program jest nadal w opracowaniu. Już teraz wiadomo, że wydarzeń stricte morskich będzie mało. Zaplanowano m.in. akademie i wręczanie odznaczeń resortowych w Ratuszu oraz atrakcje nie mające nic wspólnego z morzem, ale z niezrozumiałych powodów „podłączane” pod Dni Morza, jak rajd starych samochodów „W hołdzie Neptunowi” czy otwarte mistrzostwa Kołobrzegu w szachach. Morski wielobój strażacki (akcje ratownicze, pokaz sprzętu, konkurencje sprawnościowe) będzie morski chyba jedynie dlatego, że ma się odbywać na plaży. Karaibska Noc z Neptunem zaofiaruje pokazy taneczne.

Jak informuje Urząd Miasta Szczecina, tamtejsze Dni Morza to jedna z największych imprez plenerowych w Polsce, w trakcie której odbywają się koncerty

gwiazd scen polskich, prezentacje artystyczne, imprezy sportowo-rekreacyjne, gry i zabawy z nagrodami. Wizytówką imprezy jest pokaz sztucznych ogni z paradą jednostek pływających. Już z tej oficjalnej notki widać, jak mało jest morza w polskich Dniach Morza. W tym roku, w Szczecinie, odbędą się one między 8 a 10 czerwca.

Przykre, że mało aktywne są organizacje, które ze swej istoty predestynowane są do udziału w obchodach Dni Morza lub włączania się do organizacji takich imprez. W trakcie naszych poszukiwań wydarzeń o charakterze morskim nie natrafiliśmy na żadne znaczniejsze ślady działalności Ligi Morskiej.

Jest jednak nadzieja, że tegoroczne Dni Morza będą w Szczecinie bardziej morskie... W bieżącym roku Zachodniopomorskie świętuje podwójny jubileusz: 60-lecie Dni Morza i 60-lecie szkolnictwa

morskiego w Szczecinie. W związku z tym Związek Armatorów Polskich i Akademia Morska w Szczecinie wystosowały do firm i instytucji regionu, związanych z morzem i gospodarką morską, apel do aktywnego udziału w jubileuszowych uroczystościach. Inicjatorzy prawdziwie morskich co do charakteru obchodów jubileuszowych, organizowanych z Zarządem Miasta Szczecina chcą, by obchody promowały całą gospodarkę morską Pomorza Zachodniego i odbudowały świadomość morską społeczeństwa.

Akademia Morska w Szczecinie planuje zjazd absolwentów, okolicznościową konferencję, wystawy, prezentacje wyposażenia uczelni oraz filmów ukazujących historię i teraźniejszość szkolnictwa morskiego w Szczecinie, opracowanie okolicznościowego ilustrowanego wydawnictwa, wspólną prezentację firm gospodarki morskiej, zawody sportowe, konkursy, koncerty, wystawy fotograficzne, atrakcyjne pokazy ratownictwa morskiego.

W apelu AMS i ZAP zabrakło jednak chęci zorganizowania okazji do zwiedzania jednostek pływających - atrakcji typowej i obowiązkowej dla dni morza na całym świecie. We wstępnym programie, zamieszczonym na witrynie <http://60lat.am.szczecin.pl>, w programie obchodów podwójnego jubileuszu znalazło się co prawda udostępnienie do zwiedzania okrętów Marynarki Wojennej, ale dlaczego nie również jednostek cywilnych, np. holowników, dźwigów pływających, statków pożarniczych, czy statku handlowego, choćby właśnie przekazywanego przez szczecińską stocznnię lub jednego ze statków polskich armatorów?...

Piotr B. Stareńczak

Zaplanuj z nami rok

Za miesiąc – kalendarium morskich imprez, które nie tylko w Polsce odbędą się do końca 2007 roku. Na zgłoszenia od organizatorów oraz sugestie Czytelników co do wydarzeń, które powinniśmy ująć w naszym zestawieniu, nieustannie czekamy pod adresem: piotr.starenzczak@naszemorze.com.pl

Co nas czeka w kwietniu

- **od 17.03. do czerwca** - cykl bezpłatnych wykładów z matematyki i fizyki dla zainteresowanych studiami w Akademii Morskiej w Gdyni. Będą prowadzone w atrakcyjnej formie i połączone ze zwiedzaniem niektórych laboratoriów. Najpilniejszych uczestników czeka jednodniowy rejs statkiem badawczo-szkoleniowym AM *Horizont II*. Zainteresowani powinni zgłaszać się do Biura Karier Studenckich Akademii Morskiej w Gdyni.
Info: www.am.gdynia.pl
- **od 3.04.** - w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku oglądać można wystawę „Działalność morska Polaków w okresie 1918-1945” w ramach stałej ekspozycji „Polacy na morzach świata”. Ekspozycję z 1980 r. poddano gruntownej modernizacji, wzbogacono o nowe eksponaty i tematy. Info: www.cmm.pl
- **7-14.04.** - *Titanic Made in Belfast Festival* w Belfaście, w Irlandii Północnej. Festiwal na cześć transatlantyku *Titanic* i stoczniowych tradycji Belfastu. Więcej – w ramce na stronie 37.
Info: www.belfastcity.gov.uk/titanicfestival/index.asp
- **17-19.04.** - Ferry Shipping Conference 2007; Sztokholm, Helsinki - Szwecja, Finlandia. Wysokiej rangi merytorycznej konferencja naukowo-techniczna i rynkowa zorganizowana przez wydawcę periodyku branżowego „Cruise & Ferry Info”. Szczegóły: www.shippax.se
- **18.04.** - X Konferencja Morska w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni „Aspekty bezpieczeństwa nawodnego i podwodnego oraz lotów nad morzem”, organizowana przez Marynarkę Wojenną RP i AMW. Specjaliści w dziedzinie szeroko rozumianej problematyki bezpiecznego użytkowania obszaru morskiego będą dyskutować m.in. o ratownictwie morskim, zanieczyszczeniu środowiska, zagrożeniu eksploatacyjnym obiektów i morskich konstrukcji technicznych, zagrożeniach asymetrycznych (np. ze strony terrorystów), pracach podwodnych i nurkowaniu oraz polityce morskiej Unii Europejskiej. Info: www.amw.gdynia.pl
- **18-19.04.** - Fluids Rotterdam; Rotterdam, Holandia. Portowe targi usług i wyposażenia przeładunkowego i składowego, transportu i logistyki. Info: www.easyfairs.com
- **21.04.** - Szkoła Morska w Gdyni, ul. Hryniewickiego 10 - dzień otwarty, możliwość zapoznania się z laboratoriami i ofertą edukacyjną placówki. Info: www.morska.edu.pl
- **23-26.04.** - Moskwa, Rosja - Ocean 2006, wystawa i targi. Info: www.mirexpo.ru
- **24-25.04.** - SASMEX 2007; Brighton, Wielka Brytania. Cykl seminariów oraz targi i wystawa poświęcone bezpieczeństwu na morzu, ochronie obiektów portowych i statków, wyposażeniu ratunkowemu i ratownicznemu oraz ewakuacyjnemu, przeciwpożarowemu i nawigacyjnemu oraz komunikacyjnemu, szkoleniom morskim, etc.
Info: www.sasmex.com
- **24-26.04.** - Cruise & Ferry 2007; ExCeL Centre, Londyn, Wielka Brytania. Targi i konferencja poświęcone technicznym i operacyjnym aspektom żeglugi wycieczkowej i promowej. Info: www.cruiseferryex.com
- **25-26.04.** - Design & Operation of Passenger Ships; Londyn (centrum kongresowe ExCeL); Wielka Brytania. Organizowana przez R.I.N.A. konferencja naukowo-techniczna poświęcona projektowaniu, budowie i eksploatacji statków pasażerskich. Info: www.rina.org.uk/showarticle.pl?id=8493&n=407
- **26.04.** - Havencongres Rotterdam 2007 ; Rotterdam - Kongres portowy. Info: <http://tinyurl.com/2odkdg>
- **27.04 - 04.05.** - IAPH 2007 Conference; Port of Houston, Texas, USA. Kolejna z odbywających się w cyklu dwuletnim konferencji międzynarodowej społeczności portowców i zarządów portów, operatorów terminali.
Info: www.iaph2007.com
- **28.04.2007 - 6.01.2008** - The Maritime Museum of Göteborg, Goeteborg, Szwecja. Wystawa „Göt(h)eborg in the world” na temat East Indiaman, Szwedzkiej Kompanii Wschodnioindyjskiej (1731-1813), technice, handlu i nauce tamtych czasów. Info: www.sjofartsmuseum.goteborg.se
- **28.04.** - stacje KNRM i niektóre porty w Holandii - święto holenderskiej, ochotniczej organizacji ratownictwa morskiego KNRM z dniem otwartym, możliwością oglądania zabytkowych i współczesnych statków ratowniczych. Info: www.knrm.nl
- **30.04. - 03.05.** - OTC 2007, Houston, USA. Targi i konferencja technologii offshore. Info: www.otcnet.org/2007
- **od kwietnia do października** w Liverpoolu organizowane są wycieczki statkami turystycznymi do Salford Quays słynnym kanałem manczesterskim (Manchester Ship Canal)

The World zawita na Bałtyk

Apartament wędrowny

Dzięki *The World* można na własne oczy zobaczyć świat, nie wychodząc z domu... Bo to jedyny na świecie statek, na którym apartamenty wykupuje się na własność. W lipcu zawinie do Gdańska, w sierpniu do Szczecina.

The World to na pozór kolejny spory wycieczkowiec, choć nie z tych największych („zaledwie” 43 188 jednostek tonażu pojemnościowego). Mała liczba łodzi ratunkowych sugeruje mniejszą liczbę przyjmowanych na pokład pasażerów (od 150 do 400), mających do dyspozycji stosunkowo większą przestrzeń niż na „typowych” wycieczkowcach. Do tego nowoczesna architektura, choć - w oczach miłośników dawnych, klasycznych transatlantyków - urody dyskusyjnej...

Balkonowe szaleństwo

Rzuca się w oczy zajęcie praktycznie całej powierzchni bocznych ścian nadbudówki balkonami. Ale na współczesnych wycieczkowcach prywatne balkony przy kabinach to nic nadzwyczajnego. Armatorzy i projektanci statków pasażerskich starają się, by oferować wyłącznie widne - „zewnątrzne” kabiny (all outside cabins! - czytamy w folderach reklamowych nie-

których statków) i by w jak największym procencie miały one balkony. W przypadku *The World* wydaje się, że wszystkie kabiny je mają. Jednak po chwili zastanowienia i porównania z większością wycieczkowców z balkonami przy kabinach staje się jasne, co wyróżnia ten statek. Balkony wydają się bowiem wyjątkowo duże. Właściwie to tarasy. Można by podejrzewać, że to, co postrzegamy jako jeden balkon (od jednego przepierzenia do następnego), w rzeczywistości służy jako wspólny obszar dla dwóch, trzech sąsiadujących kabin. Ale nie... To rzeczywiście duże balkony dla pojedynczych kabin, a raczej... apartamentów.

Zamieszkać na pokładzie

Bo *The World* to właśnie pływający apartamentowiec. Nie chodzi o to, że to typowo eksploatowany wycieczkowiec, a wyróżnia się jedynie tym, że jest bardziej luksusowy, z większymi kabinami czy apartamentami dla każdego pasażera, pary, rodziny. To jednostka pionierska wśród wycieczkowców (a chyba wciąż

do tej grupy można ją zaliczyć), bo jest eksploatowana według zupełnie innych zasad niż te, do których przyzwyczaił nas cruise industry. Apartamenty (jest ich 165) nie są przydzielane gościom, którzy wykupili rejs czy wycieczkę na określoną trasę w terminie zapowiedzianym w reklamowych folderach armatora czy biur turystycznych. Tutaj apartamenty wykupuje się na własność. Ceny - od 800 tys. do sześciu milionów dolarów! To prawdziwy pływający apartamentowiec - pływająca wyspa pełna domów wakacyjnych. Dotychczas bogacze mogli nabywać posiadłości na Riwierze, Wyspach Kanaryjskich, Karaimach lub w innych modnych, prestiżowych miejscach i na każde wakacje wracali do tych samych domów. Teraz, mając swój apartament na statku, mogą kolejno zaliczyć wszystkie te miejsca i mnóstwo innych wakacyjnych atrakcji na całym świecie, niemal nie ruszając się ze swego pływającego, luksusowego osiedla. Mogą też całymi miesiącami żyć na statku, prowadzić z pokładu biznes biorąc udział w telekonferencyjnych naradach menedżerskich czy grać na giełdzie. Bo samo mieszkanie (z gabinetem lub biurem, komunikacją satelitarną i dostępem do Internetu) będzie się poruszało.

The World nie może jeszcze uchodzić za przedstawiciela szerszego trendu, bo jest raczej unikatem jeżeli chodzi o model biznesu żeglugowego i sposobu eksploatacji statku pasażerskiego. Jest, być może, pionierem nowego trendu.

The World jest - jak określa się w oficjalnych materiałach promocyjnych - jedyną w świecie społecznością rezydentką na morzu z ciągłym, ogólnosiwiatowym „rozkładem jazdy”. Oferuje posiadanie mieszkania (raczej apartamentu) na falach



na własność lub wynajęcie go na wakacje. Dla klientów wynajmujących wakacyjny apartament ResidenSea miejsce bukowane jest w oparciu o dzienne stawki wynajmu - jak w hotelu, a nie na konkretne wycieczki.

Na statku wykupiono liczne apartamenty na własność, ale idea ResidenSea nie była totalnym sukcesem biznesowym. Dlatego część apartamentów nadal wynajmuje się okresowo - nie wszystkie mają stałych właścicieli. Pierwotni inwestorzy w przedsięwzięciu ResidenSea mieli niemałe kłopoty finansowe, które odbiły się też na norweskiej stoczni, która statek zbudowała.

ResidenSea Ltd. z siedzibą na Florydzie jest niezależną firmą zarządzającą sprzedażą, marketingiem, eksploatacją i administracją. Można powiedzieć, że to po części developer osiedla mieszkalnego na wodzie i zarazem wspólnota mieszkaniowa *The World*.

Bałtycki rozkład jazdy

The World prawdopodobnie zapisze się w historii bałtyckiej żeglugi wycieczkowej jako pierwszy statek pasażerski odbywający tu tak długą wycieczkę. Po wiosnie i wczesnym lecie spędzonym na Morzu Śródziemnym (z przystankiem w Cannes na czas festiwalu filmowego, poza licznymi innymi atrakcjami), pływająca wyspa apartamentów uda się do Niemiec, przybywając do Hamburga 18 lipca. Po drodze, pod koniec czerwca i na początku lipca, *The World* spędzi osiem dni w hiszpańskiej Walencji, gdzie rezydenci i goście będą mogli śledzić z pokładów statku i z balkonów swoich apartamentów regaty America's Cup. Ważniejsze letnie niemieckie punkty programu *The World* to m.in. dwa dni w Timmendorf oraz krótki przystanek w portowym i rybackim mieście Warnemünde. Potem statek zatrzyma się na



The World - pływająca wyspa pełna wakacyjnych domów, czyli najbardziej oryginalny ze wszystkich statków pasażerskich świata.

cztery dni w Gdańsku. Według dostępnych danych, pobyt potrwa od 26 lipca, od godz. 18, do 29 lipca, do godziny ok. 20. Cumować będzie najprawdopodobniej przy nabrzeżu Oliwskim.

4 sierpnia *The World* przybędzie do Szczecina, by dać rezydentom i gościom okazję obejrzenia pięknych, wielkich żaglowców i uczestnictwa w imprezach w ramach Tall Ships Race. Do 7 sierpnia apartamenty powinny się przenieść do Sztokholmu. W Visby na Gotlandii pasażerowie „Świata” będą mogli wziąć udział w dorocznym „Festiwalu Średniowiecznym”, w którego trakcie przebudują za straganami, trefnisie, rycerze i muzykanci wypełnią ulice i zabytkowe zamki historyczną atmosferą i zabawą. Koniec sierpnia *The*

World spędzi w Finlandii, w Helsinkach, oraz w St. Petersburgu, w Rosji (28-31 sierpnia). We wrześniu *The World* i jego mieszkańcy trafią do estońskiego Tallina i lotewskiej Rygi. Po dwóch dniach spędzonych na Litwie, w Kłajpedzie, statek zakończy prawdopodobnie najdłuższy w historii Bałtyku rejs wycieczkowy, docierając 13 września do Oslo, gdzie przycumuje przy twierdzy i zamku Akershus z XIII wieku. Bałtycko-nordycka część nieustającego rejsu nietypowego wycieczkowca definitywnie dobiegnie końca 18 września, wraz z przybyciem *The World* do Wielkiej Brytanii.

Piotr B. Stareńczak
Fot.: ResidenSea

Nazwa statku:	<i>The World</i>
Nr IMO:	9219331
Operator:	ResidenSea Ltd., USA
Armator zarejestrowany:	ResidenSea II Ltd, Wyspy Bahama
Armator zarządzający:	Barber Shipmanagement Ltd., USA
Klasyfikacja:	Det Norske Veritas
Rok budowy:	2002
Stocznia:	główny kontraktujący Fosen Mek. Verksteder AS - Rissa, Norwegia
Budowniczy kadłuba:	Bruces Verkstad AB - Landskrona, Szwecja
Tonaż pojemnościowy brutto:	43 188
Tonaż skompensowany (CGT):	60 463
Nośność:	4558 t
Długość całkowita:	196,35 m
Długość między pionami:	168,50 m
Szerokość:	29,20 m
Wysokość boczna:	9,10 m
Zanurzenie:	6,90 m
Liczba kabin:	198
Liczba miejsc:	1042
Załoga:	343 osoby
Moc napędu głównego:	11 880 kW (16 150 KM)
Silniki napędu głównego:	2 × Wartsila 12V32
Prędkość:	19 węzłów
Pojemność zbiorników na olej napędowy:	1276 t
Stery strumieniowe dziób:	2 × 1200 kW, rufa: 1 700 kW

*Bez nich żaden nawigator
nie da sobie rady...*

Więcej niż drogowskaz

O tym, jak duży wpływ na nawigację
ma rozwój nauki, świadczą mapy morskie. Tradycyjne,
papierowe, wypierane są przez mapy elektroniczne.

Z roku na rok zyskują coraz nowsze funkcje,
czyniąc nawigację łatwą jak nigdy wcześniej.



**Kartografia – jeden
z przedmiotów na kierunku
nawigacyjnym Akademii Morskiej.**

Tradycyjna mapa morska wykonana jest w rzucie Merkatora. Równoleżniki i południki są tu liniami prostymi, przecinają się pod kątem prostym. Przedstawienie południków jako linii prostych, równoległych do siebie, spowodowało zniekształcenie obrazu powierzchni kuli ziemskiej, na której południki zbiegają się przy biegunach. Zniekształcenie to jest coraz większe w miarę oddalania się od równika w kierunku biegunów. By je zmniejszyć, równoleżniki nie są na mapie jednakowo oddalone od siebie. W miarę oddalania się od równika, odstęp między nimi jest coraz większy. Mierzac odległość na mapie, zwłaszcza jej bocznych ramkach, odcinek mili morskiej trzeba brać na tej samej szerokości geograficznej, na której znajduje się mierzona odległość.

Są jednak mapy charakteryzujące się innym od klasycznego rzutu Merkatora odwzorowaniem – to mapy z odwzorowaniem gnomicznym. Używa się go głównie do map morskich w małej skali lub szczegółowych map portów w bardzo dużej skali. Mapy gnomiczne o małej skali różnią się od innych tym, że południki schodzą się w nich na biegunach. Na mapach o dużej skali powierzchnia przedstawiana jest na tyle mała, że są one prawie równoległe.

Na mapie morskiej kurs jednostki jest zawsze linią prostą, kąty zaś zmierzone z jednostki między różnymi przedmiotami są równe kątowi między odpowiadającymi tym przedmiotom punktami na mapie. Mapa morska zawsze przedstawia dokładnie poszczególne części mórz, cieśniny, zatoki, porty itd. z przyległymi do nich odcinkami lądów.

Klasyczna mapa morska wykonana w rzucie Merkatora powstała nie w wyniku standardowego rzutu geometrycznego kuli ziemskiej na płaszczyznę, ale jako efekt myślenia matematycznego. Jednej minucie szerokości na kuli ziemskiej (jednej mili morskiej) można przyporządkować na tej mapie odcinek odpowiadający jednej mili morskiej, ale tylko na równoleżniku konstrukcyjnym tejże mapy. Skala mapy Merkatora zmienia się wraz z szerokością geograficzną. Utrudnia to pomiar odległości między punktami charakteryzującymi się dużymi różnicami szerokości.

Kiedyś biura hydrograficzne państw mających dostęp do morza wydawały mapy morskie głównie pod kątem armatorów dużych statków. Dzisiaj wiele renomowanych biur hydrograficznych, jak United Kingdom Hydrographic Office, Royal Institute of Navigation, Nautical In-

stitute of Navigation oraz wydawnictwa specjalistyczne publikują mapy dla miłośników sportów wodnych. Oparte są na stale aktualizowanych danych i dopasowane do potrzeb motorowodniaków i żeglarzy. Często można je kupić w kompletach, uzupełnione o szczegółowe plany popularnych portów.

Wszystkie mapy morskie przygotowywane są do publikacji na podstawie szczegółowych badań, prowadzonych zawsze w regularnych odstępach czasu (w zależności od ważności danego akwenu i stopnia trudności poruszania się po nim).

Mapa elektroniczna

Klasyczne, papierowe mapy morskie przechodzą powoli do lamusa, a ich miejsce zajmują niezawodne i bardzo funkcjonalne mapy elektroniczne.

Pierwotny dzisiejszej morskiej mapy elektronicznej pojawił się pod koniec II wojny światowej na okrętach US Navy, operujących na bezkresie Pacyfiku. Na rynku „cywilnym” pojawiły się w drugiej połowie lat 60. ubiegłego wieku. Krokiem w kierunku powstania pierwszej ogólnie dostępnej elektronicznej mapy morskiej było zastosowanie w pierwszej połowie lat 70. techniki komputerowej w cyklu produkcyjnym tradycyjnych map papierowych. Około roku 1982–1984 pojawiły się w USA i Japonii, a później w Wielkiej Brytanii i Australii, mapy elektroniczne de facto zeskanowane z klasycznych map papierowych (głównie rastrowych). Zaraz po nich pojawiły się na rynku mapy elektroniczne zapisane na stałe w pamięci komputerów (mapy wektorowe).

Początkowo wszystkie elektroniczne mapy morskie były niebotycznie drogie i – mimo wykorzystania techniki komputerowej – stosunkowo niedoskonałe. W porównaniu do map papierowych, w większości były bardzo uproszczone pod względem zawartego materiału informacyjnego. Jedynym ich atutem było to, że tworzyły nowoczesny, zintegrowany system nawigacyjny. Po raz pierwszy na tle wyświetlanej mapy komputer zaznaczał pozycję jednostki, jej drogę oraz kurs, co było możliwe dzięki współpracy komputera nawigacyjnego z radarem, ewentualnie innym systemem służącym do radionawigacji. Możliwe było również oglądanie i interpretowanie mapy w zbliżeniu lub oddaleniu, a nawet zaznaczanie zmiennej krzywej pływów dla danych portów.

Do 1988 roku przeważająca większość dostępnych map elektronicznych obejmowała jedynie wybrane, bardzo trudne akweny, wymagające od nawigatora chirurgicznej wręcz precyzji poruszania się (duży ruch towarowy, trudne po-

Rodzaje map nawigacyjnych

- **informacyjne** - mniejsze niż 1 : 2 000 000, ze szczegółowymi danymi dotyczącymi warunków żeglugi na określonych obszarach wodnych (mapki indeksowe prądów, wiatrów, odchyłen magnetycznych itp.)
- **generalne** - (w małej skali przedstawiają całe morza lub oceany. Używa się ich najczęściej do ogólnego planowania i nanoszenia pozycji przy długich rejsach) w skali od 1 : 2 000 000 do 1 : 800 000, przeznaczone do ogólnych kalkulacji przy wyborze drogi jednostki
- **drogowe** - w skali od 1 : 800 000 do 1 : 300 000, używane w żegludze po otwartych przestrzeniach oceanów i mórz
- **brzegowe** - w skali 1 : 300 000 do 1 : 25 000, przedstawiające szczegółowo obszary wodne w pobliżu brzegów lub akweny niebezpieczne dla żeglugi
- **plany portów** - w skali 1 : 25 000 i większej, przedstawiają niezwykle szczegółowo nieznany obszar. Używane najczęściej podczas wchodzenia do nowego portu lub prowadzenia nawigacji na wyjątkowo trudnym i niebezpiecznym akwenu.

Na wszystkich dostępnych mapach morskich naniesione są, za pomocą umownych znaków graficznych (tzw. znaków konwencjonalnych), szczegółowe dane służące szeroko rozumianemu bezpieczeństwu żeglugi, jak stałe i pływające znaki nawigacyjne (latarnie morskie, nabieżniki, latarniowce, pławy i wiechy), głębokości akwenu, rodzaj dna itd.

dejsca do portów, wąskie cieśniny, łowi-
ska, tereny wojskowe, prace hydrotech-
niczne).

Od początku mapa elektroniczna zy-
skała status mapy stricte nawigacyjnej, tj.
ENS (Electronic Navigational Chart). Ko-
jarzyła się z czymś więcej niż tylko
z „elektronicznym” obrazem doskonale
znanym z mapy papierowej. Ze wzglę-
du na nieograniczone możliwości użytko-
we, natychmiast zyskała status zintegro-
wanego systemu nawigacyjno – informa-
cyjnego ECDIS (Electronic Chart Display
and Information System).

Nawigacyjna morska mapa elektro-
niczna stała się ważnym ogniwem w sys-
temie bezpieczeństwa żegluga, dając na-
wigatorowi możliwość prezentacji na
wspólnym ekranie obrazu całej sytuacji
nawodnej, uzyskanej za pomocą radaru

oraz sytuacji batymetrycznej zawartej na
mapie. Powszechne wykorzystanie map
elektronicznych (od dużych tankowców
począwszy, na małych jachtach kończąc)
sprawiło, że zamiast korzystać z trady-
cyjnych map oraz innych wydawnictw
nawigacyjnych, wymagających nieustannej,
czasochłonnej aktualizacji, odrębnego
pomieszczenia lub stołu nawigacyjnego
z cyrklem, przenośnikiem, przymiarem
i miękkim ołówkiem, nawigacja stała się
banalnie prosta. Nie ma już potrzeby
określania bieżących pozycji jednostki
i ręcznego nanoszenia ich na mapę oraz
śledzenia ruchu innych jednostek na ra-
darze i monotonnego porównywania ob-
razu radarowego z mapą. Dzieje się to
automatycznie na monitorze, a np. jacht
z powodzeniem może być prowadzony
przez jedną osobę.

