

Program komputerowy na CD w prezencie!

nasze

MORZE

maritime magazine

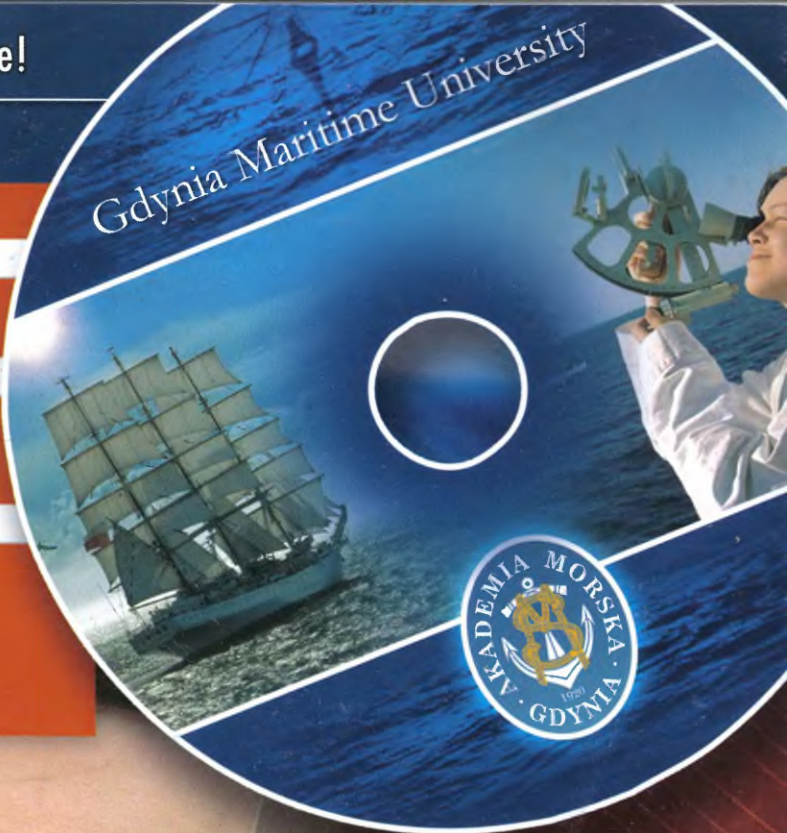
Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 6 (6) czerwiec 2006
NR INDEKSU 211214

Za cel
stawiam
sobie
stworzenie
polskiej
marki
morskiej
z flotą
pływającą
pod
biało-czerwoną
banderą
- mówi
w rozmowie
z nami minister
Rafał Wiechecki

Nakład 4000 egz.

POMYSŁY MINISTRA



Multimedialny
przewodnik po Akademii
Morskiej w Gdyni!



Słynne polskie statki:
Pocztówka z *Sółdkiem*



„Nasze MORZE” patrolowało
polską granicę morską





Obowiązkowa pozycja w bibliotece prawdziwego shiplovera!

Wydanie specjalne w języku angielskim
na Targi SMM w Hamburgu (26-29 września 2006)
oraz dla prenumeratorów miesięcznika „Nasze MORZE”!

- wszystko o statkach aktualnie zamówionych, budowanych, przebudowywanych i przekazywanych armatorom w polskich stocznich
- dane techniczne, charakterystyki, opisy, zdjęcia, plany, rysunki
- portfele zamówień, nowe kontrakty, najciekawsze projekty, ciekawostki



www.naszemorze.com.pl



Nr 6 (6) Rok I
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

Czesław.Romanowski@naszemorze.com.pl

Sekretariat:

tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56

sekretariat@naszemorze.com.pl

Adres

wydawnictwa i redakcji:

ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Nr rachunku bankowego:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Prenumerata i sprzedaż

numerów archiwalnych:

Tel. (58) 307 15 54

Zamówienia na prenumeratę

krajową przyjmują:

Poczta Polska,

Ruch S.A., Kolporter S.A.

Oprac. graficzne i DTP:

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:

Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,
Tomasz Falba, Maciej Goniszewski,
Anna Gromnicka, Aldona Kaszubska,
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,
Grażyna Milewska, Waldemar Okrój,
Ewa Opiela, Bartłomiej Pomierski,
Dorota Rembiszewska,
Piotr B. Stareńczak,
Zbigniew Szczypiński,
Jerzy Szymoniewski,
Adam Woźniczka.

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



NAKŁAD KONTROLOWANY
ZWIĄZEK KONTROLI DYSTRYBUCJI PRASY

Karuzela, karuzela...

Utworzenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej, na czele którego stanął 28 – letni polityk, często mówiący o „polskim interesie narodowym” od razu wywołało falę komentarzy, od skrajnie nieprzychylnych (za młody i bez doświadczenia zawodowego), przez obojętne i sceptyczne (poczekamy, zobaczymy), po pozytywne (materia trudna, ale poradzi sobie). Entuzjastów nowego resortu i jego szefa, jak dotąd, brak. W kraju silnie naznaczonym popeerelowskim kultem matuzalemów, w którym ministrami wciąż jeszcze zostają na ogół ludzie przynajmniej po pięćdziesiątce, o skroniach przyprószonych siwizną, albo czołach świecących szlachetną łysiną, to istotnie nowość. A mówiąc poważnie, w szczególnie niezręcznej sytuacji są teraz doświadczeni i wiekowi prezesi państwowych przedsiębiorstw gospodarki morskiej podlegających młodemu ministrowi z LPR... Z różnych powodów będą oni musieli wykazać w kontaktach z nowym pryncypałem o wiele więcej dyplomacji niż on sam (choć nie wiadomo, czy sama dyplomacja tu wystarczy).

O samym ministrze Rafale Wiecheckim na razie niewiele wiadomo, poza tym, że brak mu doświadczenia w branży morskiej, że będzie się radził tych, co wiedzą więcej od niego, że jest młody, wykształcony (2 fakultety), otrząskany w polityce, wygadany, pracowity, pełen zapału i ...przynajmniej na razie nie zbłażowany jeszcze nową zaszczytną funkcją (na rozmowę z „Naszym Morzem” w swoim nowym ministerstwie umówił się od razu, bez zbędnych ceregieli). Ogólnie też wie, czego chce (po szczegóły odsyłam na str. 18). „Dajcie mi trochę czasu” - prosi minister. Na razie pozostaje więc czekać i się przyglądać.

Na czekanie nie ma niestety czasu Stocznia Gdynia. Zresztą przemysł stoczniowy i tak ministrowi Wiecheckiemu nie podlega (co komu podlega i będzie podlegać, jak już nowa struktura okrzepnie to osobny temat). Na razie główny właściciel Stoczni Gdynia S.A. – państwo, które ma w niej łącznie ponad 53 proc. akcji (z czego ministerstwo skarbu państwa prawie 33 proc.) do tej pory jakoś nie kwapiło się z kolejnym podwyższeniem kapitału przedsiębiorstwa. Jego los miał być wcześniej wpisany w logikę konsolidacji przemysłu okrętowego według dość ulotnego planu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Jednak jego pomysłodawca – Arkadiusz Krężel – nie jest już prezesem ARP.



Nowym został Paweł Brzezicki, co chyba dla nikogo nie było zaskoczeniem. Jednak do ostatniej chwili dawały o sobie znać tarcia pomiędzy ministrem skarbu, który chciał oddać ster Agencji właśnie w ręce Pawła Brzezickiego, a częścią Rady Nadzorczej ARP, która forsowała innego kandydata (zob. na str. 28). W końcu nowego prezesa ARP udało się wybrać, jednak animozje personalne i międzyresortowe Stoczni Gdynia raczej nie pomogą. A biorąc pod uwagę dotychczasowe deklaracje rządu na temat przemysłu stoczniowego, losy największej polskiej stoczni produkcyjnej będą w dalszym ciągu zależały i od ministra skarbu i od ministra gospodarki i od ARP. I losy pozostałych państwowych stoczni w Gdańsku i Szczecinie także (czytaj na str. 6).

Do tej pory Stocznia Gdynia traciła tylko czas i pieniądze. Jeśli upadnie, pieniędzy podatnicy stracą o wiele więcej. W dodatku w dalszym ciągu nie wiadomo, czy przyszłość stoczni w Gdyni to prywatyzacja, czy też jednak obecna prowizorka wokół niej trwać będzie dalej. Jeszcze nic nie jest przesądzone - mówił w styczniu w wywiadzie dla naszego miesięcznika o przemyśle stoczniowym premier Kazimierz Marcinkiewicz. Od tamtej pory minęło pół roku. Miejmy nadzieję, że także los Stoczni Gdynia nie został już przesądzony...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Karuzela, karuzela...
..... str. 3

WYDARZENIA

Żył złota na zakręcie
Ważą się losy Stoczni Gdynia S.A.
i wszystkich państwowych stoczni
produkcyjnych w Polsce. str. 6

Wieści z kraju
..... str. 10

Rejs Scandinavia
W 30. rocznicę działalności
Polska Żegluga Bałtycka
zaprosiła swoich klientów
na rejs promem Polferriesu. str. 12

FELIETON

Magister z internetu
W Polsce lawinowo wzrasta liczba
studentów. Wzrasta też liczba
firm oferujących...
pisanie prac dyplomowych
na dowolny temat. str. 13

Akademia światowa
Akademia Morska
w Gdyni zbuduje wyższą
szkołę morską w Angoli. str. 14

Poczekajcie na sukcesy
Co o swojej roli
ministra gospodarki
morskiej mówi
Rafał Wiechecki,
a co o nim jego zwolennicy
i oponenti. str. 15



6

ROZMOWA MIESIĄCA

Chcę polskiej marki morskiej
Wywiad
„Naszego MORZA”
z Rafałem Wiecheckim,
nowym ministrem
gospodarki morskiej. str. 18



18

O TYM SIĘ MÓWI

Żal Holendrów
Minęły trzy miesiące
od wypłynięcia do Gdańska
parowca *Rotterdam*, a nadal nie
wiadomo czy, gdzie i kiedy
będzie on remontowany. str. 20

MORZE FIRM

**Do trzech razy
(prywatyzacyjna) sztuka**
Prywatyzacja Portowego
Zakładu Technicznego
to pierwsza w gdynskim porcie
próba stworzenia spółki
pracowniczo- menedżerskiej. str. 24

KONTROWERSJE

Odwołano króla. I co dalej?
Arkadiusz Krężel stracił
posadę prezesa Agencji
Rozwoju Przemysłu.
Kandydatem na to stanowisko
jest Paweł Brzezicki. str. 28

MORZE PIENIĘDZY

Pływający biznes
Na świecie rośnie
liczba miłośników wakacji
na morzu spędzonych
na luksusowym
wycieczkowcu. str. 31

Dolar na wysokiej stopie...
Wyhamowanie spadków
dolara w stosunku do innych
walut i osłabienie złotego
to dwie tendencje, które
dały się zauważyć w maju. str. 36

MORZE TRADYCJI

Najpiękniejszy Dar
Niebawem powstanie
największy na świecie
żaglowiec *Petit Prince*.
My przypominamy fregatę,
uznaną za najpiękniejszą
– *Dar Pomorza*. str. 40

POCZTÓWKA Z MORZA

Pierwszy i jedyny
Wspominamy rudowęglowiec
Soldek, pierwszy zbudowany
w powojennej Polsce statek
pełnomorski. str. 44

ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej.

Przypominamy ważniejsze czerwcowe daty wydarzeń związanych z morzem. str. **50**

OBRAZY MORZA

Mistrz akwareli

Twórczość Mariana Mokwy to w Polsce niemal synonim marynistyki. Jego obrazy znane są wszystkim miłośnikom morza. str. **52**

NA STRAŻY MORZA

Strażnicy Bałtyku

Na pokładzie samolotu Skytruck odbyliśmy z funkcjonariuszami Straży Granicznej patrol nad naszą morską granicą. str. **56**

**52**

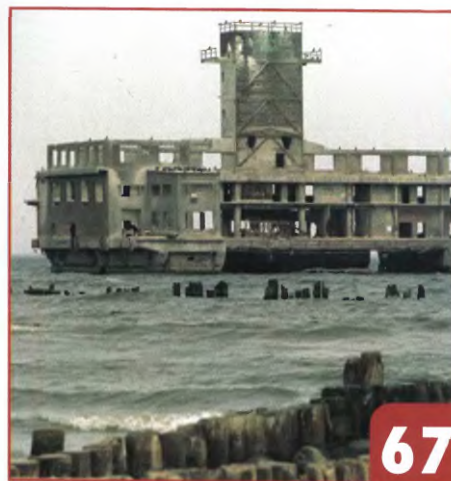
MORZE - ŚWIAT

Nadzieja w wodzie

Turystyka, żegluga pasażerska i flota handlowa Antyli Holenderskich oparły się panującej na wyspach od kilku lat recesji. str. **62**

Wojna nerwów

Marzec i kwiecień przyniosły kolejne zuchwałe ataki piratów. U wybrzeży Somalii trwa wojna. str. **64**

**67**

MORZE TAJEMNIC

Zatoka U-bootów

Pod koniec drugiej wojny światowej Gdynia stała się największą bazą Kriegsmarine. Ślady tego pozostały do dziś. str. **67**

MORZE W FILMIE

Do góry dnem

Od 2 czerwca możemy oglądać remake słynnej „Tragedii Posejdon”, jednego z największych katastroficznych hitów w historii kina. str. **70**

MORZE W TV

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

budownictwo OKRĘTOWE

**Dodatek branżowy
o stoczniach i statkach**

RANKING

Małe jest piękne

Przedstawiamy najciekawsze małe statki zestawione na prestiżowej liście „Significant Small Ships of 2005”. str. **3**

SIGNIFICANT
SHIPS OF 2005**Zielony paszport dla Steny Paris**

O tym dlaczego nowy produktowiec serii P-MAX zasłużył na obecność na liście „znaczących statków roku 2005”. str. **7**

**Aktualności
z rynku stoczniowego.**

..... str. **10**

ŻEGLUGA

Chipolbrok

Prezentujemy statki floty Chińsko – Polskiego Towarzystwa Okrętowego. str. **12**

Władysław Orkan

Prezentujemy pierwszy z czterech drobnicowców wielozadaniowych zamówionych przez Chipolbrok. str. **14**

POD NASZYM
PATRONATEM**Brawo, George!**

Tegoroczny puchar w międzynarodowych regatach łodzi napędzanych siłą mięśni zdobyli studenci Politechniki Gdańskiej. str. **16**

Na okładce:

**Minister gospodarki morskiej
Rafał Wiechecki.**
Zdjęcie: Waldemar Okrój

Ważą się losy Stoczni Gdynia i całej branży

Fot. Maciej Kosycarz/KFP



Żył złota na zakręcie

- Stoimy na krawędzi i rząd chyba wreszcie to zrozumiał – mówi Kazimierz Smoliński, prezes Stoczni Gdynia.

Pojawiły się bowiem propozycje konkretnych – i przede wszystkim szybkich – działań, mających uratować zakład przed upadkiem.

Jarosław Kaczyński, prezes Prawa i Sprawiedliwości, przed ubiegłorocznymi wyborami osobiście zadeklarował w Gdańsku ratunek dla Stoczni Gdynia i Stoczni Gdańskiej. Przez siedem miesięcy od powołania rządu Kazimierza Marcinkiewicza ta obietnica realizacji jednak się nie doczekała. Dopiero, gdy wszystkie związki zawodowe działające w obu zakładach zapowiedziały wyjście na ulice – najpierw Gdyni, a później Warszawy – Wojciech Jasiński, minister skarbu państwa i Piotr Woźniak, minister gospodarki, zadeklarowali konkretne działania i daty ich realizacji w celu ratowania stoczni.

- Jeżeli padnie Stocznia Gdynia, upadnie cały przemysł stoczniowy – nie ma wątpliwości Dariusz Adamski, szef „Solidarności”

Na 29 czerwca zapowiedziano Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia, na którym planowane jest podwyższenie kapitału zakładowego. – Mamy już dość deklaracji. Jeżeli którekolwiek z zobowiązań rządowych nie zostanie dotrzymane, wyjdziemy na ulicę – zapowiada Dariusz Adamski, przewodniczący Solidarności Stoczni Gdynia. Z prawej Janusz Śniadek, przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ Solidarność.



w Stoczni Gdynia i przewodniczący związkowej sekcji przemysłu okrętowego.

Wszystkie związki w Stoczni Gdynia i Stoczni Gdańskiej utrzymują pogotowie strajkowe.

Gaszą nastroje obietnicami

23 maja stoczniowcy nie wyszli na ulicę Gdyni tylko dlatego, że cztery dni wcześniej w Warszawie, w Kancelarii Premiera, odbyło się spotkanie „ostatniej szansy”. Kazimierza Marcinkiewicza, ku niezadowoleniu stoczniowców, na nim nie było. Pojawili się za to m.in. ministrowie Jasiński i Woźniak oraz Aldona Wojtczak, wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu. Z drugiej strony stołu zasiadli m.in. Kazimierz Smoliński, Andrzej Jaworski, prezes Stoczni Gdańskiej, Dariusz Adamski i Roman Gałęzewski, szef „S” w Stoczni Gdańskiej.

- Dyskusja trwała cztery godziny, z przerwą na ostudzenie emocji – relacjonował później Dariusz Adamski. – Po spotkaniu zobaczyliśmy światelko w tunelu, ale w każdej chwili może ono zostać zdmuchnięte.

W maju posadę prezesa rządowej Agencji Rozwoju Przemysłu, bez oficjalnego uzasadnienia, stracił Arkadiusz Krężel. Zajmował to stanowisko przez ostatnich 14 lat. Nieoficjalnie to jego wskazywano ostatnio jako głównego „hamulcowego” rządowej pomocy dla stoczni w Gdyni i Gdańsku. - Krężel robił wszystko, aby nie dawać nam pieniędzy – twierdzi jeden z szefów stoczniowych związków.

Kosztowny upadek

Według wycieńzeń zarządu Stoczni Gdynia, zawartych w uzasadnieniu do przygotowanego przez władze spółki projektu ustawy o restrukturyzacji finansowej przemysłu stoczniowego i promocji zatrudnienia w nim straty, jakie może spowodować upadek firmy, przekroczą 3,3 mld zł. Te wyczerpania zakładają, że upadek Stoczni Gdynia pociągnie za sobą upadek Stoczni Gdańskiej i Stoczni Szczecińskiej Nowej. Wtedy z budżetu państwa trzeba będzie zapłacić: **245 mln USD** - na rzecz banków z tytułu poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa na spłaty kredytów zaciągniętych przez stocznie, **405 mln USD** na rzecz armatorów z tytułu gwarancji Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych, **ok. 48 mln zł** z tytułu poręczeń udzielonych przez Agencję Rozwoju Przemysłu, **ok. 190 mln zł** z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, **ok. 30 mln zł** zasiłków dla bezrobotnych. Dodatkowo koszty to **380 mln zł** - przeterminowane zobowiązania publiczno-prawne stoczni, które nie zostaną spłacone, **ok. 190 mln zł** - pożyczki z ARP i Korporacji Polskie Stocznie, których upadłe zakłady nie spłaca, **ok. 462 mln zł** - tyle zostanie zmarnowanych pieniędzy publicznych, które dotąd wydano na dokapitalizowanie stoczni, **ok. 100 mln zł** - dopłaty do umów na budowę niektórych typów statków, które przepadną.

Akcyonariusze Stoczni Gdynia S.A. (procent udziałów w kapitale)

Ministerstwo Skarbu Państwa	32,988
Ray Car Carriers Ltd. (Rami Ungar)	16,606
Korporacja Polskie Stocznie S.A. (spółka całkowicie państwowa)	10,143
Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (spółka całkowicie państwowa)	9,967
Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A.	7,474
Evip Progress S.A.	3,078
PZU S.A.	2,491
PZU Na Życie SA	2,491
Warta Investment Ltd.	1,993
Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Warta Vita S.A.	1,448
Euro-Cynk Gdynia Sp. z o. o.	1,380
Pozostali (do jednego procenta akcji)	9,941

Odwołanie Krężela to jeden z powodów, dla których, zamiast wyjść na ulicę Gdyni, ponad dwa tysiące stoczniowców spotkało się na spokojnym wiecu pod siedzibą dyrekcji Stoczni Gdynia. Poza gdyńskimi stoczniowcami zjawili się tam, w geście poparcia, także związkowcy ze Stoczni Gdańskiej i Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni oraz ich kooperanci z Huty Częstochowa i poznańskich Zakładów im. Hipolita Cegielskiego.

- To ostatnia pokojowa manifestacja – zapowiedział Jan Gumiński z Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Gdynia.

Wiec ograniczył się do 20-minutowej informacji o tym, jakie działania w czerwcu rząd przewidział dla trójmiejskich stoczni.

Scenariusz ratunkowy

Co obejmowały deklaracje rządowe z maja? Po pierwsze, minister Wojciech Jasiński zobowiązał się do rozpoczęcia na przełomie maja i czerwca poważnych rozmów z izraelskim armatorem Ramim Ungarem, który chce kupić Stocznę Gdynia.