**Elektronika
to nie wszystko**

System ECDIS to poważna baza danych
geometrycznych i opisowych, które muszą
być i są aktualizowane w sposób zapew-
niający zawsze pewny dostęp do ważnych
informacji utrwalanych w postaci „statycz-
nych” map, zdjęć satelitarnych i lotniczych
oraz prognoz, zjawisk, rekonstrukcji.

Od 1995 roku na forum międzynaro-
dowym prowadzone są rozmowy i kon-
sultacje w celu wypracowania jednolitych
standardów eksploatacyjnych dla syste-
mów ECDIS. Producentom map elektro-
nicznych chodzi o przygotowanie kano-
nu norm, jakie winien spełniać system,
by mógł być uznany przez administrację
morską na świecie za prawny ekwiwa-
lent tradycyjnych map papierowych.



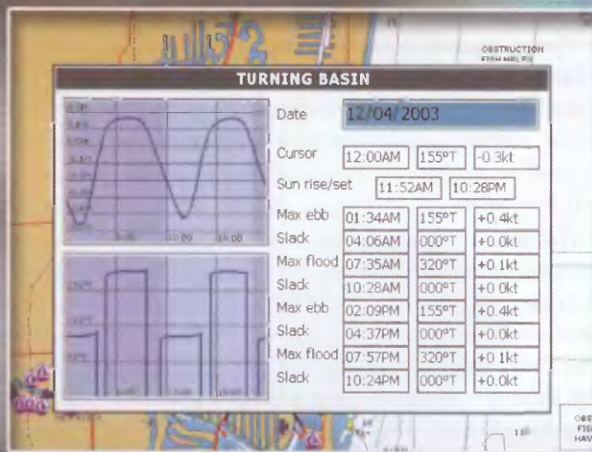
**Przykładowa elektroniczna
nawigacyjna mapa morska.**



**Port na mapie
elektronicznej.**



**Obraz na monitorze urządzenia nawigacyjnego (GPS, radaru
lub plottera) nowoczesnej elektronicznej mapy
nawigacyjnej.**



**Szczegółowy opis pływów
w formie tabeli z mapy elektronicznej.**

Tajemnica sukcesu mapy elektronicznych

„Mózgiem” systemu ECDIS, gwarantującym spójność i precyzję działania, jest Ogólnosiwiatowa Baza Danych dla Potrzeb ECDIS – WEND (Worldwide Electronic Navigational Chart Data Base), powołana do życia na XIV Międzynarodowej Konferencji Hydrograficznej, zorganizowanej przez IHO. W 1995 r. Komitet WEND po przeprowadzeniu wstępnych prac rozpoznawczych stwierdził, że istnieje konieczność kontrolowania przez IHO tworzonych przez producentów map elektronicznych baz danych, by zagwarantować ich odpowiednią jakość. Komitet ds. WEND ustanowił regionalną sieć ośrodków koordynacyjnych dla map elektronicznych RENC (Regional ENC

Center), dzieląc świat na określone obszary. W systemie tym funkcjonuje także baza danych SENC (System Electronic Navigational Chart – Statkowa Wewnętrzna Baza Danych), która powstała w wyniku przekształcenia oryginalnych danych ENC przez system ECDIS w celu optymalnego wykorzystania ich przez nawigatora. Aktualizowana na bieżąco, stanowi ekwiwalent zaktualizowanej mapy papierowej.

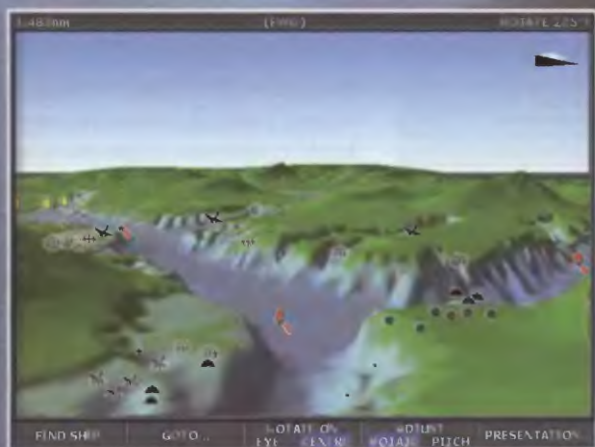
Oprócz systemu map ECDIS funkcjonują mapy ECS (Electronic Chart System – System Map Elektronicznych), oparte na cyfrowej informacji kartograficznej, o znacznie mniejszych możliwościach operacyjnych niż ECDIS. ECS nie mogą być uważane za ekwiwalent tradycyjnych map nawigacyjnych. Aby spełnić wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglu-



Informacja na temat częstotliwości oraz wielkości pływów w danym punkcie akwenu.



Pomocne informacje na temat portu/mariny wraz z dokładnym opisem infrastruktury.



Funkcja mapy trójwymiarowej - inne ujęcie (spad) z monitora GPS / plottera.



Funkcja „Satellite photo overlay” dostępna jest w mapie Navionics Platinum.

gi, jednostka posługująca się systemem ECS musi być wyposażona w tradycyjne mapy papierowe jako podstawowe narzędzie pracy nawigacyjnej i na ich podstawie prowadzić żeglugę. Doskonałym przykładem takich map jest serwis map rastrowych ARCS (Admiralty Raster Chart Service – Serwis Map Rastrowych Admiralicji Brytyjskiej), opracowany przez Admiralicję Brytyjską.

Użytkownikom systemu ECS, którzy nie są zainteresowani wykorzystaniem wszystkich funkcji systemu ECDIS zgodnych ze standardem IMO, oferowany jest system RCDS (Raster Chart Display System – System Zobrazowania Map Rastrowych). Chociaż ARCS umożliwia nawigatorowi dokładne, punkt po punkcie, odтворzenie na ekranie reprodukcji mapy papierowej (jest identyczna z oryginałem jeśli chodzi o wygląd, jakość, dokładność, kolorystykę oraz podkład kartograficzny), to w myśl prawidła 20 rozdziału V Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 roku nie może być jej pełnoprawnym ekwiwalentem. Niezależnie od prawnych wymagań lub właściwych zezwoleń, posiadanie na pokładzie jednostki odpowiednich, poprawionych i zaktualizowanych map pa-

pierowych będzie wynikało z potrzeby zachowania należytej dozy ostrożności na wypadek awarii elektronicznego systemu ECS.

Mapy RNC (Raster Navigational Charts – Rastrowe Mapy Nawigacyjne) są częścią systemu RCDS, powstała w wyniku skanowania poszczególnych warstw używanych w produkcji płyt drukarskich, z których korzysta się przy produkcji tradycyjnych map papierowych. Dzięki temu papierowe i rastrowe wersje tej samej mapy uzyskują identyczny wygląd. ARCS jako pierwszy na świecie serwis map nawigacyjnych umożliwia nawigatorowi pełną korektę map elektronicznych, dostarczonych przez narodowe biuro hydrograficzne. Wszystkie mapy wraz z naniesionymi na nie poprawkami pochodzącymi z Wiadomości Żeglarskich (Admiralty Notices to Mariners) dostarczane są użytkownikowi w wersji elektronicznej (rastrowej) na płytach CD. Poprawki wydawane są regularnie raz na tydzień, a dzięki nowoczesnemu software'owi wszystkie nowe informacje nakładane są automatycznie na bieżący obraz mapy używany w systemie ECS, bez jakiegokolwiek czynności ze strony nawigatora. W ARCS ważne jest, że dzięki odpowiedniemu zaprojektowaniu systemu do uzupełnienia wszystkich posiadanych danych używa się tylko ostatniej płyty aktualizującej. CD z poprawkami i nowe informacje trafiają do subskrybentów ARCS na podstawie rocznej opłaty ryczałtowej, pobieranej przez międzynarodową sieć agentów ARCS.

Odbiorcy ARCS mogą wybrać jeden z dwóch poziomów serwisu: ARCS Nawigator – pełen serwis aktualizowanych na bieżąco map elektronicznych – oraz ARCS Skipper, przeznaczony dla użytkowników nie potrzebujących regularnie poprawianych map. W ramach tych opcji użytkownik otrzymuje licencję na bezterminowe korzystanie z map ARCS Skipper.

Navionics Platinum - mapa inna niż wszystkie

Platinum jest dziełem włoskiego konsorcjum z Viareggio, od 22 lat uchodzącego za jedno z najlepszych w branży. Firma Navionics specjalizuje się w produkcji zaawansowanych morskich map elektronicznych Afryki, Azji, Południowej Ameryki i Centralnej, Ameryki Północnej, Europy oraz Oceanii. Włosi są także twórcami unikatowych map elektronicznych (typu Land & Sea) wykorzystywanych do

nawigacji po akwenach morskich, śródlądowych oraz terenach lądowych na całym świecie. Navionics opracował w formie elektronicznej na kartach pamięci MMC, SD, CF, NavChart i MicroChart specjalne mapy dla wędkarzy (typu Hot-Maps), przeznaczone do wgrywania do pamięci sprzężonych ze sobą echosond GPS-ów produkowanych przez Lowrance'a, Furuno, Raymarine, Northstar i Humminbirda.

Mapy z serii Platinum oferowane są na standardowych cartridge'ach, montowanych wewnątrz przystosowanych do tego odbiorników GPS NAVSTAR (firmy Geonav i Raymarine). W ramach kartografii systemu Platinum Europa, a w zasadzie jej wody morskie wraz z najbliższymi z przybrzeżnymi fragmentami lądu, podzielono na 17 części (map), które po skompletowaniu układają się w spójną całość.

Najbliższy Polsce pakiet map morskich Platinum, uwzględniający całe wybrzeże morskie naszego kraju z południową częścią Bałtyku, oznaczono symbolem 16P South Baltic. Pozostałe mapy wód Europy noszą symbole: 11P Norway North West, 12P Norway South West, 13P Sweden East, 14P Finland, 15P Oslo to Denmark, 17P Sweden South, 22P Iceland, 23P UK North&East, 24P UK South West&Ireland, 25P UK South/Hamburg, 26P France, 31P Iberia, 32P Western Mediterranean, 33P Central Mediterranean, 34P Eastern Mediterranean i 35P Black Sea.

Mapa Navionics Platinum jest zaliczana do III – najnowszej kategorii morskich map elektronicznych. Łączy cechy tradycyjnej mapy papierowej (wcześniej zeskanowanej) z rozbudowaną bazą danych, niezwykle pomocnym kompendium wiedzy przy prowadzeniu standardowej nawigacji i pozyskiwaniu informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi oraz niezwykle starannym opisem infrastruktury portów i marin. Szczególny nacisk położono na grafikę oraz szeroko rozumiane bezpieczeństwo żeglugi. Mapa jest wręcz „nafaszerowana” znakami graficznymi, informującymi o zakłóceniach przepływu wody (wirach), liniach ograniczających dane niebezpieczeństwo, przeszkodach z podaniem ich głębokości, przelewach (zakłóceniach na powierzchni wody), skałach wraz z dokładną głębokością (na równi zera mapy), lokalizacji wraków wraz z podaniem informacji o ich dokładnym położeniu, głębokości (ustalonej na podstawie precyzyjnego sondowania) bądź jego przesunięciu na podana-

Gerhard Kremer Merkator

Kartograf i geograf flandryjski, żył w latach 1512 – 1594. Działal w Duisburgu i Lowanium, gdzie w 1554 roku wydał pierwszą, bardzo dokładną mapę Europy w 15 arkuszach w skali 1 : 4 300 000. Wprowadził nową siatkę geograficzną do map morskich, na której wszystkie loksodromy są odcinkami prostymi.

Loksodroma to teoretyczna linia na powierzchni kuli ziemskiej, przecinająca wszystkie południki pod tym samym kątem. Wznosi się spiralnie od równika ku biegunom. Wykreślona na mapie morskiej przedstawia zawsze linię prostą, przecinającą wszystkie południki pod takim samym kątem. Chociaż nie jest najkrótszą drogą łączącą dwa punkty na kuli ziemskiej, jest uważana za najbardziej dogodną do nawigacji.

głębokość, miejscu spoczynku wraków, których kadłub wystaje w całości lub częściowo z wody, miejscach spoczynku wraków uznanych za szczególnie niebezpieczne. Głębokości sondowania podano względem zera mapy, czyli najniższego poziomu, do jakiego może spaść poziom wody. Linie konturów łączą punkty o tej samej głębokości. Obszary akwenu, które podczas odpływu pozbawione są wody, oznaczono kolorem zielonym, głębokości 0-5 m niebieskim, 5-10 m błękitnym. Na mapie są również znaki nawigacyjne z charakterystyką ich światła, ponieważ wymaga tego dobre oznaczenie miejsc niebezpiecznych i bezpiecznych przejść. Oznakowanie jest zgodne ze standardem międzynarodowego stowarzyszenia IALA. Na mapach europejskich stosuje się system IALA A, gdzie kolor czerwony oznacza lewą, a zielony prawą stronę szlaku; w systemie IALA B (Ameryka Północna i Południowa, Japonia, Korea, Filipiny) jest na odwrót. W myśl standardu IALA, granice torów wodnych oznakowane są znakami bocznymi, ustawianymi zgodnie z kierunkiem oznakowania podanym na mapie. Na rzekach i w ujściach znaki ustawione są zawsze w kierunku od morza do lądu. Płynąc np. w górę rzeki (system IALA A) będziemy mieli po lewej stronie czerwone, a po prawej zielone boje. Boje oznakowania bocznego są dodatkowo ponumerowane od strony morza, z parzystymi numerami na znakach czerwonych i nieparzystymi na zielonych. Na wybrzeżu oznakowanie ustawa się zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Szczególnie groźne i niebezpieczne dla żeglugi miejsca oznaczono tzw. znakami kardynalnymi, których oznaczenia informują nawigatora, po której stronie należy je omijać. Północny znak kardynalny omija się od północy, a południowy od południa. Wśród innych ważnych znaków jest znak odosobnionego niebezpieczeństwa, używany do określenia małej, pojedynczej przeszkody, wokół której znajduje się bezpieczna woda. Stosowany jest do oznakowania środka szlaku lub charakterystycznego miejsca znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeża.

Informacje pełne i pewne

Wyjątkowo dobrze opracowana jest w Platinum kwestia pływów i prądów pływowych. To ważne informacje zwłaszcza na wodach o charakterze pływowym, gdzie najważniejsza dla bezpiecznej i do-

kładnej nawigacji jest perfekcyjna znajomość wysokości pływów oraz kierunku prądu pływowego. Posługując się mapą Platinum nawigator może odczytać informację o wysokości, skoku oraz czasie wysokiej i niskiej wody dla każdego portu lub mariny. Z funkcji tej korzysta się najczęściej w pobliżu wybrzeża, gdzie kształt i układ linii brzegowej powodują bardzo duże zmiany pływów, a ruchy masy wody morskiej tworzą niezwykle silne i zazwyczaj niebezpieczne prądy. Głębokość wody pokazana na mapie wraz z niektórymi wysokościami jest liczona od zera mapy, będącego najniższym pływem astronomicznym, tj. najniższym poziomem, jaki może osiągnąć pływ. Na mapie wszystkie głębokości i wysokości osuśchu są mierzone od poziomu zera mapy. Kierunek prądu pływowego określony jest na mapie strzałką. Użytkownik posługujący się tą mapą ma zawsze pewne i sprawdzone informacje o prądach pływowych dotyczących danego obszaru wraz z dokładnym określeniem prędkości danego pływów (w węzłach i ich dzieśiątych częściach).

Użytkownika mapy Platinum zaskoczy grafika 3D, która dzięki najnowszym rozwiązaniom technologicznym może być oglądana na zwykłym kolorowym ekranie tradycyjnego odbiornika pozycyjno-lokalizacyjnego. Funkcja 3D View pokazuje nawigatorowi ukształtowanie dna, które w miarę zbliżania się do lądu płynnie przechodzi w obraz widoczny już nad powierzchnią wody, a więc zarysy i kontury wybrzeża. W ramach funkcji Satellite Photo Overlay zastosowano również zdjęcia stricte satelitarne, które z dużej wysokości pokazują wybrany fragment wybrzeża.

Przybory i nie tylko...

Niezbędne uzupełnienie map morskich stanowią nie tylko przyrządy, cyrkiel, przenośnik, liniał równoległy, ołówek i stół nawigacyjny, ale również literatura fachowa, zawierająca szereg informacji nie podanych na mapie:

- spis światła i sygnałów radiowych
- księgi locji
- atlas pływów
- almanach nautyczny
- instrukcje obsługi

Uzupełnieniem przyjaznej i prostej nawigacji oraz ilustracją fragmentu lądu, zwłaszcza tam, gdzie znajdują się porty i mariny, jest funkcja Panoramic Picture. Składa się z 15 tysięcy specjalnie wyselekcjonowanych zdjęć lotniczych, wykonanych z małej wysokości, przedstawiających konkretny rejon.

Wielofunkcyjność i praktyczność mapy Platinum potwierdza funkcja Port Services & Points of Interest, która zastąpi przewodnik książkowy. Dowiemy się wszystkiego o porcie, do którego zawinęliśmy, a w podręcznej bazie danych oprócz adresów znajdziemy potrzebne na miejscu numery telefonów.

Tekst i zdjęcia:
Przemysław Miller



Klasyczne panoramiczne zdjęcie lotnicze wykonane z niedużej wysokości. Funkcja „Panoramic pictures” ma archiwum ok. 15 tys. takich zdjęć, które przedstawiają porty i mariny z całego świata.

*Witold Tilsa z Sopotu rybakiem
być nie chciał, ale musiał...*

Mówią, że trzeba nauczyć się pokory
wobec morza i szacunku dla swojego fachu.
Mówią też, że to ciężki kawałek chleba.
Mimo to, od pokoleń, wbrew przeciwnościom,
sopoccy rybacy trwają. Wśród nich
- Witold Tilsa.

Łódź w roli głównej

*Choć próbował, nie udało mu się
uciec przed rodzinnym fachem.
Witold Tilsa, jak jego dziadek
i ojciec, jest rybakiem.*

Rodzina Tilsów w Sopocie pojawiła się w okresie międzywojennym, gdy do kurortu przyjechał Leon.

- Dziadek pochodził z Gdańska, tam poznał swoją przyszłą żonę Hertę – opowiada pan Witold. – Mam nawet takie zdjęcie, jak z babcią spacerują obecną ulicą Bohaterów Monte Cassino.

Dziadek był mistrzem kowalstwa i w tym też zawodzie w Sopocie pracował. Początkowo rodzina mieszkała w okolicy starego młyna, dzisiejszej ulicy 3 Maja, potem przy Winieckiego.

Leon był mężczyzną energicznym, niskim, krępy. – Jak już coś powiedział, to bardzo dobitnie i konkretnie – wspomina. – Mieliśmy przed nim respekt, ale się go nie baliśmy.

Pierwszym rybakiem w rodzinie był wujek Jan Zengschtok. To on ściągnął do zawodu Gerarda Tilse, który z kolei w tajniki łowienia wprowadził syna Witolda.

- Początkowo tata pływał z wujem – opowiada pan Witold. – Mieli sosnową łódź z benzynowym silnikiem samochodowym. Trudno mi powiedzieć, co się z nią stało, bo później tata i wujek pracowali osobno, każdy u innego rybaka.

Przełom nastąpił w 1985 roku, gdy Witek był już Witoldem, lat 25. Wówczas to Gerard Tilse kupił łódź.

Miałem inne plany

Dzieciństwo pana Witolda upływało między sieciami. Życie rybackich rodzin toczyło się na plaży, w przystani, przy łódkach.

- Mama sprzedawała ryby, my na swój sposób próbowaliśmy pomagać – wspomina. – Choć dla nas to była bardziej zabawa. Wejść na łódkę, posprzątać, wynieść ryby...

Mieszkali przy ulicy Parkowej, tuż przy plaży. Wystarczyły kąpielówki, ręcznik pod pachą, kilka kroków i już można było zaleść w wodzie.

W pamięci pana Witolda zachowały się też inne wspomnienia z plaży, silnie związane z systemem politycznym, w którym dorastał.

- To były czasy, gdy rybacy nie mogli zabierać na łodzie członków nawet najbliższej rodziny, bo zachodziło podejrzenie o chęć ucieczki – mówi. – Dobrze pamiętam uzbrojone kontrole patroli Wojsk Ochrony Pogranicza.

Witold Tilse pamięta też dodatkowe kartki na mięso, które rodziny rybackie otrzymywały w zamian za odpowiednią ilość oddanej ryby, a które potem realizowało się w Baltonie.

Mimo, że dorastał w rodzinie rybackiej, w ślady ojca iść nie zamierzał. Zresztą, tata też go nie zachęcał. Mówił, że to ciężka praca, uwiązanie, zależność od pogody, odbiorców. Że rytm życia wyznacza woda, natura. Zachęcał syna do nauki, zdobycia innego zawodu. Dodawał jednak, że przy całym tym trudzie bycie rybakiem w Sopocie ma duży plus.

- Jesteśmy w mieście, ludzie o nas wiedzą i to u nas kupują świeżą rybę – cytuje ojca pan Witold.

Zdecydował więc, że zdobędzie inny fach. Ukończył Zasadniczą Szkołę Zawodową w Gdyni – Orłowie i został tokarzem. Ale w zawodzie nie pracował, bo po szkole trafił do warsztatu samochodowego i został mechanikiem.

- Zarabiałam całkiem nieźle – przyznaje. – Warsztatów nie było wiele, a wszystkim się spieszyło. Najlepiej płacili taksówkarze. Szczególnie ci, którzy mieli zagraniczne samochody.

W 1985 roku uznał, że we krwi ma raczej słoń, morską wodę niż smar i olej silnikowy. Wrócił więc na sopocką plażę. Tam, gdzie wszystko się zaczęło.



Fot. Lukasz Glowala

- Żeniłem się i doszedłem do wniosku, że czas na niezależność finansową – mówi. - Zacząłem pływać z ojcem i tak na wspólnym łowieniu upłynęło nam 10 lat.

Poranek zaczyna się o północy

Dzień pana Witolda zaczyna się o północy. Na przystań dociera przed pierwszą, aby zdążyć na radiową rybacką prognozę pogody. Od niej zależy wyjście na zatokę.

- Południowe i zachodnie wiatry o sile do ośmiu stopni w skali Beauforta nie są dla nas takie groźne – tłumaczy. – Wystarczą natomiast cztery stopnie z kierunków północnych, abyśmy w morze nie wyszli.

Przy pomyślnych wiatrach po pierwszej przychodzi czas na załadowanie łodzi – trafiają do niej boje, liny, kotwice, sieci. Kolejny krok to stawianie sieci i czekanie, aż wypełnią je ryby. Wiosną śledzie, latem łądry, jesienią dorsze. Choć nie zawsze trafia się z rozstawem sieci, to rekompensatą bywają niecodzienne znaleziska. Wśród rybaków krąży opowieść o tym, jak jeden z nich wyłowił dębowe dno statku, wykonane z bali łączonych kołkami drewnianymi.

- Na tyle to były zdrowe deski, że kolega zrobił z nich meble – śmieje się pan Witold.

Jemu samemu udało się wyłowić kordzik oficcerski, noszony przez oficerów obrony przeciwlotniczej. Jednak takie znaleziska są rzadkością. Zdecydowana większość to śmieci, również te roznoszone przez pogłębiarki.

Praca rybaka to ciągłe zmaganie się z pogodą, trochę jak zabawa w kotkę i myszkę. Kto kogo przechytrzy, kto będzie górą. Mimo, iż sztormowych dni

Rok 1973. 13-letni Witold Tilsa na łodzi, na której pływał ojciec.

Alina Tilsa na przystani wybiera ryby z sieci. (zdjęcie z przełomu lat 70/80)

Jan Zengschtek wybiera śledzie z manc. (zdjęcie z przełomu lat 60/70)

Atrakcja na plaży

w pracy sopockiego rybaka było wiele, do końca życia zapamięta trawę powietrzną z 1990 roku.

- To było straszne – wspomina. – Trzy trawy powietrzne szły od strony Helu, przez zatokę, w kierunku wschodnim. Woda unosiła się od dołu do góry. Mnie na szczęście dopadła tylko ta opadająca, ale kolega, aby uciec z życiem, musiał ciąć sieci.

Dziś przyznaje, że się bał, choć wtedy o strachu nie myślał.

- Każdy się boi, ale ten strach jest inny – mówi. – Nie myśli się o nim, bo trzeba pracować, robić swoje. Nie można jednak powiedzieć, że da się z nim oswoić.

Pamięta też chwile, gdy myślał, że na brzeg już nie wróci.

- Mieliliśmy z ojcem sieci rozstawione na lososia, a stawia się je bardzo blisko słodkiej wody – mówi. – Staliśmy za zatoką, od strony Wisły. Tam po sztormie są jeszcze duże fale, tzw. martwe. Na morzu fala się nie załamuje, przy brzegu się spiętrza. Ojciec powiedział, że damy radę obrócić się dziobem do fali i wybrać między jedną a drugą. Rzeczywiście, zdołaliśmy się obrócić, ale fala była tak duża, że przeleciała przez nas i nas cofnęła. Silnik zaczynał gasnąć, gdy przelatowała przez nas druga fala. Przebiliśmy się dopiero przez trzecią.

Mimo wielu niebezpieczeństw Witold Tilsa mówi, że lubi swoją pracę. Każdy dzień jest inny, przynosi coś nowego. Największą satysfakcję daje złowienie słodkowodnych ryb, na przykład kilkunastokilogramowego lososia.

Od kilku lat sopoccy rybacy uznawani są za jedną z atrakcji kurortu. Zdarzają się turyści, którzy – by przeżyć przygodę – gotowi są w środku nocy przyjść na plażę i prosić choć o krótką przejażdżkę. Odchodzą z kwitkiem, bo łodzie rybaccie to nie statki wycieczkowe.

Więcej szczęścia mają ekipy telewizyjne, które korzystają z pomocy rybaków w realizacji filmów dokumentalnych czy reklamowych.

- W 2006 roku pływały z nami ekipy telewizji niemieckiej, włoskiej, francuskiej – wylicza pan Witold. – Problem polega na tym, że na łodzi jest bardzo mało miejsca, z czego filmowcy nie zdają sobie sprawy.

Na początku tej zimy w Sopocie kręcono sceny do serialu „Ja wam pokażę”, na podstawie powieści Katarzyny Grocholi pod tym samym tytułem. W rolach głównych wystąpią Edyta Jungowska, Radosław Krzyżowski i... drewniana łódź pana Witolda.

Z uśmiechem wspomina „współpracę” z jedną z telewizji, która na plaży przed Grand Hotelem przygotowywała poranny program. Atrakcją było przyrządzenie przez mistrza kuchni świeżej ryby, prosto od rybaka.

- Na jednym ujęciu podpływałem łódką, podawałem ryby, a kamera je pokazywała – opowiada. – Na kolejnym już pokazywano pięknie usmażone ryby, tylko, że te moje nadal leżały w misce.

Pan Witold chętnie chodzi do kina. Od filmów z cyklu „zabili go i uciekł” zdecydowanie woli produkcje oparte na faktach czy komedie. Nie stroni od oglądania piłki nożnej. Gdy gra Chelsea Londyn, w domu jest prawdziwe święto piłkarskie.

A po maturze...

- To ulubiona drużyna syna i moja chyba też – mówi. – Obiecałem mu nawet, że jak dobrze zda maturę, pojedziemy na ich mecz.

W każdy weekend chodzi na basen, a efekty treningów sprawdza latem, w wyścigu dookoła mola. Dwa lata temu był piąty.

Na nowo odkrywa góry. Potrafi dzień nie przejść góorskimi szlakami nawet 20 kilometrów.

W maju przyszłego roku czeka go kolejne wyzwanie. Gdy zakwitną kasztany, będzie zdawać maturę, bo jak mówi, dlaczego nie? Egzamin dojrzałości już teraz będzie zdawać jego syn. Jaka czeka go przyszłość? Czy pójdzie w ślady ojca?

- Chce pływać, choć nie wiem, ile w tym szczerych chęci, a ile przekory – zastanawia się pan Witold. – Już miał okazać parę razy popłynąć. Na razie była to dla niego bardziej atrakcją, niż posmakowanie ciężkiej pracy. Zresztą, najpierw szkoła, a potem zobaczymy.

Stare porzekadło nie bez kozery głosi, że historia kołem się toczy.

Anna Kobot

Gdy Witold Tilsa był mały tata mówił mu, że zawód rybaka to ciężka praca, uwiązanie, zależność od pogody, odbiorców. Ale syna nie zniechęcił...



*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Argolicos

(albo jakoś podobnie...)

Andrzej Perepeczko



Samolot LOT-u wylądował w Atenach o zdecydowanie idiotycznej porze, bo gdzieś około 2.30 w nocy. Była nas tam siódemka Polaków – marynarzy. Elektryk, starszy marynarz, czwarty mechanik, trzech motorzystów i ja – drugi mechanik. Wszyscy, oprócz mnie, lecieli na pierwszy kontrakt na obcy statek i żaden – oprócz mnie – nie znał angielskiego ani zresztą żadnego obcego języka.

Siłą rzeczy zatem, a właściwie wynikiem niekorzystnego zbiegu okoliczności, zmuszony zostałem do opieki nad pozostałą szóstką rodaków. Zarówno z racji stanowiska, jak też – niestety – wieku i obycia, ponieważ był to już kolejny kontrakt na statkach pod obcą banderą.

Ponieważ żaden z nas nie miał greckiej wizy wjazdowej, która obowiązywała w owym czasie obywateli Polski Ludowej, nie mieliśmy możliwości opuszczenia hali tranzytowej ateńskiego lotniska. Zresztą, prawdę mówiąc, nie byłoby w tym najmniejszego sensu.

Rozlokowaliśmy się jakoś na kanapach i próbowaliśmy zapaść pod powieki jeszcze trochę snu.

Około ósmej na lotnisku zjawił się nasz agent, który „wykupił” nas z tranzytowej izolacji i mikrobusem przewiózł do nieodległego Pireusu, a następnie motorówką na statek stojący na ko-

twicy na redzie wśród co najmniej kilkunastu innych, o których trudno byłoby powiedzieć, że są nowoczesne czy zadbane.

Nasz statek o pełnej dumy nazwie – zresztą mniejsza o nazwę – nie wyróżniał się niczym wśród łajb zalegających redę. Był to – na oko – spory, jak na owe czasy, masowiec, gdzieś tak koło dwudziestu, trzydziestu tysięcy ton ładowności, z solidną nadbudówką na rufie i równie solidnym kominem, na którym wymalowana była spora palma z jaskrawo zielonym pióropuszem liści. Bandera – o dziwo – wyglądała na brytyjską, lecz później okazało się, że to wcale nie jest Great Britain, tylko... Gibraltar.

Po wdrapaniu się na pokład po sztormentrapie zameldowałem się u kapitana, który nawet ucieszył się na mój widok.

- Dobrze, że pan jest, panie drugi – powiedział czystą polszczyzną. – Bo tu czeka na pana inspektor Germanische Lloyd.

- Czekają na mnie? – zdziwiłem się.

- Oczywiście – potwierdził kapitan. – Na dziś jest wyznaczona inspekcja, przegląd i takie tam sprawy. Sądzę, że nie muszę panu tłumaczyć tych rzeczy, panie drugi.

- Rozumiem, panie kapitanie – po moim głosie wyraźnie czuć można było zaskoczenie. – Ale jeszcze nie byłem w siłowni.

Kapitan spojrzał na zegarek.

- Pan pracuje od ósmej, a teraz jest dziewiąta.

- Dopiero nas tu dostarczono. Ale zaraz po śniadaniu zorientuję się, co i jak...

- Po śniadaniu? – zdziwił się kapitan. – Śniadanie skończyło się o ósmej trzydzieści. Zresztą, zapewne dostali panowie posiłek w samolocie.

- Owszem, dostaliśmy. Ale to było wczoraj wieczorem i nazywało się kolacja – zauważyłem. – Wracając do moich obowiązków, to – o ile się orientuję – na statku jest chief engineer, który załatwia te sprawy, o których pan, panie kapitanie, był łaskaw wspomnieć.

- Chief engineer – kapitan najwyraźniej skrzywił się. – ... Chief jest... chory – dodał po chwili. – W tej sytuacji pan, panie drugi, musi tę sprawę załatwić. I to jak najszybciej.

Poprosiłem inspektora, aby chwilę zaczekał, i udałem się do starszego mechanika. Siedział ubrany przy biurku i na pierwszy rzut oka wcale nie wyglądał na chorego. Jednakże, zbyt długo już żyłem na świecie i przeszedłem przez wystarczającą ilość statków aby zorientować się, że chief engineer jest faktycznie... chory, jeśli stan, w jakim się znajdował, można było określić jako chorobę.

Od trzeciego mechanika, bardzo mało rozgarniętego człowieka o wyraźnie południowych rysach udało mi się dowiedzieć, że w maszynowni nic nie jest przygotowane i trzeciemu nic nie wiadomo o jakimkolwiek przeglądzie czy inspekcji.

Wróciłem do kapitańskiego salonu i zapytałem inspektora, jaki ma być zakres inspekcji. Po otrzymaniu informacji poprosiłem, aby pofatygował się następnego dnia przed południem, to przygotuję czwarty układ i zbiorniki paliwa do przeglądu.

- Ładnie zaczyna pan pracę na statku, panie drugi – zauważył z wyraźnym przekąsem kapitan.

„Argolicos (albo jakoś podobnie...)”

Nie wiem, jakby się zakończyła ceremonia kapitańskiego powitania, gdyby nie steward, który wszedł do salonu, stanął za kapitanem i najwyraźniej porozumiewawczo mrugnął okiem.

Gdy wyszliśmy, powiedział:

- Śniadanie czeka, panie drugi. Niech pan nie zwraca uwagi na starego.

- To pan też Polak?

- Tu prawie wszyscy Polacy. Tylko trzeci mechanik, drugi oficer i radio to Grecy.

- A co z chiefem z maszyny?

- Widzi pan, on ma poważne stadium cukrzycy, jest na insulinie, a pije. Wystarczy mu mały kieliszek, aby stał się nieobecny. Nie zatacza się, na pozór nic po nim nie widać, ale nie kojarzy. Zazwyczaj siedzi nieruchomo przy biurku i nie odpowiada na żadne pytania. Jak jakaś mumia.

- I co? Stary nie odeśle go do kraju?

- Nie ma takich pleców, jakie w Firmie ma nasz chief. Wie pan, jak to jest...

Wiedziałem... Co prawda przez chwilę przemknęła mi myśl, żeby natychmiast zjeść i wracać do kraju, ale... W tamtym czasie o skierowanie na kontrakt na obcym statku było raczej trudno, a z drugiej strony pensja w „zielonych” kilkunastokrotnie przewyższała krajowe uposażenia, nawet te na polskich statkach, więc... Zabrałem się do roboty wraz z resztą załogi maszynowej.

Na następny dzień wszystko było przygotowane dla inspektora, który okazał się miłym i wyrozumiałym człowiekiem, i po kilku dalszych dniach wyszliśmy w morze po ładunek cementu luzem.

Chief engineer parę razy w tygodniu zapadał w letarg, ale przyzwyczałem się do jego stanu, uzupełniłem kilku-tygodniowe luki wpisów w dzienniku maszynowym, załoga się zgrała i nikt nie odczuwał duchowego braku starszego mechanika, którego nieobecność istotnie w niczym nam nie przeszkadzała.

Praca w siłowni ułożyła się po kilku dniach na zupełnie znośnym poziomie. Elektryk był bardzo dobrym i „opływanym” fachowcem. Czwarty mechanik co prawda pływał dotąd tylko na statkach tzw. „białej floty” w niedługich rejsach, np. z Gdańska do Gdyni czy ewentualnie na Hel. Ale po tygodniu przyzwyczał się do wymiarów i silnika, i siłowni. Motorzyści, którzy znaleźli się po raz pierwszy na statku i stąd określani byli jako „dzieci Warszawy”, czyli najczęściej znajomi czy kuzynowie urzędników czy sekretarek Firmy, uczyli się szybko nowego fachu i byli nawet dość chętni w robocie.

Statek pływał na prawie regularnej linii z greckich cementowni do Abukiru koło Aleksandrii czy Suez na kanale, a następnie przez Morze Czerwone do Akaby, jordańskiego portu u krańca Zatoki o tej samej nazwie, gdzie sypano nam do ładowni trzydzieści tysięcy ton fosforytów, oczywiście luzem. Z ładunkiem tym, zwanym przez nas „piachem pustyni”, płynęło się z powrotem przez Kanał Suezki do jednego z dwóch uroczych portów, podówczas jugosłowiańskich, do Szybeniku lub Splitu.

Pływanie zatem było niezbyt męczące, długi postój w Egipcie przy wyładunku cementu pozwalał na wypad czy to do Aleksandrii, czy pod piramidy, a nawet na Górę Świętej Katarzyny na Synaju, natomiast z Akaby obowiązkowo jechało się do niezbyt odległej Petry z wykutymi w żywej skale świątyniami.

Jednym słowem, niemal bajka, może nie z 1001, lecz gdzieś tak z „5001 nocy”. Bajka, gdyby nie jedno ale... I to całkiem spore i bardzo zasadnicze ALE.

Jak nie wiadomo o co chodzi, to chodzi o pieniądze. Tak było i w tym przypadku. Minął bowiem jeden miesiąc, przeszła połowa następnego, a wypłaty jakoś nie było. Nie mówię nawet o całości należności, ale choćby zaliczka...

Po sześciu tygodniach pracy udałem się do kapitana z pytaniem „co z forszą?”. Na to usłyszałem:

- Owner nie wie, ile nam jest winien, panie drugi.

Spojrzałem z nieukrywanym zaskoczeniem i zdziwieniem.

- Panie kapitanie – powiedziałem może niezbyt łagodnym tonem. – Mnie nie interesuje fakt, czy „owner” wie i co wie, mnie interesują tylko MOJE pieniądze.

- Owner wie – powtórzył kapitan. – Wysyłam co miesiąc do Pireusu stosowne wyliczenie. I mam pokwitowanie odbioru wyliczeń.

- Pan daruje, panie kapitanie, ale za te pokwitowania od ownera to nic się w żadnym sklepie nie kupi.





ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ

„Argolicos (albo jakoś podobnie...)”

- No wie pan, panie drugi – kapitan oburzył się, nawet chyba szczerze. – Pan sobie za dużo pozwala.

Znowu minęło kilka tygodni i statek nasz znalazł się na redzie Pierusu. Ponieważ w dalszym ciągu nie było na statku pieniędzy, zdecydowałem się i udałem do biura „ownera” mieszczącego się – oczywiście – na nadmorskim bulwarze Akti Miauli, gdzie ulokowała się większość greckich armatorów, bo Akti Miauli to „dobry adres”.

W biurze „ownera” przyjęto mnie – nie powiem – zupełnie grzecznie, ale gdy wyluszczyłem, o co mi chodzi, atmosfera nieco się ochłodziła.

Szef biura zaproponował mi zaliczkową wypłatę w drachmach, której – po pierwsze – nie chciałem przyjąć, bo ani waluta, ani kwota mi nie odpowiadała, a po drugie nie wypadało wziąć pieniędzy w tajemnicy – jak proponowano – przed resztą załogi.

Grecy z biura „ownera” zaczęli w mojej obecności coś szybko mówić między sobą, oczywiście po grecku, w którym to języku znałem w sumie może dziesięć słów, a i to niekoniecznie cenzuralnych. Po ożywionej dyskusji zwrócił się do mnie jeden z nich, zresztą kapitan.

- Idziecie teraz do Abukiru. W Aleksandrii akurat będzie nasz statek – tu podał nazwę, powiedzmy *Argolicos*. – A kapitan bę-

dzie miał dla was pieniądze, bo widzisz, my tu w Grecji nie możemy płacić dolarami, tylko drachmami, a wy chcecie dolary.

- *Argolicos*? – powtórzyłem pytającym tonem.

- Tak – potwierdził kapitan Michalinos. – *Argolicos*.

Nie miałem innego wyjścia, jak uwierzyć.

Z Abukiru pojechałem do nieodległej Aleksandrii, a tam do biura naszego agenta, a właściwie agentki, bo właścicielką była kobietą dużej urody, której nie zdołała zaćmić daleko zaawansowana ciąża.

- Jak? – zapytała. – *Argolicos*?

Potwierdziłem.

- Nie, takiego statku w Aleksandrii nie ma. I żaden o takiej nazwie nie był zgłaszany.

- Na pewno? – upewniłem się.

- Nawet nigdy nie słyszałam takiej nazwy – roześmiała się, zresztą bardzo uroczo.

W tydzień po tej rozmowie rzuciliśmy kotwicę znowu na zatłoczonej redzie Pireusu. Po porannej wachcie i po obiedzie wsiałem do motorówki, która zbierała ze stojących statków chętnych do wyjścia na ląd. Motorówka mijała kolejne statki, a ja z nudów przyglądałem się ich sylwetkom, banderom, nazwom i macierzystym portom.

I nagle na jednym z nich, mocno odrapanym i zardzewiałym, przeczytałem wymalowaną ongiś białą farbą nazwę *ARGOLICOS*.

Najwyraźniej *Argolicos*.

- Hej! – zagadnąłem sternika motorówki. – Długo tu stoi to pudło?

- *Argolicos*? – roześmiał się. – Nie masz co na niego mustrować, bo on tu stoi już przeszło rok i załoga dawno z niego zesła. Na pokładzie jest tylko chyba dwóch ludzi, którzy pilnują to pudło, żeby nikt nie ukradł go na złom.

Przemowy, którą wygłosiłem w biurze „ownera” na Aktu Miauli nie wypada napisać, bo może będzie moje wspomnienie czytać jakaś kobieta, ale kapitan Michalinos (być może, że nazywał się inaczej, ale jakoś podobnie) nasłuchiwał się ode mnie opinii o sobie.

Opinii mało sympatycznej...

A ja od tego momentu zacząłem zastanawiać się, jak zejść ze statku przed końcem kontraktu i w dodatku z wypłatą w kieszeni.

Ostatecznie udało się, ale...

TO JUŻ CAŁKIEM INNA HISTORIA...

Andrzej Perepeczko

Za miesiąc opowiadanie
„Celnicy”



W 1925 roku
Józef Unrug objął dowództwo
polskiej Marynarki Wojennej.

Wypełnijmy testament dowódcy obrony polskiego Wybrzeża

O powrót bohaterów

Czy szczątki wielkich polskich admirałów: Józefa Unruga i Jerzego Świrskiego wrócą do kraju? Starają się o to „Nasze MORZE”, „Echo Miasta” i Ministerstwo Obrony Narodowej.

Józef Unrug dowodził obroną Wybrzeża we wrześniu 1939 roku, Jerzy Świrski - polską Marynarką Wojenną w czasie drugiej wojny światowej. Obaj odznaczyli się wielkim patriotyzmem i zaliczani są do najwybitniejszych oficerów w historii na-

szej floty. Łączy ich też to, że po śmierci spoczęli z dala od Ojczyzny. Unrug został pochowany we Francji, a Świrski w Anglii.

Admirał Unrug zostawił testament, w którym wyraził wolę, aby jego prochy

spoczęły kiedyś na cmentarzu w Gdyni Oksywiu - głównej marynarskiej nekropolii naszego kraju. Postawił jednak warunek. Jego oficjalny pogrzeb mógłby odbyć się tylko wtedy, gdyby w ten sam sposób uhonorowani zostali wszyscy ofi-



Po wojnie Józef Unrug zamieszkał z rodziną najpierw w Maroku, a potem we Francji.

cerowie i marynarze polskiej MW - ofiary komunistycznych zbrodni.

Przez lata, z oczywistych względów, warunek ten nie mógł być spełniony. Wydawało się, że szansa pojawiła się po 1989 roku. Niestety, tak się nie stało. Co dziwne, mało zainteresowana sprawą wydawała się Marynarka Wojenna. Ujawnił to w jednej ze swoich książek Mariusz Borowiak - jeden z najwybitniejszych obecnie badaczy dziejów naszej floty i autor jedynej książkowej biografii Józefa Unruga.

- Dla mnie to niezrozumiałe - przyznaje Borowiak. - Ale pokazuje, jak jeszcze wiele w Marynarce pozostało myślenia rodem z poprzedniej epoki.

„Nasze MORZE” wspólnie z redakcją „Echa Miasta” z Gdyni postanowiło zatem na własną rękę zająć się sprawą. W grudniu ubiegłego roku wysłaliśmy list do syna Józefa Unruga - Horacego, mieszkającego obecnie we Francji. Poprosiliśmy go o wyrażenie zgody na rozpoczęcie starań o zorganizowanie oficjalnego sprowadzenia szczątków ojca do Gdyni. Jak się dowiedzieliśmy, w marcu na taki sam pomysł wpadło Ministerstwo Obrony Narodowej. Według naszych informacji, do Horacego Unruga miał zostać wysłany przedstawiciel polskiej ambasady w Paryżu z zapytaniem, co myśli o tej sprawie.

- Nie podejmujemy żadnych działań związanych ze sprowadzeniem szczątków admirała Unruga do Polski bez zgody jego najbliższej rodziny - zastrzega Bogusław Winid, podsekretarz stanu w MON.

Nie wyrzekł się



Józef Unrug urodził się w 1884 roku w Brandenburgu, niedaleko Berlina. Jego ojciec był Polakiem, matka Niemką. Przyszły admirał zawsze przyznawał się jednak do polskiej tożsamości. Nigdy też, mimo prób skłonięcia go do tego, nie przyjął obywatelstwa niemieckiego. Podobnie jak ojciec, oficer gwardii pruskiej, wybrał karierę wojskową. W latach 1904-1919 służył w niemieckiej marynarce wojennej. Ukoronowaniem kariery było objęcie dowództwa Floty Ii Okrętów Podwodnych w czasie pierwszej wojny światowej. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, zgłosił się do

służby w polskiej Marynarce Wojennej. W imieniu Polski przejmował od Niemców Wybrzeże. Zakupił także pierwszy polski okręt wojenny *Pomorzanin*. W 1925 roku otrzymał stanowisko dowódcy polskiej Marynarki Wojennej. We wrześniu 1939 roku został mianowany dowódcą Obrony Wybrzeża. Po kapitulacji Helu do końca wojny przebywał w obozach jenieckich, towarzysząc swoim oficerom w niewoli. Potem, razem z rodziną, zamieszkał najpierw w Maroku, a potem we Francji. Tam też zmarł w 1973 roku. Został pochowany w Montresor nad Loarą.

Dowodził
do końca


Jerzy Świrski urodził się w 1882 w Kaliszu, w rodzinie oficera armii rosyjskiej. Od roku 1902 do 1918 służył w flocie wojennej carskiej Rosji, będąc m.in. dowódcą torpedowca *Striemielnij* i głównym nawigatorem Floty Czarnomorskiej. Pod koniec pierwszej wojny światowej związał się z ukraińskim frontem kontrrewolucyjnym, a po jego upadku powrócił do niepodległej Polski, gdzie wstąpił do odrodzonej Marynarki Wojennej. W latach 1925-1947 był szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej. Przeniósł Dowództwo Floty z Pucka do Gdyni. W imieniu Skarbu Państwa podpisywał umowy na budowę niszczycieli, okrętów podwodnych i stawia-
cza min ORP *Gryf*. Po drugiej wojnie światowej nie powrócił do Polski i pozostał na emigracji. Zmarł w Londynie w 1959 roku. Został pochowany na cmentarzu w Brompton.

Z powodów technicznych, wyjątkowo, tym razem nie ukazał się kolejny odcinek cyklu „Pocztówka z morza - okręty wojenne”. Zainteresowanych Czytelników przepraszamy.

Redakcja

Gdynia, 2006-12-06

Horacy Unrug
6 Rue Blackford
37-460 Montresor
France

Szanowny Panie!

"Echo Miasta" jest trójmiejską gazetą bezpłatną. Na naszych łamach staramy się jednak opisywać nie tylko teraźniejszość. Często sięgamy także do historii, w tym szczególnie dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Jedną z jej najbardziej świetnych postaci był na pewno Pański Ojciec - admirał Józef Unrug.

Uważamy, że jak do tej pory nie został on należycie uhonorowany przez władze wolnej Polski. Wydaje nam się, że najlepszym na to sposobem byłoby sprowadzenie Jego prochów do kraju i pochowanie ich z całym przynależnym ceremoniałem na cmentarzu w Gdyni Oksywie.

Do tego potrzebna jest oczywiście zgoda Rodziny. Dlatego też zwracamy się do Pana z prośbą o wyrażenie takowej na podjęcie starań w celu sprowadzenia szczątków Pana Ojca do Polski. Nie wyobrażamy sobie aby Admirał nie wrócił do domu na pokładzie okrętu. Nie wyobrażamy sobie aby nie patronowali temu przedstawiciele najwyższych władz naszego kraju z Prezydentem RP na czele. Zobowiązujemy się do przygotowania całego przedsięwzięcia.

Nie będziemy też ukrywać przed Panem, że równoległe prowadzimy starania o sprowadzenie do Polski prochów admirała Jerzego Świrskiego.

Mamy nadzieję, że pozytywnie odnieśli się Pan do naszej prośby. Uszanujemy także Pańską negatywną odpowiedź.

Z poważaniem

Marcin Dybka

redaktor naczelny
"Echo Miasta"

Media4met Sp. z o.o.

ul. 31-372 Gdynia, ul. Gwarkowska 30/4, tel. 58 79 32 280, fax 58 79 32 104
www.echo4met.pl

- Nie zgodzę się na pochówek ojca w kraju, dopóki nie zostanie spełniony jego warunek postawiony w testamencie - zapowiada tymczasem Horacy Unrug.

Co w takiej sytuacji zrobi MON? Nie wiadomo. Ministerstwo nie chce zdradzać szczegółów swojego pomysłu.

Nawet jeśli jednak do Gdyni nie wróci Józef Unrug, może uda się sprowadzić szczątki Jerzego Świrskiego? Tu sprawa jest nieco prostsza.

- Admirał Świrski zmarł bezdzietnie. Nic mi też nie wiadomo, aby zostawił po sobie jakiś testament - mówi jego biograf

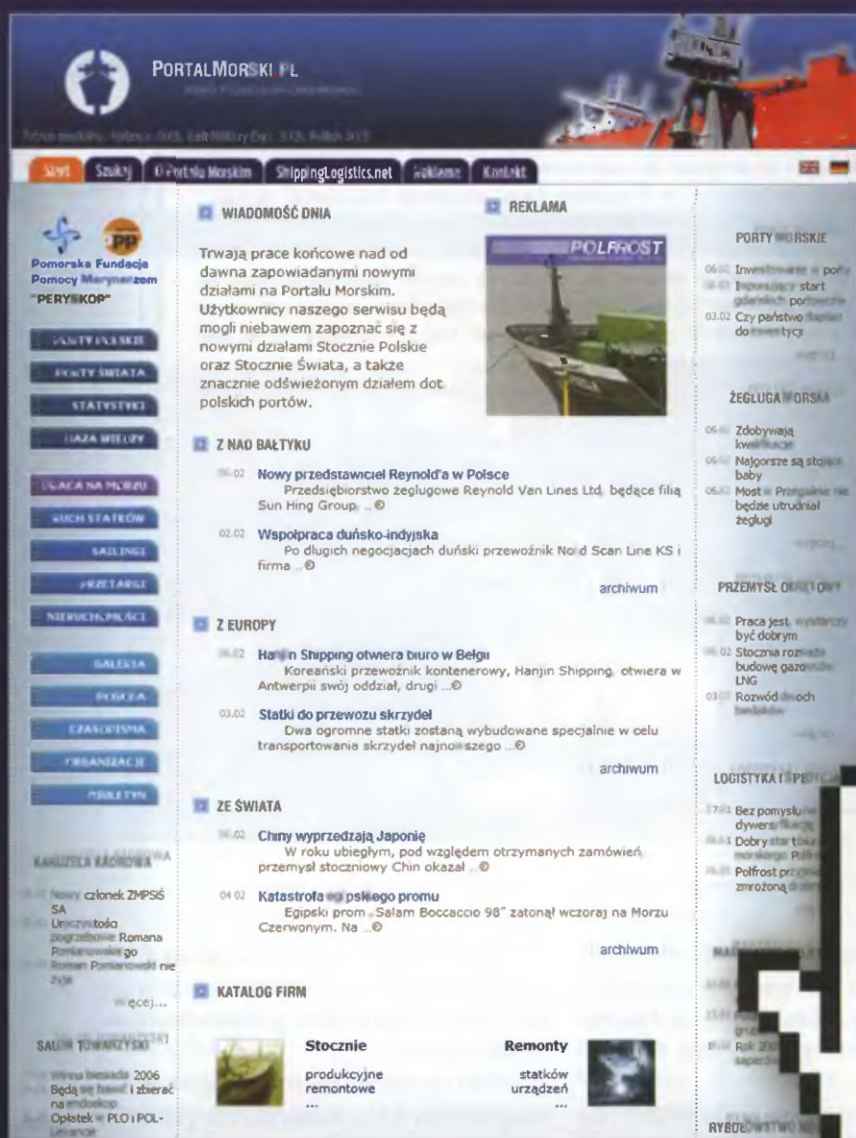
Marcin Graczyk (pierwszą książkową biografię Jerzego Świrskiego przygotowuje właśnie do druku znane gdańskie wydawnictwo Finna).