- Ungar skarży się, że od dwóch lat nikt z nim takich rozmów nie toczy i poważnie zaczął się zastanawiać, czy swojej oferty nie wycofać – twierdzi prezes Smoliński.

Jeszcze bardziej dosadny jest Adamski, który podkreśla, że po dotychczasowych rozmowach rząd-inwestor zostawia tylko „fusy z wypitej kawy”.

Po drugie: transakcja sprzedaży Stoczni Gdańskiej (100 procent jej akcji należy

do Stoczni Gdynia) miała być dopięta do 15 czerwca (po zamknięciu tego wydania „Naszego MORZA”). Według Andrzeja Jaworskiego, przy takim założeniu dopełnienie formalności i podpisanie ostatecznej umowy sprzedaży zakładu powinno nastąpić do połowy lipca. Tu nowością jest fakt, że złożone dotychczas dwie oferty zakupu (Koncernu Energetycznego Energa wspólnie z ARP i spółki pracowniczej, kontrolowanej przez związki zawodowe Stoczni Gdańskiej) mają zostać połączone. Nie jest do końca pewne, czy w transakcję zaangażowana będzie Energa, która akcje kolebki „Solidarności” zamierza objąć nie wydając złotych. Chce je dostać w zamian za umorzenie długów, jakie za dostarczany prąd ma wobec niej Stocznia Gdynia. Choć nikt nie chce podać wysokości zaległości, mówi się o kwocie rzędu kilkunastu milionów złotych. W gotówce za gdański zakład do Gdyni miałyby wpłynąć od 15 do 20 mln zł.

Trzeci element układanki to pożyczki dla Stoczni Gdynia z ARP. 19 mln zł firma miałaby otrzymać na dokończenie jednego samochodowca (ta kwestia również rozstrzygała się po zamknięciu tego wydania), a następnie w dwóch transzach kolejne 60 mln zł na funkcjonowanie do czasu znalezienia inwestora.

Spec-ustawa na deser

Przedstawiciele stoczni chcieliby też, aby kwestię długów ich zakładów rozwiązała specjalna ustawa. W czerwcu trafiła ona do uzgodnień międzyresortowych. Autorami projektu są m.in. prezesi Smo-

Prezesi z PiS

22 maja Rada Nadzorcza Stoczni Gdynia wybrała na prezesa firmy Kazimierza Smolińskiego z PiS. Od lutego jedynie pełnił on te obowiązki. Wybór stanowił zaskoczenie, bo wcześniej Smoliński wielokrotnie deklarował, że pełnoprawnym prezesem być nie chce.

Podobnie, pod koniec kwietnia Rada Nadzorcza Stoczni Gdańskiej wybrała na prezesa (także wcześniej tylko pełniącego te obowiązki) Andrzeja Jaworskiego. Jaworski również należy do PiS i tak jak Smoliński wcześniej deklarował, że funkcję prezesa stoczni pełni tylko tymczasowo. – Zmieniłem zdanie, bo prosiły mnie o to związki zawodowe – argumentował Jaworski.

Armator i właściciel

Dziś jedynym inwestorem realnie zainteresowanym kupnem Stoczni Gdynia jest izraelski armator Rami Ungar. Ungar od 1999 r. zamawia w zakładzie statki do przewozów samochodów. Zadeklarował chęć zainwestowania w gdyńską firmę ok. 300 mln zł.

23 maja ponad dwa tysiące stoczniowców spotkało się na spokojnym wiecu pod siedzibą dyrekcji Stoczni Gdynia.



Kazimierz Smoliński dodaje, że bez uregulowania kwestii długów Stocznia Gdynia nie znajdzie poważnego inwestora. - Nikt nie będzie chciał płacić starych zobowiązań – wyjaśnia.

Według różnych źródeł, zadłużenie gdyńskiego zakładu przekracza miliard złotych. Zobowiązania Stoczni Gdańskiej sięgają 200 mln zł. Autorzy projektu chcą, aby firmował go rząd. - Kierunek tej ustawy jest słuszny, choć trzeba by ją dopracować - uważa Małgorzata Ostrowska,

posłanka SLD, była wiceminister gospodarki w rządach Leszka Millera i Marka Belki. - Pytanie brzmi też, na ile ustawa byłaby pomocą publiczną i czy zaakceptowałaby ją Unia Europejska. Zdaniem przedstawicieli stoczni, UE ustawę zaakceptuje. W listopadzie Unia ma się ostatecznie wypowiedzieć, czy planowane podwyższenie kapitału Stoczni Gdynia i pożyczki z ARP są dozwoloną pomocą publiczną. - Mamy zapewnienia z Brukseli, że to pomoc dozwolona - mówi Smoliński.

Wątpliwości w tej kwestii ma jednak np. Tadeusz Aziewicz, gdyński poseł PO. Obawia się powtórzenia scenariusza z Hiszpanii - pomoc publiczną dla tamtejszych stoczni Bruksela uznała za niezgodną z unijnymi przepisami. Teraz te zakłady stoją przed problemem zwrotu kilkuset milionów euro otrzymanych wcześniej.

- Sprawa stoczni nie powinna być rozwiązana tylko przez pomoc państwową - podkreśla Aziewicz. - Rząd musi mieć koncepcję systemową, na końcu której jest znalezienie prywatnego właściciela dla stoczni.

Wiara w partyjnych kolegów

Kazimierz Smoliński, świeżo powołany na prezesa Stoczni Gdynia członek PiS, wierzy w realizację rządowych zapowiedzi. Uważa, że jego zakład może być żyłą złota - koniunktura światowa na statki jest dobra, a portfel zamówień gdyńskiej firmy wypełniony. W tym roku potrzebuje ona jednak pomocy państwa.

Związkowcy wobec deklaracji rządowych są bardziej sceptyczni.

- Jeżeli którekolwiek z zobowiązań nie zostanie dotrzymane, wyjdziemy na ulicę - zapowiada Dariusz Adamski. - Szykujemy manifestację w Warszawie. Dość już deklaracji, oczekujemy konkretnych działań.

Ostatnim akordem rządowego „planu ratunkowego” ma być podwyższenie kapitału Stoczni Gdynia, maksymalnie o 300 mln zł. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy zaplanowano na poniedziałek, 29 czerwca.

Gdyby decyzji po raz kolejny nie podjęto, rząd może spodziewać się stoczników na ulicach Warszawy już na początku lipca.

Michał Lewandowski
„Dziennik Bałtycki”

Zadanie: znaleźć inwestora



Fot. Rafał Lasota/KFP

Kazimierz Smoliński,
prezes Stoczni Gdynia:

- Przyznaję, że miałem inne plany niż objęcie funkcji prezesa Stoczni Gdynia. Jednak nie udało się znaleźć osoby, która uzyskałaby poparcie Rady Nadzorczej, a dalsze utrzymywanie stanu tymczasowości na tym stanowisku byłoby złe dla firmy. Wpływ na moją decyzję miał również fakt, że czuję poparcie ze strony związkowców. Moim zdaniem, stocznia może już w przyszłym roku wypracowywać zyski. Jednak jeszcze w tym roku, aby w ogóle przeżyć, potrzebna jest pomoc państwa. Moim zadaniem będzie wprowadzenie zakładu na prostą i znalezienie inwestora prywatnego. Gdy to się stanie, uznaję swoją misję za zakończoną. Kwestia obsady stanowiska prezesa firmy będzie już należała do nowego jej właściciela.

THE GDYNIA MARITIME SCHOOL LTD

SZKOŁA MORSKA W GDYNI

ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia
tel./fax. (58) 621 75 41; 661 26 55
e-mail: szkola@morska.edu.pl
www.morska.edu.pl



Policealna, 2,5-letnia Szkoła Morska kształcąca w zawodach:

- oficer nawigator statku morskiego,
- oficer mechanik statku morskiego.

Egzaminy wstępne:

30 czerwiec, 14 lipiec,
18 sierpień, 01 wrzesień 2006 r.

Kursy kwalifikacyjne
dla działu pokładowego i maszynowego
na poziomie zarządzania i operacyjnego.

Kursy specjalistyczne wymagane konwencją
STCW 78/95 i przepisami krajowymi.

Kursy i szkolenia według programów
uzgodnionych ze zleceniodawcą.

Wyposażenie:

- Pełnozadaniowy symulator mostka z wizualizacją firmy Kongsberg Norcontrol
- Symulator łączności GMDSS firmy Transas.
- Symulator siłowni okrętowej firmy Unitest
- Multimedialne programy szkoleniowe firmy Seagull AS.
- Symulator operacji ładunkowych na zbiornikowcach firmy L3 SHIP ANALYTICS



Ściągawka na czas chaosu

„Co nas obchodzi świat” to tytuł książki Marka Ostrowskiego, szefa działu zagranicznego tygodnika „Polityka”, której wodowanie odbyło się na statku szkolno-badawczym Akademii Morskiej w Gdyni *Horyzont II*. Matką chrzestną książki została prezenterka telewizyjna Jolanta Fajkowska.

Wodowanie książki to ceremonia zarezerwowana zazwyczaj dla pozycji traktujących o sprawach morskich. Książka Ostrowskiego z tą tematyką ma niewiele wspólnego, ale rektor AM, prof. Józef Lisowski postanowił zrobić wyjątek. Jak nam wyjaśnił, zadecydowała sympatia do autora oraz pisma, w którym pracuje.

Podtytuł książki – „Ściągawka na czas chaosu” – wyjaśnia nieco, o czym ona traktuje: o kulisach konfliktów i ważnych światowych wydarzeń politycznych, o tym, na czym, w dobie telewizji, polegają kampanie polityczne, o roli mediów we współczesnym świecie. Według autora, współczesny człowiek czerpie swoją wiedzę o świecie z mediów, które przecież nie pokazują całego obrazu zdarzeń, tylko wybierają te, które dziennikarzom wydają się najciekawsze.

- Z tego powodu żyjemy w informacyjnym chaosie. Ulegamy złudzeniom, że im więcej otrzymujemy informacji, tym więcej wiemy o świecie – mówi Ostrowski. – Jest dokładnie odwrotnie, im więcej wiemy, tym mniej z tego wszystkiego rozumiemy.

Jolanta Fajkowska przyznała, że lektura tak ją wciągnęła, że przeczytała liczącą ponad 300 stron książkę w jeden wieczór.

- Z tą ściągawką możemy spokojnie ruszać w polityczny labirynt naszych czasów – pisze o pozycji Adam Szostkiewicz, kolega Ostrowskiego z „Polityki”.

Cze

Mały Księżę w Sopocie

- Tak jak portami macierzystymi dla polskich statków są wszystkie polskie porty, tak w wypadku *Małego Księcia* – będą to wszystkie porty na świecie – tak inżynier Zygmunt Choreń, konstruktor żaglowców, przedstawiał swoje najnowsze dziecko *Petit Prince*.



Fot. Wojtek Jakubowski / KFP

Podczas prezentacji projektu budowy superżaglowca w Sopocie, stoją od prawej: Władimir Bulewicz, Sergiej Zyrianow i Zygmunt Choreń.

O żaglowcu i idei, której będzie służył, napisaliśmy w poprzednim wydaniu miesięcznika. 2 czerwca w Sopocie odbyła się prezentacja zarówno statku, jak i projektu. Wzięli w niej udział, obok inżyniera Chorea (projektanta m.in. *Daru Młodzieży*), także Władimir Bulewicz, prezes generalny budowy żaglowca i Sergiej Zyrianow, miliarder z syberyjskiego Krasnojarska, pomysłodawca przedsięwzięcia o nazwie Neo. Była to druga prezentacja tego projektu. Pierwsza odbyła się w Rosji, trzecia za kilka miesięcy – w Paryżu.

Przypomnijmy, że jest to ponadnarodowy projekt, który ma uchronić naszą planetę przed ostateczną degradacją. Na całym świecie tworzone będą tzw. żywe pasy planety, na których zabroniona będzie działalność przemysłowa. Pierwszy taki park o powierzchni 111 tysięcy kilo-

metrów kwadratowych powstał na Syberii, u wybrzeży Morza Karskiego.

Bazą tego przedsięwzięcia ma być właśnie *Mały Księżę*, który będzie największym żaglowcem na świecie (jego długość wyniesie 200 metrów). Koszt budowy to około 100 milionów dolarów. Jak stwierdzili pomysłodawcy, nie będzie pływał pod żadną narodową banderą, właścicielem żaglowca będzie bowiem światowa społeczność. W celu jego dofinansowania wyemitowane zostaną akcje w liczbie... sześciu miliardów, tyle ile liczy ludność naszego globu. Na razie nie wiadomo, kiedy dokładnie i w jakiej stoczni zostanie wybudowany. Wiemy, że w czasie pierwszego rejsu okrąży ziemię. A na jego pokładzie znajdą się (wybrani w drodze głosowania przez akcjonariuszy) najbardziej zasłużona kobieta i mężczyzna z każdego kraju.

Cze

Tramwajem na Hel

Od 1 lipca do 31 sierpnia 2006 r. na Półwysep Helski można będzie z Gdyni dojechać tramwajem wodnym! Kursować będzie we wszystkie dni tygodnia (niezależnie od pogody) na dwóch liniach: - nr 520: Gdynia - Hel - Gdynia, rejsy z Gdyni o 9.00, 12.00, 15.00 i 18.30; rejsy z Helu o 10.30, 13.30, 17.00 i 20.00 - nr 530: Gdynia - Jastarnia - Gdynia, rejsy z Gdyni o 10.00, 13.30 i 17.00; rejsy z Jastarni o 11.45, 15.15 i 18.45. Podróż w jedną stronę trwa 60 (do Helu) i 75 minut (do Jastarni). Trasę obsługiwać będą katamarany Żegluga Gdańskiej: m/s *Rubin*

i m/s *Opal*. Mogą zabrać na pokład 450 pasażerów i 50 rowerów.

W Gdyni odpływać będą z Nabrzeża Pomorskiego przy al. Jana Pawła II (dawna al. Zjednoczenia). Bilet normalny kosztować będzie 10 zł, ulgowy - 5 zł, bilet na rower - 2 zł. Z Dworca Głównego PKP w Gdyni do przystani kursować będą autobusy bezpłatnej linii nr 050. Bilety na rejsy tramwaju wodnego będzie można kupować w kasach na przystaniach w Gdyni, Helu i Jastarni oraz w Biurze Obsługi Klienta ZKM w Gdyni przy ul. Kilińskiego 16, z dowolnym wyprzedzeniem.

Przy płynęły tysiące samochodów

Do Portu Gdańsk zawinął 24 maja samochodowiec *Pearl Ray*, który przywiózł w swoich ładowniach ponad 3700 samochodów. To największa w historii jednorazowa partia samochodów, przeładowana na nabrzeżach Portu Gdańsk. Ze względu na parametry (długość - ponad 190 m, zanurzenie blisko 9 m), statek zacumował przy Nabrzeżu Oliwskim.

2800 z dostarczonych aut to chevrolety z partii 40 tysięcy, których przeładunek, zgodnie z kontraktem, do lutego 2007 r. realizuje spółka Port Gdański Eksploatacja. To samochody produkowa-

ne w GM Daewoo Auto & Technology Company Ltd w Korei Południowej. Z Portu Gdańsk chevrolety przewożone są do Fabryki Samochodów Osobowych SA w Warszawie. Tam każdy jest demontowany na dziewięć części i następnie transportowany na Ukrainę. Ich ponownym montowaniem i przygotowaniem do sprzedaży zajmuje się Zaporoska Fabryka Budowy Samochodów Avto ZAZ.

Pozostałe samochody, które przybyły do Portu Gdańsk na pokładzie *Pearl Ray*, to nissany almera w tranzycie do Rosji (700 sztuk) i na rynek polski (200 sztuk).

Gdynia na nowej trasie

Na 5 czerwca APL zaplanował inaugurację nowego połączenia pomiędzy Niemcami (Hamburg), Litwą (Kłajpeda) i Polską (Gdynia). Kontenerowiec *Euro Storm* o pojemności 400 TEU co tydzień zawijać będzie do Bałtyckiego Terminału Kontenerowego w Gdyni.

Serwis obsługiwany będzie w współpracy z Team Lines, mającym siedzibę w Hamburgu armatorem specjalizującym się w obsłudze żegluga krótkiego zasięgu. W rezultacie umowy, APL będzie mógł również przewozić swoje kontenery na statkach Team Lines obsługujących połączenia pomiędzy Hamburgiem, Bremerhaven a Finlandią (Helsinki), Estonią (Tallin), Gdynią i Kłajpedą.

APL to globalny operator transportu kontenerowego, oferujący ponad 60 tygodniowych połączeń liniowych i prawie 300 zawinięć do więcej niż 90 portów w Azji, Europie, na Bliskim Wschodzie i w obu Amerykach. Należy do Neptune Orient Lines (NOL) - ogólnosiatkowej firmy logistycznej i transportowej.

Kontrakt wart 250 milionów

Pierwszego czerwca Polska Żegluga Morska i Zakłady Chemiczne Police podpisały opiewający na 250 mln złotych kontrakt na przewozy fosforytów z północnej Afryki (Maroko, Tunezja) do portu w Policach. Nowy kontrakt, którego realizacja rozpocznie się w 2007 roku, jest kontynuacją podobnej umowy, na mocy której PŻM dostarcza do Polic prawie połowę surowców wykorzystywanych w produkcji nawozów. Nowy kontrakt prze-

widuje, że statki Polskiej Żegluga Morskiej w ciągu pięciu lat będą dostarczały z północnoafrykańskich portów do Polic po ok. 800 tys. ton fosforytów rocznie.

Współpraca pomiędzy firmami już od lat układa się bardzo dobrze, a po praktycznym wycofaniu się PŻM z przewozów polskiego węgla, Police są największym krajowym partnerem szczecińskiego armatora. Jednocześnie fosforyty ładowane w portach północnej Afryki to obec-

nie jeden z podstawowych ładunków na statkach PŻM; oprócz Polic są też przewożone do gdańskich „Fosforów” i portów zachodnioeuropejskich. Dzięki temu kontraktowi port w Policach zapewne utrzyma też pozycję krajowego portu, w którym najczęściej można zobaczyć statki największego, polskiego armatora.

(aw)

*Rejs w 30.
rocznicę powstania
Polskiej Żeglugi
Bałtyckiej*

Klienci na Scandinavii

Od 27 do 30 maja na promie *Scandinavia* trwało study tour, zorganizowane z okazji rocznicy 30-lecia powstania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Wzięło w nim udział ponad 50 zaproszonych gości, wśród których byli przedstawiciele największych klientów - spedytorów i przewoźników drogowych, a także większych polskich eksporterów korzystających z usług przewozowych kołobrzeskiego armatora.

W trakcie rejsu, obok atrakcji kulinarnych i fetowania 30 lat działalności armatora, nie zabrakło także seminariów, w trakcie których szef Polferries przekonywał uczestników, że Polska Żegluga Bałtycka, po trudnych latach restrukturyzacji, dostosowała tonaż do nowych potrzeb rynku, jest przedsiębiorstwem rentownym i ma dobre perspektywy na najbliższe lata. Zapewnił także klientów - spedytorów i przewoźników drogowych, którzy czasem na własnej skórze doświadczają, że linia Gdańsk - Nynashamn jest w pełni obłożona, gdy ich ciężarówki dostają się na „waiting list” zamiast na prom - iż armator podejmuje starania w kierunku wprowadzenia na to połączenie drugiego promu, typu ro-pax. Kolejną jednostką we flocie kołobrzeskiego armatora, przy sprzyjających okolicznościach, mogłaby zacząć zawijać do gdańskiego terminalu Polferries już w styczniu 2007 roku.

**Tekst i zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak**



Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Jan Warchol, z pracownikami działu eksploatacji armatora wita na pokładzie promu *Scandinavia* uczestników study tour. Obok Aneta Wencel, kierownik działu eksploatacji PŻB.



Rejs promem Polferries do Nynashamn to także okazja dla shiploverów, by zrobić ciekawe zdjęcia mijanych w morzu i spotykanych w portach statków.



Prezes PŻB ramię w ramię z uczestnikami study tour zwiedzał Sztokholm i okolice, których walory turystyczne i rekreacyjne możemy poznawać także dzięki linii Polferries Gdańsk-Nynashamn. Wśród wielu atrakcji była wspólna wycieczka po Sigtunie - jednej z historycznych stolic Szwecji.



Jubileuszowy tort w formie logo Polferries, w uznaniu talentów kucharzy ze Scandinavii, witany był oklaskami.



Na mostku spotkaliśmy praktykantów z Zespołu Szkół Morskich ze Świnoujścia.



**Dowódca Scandinavii
kpt. ż. w. Wojciech
Sobkowiak na mostku.**

Magister z internetu

W zgodnej opinii wszystkich: rządzącej koalicji, parlamentarnej i pozaparlamentarnej opozycji, publicystów i dziennikarzy, intelektualistów i środowisk akademickich kilkakrotnie zwiększenie ilości studiującej młodzieży, jakie nastąpiło w Polsce, w latach „Wielkiej Transformacji” to bardzo pozytywne zjawisko. To prawda, mamy boom edukacyjny, radykalnie zwiększyła się ilość studentów i uczelni oferujących zdobycie wyższego wykształcenia. Zgodnie z prawami rynku popytowi na wiedzę towarzyszy zwiększona podaż szkół wyższych, ilości kierunków na studiach, nowe ich formy umożliwiające zdobycie tytułu licencjata, studia płatne, studia na zagranicznych uczelniach...