Tak czy owak, co do jednego nie ma wątpliwości: obaj admirałowie powinni wrócić do Polski, jak przystało na prawdziwych marynarzy - na pokładzie okrętu. Powinni zostać przyjęci w Gdyni z pełnymi honorami, w obecności najwyższych władz naszego kraju. Na pewno na to zasłużyli.

Tomasz Falba

Zdjęcia: wydawnictwo Finna

- codziennie aktualizowany serwis prasowy
- 500 000 odsłon miesięcznie
- serwis polskiej gospodarki morskiej



www.PortalMorski.pl

Wydawnictwa
VIK *sposób na sukces*

Miniatury Morskie reaktywacja

„Miniatury Morskie”, choć niewielkie,
wzbudzają duże zainteresowanie
pasjonatów historii morza.

Zna ją chyba każdy polski miłośnik dziejów morskiego okręta. Wiek nie ma znaczenia, bo nawet jeśli młodszy pasjonaci jej nie pamiętają z autopsji, to na pewno znają z internetowych aukcji. „Miniatury Morskie” – tak nazywała się seria niewielkich książeczek, które ukazywały się przez lata w minionej epoce. I, pomimo tego PRL-owskiego kontekstu, wciąż są to publikacje cenione i niezwykle poszukiwane. Było zatem tylko kwestią czasu, aby ktoś wpadł na pomysł reaktywacji serii. I tak też się stało.

Od jesieni ubiegłego roku książki pod znakiem „Miniatury Morskie” wydaje warszawskie wydawnictwo VIK. Kilku dziesięciostronicowe książeczki do złudzenia przypominają swoje poprzedniczki, zarówno co do treści, formy i, co nie bez znaczenia w naszych czasach, przystępnej ceny. Dzięki temu, na zapoznanie się z poszczególnymi epizodami historii morza stać niemal każdego czytelnika w naszym kraju. Warto podkreślić, że niewątpliwym walorem książek z tej serii jest kompletność, tzn. poza tekstem dołączone są do nich liczne fotografie, mapy i rysunki, które dają czytelnikowi poczucie, że ogarnia całość omawianego w publikacji zagadnienia.

O czym traktują nowe książki spod znaku „Miniatur Morskich”? Wyjaśniają to już same ich tytuły. Pierwsza to „Surigao, ostatni bój gigantów” autorstwa Michała Ozona, druga: „CSS „Alabama”, korsarz Konfederacji” Sławomira Kędzierskiego, trzecia to „Bitwa u ujścia Jalu” Andrzeja Fietta, czwarta: „Bitwa w Zatoce Aboukir” Gabriela Szali, piąta: „Rajd pułkownika Doolittle’a” także Andrzeja Fietta oraz szósta: „36 dni admirała Makarowa” Andrzeja Szymczyka. Na publikację czeka też jedna z książek Andrzeja Perepeczki.

Jak widać, wachlarz poruszanych tematów jest szeroki. To dodatkowy plus serii. Zamknięcie się bowiem w ciasnych ramach drugiej wojny światowej nie miało by większego sensu, biorąc pod uwagę zalew książek dotyczących tego okresu. Wydawnictwu gratulujemy zatem inwencji i obiecujemy, że z życzliwością będziemy się przyglądać następnym publikacjom spod znaku „Miniatur Morskich”. Miejmy nadzieję, że książki trafią w gust czytelników nie tylko z powodów sentymentalnych i na dłużej zagoszczą na naszym rynku wydawniczym.

Tomasz Falba



BITWA
W ZATOCE
ABOUKIR



SURIGAO,
OSTATNI BÓJ
GIGANTÓW



RAJD
PUŁKOWNIKA
DOOLITTLE'A



36 DNI ADMIRAŁA
MAKAROWA



CSS „ALABAMA”
KORSARZ
KONFEDERACJI



BITWA
U UJŚCIA JALU



Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

marzec 1997 r.

4 - W Porcie Północnym, z udziałem ambasadora Kanady w Polsce Serge April, otwarto biuro spółki Europort Inc. Poland, która była inwestorem budowy bazy przeładunku zboża.

11 - Prezes zarządu Lloyd's Register P.C.K. O'Farrell Ferrall oraz dyrektor naczelny PRS Wojciech Szwoch wręczyli prezesowi Stoczni Gdynia S.A. Krzysztofowi Banaszakowi certyfikaty jakości ISO 9001. Stocznia Gdynia S.A. była trzecią stocznia w Polsce, po Stoczni Szczecińskiej i Północnej, która taki certyfikat otrzymała.

18 - PŻB zakupiła w australijskiej stoczni Austal Ship nowoczesny, szybki katamaran *Boomerang*, który trasę Fremantle - Świnoujście przebył samodzielnie.



24 - Zmarł Tadeusz Grembowicz, wybitny żegluzowiec, zaliczany do ścisłego grona autentycznych twórców dynamicznego rozwoju polskiej żeglugi po wojnie, długoletni dyrektor PLO i Chipolbroku, jeden z twórców PŻM, dyrektor departamentu żeglugi morskiej w Ministerstwie Żeglugi.



W marcu w polskich stoczniach zwodowano dwa kontenerowce.

20 lat temu

marzec 1987 r.

3 - Urząd Morski w Gdyni otrzymał samolot Turbolet.

10 - Kra zalegająca na podejściu do gdańskiego portu przebiła na 4,5 metra burtę masowca PŻM *Rodło*, powodując duże zagrożenie dla statku i ładunku. Dodatkowo sytuację skomplikował fakt, że ze względu na duże zalodzenie nie można było użyć do częściowego odładunku masowca dźwigów pływających

20 - W stoczni Falkenbergs Varv AB Stefania Głowacka nadała budowanemu tam dla PLO promowi kolejowo-samochodowemu nazwę *Jan Śniadecki*.



26 - Załoga statku szkolno-towarowego *Antoni Garnuszeński* na Pacyfiku, niedaleko wybrzeża Panamy, uratowała 17-osobową załogę rybacką statku *Olga del Pacifico* (1413 BRT) bandery meksykańskiej, który kilka godzin wcześniej zderzył się z inną jednostką pływającą.



27 - W znanej gdańskiej restauracji „Pod Łososiem” miała miejsce pierwsza próba wprowadzenia do polskiej gastronomii dań z kryła. Kryła na tymbaliki, pastę tartinkową i koktail krylowy w sosie andaluzyjskim i inne potrawy dostarczył trawler Dalmoru *Lyra*.

31 - W Stoczni Gdańskiej podczas wodowania 108-metrowego, stalowego kadłuba statku szkolnego *Mir* dla Szkoły Morskiej w Odessie – jednego z czterech budowanych dla ZSRR żaglowców - nie zsunęła się z bocznej pochylni do wody część dziobowa. Część rufowa fregaty osiadła na dnie stocznioowego basenu (na głębokość 9 m). Kadłub podniesiono miesiąc później i po ukończeniu oddano armatorowi.



W polskich stoczniach zwodowano statek badawczy, żaglowiec szkolny (*Mir* - patrz wyżej), kuter rybacki, trawowiec i patrolowiec WOP.

30 lat temu

marzec 1977 r.

15 - Na nabrzeżu Pomorskim w Gdyni oddano do użytku dworzec pasażerski Żegluga Polskiej.

22 - Trawler *Denebola* zawiął do Kapsztadu z 33 rozbitkami, których wraz z trawlerem *Mustel* uratował z tonącego frachtowca *Queen of the Seas*.

30 - Zakład Ubezpieczeń „Warta” przekazał Urzędowi Morskiemu w Gdyni śmigłowiec Mi-2, przeznaczony do ratownictwa morskiego, kontroli oznakowania nawigacyjnego, śledzenia pól lodowych i wykrywania zanieczyszczeń.

31 - W ramach reorganizacji polskiej żeglugi PLO przekazało do PŻB promy *Waweli Wilanów*.



W polskich stoczniach zwodowano dwa trawler przetwórcze, dwa kutry rybackie, okręt desantowy, warsztat pływający, okręt hydrograficzny (YUG - prototyp projektu 862) i motorówkę pasażerską.

Portugalskim stoczniom zlecono budowę kadłubów trzech chłodniowców wg polskiego projektu B-437.

40 lat temu

marzec 1967 r.

1 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni rozpoczęto budowę prototypowego trawlera rufowego *Bayard* (B-429) dla armatora francuskiego.

15 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni rozpoczęto budowę prototypowego trawlera rufowego *Saint Martin* (B-28) dla armatora francuskiego.

W polskich stoczniach zwodowano trzy statki towarowe, dwa trawlerzy-przetwórcze, kuter rybacki oraz okręt desantowy.

50 lat temu

marzec 1957 r.

11 - W stoczni w Pleniewie (późniejsza Stocznia „Wisła”) położono stępkę pod kuter trałowy TR-51 projektu 361, budowanego na licencji radzieckiej. Kutry te budowano dla marynarki polskiej i radzieckiej jako kutry trałowe, patrolowe i sanitarne - łącznie w latach 1956-1961 zbudowano ponad 200 takich jednostek.



12 - Powstanie Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.



30 - W Stoczni Gdańskiej ukończono budowę drugiego drobnicowca z serii B-54 nazwanego *Bolesław Bierut*, który wśląwił się odmową zejścia z pochylni w kwietniu 1956 r.



W polskich stoczniach zwodowano trzy statki towarowe, cztery trawlerzy rybackie, dwa patrolowce MW i motorówkę MW.

60 lat temu

marzec 1947 r.

4 - Główny Urząd Morski zakupił w Danii stary lodołamacz *Bryderen*, który jako *Posejdon* służył do 1960 roku.



14 - W Hull załoga Dalmoru przejęła nowoczesny trawler burtowy *Josena* (zbudowany w 1946 r.) pochodzący z dostaw UNRRA, który otrzymał nazwę *Syriusz*. 21 marca Dalmor przejął również duży kuter *Hilary*.

W marcu przeniesiono z Nowego Warpna do Szczecina poniemieckie warsztaty szkutnicze, które dały początek późniejszej Stoczni Jachtowej.

70 lat temu

marzec 1937 r.

1-2 - *Dar Pomorza* jako pierwszy polski statek opłynął przylądek Horn.



8 - Rozporządzenie Rady Ministrów wprowadzające ograniczenia w Rejonie Umocnionym Hel. Zezwolenia władz wojskowych wymagało wznoszenie budowli, budowa nowych dróg, ulic i mostów, wprowadzanie zmian w przystaniach i portach oraz zakładanie sieci elektrycznych, telefonicznych i wodno-kanalizacyjnych.

12 - GAL złożył w duńskiej stoczni w Naskov zamówienie na budowę statku pasażersko-towarowego, który w 1939 roku wszedł do służby jako *Chrobry*.

80 lat temu

marzec 1927 r.

1 - Z Pucka do Gdyni przeniesiono Warsztaty Portowe MW, które po wojnie przekształciły się w Stocznę Marynarki Wojennej.

Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski

Tajniki dzieł marynistów (14)

Dokument na płótnie

Gdańsk - Długie Pobrzeże, 1947, ze zbiorów
Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Trudno wyobrazić
sobie polskie malarstwo
marynistyczne bez dorobku
Antoniego Suchanka.

Dość powiedzieć,
że to właśnie on
wprowadził w 1928 roku
tematykę stoczniovą
do malarstwa polskiego...

Był bez wątpienia artystą najsilniej - obok **Mariana Mokwy** - związanym z polskim Wybrzeżem. Ale w odróżnieniu od Mokwy, nie pochodził z Pomorza. Urodził się 27 kwietnia 1901 r. w Rzeszowie. Dzieciństwo spędził w Nowym Sączu. W roku 1917 rozpoczął studia artystyczne w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych. Jego mistrzami byli **Józef Mehoffer** i **Teodor Axentowicz**. Jego formację artystyczną dopełnił pobyt w Wiedniu i Monachium. Wkrótce po powrocie artysta ożenił się po raz pierwszy, a niedługo potem osiadł

w Bydgoszczy. Pobyt w tym mieście umożliwił mu bliższe kontakty artystyczne z **Leonem Wyczółkowskim** i **Antonim Procajłowiczem**.

Morskie inspiracje

Okolo połowy lat 1920. Suchanek zaczął regularnie spędzać lato na polskim Wybrzeżu. Odwiedzał m.in. Orłowo. Wyjazdy te zaowocowały pejzażami znad Bałtyku. Po raz pierwszy wystawiał je na Wybrzeżu w 1929 roku, w Jastarni. Rok

później malarz wziął udział w Wystawie Morskiej zorganizowanej w warszawskiej „Zachęcie”, gdzie eksponował „Zagrody rybackie”, „Port w Jastarni” oraz „Burzę na Helu”.

Po przeprowadzce do Warszawy Antoni Suchanek zaangażował się w działalność Sekcji Morskiej Polskiego Towarzystwa Artystycznego, z którą wielokrotnie wystawiał m.in. w „Zachęcie”. Współpracował ponadto z Galerią Morską Mariana Mokwy, w której wystawiał od jej założenia w 1934 r. Należał również do Ligi Morskiej i Kolonialnej. W roku 1936 został członkiem komitetu „Zachęty”. Uczestniczył w wielu organizowanych tam wystawach zbiorowych, także marynistycznych.

Lato 1939 roku artysta spędził na Wybrzeżu. 28 sierpnia powrócił do Warszawy i jako gospodarz „Zachęty” przystąpił do zabezpieczania zbiorów. Wśród płócien powierzonych jego pieczy były m.in. „Bitwa pod Grunwaldem” i „Kazanie Skargi”. Po wkroczeniu Niemców do Warszawy, zmuszony do znalezienia źródła utrzymania, wystawiał swoje prace w kawiarni „Pod Kasztanami” na parterze Gmachu Instytutu Głuchoniemych przy Placu Trzech Krzyży.

Czas wojny

5 czerwca 1943 r. podczas ślubu Teofili, córki malarza, w kościele p.w. św. Aleksandra Niemcy aresztowali cały orszak weselny. Zatrzymania uniknęli jedynie Antoni i Henryk, synowie artysty, którzy

wyszli przypadkiem z kościoła. Większość aresztowanych rozstrzelano lub posłano do obozów. Samego Suchanka Niemcy skierowali najpierw na Pawiak, a 28 sierpnia do Auschwitz. Jego żona i córka nieco później trafiły do Birkenau. Podczas pobytu w obozie artysta dowiedział się o śmierci syna Antoniego. Zarówno na Pawiaku, jak i w Auschwitz nie przestawał tworzyć. Rysował portrety współwięźniów, krajobrazy znad Bałtyku, a także symboliczne kompozycje z motywem samotnego żaglowca na wzburzonym morzu, które powracają będą w jego powojennej twórczości.

Dzięki zabiegom rodziny Antoni Suchanek został zwolniony z obozu w listopadzie 1943 r. W następnym roku wybuchło Powstanie Warszawskie. Suchanek stracił podczas niego cały dorobek twórczy zgromadzony w pracowni, a niewiele brakowało, by utracił też możliwość tworzenia. Został trafiony kulą snajpera w lewą rękę - a był leworęczny. Rana była na tyle poważna, że groziła amputacją ręki, ale lekarze w Piastowie zdołali ją uratować. Przy okazji, po kryjomu, usunęli numer obozowy.

Urzędnik na Wybrzeżu

Do Warszawy wrócił w marcu 1945 r. Podjął pracę w Ministerstwie Kultury i Sztuki, w komórce zajmującej się ochroną zabytków. Dokumentował w rysunkach i malarstwie stan zniszczeń wojennych. W roku 1946 z podobną misją został wysłany na Wybrzeże przez dwa ministerstwa:



Polskie morze - motyw z Gdańska, przed 1939, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Żeglugi i Handlu oraz Kultury i Sztuki. Miał wykonać serię prac plastycznych ilustrujących zniszczenia wojenne i możliwości odbudowy portów, a także stan zachowania zabytkowej architektury.

W roku 1947 ukazała się teka autografii Antoniego Suchanka pod tytułem „Polskie Wybrzeże”. Składało się na nią dwanaście plansz przedstawiających widoki Gdańska, Gdyni i Szczecina.



Most na rzece, przed 1939, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Obok widoków polskiego morza tworzył pejzaże z Kaszub oraz z Sądecczyzny, gdzie się wychował. Po wojnie kontynuował nurt krajobrazów przemysłowych z portów i stoczn. W latach 1951-52, pracując na plenerach w stocznich Gdańska i Gdyni, stworzył cykl rysunków ołówkiem i kredkami zatytułowany „Stocznia buduje”. Powodzeniem cieszyły się jego kompozycje kwiatowe, zdradzające wpływ Leona Wyczółkowskiego, studia portretowe znajomych malarza i artystów scen Wybrzeża, nierzadko w kostiumach z konkretnych przedstawień.

Pod koniec lat 1940. artysta zaczął rysować studia portretowe aktorów Teatru Wybrzeże (działającego wówczas w Gdyni) i Studia Operowego Państwowej Filharmonii Bałtyckiej w Gdańsku. Powstałe prace były później kilkakrotnie eksponowane. W roku 1978 większość z nich przekazano do nowopowstałego Działu Teatralnego Muzeum Narodowego w Gdańsku.

Wiele malował i wystawiał zarówno indywidualnie, jak też w gronie innych artystów. Uczestniczył w wystawach w „Zachęcie”, wystawach środowiska artystów Wybrzeża, w licznych ekspozy-

cjach marynistycznych, m.in. w towarzystwie Mariana Mokwy i **Jana Gasińskiego** w Łodzi. Otrzymał honorowe członkostwo Stowarzyszenia Marynistów Polskich. W drugiej połowie lat 70. wziął udział w wystawach twórczości więźniów Auschwitz, organizowanych w Warszawie, Przemysłu i Kolonii.

Antoni Suchanek zmarł w Gdyni 19 listopada 1982 roku.

Gdańskie zbiory

Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku jest właścicielem jednej z największych w Polsce kolekcji prac artysty, obejmującej malarstwo, rysunki i prace graficzne. W tej grupie są m.in. rysunki z okresu, gdy na Wybrzeżu Suchanek dokumentował stan zniszczeń miasta i portów. Duże wrażenie wywiera rysunek węglem przedstawiający fragment Długiego Pobrzeża, a raczej tego, co z niego po wojnie zostało. Po lewej stronie rozpoznajemy charakterystyczną wieżyczką Domu Przyrodników, ale wokół widać tylko ruiny zięjące pustymi oczodołami okien. Widmowe wrażenie pogłębia zastosowana technika, która dzięki silnym kontrastom czerni i bieli wzmacnia ekspresję i tak już przygnębiającego widoku.

Zupełnie inny charakter ma „Most na rzece”, powstały przypuszczalnie przed rokiem 1939. Niewielkich rozmiarów kompozycja założona na dłuższym boku prostokąta przedstawia fragment kilkuprzęsłowego mostu, z zabudowaniami na brzegu widocznymi po prawej. Przęsła mostu o ażurowej konstrukcji wsparte są na maszynowych, betonowych przyczółkach. Po prawej, tuż przy brzegu, stoi niewielki dom z dwuspadowym dachem. Całość malowana jest w sposób charakterystyczny dla Suchanka zarówno w rysunku, jak i w malarstwie – swobodnie, szkicowo, farbą kładzioną nerwowymi, krótkimi pociągnięciami, na podobieństwo duktów ołówka. Kompozycja utrzymana w żywych, nasyconych, choć dość jasnych barwach, ewokuje atmosferę pogodnego, letniego dnia.

Podobny charakter ma „Jezioro”. Namalowany na papierze obraz przedstawia widok na taflę jeziora, ograniczoną przy przeciwnym brzegu pasem zieleni. Dwie trzecie kompozycji zajmuje niebo z malowniczo skłębionymi obłokami. Kolorystyka obrazu jest bardziej stonowana od poprzedniego, w zasadzie ograniczona do gamy błękitów i zieleni. Poszczególne partie kompozycji różnicowane są odmiennymi sposobami prowadzenia pędzla. Tafla

Fot. M. Brucki



Holender tułacz I, 1954, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Fot. M. Brucki



Statek przy nabrzeżu, ok. 1930, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

jeziora malowana jest długimi, niemal poziomymi pociągnięciami, obłoki na niebie kształtowane znacznie swobodniejszymi plamami nałożonymi z różnych kierunków, roślinność na przeciwnym brzegu ukazana za pomocą kolistych pociągnięć pędzla rozpraszającego stosunkowo mocno zagęszczonej farby, a kępa trzin na pierwszym planie – kilkanaście delikatnymi, acz zdecydowanymi ruchami pędzla z dołu do góry. Stonowana, chłodna kolorystyka sprawia, że nastrój tego obrazu przenika melancholia.

Różnicowanie faktur poszczególnych stref kompozycji artysta zastosował w malowanym na tekturze obrazku „Statek przy nabrzeżu”. Wymiary (9,2 x 10,7 cm) każe by zakwalifikować go do miniatur, gdyby nie fakt, że malowany jest techniką charakterystyczną dla obrazów pełnoformatowych. Próżno szukać tu pedantycznego zaznaczania konturów czy mozolnego „dopieszczania” detali. Artysta śmiało zarysował sylwetę zacumowanego przy nabrzeżu żaglowca, odcinając się ciemnym konturem na tle złocistego nieba, malowanego za pomocą luźnych, nie do końca uporządkowanych dotknięć pędzla. Tafla wody, odbijająca ciemny zarys statku, malowana jest podobnie jak na obrazie „Jezioro” długimi, poziomymi pociągnięciami pędzla nakładającego gęstą, połyskliwą farbę. Uzyskał w ten sposób efekt syntetycznej wizji, kojarzonej zazwyczaj z obrazami dużego formatu, wymagającymi oglądania z pewnej odległości.

Holender tułacz

Nie bez wpływu na twórczość artysty pozostały bolesne przeżycia wojenne. Już podczas pobytu w obozie tworzył wizje widmowego żaglowca zagubionego na wzburzonym oceanie, nawiązujące do motywu Latającego Holendra. Podobne kompozycje, często zawierające motyw tonącej łodzi lub statku, powstawały w okresie powojennym. Znaleźć je można przede wszystkim w rysunkach przedstawiających albo sam żaglowiec, albo żaglowiec i wrak łodzi miotany falami.

W kolekcji Centralnego Muzeum Morskiego znajdują się dwa obrazy powstałe w tym nurcie tematycznym, pochodzące z cyklu „Holender tułacz”. Jeden z nich przedstawia żaglowiec i tonący wrak innego statku na wzburzonym morzu. Fakt, że na żaglowcu postawiono mimo sztormu wszystkie żagle, a także nienaganny stan jego takielunku wskazują, że jest to statek-widmo. Wrażenie potęguje snop



Jezioro, ok. 1950, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Holender tułacz II, 1954, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

jasnego światła padający po diagonalu z prawego górnego rogu w lewo w dół. Rzeczywisty jest jedynie tonący stateczek po prawej i gęste ciemności otaczające całą scenę.

Podobny mrok, rozpraszany przez snop nierzeczywistego światła, oglądamy na drugim obrazie. Przedstawia mewę zmagającą się z wiatrem ponad wzbierającą sztormową falą.

Warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden szczegół, który w twórczości Antoniego Suchanka wiąże się z przeżyciami wojennymi. Chodzi mianowicie o jego sygnaturę. Po pamiętnym postrzale, któ-

ry omal nie pozbawił go możliwości malowania, artysta zaczął poprzedzać swoją sygnaturę krzyżykiem i pozostał temu zwyczajowi wierny do śmierci.

Monika Jankiewicz-Brzostowska

Ilustracje:

**© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku**

Za miesiąc: twórczość
Antoniego Suchanka inspirowana
przemysłowymi krajobrazami
siocznymi i portowymi.

Morskie epizody na kartach Biblii

Na podstawie biblijnego opisu większość badaczy uznaje, że Arka Noego miała ponad 130 metrów długości, około 22 metrów szerokości i około 13 metrów wysokości.

Dobra Nowina pod zagłami

Dzieje Apostolskie – jedna z ksiąg Nowego Testamentu - zdumiewająco dokładnie opisują żeglugę po Morzu Śródziemnym w pierwszym wieku naszej ery.

Rok 45, wczesna wiosna, Seleucia, port wielkiego miasta Antiochii, stolicy jednej z prowincji ówczesnego Cesarstwa Rzymskiego. W morze wychodzi niewielki statek. Nie wiemy, jaka była jego nazwa, a szkoda, bo zasługuje na upamiętnienie nie mniej, niż imiona karawel Krzysztofa Kolumba, na których wyruszył w kierunku Ameryki, rozpoczynając nową epokę w dziejach świata. Dlaczego? Na pokładzie wspomnianego wyżej statku znajdował się św. Paweł - człowiek, który poprzez morza poniósł chrześcijań-

stwo w świat, odmieniając raz na zawsze los ludzkości.