Nie o tych pięknych sprawach chciałbym jednak mówić. Zjawiskiem równoległym do wzrostu ilościowego jest dramatyczny spadek jakości wykształcenia absolwentów, dramatyczny do tego stopnia, że przekreśla on pozytywną wymowę ilościowego wzrostu liczby studentów, a w efekcie poprawy wskaźnika ilości osób z wyższym wykształceniem w Polsce. Złożony proces kształcenia, wielość czynników, od których zależy jego jakość to temat na duży raport. Dlatego zajmę się tylko jednym zjawiskiem, w którym jak w soczewce albo lepiej, jak w krzywym zwierciadle, widać proces zmiany traktowania przez młodzież dyplomu, wiedzy, uczelni, kadry dydaktycznej.

W polskiej obyczajowości ściąganie nigdy nie było traktowane jako czyn naganny, co więcej, ostracyzmowi (a więc karze) poddawana była raczej osoba, która odmawiała „pomocy” niż ta, która chciała oszukać na egzaminie. Atmosfera przyzwolenia, swoisty kodeks koleżeński wśród dzieci i młodzieży to gleba, na której wyrosło swoiste imperium oszustwa podcinające zaufanie do dyplomu ukończenia studiów i tytułów naukowych. Zachowania w małej grupie uczniów czy studentów mogą podlegać ocenie etycznej, istnienie w sieci internetowej dziesiątek, setek firm oferujących napisanie za pieniądze pracy

seminaryjnej, dyplomowej, magisterskiej, czy doktorskiej, a nawet habilitacyjnej to coś więcej niż ulotne zachowania podlegające korekcie w procesie wychowania, to element rynku edukacyjnego, który podważa jego istotę. Kto chce przekonać się o skali problemu niech wpisze hasło „praca dyplomowa” w dowolną przeglądarkę internetową i zanurzy się w morzu propozycji, wczyta się w pełne hipokryzji informacje, że to co się tam proponuje to nie przestępstwo, a tylko pomoc (jedna z firm na swojej stronie stwierdza wprost – skoro klient proponuje temat, na który firma napisze w ciągu tygodnia pracę magisterską pod promotora, gwarantując przy tym, że tekst przejdzie zwycięsko przez program plagiat, to jest to współpraca bo... student dał swój wkład proponując temat pracy!). Ceny przystępne, za prace o charakterze badawczym wzrost o 20%, przy objętości większej niż 100 stron upusty, słowem, pełny rynek.

Zakres propozycji internetowych może oszołomić, bo nawet bardzo wyszukany temat z praktycznie każdej dziedziny od razu znajdzie wykonawcę, a jeżeli nie, firma prosi o dwa tygodnie, by odpowiedniego znaleźć. Internet odpowiada nie tylko na potrzeby studiującej młodzieży, uczniowie szkół średnich za równowartość dwóch biletów do kina zamówią i w ciągu dwóch, trzech godzin otrzymają e-mailem wypracowanie na zadany temat z polskiego czy innego przedmiotu.

Ten proceder nie byłby możliwy bez aktywności ludzi nauki (ktoś te prace przecież pisze lub wykorzystuje uczelniane zasoby prac obronionych przez lata). Jeżeli nic się nie zmieni, to w perspektywie 10 lat rozwalimy istniejący porządek oparty na skali społecznego prestiżu, w którym od zawsze, na pierwszym miejscu opinia społeczna plasowała profesora uniwersytetu. Przecież nie dla tego, że był to człowiek bogaty w dobra materialne...

Zbigniew Szczypiński



AKADEMIA MORSKA W GDYNI

Akademia Morska jest państwową uczelnią techniczną kształcącą oficerów floty handlowej i wysoko wykwalifikowane kadry dla gospodarki morskiej.

Na czterech wydziałach uczelnia realizuje proces dydaktyczno-naukowy w następujących specjalnościach:

WYDZIAŁ ELEKTRYCZNY:

wedt@am.gdynia.pl (058) 690 12 56

- elektroautomatyka okrętowa
- elektronika morska
- komputerowe systemy sterowania
- radioelektronika
- radiokomunikacja cyfrowa
- sieci teleinformatyczne

WYDZIAŁ MECHANICZNY:

wmdt@am.gdynia.pl (058) 690 13 21

- eksploatacja siłowni okrętowych
- eksploatacja instalacji przemysłowych
- inżynieria eksploatacji instalacji
- inżynieria zarządzania remontami
- technologia remontów urządzeń okrętowych i portowych

WYDZIAŁ NAWIGACYJNY:

wndt@am.gdynia.pl (058) 620 26 74

- eksploatacja portów i floty
- inżynieria ruchu morskiego
- systemy bezpieczeństwa morskiego
- transport morski

WYDZIAŁ PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TOWAROZNAWSTWA:

wadt@am.gdynia.pl (058) 621 95 98

- biznes elektroniczny
- handel i usługi
- handel morski i logistyka
- organizacja usług turystyczno-hotelarskich
- towaroznawstwo i zarządzanie jakością
- technologia i organizacja żywienia
- zarządzanie przedsiębiorstwem

81-225 Gdynia, ul. Morska 81-87
tel. (058) 621 70 41
www.am.gdynia.pl



Polacy będą uczyć Angolńczyków

Akademia światowa

Akademia Morska w Gdyni rozpoczęła edukacyjną ekspansję poza granice Polski. Niebawem morskiego rzemiosła uczyć będzie w Angoli i na Bliskim Wschodzie.

Angola to 13-milionowe państwo w południowo-zachodniej Afryce. Ostatnie 30 lat targane było wojną domową. Teraz z trudem próbuje się odbudować. Kraj leży nad Oceanem Atlantyckim, także nad nim położona jest jej stolica Luanda. Nic więc dziwnego, że jego władze wiążą duże nadzieje z rozwojem gospodarki morskiej. Choćby dlatego, że to właśnie drogą morską transportowane muszą być największe bogactwa naturalne tego kraju: ropa naftowa, złoto i diamenty.

Tymczasem w Angoli nie ma szkoły morskiej. Dlatego też jej władze od dłuższego już czasu poszukiwały za granicą uczelni, która podjęłaby się jej budowy. W tym celu delegacja afrykańskiego państwa odwiedziła wiosną tego roku także Akademię Morską w Gdyni, która ma opinię jednej z najlepszych morskich uczelni na świecie. Tak bardzo im się spodobała, że to właśnie ją wybrali.

- Do końca czerwca podpiszemy kontrakt na budowę wyższej szkoły morskiej w Angoli - mówi rektor AM w Gdyni prof. Józef Lisowski. - Realizacja inwestycji rozpocznie się zaraz potem.

Uczelnia powstanie w położonym na południu Angoli 150-tysięcznym mieście Namibe. Nosić będzie nazwę Namibe Fishery Academy. W jej skład wejdą trzy wydziały: morski (ze specjalnościami - nawigacja, mechanika i elektroautomatyka), przetwórstwo rybne i biologia morza (organizowany we współpracy z Uniwersytetem Gdańskim). Nauka na uczelni trwać będzie cztery lata. Jej absolwenci będą mieli tytuł inżyniera i uznawane na całym świecie dyplomy morskie.

Budowa Namibe Fishery Academy potrwa dwa lata. Na uczelni kształcić się będzie dwa tysiące studentów - nie tylko z Angoli, ale także z innych krajów Afryki Południowej, gdzie również nie ma wyższych uczelni morskich. Wykładowcami będą pracownicy AM w Gdyni. Zajęcia prowadzić będą w języku portugalskim i angielskim. Na potrzeby afrykańskich studentów zostaną przetłumaczone podręczniki używane przez AM w Gdyni. Praktyki odbywać się będą na należącym do gdyńskiej uczelni statku *Horyzont II*, który latem będzie pływał z polskimi studentami, a zimą (gdy w Afryce jest pełnia lata) z Angolńczykami.

O wyborze gdyńskiej uczelni zdecydowały dotychczasowe dobre kontakty z Polakami. Kredytu na rozpoczęcie budowy uczelni (14 mln dolarów) udzielił ma polski rząd. Wykonawcą będzie gdański Navimor, a sprzęt i oprogramowanie naukowe dostarczy gdyński Enamor.

- To jeszcze nie koniec - zapowiada rektor. - Na razie nie mogę zdradzić żadnych szczegółów, mogę jednak powiedzieć, że podobną szkołę, jak w Angoli zamierzamy też zbudować w innej części świata, a konkretnie na Bliskim Wschodzie.

Tomasz Falba

Poczekajcie na sukcesy



W maju 2006 r. minister Rafał Wiechecki, na zaproszenie Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, odwiedził Trójmiasto. W porcie gdańskim przywitali go prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk i przewodniczący Rady KIGM Andrzej Kasprzak oraz dyrektor KIGM Dorota Sobieniecka.

Od razu wzbudził kontrowersje. Bo najmłodszy wśród ministrów, bo nie miał do tej pory wiele wspólnego z morzem, bo, jak twierdzą niektórzy, trafił na stanowisko przypadkiem, z powodów czysto politycznych. Rafał Wiechecki, minister nowo powołanego Ministerstwa Gospodarki Morskiej, na te zarzuty odpowiada – poczekajcie na rezultaty mojej pracy.

Zamiast zapowiadanych sukcesów, minister na starcie zanotował na swoim koncie pierwszą poważną wpadkę. Poszło o rozbudowę biegnącego wzdłuż Odry niemieckiego kanału Hohensaaten-Friedrichsthaler – ma być niedługo pogłębiony, tak by duże statki mogły do-

plywać nim do Berlina i portów Brandenburgii. Na inwestycji miał skorzystać również port w Szczecinie. Minister Wiechecki w jednym z wywiadów stwierdził jednak, że inwestycja zagraża polskiemu interesowi i trzeba ją zastopować. Przedstawiciele władz Brandenburgii byli takim stanowi-

skiem polskiego ministra wręcz zaszokowani. O tym, że mimo sprzeciwu Wiecheckiego wspólna inwestycja jest aktualna, musiał ich gorąco zapewniać wojewoda zachodniopomorski. Szczecińskie PiS zapowiedziało, że da Wiecheckiemu wiceministra z tej partii, który lepiej się zna na gospodarce morskiej. Sam zainteresowany swoją wypowiedź tłumaczył później... troską o rozwój polskich portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Kibic, prawnik, wszechpolak, minister

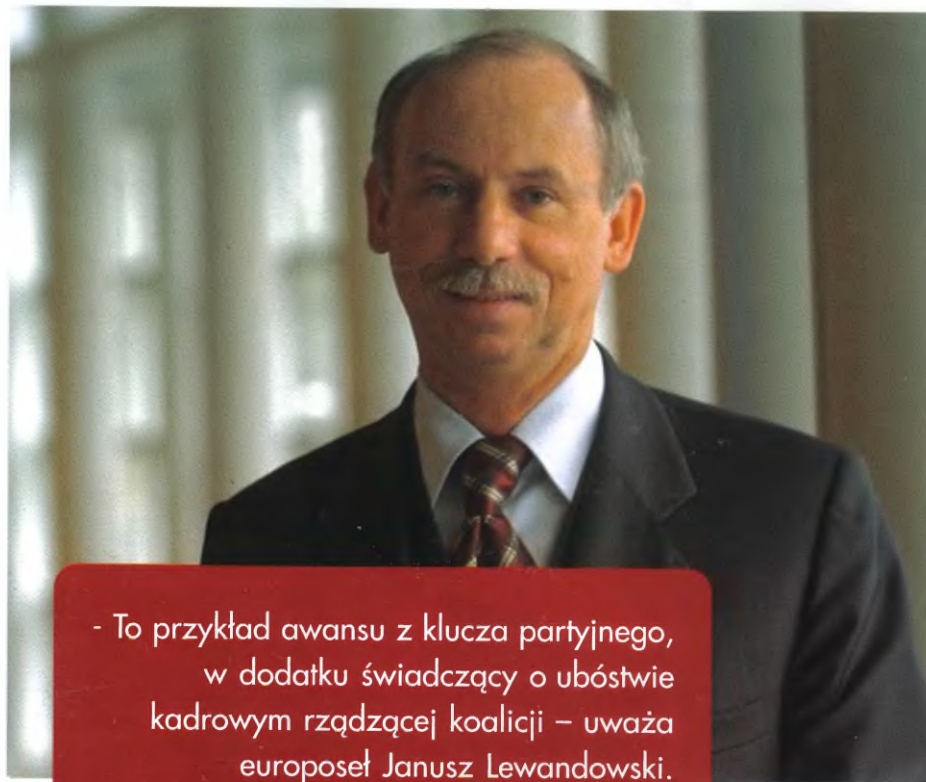
Rafał Wiechecki urodził się w Piotrkowie Trybunalskim w 1978 r. Jest najmłodszym ministrem w rządzie Kazimierza Marcinkiewicza, i w ogóle – najmłod-

szym po 1989 roku. Ukończył prawo oraz ekonomię (na kierunku Zarządzanie i Marketing o specjalności „Zarządzanie finansami publicznymi”) na Uniwersytecie Szczecińskim. W latach 2002-2005 zrobił aplikację sędziowską w szczecińskich sądach. Do Sejmu dostał się w ubiegłym roku po raz pierwszy, startując właśnie w Szczecinie. Minister od początku nie krył swojej sympatii do regionu, z którego uzyskał mandat. Twierdzi, że lepszym miejscem na lokalizację gazoportu jest Świnoujście, a nie Gdańsk.

- Uważam tak na podstawie wiedzy, którą posiadam - powiedział podczas majowej wizyty w Trójmieście.

Jego zdaniem, pod względem inwestycji Wybrzeże Szczecińskie w poprzednich latach było gorzej traktowane niż Gdańskie. Jednak nawet przedstawiciele rządu z PiS w nieoficjalnych wypowiedziach bagatelizują postawę ministra. To nie głos Wiecheckiego będzie decydujący w tej sprawie - twierdzą.

Na początku swego urzędowania minister stał się bohaterem mediów po tym, jak „Dziennik” opublikował jego zdjęcie sprzed 10 lat. Na fotografii Wiechecki, jako zagorzały kibic Widzewa Łódź, wygrażał sugestywnie pięścią wychylając się z okna pociągu w towarzystwie dwóch równie ekspresyjnych kolegów. Minister ma już dość pytań o to zdjęcie. Zdecydowanie woli rozmowy o ministerstwie, na czele



Fot. www.januszlewandowski.pl

- To przykład awansu z klucza partyjnego, w dodatku świadczący o ubóstwie kadrowym rządzącej koalicji - uważa europoseł Janusz Lewandowski.

którego stanął. Odpiera zarzuty tych, którzy twierdzą, że sprawy morskie skrywają przed nim zbyt wiele tajemnic, by mógł kierować tak specjalistycznym resortem. Popierają go jego partyjni koledzy. Czasem nieco nieudolnie. Pytany o kwalifikacje Wiecheckiego członek władz kra-

jowych LPR Marek Kotlinowski powiedział Polskiej Agencji Prasowej: „Jest prawnikiem i ekonomistą, jest posłem ze Szczecina. Zajmował się Polską Żeglugą Morską”.

- Wiechecki zajmował się sprawami morza, kiedy pracował jako asystent posła Sylwestra Chruszcza w Parlamencie Europejskim, zna te problemy - uzasadnia już bardziej szczegółowo gdański radny LPR Grzegorz Sielatycki, który ministra zna jeszcze ze wspólnej działalności w Młodzieży Wszechpolskiej przed kilkoma laty.

Elementy „wszechpolskości” obecne są zresztą w programie lansowanym przez nowego ministra, choć on sam oddziela swoje członkostwo w organizacji od piastowanego stanowiska. Twierdzi na przykład jednak, że porty muszą pozostać w polskich rękach. Jest także przeciwny „wyprzedaży” naszych stocznii obcemu kapitałowi.

Ta nominacja to nieporozumienie - mówi Roman Gałęzewski, przewodniczący „Solidarności” Stoczni Gdańskiej.



- Musimy dbać o polską rację stanu, o nasz narodowy interes – podkreśla.

Na razie organizuję

Zdaniem Sielatyckiego, Wiechecki udowodnił działając w MW, że jest przede wszystkim sprawnym organizatorem. To może o tyle okazać się kluczowe, że od chwili powołania na stanowisko nowego ministra zajmuje przede wszystkim właśnie organizacja... własnego resortu. Wciąż podkreśla, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej znajduje się dopiero w fazie budowy, która musi trwać przynajmniej dwa miesiące. Co oznaczać może tyle, że na razie nic konkretnego nie zrobi, bo organizuje sobie pracę.

- Jak już sobie z tym poradzi, będzie miał „z górki” – twierdzi Paweł Brzezicki, doradca premiera ds. gospodarki morskiej. - Wiechecki nie jest żegludowcem, ale na tym stanowisku nie musi nim być, żeby dobrze sobie radzić.

Brzezicki zna Wiecheckiego jeszcze z czasów, gdy szefował Polskiej Żegludzie Morskiej. W 2004 r. obecny minister popierał ówczesnego dyrektora w jego sporze z SLD-owskim wtedy ministrem skarbu państwa. Chodziło o słynną sprzedaż przez Brzezickiego tzw. złotej akcji

Jego oponenci przypominają, że początkowo stanowisko ministra gospodarki morskiej objąć miał Antoni Jaszcak, rekomendowany przez Samoobronę ekonomista z Sopotu. W końcu jednak otrzymał on tekę ministra budownictwa, a gospodarka morska trafiła do LPR. Dla krytyków Wiecheckiego jako ministra to dowód na to, że nominacja ta jest bardziej polityczna, niż podyktowana względami praktycznymi. Zresztą sam minister sprawia na razie wrażenie człowieka, który „rozgląda się” po ministerstwie i tematyce, którą przyszło mu się zająć. Często podkreśla, że stawia na współpracę z przedstawicielami branży morskiej, by to oni sugerowali właściwe rozwiązania. - A jeżeli będą one zgodne z polską racją stanu, zostaną wprowadzone w życie – zaznacza. Oznaczać to może zarówno, iż chce być dobrym menedże-

autorytet w tej dziedzinie. Wtedy taki resort miałby większe znaczenie. A tak będzie traktowany po macoszemu, jak cała gospodarka morska w ostatnich latach.

O nieporozumieniu mówi też pomorski eurodeputowany Platformy Obywatelskiej Janusz Lewandowski.

- To jest przykład awansu z klucza partyjnego, w dodatku świadczący o ubóstwie kadrowym rządzącej koalicji – nie kryje europoseł. - Ministerstwo wyraźnie powstało tylko po to, aby zaspokoić apetyty LPR. Bo tak naprawdę moim zdaniem ono samo w sobie nie ma sensu. Jego powołanie przypomina mi socjalistyczny sposób myślenia o rozwiązywaniu problemów gospodarczych przez mnożenie struktur państwowych.

Jak dodaje Lewandowski: „nie pozostaje nic innego jak wiara w to, że nowy



- Wiechecki zajmował się sprawami morza, gdy pracował w Parlamencie Europejskim, zna te problemy – twierdzi gdański radny LPR Grzegorz Sielatycki.

spółki-córki PŻM. Minister skarbu odwołał za to Brzezickiego, twierdząc, że transakcja spowodowała utratę kontroli nad majątkiem armatora. Wiechecki i szczyńska LPR broniły wtedy dyrektora i sprzeciwiały się przekształceniu PŻM z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę Skarbu Państwa, bo ich zdaniem miało to prowadzić do prywatyzacji i w efekcie utraty kontroli nad rodzimym armatorem. Zdaniem Brzezickiego, kluczowym zadaniem dla ministra jest przeprowadzenie przez parlament ustawy tonażowej. - Jeśli to mu się uda, to już będzie mógł zapisać sobie ogromny plus – dodaje.

rem, jak i to, że nie za bardzo wie, która decyzja byłaby właściwa do rozwiązania danego problemu.

Minister polityczny

Krytycznie Wiecheckiego ocenia szef „Solidarności” ze Stoczni Gdańskiej, Roman Gałęzewski.

- Ta nominacja to nieporozumienie – mówi Gałęzewski. - Ten człowiek nie ma zbyt wielkich kompetencji. Moim zdaniem, jeśli tworzy się tego typu nowe ministerstwo, to na jego czele powinien stać

minister będzie się szybko uczył i ma dobre chęci”. Według części opinii, Rafał Wiechecki otrzymał tekę ministerialną z błażej przyczyny - jest zaufanym człowiekiem Romana Giertycha.