Jak wyglądały morskie podróże Apostoła Narodów? Na czym i którądy pływał? Co przeżył na „wielkiej wodzie”? Odpowiedzi na te pytania znajdziemy w Biblii, a ściślej rzecz ujmując w jednej z jej ksiąg znajdujących się w Nowym Testamencie - w Dziejach Apostolskich. Ale misyjne podróże św. Pawła nie są jedynymi morskimi epizodami opisanymi w najświętszej księdze chrześcijaństwa. Jest ich tam znacznie więcej. Przyjrzyjmy się niektórym z nich.

Arkę do Turcji

Biblia (przynajmniej w tej części, którą chrześcijanie nazywają Starym Testamentem) jest przede wszystkim księgą Izraelitów, ludu, który dzisiaj nazywamy Żydami. Opisuje dzieje przymierza, jakie zawarł z nimi Bóg mówiący sam o sobie, że jest „tym, który jest”, czyli Jahwe. Izrael nie był ludem morskim, morze zatem nie jest centralnym tematem Biblii, choć ponad 500 razy o nim wspomina. Większość z tych adnotacji to tylko „napomknięcia”, jest jednak w Starym i Nowym Testamencie kilka obszerniejszych opowieści, których słona woda jest głównym bohaterem albo przynajmniej istotnym elementem.

Pierwszą z nich znajdujemy w pierwszej księdze Biblii: Księdze Rodzaju. Zawarta tam jest opowieść o potopie, jaki na ziemię sprowadził Bóg rozgniewany nieposłuszeństwem ludzi. Z ogólnej powodzi Jahwe postanowił jednak uratować Noego. Aby go uchronić przed zalewem, wydał mu polecenie: „Ty zaś zbuduj sobie arkę z drzewa żywicznego, uczyni w arce przegrody i powlec z nią smolą wewnątrz i zewnątrz. A oto, jak masz ją wy-

konać: długość arki - trzysta łokci, pięćdziesiąt łokci - jej szerokość i wysokość jej - trzydzieści łokci. Nakrycie arki, przepuszczające światło, sporządzisz na lokcie wysokie i zrobisz wejście do arki w jej bocznej ścianie; uczyni przegrody: dolną, drugą i trzecią." (wszystkie użyte w tym artykule cytaty z Biblii pochodzą z Biblii Tysiąclecia).

Dalsza część tej opowieści jest powszechnie znana, nie będziemy się zatem nad nią rozwodzić. Warto jednak zwrócić uwagę, jak bardzo dokładny jest opis arki. Tak dokładny, że wielu uczonych próbowało na tej podstawie zrekonstruować jej wygląd. I choć żadna z rekonstrukcji nie może uchodzić za absolutnie pewną to większość badaczy uznaje, że obiekt zbudowany przez Noego miał ponad 130 metrów długości, około 22 metrów szerokości i około 13 metrów wysokości. Jeśli przyjąć, że historia o potopie jest prawdziwa i wydarzyła się jakieś ponad cztery tysiące lat temu to arka, jak na owe czasy, była prawdziwym olbrzymem - większym choćby niż cumujący w Gdyni okręt-muzeum *Błyskawica*. Ciekawe też, że jednostka zbudowana przez Noego nie powstała z myślą o żeglowaniu - nie miała bowiem steru.

„Jeśli przyjąć, że historia o potopie jest prawdziwa” - nie bez kozery jest to zastrzeżenie. Większość biblistów przyjmuje dzisiaj mniej dosłowne rozumienie sensu tej opowieści. Nie brakuje i tych, którzy traktują ją dokładnie tak, jak została zapisana. W efekcie, od dziesiątków lat trwa dyskusja, gdzie spoczęły szczątki arki Noego. Co jakiś czas, ostatnio kilka lat temu, ktoś ogłasza, że je zidentyfikował... na górze Ararat w Turcji.

Wiatr ze wschodu

Najważniejszą opowieścią z morzem w tle, jaką znaleźć możemy w Starym Testamencie, jest niewątpliwie historia wyprowadzenia Izraelitów z Egiptu, którą znajdujemy zapisaną w Księdze Wyjścia. Przypomnijmy krótko, w jakich okolicznościach do tego doszło. Abraham, pierwsza we współczesnym sensie historyczna postać w Biblii, miał syna Izaaka, ten z kolei syna Jakuba, ten z kolei dwunastu potomków - wśród nich Józefa. Józef został sprzedany przez swoich braci do Egiptu. Tam, po wielu perypetiach, został drugim co do ważności człowiekiem po faraonie. To właśnie on sprowadził nad Nil swoją rodzinę. Z czasem jednak położenie Izraelitów pogorszyło się do tego

stopnia, że zmuszeni byli stamtąd uciekać. Misję ich wyprowadzenia z, jak to określa Biblia „domu niewoli”. Bóg powierzył Mojżeszowi.

Pod jego wodzą Żydzi wyszli z Egiptu i udali się na wschód. Odchyło się to początkowo za zgodą faraona, który w ostatniej chwili zmienił zdanie i ruszył w pościg za Izraelitami. Los Ludu Wybranego wydawał się przesadzony, znalazł się bowiem pomiędzy potężną armią egipską a morzem. Bóg jednak zmiłował się nad uciekinierami i „Mojżesz wyciągnął rękę nad morze, a Pan cofnął wody gwałtownym wiatrem wschodnim, który wiał przez całą noc, i uczynił morze suchą ziemią. Wody się rozstały, a Izraelici szli przez środek morza po suchej ziemi, mając mur z wód po prawej i po lewej stronie. Egipcjanie ścigali ich. Wszystkie konie faraona, jego rydwany i jeźdźcy weszli za nimi w środek morza. O świcie spojrzał Pan ze słupa ognia i ze słupa obłoku na wojsko egipskie i zmusił je do ucieczki. I zatrzymał koła ich rydwanów, tak że z wielką trudnością mogli się naprzód posuwać. Egipcjanie krzyknęli: „Uciekajmy przed Izraelem, bo w jego obronie Pan walczy z Egipcjanami”. A Pan rzekł do Mojżesza: „Wyciągnij rękę nad morze, aby wody załapały Egipcjan, ich rydwany i jeźdźców”. Wyciągnął Mojżesz rękę nad morze, które o brzasku dnia wróciło na swoje miejsce. Egipcjanie uciekając biegli naprzeciw falom, i pogrążył ich Pan w środku morza. Powracające fale zatopiły rydwany i jeźdźców całego wojska faraona, którzy weszli w morze, ścigając tamtych, nie ocalał z nich ani jeden.”

Wyjście Żydów z Egiptu miało miejsce około 1200 lat przed Chrystusem. Jego historyczność nie ulega wątpliwości. Mimo to, jego opis nastrocza mnóstwo trudności. Pierwsza podstawowa kwestia to trasa ucieczki Izraelitów - nie da się jej jednoznacznie ustalić. Nie wiemy zatem, gdzie dokładnie miało miejsce przejście przez morze. Problem także w tym, że hebrajskie słowo „jam” użyte w tym wypadku oznaczać może nie tylko morze, ale także każdy większy zbiornik wodny. Z tego punktu widzenia mówienie jednym tchem (jak to się zwykle robi) o przejściu Żydów przez Morze Czerwone staje się wątpliwe, choć oczywiście niewykluczone. Większość uczonych uważa jednak, że do przejścia doszło w bagnistych wtedy okolicach leżących pomiędzy Zatoką Suezką a Morzem Śródziemnym (czyli tam, gdzie dzisiaj znajduje się Kanał Suezki). Więcej tam bardzo silne

wiatry i, w pewnych okolicznościach, rzeczywiście powodują one „rozstępowanie się” wód - spychają je na boki, odsłaniając suchy ląd. Takie zjawiska obserwowano także w czasach nowożytnych. O „gwałtownym wietrze wschodnim” wspomina też przytoczony wyżej biblijny tekst.

To oczywiście wyjaśnienie dla tych, którzy nie wierzą, że przejście Izraelitów przez morze było cudem dokonany przez Boga. Tak czy owak, wydarzenie wyjścia stało się jednym z najważniejszych doświadczeń Izraela i istotnym punktem odniesienia także dla chrześcijaństwa. Wspomina się je szczególnie w liturgii Wielkiej Soboty.

Jonasz zostaje Jonaszem

Kolejną opowieścią zawartą w Biblii, w której niepoślednią rolę odgrywa morze, jest historia proroka Jonasz zawarta w księdze jego imienia (prorok to w Biblii nie „jasnowidz”, a raczej ktoś, kto ukazuje ludziom Boga). To jeden z najpiękniejszych biblijnych tekstów. Żeby go zrozumieć, musimy w kilku zdaniach streścić historię Izraela po wyjściu z Egiptu.

Po czterdziestu latach wędrówki przez pustynię Izraelici, już pod wodzą następcy Mojżesza Jozuego, przekroczyli rzekę Jordan i weszli do Ziemi Obiecanej. Po zakończeniu podboju Samuel namaścił Saula na króla. Po nim tron objął Dawid, a następnie Salomon. Był to złoty okres państwa izraelskiego. Po śmierci Salomona królestwo rozpadło się jednak na dwie części: północną i południową. Obie z czasem zostały podbite przez sąsiednie mocarstwa. Rozpoczęła się wielka niewola Narodu Wybranego, zwana babilońską. Księga Jonasz spisana została właśnie w czasie tego zamętu, na kilkaset lat przed narodzinami Chrystusa. Opowiada o pewnym człowieku imieniem Jonasz, któremu Bóg polecił udać się do Niniwy, stolicy Asyrii, wroga Izraela, z nakazem nawrócenia. Jonasz jednak nie miał zamiaru tego uczynić. Jak opisuje Biblia, wsiadł w Jafie na statek do Tarszisz, gdzie chciał się ukryć przed Bogiem. Nie wiadomo, gdzie leżało owo Tarszisz. Większość biblistów jest jednak zdania, że był to port w Hiszpanii, a więc gdzieś na krańcach ówczesnego świata, na pewno zaś w przeciwnym kierunku od tego nakazanego przez Jahwe.

Co stało się dalej? „Pan zesłał na morze gwałtowny wiatr, i powstała wielka burza na morzu, tak że okrętowi groziło rozbicie.

Zatoka Świętego Pawła
Tu właśnie, na Malcie, schronienie
znalazł apostoł Paweł, gdy statek,
którym płynął,
wpadł w wielki sztorm.



**Czy Żydzi przeszli przez Morze Czerwone w miejscu, gdzie dzisiaj
znajduje się Kanał Sueski? Wieją tam bardzo silne wiatry i, w pewnych
okolicznościach, rzeczywiście powodują „rozstępowanie się” wód.
Spychają je na boki, odsłaniając suchy ląd.**

Przerazili się więc żeglarze i każdy wołał do swego bóstwa; rzucili w morze ładunek, który był na okręcie, by uczynić go lżejszym. Jonasz zaś zszedł w głąb wnętrza okrętu, położył się i twardo zasnął. Przystąpił więc do niego dowódca żeglarzy i rzekł mu: „Dlaczego ty śpisz? Wstań, wołaj do Boga twego, może wspomni Bóg na nas i nie zginieemy”. Mówili też [żeglarze] jeden do drugiego: „Chodźcie, rzućmy losy, a dowiemy się, z powodu kogo to właśnie nieszczęście [spadło] na nas”. I rzucili losy, a los padł na Jonasza. Rzekli więc do niego: „Powiedźże nam, z jakiego powodu ta klęska przyszła na nas? Jaki jest twój zawód? Skąd pochodzisz? Jaki jest twój kraj? Z którego jesteś narodu?” A on im odpowiedział: „Jestem Hebrajczykiem i czczę Pana, Boga nieba, który stworzył morze i ląd”. Wtedy wielki strach zdjął mężów i rzekli do niego: „Dlaczego to uczyniłeś?” - albowiem wiedzieli mężowie, że on ucieka przed Panem, bo im to powiedział. I zapytali go: „Co powinniśmy ci uczynić, aby morze przestało się burzyć dokoła nas?”. Fale bowiem w dalszym ciągu się podnosiły. Odpowiedział im: „Weźcie mnie i rzućcie w morze, a przestaną się burzyć wody przeciw wam, ponieważ wiem, że z mojego powodu tak wielka burza powstała przeciw wam”.

Żeglarze uczynili zadość prośbie Jonasza, ale prorok nie zginął. Połknęła go wielka ryba i po trzech dniach wypłula

na ląd. Biblia nie określa jej gatunku. Dawniej sądzono, że mógł to być wielki rekien. Dzisiaj traktuje się tę opowieść symbolicznie, zaś pobyt Jonasza w brzuchu ryby przyjmuje jako zapowiedź trzech dni Chrystusa w grobie. Uratowany cudownie przez Boga Jonasz wykonał swoje zadanie i Niniwa się nawróciła. Jego postać weszła na stałe do marynarskiego folkloru, który jego imieniem określa ludzi przynoszących na morzu pecha.

Siedmiu rybaków

Wspomnieliśmy wyżej, że Izraelici nie byli ludem morskim. Parokrotnie jednak na morze się wybierali, szczególnie w czasach królewskich. Miało to jednak charakter incydentalny. Na większą skalę uprawiali za to rybołówstwo. Jak się oblicza, co najmniej siedmiu z najbliższych uczniów Jezusa, czyli Apostołów, było rybakami. Łowili w Jeziorze Galilejskim, zwanym wówczas także Morzem Galilejskim (jeszcze inna nazwa: Genezaret) - najniżej położonym na świecie naturalnym zbiornikiem wodnym, którego woda nadaje się do picia. Jego lustro położone jest 200 metrów poniżej poziomu morza, głębokość maksymalna sięga 45 metrów, a powierzchnia liczy 220 kilometrów kwadratowych. Dzisiaj łowi się tam takie same ryby, co w czasach Chrystusa.

Najbardziej znana z nich to tilapia, zwana też „rybą św. Piotra”. Z dużym

prawdopodobieństwem można powiedzieć, że to głównie ona występuje w opisach zawartych w Ewangeliach, jest jedzona przez Jezusa i jego uczniów, łowiona i cudownie rozmnażana. Samego Mistrza z Nazaretu w scenerii wody też zresztą widzimy parokrotnie. Najbardziej znane opowieści to te dotyczące chodzenia po jeziorze i uciszenia burzy. Ale jest jeszcze inna, którą warto przytoczyć, aby zorientować się, z jakim znawstwem opisane są w Nowym Testamencie szczegóły dotyczące rybołówstwa. W Ewangelii według św. Łukasza możemy przeczytać: „Gdy przestał mówić, rzekł do Szymona: Wypłyn na głębie i zarzuć sieć na połów!”. A Szymon odpowiedział: „Mistrzu, całą noc pracowaliśmy i nieśmy nie ulowili. Lecz na Twoje słowo zarzucę sieć.” Skoro to uczynili, zagarnęli tak wielkie mnóstwo ryb, że sieci ich zaczynały się rwać. Skinęli więc na współników w drugiej łodzi, żeby im przyszli z pomocą. Ci podплыnęli; i napełnili obie łodzie, tak że się prawie zanurzały. Widząc to Szymon Piotr przypadł Jezusowi do kolan i rzekł: „Odejdź ode mnie, Panie, bo jestem człowiek grzeszny”. I jego bowiem, i wszystkich jego towarzyszy w zdumienie wprowadził połów ryb, jakiego dokonali; jak również Jakuba i Jana, synów Zebedeusza, którzy byli współnikami Szymona. Lecz Jezus rzekł do Szymona: „Nie bój się, odtąd ludzi

będziesz łowił”. I przyciągnąwszy łodzie do brzegu, zostawili wszystko i poszli za Nim”. Wszystkie szczegóły techniczne dotyczące rybołówstwa zawarte w tym opisie zgadzają się z tym, co na ten temat wiemy - zarówno co do systemu połowu, jak i jego sposobu. Na Jeziorze Galilejskim łowiono w dużych łodziach należących zwykle do jednej rodziny, czasami pomagano sobie dobierając współpracowników. Połowu dokonywano najczęściej nocą. Każdy z tych elementów postrafimy zidentyfikować także tutaj.

Ludzie morza

Tajemnicą Boga pozostanie, dlaczego na pierwszych głosicieli swojej nauki wybrał właśnie rybaków. Sam Jezus był przecież cieślą. Nawet jeśli jednak stali się oni „rybakami ludzi”. Największym z nich (choć nie z zawodu) był św. Paweł. Początkowo prześladowca chrześcijan, po spotkaniu zmartwychwstałego Jezusa stał się jednym z najgorliwszych jego uczniów w historii. Św. Paweł pracował głównie wśród nie-Żydów. Trzykrotnie wybierał się w podróże misyjne, część każdej z nich odbywając drogą morską. Jak wtedy wyglądało żeglownictwo we wschodniej części Morza Śródziemnego? Opisy z Dziejów Apostolskich, których autorem jest wierny towarzysz św. Pawła św. Łukasz, tak dokładnie odpowiadają na to pytanie, że ich obu nazwać można śmiało znawcami tematu albo po prostu prawdziwymi „wilkami morskimi”.

W czasach Cesarstwa Rzymskiego Morze Śródziemne było jego wewnętrznym „jeziorem”. Piractwo było niemal zlikwidowane, spokoju i bezpieczeństwa strzegła potężna flota wojenna. Podróże odbywały się na dwa sposoby. Pierwszy to żegluga wzdłuż brzegów (pamiętajmy, że w tamtych czasach nie znano jeszcze kompasu), podejmowana głównie przez mniejsze statki kotwiczone na noc w zacisznych zatokach. Drugi sposób to rejsy wielkich statków zbożowych kursujących pomiędzy Rzymem a Aleksandrią.

Stolica Cesarstwa liczyła wówczas około miliona mieszkańców. Zboża z położonych wokół metropolii pól nie wystarczało dla wszystkich mieszkańców. Sięgano więc po zasoby Egiptu, który był spichlerzem państwa. Rocznie, statkami o nośności około 1200-1300 ton, sprowadzano stamtąd 150 tysięcy ton zboża. Okres żeglugowy trwał od maja do października. Zimą przeczekiwano zwykle w portach, bo jesienią w tej części Morza

Śródziemnego często i niespodziewanie zrywały się huraganowe sztormy, trwające nieprzerwanie nawet kilkanaście dni. Rejs w obie strony, tj. na trasie Rzym - Aleksandria - Rzym, trwał zwykle około czterech miesięcy.

Na jeden z takich właśnie statków wsiadł około roku 60 w Myrze w Azji Mniejszej św. Paweł. Był już wtedy więźniem, który oskarżony przez Żydów za głoszenie nieprawomyślnych nauk odwołał się od wyroku cesarza (miał takie prawo, bo od urodzenia był obywatelem Rzymu) i udawał się wraz z innymi więźniami oraz pod eskortą żołnierzy do stolicy Cesarstwa. Dzieje Apostolskie szczegółowo opisują ten rejs. Po minięciu Krety statek z apostołem na pokładzie wpadł w wielki sztorm, który trwał czternaście dni. W końcu: „Gdy dzień nastał, nie rozpoznali lądu, widzieli jednak jakąś zatokę o płaskim wybrzeżu, do którego chcieli - jeśli się dało - doprowadzić okręt. Po odciągnięciu kotwicy i zostawieniu go w morzu. Równocześnie rozluźniliwiązania sterowe, ustawili pod wiatr przedni żagiel i zmięrzali ku brzegowi. Wpadli jednak na mieliznę i osadzili na niej okręt. Dziób okrętu zarył się i pozostał nieruchomy, a rufa zaczęła się rozpadać pod naporem fal. Żołnierze postanowili pozabijać więźniów, aby który nie uciekł po dopłynię-

ciu do brzegu. Lecz setnik, chcąc ocalić Pawła, przeszkodził ich zamiarowi. Rozkazał, aby ci, co umieją pływać, skoczyli pierwsi do wody i wyszli na brzeg, pozostali zaś [dopłynęli] jedni na deskach, a drudzy na resztkach okrętu. W ten sposób wszyscy cało znaleźli się na lądzie”. Lądem była Malta, której mieszkańcy okazali rozbitek serdeczną gościnność. Zatożka, gdzie wylądowali, do dzisiaj nosi nazwę św. Pawła. I znowu, podobnie jak w przypadku opisu rybołówstwa, tekst zdumiewa szczegółami żeglarskimi, które można odnaleźć bez trudu. Św. Paweł dotarł do Rzymu, gdzie został ścięty. Naukę Jezusa szerzono jednak nadal.

Ryba stała się jednym z pierwszych symboli chrześcijaństwa, Kościół przedstawiano często jako łódź miotaną przez fale wzburzonego morza. Kolejni misjonarze wyruszali w świat, pokonując go głównie na statkach. Sytuację tę zmienił dopiero wiek XX i rozwój techniki lotniczej. Marynarze nadal jednak czytają Biblię i zawsze odnajdywać w niej będą elementy swojego trudnego fachu oraz przestrożę zawartą w jej ostatniej księdze, Apokalipsie św. Jana: „Nie wyrządzajcie szkody morzu”.

Tomasz Falba
Fot. archiwum



Animowany
„Sposób na rekina” w kinach

Podwodny western

Pewnego dnia wśród nękanych przez rekiny mieszkańców Wielkiej Rafy Koralowej pojawia się nowa ryba, nieakceptująca niesprawiedliwych reguł rządzących życiem w rafie. Niczym samotny mściciel z klasycznych westernów, nasz bohater otwarcie sprzeciwia się krwiożerczym bestiom i znajduje... sposób na rekina!

Tego w kinie jeszcze nie było. Na dużym ekranie możemy oglądać animowany, podwodny... western. Na schematach znanych z klasycznych filmów o Dzikim Zachodzie zbudowano bowiem fabułę „Sposobu na rekina” – amerykańsko-koreańskiej animacji, która 23 marca weszła na ekrany polskich kin.

Głównym bohaterem filmu jest młoda ryba o imieniu Pyś, która po utracie rodziców złapanych w rybacką sieć wyrusza w podróż do Wielkiej Rafy Koralowej, aby zamieszkać tam ze swoją ciotką Perłą. Podwodna rafa pokazana jest tu jako wielkie miasto, którego mieszkańcy gonią za własnymi sprawami i dbają tylko o własne bezpieczeństwo. Posłusznie znoszą więc terror wprowadzony w rafie przez złego rekina tygrysięgo Ćwieka, ani myśląc o jakimkolwiek sprzeciwieniu się

jego nakazom. Pyś, jako nowa ryba w mieście – nie znająca obowiązujących tu reguł – szybko naraża się rekinowi. Zakochuje się bowiem w miejscowej piękności Kordelii, którą za swoją dziewczynę uznaje nikt inny, jak sam Ćwiek. Kiedy rekin odkrywa ten romans, konfrontacja staje się ni-unikniona.

Zastraszeni mieszkańcy rafy ani myślą angażować się w ten pojedynek. Z pomocą skazanemu na porażkę bohaterowi przychodzi jedynie stary i wyjątkowo złośliwy żółw morski Nerissan, mieszkający samotnie we wraku pirackiego okrętu. - Rafa nie jest wyłącznie cudownym miejscem do podziwiania widoków, właściwie użyta może być twoją najlepszą bronią - stwierdza Nerissan, przygotowując małą rybkę do walki z rekinem.

Tak narodziła się, stanowiąca kościół fabuły, przyjaźń między Pysiem i Nerissanem - młody idealista znalazł wsparcie starszego i mądrzejszego samotnika w mieście, gdzie żaden z nich nie jest zrozumiany...

Bezpośrednią inspiracją dla twórców „Sposobu na rekina” był klasyczny western z 1957 roku - „Gwiazda szeryfa” Anthony’ego Manna, uznany przez krytyków za jedno z najważniejszych dzieł gatunku. W filmie tym młody i niedoświadczony szeryf Ben Owens (grany przez Anthony Perkinsa) popada w konflikt z żądnym władzy rewolwerowcem. Dopiero pomoc i doświadczenie byłego szeryfa i łowcy nagród Morga Hickmana (w tej roli niezapomniany Henry Fonda) pozwalają w ostatecznej rozgrywce udowodnić Owensowi, iż zasługuje na noszenie gwiazdy - symbolu praworządności.

Czy równie popularny, jak westernowy pierwowzór, będzie wśród widzów animowany „Sposób na rekina”? Wiele zależeć będzie od polskiego dubbingu, który - jeśli tylko był dowcipny i przebojowy - ratował nie najlepsze nawet animacje.

W „Sposobie na rekina” usłyszymy m.in. Macieja Zakościelnego, czyli

współczesnego obrońcę prawa z popularnego serialu „Kryminalni” - w roli Pysia - oraz Piotra Fronczewskiego, sprawdzonego już w „Iniemamocnych” i „Epoce lodowcowej” - jako żółwia Nerissana. Taki duet wydaje się gwarantować dobrą zabawę

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Imperial - Cinepix



Tytuł oryginalny:

Shark Bait

Czas projekcji:

77 min.

Reżyseria:

Kyung Ho Lee, John Fox,
Howard E. Baker

Obsada

(w polskiej

wersji językowej):

Pyś - Maciej Zakościelny

Dodo - Paweł Iwanicki

Ćwiek - Przemysław Sadowski

Kordelia - Agnieszka Warchulska

Nerissan - Piotr Fronczewski

Ciotka Perla - Agnieszka Matysiak

Morson - Sławomir Orzechowski



NATIONAL
GEOGRAPHIC
CHANNEL

Zatopiony sekret Hitlera



Latem 2003 roku przeprowadzono operację wyciągnięcia z morskiego dna drogiego ładunku zatopionego statku *Hydro*. W czasie II wojny światowej statek ten był celem brawurowych akcji norweskiego ruchu oporu.

Emisja

Poniedziałek, 26 marca, godz. 09.00, 14.00

Kraksy pod lupą: Grecki prom



Wstrząsające kulisy katastrofy greckiego promu *Express Samina*. W wyniku ludzkich zaniedbań i błędów śmierć poniosło 80 pasażerów.

Emisja

Poniedziałek, 26 marca, godz. 11.00

Sobota, 14 kwietnia, godz. 00.00

Piątek, 13 kwietnia, godz. 17.00

Czysta nauka: Atlantyda

Zapraszamy na poszukiwania Atlantydy, zaginionego miasta starożytności. Jak głosi legenda, miasto zalały fale ogromnej powodzi. W programie spotkanie z czterema osobami, które próbują udowodnić, że to miasto istniało naprawdę.