Michał Lewandowski,
„Dziennik Bałtycki”

Czesław Romanowski,
„Nasze MORZE”

Chcę

polskiej
marki morskiej

Z ministrem gospodarki morskiej Rafałem Wiecheckim rozmawiają Czesław Romanowski i Grzegorz Landowski

- Panie ministrze, na wstępie naszej rozmowy gratulujemy nominacji i dziękujemy, że znalazł Pan czas, aby przyjąć u siebie dziennikarzy „Naszego MORZA”. Czy nominacja na stanowisko ministra gospodarki morskiej była dla Pana zaskoczeniem? Długo zastanawiał się Pan, czy przyjąć propozycję premiera?

- Ta informacja nie spadła na mnie całkiem niespodziewanie, gdyż stałem na czele zespołu, który przygotowywał program polityki morskiej w ramach Ligi Polskich Rodzin. W kampanii wyborczej jednym z naszych postulatów było powoła-

nie takiego ministerstwa. W ramach LPR lansowałem pogląd, by polityka morska była jednym z filarów programu naszej partii. Byłem więc naturalnym kandydatem LPR na to stanowisko. Kiedy otrzymałem propozycję, nie zastanawiałem się długo, w takich wypadkach raczej się nie odmawia; po to zostałem politykiem, zaangażowałem się w to, żeby zmieniać rzeczywistość. Poza tym, jako przedstawiciel młodego pokolenia, chcę pokazać, i to nie tylko przedstawicielom branży morskiej, że w Polsce alternatywą dla młodego człowieka nie jest wyjazd z kraju, ale również tu taki człowiek może osiągnąć poważne sukcesy.

- No właśnie, według niektórych przedstawicieli branży morskiej Pański młody wiek oraz fakt, że nie jest Pan zbyt ściśle związany z tą tematyką, przemawia na Pańską niekorzyść. Mówią wręcz, że Pańska kandydatura jest bardziej polityczna niż merytoryczna. Jak Pan chce ich przekonać, że nie ma racji?

- Może nie jestem w tej branży jakoś mocno znany, ale osoby z branży morskiej, z którymi się spotykałem, postrzegały mnie jako człowieka, który zajmował się tą tematyką i wiele dobrego chciał zrobić. Poza tym, mamy w Polsce

styki, zajmowałem się tymi sprawami. Chociażby słynną dyrektywą portową, która została miesiąc temu odrzucona przez Parlament Europejski (my też byliśmy przeciwko jej wprowadzeniu). W czasie pracy nad nią konsultowałem się ze środowiskiem dokerów, z przedstawicielami zarządów portów. No i wreszcie, nie do końca jest tak, że nie jestem związany z morzem. Mój brat jest absolwentem Akademii Morskiej, wprowadzie wiekiem też nie jest zaawansowany, bo ma 30 lat, ale jest pierwszym oficerem, pływa od dziesięciu lat. Nie uważam się za jakiegoś wybitnego specjalistę w branży morskiej, ale tak nie postrzegam stanowiska ministra. Chcę zorganizować ministerstwo tak, aby dobrze działało, sprawnie nim zarządzać, być dobrym menedżerem, a w sprawach tego wymagających konsultować się z branżą morską, gdyż to ona zna rozwiązania, zarabia na tym pieniądze. Ministerstwo będzie otwarte dla wszystkich dobrych pomysłów, propozycji środowisk morskich. Nie chciałbym być osobą, która dzieli, ale łączy różne środowiska morskie.

- Już na początku swego urzędowania otrzymał Pan „minus” od środowiska morskiego z Trójmiasta. Powodem były Pańskie wypowiedzi na temat wyższości lokalizacji gazoportu w Świnoujściu niż w Gdańsku czy Gdyni. Czy to regionalny sentyment, przecież mieszka Pan w Szczecinie, czy konkretne argumenty?

- Słyszałem głosy oburzenia z Gdańska, dlatego odwiedziłem to miasto, żeby się zapoznać z argumentami za lokalizacją gazoportu właśnie tam. Najważniejsze jednak w tej chwili to podjęcie decyzji, żeby gazoport w ogóle powstał. To dla branży morskiej niezwykle ważna inwestycja – być może gazowce można by produkować w polskich stocznich. Zawsze będą głosy niezadowolenia jednej ze stron, jeżeli zostanie on umiejscowiony u konkurenta. O tym, że gazoport powinien zostać zbudowany w Świnoujściu mówiłem, gdy zostałem posłem ziemni szczecińskiej. Uważam, że argumenty ekonomiczne i strategiczne, z którymi się do tej pory zapoznałem, przemawiają za tym, żeby został zbudowany właśnie tam. Nie przesądzam jednak tej sprawy, chcę poznać argumenty środowiska gdańskiego, trójmiejskiego. Jestem otwarty na propozycje. Pamiętajmy, że ostateczne wyznaczenie umiejscowienia gazoportu leży

w gestii ministra gospodarki. W tej chwili wszelkie znane mi argumenty przemawiają za Świnoujściem.

- Jakie to argumenty?

- Na przykład – bliskość portów. Świnoujście jest niedaleko Cieśnin Duńskich...

- Ale w wypadku, kiedy będziemy sprowadzać gaz z Afryki, to odległość między Świnoujściem a Gdańskiem nie ma wielkiego znaczenia...

- Tak, ale jeżeli będzie to Norwegia, to ma to znaczenie. Zawsze to jest kilka godzin „do przodu”. Następny argument: na miejscu mamy zakłady, które będą korzystać z gazu, czyli Zespół Elektrowni „Dolna Odra” i Zespół Chemiczny Police. Kolejna sprawa to możliwość zawiązania do portu w Świnoujściu największych nawet gazowców. Okazało się też, że uregulowana została sprawa ekologii. I rzecz strategiczna – umiejscowienie gazoportu w Świnoujściu pozwoli na zauważenie tego portu przez władzę centralną. Do tej pory zapominała ona o zespole portowym Szczecin – Świnoujście, nie dostrzegała go. Gdyby powstał tam port gazowy, nabrałby znaczenia strategicznego dla państwa. Bo po co ma powstać gazoport? Ano po to, by zapewnić bezpieczeństwo energetyczne Polski dzięki dywersyfikacji dostaw gazu. Pamiętajmy jednak, że sama decyzja o lokalizacji nie załatwia sprawy. Musi być decyzja, gdzie te gazowce produkować: u nas czy za granicą, kto będzie ich właścicielem, czy należy stworzyć odrębną spółkę, czy pomóc Polskiej Żegludzie Morskiej, by stała się ich armatorem...

- Stocznia Gdynia chciałaby produkować gazowce...

- Tak, i w ten sposób możnaby, gdyby była dobra wola środowisk morskich z Pomorza Zachodniego i wybrzeża gdańskiego, pogodzić obie strony – gazoport byłby w Świnoujściu, a gazowce powstałyby w Trójmieście.

- Wspomniał Pan o władzy centralnej, która nie zauważa Świnoujścia. Wielu przedstawicieli branży morskiej twierdzi, że przez ostatnie piętnaście lat władza ta w ogóle nie zauważała, iż Polska ma dostęp do morza. Czy powołanie Ministerstwa Gospodarki Morskiej ma być odwró-

wielu tzw. specjalistów od spraw morskich, którzy byli dyrektorami, prezesami i zbyt wiele do tej pory nie udało im się osiągnąć. Niech ci krytycy najpierw spojrzą na siebie i powiedzą, co im się udało zrobić w sprawie gospodarki morskiej. I jeszcze jedna sprawa: wydaje się, że jak na swój wiek mam duże doświadczenie i dosyć sporo udało mi się zrobić: dwa kierunki studiów: prawo - jestem wpisany na listę adwokacką - i ekonomia, napisałem z niej pracę magisterską pod tytułem „Transeuropejskie sieci transportowe”. Także w Parlamencie Europejskim, gdzie byłem asystentem przewodniczącego komisji transportu i tury-

cenieniem tego stanu rzeczy i pokazaniem, że obecna władza zmienia nastawienie?

- Mam taką nadzieję. Ministrem jestem od niedawna, zobaczymy, w jakim kierunku to pójdzie. Samo powołanie ministerstwa nie załatwia żadnych spraw. Należy zauważyć, że sprawy morskie porozrzucane były po czterech ministerstwach, gdzie były traktowane trochę po macoszemu, jak piąte koło u wozu. Np. kwestiami rybołówstwa zajmował się jeden z departamentów Ministerstwa Rolnictwa, ale oczywiście głównie ministerstwo to zajmowało się rolnictwem, a nie rybołówstwem. Przez piętnaście lat państwo odwrócone było do morza plecami. Co było oczywiście ze szkodą dla tej branży, bo jeżeli mamy ponad 520 kilometrów granicy morskiej, a państwo tego nie zauważa i nie wykorzystuje, to jest to państwo ułomne. Powołanie tego ministerstwa jest znakiem, że rząd zaczyna traktować sprawy morskie poważnie. Za swój cel stawiam sobie stworzenie polskiej marki morskiej, by na całym świecie Polska kojarzyła się między innymi

z solidną, nowoczesną branżą morską, ze stoczniami, które produkują chemikaliowce, może gazowce, z w miarę nowoczesną flotą pływającą pod białą-czerwoną banderą. Do tego będę zmierzał.

- Zdążył się Pan „rozejrzeć” po ministerstwie? Pojawiły się już jakieś kłopoty?

- Tak, na lata 2007 – 2013 przygotowywany jest program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”, który dzieli pieniądze z UE. Według pierwotnych projektów, na rozwój transportu morskiego w Polsce przeznaczonych było 800 milionów euro. Kwota ta zmniejszyła się do 400 milionów. Być może ta początkowa była zbyt wygórowana i być może są uwarunkowania merytoryczne, żeby ją zmniejszyć, ale chyba nie aż o połowę! Dlatego od razu rozpoczęliśmy walkę, aby przywrócić stan poprzedni. Nie może być przecież tak, że powołuje się ministerstwo, pokazując, że sprawy morskie są dla rządu ważne, a następnie radykalnie zmniejsza się środki dla tego resortu. Na żeglugę śródlądową miało być prze-

znaczony 100 mln euro, zostało zero. Prowadzimy konsultacje międzyresortowe, będę zabiegał o odzyskanie tych środków.

- Jak Pan zamierza postawić na nogi polską gospodarkę morską? Co jest dla Pana priorytetem?

- Należy przede wszystkim stworzyć polską politykę i strategię morską, której brakowało. Muszę się jednak najpierw przyjrzeć zespołowi i ewentualnie dokonać jego wymiany. To tak generalnie...

- ...a w szczegółach?

- Należy wprowadzić ustawę o podatku tonażowym, o której się mówi od kilkunastu lat, a jakaś tajemnicza siła przeszkadzała w jej uchwaleniu. Odkryło się pierwsze jej czytanie w Sejmie. Teraz trafiła do komisji infrastruktury, posłowie będą nad nią debatowali. Chcemy, żeby ten podatek był konkurencyjny, by nie było tak, że uchwalimy ustawę, która nie będzie przynosiła żadnych skutków ekonomicznych dla armatorów. Na dzisiaj jedynie trzy statki pływają pod polską ban-



Rafał Wiechecki: Za swój cel stawiam sobie stworzenie polskiej marki morskiej, by na całym świecie Polska kojarzyła się z solidną branżą morską, z nowoczesnymi stoczniami i z flotą pływającą pod białą-czerwoną banderą.

derą, a pozostałe pod tanimi banderami, a więc nie płacą podatków w Polsce. Zamiana obowiązku płacenia podatku dochodowego od osób prawnych dla naszych armatorów na podatek tonażowy spowoduje, że armatorzy będą przychylniej patrzyli na przeflagowywanie statków na polską banderę. Z drugiej strony, łączyłoby się to z wpływami do skarbu państwa. Gdyby wszystkie nasze statki wróciły pod białą-czerwoną banderę, byłoby to około 700 milionów. Drugim priorytetem jest przygotowanie ustawy o zatrudnieniu na statkach. Wprowadzenie regulacji, aby istniała możliwość zatrudnienia na jedną podróż morską, uelastycznienia sposobu zatrudnienia. Wymaga to konsultacji zarówno z armatorami, jak i związkami zawodowymi. Tych problemów jest sporo. Problemy trzeba zanalizować i przepisać recepty na ich uzdrowienie. Powtarzam – najpierw należy stworzyć polską politykę morską, zabezpieczyć środki na finansowanie na następne lata. Można mieć bowiem piękne pomysły, ale bez pieniędzy się ich nie zrealizuje.

- A co z rybołówstwem?

- Na razie jest w kompetencji Ministerstwa Rolnictwa. Ale za dwa miesiące przejdzie do mojej kompetencji. Najważniejszą sprawą tutaj będą negocjacje z UE w sprawie środków na lata 2007 – 2013. Z moich informacji wynika, że na restrukturyzację rybołówstwa Polska może dostać nawet cztery miliardy euro. Trzeba jednak o te pieniądze powalczyć i odpowiednio negocjować.

- Może się okazać, że większość tych pieniędzy pójdzie na rybaków, którzy chcieliby zezłomować swoje kutry...

- Tak, to jest istotny problem. Okazało się, że Polska wynegocjowała najlepsze pieniądze za zezłomowanie kutrów i wielu rybaków zrezygnowało z tej działalności. A jednocześnie np. Francja, Dania, Niemcy czy Szwecja, jeszcze zanim weszliśmy do Unii, odnowiły swoją flotę, mają nowoczesne kutry i dla nich polscy rybacy nie są konkurencją. Więc tutaj głównym problemem jest właśnie to, na co mają pójść te pieniądze – na złomowanie czy modernizację polskiej floty. Problemem jest też wykonywanie zaleceń zapisanych w traktacie akcesyjnym: mieliśmy przecież sytuację, że mimo zle-

go stanu rybołówstwa nie udało nam się wykorzystać limitów i mechanizmów zapisanych w traktacie. Często wina leży po stronie polskich urzędników. Kolejna sprawa to odszkodowania za okresy przestoju w portach. Tutaj też należy przygotować odpowiednie zarządzenie, znaleźć środki. Z tego, co się zorientowałem, 75 procent środków na odszkodowania powinno być z Unii, 25 – z budżetu państwa.

- A zakaz połowu ryb w niedziele i święta wprowadzony przez ministra Jurgiewicza? Cofnie go Pan?

- To kolejna sprawa: są stałe okresy ochronne, i wyznaczone przez Unię dodatkowe okresy przestoju. I pojawił się problem, czy mają być one wyznaczone na konkretne dni, czy rybacy mogą zaliczać do nich np. okresy sztormów, czy zalodzenia. Z analizy dokumentów wynika, że istnieje możliwość elastycznego podejścia do tematu, a więc nie ma konieczności wyznaczania konkretnych dodatkowych dni przestoju. Z tym, że wyznaczana jest zgoda Unii w tej kwestii. Ale muszę tutaj skonsultować się z przedstawicielami rybaków, ich stanowisko nie jest jednoznaczne.

- Ponieważ Rosjanie zablokowali polskim armatorom żeglugę po Zalewie Wiślanym jest pomysł, żeby przekopać mierzeję. Wówczas będziemy mieli wreszcie spokój z rosyjskimi fochami. Pan jest za?

- Nie do końca. W pierwszej kolejności należy uregulować stosunki polsko-rosyjskie. A więc zawrzeć nową umowę międzynarodową, aby nie było tak, że Rosjanie wydają zakaz swobodnej żeglugi, a Polacy mówią – to my przekopamy Mierzeję. Bo przecież takie rozwiązanie nie załatwia problemu, ponieważ kłopotem może stać się dopłynięcie do Kaliningradu. Tak więc – najpierw porozumienie; takie, aby w przyszłości nie było już podobnych kłopotów; a potem można się zastanawiać, czy przekopanie Mierzei jest zasadne ze względów turystycznych, gospodarczych, i czy nie będzie tu zbyt intryzacji ingerencji w ekologię.

- Dał się Pan poznać jako obrońca Pawła Brzezickiego w sprawie Polskiej Żeglugi Morskiej. Nadal Pan obstaje przy tym, by PŻM nie była sprywatyzowana?

- Oczywiście.

- Dlaczego?

- Bo odbudowanie polskiej floty jest możliwe jedynie w oparciu o PŻM. Jeżeli jest około 120 – 130 statków w rękach polskich armatorów, a z tego 82 statki są w PŻM, to oznacza, że jest to jedyna firma, dzięki której polska flota może być odbudowana. Wokół niej powinno być jak najwięcej spokoju. Uważam, że należy przygotować specjalną ustawę dla PŻM, która jasno by mówiła, że jest ona przedsiębiorstwem strategicznym, regulowałaby sprawy formalno-organizacyjne, wyznaczała ogólne kierunki, w jakich PŻM powinna iść. Trzeba dać firmie wytchnienie, by spokojnie mogła zaplanować swoją politykę inwestycyjną na wiele lat do przodu.

- Na zakończenie: jeżeli wszystko dla obecnego rządu i dla Pana pójdzie dobrze, ma Pan trzy i pół roku. Jeżeli za punkt wyjścia weźmiemy te piętnaście lat zaniedbań – to bardzo mało ma Pan czasu i ogromnie dużo do nadrobienia. Nie boi się Pan, że się nie uda?

- Traktuję to stanowisko jako wielką odpowiedzialność. Pracy jest dużo. Ale jestem reprezentantem LPR, która stawia sobie za cel wyprowadzić tę branżę na prostą, stworzyć od podstaw, pokazać, że jesteśmy w stanie nią dobrze zarządzać, że jesteśmy w stanie dobrze przygotować politykę morską, unikać konfliktów z branżą morską, stworzyć polską markę, która będzie rozpoznawana na świecie. To jest nasz cel. To jest rzeczywiście krótki czas, ale trzeba zacząć i coś robić, efektów nie będzie widać za miesiąc czy dwa, ale jak ostro popracujemy, to za rok – dwa będzie tę pracę widać. To wielka odpowiedzialność. Z drugiej strony – mam w sobie dużo pokory, by rozmawiać ze środowiskiem morskim, z ludźmi związanymi od lat z morzem. Mam nadzieję, że się uda.

- Tego Panu życzymy i dziękujemy za rozmowę.

**Rozmawiali:
Czesław Romanowski
i Grzegorz Landowski.**

Zdjęcia: Waldemar Okrój.

S/s Rotterdam w Gdańsku, czyli nie kończąca się historia



Po spotkaniu z Robem Hagensem z Rederij Rotterdam B. V. (z prawej) i Stanisławem Kotlarzem z Imtech Poland, Piotr Ołowski, wojewoda pomorski (po lewej) nie zmienił zdania. W dalszym ciągu nie zgadza się, by azbest z Rotterdamu usuwano przy nabrzeżu gdańskiego portu.

Żal Holendrów

Minęły trzy miesiące od wpłynięcia do gdańskiego portu parowca *Rotterdam*, a nadal nie wiadomo czy, gdzie i kiedy zostanie przeprowadzony jego remont. Ze statku trzeba usunąć około 1500 ton materiałów skażonych azbestem. Sami Holendrzy przyznają, że tak dużej ilości materiałów zanieczyszczonych azbestem nigdy nie usuwano w żadnej ze stoczni.

Statek stoi przy pirsie rudowym w Porcie Północnym w Gdańsku. Tu też najchętniej firma Algader Hofman z Warszawy chciałaby rozwiązać problem usuwania azbestu.

- Wszystkie prace byłyby przeprowadzane pod nadzorem służby ochrony środowiska, Państwowej Inspekcji Pracy, straży pożarnej - przekonywał Narcyz Jan Hofman, właściciel firmy. - Odpady zostaną

zapakowane w podwójną folię, a następnie do worków umieszczonych w specjalnych kontenerach. Przebieg transportu drogą morską (na barkach) na składowisko TTK Kodersdorf w Niemczech będzie monitorowany przez właściciela.

Jednak dwadzieścia mniejszych i większych firm, zaangażowanych w projekt remontu statku, może nie doczekać się wejścia na pokład statku. Na przeszkodzie stoi bowiem negatywna opinia wojewody pomorskiego Piotra Ołowskiego, który nie poddaje się mniejszym i większym naciskom w tej sprawie.

W piątek, 19 maja, wojewoda przyjął Roba Hagensa z Rederij Rotterdam B. V. i Stanisława Kotlarza z Imtech Poland.

- Podtrzymuję wcześniejsze stanowisko, że azbest powinien być usunięty w wyspecjalizowanej stoczni, a nie przy nabrzeżu portowym - powiedział po dwugodzinnym, zamkniętym dla prasy spotkaniu Piotr Ołowski. - Przekazałem panu Hagensowi pismo, w którym zobowiązuje go przed przystąpieniem do prac do uzyskania ekspertyzy w sprawie zabezpieczeń dotyczących ochrony środowiska i warunków pracy.

Holendrzy deklarują podporządkowanie się decyzji wojewody. Na razie jednak sytuacja jest patowa. Jedynie cztery polskie stocznie - Gdańska Stocznia Remontowa, Stocznia Gdańska, Stocznia Gdynia i szczecińska Gryfia - mogą przyjąć potężny, mierzący 228 metrów statek.

- Rozmawiamy na ten temat - powtarza Rob Hagens.

Pojawiły się informacje, że najbardziej zaawansowane są rozmowy ze Stoczną Gdańską. Jednak Andrzej Jaworski, prezes stoczni wyraźnie stwierdził, że w ofercie Rederij Rotterdam B. V. nie pojawiła się propozycja usunięcia ze statku azbestu.