Emisja

Poniedziałek, 26 marca, godz. 20.00

Tuż przed tragedią: Eksplozja na pokładzie lotniskowca

W 1967 roku na pokładzie lotniskowca *USS Forrestal* doszło do tragedii. Zginęły 134 osoby, a statek został prawie doszczętnie zniszczony. W programie przyczyny tragicznych w skutkach wydarzeń.

Emisja

Wtorek, 27 marca, godz. 09.00, 14.00

Tuż przed tragedią: Titanic

Tragedia *Titanica*, jedna z najbardziej dramatycznych katastrof w historii żeglugi pasażerskiej, pochłonęła ponad 1500 ofiar.

Emisja

Wtorek, 27 marca, godz. 10.00, 15.00

Sobota, 14 kwietnia, godz. 21.00

Wtorek, 17 kwietnia, godz. 22.00, 01.00

Wtorek, 24 kwietnia, godz. 10.00, 15.00

Wielkie konstrukcje: Świdry głębinowe

Na świecie rośnie zapotrzebowanie na energię, a firmy energetyczne stoją przed coraz trudniejszymi zadaniami. W programie o budowie morskiego gazociągu, który dostarczy gaz do pięciu milionów domów w USA.

Emisja

Środa, 28 marca, godz. 14.00

Czysta nauka: Trójkąt Bermudzki



Tajemnice Trójkąta Bermudzkiego i kulisy zaginięcia pięciu bombowców *Avenger*. W 1945 roku bombowce opuściły Fort Lauderdale i nigdy nie powróciły do bazy. Na pokładzie zabytkowego samolotu *Avenger* lecimy tą samą trasą.

Emisja

Piątek, 30 marca, godz. 09.00, 14.00

Tuż przed tragedią: Tsunami w Azji



Tsunami z 26 grudnia 2004 roku to największa klęska żywiołowa w historii. Ogromna fala pochłonęła ponad 200 tysięcy istnień ludzkich. Dlaczego tsunami są tak groźne i jak można im zapobiec?

Emisja

Sobota, 31 marca, godz. 19.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 2

W programie zdjęcia wraku okrętu *Hood* na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. *Hood* został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski pancernik *Bismarck*. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Niedziela, 1 kwietnia, godz. 00.00

Czysta nauka: Morskie głębiny

Zapraszamy na wyprawę do najmniej poznanych i najdzikszych regionów Ziemi. Zapraszamy na spacer po morskim dnie, gdzie zobaczymy najprzeróżniejsze krajobrazy na naszej planecie.

..... Emisja

Pon., 2 kwietnia, godz. 10.00, 15.00

Prawda i fikcja w Hollywood: Katastrofy na morzu

Kulisy prezentacji na ekranie filmowym katastrof morskich. Jak pogodzić naukową wiarygodność z wymogami świata rozrywki? W programie fragmenty filmów oraz wywiady z ich twórcami.

..... Emisja

Środa, 4 kwietnia, godz. 11.00

PREMIERA

Wielkie konstrukcje: Supergazociąg



W 2008 roku Norwegię i Wielką Brytanię połączy rurociąg gazowy o długości 1200 kilometrów. To najdłuższy na świecie rurociąg poprowadzony po morskim dnie.

..... Emisja

Środa, 4 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 7 kwietnia, godz. 13.00, 18.00

Niedziela, 9 kwietnia, godz. 19.00

Środa, 11 kwietnia, godz. 09.00, 14.00

W poszukiwaniu rekinów



Dwóch nurków Rob Torelli i Mark Priest robi niezwykle zdjęcia pod wodą, utrwalając na taśmie filmowej fascynujące sceny z życia morskich zwierząt, m.in. rekinów z wybrzeży RPA, Nowej Gwinei i Australii.

..... Emisja

Piątek, 6 kwietnia, godz. 08.00, 13.00, 19.00

Wielkie konstrukcje: Kanał Panamski



Choć Kanał Panamski to jeden z najtrudniejszych do pokonania akwenów wodnych, co roku korzysta z tego szlaku 14 tysięcy statków. Wzrost natężenia ruchu sprawił, że istnieją już plany rozbudowy kanału.

..... Emisja

Sobota, 7 kwietnia, godz. 16.00

Sztormowe opowieści: Na łasce rekinów



W 1982 roku pięcioosobowa grupa wyruszyła w podróż z Annapolis na Florydę luksusowym jachtem *Trashman*. Żeglarzy zaskoczył gwałtowny sztorm i załoga została zmuszona do opuszczenia łodzi.

..... Emisja

Poniedziałek, 9 kwietnia, godz. 11.00

Sejsmiczne sekundy: Zatonięcie MS Coventry

25 maja 1982 roku - święto narodowe Argentyny przypadło w środku wojny Falklandzkiej. Brytyjski niszczyciel *HMS Coventry* zostaje zaatakowany. Na dno południowego Atlantyku poszedł najcięższy nowoczesny okręt wojenny w historii.

..... Emisja

Piątek, 6 kwietnia, godz. 18.00

Wielkie konstrukcje: Supertankowiec

Odkrywamy tajemnice olbrzymów pływających po morzach i oceanach. W programie kulisy budowy i funkcjonowania tankowców. Niecodzienna okazja, aby zajrzeć do największych na świecie stoczni i doków.

..... Emisja

Sobota, 7 kwietnia, godz. 15.00

Sztormowe opowieści: Bez wyjścia

Podczas silnego sztormu 5 lutego 1982 r. największa na świecie platforma wiertnicza przewróciła się i zatonięła u wybrzeży St. John w Nowej Fundlandii. Śmierć poniosły 84 osoby. Śledztwo wykazało, że tragedii można było uniknąć.

..... Emisja

Wtorek, 10 kwietnia, godz. 11.30

Groźne żywioły: Tsunami



Tsunami to gigantyczne fale, mogące przemieszczać się przez cały ocean, kumulując swą niszczycielską siłę tysiące kilometrów od źródła powstania. Czy fala o niespotykanej wysokości i sile może nam wkrótce zagrozić?

Emisja

Środa, 11 kwietnia, godz. 20.00

Zagadki śmierci: Duchy *Titanica*



Wraz z trzema rodzinami, które straciły krewnych podczas katastrofy *Titanica*, wyruszamy na poszukiwania zwłok przodków. Wykorzystując najnowsze technologie DNA, rodziny próbują zidentyfikować ciała z podwodnego masowego grobu.

Emisja

Sobota, 14 kwietnia, godz. 23.00

Połowanie na myśliwego: Ataki rekinów

Kiedy oceany stały się miejscem odpoczynku i rekreacji, pojawiły się doniesienia o atakach rekinów na ludzi. Przyjrzyjmy się, w jakich okolicznościach żarłacz ludojad może zaatakować pływającego w morzu człowieka.

Emisja

Czw., 19 kwietnia, godz. 22.00, 01.00

Niedziela, 22 kwietnia, godz. 11.00

Wielkie konstrukcje: Superporty



Nowe gigantyczne statki mogą przewozić nawet do 12 tysięcy kontenerów. Czy jednak budowanie takich kolosów nie jest zbyt wielkim ryzykiem w dobie zagrożenia terrorystycznego?

Emisja

Piątek, 20 kwietnia, godz. 12.00

PREMIERA

Zatapiacze statków

Sztuczne rafy koralowe przyciągają nie tylko turystów z całego świata, ale są siedliskiem niezliczonych gatunków morskiej fauny i flory. Co się stanie z okrętem pełnym ładunków wybuchowych?

Emisja

Środa, 11 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 15 kwietnia, godz. 19.00

Środa, 18 kwietnia, godz. 09.00, 14.00

Sztormowe opowieści: Huragan Floyd

Huragan Floyd dotarł na Bahamy, gdzie według doniesień fale osiągnęły wysokość ponad 15 m. Morze zmyło z powierzchni ziemi całe osiedla. Jachty znaleziono na dachach restauracji, a niektóre z budynków wiatr ustawił na łodziach.

Emisja

Wtorek, 17 kwietnia, godz. 11.00

Sztormowe opowieści: Ratunek z powietrza

Silna burza śnieżna przesunęła się na wybrzeże Północnej Karoliny i zaskoczyła załogę statku towarowego *White Seal*. Olbrzymie fale o wysokości od 6 do 12 metrów spychały statek na otwarte morze. Załoga wysłała sygnał SOS.

Emisja

Czwartek, 19 kwietnia, godz. 11.30

Powrót na *Titanica*

Doktor Robert Ballard prowadzi podwodne badania wraku *Titanica*. To rzadka okazja, by zobaczyć ten słynny liniowiec i poznać, w jakim stanie znajduje się spoczywający na dnie morza statek.

Emisja

Sobota, 14 kwietnia, godz. 22.00

Tuż przed tragedią: *Kursk*



Rosyjski okręt podwodny *Kursk* poszedł na dno w wyniku dwóch wybuchów na pokładzie. Jaka była przyczyna katastrofy? Istnieje kilka teorii na ten temat, m.in. sabotaż, przyjacielski ogień i kolizja z amerykańskim okrętem podwodnym.

Emisja

Piątek, 20 kwietnia, godz. 18.00

Światło na krańcu świata: Pierwsi żeglarze

Pradawni mieszkańcy Polinezji potrafili odnajdywać drogę do najmniejszych wysepek na Pacyfiku, kierując się kierunkiem wiatrów i morskich fal oraz układem gwiazd na niebie.

Emisja

Sobota, 21 kwietnia, godz. 09.00

Wielkie konstrukcje: Przesunięcie olbrzymów

Tradycyjne holowniki przeżywają okres odrodzenia. Obecnie w portach królują supernowoczesne modele tych łodzi. Odgrywają kluczową rolę podczas wielu ważnych, technicznych przedsięwzięć.

Emisja

Wtorek, 24 kwietnia, godz. 12.00

Zdjęcia:

National Geographic Channel.

Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.



NATIONAL
GEOGRAPHIC
CHANNEL

CZASOPISMO O RYNKU PRACY DLA MARYNARZY PORTOWCÓW I STOCZNIOWCÓW

Nr 2 (3) marzec-kwiecień 2007

cena 7,50 zł (w tym 0% VAT)

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczników i portowców



RAJE PODATKOWE DLA MARYNARZY

MARYNARSKIE EMERYTURY

ŻEGLARSTWO AWODOWE



MARYNARZE CHIŃSCY NA ŚWIATOWYM RYNKU PRACY

„CZARNE KOMINY” ZE SZCZECINA



Dostępne na płycie CD załączonej do tego numeru

budownictwo OKRĘTOWE

Rekordowy gość

str. 13



Gdynię odwiedził największy kontenerowiec obsługiwany dotąd w polskich portach.



Nordyckie statki
roku cz. II

str. 4



Pierwszy taki
w Europie

str. 8



59 lat legendy

str. 17

EUROSTER

– szansa dla sektora morskiego

Partnerstwo na rzecz rozwoju
zdolności adaptacyjnych firm
i pracowników przemysłu
okrętowego

Program EUROSTER
ma pomóc
pracownikom
przemysłu okrętowego
w rozwijaniu
ich zdolności
adaptacyjnych
wobec dynamicznie
zmieniającej się
sytuacji na
stoczniowym rynku
zatrudnienia.

Partnerstwo EUROSTER to inicjatywa pomorskich instytucji reprezentujących pracowników, pracodawców, ośrodki badawcze i naukowe. Jej celem jest wypracowanie metod pozwalających pracownikom stoczni oraz małym i średnim przedsiębiorstwom związanych z branżą okrętową sprawniej zaadoptować się do zmieniających się warunków pracy oraz zwiększyć ich mobilność. Ma za zadanie zbliżenie różnych grup interesów związanych z przemysłem okrętowym. Chce wykorzystać wielki potencjał, tkwiący w profesjonalizmie i doświadczeniu ludzi Pomorza – budowniczych statków i okrętów. Projekt EUROSTER jest częścią inicjatywy EQUAL, finansowanej przez Europejski Fundusz Społeczny.

Firmy i pracownicy przemysłu okrętowego w Polsce znajdują się w trudnym okresie. Wielu stoczniovców straciło bądź wkrótce straci pracę wskutek decyzji gospodarczych, politycznych lub braku potrzebnych w danej chwili umiejętności. Specyfika przemysłu okrętowego polega bowiem na nierównomiernym zapotrzebowaniu na określone zawody i kwalifikacje w trakcie budowy statku. Efekt to okresowe kumulacje popytu na dany rodzaj umiejętności bądź przeciwnie – brak na nie zapotrzebowania. Wokół stoczni powstało wiele małych satelitarnych firm, których byt zależy od jej zleceń. Przy braku elastyczności w zatrudnianiu, połączonej z wysokimi kosztami pracy, to uzależnienie stanowi zagrożenie dla ich bezpiecznego funkcjonowania. Właściwa polityka kształcenia oraz stosowanie elastycznych form zatrudnienia może to zagrożenie ograniczyć.

Program kształcenia obejmuje dwie grupy: pracowników podstawowych – na-

uka kilku zawodów (co podyktowane jest koniecznością zapewnienia ciągłej pracy, bez względu na przebieg procesu produkcyjnego i następowanie kolejnych faz, wymagających specyficznych umiejętności) oraz kadrę kierowniczą – w zakresie zrozumienia zmian, umiejętności ich akceptacji i kreowania nowych, adekwatnych do sytuacji rozwiązań organizacyjnych.

Strategia rozwoju sektora okrętowego w Polsce, obok dumnego kulturowania tradycji, musi uwzględniać nowe uwarunkowania. Szczególne znaczenie ma wspieranie zdolności dostosowywania się do strukturalnych zmian gospodarczych oraz wspieranie wykorzystania technologii informatycznych i nowych metod zarządzania zasobami ludzkimi.

W dłuższej perspektywie cele Partnerstwa służyć będą podniesieniu kon-

kurencyjności samych stoczni, jak i współpracujących z nimi małych i średnich przedsiębiorstw (ponad tysiąc w województwie pomorskim), funkcjonujących na lokalnym rynku pracy.

Fundament Partnerstwa to wiedza dotycząca przekształceń strukturalnych w sektorze okrętowym i ich wpływu na zmiany kadrowe. Bardzo istotne jest promowanie sektora okrętowego i niwelowanie stereotypu tej gałęzi przemysłu jako schyłkowej, pracochłonnej, materiałochłonnej, uciążliwej dla środowiska i nieatrakcyjnej dla pracowników. Trzeba podkreślać fakt stosowania w budownictwie okrętowym najnowszych osiągnięć techniki i technologii, a co za tym idzie – uczynić ów sektor atrakcyjnym dla pracowników chcących podnosić i poszerzać swoje kwalifikacje, poszukujących nowych doświadczeń zawodowych.

Wyniki projektu są istotne nie tylko dla rozwoju zdolności adaptacyjnych firm i pra-

cowników przemysłu okrętowego, ale także całego regionu z uwagi na znaczący udział sektora w rynku pracy.

Partnerami projektu są: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – Gdańska Akademia Bankowa, Gdański Związek Pracodawców, Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdańskiej, Agencja Informatyczna, Fundacja Gospodarcza, Uniwersytet Gdański, Grupa Stoczni Gdynia.

Strona internetowa Partnerstwa:
<http://www.equal-euroster.org/>

Publikacje finansowane
ze środków Unii Europejskiej.

SHIPORT

– Portal Branży Przemysłu Okrętowego

Realizatorzy projektu EUROSTER stworzyli Portal Branżowego Przemysłu Okrętowego www.shiport.pl. Mimo, iż do tej pory istniały portale branżowe, które reprezentowały część branży, według autorów nowego portalu wąski zakres informacyjny uzasadniał ich scalenie w sposób dogodny dla branży przemysłu okrętowego. Dotychczas reprezentowane były głównie interesy związane bezpośrednio z morzem i portami. Branża okrętowa jest jednak bardzo szeroka i sięga głęboko w inne pokrewne branże. Uwzględniają to twórcy nowego portalu.

Stworzenie takiego miejsca jest ze wszech miar uzasadnione – do tej pory funkcję rzetelnego i jednorodnego punktu wymiany informacji pełniły spotkania, konferencje i sympozja. Obecnie, w świecie globalnej wioski, w którym podstawową rolę komunikacyjną pełnią multimedia, takim punktem jest portal branżowy. To doskonała platforma pozyskiwania istotnych informacji, jak również ich publikowania. Dostęp do interesujących treści jest znacznie bardziej

efektywny niż w przypadku innych form publikacji podobnych informacji i treści.

Portal branżowy www.shiport.pl to typowy serwis internetowy publikujący treści, nastawiony na pozyskanie jak największej liczby aktywnych użytkowników, tworzących lokalną społeczność. Według twórców portalu, jego odbiorcami oraz w pewnym zakresie twórcami będą: pracodawcy (np. stocznie), klienci, pracownicy sektora, pośrednicy pracy, dostawcy wiedzy (np. jednostki naukowo-badawcze lub instytucje szkoleniowe) oraz tzw. otoczenie, czyli np. banki czy związki zawodowe.

Portal składa się z szeregu tworzących integralną całość wyspecjalizowanych modułów. Zakres informacyjny prezentowany w portalu przemysłu okrętowego w dużej mierze zależy od samej branży oraz od społeczności, która się przy nim zawiąże. Wiadomo, że tak jak w ekonomii, tak i w dziedzinie informacji o tym, co jest dostępne na rynku, decydują podstawowe prawa podaży i popytu. Bazując na tych zasadach Portal Branżowy będzie oferował informacje, które odpowiadają tym kryteriom. Na portalu znajdują się informacje,

Projekt realizowany przy udziale
środków Europejskiego Funduszu
Społecznego w ramach Inicjatywy
Wspólnotowej EQUAL.

EQUAL

EFS
Europejski Fundusz Społeczny

które interesują osoby związane z branżą morską profesjonalnie lub jedynie hobbystycznie. Z jednej strony będą to więc aktualności i wydarzenia dotyczące szeroko pojętego sektora morskiego, artykuły i wywiady, katalogi firm branżowych i czasopism, a także forum dyskusyjne. Z drugiej – informacje o rynku pracy, szkoleniach, seminariach czy oferty zatrudnienia.

Nazwa SHIPORT została stworzona z połączenia słów w języku angielskim – „ship” czyli okręt, statek oraz „port”, co i w języku polskim oznacza miejsce, z którego statki wypływają i do którego powracają. Takie połączenie daje jasny obraz tego, co może kryć się pod nazwą www.shiport.pl.

Publikacje finansowane
ze środków Unii Europejskiej.

Skandynawskie statki roku – część II

W nordyckim
typie...

Kontynuujemy przegląd najciekawszych statków roku 2006 według miesięcznika

„Scandinavian Shipping Gazette”.

Niektóre z jednostek wspomnianych w poprzednim wydaniu „Naszego MORZA” omawialiśmy szerzej wcześniej, w oddzielnych artykułach.

Druga część prezentacji statków wyróżnionych przez „SSG” (przypomnijmy, że kwalifikowane są jednostki albo zbudowane dla nordyckich armatorów, albo pochodzące z nordyckich stoczní) zaczynamy od największych obecnie w świecie statków typu ro-pax – serii budowanej przez włoską stoczní Fincantieri dla armatora Finnlínes Oy z Finlandii. Otworzyły ją dwie jednostki *Finnstar* i *Finnmaid*. Pozostałe trzy promy – *Finnlady* oraz *Europa Link* i *Nordlink* – wejdą do eksploatacji w bieżącym roku. Te promy są nie tylko wielkie, ale i szybkie. Rozwijają prędkość eksploatacyjną rzędu 25 węzłów, a to dzięki czterem średnioobrotowym silnikom wysokoprężnym Wartsila 9L46D o mocy po 10 395 kW każdy. Moc przenoszona jest z nich na dwie śruby napędowe.

Promem na lody

Statki te, o wysokiej, „szwedzko-fińskiej” klasie lodowej 1A Super, przeznaczone na linię z Niemiec do Finlandii. Mieszczą maksymalnie 500 pasażerów w 201 kabinach i legitymują się pasem ładunkowym ro-ro o długości 4216 m na czterech pokładach ładunkowych (umożliwia to przewożenie 276 trailerów drogowych). Spośród tych

czterech pokładów przez dwa można przejechać od rampy i furty rufowej do dziobowej lub na odwrót. Są to więc pokłady przełotowe (*drive through*). Na pozostałe dwa pokłady dostęp zapewniony jest przez wewnętrzne rampy ruchome. Ponadto 300 m lini ładunkowej, na dwóch poziomach

w tylnej części nadbudówki, przeznaczono dla samochodów osobowych. To wszystko przy 45 923 jednostkach tonażu pojemnościowego brutto i nośności 9653 t.

Kolejnym, jednak znacznie mniejszym ro-pax'em w zestawieniu „SSG”, jest *Stena Trader* – pierwsza jednostka z serii cze-

Duży i szybki Finnstar to jeden z wyróżnionych promów ro-pax, zbudowanych przez stoczní Fincantieri dla armatora Finnlínes Oy z Finlandii.



Mały zbiornikowiec Orasila obsługuje dziesiątki małych portów i przystani na Grenlandii.

Fot. Finnlínes

Fot. M. H. Simonsen

rech klasy „Seabridger” z norweskiej stoczni Fosen Mek Verksteder, która korzysta z częściowo wyposażonych kadłubów z rosyjskiej stoczni Baltiyskiy Zavod z St. Petersburga. Przy tonażu pojemnościowym brutto 26 663, statek ten oferuje 3100 m linii ładunkowej ro-ro oraz 300 miejsc dla pasażerów. Mimo, że na statku kursującym na linii Holk van Holland – Killingholme nie zainstalowano katalizatorów spalin, zmieścił się w ramach wymogów ekologicznej notacji klasy Lloyd's Register – EP (Environmental Protection). Narzuca ona ostrzejsze, niż uzgodnione w uregulowaniach międzynarodowych, limity emisji tlenków azotu i tlenków siarki w spalinach. Promy serii „Seabridger” również posiadają dość wysoką klasę lodową 1A.

Paradę promów w rankingu „SSG” zamyka „wycieczkowy” prom pasażersko-samochodowy *Galaxy* estońskiego armatora Tallink, o wartości kontraktowej 165 mln euro, pochodzący ze stoczni koncernu Aker Yards w Rauma, w Finlandii. Statek nie zawiera żadnych przełomowych rozwiązań projektowych, ale przyciąga uwagę choćby niekonwencjonalnym malowaniem. W jego 927 kabinach znajdują się łóżka dla maksymalnie 2500 pasażerów. Statek ma oczywiście także ładunkową przestrzeń ro-ro z pasem ładunkowym o długości 1130 m i jest wyposażony w katalizatory spalin.

Premia za wygląd

Wśród wyróżnionych znalazł się jeszcze jeden statek ro-ro, tym razem towarowy, charakteryzujący się ciekawą sylwetką „trailerowiec” *Pauline* z niemieckiej stoczni Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) dla armatora Cobelfret z Antwerpii. Posiada miejsca pasażerskie jedynie dla maksymalnie 12 kierowców trailerów drogowych. Statek o tonażu pojemnościowym brutto 49 200 charakteryzuje się nośnością 16 600 t i linią ładunkową ro-ro o długości 3900 m. Jego nazwa „handlowa” używana przez stocznię *Con-ro 200* jest nieco myląca, gdyż co prawda może przewozić kontenery ustawiane na pokładzie górnym (jak wiele statków ro-ro) oraz ładowane w systemie ro-ro na niższe pokłady (w sumie do 850 TEU), ale jednak nie ma on żadnej ładowni, do której można by ładować kontenery w systemie pionowym (lu-lo). Statek, zatrudniony na Morzu Północnym, może jednorazowo przewozić do 258 ciężarówek/trailerów drogowych oraz do 646 samochodów osobowych. Poza ciekawą sylwetką nie wyróżnia się żadnymi rewolucyjnymi cechami projektowo-konstrukcyjnymi. Można wspomnieć o zastosowaniu gruszki Costa na „zwichrowanej” płetwie sterowej, poprawiającej właściwości hydrodynamiczne jednostki.



Podwójnopozyciowy masowiec Credo jest jedną z najbardziej zaawansowanych jednostek w swojej klasie.



Maersk Achiever – jednostka przebudowana z serwisowca offshore na bazowiec prac podwodnych, do których posłuży widoczny na zdjęciu duży dźwig.

Ilustr. LM



Jeden z rzeczywiście najciekawszych statków rankingu „Scandinavian Shipping Gazette”, masowco-kontenerowiec Norilski Nickel.

Foto: Aker Yards

Łowca platform

Trudno mi zrozumieć redaktorów z miesięcznika „SSG”, którzy zakwalifikowali do grona wyróżnionych statków *Maersk Achiever* – jednostkę przebudowaną ze „zwykłego” serwisowca offshore na bardziej zaawansowany i uniwersalny statek

konstrukcyjny oraz bazowiec prac podwodnych. Został on jedynie doposażony w duży dźwig do prac podwodnych (dodano także m.in. nieco kabin dla poszerzonej do 65 osób załogi). Specjalnie zaprojektowany dla tego statku żuraw, wyposażony w urządzenia do kompensacji nurzania, charakteryzuje się udźwigniem 200 ton przy



Ilustr. FSG

Pauline – „*trailerowiec*” z niemieckiej stoczni Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) dla armatora Cobelfret z Antwerpii.

pracach do głębokości 1500 m i 180 t przy opuszczaniu haka na głębokość do 2500 m. Tę przebudowę wykonano w roku 2006 dla armatora skandynawskiego w duńskiej stoczni Fredericia Skibsværft. Ciekawsze od samej przebudowy jest zatrudnienie *Maersk Achiever'a*. W rocznym czarterze będzie podnosił z dna Zatoki Meksykańskiej warte uratowania szczątki zniszczonych platform wiertniczych, które poddały się huraganowi Katrina.

Z kryteriów „nordyckości” przeglądu statków roku według skandynawskiego miesięcznika wymyka się *Luneplate* – przebudowana ze śródlądowego zbiornikowca jednostka do zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni morza. Także ze względu na brak przełomowych cech projektowych, nie będziemy się przy niej dłużej zatrzymywać.

Galaxy estońskiego armatora Tallink przyciąga uwagę choćby niekonwencjonalnym malowaniem.

Chodzący rakiem...