Wielką tajemnicę stanowi kwestia finansowa. Narcyz Jan Hofman nie chciał zdradzić dziennikarzom, za ile ma zamiar usunąć azbest z *Rotterdamu*. - Tak jak wszystkie uczestniczące w tym przedsięwzięciu firmy, podpisaliśmy zobowiązanie, że nikomu nie zdradzimy naszych wynagrodzeń - powiedział na konferencji prasowej.

Stanisław Kotlarz z Imtechu kilkakrotnie jednak oficjalnie mówił, że wartość prac przeprowadzanych na statku ma wynieść ok. 100 milionów złotych.

- Sto milionów? - dziwi się Andrzej Jaworski. - Za tak wielkie i niespotykane w przemyśle stoczniowym przedsięwzięcie to śmiesznie niska kwota.

Na wszelki wypadek - gdyby jednak Holendrzy przedstawili realniejszą ofertę - wojewoda pomorski Piotr Ołowski wystosował 25 maja do prezesa Stoczni Gdańskiej list, w którym ostrzega, że ewentualny remont statku *Rotterdam* z azbestem na pokładzie będzie bardzo skrupulatnie kontrolowany.

Wojewoda przypomniał, że dotychczasowe próby przebudowy jednostki

prowadzono w sposób odbiegający od obowiązujących przepisów, a nawet wiązały się z nielegalnym wprowadzeniem odpadów azbestowych na teren naszego kraju. Wojewoda wskazał, że takie zachowanie inwestora powoduje konieczność zwrócenia bacznej uwagi na składane propozycje oraz ich zgodność z przepisami. Piotr Ołowski zaznaczył, że „Ekspertyza bezpieczeństwa”, której oczekuje od właściciela statku, powinna być wykonana przez kompetentnego, niezależnego audytora, w sposób bezstronny i wiarygodny.

- Stocznia znajduje się w pobliżu śródmieścia Gdańska i niedochowanie procedur bezpieczeństwa może stanowić zagrożenie skażeniem odpadami azbestowymi - czytamy w piśmie do prezesa Jaworskiego.

Ten list to kolejny cios wymierzony w plany holenderskich właścicieli statku.

Podczas jednej z ostatnich konferencji prasowych Rob Hagens nie wykluczył, że jeśli nie uda się znaleźć w Polsce stoczni chętnej do wykonania prac na *Rotterdamie*, statek wróci do Holandii. Najpóźniej do wiosny przyszłego roku.

- Żałuję, że przyholowaliśmy statek do Polski - przyznał dziennikarzom.

Dorota Abramowicz

Podczas konferencji prasowej na statku szef firmy Algader Narcyz Jan Hofman pokazał dziennikarzom stronę tytułową Raportu Oddziaływania na Środowisko dla S/S Rotterdam...



Strefa zamknięta, czyli skażone azbestem wnętrza statku Rotterdam. Aby tu wejść, trzeba było założyć specjalny kombinezon i maskę.

Fot. Adam Warzawa/Dziennik Bałtycki

Fot. Jakub Bogucki/portalmorski.pl

*Portowy Zakład Techniczny
„wypływa” z gdyńskiego portu*

Fot. Waldemar Okrój

Do trzech razy (prywatyzacyjna) sztuka

Dobiegająca końca prywatyzacja
Portowego Zakładu Technicznego
to pierwsza w gdyńskim porcie
próba stworzenia spółki
pracowniczo- menedżerskiej.

**Kolos przeznaczony dla brytyjskiego
portu Bristol - chwytakowe urządzenie
rozładownicze o wadze 800 ton i wysokości 60 metrów
- popłynął z Gdyni na specjalnym pontonie.**

Gdyński Portowy Zakład Techniczny działa od 1 kwietnia 1995 r. Po komercjalizacji Zarządu Morskiego Portu Gdynia przejął zadania i obowiązki wydziałów remontowych zaplecza technicznego branży mechanicznej i budowlanej oraz elektrycznej, a jego podstawowym zadaniem było utrzymywanie infrastruktury portowej.

Znaleźli swoje miejsce

Jednym z efektów komercjalizacji było ujawnienie panujących w porcie przerostów zatrudnienia. PZT zaczął więc szukać swojego miejsca również poza portem, w sferze usług typowo mechanicznych, związanych z montażem portowych urządzeń wyładowniczych. Pierwszym zadaniem był montaż ośmiu silosów do przechowywania zboża i śruty w gdyńskim Bałtyckim Terminalu Zbożowym, kolejnym - montaż dla Morskiego Terminalu Masowego Gdynia wielkogabarytowego urządzenia do przeładunku

**- Odbyliśmy
wiele spotkań z załogą
przekonując, że nie ma
lepszego pomysłu
niż praca na własny
rachunek,
na własnym
gospodarstwie
i na własną
odpowiedzialność
- mówi Krzysztof Bąk,
prezes PZT.**

Fot. Adam Schmit

towarów sypkich (produkcji belgijskiej, o nazwie „Vigan”). Następne zlecenie przyszło z fińskiej firmy Konecranes VLC – 16 suwnic na kołach gumowych dla terminali amerykańskich w Nowym Jorku i Norfolk oraz w Panamie. Najbardziej spektakularnym przedsięwzięciem w roku 2001 był montaż największej suwnicy w Europie – 126-metrowego giganta dla Stoczni Gdynia.

Dzisiaj PZT specjalizuje się w montażu wielkogabarytowych konstrukcji stalowych dźwigowych i suwnic oraz remontach urządzeń przeładunkowych i transportowych. Zadaniem numer jeden ubiegłego roku był montaż kontenerowej suwnicy nabrzeżowej typu Panamax firmy Konecranes dla gdyńskiego Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego oraz dużego chwytakowego urządzenia rozładunkowego o wadze 800 ton i wysokości 60 metrów, dla brytyjskiego portu Bristol.

Mali i szybcy

Równolegle, w branżach budowlanych obsługujących prawie w całości infrastrukturę portową, systematyczne dostosowywano potencjał techniczny do wymagań stawianych przez Port Gdynia. W PZT, jak we wszystkich terminalach portowych, nie obyło się bez zwolnień. Za każdym razem poprzedzały je uzgodnienia pracodawcy z organizacjami związkowymi.

- Ciężko pracowaliśmy, aby dopasować się do wymagań rynku portowego w zakresie robót typowo budowlanych oraz rynku partnerów zagranicznych w dziedzinie montażu konstrukcji, by stworzyć firmę mniejszą, szybciej reagującą na zmiany oraz bardziej efektywną - mówi Krzysztof Bąk, prezes PZT. - W efekcie, w rekordowym dla nas roku 2004, w stosunku do roku 1996, zanotowaliśmy prawie czterokrotny wzrost przychodów przy zredukowaniu zatrudnienia o połowę.

Wysiłki PZT zauważono i doceniono. Zakład dwukrotnie wyróżniono Gazetami Biznesu, przyznawanymi najbardziej dynamicznie rozwijającym się firmom. Dzisiaj udział w rynkach remontowych i inwestycyjnym Portu Gdynia sięga około 20 procent. Sfera typowo mechaniczna to zamówienia od światowych potentatów jak Konecranes VLC, Kalmar, Voest Alpinie, Noell.

Kłopoty z prywatyzacją

W 1998 roku ówczesny Zarząd Portu Gdynia podjął pierwszą próbę prywaty-

zacji Portowego Zakładu Technicznego. Pomysł poniósł fiasko - zawiodło informowanie pracowników o procesie prywatyzacyjnym. Mało klarowne były także deklaracje potencjalnych inwestorów co do przyszłości PZT. Efektem ubocznym nieudanej próby prywatyzacji stała się nieufność załogi do prywatyzacji jako takiej.

Po raz wtóry wrócono do pomysłu sprywatyzowania zakładu w latach 2002-2003, w ramach szerokiego programu prywatyzacji spółek należących do Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Program rozpoczęto sprywatyzowaniem Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego. PZT był drugi w prywatyzacyjnej kolejce, lecz nie pojawili się chętni na kupno jego udziałów.

Przyszła więc kolej na Zakład Transportu (obecnie CTL – Trans_Port) oraz sprzedaż Bałtyckiego Terminalu Zbożowego. W obu przypadkach potencjalni inwestorzy nie zauważali obecności w spółkach, które mieli przejmować, ani zarządu, ani pracowników. Skutek - napięcia i protesty organizacji związkowych oraz niepodpisanie przez związki zawodowe pakietów gwarancji pracowniczych.

Zrób to sam

Kiedy w roku 2004 po raz trzeci zabrano się za prywatyzację PZT, Zarząd Portowego Zakładu Technicznego postanowił wziąć sprawy w swoje ręce. Powstał pomysł powołania do życia spółki prawa handlowego PZT Nowa, która działając jako tak zwany wehikuł inwestycyjny zasilony wpłatami od pracowników oraz dodatkowym kredytem bankowym kupi 100 procent udziałów Portowego Zakładu Technicznego. Po przejęciu udziałów, Portowy Zakład Techniczny zacznie działać jako samodzielna firma - pracująca na własny rachunek i całkowicie niezależna od Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

- Dużą trudnością jest przełamanie nieufności załogi wobec samego hasła „prywatyzacja” oraz przekonanie pracowników do zakupu udziałów w nowo powstałej spółce PZT Nowa - podkreśla Krzysztof Bąk. - Zastanawiając się nad koncepcją prywatyzacji szukaliśmy na rynku polskim przykładów udanych prywatyzacji pracowniczo - menedżerskich. Okazało się, że jest ich kilka i w realiach polskich można zorganizować prywatyzację tak, by krąg właścicieli spółki był złożony jedynie z jej pracowników i me-

nedżerów. To popularny w krajach zachodnich, i w Polsce coraz bardziej też, sposób prywatyzacji pracowniczo-menedżerskiej zwanej MBO. Uznaliśmy, że idziemy dobrą drogą. Nauczeni doświadczeniem dwóch nieudanych procesów prywatyzacyjnych, postanowiliśmy od samego początku uczynić procedury zakupu udziałów czytelnymi i zrozumiałymi dla pracowników. Zanim zaprezentowaliśmy ogółowi pracowników szczegóły procesu, odbyły się wstępne konsultacje z organizacjami związkowymi oraz Zarządem Portu. Odbyliśmy także wiele spotkań z załogą przekonując, że nie ma lepszego pomysłu niż praca na własny rachunek, na własnym gospodarstwie i na własną odpowiedzialność. To, co wypracujemy, będziemy dzielić pomiędzy siebie. Ważne są także zmiany mentalne pracowników, jak chociażby podejście do kosztów produkcji. Dzisiaj mało kogo interesuje, że gdzieś w warsztacie niepotrzebnie pali się światło lub działa centralne ogrzewanie. Już jutro tego typu niepotrzebne koszty dotyczyć będą każdego pracownika - udziałowca spółki, który odczuje je we własnym portfelu.



Mam nadzieję, iż ta świadomość zacznie wśród załogi wzrastać.

Dobry start

Procedury prywatyzacyjne zbliżają się do końca. Podpisano już umowę o współpracy gospodarczej z Zarządem Morskiego Portu Gdynia. Rada Nadzorcza gdyńskiego portu pozytywnie ustosunkowała się do wyrażenia zgody na sprzedaż udziałów PZT na rzecz PZT Nowa.

Przedstawiciele PZT Nowa wraz z grupą potencjalnych inwestorów - pra-

cowników będą przygotowywać pakiet gwarancji pracowniczych. Będzie to zarazem zaproszenie załogi do nabywania udziałów spółki. Gdy obie strony dojdą do porozumienia, pozostanie tylko przełanie uzgodnionej ceny sprzedaży na konto Zarządu Portu i wpisanie do KRS danych nowych właścicieli PZT.

Opanowanie przez PZT części portowego rynku usług w zakresie remontów infrastruktury oraz wykorzystanie szansy, jaką daje dynamiczny wzrost montażu urządzeń przeładunkowych dla kontrahentów zagranicznych już na star-

cie daje nowej spółce ogromne szanse. PZT ma duży potencjał rozwojowy, w roku 2006 rozpoczął nową działalność – teraz pracownicy PZT na zlecenie dotychczasowych partnerów montują za granicą suwnice. Eksportowym montażem zajmuje się kilkanaście osób. Specjaliści z PZT pracowali już w Brazylii, Chile, Belgii, Wielkiej Brytanii, w Indiach oraz w Estonii. Następne kontrakty montażowe pochodzą z Argentyny, Kolumbii, Włoch, Zjednoczonych Emiratów Arabskich oraz Łotwy.

(rel)

Ładunek zmontowanych przez PZT suwnic RTG Kalmar Finlandia przeznaczonych do tureckiego portu Mardas.



Trafiony

Wymiana prezesów w Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.

Arkadiusz Krężel, który przez 14 lat kierował Agencją Rozwoju Przemysłu, został odwołany ze stanowiska. Nowym prezesem został Paweł Brzezicki, doradca premiera ds. gospodarki morskiej.

Według nieoficjalnych informacji, odwołanie Krężela miało związek z planowaną zmianą koncepcji działania agencji. ARP ma w bardziej liberalny sposób traktować spółki oczekujące na pomoc restrukturyzacyjną. Niemal do ostatniej chwili kwestia – kto będzie nowym prezesem agencji, wciąż nie była przesądzona. Jako najpewniejszego kandydata na to stanowisko wymieniano Pawła Brzezickiego, byłego dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Morskiej, następnie doradcę premiera do spraw gospodarki morskiej. Na tym stanowisku chętnie widział go podobno Wojciech Jasiński, minister skarbu. Silnym kontrkandydatem Brzezickiego był jednak Edward Nowak, wiceprezes ARP, były wiceminister gospodarki. Zapewne z powodu konfliktu interesów obu tych instytucji przez kilka tygodni nie udawało się obsadzić tak ważnego dla gospodarki stanowiska.



Arkadiusz Krężel, nieoczekiwanie odwołany 16 maja 2006 r. ze stanowiska prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.



Paweł Brzezicki – doradca premiera ds. gospodarki morskiej i najpoważniejszy kandydat na stanowisko prezesa ARP.

dołka, chętnie ustąpię mu miejsca – stwierdził jakiś czas temu w wywiadzie jeden z najdłużej urzędujących szefów w administracji państwowej, Arkadiusz Krężel. Jego odwołanie 16 maja przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy ARP z funkcji prezesa było nie lada niespodzianką. Tym większą, że człowiek ów przetrwał niejedną burzę kadrową, kilka rządów i żaden z nich nie zagroził jego pozycji. Aż tu nagle, jak mówi, na jego biurko trafił faks z informacją o odwołaniu. Sam nie chciał komentować tej decyzji.

Niektórzy komentatorzy mówią wręcz o końcu pewnej epoki. Przypomnijmy, że Arkadiusz Krężel był Prezesem Agencji Rozwoju Przemysłu od 1992 roku. Agencja była w tamtych czasach niezbyt znaczącą instytucją, a jej kolejni prezesi często nie mieli czasu na rozgoszczenie się w swoim gabinecie. Dopiero za prezesury Krężela ARP urosła w siłę. Obecna wartość ARP to ponad miliard złotych. Z pomocy agencji korzystają instytucje, którym banki odmówiły kredytów i w które nikt nie chce inwestować. Agencja może udzielać poręczeń, by zakładom łatwiej było uzyskiwać kredyty w bankach, może sama pożyczać pieniądze, może również bezpośrednio inwestować w zakłady.

W 2002 roku agencja postanowiła uzdrowić branżę stoczniovą. Pomysłem prezesa była Korporacja Polskie Stocznie. Za jej pomocą rząd, konsolidując najważniejsze zakłady sektora pod patronatem ARP, zamierzał ratować tonącą branżę stoczniovą. W skład Korporacji miały wejść: Stocznia Szczecińska Nowa, Grupa Stoczni Gdynia oraz producent silników okrętowych Zakłady H. Cegielski - Poznań. Agencja miała przygotować dla nowo powstałej grupy kapitałowej wspólną strategię działania.

I co dalej?

Związkowcy się cieszą

Prezes Krężel nie był jednak ulubieńcem stoczniowców. Związki zawodowe krytkowały jego pomysły. Według nich, KSP byłaby ukrytą formą scentralizowanego zjednoczenia, gdzie zamiast normalnych reguł rynkowych sektor będzie uzależniony od sprawności działania maszyny biurokratycznej agend rządowych, bez względu na opcję polityczną. Związkowcy przypominają, że zaangażowanie agencji i kolejnych rządów w restrukturyzację sektora bada Najwyższa Izba Kontroli. ARP i państwo przez ostatnie lata utopiło w stoczniach, bez efektów, miliardy złotych. Stoczniom obiecywano pieniądze, ale przekazywano zbyt późno, by mogły je efektywnie wykorzystać. Przekazywane kwoty były też zazwyczaj niższe niż obiecane. Tymczasem zarządy, banki i dostawcy nie robili nic, by restrukturyzować stocznie - przecież ministrowie obiecali, więc skarb i ARP muszą zapłacić.

Roman Gałęzewski, szef „Solidarności” w Stoczni Gdańskiej, ucieszył się z wiadomości o odwołaniu prezesa ARP. - Jego 14 lat kierowania agencją to był okres całkowicie nieudany. Sprawnie działał na rzecz pomnażania jej majątku, ale dla polskiego przemysłu nie zrobił wiele dobrego. To jednak tylko jedna z osób, które powinny zniknąć z Agencji. Pomysł z Korporacją ostatecznie upadł po przejęciu władzy przez Prawo i Sprawiedliwość. A sam prezes Krężel, według nieoficjalnych informacji, został odwołany, ponieważ zaproponował 12,5 mln zł za zakup akcji Stoczni Gdańskiej, mimo, że stocznę wyceniano na 80-140 mln zł. Pamiętajmy, że ARP chce, razem z potentatem energetycznym, spółką Energa, kupić Stocznę Gdańską. To najpoważniejsze dla branży stoczniowej zadanie stojące przed nowym prezesem agencji: wejście do Stoczni Gdańskiej i znalezienie dla niej inwestora prywatnego.

su Biznesu” poproszono go wówczas jedynie o zapoznanie się z zasadami funkcjonowania agencji i przedstawienie własnej wizji dalszego działania tej instytucji. Termin wyboru przełożono na 5 czerwca. Niespodziewanie jednak minister skarbu nakazał zwołanie posiedzenia na wcześniejszy termin, 25 maja. Jednak i wówczas nic się nie zdarzyło, ponieważ nie stawiała się wymagana do podjęcia wiążącej decyzji liczba członków rady. Jeszcze 5 czerwca, kiedy już wydawało się, iż tym razem decyzja zapadnie, w ostatniej chwili wybór nowego prezesa spadł z porządku obrad rady.

- Wszystko wskazywało na to, że do wyboru wreszcie dojdzie - powiedziała nam Roma Sarzyńska, rzecznik ARP. - I na sekundę przed rozpoczęciem - punkt zdjęto. Sami chcielibyśmy wiedzieć, dlaczego.

W Ministerstwie Skarbu także nie umiano nam odpowiedzieć na to pytanie. Odesłano do... ARP. Wygląda na to, że całe to zamieszanie było rezultatem przepychanek między resortem skarbu, który naciskał na szybkie powołanie prezesa, a radą nadzorczą ARP. Następne posiedzenie w sprawie wyboru nowego prezesa Agencji miało się odbyć 13 czerwca. Jednak nieoczekiwanie 8 czerwca minister skarbu zwołał w trybie nadzwyczajnym posiedzenie rady nadzorczej ARP, która na nowego prezesa Agencji wybrała Pawła Brzezickiego. Jego kontrkandydat został członkiem zarządu tej instytucji.

Brzezicki kontra Nowak

Za kandydaturą Brzezickiego przemawiał fakt, że mógłby w zakup Stoczni Gdańskiej zainwestować sporo agencyjnych pieniędzy. Od kilku miesięcy zajmuje się bowiem projektem oddzielenia jej od Stoczni Gdynia i przygotowania strategii dalszego funkcjonowania. Przypominajmy, że związki z przemysłem mor-

skim Pawła Brzezickiego to przede wszystkim wieloletnie szefowanie Polskiej Żeglugi Morskiej, której był dyrektorem do 2004 r. Został odwołany przez ministra skarbu Jacka Sochę, kiedy okazało się, że sprzedał „złotą akcję” Żeglugi Polskiej, najważniejszej spółki PŻM, innej spółce córce PŻM. Doprowadziło to do utraty przez Skarb Państwa kontroli nad majątkiem firmy. Brzezicki twierdził, że działał dla dobra firmy. Prokuratura uznała, że nie popełnił przestępstwa. Premier Kazimierz Marcinkiewicz ceniąc sobie jego znajomość problematyki morskiej, uczynił go swoim doradcą. Brzezicki konsekwentnie opowiada się za ostatecznym rozdzieleniem Stoczni Gdańskiej od Stoczni Gdynia.

Jego niedawny rywal o fotel prezesa ARP - Edward Nowak, przeciwnie - uważa, że to błąd i jest zwolennikiem konsolidacji. - Prędzej czy później może dojść do takiej konsolidacji, ale dążymy do niej okrężną drogą - powiedział w jednym z wywiadów. Za Nowakiem przemawiało jego doświadczenie w pracy w ARP.

- To ja powoływałem Arkadiusza Krężela na prezesa ARP. Przyszedł do agencji, kiedy była bankrutem, a dziś ma miliard dolarów aktywów. To bardzo dobry menedżer. Moja decyzja zależałaby od tego, w jakim kierunku będą zmierzały dalsze działania agencji. Została ona powołana do wspierania przemysłu, obecnie jednak powinna przede wszystkim skupić się na rozwoju regionalnym, wdrażaniu innowacyjnych projektów itp. Nie możemy patrzeć na gospodarkę z punktu widzenia poszczególnych firm, lecz interesu całych regionów - mówił „Pulsowi Biznesu” Nowak.

Sam Arkadiusz Krężel krótko pozostawał bez stanowiska. Na początku czerwca został członkiem Rady Nadzorczej spółki Impexmetal, zajmującej się handlem metalami nieżelaznymi.

Czesław Romanowski

Do ilu razy sztuka?

Do wyboru nowego prezesa Rada Nadzorcza ARP podchodziła kilka razy. Pierwsze informacje mówiły o tym, że stanowisko ma być obsadzone w ciągu trzech - czterech dni od odwołania Arkadiusza Krężela. I początkowo wyglądało, że tak właśnie będzie. 15 maja Rada przesłuchiwała popieranego przez ministerstwo skarbu Pawła Brzezickiego. Według „Pul-



Kancelaria Adwokacka, założona w 1990 r., specjalizuje się w świadczeniu usług prawnych w zakresie prawa gospodarczego i handlowego, na rzecz podmiotów krajowych i zagranicznych.

W ramach powyższego Kancelaria przygotowuje projekty kontraktów handlowych, uczestniczy w ich negocjacjach, prowadzi spory sądowe zarówno przed sądami powszechnymi, jak i arbitrażowymi, jak też sporządza opinie prawne.

Kancelaria Adwokacka prowadzi obsługę prawną w językach: angielskim, francuskim i rosyjskim.

www.adwdrania.pl

ul. Świętojańska 87, 81-389 Gdynia, Polska
tel.: +48 58 620 65 58, +48 58 620 25 79, +48 58 620 24 65 fax.: +48 58 620 13 56
e-mail: kancelaria@adwdrania.pl

Pływający

Pierwszym wycieczkowcem, który zawinął w tym roku do Gdyni, była zbudowana w 1996 roku i licząca 201 m długości Mona Lisa, o tonażu brutto 28 891 jednostek.

biznes

Na świecie rośnie liczba miłośników wakacji na morzu, spędzonych na luksusowym wycieczkowcu. Dlaczego? Bo nigdzie na lądzie za takie pieniądze klient nie doświadczy tak zróżnicowanej oferty rekreacyjnej i tak dużej dawki wrażeń.

Według studium profilu rynku wykonanego w tym roku przez TNS Travel & Transport Group na zlecenie wpływowej organizacji linii żeglugowych i agentów turystycznych Cruise Lines International Association (CLIA), wzrasta np. liczba młodych wycieczkowiczów. W USA ponad 51 milionów dzisiejszych turystów odbyło kiedyś wycieczkę na statku, co stanowi 17 proc. całej populacji. Studium zidentyfikowało też typowego przedstawiciela grupy korzystającej z wycieczek morskich jako dorosłego (powyżej 25 lat) pochodzącego z gospodarstwa domowe-

go o rocznych dochodach przynajmniej 40 000 USD (ten próg obniżał się na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat). To daje 127 milionów potencjalnych amatorów wakacji na morzu.

Klient coraz młodszy

A więc klient nadal jest zamożny, choć dostępność rejsów wycieczkowych – także dla ludzi młodych – systematycznie się zwiększa. Na morzu stopniowo przyjmuje się idea znana z tzw. „tanih linii lotniczych”, dzięki jednemu z pomysłodawców i lide-

rów rynku „taniego” latania, którym jest pochodzący z greckiej rodziny amatorskiej Stelios Haji-Iannou (założyciel linii lotniczej easyJet, a wcześniej armator zbiornikowców). W zeszłym roku uruchomiono (z jednym statkiem) linię easyCruise, kierującą swą ofertę głównie do ludzi młodych, podróżujących wzdłuż śródziemnomorskiej riwiery. Jedna noc na wycieczkowcu Steliosa kosztuje tyle, co pobyt w hotelu klasy „budget”, a wycieczkę można rozpocząć i zakończyć w dowolnym porcie na wyznaczonej z góry trasie, dzięki czemu możliwe jest samodzielne regulowanie długości wycieczki, stosownie do zasobności portfela, czy planów wakacyjnych.

Ameryka i reszta świata

Światowy przemysł cruisingowy (za-trudniający ok. 350 statków) kontrolowany jest przede wszystkim ze Stanów

Zjednoczonych, gdzie siedzibę mają dwie największe korporacje skupiające liczne linie żeglugowe - Carnival Corporation i Royal Caribbean. Potem „długo, długo nic” i Star Cruises z Malezji na trzeciej pozycji...

Ameryka Północna wciąż jeszcze dominuje w liczbach bezwzględnych, ale najbardziej dynamicznie rozwijają się i notują największe przyrosty procentowe - inne rynki, głównie Europa i Daleki Wschód. O ile w 2004 roku pływało statkami wycieczkowymi 9,8 milionów Amerykanów (ok. 73 proc. lub 13,4 mln światowego rynku), to w Europie zaledwie 2,8 proc.

W roku 2002 na rozmiary światowego rynku wycieczek morskichłożyło się 7,6 mln osób z Ameryki Północnej, 800 tys. wycieczkowiczów z Wielkiej Brytanii, ok. 1,3 mln pasażerów z Europy kontynentalnej oraz ok. 1,5 mln osób z innych rejonów świata - w sumie ok. 11 mln.

Kto pływa po Bałtyku

Według danych za rok 2003, po Bałtyku pływało wycieczkowcami ok. 239 tys. osób, z czego Amerykanie stanowili 44 proc., Niemcy 22 proc., Brytyjczycy 20 proc., Szwedzi i Finowie 6 proc. (głównie Szwedzi w krótkich rejsach weekendowych), a pozostali - 8 proc. W tym sezonie przewiduje się około 260 tys. osób korzystających z bałtyckich rejsów, to jest o ok. 9 proc. więcej niż w roku minionym. O ile światowy rynek wycieczek morskich przyciągnął niemal 12 milionów „klientów” - o osiem proc. więcej, niż w roku 2002, co było podobnym wzrostem, jak między latami 2001 i 2002 - to bałtycka część tego rynku stanowiła w minionym roku ok. dwa proc. Jednak np. dla samych Brytyjczyków rejsy bałtyckie stanowią pięć proc. wśród wszystkich wybieranych, a dla Niemców - aż 10 proc. Około 22 proc. wszystkich pasażerów wpływających na statkach pasażerskich na Bałtyk pochodzi ostatnimi czasy z Niemiec.

Niemiecki rynek cruisingowy szybko wzrasta, także w sektorze bałtyckim. Między latami 2002 i 2003 nastąpił 25-procentowy wzrost liczby Niemców korzystających z wycieczek po Bałtyku - podobny, jak w przypadku całego rynku niemieckiego. Może się on okazać nawet większy w roku 2004. O ile procent obłożenia miejsc na statkach będzie podobny jak w roku 2003, to w bieżącym roku



Gdyńię w tym roku odwiedziła, tradycyjnie już,
Star Princess, jeden z największych
wycieczkowców, jakie tu wpłynęły -
o długości 289,5 m i tonażu 109 tys. gt.



przewiduje się 34-procentowy wzrost liczby pasażerów na statkach zawijających do bałtyckich portów niemieckich w porównaniu z rokiem 2003. Na wzrost ten „zapracują” jednak nie tylko turyści niemieccy. Dla portów niemieckich w ogóle (łącznie z zachodnimi), wzrost wyniesie ok. 27 proc. Widać więc, jak bardzo „przyspieszają” porty dawnego NRD oraz Kilonia. Przewiduje się, że np. w tym roku aż 700 tys. Niemców skorzysta z wycieczek morskich.

Dynamiczny rynek

Dwudziestu członków organizacji European Cruise Council (ECC, utworzonej w kwietniu 2004 r.) rośnie w siłę, ciesząc się dynamicznym rynkiem. O ile w Europie rynek ten wciąż raczkuje (co oznacza duży potencjał wzrostowy), to jednak także ostatnia dekada ma już swoje osiągnięcia. Europejski rynek wycieczek morskich odnotował od 2003 do 2004 roku przyrost rzędu 5 proc. Nie był on większy tylko dlatego, że zaistniał niedobór potencjału po stronie linii żeglugowych, które po prostu skierowały do Europy za mało statków.

Jak informował niedawno podczas konferencji Seatrade Europe Pier Luigi Foschi, prezes ECC, w 2004 roku na morskie wycieczki wybrało się 2,8 mln Europejczyków, z czego 70 proc. wybrało podróż do portów na starym kontynencie, a tylko 30 proc. zapuszczało się dalej. Zresztą, Morze Śródziemne i Północna Europa zajmują obecnie drugie i trzecie miejsce na liście najpopularniejszych celów wycieczek morskich w skali rynku światowego. Foschi przewidywał w minionym roku, że do roku 2014 liczba Europejczyków wybierających podczas wakacji cruising wzrośnie do 4,8 mln. Rzeczywiście, w Europie jest wielki potencjał wzrostu dla tej branży, skoro na naszym kontynencie wycieczki morskie stanowią zaledwie procent ruchu turystycznego. Dla porównania, na najbardziej dojrzałym rynku - w Stanach Zjednoczonych - 4 proc. (każdego roku jeden na 25 Amerykanów, a nie jeden na 100, jak w Europie, wybiera się na morze podczas urlopu).

Coraz większe statki

W roku 2004 na całym Bałtyku liczba zawinięć wycieczkowców wzrosła o ok. 9,5 proc. - od ok. 1750 do 1915 w sezonie 2004. Poza tym, statki zawijające do

portów bałtyckich są coraz większe pod względem zdolności przewozowej pasażerów - między 2003 a następnym rokiem przyrost ten wyniósł 7,8 proc. W roku 2003 statki zawijające do portów bałtyckich charakteryzowały się przeciętną liczbą miejsc pasażerskich na poziomie 810, a w roku 2004 było to już 873. Liczba pasażerów na wycieczkowcach zawijających do portów bałtyckich zwiększyła się od 2003 do 2004 roku o ok. 18 proc. W roku 2005 po Bałtyku pływało ok. 65 różnych statków 43 armatorów i operatorów. W roku 2003 było to 70 jednostek. Zatem w sezonie 2004 nieco mniej, ale za to większych statków dokonało więcej zawinięć, podczas - statystycznie dłuższych (zawierających więcej portów) - rejsów, przywożąc do portów Bałtyku o ok. 18 proc. więcej pasażerów niż w roku 2003.

Wycieczkowce w Gdyni

Tak właśnie można scharakteryzować wysiłki polskich portów na rzecz przyciągnięcia większej liczby statków pasażerskich. W ostatnich latach wycieczkowce zawijają portów Trójmiasta po ok. 100 razy w każdym sezonie trwającym od kwietnia do września, czasem dłużej, ze szczytem przypadającym na czerwiec-sierpień. Bywają u nas także te największe, o tonażu pojemnościowym brutto rzędu 90-110 tys. jednostek. Obecny sezon zainaugurowała w Gdyni, wyłaniając się z mgły, jak przystało na tajemniczą damę, *Mona Lisa*. Przybyła już 26 kwietnia. Tegoroczny sezon zakończy się ma w połowie września. Zapowiedziano na ten okres w Gdyni ok. 85 zawinięć statków pasażerskich. To o 10 mniej niż przed rokiem, podczas gdy ogólny trend na rynku bałtyckim jest wzrostowy. Rostock, Kłajpeda, St. Petersburg, Sztokholm, Kopenhaga - wszystkie te porty notują w ostatnich latach wzrost liczby zawinięć statków. Jeśli zdarzy się nieznaczny spadek w zawinięciach - idzie w parze ze wzrostem liczby pasażerów, ze względu na przyrost wielkości statków kierowanych na rynek bałtycki. Ryga i Gdynia są z kolei jednymi z nielicznych portów, w których od trzech lat panuje albo fluktuacja świadcząca raczej o stagnacji (w Gdyni odpowiednio 95 w 2003 r., 82, 96, i wreszcie w bieżącym sezonie - 84 zawinięcia) lub systematyczne zmniejszanie się liczby statków i pasażerów (w Rydze - 126, 105 i 83 zawinięcia w latach 2003-2005).

Ile za wycieczkowce

Już teraz wycieczkowców jest dużo. Jednak w portach będzie jeszcze tłoczniej. Także w naszych, jeśli poprawi się ich promocja i przystosowanie do potrzeb pasażerów i obsługiwanych statków. W światowym portfelu zamówień znajduje się obecnie ponad 25 dużych wycieczkowców (o tonażu pojemnościowym powyżej 60 tys. jednostek) z planowanymi terminami wprowadzenia do eksploatacji do roku 2009. Najtańsze z nich (nieliczne, najmniejsze w tej grupie) kosztować będą niewiele poniżej 400 mln USD za sztukę. Ceny większych wahają się na ogół w przedziale 400-600 mln USD, ale trafiają się i jednostki za 1,2 mld USD („Projekt Genesis”).

Nad Bałtykiem budowa dużych statków pasażerskich została skupiona w zasadzie w jednym ręku. Największe wycieczkowce (takie, jak najnowszy *Freedom of the Seas*, przedstawiony w poprzednim wydaniu „Naszego MORZA”) i promy pasażersko-samochodowe buduje się w Turku, do niedawna budowano je także w stoczni w Helsinkach. Promy powstają też w fińskim porcie Rauma, a wycieczkowce, choć nie tak duże, jak fińskie, mają w ofercie post-enerdowskie stocznie Aker Ostsee.

Kto buduje te olbrzymy?

Wszystkie wspomniane tu stocznie, niegdyś niezależne, należą obecnie do notowanego na giełdzie w Oslo koncernu Aker Yards. Grupa ta (lub w przeszłości - niektóre z jej stocznii), konkuruje na rynku budowy wielkich wycieczkowców głównie z włoskimi stoczniami państwowego koncernu Fincantieri, prywatną stoczną Meyer Werft w Papenburgu (Niemcy) i stoczną Chantiers del Atlantique z St. Nazaire (budowniczym *Queen Mary 2*), należąca do koncernu Alstom, ale niedawno przejętą częściowo przez Aker Yards.

W ostatnich kilkunastu latach o palmę pierwszeństwa w rankingach wielkości produkcji i wartości portfela zgromadzonych zamówień, zamieniając się co jakiś czas czołowymi pozycjami, walczyły głównie Fincantieri oraz fińskie stocznie w Turku i Helsinkach (niegdyś niezależne - znane jako Valmet i Wartsila, potem skupione w konglomeracie Masa Yards, przejętym następnie przez koncern Kvaerner, którego stoczniowa część została z kolei wchłonięta przez Akera,

u którego, razem ze stoczną w Rauma - niegdyś niezależną Rauma Repola - tworzą Aker Finnyards).

Również kolejne rekordy wielkości nowo budowanych statków pasażerskich padały w ostatnich kilkunastu latach na zmianę za sprawą stoczni Fincantieri oraz fińskich - z Helsinek, a ostatnio z Turku. Mały wyłom w tej konkurencji zrobiła na krótko francuska stocznia Chantiers de l'Atlantique. Jej statek, głośny w mediach *Queen Mary 2*, cieszył się mianem największego wycieczkowca świata od końca 2003 roku do chwili przekazania przez stocznnię w Turku *Freedom of the Seas*. Ten ostatni także długo nie zagrzeje miejsca na szczycie rankingu. Prawdopodobnie zamówiona już i znajdująca się w budowie jednostka siostrzana będzie choć o kilka jednostek tonażu pojemnościowego większa.

Nowa generacja

Jednak na horyzoncie rynku cruise pojawił się jeszcze większy statek. Armator Royal Caribbean International zamówił wycieczkowca nowej generacji, który wielkością przyćmić ma wszystko, co dotąd zostało zbudowane, a nawet zamówione i jest obecnie w budowie. Fińska stocznia koncernu Aker Finnyards w Turku, za rekordową w historii cywilnego budownictwa okrętowego kwotę 900 mln euro, zbuduje statek o tonażu pojemnościowym 220 000 jednostek.

Prototyp, opracowywany pod kryptonimem „Project Genesis”, ma być przekazany do eksploatacji jesienią 2009 roku. Zamówienie to oznacza dla stoczni 5800 roboczych osobo-lat zatrudnienia. Kontrakt zawiera opcję na kolejną podobną jednostkę. Uprawo-

mocni się, gdy armator potwierdzi źródła finansowania.

Pod względem tonażu pojemnościowego „Project Genesis” wyprzedzi aż o 43 proc. rekordowy obecnie wycieczkowca *Freedom of the Seas* (w zamówieniach RCCL dla Akera są jeszcze dwa statki tego typu, przeznaczone do zdanienia w 2007 i 2008 r.). „Genesis” będzie też o 49 proc. większy od największego pływającego do niedawna po morzach statku pasażerskiego - *Queen Mary 2*. Nowy rekordzista (*Genesis*) będzie miał 360 m długości, 47 m szerokości, a jego najwyższe części będą sięgały 65 m nad poziom wody. Te imponujące gabaryty pozwolą statkowi na pomieszczenie 5400 pasażerów.

Piotr B. Stareńczak

Wszystkie zamówione wycieczkowce o tonażu pojemnościowym brutto (GT) większym niż 10 000

Operator	Stocznia	Kraj	Imię statku	Nr budowy	Planowane zdanie	GT	Miejsc pasaż.	Cena [mln USD]
Costa C.L.	Fincantieri Sestri	Włochy	Costa Concordia	6122	04.2006	112 000	3000	536
NCL America	Meyer Werft	Niemcy	Pride of Hawaii	668	05.2006	93 000	2376	418
Mediterranean C.L.	Atlantique	Francja	MSC Musica	Q32	01.2006	89 000	2550	476
Norwegian C.L.	Meyer Werft	Niemcy	Norwegian Gem	669	02.2007	93 000	2384	463
Carnival C.L.	Fincantieri Marghera	Włochy	Carnival Freedom	-	02.2007	110 000	2974	500
Mediterranean C.L.	Atlantique	Francja	MSC Orchestra	R32	03.2007	89 000	2550	476
Royal Caribbean C.L.	Aker Turku	Finlandia	Liberty of the Seas	1353	03.2007	158 000	3643	750
Princess C.L.	Fincantieri Monfalcone	Włochy	Emerald Princess	6131	03.2007	116 000	3100	525
Aida C.L.	Meyer Werft	Niemcy	brak danych	659	04.2007	68 500	2030	375
Costa C.L.	Fincantieri Sestri	Włochy	Costa Serena	6130	04.2007	112 000	3000	565
Norwegian C.L.	Meyer Werft	Niemcy	Norwegian Pearl	670	03.2007	93 000	2384	465
Cunard Line	Fincantieri Marghera	Włochy	Queen Victoria	6127	03.2007	90 000	2014	513
Carnival C.L.	Fincantieri Marghera	Włochy	Carnival Splendor	-	03.2008	112 000	3000	577
Mediterranean C.L.	Atlantique	Francja	MSC Poesia	S32	03.2008	89 000	2550	476
Mediterranean C.L.	Atlantique	Francja	MSC Fantasia	A33	03.2008	133 500	3300	595
Aida C.L.	Meyer Werft	Niemcy	brak danych	660	04.2008	68 500	2030	375
Holland America C.L.	Fincantieri Marghera	Włochy	brak danych	-	06.2008	86 000	2044	450
Royal Caribbean C.L.	Aker Turku	Finlandia	brak danych	1354	09.2008	158 000	3643	750
P. & O. C.L.	Fincantieri Monfalcone	Włochy	Ventura	6132	09.2008	116 000	3100	616
Celebrity C.L.	Meyer Werft	Niemcy	Celebrity Solstice	-	12.2008	118 000	2850	641
Mediterranean C.L.	Atlantique	Francja	MSC Serenata	B33	03.2009	133 500	3300	595
Aida C.L.	Meyer Werft	Niemcy	brak danych	-	04.2009	68 500	2030	375
Costa C.L.	Fincantieri Sestri	Włochy	brak danych	-	06.2009	112 000	3000	577
Celebrity C.L.	Meyer Werft	Niemcy	Celebrity Equinox	-	06.2009	118 000	2850	641
Carnival C.L.	Fincantieri Monfalcone	Włochy	brak danych	-	09.2009	130 000	3608	666
Royal Caribbean C.L.	Aker Turku	Finlandia	brak danych	-	09.2009	220 000	5400	1242

Dolar na wysokiej stopie...