Do najbardziej zasłużenie wyróżnionych przez ekspertów ze „Scandinavian Shipping Gazette” statków zaliczyć można z pewnością niezwykle masowco-kontenerowiec *Norilskiy Nickel*. Zbudowany został przez helsińską stocznnię grupy Aker Yards dla koncernu MMC Norilsk Nickel z Rosji. Stosunkowo nieduża jednostka, o długości całkowitej 169,5 m, tonażu pojemnościowym brutto 16 994 jednostek i nośności 14 500 t charakteryzuje się rzadkim jeszcze wciąż napędem w układzie „double-acting” i jest pierwszą o takiej konfiguracji, nie będącą zbiornikowcem. W normalnych warunkach statek porusza się dziobem do przodu. Jednak podczas łamania lodu czyni to odpowiednio ukształtowaną rufą, a pędnik gondolowy lub „podowy” (azymutalny pędnik główny) ciągnie statek, zamiast – jak to zwykle bywa – pchać go. Statek posiada jeden Azipod przenoszący moc 13 MW. Przeznaczony jest głównie do

przewozu północną drogą morską produktów metalurgicznych (głównie niklu) z Duńki nad syberyjską rzeką Jenisej do Murmańska. Ładowność kontenerów na tym „chodzącym rakiem” statku wynosi 650 TEU.

Nie tak przełomowy, ale...

...bardzo ciekawy, zwłaszcza, jeśli chodzi o wygląd (z osłoną nad pokładem dziobówki – co nieczęste u masowców oraz z niezwykle „uskrzydłonym” kominem), jest masowiec udźwigowiony *Credo*. Co ciekawe, zaczął się rodzić w chińskiej stoczni Shanghai Edwards Shipyard jako zbiornikowiec – produktowiec. Potrzeba rynkowa i brak wolnych mocy przerobowych w stoczniach, przy oczekiwanym krótkim terminie dostawy masowca, wymusiła zmianę projektu zamówionego już statku. Podwójnopoziomowy masowiec jest jedną z najbardziej zaawansowanych konstrukcji w swojej klasie. Mostek przystosowano do obsługi wachtą jednoosobową. Jednostka o dwóch ładowniach, wyposażona w trzy żurawie pokładowe MacGregor Hagglunds o udźwigu po 37,5 t, charakteryzu-



Fot. Alex Yards

je się nośnością 21 353 tony. Eksploatowana jest przez spółkę armatorów ESL Shipping z Finlandii oraz Rederi AB Dönso-tank ze Szwecji.

Zbiornikowce duże i małe

W większości nie są to przełomowe konstrukcje, a niektóre to jednostki będące w zasadzie kontynuacją serii budowanych już w poprzednich latach. Co prawda największe z dotąd wybudowanych przez znaną stocznię Lindenau z Niemiec, ale podobne do wcześniejszych jednostek z tej stoczni, są produktowe *Seatrout* i *Seacod* o nośności po 40 600 t. Mają jednak ulepszony kształt kadłuba i są bardziej przyjazne dla środowiska zarówno w sferze projektu, jak i wyposażenia.

Oparte na skandynawskim projekcie i również nie przełomowe są dwa „bliźniaki” *Scorpius* i *Astina* – o nośności po 11 283 t i zbudowane w tureckiej stoczni

Torlak dla dwóch skandynawskich armatorów – Rederi AB Dönso oraz AB Veritas Tankers.

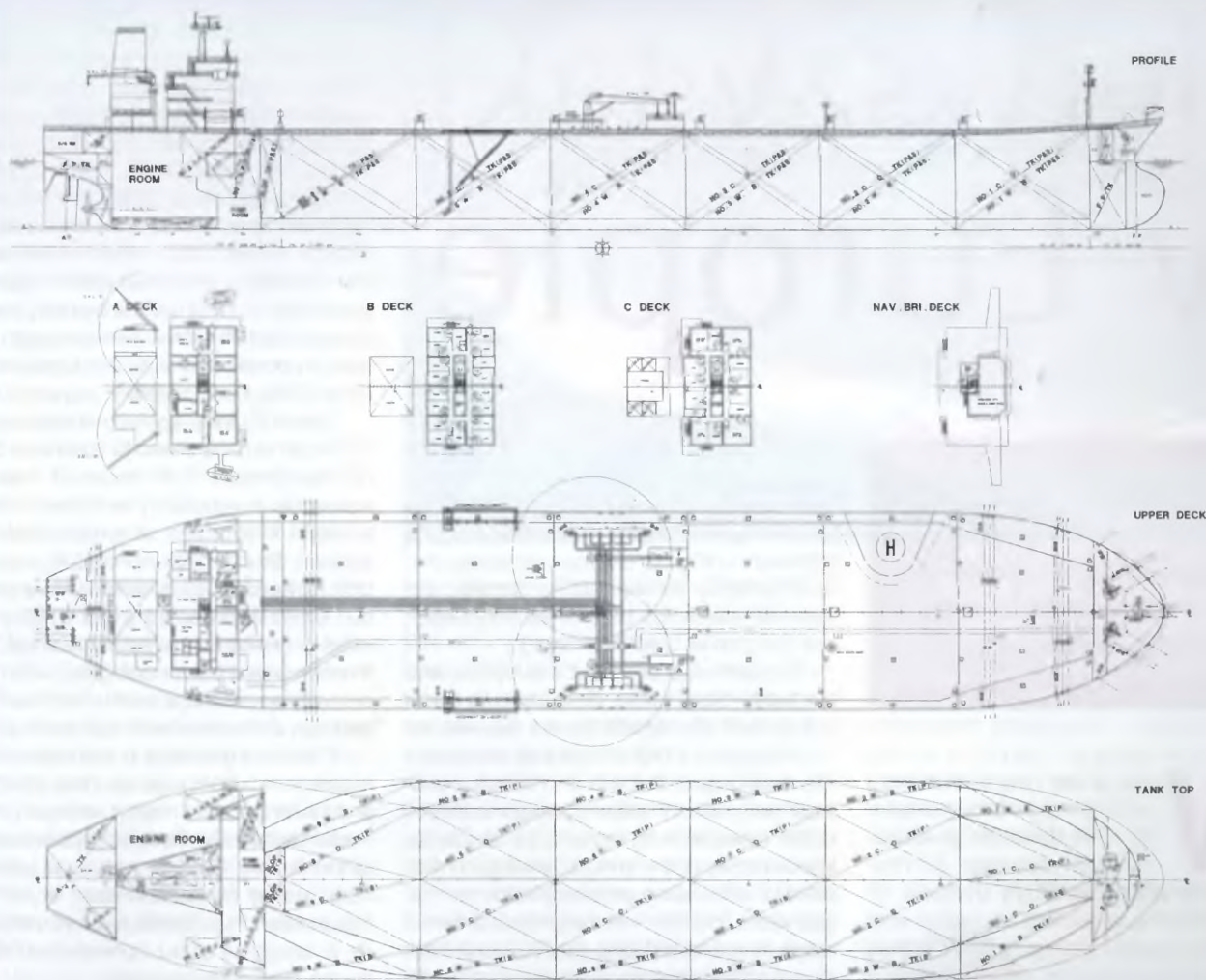
Mały zbiornikowiec *Orasila* duńskiego armatora M.H. Simonsen, o nośności zaledwie 1600 t i długości 77,2 m, obsługuje dziesiątki małych portów i przystani na Grenlandii. Zbudowany przez turecką stocznnię Desan Teranisi z Tuzli, rozładowywany jest przy małych osadach, lotniskach, a nawet przy posiadłościach farmerów owiec, często przy pomocy elastycznego rurociągu rozwijanego z bębna na statku, którego końcówka „zaciągana” jest na brzeg przy pomocy małego holownika lub łodzi. Jedna wizyta zbiornikowca musi wystarczyć na cały rok gospodarstwu, które napełnia np. 100 beczek benzyną i 100 beczek olejem napędowym. Ma dziewięć zbiorników ze stali nierdzewnej o łącznej pojemności 1976 m³.

Na koniec znacznie większy statek, ale też przystosowany do żeglugi w lodach.

Aframax *Penelop* przekazany został szwedzkiemu armatorowi Lundquist Shipping Co Ltd przez stocznnię Daewoo S&ME Co. Jednostka o nośności 115 000 ton, o 12 zbiornikach, spełnia wymogi klasy lodowej 1A. W kadłubie zastosowano o 1000 ton stali więcej niż na zwykłym zbiornikowcu podobnej wielkości. Tankowiec zatrudniany może być na Zatoce Fińskiej i przy przewozach z rosyjskiego terminalu naftowego Primorsk. Liczne urządzenia pokładowe, w które wyposażono *Penelop*, przystosowane są do pracy w temperaturach do 30 °C poniżej zera.

Co ciekawe, do grona jednostek wyróżnionych przez redakcję „SSG” nie zakwalifikował się opisywany w „Naszym MORZU” statek, który „bardzo namieszał” we współczesnej myśli projektowej dotyczącej serwisowców offshore – *Bourbon Orca* (Norweski Statek Roku 2006).

Piotr B. Stareńczak



Plan ogólny statku *Penelop* przekazanego szwedzkiemu armatorowi Lundquist Shipping Co Ltd przez stocznnię Daewoo S&ME Co.



Uniwersalny gazowiec
powstaje w Grupie Remontowa

Pierwszy taki w Europie

22 marca
w Stoczni Północnej S.A.
rozpoczęło się palenie blach
na zbiornikowiec, który będzie
przystosowany do transportu
trzech rodzajów gazu.

Wraz z decyzją o lokalizacji w Świnoujściu tzw. gazoportu, czyli terminala do odbioru importowanego ziemnego gazu skroplonego, odżyły dyskusje na temat budowania w polskich stocznich statków do transportu takiego ładunku. Choć nie wiadomo jeszcze, czy tzw. gestia transportowa (decyzja, czyimi statkami gaz LNG będzie do nas wożony) będzie po stronie Polski, to jednak o ten segment rynku żegl-

owego warto powalczyć. Wg długoterminowych prognoz światowy popyt na LNG będzie rosnąć, a poza tym także Unia Europejska będzie wspierać budowę floty do przewozu LNG jako statków o wysokiej wartości dodanej, co zapisano w strategii rozwoju europejskiego przemysłu okrętowego – w programie LiderSHIP 2015.

Czy jednak polskie stocznie będą w stanie produkować statki, które obecnie buduje zaledwie kilkanaście stocznii na świecie?

Gazowce LNG chciałyby budować Stocznia Gdynia. Już w marcu ub. roku, podczas seminarium poświęconego budowie takich statków w tej stoczni, jej ówczesne kierownictwo (które zresztą niedługo potem zostało odwołane) przekonywało, że mogłaby ona podjąć – w kooperacji z fińską stoczną Kvaerner Masa Yard (obecnie Aker Finnyard) taką produkcję w oparciu o wspólnie z nią opracowany w latach 1999-2000 projekt dla armatora Statoil. Kadłub takiego statku powstawałby w Gdyni, natomiast ku-

liste zbiorniki ładunkowe byłyby montowane w stoczni Akeri w Turku. Argumentem za budową takich statków w Stoczni Gdynia może być fakt posiadania przez nią odpowiednich doków oraz doświadczenia przy wykonywaniu izolacji zbiorników jak również to, że w latach 70. i 90. budowano w niej już gazowce LPG i zbiornikowce z napędem diesel – electric. Jednak budowa dużego statku LNG o pojemności do 130 tys. m. sześć. jest niezwykle kosztowna, a same statki LNG o wiele bardziej skomplikowane niż LPG, co wobec obecnych finansowych problemów stoczni stawia ten ambitny pomysł pod znakiem zapytania.

Zupełnie inny sposób zmierzania się z taką produkcją znalazła Gdańska Stocznia Remontowa S.A., która 22 marca br. w oparciu o podpisany w czerwcu 2006 r. kontrakt rozpoczęła w swojej spółce zależnej – Stoczni Północnej S.A. – budowę unikatowego w skali europejskiej gazowca. Unikatowego, bo poza LNG będzie mógł przewozić – w zależności od zapotrzebowania – także inne gazy, w tym LPG oraz etylen. Takiego statku nie zbudowała jeszcze żadna stocznia europejska.

Odbiorcą gazowca o ładowności 7500 m sześć. – rozłożonej na dwa zbiorniki – jest holenderski armator Anthony Veder Rederijzaken BV. Będzie to pierwsza taka jednostka we flocie armatora eksploatującego dotąd chemikaliowce, etylenowce i gazowce LPG. Statek ma być zatrudniony w czarterze przez norweskiego dystrybutora LNG – Gasnor AS.

Projekt statku, który prawdopodobnie otrzyma nazwę *Coral Methane*, powstał we współpracy niemieckiego biura TGE

Tak będzie wyglądać
gazowiec Coral Methane.



Ilustr. Anthony Veder BV/Remontowa S.A.

Bonn oraz Biura Konstrukcyjnego Remontowej S.A.

– Poza systemami dokraplania ładunku, niezbędnymi podczas transportu LPG lub gazów petrochemicznych, jak na przykład etylen czy butadien, statek wyposażony będzie również w tak zwany Boil-Off Gas system, niezbędny do odzyskiwania par gazu LNG – wyjaśnia Artur Poleć, project manager budowy gazowca.

Napęd statku realizowany będzie elektrycznie, a niezbędnej energii dostarczać będą mogły dwie niezależne elektrownie, jedna napędzana paliwem konwencjonalnym, lub druga – operująca na LNG odzyskanym właśnie przez system B.O.G.

Jednostka ta idealnie wpisuje się w realizowaną przez władze norweskie politykę „uekologiczniania” operującej na norweskich akwenach floty. Podczas transportu skroplonego gazu ziemnego, poza skrajnymi zimowymi warunkami pogodowymi, statek będzie mógł operować w zasadzie w ogóle nie wykorzystując paliwa okrętowego, a co za tym idzie – emitując minimum szkodliwych dla środowiska związków.

Tego typu statki będą najtańszym i najskuteczniejszym sposobem lokalnej dystrybucji gazu ziemnego. Transport drogowy jest bardzo drogi i ma ograniczone możliwości (cysterna może zabrać najwyżej kilkadziesiąt metrów sześciennych ładunku), a budowa lądowej sieci dystrybucji gazu rurociągami nie wszędzie jest opłacalna.

– Naszym zdaniem budowanie takich niewielkich jednostek to jest właśnie pomysł na stopniową dywersyfikację dostaw LNG do Polski – twierdzi Zbigniew Andruszkie-



Fot. BW Gas

Zbiornikowiec LPG BERGE DENISE
zbudowany w latach 80
przez Stocznie Gdynia

wicz, dyrektor Biura Statków Towarowych Remontowej S.A. – To będzie zbiornikowiec dowozowy, przeznaczony do regionalnej dystrybucji LNG w północnej Europie. Można by np. w oparciu o takie jednostki sprowadzać gaz np. z Norwegii. Tamtejsze terminale obecnie i tak mogą przyjmować statki LNG o pojemnościach do 18 tys. m sześć. To jest obiecujący segment rynku, bo wraz z rozwojem regionalnych europejskich terminali importowych popyt na takie jednostki będzie wzrastać. Do tej pory budowa takich niewielkich portów do odbioru LNG była zbyt kosztowna, jednak wraz z rosnącą na świecie ceną LNG takie inwestycje zaczynają się opłacać. Wzrastać więc będzie zapotrzebowanie na flotę do obsługi takich lokalnych gazoportów. Już teraz w norweskich fiordach

trwa budowa takich obiektów i uczestniczą w nich nawet polskie firmy.

Uniwersalny gazowiec z Grupy Remontowa to jedyny taki statek LNG, który aktualnie powstaje w polskich i także europejskich stoczniach. Menedżerowie stoczni przyznają, że prowadzą zaawansowane rozmowy na temat kolejnych zamówień na takie statki, które będzie mogła zbudować Stocznia Północna S.A.

Grzegorz Landowski



Zobacz materiał
filmowy o gazowcu
na naszej płycie CD!

Do Afganistanu na pokładzie *Tor Futura*

Rozpoczął się przerzut sprzętu Wojska Polskiego do Afganistanu. Transport odbywa się drogą morską do portów Środkowego Wschodu, a dalej drogą lądową do Afganistanu. Transport, podobnie jak w misji irackiej, zapewnia strona amerykańska, stąd wykonywany jest statkami własnymi lub czarterowanymi przez amerykańską Military Sealift Command. W Polsce portem przeładunkowych transportów sprzętu wojskowego jest Szczecin, a w przypadku statków zbyt dużych by tam zawinąć, także Świnoujście.

Pierwszy załadunek polskiego sprzętu wojskowego z przeznaczeniem do Afganistanu miał miejsce w Szczecinie w dniach od 9 do 11 marca. Transport zapewniał, czarterowany przez Amerykanów, duński pojazdowiec *Tor Futura*. Wcześniej pływał na europejskich liniach promowych, a ostatnio w czarterze duńskiej Marynarki Wojennej. Statek do Szczecina przyplłynął z Zatoki Perskiej (po drodze zawijając też do Danii), skąd przywiózł sprzęt, kończącego misję w Iraku, kontyngentu słowackiego. Po wyładunku słowackich kontene-

Polski sprzęt wojskowy do Afganistanu zawiózł duński pojazdowiec *Tor Futura*.



Fot. Adam Woźniczka

rów i pojazdów, rozpoczął się załadunek polskiego sprzętu, który stanowiły różnorodne pojazdy oraz kontenery. Nie było jednak wśród nich kołowych transporterów

Rosomak, które do Afganistanu popłyną innym transportem, przechodząc „po drodze” (w Izraelu) dopancerzenie.

(aw)

Koniec linii fińskiej

Gdy jeszcze w październikowym numerze „*Naszego MORZA*” informowaliśmy o wycofaniu się Finnlines ze wspólnego z Euroafriką serwisu Pol – Fin Line nie wiedzieliśmy, że w efekcie przyniesie to likwidację jednej z najstarszych linii w historii polskiej żeglugi. 20 grudnia 2006 r. szczegóły samodzielnego serwisu ogłosił Finnlines. Zaskoczeniem

było sformułowanie zawarte w komunikacie prasowym: „Serwis będą obsługiwały trzy statki: *Amber*, *Inowrocław* i *Finnforest*”. Pierwsze dwa wymienione statki są własnością Euroafriki i dotychczas obsługiwały serwis Pol – Fin Line. Oznacza to, że Euroafrika całkowicie zrezygnowała z obsługi linii fińskiej, a swoje statki, dotychczas zatrudnione na tej linii, wycarterowała byłemu

partnerowi. Serwis Finnlines zapewnia obecnie po sześć odejść tygodniowo z każdego kierunku (z Gdyni – codziennie, oprócz wtorku, o godz. 6 rano). Finowie zrezygnowali z zawijania do Szczecina, który tym samym stracił kolejne połączenie liniowe.

Linia fińska była jedną z pierwszych w historii polskiej żeglugi, a jej założycielem była w na przełomie lat 20. i 30. Żegluga Polska. W 1932 roku do eksploatacji weszły dwa nowe, bliźniacze drobnicowce *Śląsk* i *Cieszyn*, które obsługiwały ją do wybuchu II wojny światowej. Również po wojnie była to jedna z najważniejszych linii „bliskiego zasięgu”, a w okresie rozkwitu było to wręcz kilka równoległych linii (w tym linia promowa), łączących porty Polski i Finlandii. Początkowo linię obsługiwała PŻM, a po niesławnej reorganizacji na początku lat 70. – PLO. Na linii Gdańsk – Helsinki pływały także promy PŻB. Od roku 1991 linię fińską obsługiwały statki powstałej wówczas Euroafriki. Mimo, że po 1 stycznia 2007 roku na tej linii ciągle pływają statki Euroafriki, są one czarterowane przez Finnlines i do fińskiego armatora w całości należą serwis.

(aw)

Amber – obecnie pływa w czarterze Finnlines.



Fot. Adam Woźniczka

Dwa patrolowce z Gryfii

Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia kontynuuje realizację kontraktu przewidującego dostawę norweskim armatorom Remøy Management AS i Remøy Shipping AS pięciu patrolowców przeznaczonych do służby w norweskiej Straży Wybrzeża (Kystvakt). W ubiegłym roku udało się przekazać jedynie prototypowego *Nornena*,

choć plany pierwotnie przewidywały dostawę dwóch – trzech jednostek.

Drugi patrolowiec – *Farm*, którego chrzest odbył się 20 stycznia, przeszedł w lutym serię prób morskich, po czym został oficjalnie przekazany armatorowi i ostatecznie opuścił Szczecin 6 marca. Po przejeździe do Norwegii statek zostanie uzbrojo-

K/v Leikvin to patrolowiec przebudowany ze statku rybackiego przez szczecińską Gryfię.



Fot. Adam Woźniczka

ny i rozpocznie służbę w Straży Wybrzeża.

To nie jedyny norweski patrolowiec, który opuścił w marcu Gryfię. Kilka dni wcześniej, 1 marca, ze Szczecina do Norwegii wypłynął k/v *Leikvin*. Nie był to jednak statek wybudowany przez Gryfię, a jednostka przebudowana na patrolowiec ze statku rybackiego. Przebudowę tę zlecił armator, którym jest... Remøy Management AS, co może sugerować dobre kontakty norweskiego armatora i szczecińskiej remontówki. *Leikvin* został zbudowany w roku 1969 przez stocznnię Skala z Wysp Owczych i gruntownie przebudowany w 1987 r. Dotychczas poławiał ryby jako *Sjøbris*, a po wprowadzeniu nowej jednostki o tej nazwie jako *Sjøbris 2*. Wycofaną jednostkę zakupił Remøy i po zmianie nazwy na *Leikvin* skierował na przebudowę do Gryfii. Sama przebudowa nie była zbyt zaawansowana, a jej widocznymi elementami są jedynie żurawiki do szybkiego wodowania łodzi pólstywnych oraz wymalowane na kadłubie (który zachował nawet oryginalny kolor) znaki Kystvaktu. W Straży Wybrzeża *Leikvin* będzie pełnił służbę tylko do 2008 roku, zastępując w tym czasie jednostki przechodzące remonty.

(aw)

Pierwszy w tym roku

8 marca Szczecin opuścił pierwszy przekazany w tym roku przez Stocznnię Szczecińską Nowa statek – kontenerowiec *Cap Prior* (ex. *Almathea*). To już 19 jednostka typu B-178/I – największych kontenerowców, jakie budowano w Szczecinie. *Cap Prior* jest także pierwszym statkiem finansowanym w ramach offsetu za zakup samolotów wielozadaniowych F-16 *Jastrząb*. Oficjalnie właścicielem jednostki jest zarejestrowana na Cyprze spółka Marquest Shipping, za którą stoi kapitał niemiecki, natomiast kontenerowcem zarządza niemiecki armator NSC Schifffahrtsges z Hamburga. Pierwszym czarterującym, na co wskazuje także nazwa i znak armatorski na kominie jest, także niemiecki, Hamburg Süd. W pierwszy rejs *Cap Prior* popłynął do Genui, gdzie

załaduje pierwszy ładunek, z którym wyruszy do Ameryki Południowej. Statek jest jednym z nielicznych kontenerowców B-178 dostarczonych bez żurawi pokładowych. Uwagę zwraca też atrakcyjne, dwukolorowe malowanie – obecnie rzadko spotykane, nawiązujące do stylu lat 60. i 70.

Samo przekazanie statku opóźniło się o kilkanaście dni (oficjalnie z powodów opóźnień ze strony poddostawców), co w efekcie mocno zachwiało bieżącymi (i tak już mocno nadwątłonymi) finansami stoczni. Niestety, ten rok zapowiada się jako bardzo trudny dla stoczni, co znajduje już odbicie w bieżącej produkcji. Coraz częstsze są opóźnienia w montażu na pochylniach i wyposażaniu zwodowanych jednostek.

(aw)

8 marca *Cap Prior* opuścił Szczecin.



Fot. Adam Woźniczka

Pod patronatem
„Naszego MORZA”.
Konferencja
„Wspólnota europejska,
a polska polityka morską”

11 maja 2007 r. (piątek) odbędzie się konferencja naukowa „WSPÓLNOTA EUROPEJSKA, A POLSKA POLITYKA MORSKA”, pod patronatem honorowym ministra gospodarki morskiej, marszałka województwa pomorskiego i JM Rektora Uniwersytetu Gdańskiego.

Główne tematy to polityka kształtowania zrównoważonego rozwoju i wspierania konkurencyjności gospodarki morskiej oraz polityka kształtowania optymalnych warunków pracy i życia w regionach nadmorskich.

Konferencję, która odbędzie się na Wydziale Ekonomicznym UG, organizuje Instytut Transportu i Handlu Morskiego, a udział w niej potwierdziło wielu uznanych ekspertów z innych ośrodków naukowych oraz przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

Szczegółowy program opublikowany będzie w kwietniu na stronie internetowej instytutu <http://ekonom.univ.gda.pl/seatrade>.

Dobry rok PŻM

– hossa na rynku przewozów masowych trwa

Kościierzyna odpuściła...

Utrzymująca się od kilku lat hossa na rynku przewozów masowych zapewnia dobre wyniki największego polskiego armatora – państwowej Polskiej Żeglugi Morskiej. Pomimo wysokich cen paliw, starzejącej się, wymagającej kosztownych remontów i stale malejącej floty, PŻM zanotowała w 2006 roku wzrost przewozów o osiem procent i wstępnie oszacowała zysk na 20 mln zł.

W przewozach dominował węgiel i koks, których przewieziono 8,1 mln ton, co stanowi znaczący wzrost wobec 6,6 mln ton przewiezionych w 2005 roku. Przewozy węgla realizowane były głównie pomiędzy portami wschodniego Bałtyku (Ryga, Mruga, St. Petersburg) a portami zachodniej Europy. Statki PŻM przewiozły też 4,4 mln ton zbóż, co oznacza niewielki spadek w stosunku do roku 2005, gdy przewieziono 4,8 mln ton zbóż. Ważną grupą towarów są fosforyty wożone z portów północnej Afryki do portów europejskich, głównie do Polic. W ubiegłym roku przewieziono ich 1,7 mln ton. Dalsze miejsce pod względem wielkości przewozów zajmują nawozy sztuczne, sucha siarka, wyroby stalowe i rudy metali. Na tym samym poziomie od lat utrzymują się przewozy płynnej siarki, realizowane przez posiadane, specjalistyczne zbiornikowce. W 2006 roku przewieziono jej 547 tys. ton. Bardzo duży udział miały też przewozy wykonane w ramach time – charterów. Dla czarterujących przewieziono 7,5 mln ton towarów,

co oznacza mały przyrost w stosunku do ub. roku, gdy przewieziono 7,2 mln ton. W czarterach pływają przede wszystkim największe statki PŻM – panamaxy operujące głównie na Pacyfiku, oraz duże, udźwigowane masowce wielkości handy.