Wyhamowanie spadków dolara w stosunku do innych walut i osłabienie złotego to dwie tendencje, które dało się zauważyć w maju na rynku walutowym. Dały o sobie znać wysokie stopy procentowe w USA, które sprawiły, że inwestorzy odwrócili się od rynków wschodzących. Na dodatek majowe dane o produkcji przemysłowej w Polsce były gorsze niż się spodziewano.

Po kilku miesiącach spadku kursu dolara, w maju trend ten został zatrzymany. Najmniej było to widoczne na przykładzie funta brytyjskiego, korony norweskiej i euro, w stosunku do których dolar utrzymywał przez znaczną część miesiąca jedną cenę, w większym stopniu w przypadku walut azjatyckich i złotych, która potaniała o 10 groszy w stosunku do dolara.

- Złoty jest silnie związany z rynkiem międzynarodowym i porusza się w rytm pary euro/dolar – stwierdza Marcin Golik z WGI. - Gdy dolar odrabia straty w stosunku do euro, musi się to przełożyć na osłabienie złotego. Szczególnym dniem dla polskiej waluty był 17 maja, kiedy w ostatnich godzinach sesji kurs euro/dolar zaczął gwałtownie spadać. Ze względu na niższą w tych godzinach płynność ruchu, jaki obserwowaliśmy na złocie, był wyjątkowo duży. Złoty w ostatnich godzinach dnia stracił wobec dolara prawie 7 groszy, natomiast wobec euro prawie 8 groszy.

Polska gospodarka budzi wątpliwości

Oceny polskiej waluty nie poprawiły podane 19 maja przez Główny Urząd Statystyczny informacje o produkcji przemysłowej w kwietniu 2006 roku. Wzrosła ona o 5,8 proc. rok do roku, ale oczekiwano wzrostu na poziomie 9,30 proc. r/r. Ponadto, spadła ona w porównaniu z poprzednim miesiącem o 9,5 proc. Ceny produkcji przemysłowej w kwietniu 2006 roku wzrosły o 1,6 proc. w stosunku do kwietnia 2005 roku, a oczekiwano tylko 0,9 proc. r/r.

Trzecim czynnikiem osłabiającym złotówkę była generalna niechęć inwestorów do rynków wschodzących, które ostatnio okazują się coraz mniej bezpieczne. Po stratach, które przyniosła korona islandzka, teraz lira turecka w ciągu dwóch majowych dni straciła ponad 15 proc. Tak znaczne wahania jej kursu doprowadziły do strat kilku dużych banków z Londynu i USA. To z kolei zwiększyło ich awersję do ryzyka w naszym regionie i zmusiło do redukcji pozycji. W rezultacie na wartości straciły: złoty, forint, a nawet czeska korona, która w naszym regionie ma najsilniejsze fundamenty. Ko-

lejnym złym sygnałem było odłożenie przystąpienia Litwy do strefy euro i obniżenie ratingu tego kraju do „stabilnego” przez agencję S&P.

Rada nie poluzuje

Sytuacji nie poprawiają też odmienne informacje dotyczące stóp procentowych, płynące z Ministerstwa Finansów i Rady Polityki Pieniężnej (tradycyjnie zresztą już). Stanisław Kluza, wiceminister finansów, poinformował, że dobre perspektywy wzrostu gospodarczego i ściągłość podatków sprawiają, że resort finansów nie wyklucza, iż tegoroczny deficyt budżetowy będzie niższy od zapisanych w budżecie 30,55 mld zł. Dodał, że inflacja nie powinna przekroczyć celu NBP na poziomie 2,5 proc. r/r do końca 2007 r., co sprawia, że jest jeszcze pewna przestrzeń do obniżek stóp procentowych.

Z kolei Halina Wasilewska-Trenkner i Marian Noga z RPP uważają, że prawdopodobieństwo dalszego luzowania polityki pieniężnej jest małe. Trenkner powiedziała nawet, że Rada będzie zmuszona zweryfikować swoje podejście do obecnej polityki i możliwe, że wkrótce rozważy nawet podwyżkę stóp. Taka wypowiedź wyraźnie koliduje z oczekiwaniami rynku, który spodziewał się jeszcze jednego cięcia, co powstrzymywało inwestorów od zamykania pozycji na rynku polskim.

Dolar mocny...

Na wzrost ceny dolara wpływ mają nie tylko wysokie stopy procentowe za oceanem, ale także spekulacje na temat dalszych podwyżek. Sygnałem takim była wypowiedź z 18 maja prezesa Fed, Jeffreya Lackera. Powiedział on, że po publikacji danych o inflacji, które pokazały, że ceny konsumpcyjne wzrosły w USA bardziej niż prognozowano, Rezerwa Federalna raczej nie zdecyduje się na przerwę w serii podwyżek stóp procentowych.

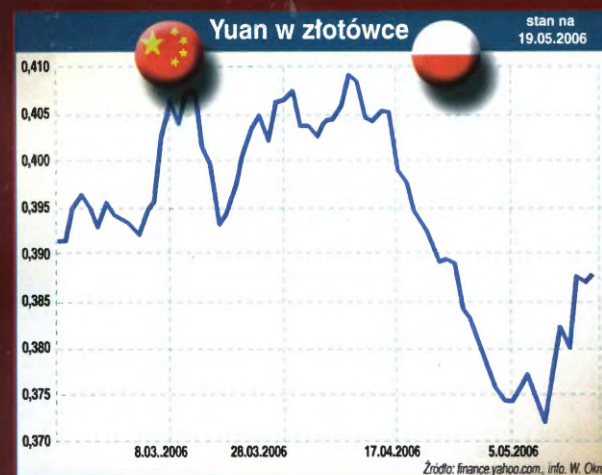
Jednocześnie z amerykańskimi zapowiedziami kolejnych podwyżek inne kraje zapowiadają, że u nich takich podwyżek nie będzie. W Japonii po wypowiedzi szefa Bank of Japan, że zakończenie polityki niskich stóp procentowych nie jest rozważane, a ewentualna podwyżka mogłaby zaszkodzić gospodarce, doszło do wyprzedaży jena – kurs USD/JPY wzrósł w okolice 111,80. W Europie natomiast Otmar Issing, główny ekonomista Europejskiego Banku Centralnego przyznał, że dynamika wzrostu gospodarczego w krajach „12-ki” jest za niska, co rynek odebrał jako sugestię, iż stopy procentowe mogą być na zbyt wysokim poziomie.

Potwierdzeniem słów Issinga były informacje o kiepskich wynikach europejskiej gospodarki. W połowie maja poinformowano na przykład, że wzrost gospodarczy we Francji wyniósł w 2005 r. 1,2 proc. wobec wcześniejszych szacunków na poziomie 1,4 proc. Tendencja ta może się utrzymać, ponieważ w I kwartale 2006 r. przyrost PKB wyniósł 0,5 proc. a prognozowano 0,6 proc. W Niemczech z kolei zanotowano silny wzrost cen na poziomie producentów, wskaźnik PPI wzrósł w kwietniu o 6,1 proc. (r/r).

Do umocnienia się dolara mogą się przyczyniać także informacje o próbach załagodzenia konfliktu z Iranem.



...może słabnąć



Z drugiej strony wcześniejsze kilkutygodniowe spadki dolara były bardzo konsekwentne, co wskazuje, że nie jest to efekt działania spekulantów, ale trwalszej tendencji. Może to być spowodowane nienajlepszą kondycją amerykańskiej gospodarki osłabianej zarówno przez nadmierne zadłużenie, jak i przez wojnę w Iraku i Afganistanie. „Washington Post” powołując się na najnowszy raport Służby Badawczej Kongresu podał, że o ile w pierwszym roku wojny rząd USA wydał na nią 48 miliardów dolarów, to już w 2004 r. - 59 mld dolarów, a w 2005 r. 81 mld dolarów. W 2006 r. - jak się przewiduje - wydatki osiągną 94 mld dolarów. Dla porównania, na wojnę w Wietnamie wydawano w latach 1964-1972 średnio 61 miliardów dolarów rocznie (w przeliczeniu na dzisiejszą siłę nabywczą amerykańskiej waluty). Nie bez znaczenia są też informacje, że duże fundusze i banki centralne zamieniają część swoich rezerw dolarowych na inne waluty.

Dalszy spadek wartości dolara przewiduje m.in. Bartosz Pawłowski, ekonomista ING Banku Śląskiego.

- Inwestorzy widzą, że cykl podwyżek stóp procentowych w USA jest już prawie zakończony - mówi. - Był to czynnik, który odwracał ich uwagę od wysokiego deficytu na rachunku obrotów bieżących. Koniunktura w Stanach Zjednoczonych zwalnia, być może już niedługo Fed zacznie obniżać stopy procentowe. Dzisiejszy ich poziom coraz bardziej dotyka konsumentów. O ile jeszcze kilka lat temu oprocentowanie kredytów hipotecznych wynosiło tam około 1 procenta, dziś wzrosło do 5-6 proc. Poza tym, Amerykanie cierpią z powodu wysokich cen ropy naftowej.

Znieczulenie silnym złotym

Dla polskiej gospodarki dalsze osłabienie dolara byłoby korzystne.

- Około 30 proc. naszej wymiany handlowej rozliczanych jest w dolarach. Mocny złoty powoduje, że sprowadzane do Polski towary, za które płacimy w dolarach, są tańsze - mówi Ryszard Petru, główny ekonomista Banku BPH.

Dolar to tradycyjnie waluta surowców, dlatego dzięki umocnieniu złotego nie odczuwamy w pełni wzrostów światowych cen węgla, ropy, miedzi i stali.

- Najważniejszy dla gospodarki jest fakt, że całość importu paliw fakturowana jest w dolarach. Przy jego osłabieniu względem złotego wzrosty cen paliw na świecie nie przekładają się w takim samym stopniu na wzrosty cen paliw w Polsce. To istotny kosztotwórczy czynnik dla firm. Dzięki temu poprawia się konkurencyjność gospodarki - informuje Łukasz Tarnawa.

Polacy są postrzegani na świecie jako sprzymierzeńcy USA i to zarówno pod względem politycznym, jak i osobistych sympatii. Analiza sytuacji na rynku walut wskazuje jednak, że nasze gospodarki znajdują się obecnie na przeciwstawnych biegunach. Polskie firmy zyskują dzięki słabości amerykańskiej gospodarki (a co za tym idzie dolara) i tracą, gdy dolar zaczyna drożeć. Na dodatek, konkurujemy o tych samych inwestorów finansowych.

Maciej Goniszewski

Autor jest zastępcą redaktora naczelnego „Gazety Bankowej”



Naipiękniejszy *Dar*

Nim powstanie
największy na świecie
żaglowiec *Petit Prince*,
przypominamy
Dar Pomorza - fregatę
powszechnie uznawaną
za najpiękniejszą.

„Czuje, jak żaglowiec drgnął, wybrane żagle zaczynają pracować na świeżym, zachodnim wietrze. Stoję na percie przewieszony przez reję i czuję wibrację płótna. Cichy syk zasysanego wiatrem żagla przechodzi w szelest, w miarę nabierania prędkości. Patrzę podniecony i szczęśliwy. W dole szmaragdowe morze i biały odkos wody rozcinanej ostrym dziobem fregaty, w górze błękit majowego nieba, tuż obok, w zasięgu ręki, pożegnalny krzyk mewy. Zawieszony między wodą, a niebem widzę daleki zamglony horyzont hen za Helem, gdzie czeka nas nieznan świat”. Tak swój pierwszy, odbyty wiosną 1951 roku, rejs *Darem Pomorza* wspominał jeden z ponad trzynastu tysięcy studentów, którym było dane pływać Białą Fregatą, kpt. ż.w. Jerzy Kuklicz.

Narodziny Daru

Dla Polaków historia *Daru* zaczęła się pod koniec lat dwudziestych ubiegłego wieku, kiedy władze odrodzonej Rzeczypospolitej podjęły decyzję o znalezieniu następcy wysłużonego już żaglowca szkolnego *Luwów*. Przedstawiciele Pomorskiego Komitetu Floty Narodowej, który zbierał fundusze na nowy statek, zdecydowali, że najlepszym kandydatem na nowy żaglowiec szkolny pływający pod polską banderą będzie stojący w St. Nazaire niemiecki *Prinzess Eitel Friedrich* (w tym czasie noszący francuską nazwę *Colbert*). Od 10 lat niszczał we francuskim porcie jako odszkodowanie wojenne (przed I wojną światową pełnił rolę statku szkolnego niemieckiej marynarki handlowej, w czasie jej trwania był bazą okrętów podwodnych). Żaglowiec miał już wówczas 20 lat - zwodowany w 1909 roku przeszedł burzliwe dzieje: w 1912 wybuchł na nim hunt oficerów poniżanych przez kapitana Ericha von der Heide, a w lipcu 1918 roku o mało nie spłonął. Zapłaciliśmy na niego jedynie siedem tysięcy funtów szterlingów, czyli około 310 tysięcy złotych (suma niewiarygodnie niska jak za taką jednostkę). Pieniądze pochodziły ze składek wpłacanych przez mieszkańców Pomorza. Pierwsza nazwa polskiego żaglowca brzmiała właśnie *Pomorze*.

Żaglowiec był w niezłym stanie, jednak długoletni postój spowodował, że trzeba było przeprowadzić generalny remont jednostki. Odbił się on w duńskiej stoczni Nakskov. Rejs do Danii mógł stać się... ostatnią podróżą *Pomorza*. Płynący tuż po świętach Bożego Narodzenia 1929 roku statek natrafił na sztorm i cudem nie

zatonął. W duńskim porcie nie tylko jednostkę wyremontowano, ale przede wszystkim na jej rufie umieszczono silnik spalinowy. Z tejże stoczni żaglowiec popłynął do Polski już jako *Dar Pomorza*.

Podnieść czoło znad zagonów...

Polską banderę podniesiono na nim 13 lipca 1930 roku. Z opisów wynika, że była to imponująca uroczystość. Jak ważna dla naszej obecności na morzu była rola żaglowca, świadczy notatka z dwutygodnika „Od Naszego Morza”:

„*Dar Pomorza* to dowód przywiązania, jakie okazuje ludność Pomorza naszemu Bałtykowi, to dowód zrozumienia, że bez wielkiej i dobrze wyposażonej floty własnej nie może być mowy o wielkości i znaczeniu naszej Ojczyzny (...). Gdynia przybrała w tym dniu wygląd odświętny, nad miastem i portem załotały sztandary, ulicami miasta zdążyły nad morze tłumy publiczności”.

Rodzicami chrzestnymi żaglowca byli: Maria Janta-Polczyńska, małżonka ministra rolnictwa i Eugeniusz Kwiatkowski, minister przemysłu i handlu. Minister Po-

W księdze pamiątkowej *Daru* znalazł się wpis ministra Kwiatkowskiego: „Polska bez własnego wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy, postępu i dobrobytu swym obywatelom”.

Dowódcą żaglowca przed wojną był kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz. W pierwszy rejs szkoleniowy wyruszył *Dar* w sobotę 26 lipca. Potem popłynął do Stanów Zjednoczonych. *Dar Pomorza* wyruszał w tym czasie na dłuższe zimowe rejsy szkolne na wody Morza Karaibskiego oraz letnie rejsy po wodach europejskich. Chociaż wyprawy te prowadziły na łagodne i ciepłe morza południowe, to w drodze na nie trzeba było dwukrotnie, w czasie jesiennych i wiosennych sztormów, pokonywać burzliwe i zimne akweny. Te trudne warunki miały być głównym sprawdzianem przyszłych oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Pierwszy taki rejs, rozpoczęty w październiku



- Dla nas każdy kąt Daru wiąże się z jakimiś wspomnieniami – mówi kapitan Leszek Górecki, przewodniczący Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej.

liczyński w przemówieniu podczas wodowania mówił: - Pomorze, ofiarując ten dar młodzieży szkolnej, tej przyszłości Rzeczypospolitej, pragnie, by młodzież ta chowana na dalekich falach oceanu nabrała szerszego oddechu. Wskazuje to, że czas podnieść czoło od zagonów, w które jesteśmy zanadto zapatrzeni i skierować je na horyzonty morza.

niku 1931 roku, okazał się niezwykle pechowy. Jeden z uczniów spadł z masztu na pokład, został poważnie ranny. Przez tydzień po opuszczeniu Teneryfy członkowie załogi zmagali się z epidemią czerwonych. Potem zdarzyły się jeszcze: zatrucie wigilijną rybą, jedenastostopniowy sztorm, w czasie którego zerwały się żagle i stracono szalupę. Co ciekawe, sza-

Dar Pomorza w ciągu 51 lat służby dla Polskiej Marynarki Handlowej odbył 102 rejsy szkolne, przepłynął pół miliona mil morskich, wyszkolił 13 384 studentów. W latach 1931-1982 popłynął w 105 rejsów, był na czterech kontynentach (oprócz Australii i Antarktydy). 319 razy zawinął do zagranicznych portów. Na jego pokładzie gościli m.in. Eugeniusz Kwiatkowski i Maksymilian Kolbe, wielu polityków i artystów. W rejsach uczestniczyli pisarze, między innymi Leszek Prorok, Leonid Teliga, najpopularniejszy polski marynista - kpt. Karol Olgierd Borchardt, który za młodu był tu oficerem nawigacyjnym.



Dane techniczne

rok budowy:	1909
typ:	fregata (pełnorejowiec)
długość maks.:	93 m
długość kadłuba:	80,3 m
wysokość maks.:	41,4 m
szerokość:	12,6 m
zanurzenie:	5,7 m
pow. żagli:	2100 m ²
tonaż:	1561 BRT
wyporność:	2500 ton
załoga:	189 osób
armator:	Muzeum Morskie w Gdańsku
materiał konstrukcyjny:	stal
budowniczy:	stocznia Blohm und Voss, Hamburg, Niemcy
silnik:	430 KM, MAN, diesel

Jedno z wielu artystycznych przedstawień Daru Pomorza. Jego autorem jest słynny malarz marynista i grafik Adam Werka, niegdyś współpracujący także z „Morzem”, twórca okładek i ilustracji do książek morskich, popularny szczególnie dzięki „Miniaturom Morskim” Wydawnictwa Morskiego.

łupę ową znalazł transatlantyk *Bremen*, który doniósł o... znalezieniu szczątków polskiego żaglowca.

Statek jednak mógł pływać nadal. 16 września 1934 roku rozpoczął rejs dookoła świata, wiodący przez Atlantyk i Kanał Panamski na Pacyfik, Hawaje, Japonię i wokół Afryki. Rejs trwał 352 dni, a żaglowiec przebył wówczas 38 746 mil morskich. Był pierwszą polską jednostką, która okrążyła Ziemię. W 1937 roku Biała Fregata przeszła wokół przylądka Horn.

Duma Polski

Drugą wojnę światową żaglowiec spędził w Szwecji. Część jego załogi (m.in. późniejszy długoletni kapitan, a wówczas IV oficer, Kazimierz Jurkiewicz) zesła z pokładu i przedostała się do walczącego jeszcze kraju. Po zakończeniu wojny, w październiku 1945 roku, *Dar* wrócił do Polski i nadal pełnił funkcję żaglowca szkolnego. Z tym, że od tej chwili odbywał rejsy nie na Morze Karaibskie, a Śródziemne, ponieważ uznano, że ze względu na bardziej zróżnicowane warunki na tej trasie, lepiej posłuży to szkoleniu przyszłych oficerów PMH. *Dar Pomorza* znów stał się wizytówką odrodzonego, tym razem socjalistycznego, kraju. Reprezentował Polskę na światowej wystawie Expo '67 w Montrealu. Brał także udział w Operacjach Żagiel, które odbywały się co dwa lata w różnych portach. W 1972 roku uczestniczył w nich udział po raz pierwszy. Był to występ nadzwyczaj udany - zdobył pierwsze miejsce, wygrywając ze wspaniałym niemieckim barkiem *Gorch Fock*. Władze PRL oczywiście nie przepuściły okazji, by nie wykorzystać zwycięstwa żaglowca dla własnych celów:

- Wasze zwycięstwo jest jeszcze jednym świadectwem osiągnięć Polski Ludowej na morzu - depeszował wicepremier Kazimierz Olszewski.

W kolejnych latach *Gorch* i *Dartywa* lizowały ze sobą o palmę pierwszeństwa. W 1976 roku triumfowali Niemcy, Biała Fregata zajęła drugie miejsce. Dwa lata później znów zwyciężył *Gorch* (nasz żaglowiec był czwarty). Rewanż nastąpił dwa lata później, kiedy to zwyciężył *Dar Pomorza*, a jednostka niemiecka zajęła czwartą pozycję.

Bardzo ważna dla polskiego żaglowca była Operation Sail '76, uświetniająca obchody 200-lecia Stanów Zjednoczonych. Fregaty ścigały się wtedy na trasie Plymouth - Newport. Właśnie w Newport

odbyła się niezwykła uroczystość - żeglarski świat pożegnał odchodzącego z czynnej służby kapitana żeglugi wielkiej Kazimierza Jurkiewicza, najdłuższego stażem komendanta *Daru*.