Większość ładunków (24,7 mln ton) przewieziono pomiędzy portami obcymi, a jedynie 1,7 mln ton stanowiły ładunki polskiego handlu zagranicznego. Obecnie największym krajowym partnerem PŻM jest przemysł chemiczny, reprezentowany przez Zakłady Chemiczne Police i Ciech. W imporcie zdecydowanie dominują fosforyty (wożone do Polic i Gdańska), a w eksporcie sucha siarka eksportowana przez Gdańsk do północnej Afryki. Polskim portem, do którego najczęściej zawijają statki PŻM, są Police, a PŻM jest wyłącznym dostawcą północnoafrykańskich fosforytów (dużo mniej ich ilości są też sprowadzane z Syrii i Jordanii statkami innych armatorów) do polskich zakładów chemicznych.

Zasadniczym problemem PŻM jest nieuchronne starzenie się floty, co już pośred-

nio znajduje odbicie w strukturze przewozów, gdzie dominują nie wymagające dobrych warunków (czytaj: stanu technicznego statków) węgiel, koks czy też fosforyty. Spadają natomiast przewozy zbóż. Jednocześnie w ładowniach statków Polskiej Żeglugi Morskiej rzadko goszczą ładunki wysoko przetworzone, jak wyroby stalowe czy produkty przemysłu drzewnego. Stal, poza przewozami na Wielkie Jeziora, stanowi znikomy procent przewozów, a PŻM nie wykorzystuje obecnego boomu na jej przewozy. Po części z braku tonażu – obecnie przewozy stali realizowane są przez masowo budowane, nowe, udźwigowane masowce, mające ponad 50 tys. ton nośności, które stają się obowiązującym standardem wielkości handy-max. Takich statków w PŻM jednak nie ma i nie ma ich też w planach rozbudowy floty. W ciągu najbliższych 3-4 lat (tyle trwa cykl zamawiania i budowy nowych statków) około 1/3 obecnej floty PŻM osiągnie lub znacząco przekroczy „emerytalny” wiek 25 lat i zostanie wycofanych, co na pewno nie zostanie uzupełnione przez obecnie zakontraktowane statki (6 do 12 jednostek). Tym samym, bez znaczącej kontraktacji nowych statków lub zakupu używanych w tym i następnym roku, za kilka lat szcecińskiemu armatorowi grozi znacząca redukcja floty, a w konsekwencji redukcja przewozów, zatrudnienia i... zysków.

W poprzednim numerze „Naszego MORZA” informowaliśmy, że kolejny tzw. „mały anglik” – masowiec *Malbork* – opuścił flotę PŻM. Nowym nabywcą statku została ukraińska firma Ka-Trans Navigation. To jednak jeszcze nie koniec. Polska Żegluga Morska kontynuuje wyprzedaż swoich najmniejszych masowców. W marcu br. sfinalizowano sprzedaż *Kościierzyny*. Po jej sprzedaży własnością PŻM pozostało już tylko pięć jednostek z serii liczącej początkowo piętnaście statków. Prawdopodobnie i ta piątka już niedługo zostanie sprzedana, a że nie jest przewidywane zastąpienie ich nowymi jednostkami, tym samym można mówić o końcu eksploatacji przez PŻM małego tonażu na liniach europejskich.

Adam Wozniczka

Zbudowana w 1980 roku w angielskiej stoczni *Kościierzyna* to kolejny minimasowiec, który opuścił flotę największego polskiego armatora.



Fot. Adam Wozniczka

Maersk
Brooklyn przy
nabrzeżu Helskim
BCT.



Rekordowy gość
w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym

Maersk Brooklyn

Maersk Brooklyn do Gdyni przyplłynął z duńskiego Aarhus, przybijając do nabrzeża Helskiego wczesnym popołudniem, natomiast wcześniej rano następnego dnia wyruszył do niemieckiego Bremerhaven. Rekordowy kontenerowiec obsługiwany był przez cztery suwnice. W BCT wyladowano 500 kontenerów, a załadowano na statek 300.

Feeder XXL

Po około tygodniu kontenerowiec miał się w Gdyni pojawić raz jeszcze. Były to jednak wizyty okazyjne, incydentalne. Realia i geografia rynku przewozów kontenerowych sprawiają, że przyjdzie jeszcze długo poczekać, zanim tak duże, oceaniczne kontenerowce zaczną się zapuszczać do terminali w głębi Bałtyku – np. polskich. Obecnie spośród portów bałtyckich jedynie Aarhus w Danii i Goeteborg w Szwecji mogą się cieszyć regularnymi, rozkładowymi zawinięciami wielkich kontenerowców pracujących na liniach międzykontynentalnych.

Maersk Brooklyn, oddany w terminie przez niemiecką stocznię, miał nieco zapasu czasowego przed planowanym wejściem do stałej służby w serwisie transpacyficznym Maersk Line (między portami dale-

15 i 16 marca Bałtycki Terminal Kontenerowy (Baltic Container Terminal – BCT) w Gdyni gościł największy kontenerowiec obsługiwany dotąd w polskich portach.

kowschodnimi, głównie chińskimi oraz portami zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej), dlatego mógł być chwilowo zatrudniony jako prawdopodobnie największy i najszybszy w historii *feeder* (kontenerowiec dowozowy) pomiędzy portami Morza Północnego i Bałtyku.

BCT inwestuje

Niektóre polskie terminale są lub wkrótce będą przygotowane do obsługi tak dużych pojemnikowców. BCT jest największym z działających obecnie w naszym kraju terminali kontenerowych i, według niektórych źródeł, trzecim co do wielkości nad Bałtykiem. Wykazywał



Dane techniczne

Nr IMO	9313931
Oficjalne przekazanie do eksploatacji	7.03.2007
Stocznia	Volkswerft Stralsund GmbH
Armator	Maersk UK
Operator	Maersk Line
Długość całkowita	294,10 m
Długość między pionami	277,60 m
Szerokość	32,18 m
Wysokość boczna	21,40 m
Zanurzenie	13,50 m
Ładowność	4174 TEU
– w tym kontenerów chłodzonych	700
Nośność	53 201 t
Nośność (maks.)	53 890 t
Wyporność (maks.)	76 415 t
Masa statku pustego	22 525 t
Tonaż pojemnościowy brutto – GT	48 853
Tonaż pojemnościowy netto – NT	16 832
Moc napędu głównego	68 640 kW (93 360 KM)
Prędkość eksploatacyjna	29,20 w.
Tzw. full sea speed pod balastem	27,00 w.
Tzw. full sea speed z ładunkiem	25,30 w.

Przy manewrze cumowania do nabrzeża, po obroceniu statku, holowniki gdyńskiego WUZ musiały się nieźle napracować... Widok z suwnicy.

Konecranes. Są to suwnice post-panamax, a więc zdolne do obsługi statków nawet szerszych niż *Maersk Brooklyn*.

Najszybszy pojemnikowiec

Rekordowy dla gdyńskiego terminalu kontenerowca pływa pod banderą brytyjską, a jego portem macierzystym jest Londyn, gdyż statek należy do Maersk UK, jednej z części koncernu A.P. Moller Maersk Group z 325 biurami w ponad 125 krajach, zatrudniającego ponad 110 tys. ludzi na całym świecie w różnych, przede wszystkim jednak morskich i transportowych, branżach.

Supernowoczesna jednostka jest najszybszym w świecie statkiem panamax i prawdopodobnie w ogóle najszybszym pojemnikowcem w świecie. Osiąga prędkość eksploatacyjną 29 węzłów, ale na pró-

w ostatnich latach dynamiczny wzrost przeładunków. BCT legitymuje się obecnie zdolnością przeładunkową rzędu 750 000 TEU rocznie i potencjałem do 1,2 mln TEU. Jak można dowiedzieć się z oficjalnej informacji prasowej Maersk'a – gdyński terminal osiągnął już statystyczną sprawność sięgającą 25 operacji (tzw. „ruchów”) na kontenerach na jedną suwnicę nabrzeżową w ciągu godziny.

Z planowanych w BCT na lata 2003-2015 inwestycji o wartości 100 mln USD zrealizowano już zakupy sprzętu i modernizację na kwotę ok. 50 mln USD. Najnowszymi nabytkami są zainstalowane niedawno dwie suwnice nabrzeżowe (*ship-to-shore gantry cranes*) o udźwigu 60 t i wysięgu 46 m (co odpowiada 17 rzędom kontenerów ustawionych w poprzek pokładu kontenerowca), dostarczone przez KCI



W maszynowni statku. Silnik prawie taki sam, jak na największym kontenerowcu świata *Emmie* Maersk.



Tunel wału śruby giganta robi wrażenie...

bach podobno płynął nawet z prędkością nieco ponad 31 węzłów. Osiągi zawdzięcza m.in. silnikowi napędu głównego bardzo dużej mocy i niezwykle smukłej części podwodnej kadłuba (do fachowców przemówi zapewne dość niska wartość współczynnika tzw. pełnotliwości równa 0,6148). Silnik to niemal taka sama jednostka napędowa, jak na największym kontenerowcu świata *Emma Maersk* (Wärtsilä RT-flex 96C), tylko mniejszej o dwa liczbie cylindrów na *Maersk Brooklyn*, równej 12. Silnik główny na gdyńskim rekordziście osiąga moc 68 640 kW (93 360 KM). Statek wyposażony jest w śrubę napędową o stałym skoku o średnicy 8,55 m i steru strumieniowe o mocy 1500 kW na dziobie i 1100 kW na rufie.

Jako ciekawostkę można jeszcze przytoczyć wartości tzw. efektu osiadania (*squat effect*) przy dużych prędkościach statku. Przy

20 węzłach i na stosunkowo płytkiej wodzie statek może zwiększyć swoje zanurzenie nawet o 1,62 m na dziobie i 2,05 m na rufie.

Wycieczki na statku

To jednostka zupełnie nowa – czwarta z serii siedmiu zamówionych w postenerdowskiej stoczni, o ładowności po 4174 TEU. Do Gdyni *Maersk Brooklyn* wpłynął niespełna tydzień po przekazaniu go armatorowi. Po chrzcie, który odbył się 23 lutego, opuścił niemiecką stocznnię Volkswerft Stralsund, należącą do koncernu stoczninowego Odense Steel Shipyard Group – konglomeratu przemysłowo-handlowego A.P.Moller-Maersk Group, udając się 2 marca na próby morskie przed przejęciem przez armatora.

Jednostka, co zrozumiale, budziła duże zainteresowanie. Przez jej pokłady przewi-

nęły się dwie wycieczki – polskich pracowników Maersk'a oraz inżynierów okrętowców i projektantów statków z Centrum Techniki Okrętowej i trójmiejskich stocznii. Obciążona codziennymi zawodowymi obowiązkami i niezbyt liczna, wielonarodowa załoga (m.in. z przedstawicielami Anglii, Szkocji, Irlandii, Indii, RPA, Rumunii i Filipin) dzielnie znosiła korowody gości i z uśmiechem na twarzach, wielkim zaangażowaniem oraz niekłamano i nieskrywaną dumą płynącą z pracy na tak nowoczesnym statku, opowiadała o rekordach i nowinkach technicznych zawartych w jego projekcie, konstrukcji i wyposażeniu.

I praca i pasja...

Szczególnie gościnni okazali się kapitan Stuart McAllister, który przyjął zwiedzających na mostku, oraz oprowadzający

gości po siłowni z iście „szolmeńskim” zacięciem, III mechanik James King. Trzeba przyznać, że bardzo poważnie traktowali gości, nie szczędząc np. polskim pracownikom biurowym Maersk’a szczegółów techniczno-eksploatacyjnych dotyczących statku. To bardzo profesjonalne podejście. Szkoda, że w Polsce zdarza się ono niezwykle rzadko. Piszę te gorzkie słowa, bo podczas moich częstych wizyt na statkach nie raz odnosiłem wrażenie, że polscy ofi-

cerowie i załogi swoją pracę traktują jak życiową smutną konieczność i dopust Boży, a nie jak (przy okazji) swe hobby i nie chcą lub nie potrafią dzielić się wiedzą o statku w sposób tak kompetentny i profesjonalny. Szkoda...

U marynarzy i oficerów na statku Maersk’a profesjonalizm i zaangażowanie w pracę było widać gołym okiem. Podobnie zresztą u dokerów i operatorów z BCT, w którym sprawnie i szybko obsłużono *Ma-*

ersk Brooklyn – największy kontenerowiec, jaki zawiązał dotychczas z ładunkiem i po ładunek do polskiego portu. Przy okazji dziękujemy firmom BCT i Maersk Line za umożliwienie realizacji tego materiału.

**Tekst i zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak**



Kapitan
Stuart McAllister
na mostku
kontenerowca.

Po publikacjach

Kontenery w 22 rzędach...

W „*Naszym MORZU*” nr 2/2007 w dziale „Budownictwo Okrętowe” w artykule pana Piotra Stareńczaka pt. „Nordycka lista przebojów” na str. 4 wkradła się mała nieścisłość dotycząca wymiarów statku *Emma Maersk* (tzw. e-class, obecnie już trzy jednostki w eksploatacji).

Napisane jest, iż kontenery przewożone są na nim w 17 rzędach na pokładzie, natomiast prawidłowo powinno być – w 22 rzędach. Siedemnastorzędowe

są „maerski” klasy „k” (np. *Kirsten Maersk*), klasy „r” (*Regina Maersk*), klasy „c” (*Clas-esen Maersk*), klasy „s” (*Sovereign Maersk*) i klasy „a” (*Arthur Maersk*) – średnio po sześć – osiem statków w serii, deklarowane przez firmę A.P.Moeller – jako 6-7 tys. TEU (a 14t/TEU).

Odpowiada to pojemności 8-10 tys. TEU według standardów używanych przez innych armatorów dla statków o porównywalnych wymiarach, np. najnowsze statki Hapag Lloyd, OOCL czy CSCL – są rów-

nież 17-rzędowe, ale o kilkanaście, kilkadziesiąt metrów krótsze.

Budowane niedawno w Korei 18-rzędowe kontenerowce, np. dla armatora Claus Peter Offen (w czarterze MSC jako *MSC Bruxelles* i inne) deklarowane są jako statki o pojemności 9800 TEU. W ten sposób, po rewolucyjnym skoku wymiarowym do klasy „e”, Maersk deklaruje ją jako 11 000 TEU (a 14t/TEU).

**Pozdrawiam
Michał Sinius**

Uczestnik słynnej kolizji w porcie gdyńskim

Athena
(ex Stockholm)
w Gdyni.



59 lat legendy

Jak dotąd po raz ostatni,
22 maja 2005 roku* zawiął
do portu gdyńskiego statek
będący jednym
z najsłynniejszych sprawców
kolizji morskich.

Ale najpierw – parę słów o innym statku... Nie piękno architektury i elegancka linia, nie nowatorstwo techniczne zawarte w jego projekcie ani popularność sprzed fatalnego zdarzenia sprawiły, że imię statku pasażerskiego *Andrea Doria* przetrwało dziesięciolecie. Przypadkowe i tragiczne w skutkach spotkanie na morzu utrwaliło historię statku w wiecznej pamięci, w niemal mitycznej randze. Wprowadziło ją na łamy encyklopedii i książek historycznych, a nawet do powieści, filmów i innego rodzaju utworów artystycznych i materiałów dokumentalnych. Krótki, triumfalny żywot statku został przyćmiony zdarzeniem, które uważano za niemożliwe (podobnie, jak za niezatapialnego uważano *Titanica*). *An-*

drea Doria zderzyła się nie w ruchliwej cieśninie czy porcie, lecz na otwartym morzu z innym pasażerskim liniowcem. Mimo, że obie jednostki posiadały radary i wzajemnie się na ich ekranach obserwowały, mając czas na właściwą reakcję i manewry.

Zmora zderzeń

Była to jedna z pierwszych i najsłynniejszych „kolizji radarowych”, czyli takich, w których nawigatorzy każdego ze statków widzieli drugi na ekranach radarów i mieli czas na właściwą reakcję, a mimo to – przez błędne lub zbyt późne decyzje o manewrach – doprowadzili do zderzenia. Podobne zdarzają się do dzisiaj, mimo obecności znacznie bardziej zaawansowanej techniki. Jednak kolizja statków pasażerskich *Andrea Doria* i *Stockholm* weszła do kanonu przykładów z życia, którymi podpierano się potem na wykładach i w podręcznikach dla kolejnych pokoleń nawigatorów w szkołach morskich całego świata. Również i w Polsce ukazała się, nakładem nieistniejącego już dziś niestety Wydawnictwa Morskiego, dość popularna swojego czasu książka pt. „Zmora Zderzeń”, opisująca m.in. przypadek *Andrea Doria*.

W zeszłym roku minęło 50 lat od tamtej katastrofy, która wydarzyła się w gęstej mgle, 60 mil od wyspy Nantucket u wybrzeży USA (mijanej przez statki pływające między Europą a Nowym Jorkiem). O godz. 23:10, 25 lipca 1956 r., w kadłub włoskiego transatlantyka wbił się, wzmocniony do żeglugi w lodach, dziób statku pasażerskiego *Stockholm*. W kolizji zginęły 52 osoby (niektóre źródła podają liczbę 51), z czego pięć osób na szwedzkim statku. Wszystkich pozostałych – 1662 pasażerów i członków załogi – zdołano uratować przez ewakuację włoskiej jednostki, zanim ta, następnego dnia po kolizji, wczesnym rankiem poszła na dno.

Kto zawiął?

Stockholm był, technicznie, bezpośrednim sprawcą zatonięcia włoskiego statku, ale raczej nie winowajcą kolizji (choć do dziś trwają na ten temat spory). Samobójczy, błędny i niezgodny z przepisami manewr wykonali w ostatniej, decydującej chwili nawigatorzy statku *Andrea Doria*. W efekcie śledztwa nikt nie został pociągnięty do odpowiedzialności (wskazywano mgłę jako przyczynę kolizji), jednak towarzystwa ubezpieczeniowe nie pokryły szkód. Armator

* pewne źródła podają, że statek był w Gdyni jeszcze 20 lipca 2005 roku; tej informacji nie udało nam się jednak potwierdzić

Swedish-American Line zgodził się pokryć swoje szkody (milion dolarów na odbudowę dziobu *Stockholma*, której dokonano w Bethlehem Steel Shipyards na Brooklynie w Nowym Jorku), a Italia Line pokryła własne szkody w wysokości 30 mln USD, związane z zatonięciem *Andrea Doria*.

Stockholm z poważnie uszkodzonym dziobem (i częścią rozbitków ze statku włoskiego na pokładzie) zawrócił i dotarł do

Budowę rozpoczęto w 1946 roku. Przy pojemności 11 700 RT, statek był największym budowanym do tamtego czasu w Szwecji. Duża część kadłuba i nadbudówek była już wtedy spawana. Nowoczesne technologie stosowane w Gotaverken wyparły w wielu obszarach konstrukcji statków tradycyjne nitowanie. Wodowanie nastąpiło 9 września 1946 roku. Przy okazji tej uroczystości szefowie Swedish American Line podkreślali

sy pracownicze organizowane przez związki zawodowe, zawiązując głównie do portów bałtyckich, skandynawskich, śródziemnomorskich i zachodnioafrykańskich. Na krótko wrócił do Szwecji, wycarterowany okresowo przez wschodnich Niemców do Stena Line, w której odbył kilka wycieczek w rejon Karaibów. Pod niemiecką banderą pływał do 1986 roku. W tamtym czasie przyszłe losy starzejącego się „pasażera”, o nazwie zmienionej na *Volker* i noszącego panamską banderę, były bardzo niepewne. Przez pewien czas służył jako pływające koszary w Oslo.

Metamorfoza

Niespodziewanie, na początku lat czterdziestych został kupiony przez przedsiębiorców włoskich i sprowadzony do Genui na przebudowę i odnowienie. Włoska prasa powitała statek tytułami artykułów w rodzaju „Arrivata la nave della morte” („Przybył statek śmierci”). Jednak nowi właściciele się tym nie przejmowali, inwestując w przemianę byłego *Stockholmu* w niemal całkowicie nowy wycieczkowiec. Należący do Nina Cruises statek, przemianowany na *Italia Prima*, został całkowicie przebudowany od kadłuba w górę, otrzymując radykalnie odmienioną sylwetkę (bryła kadłuba też się zmieniła przez dodanie na rufie wyporności w sponsonach i „kaczym kuprze”). Odnowiony wycieczkowiec wyruszył na morza w 1994 roku.

Italia Prima służyła jako statek wycieczkowy, głównie w rejonie Kuby. Pod koniec 1999 roku została wycarterowana przez Club Valtur i przemianowana na *Valtur Prima*. W październiku 2001 roku burzliwe wydarzenia na świecie doprowadziły do odwołania rejsów i *Valtur Prima* została odstawiona „na sznurek” w Hawanie. Statek, skazany już – zdawałoby się – na konanie przy nabrzeżu i złomowanie, jeszcze raz został uratowany.

Dookoła świata?

Kolejny operator – Classic International Cruises, związany z armatorem i *ship-managerem* Arcalia Shipping Company Ltd. z Cypru, przemianował go na *Athena* i dał nam okazję zobaczyć statek także w polskim porcie. *Athena* w styczniu br. pływająca w rejonie Karaibów, a w lutym miała wykonać rejs m.in. do Rio de Janeiro – na tamtejszy karnawał. Jesienią 2007 wyruszyć ma w rejs dookoła świata. Co ciekawe – na promocyjnej stronie Classic International Cruises, w opisie statku *Athena*, nie wspomniano ani słowem o tragicznym wydarzeniu, w którym przed półwieczem brał udział ten słynny wycieczkowiec.

PioSta



Nowego Jorku. Jego kariera trwa do dziś. Po licznych zmianach właścicieli i imion, a także po zmieniających dość znacznie jego wygląd przebudowach, pływał w ostatnich latach jako *Athena*. I jako *Athena* trafił do polskiego portu.

Wycieczkowy unikat

Druga i ostatnia w sezonie 2005 wizyta wycieczkowca *Athena* (ex *Stockholm*) w Gdyni miała miejsce 22 maja. Ten słynny statek gościł w tamtym roku w Polsce także 7 maja. Jego wizyta, nie zapowiedziana i nie zauważona przez lokalne gdańskie media, przeszła bez echa.

Athena mogąca zabrać maksymalnie 550 pasażerów ma na swych pokładach m.in.: trzy bary, dwie restauracje, basen, dyskotekę, teatr i kasyno. Były *Stockholm*, mający obecnie 59 lat, jest raczej rzadkością we współczesnej światowej flocie wycieczkowej. Jest także oczywiście najstarszą jednostką spośród niemal 100 wycieczkowców, które zawinęły w 2005 roku do portu gdyńskiego i najstarszą nie tylko w tamtym sezonie. Warto chyba więc przypomnieć pokrótce jego historię...

Plany budowy *Stockholm*a pojawiły się już przed końcem II wojny światowej. Zamówienie ulokowano w stoczni Gotaverken w Goeteborgu, w październiku 1944 roku.

piękną, nowoczesną, „jachtopodobną” linię architektury statku i jego nowoczesne wyposażenie, ogłaszając go „statkiem dnia dzisiejszego i jutra”. Rzadko się zdarza, by hasło reklamowe okazało się tak prawdziwe i tak prorocze.

Dla VIPa i dla robotnika...

Do lutego 1948 roku *Stockholm* był gotowy na dziewiczą podróż. W ciągu ośmiu dni przepłynął z Goeteborga do Nowego Jorku z licznymi VIPami – gośćmi i przedstawicielami armatora – na pokładzie. Potem odbywał rutynowe, bezproblemowe transatlantyckie rejsy. W 1952 roku statek przeszedł przebudowę, w której przedłużono mu pokład promenadowy ku dziobowi i rufie, podobnie jak pokład słoneczny. W efekcie tonaż statku zwiększył się do 12 644 RT, a liczba miejsc dla pasażerów prawie podwoiła – do 670 z wcześniejszych 395. Zredukowano przy tym liczbę kabin I klasy, które mogły odjąć mieścić 23 osoby (wcześniej 113).

Swedish American Line zainwestowała w nowe, większe statki – *Kungsholm* (w 1953 r.) i *Gripsholm* (1957). *Stockholm*, po katastrofie, przestał być potrzebny i w 1959 r. sprzedano go NRD-owskiemu armatorowi Deutsche Seereederei, u którego został przemianowany na *Volkerfreundschafft* i służył jako wycieczkowiec na wczaja-

Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl lub Aleksandra.Dylejko@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. 058 307-17-90 i złoż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony 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:

Tytulem:

Tytulem cd:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:
Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:

Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k.

Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytulem:

Tytulem cd:

Oplata:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „**Nasze MORZE**”:

Od numeru		/ 07	12 numerów po 6,5 PLN (razem 78 PLN)		x Ilość egz.
Od numeru		/ 07	6 numerów po 7,5 PLN (razem 45 PLN)		x Ilość egz.
Od numeru		/ 07	3 numery po 8,5 PLN (razem 25,5 PLN)		x Ilość egz.

**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



Jak uruchomić płytę

Po włożeniu płyty do napędu CD komputera, odczekać chwilę - płyta uruchomi się **samoczynnie**.

Gdyby to jednak nie nastąpiło, należy znaleźć na płycie plik **start.exe** i kliknąć na nim dwukrotnie myszą.

Wymagania:
komputer PC z procesorem min. 1GHz,
system Windows.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności
za ewentualne nieprawidłowości w funkcjonowaniu
programu oraz uszkodzenia sprzętowe i systemowe.

Materiały filmowe
odtworzysz także
w domowym
odtwarzaczu
DVD/VCD

Zamów prenumeratę "Naszego MORZA" na 2007 rok!



REMONTOWA

Gdańsk Shiprepair Yard "Remontowa" S.A.



ship conversions and repairs



design, engineering, shipbuilding



offshore projects, steel structures



Poland 80-958 Gdańsk Na Ostrowiu 1
tel (+4858) 307 16 00 fax (+4858) 301 25 32
e-mail: remontowa@remontowa.com.pl www.remontowa.com.pl