- Chciałbym podziękować komendantowi Kazimierzowi Jurkiewiczowi, który z nas wszystkich najwięcej zrobił dla morza, dla pięknej sztuki pływania pod żaglami, stanowiącej najlepszą szkołę dla przyszłych marynarzy - powiedział, w imieniu żeglarskiej braci, komendant norweskiej fregaty szkolnej Kiell Thorsen.

Zakurzony bulaj

Jurkiewicz na *Darze Pomorza* pracował 32 lata, w tym 23 jako jego komendant. Na Białej Fregacie przeszedł wszystkie stanowiska oficerskie. Służbę rozpoczął jeszcze przed wojną. Swoją kandydacką rejs, jako student Państwowej Szkoły Morskiej, odbył w 1931 roku. Trzy lata później, już w charakterze instruktora, wypłynął na żaglowcu w rejs dookoła świata. Po wojnie, do 1952 roku, był pierwszym oficerem *Daru*, a rok później - jego komendantem. Największym sukcesem żaglowca pod jego dowództwem było zwycięstwo w Operacji Żagiel '72. W 1977 odszedł na emeryturę i został kustoszem dowodzonej przez siebie przez wiele lat fregaty, wówczas będącej już statkiem-muzeum. Zmarł w 1985 roku.

Kapitan Leszek Górecki, prezes Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej po raz pierwszy, jako jung, wszedł na *Dar* w 1948 roku. Już jako student popłynął na nim kilka lat później w rejsie do Odessy. Bardzo dobrze pamięta kapitana Jurkiewicza, który wówczas był pierwszym oficerem.

- Bardzo miłe wspominać tego człowieka, chociaż po raz pierwszy stanąłem do raportu karnego. Za... niewystarczająco dokładne wytarcie kurzu na bulajach - mówi. - Od tego zaczyna się dyscyplina. Jeżeli chcesz pozostać na morzu, to musisz wiedzieć synu, że takie wytarcie kurzu też ma znaczenie.

Dar muzeum

Jesienią 1981 roku ponad siedemdziesięcioletni żaglowiec odbył swój ostatni rejs. Jego miejsce zajął nowocześniejszy *Dar Młodzieży*. Od 1982 roku jednostka jest filią Centralnego Muzeum Morskiego. Cumuje na swoim dawnym miejscu, w Basenie Prezydenta przy Skwerze Ko-

ściuszki w Gdyni. Należy do najtłumniej odwiedzanych żaglowców na świecie. Od 2001 roku jest siedzibą Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej.



Dowódcą żaglowca przed wojną był kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz, legendarny „Macaj”. Zdjęcie z 1935 roku.

Jak mówi kapitan Leszek Górecki, przewodniczący stowarzyszenia, to wyraz szacunku, jakim *Dar Pomorza* darzy środowisko morskie. - Dano nam niejako możliwość powrotu na żaglowiec, z którego większość „starej” kady zesła wiele lat temu. Ci starsi wszyscy przeszli przez *Dar*. Stąd sentyment dla statku. Dla nas każdy kąt wiąże się z jakimiś wspomnieniami.

Górecki, członek założyciel Towarzystwa Przyjaciół *Daru Pomorza* popierał głośną kilka lat temu koncepcję umieszczenia żaglowca w suchym doku.

- Ale tylko do pewnego momentu - zaznacza. - Do czasu, kiedy okazało się, że umieszczenie go tam nie jest możliwe z dwóch powodów. Po pierwsze - nie było nas stać na tak wielką inwestycję. Po drugie - w tym czasie technika konserwacji tak posunęła się naprzód, że wystarczy go od czasu do czasu dokować, konserwować. Nie ma potrzeby ustawiania go na stałe w suchym doku.

Na *Darze* odbywają się wodowania książek związanych z morzem. Jak mówi kapitan Górecki, to zazwyczaj są wzruszające chwile, kiedy autorzy wracają do swoich wspomnień, także tych związanych z Białą Fregatą.

Czesław Romanowski

Korzystałem z publikacji Towarzystwa Przyjaciół *Daru Pomorza* - „Dar Pomorza” 75 lat w służbie biało czerwonej”.



Pierwszy

i jedyny

Niewiele statków ma szczęście przetrwać więcej niż jedno lub dwa pokolenia. Zazwyczaj po kilkunastu lub kilkudziesięciu latach idą na złom. Jednym z wyjątków jest rudowęglowiec *Soldek*, który nie dość, że był pierwszym pełnomorskim statkiem zbudowanym w Polsce, to jeszcze jest typowym (i chyba jedynym w Europie) zachowanym węglowcem. Statkiem, jakich tysiące pływały w pierwszej połowie XX wieku, rozwożąc „czarne złoto” po całym świecie.

Początki *Soldka* sięgają 1946 roku, gdy inż. Witold Urbanowicz – ówczesny dyrektor techniczny Zjednoczenia Stoczní Polskich – przeprowadził w Londynie rozmowy z kierownictwem GAL-u. Ich wynikiem było złożenie przez armatora wstępnej oferty na budowę przez ZSP czterech rudowęglowców o nośności 2540 t każdy. Wybór tego typu statku wynikał z coraz żywszych kontaktów handlowych Polski z krajami skandynawskimi, w ramach których Polska eksportowała do Skandynawii węgiel, sprowadzając w za-

mian inne towary, przede wszystkim rudę żelaza. 5 maja 1946 roku ZSP i GAL podpisały umowę, na mocy której Stoczní Gdańskiej zlecono budowę statków, w tym rudowęglowców. Ostatecznie zamówiono sześć jednostek.

Polska otrzasała się z wojennych zniszczeń i budowa stosunkowo dużych jednostek stanowiła niemałe wyzwanie dla powstającego dopiero polskiego przemysłu okrętowego. Brakowało wykształconej kadry i dostatecznej ilości wykwalifikowanych konstruktorów, dlatego zdecyd-

dowano się powierzyć wykonanie dokumentacji zagranicznej stoczní. Pod koniec 1946 roku podpisano stosowne porozumienie z francuską stoczníą A. Normand w Hawrze. Projekt nowych rudowęglowców nie był wyłącznie dziełem francuskich okrętowców. Projekt wstępny nowych statków został opracowany w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych ZSP przez zespół kierowany przez inż. Henryka Giełdzika. Później rysunki nadesłane z Francji były uzupełniane lub dostosowywane do potrzeb i możliwości

Stoczni Gdańskiej przez polskich inżynierów. Projekt, a później budowę z ramienia armatora, nadzorował inż. Władysław Milewski.

Statek inżyniera Doerffera...

Nie czekając na ukończenie dokumentacji, postanowiono rozpocząć przygotowanie produkcji nowych statków. Już we wrześniu 1947 roku przystąpiono do trasowania szablonów, a w końcu 1947 roku do stoczni zaczęły napływać pierwsze transporty materiałów. 3 kwietnia 1948 roku miało miejsce uroczyste zakucie pierwszego nitu (dokonał tego Adam Rapacki – ówczesny minister żegluga) i rozpoczęcie budowy rudowęglowca nazwanego później *Soldek*. Poświęcenia blach tworzących stępkę dokonał dzień wcześniej ksiądz z pobliskiego kościoła św. Jakuba. 3 kwietnia położono również stępkę pod drugi statek tej samej serii.

Rozpoczęła się budowa, którą kierował mgr inż. Jerzy Doerffer, późniejszy profesor i rektor Politechniki Gdańskiej. Na przygotowanej do montażu pochylni ustawiono rusztowania i podbudowę, na której wspierała się cała konstrukcja. Następnie ułożono pas stępkowy i pasy poszycia zewnętrznego. Kolejnymi elementami konstrukcji było 300 denników i wzdłużniki; po znitowaniu poszycia dna i usztywnień ustawiono wręgi i sprefabrykowane uprzednio grodzie. W miarę postępu montażu konstrukcji układano następne pasy poszycia burt. Kolejnymi elementami były spawane sekcje zbiorników szczytowych,

pokład, zrębica i rufa. Po nich nastąpił montaż pokładu łodziowego i pokładu dziobówki, nadbudówki i masztów. Miara pracochłonności tych prac może być fakt, że na budowę kadłuba *Soldka* zużyto około 200 tysięcy nitów, zaś na cały statek – ponad 300 tysięcy nitów.

Brakowało wszystkiego

Prace na pochylniach szły wolno (w porównaniu z dzisiejszymi normami) – z różnych przyczyn. Robotnicy nie byli zabezpieczeni przed wpływami czynników atmosferycznych, dźwigi obsługujące pochylnie były zbyt słabe (ich maksymalny udźwig wynosił jedynie 16,5 t), a prace montażowe wykonywano przeważnie ręcznie. Jednak główną przyczyną długiego czasu budowy było przyjęcie pracochłonnej konstrukcji nitowo-spawanej. Wynikało to z różnych przyczyn, między innymi z braku odpowiedniej ilości materiałów i urządzeń spawalniczych oraz niedoborów energii elektrycznej. Zdarzało się, że na czas spawania... wygaszano światła w różnych dzielnicach miasta. Przypomnieć też należy o kłopotach kadrowych, które dotyczyły nie tylko konstruktorów. Brakowało też innych pracowników. Aby nieco poduczyć początkujących stoczników jeszcze przed budową „soldków”, inż. Doerffer zdecydował się na wykonanie serii niewielkich barek, co pozwoliło nabyć nieco praktyki w konstrukcji kadłubów.

Mimo przeróżnych kłopotów, kadłub nowego statku rósł w oczach i zbliżała

Seria B-30

Soldek był pierwszym z serii statków typu określanego później jako B-30. Żegluga Polska zamówiła ich sześć, ale do polskiej służby weszło tylko pięć (patrz tabela na stronie 49). Szósty – *1 Maja* – sprzedano do ZSRR w maju 1950 roku, w trakcie prób stoczniowych. Później dołączyły do niego inne statki ulepszonego typu B-30 – ogółem dla radzieckiego odbiorcy zbudowano ich jeszcze 24. Ostatni z nich – *Perejasław Chmielnicki* – wszedł do służby w grudniu 1954 roku.

się chwila jego wodowania, które miało miejsce 6 listopada 1948 roku. Uprzednio już postanowiono, że pierwsze dwie jednostki nazwane zostaną nazwiskami robotników, którzy w czasie budowy wykazały się największą pilnością, wydajnością i inicjatywą. Dlatego też na dziobie nowego rudowęglowca znalazło się nazwisko przodującego trasera Stoczni Gdańskiej – Stanisława Soldka, zaś matką chrzestną była jego żona – Helena. Na rufie statku widniał jego port macierzysty – Gdynia. Wkrótce jego portem macierzystym stał się Gdańsk (do końca lat 60).

Wyposażali *Soldka*

Sama operacja wodowania dostarczyła gdańskim stocznikom wiele emocji, szczególnie, że żaden – łącznie z inż. Doerfferem – nie miał praktycznego doświadczenia w tej operacji. Dodajmy, że kolejny statek – *Brygada Makowskiego* – otrzymał nazwę na cześć przodującej w stoczni brygady niterskiej, kierowanej przez Aleksandra Makowskiego.

Wraz z wodowaniem rozpoczął się nowy etap budowy statku – wyposażanie. Nie było to proste, bowiem brak było zakładów kooperacyjnych. Młody przemysł okrętowy boleśnie odczuwał zniszczenia wojenne i prace wyposażeniowe trwały prawie rok. Wyposażenie statku pochodziło z różnych regionów Polski i z różnych zakładów: pompy maszynowe z Gliwickich Zakładów Urządzeń Technicznych, agregaty prądotwórcze



Na mostku *Soldka* pod koniec jego służby...

wyprodukowała Świdnicka Fabryka Wyrobów Metalowych, skraplacze i podgrzewacze wody zasilającej kotły wykonały Zakłady Urządzeń Przemysłowych w Nysie, a śrubę odlano w Elblągu. Nie były to oczywiście wszystkie zakłady kooperujące z Gdańskiem przy budowie *Soldka*. Było ich dużo więcej, najważniejszymi ze wszystkich były niewątpliwie Zakłady Urządzeń Technicznych „Zgoda” w Świętochłowicach. Ich dziełem było serce *Soldka* – maszyna parowa o mocy 1100 KM, zaprojektowana przez zespół kierowany przez prof. Adolfa Polaka z Politechniki Gdańskiej. Część wyposażenia dla statku pochodziła również z zagranicy: walczyki kotłów typu Howden-Johnson z Wielkiej Brytanii (pozostałe wyposażenie kotłów wykonano w Stoczni Gdańskiej), pokrywy lukowe z Francji, wyposażenie nawigacyjne i sygnalizacyjne – ze Szwecji, a gwajak na łożysko wału śrubowego – z Hondurasu.

Podniesienie bandery i wcielenie statku do służby odbyło się 21 października 1949 roku; *Soldek* wszedł w skład floty Żegluga Polskiej. Jeszcze tego samego dnia wyruszył z Gdańska do Szczecina pod dowództwem kpt. ż. w. Zbigniewa Rybińskiego. Tam załadowano jednostkę węglem i popłynęła w pierwszą podróż zagraniczną – do Gandawy.

Mayday, mayday!

Dla *Soldka* rozpoczął się okres ciężkiej i monotonnej pracy. Od tego dnia, aż do zakończenia swej służby w 1980 roku, mozolnie rozcinał bałtyckie fale między polskim wybrzeżem i Skandynawią. Jedynymi przerywnikami były remonty i krótkie wypadki na Morze Północne. Mimo, że przystosowany do przewozu ładunków masowych, *Soldek* niekiedy woził chemikalia; zdarzyło się nawet, że jego ładunkiem były samochody.

Nie obyło się bez dramatycznych wydarzeń. Już podczas pierwszej podróży – do Gandawy – przez nieszczerne mocowanie trzonu sterowego do kadłuba zaczęła dostawać się woda, która zalała rufowe pomieszczenia.

1 stycznia 1951 roku *Soldek* przeszedł do nowopowstałego przedsiębiorstwa – Polskiej Żegluga Morskiej z siedzibą w Szczecinie. Dalej pływał na tych samych trasach – aż do kolejnych wypadków.

Wiosną 1952 roku w drodze ze Szwecji *Soldek* – płynący z rudą – natrafił na silny sztorm. Na skutek przechyłów górna głowica cylindra wysokiego ciśnienia została wyrwana i rozbita, a maszynownia wypełniła się parą. Silnik główny przestał działać, a *Soldek* począł dryfować ku

Kim był



Stanisław Soldek
przy pracy nad... *Soldkiem*.

Stanisław Soldek (1916-1970) – inżynier, okrętowiec. Urodzony w m. Oleksów (pow. kozienicki), syn cieśli. Od 15 roku życia pracował w Stoczni Modlińskiej, potem w Płockiej. Od marca 1946 – w Stoczni Gdańskiej, rozpoczął pracę jako traser. W 1956 ukończył Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej z dyplomem magistra inżyniera, wciąż pracując w Stoczni Gdańskiej. W 1958 przeszedł do Polskiego Rejestru Statków jako inspektor, od 1960 – dyrektor techniczny PRS. Od 1963 dyrektor Stoczni „Wisła” w Gdańsku, w 1970 skierowany do pracy w Zjednoczeniu Stoczni Morskich. Poseł na Sejm dwóch kadencji.

pobliskim skałom szwedzkiego wybrzeża. Gdy następnego dnia holowniki Polskiego Ratownictwa Okrętowego dotarły do *Soldka* sztorm nieco ucichł, ale i tak hol dwukrotnie pękał, zanim statek przyholowano do Świnoujścia. Na statku wymontowano silnik główny, a w jego miejsce wstawiono nowy i silniejszy (1300 KM), przeznaczony początkowo dla budowanego właśnie bliźniaczego *Wieczorka*. *Soldek* wkrótce potem znów wyszedł w morze, a *Wieczorek* musiał czekać na remont silnika – ostatecznie otrzymał silnik „soldkowy”.

16 września 1968 roku, podczas silnego sztormu w rejonie Rugii, wskutek zaniedbania załogi nastąpiło zalanie maszynowni wodą pochodzącą z obiegu chłodzenia maszyny parowej i pozbawiony napędu statek musiał być wzięty na hol. Kolejny wypadek miał miejsce w kopenhaskim porcie w styczniu 1972 roku, gdy francuski frachtowiec *Borodino* ude-

Fot. Archiwum autora



Soldek
w trakcie
rejsu –
1949 rok.

Prace wyposażeniowe
w maszynowni *Soldka*.



Fot. Archiwum autora

S/s Sołdek



Fot. Archiwum autora



**Soldek w doku
Gdańskiej Stoczni
Remontowej – 1981 rok.**

**Rudowęglowiec Soldek
w Szczecinie, u końca
swej służby.**



Fot. Archiwum autora

rzył w jego prawą burzę, szczęśliwie obyło się bez groźniejszych uszkodzeń.

Bywało, że i *Soldek* śpieszył innym pomocą: 1 grudnia 1966 roku mimo szalejącego sztormu bezpiecznie doholował do Malmö polski niewielki drobnicowiec *Odra*, na którym awaria unieruchomiła silnik główny.

Były też przyjemniejsze momenty. W 1972 roku *Soldek* wraz z *Jednością Robotniczą* świętował zakończenie 1000. podróży, a w tym samym roku weterana – tak już wówczas można go było nazwać – spotkał nie lada zaszczyt: w przed-

Ordery i zaszczyty

dzień 1 maja odznaczono go Orderem Sztandaru Pracy I klasy. Przypomnijmy, że w polskiej flocie tylko dwie inne jednostki pływające zostały podobnie uhonorowane – w 1981 roku *Dar Pomorza* udekorowano Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski, a niszczyciel *Błyskawica* w 1987 roku orderem *Virtuti Militari*.

22 grudnia 1980 roku *Soldek* powrócił z ostatniego rejsu, z duńskiego portu Odense. 30 grudnia 1980 roku w Szczecinie uroczystie wycofano go ze służby; zdążył odbyć 1477 podróży przewożąc ponad 3,5 mln ton węgla. Ale jeszcze w latach 70. zaczęto rozważać możliwości przekształcenia go w statek-muzeum. Początkowo uznano, że powinien pozostać w Szczecinie jako pływające muzeum, pod opieką tamtejszego Muzeum Narodowego. 31 grudnia 1980 roku przekazano go tej instytucji. Jednak szczecińskie muzeum nie było w pełni przygotowane do przejęcia i zabezpieczenia tak dużego obiektu. Krótko rozważano możliwość przekazania *Soldka* do warszawskiego Muzeum Techniki. Ostatecznie, 13 kwietnia 1981 roku *Soldek* przybył na holu do Gdańska, gdzie 27 kwietnia przekazano go Centralnemu Muzeum Morskiemu – zgodnie z decyzją prof. Wiktora Zina, wówczas ministra kultury i sztuki.

TRANSATLANTYKI POLSKIE

Jerzy Drzemczewski, Tadeusz Ślebioda

TRANSATLANTYKI POLSKIE



Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa

Więcej szczegółów o tym i ośmiu innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantycką, znajdziecie Państwo w wydanej w br. przez Pomorską Oficynę Wydawniczo-Reklamową (tel. 058 621 91 91) drugiej edycji książki „Transatlantyki Polskie”.

Na **382** stronach formatu 225 x 300 mm jej autorzy: Jerzy Drzemczewski i Tadeusz Ślebioda opisują 58-letnie dzieje polskich transatlantyków – najpopularniejszych statków w historii naszej żeglugi.

Największym atutem książki jest materiał ilustracyjny, zawierający **870** zdjęć i dokumentów. Duża jej część poświęcona jest ludziom, dzięki którym dzieje naszych liniowców pasażerskich są powodem do dumy i podziwu. Indeks wymienionych w książce nazwisk znacznie przekracza **1000** pozycji.

NAZWA	BRT	NBD	STĘPKA	WODOWANY	PRZEKAZANY	LOS
SOŁDEK	2005	001	3.04.1948	6.11.1948	21.10.1949	1949: SOLDEK (ZP); 1980: skreślony i nast. Muzeum
JEDNOŚĆ ROBOTNICZA		002	3.04.1948	12.12.1948	29.12.1949	1949: JEDNOSC ROBOTNICZA (ZP); 1978: złomowany
BRYGADA MAKOWSKIEGO	1945	003	15.05.1948	27.03.1949	20.04.1950	1950: BRYGADA MAKOWSKIEGO (ŻP); 1979: złomowany
PERVOMAJSK	1946	004	15.07.1948	24.04.1949	29.06.1950	ex 1-SZY MAJA, ex 1 MAJ; 1950: PERVOMAJSK (Sudoimport); 1972?: złomowany
PSTROWSKI		005	25.08.1948	29.06.1949	14.12.1950	1950: PSTROWSKI (ŻP); 1978: Złomowany
WIECZOREK	1971	006	8.12.1948	10.09.1949	31.12.1953	ex JÓZEF WIECZOREK; 1953: WIECZOREK (PŻM); 1978 złomowany
ZAPOROZHE	1950	007	9.03.1950	24.10.1950	27.04.1951	1951: ZAPOROZHE (Azov Par.); utracony 1957
KRIVROY ROG	1950	008	25.05.1950	10.02.1951	30.03.1952	1952: KRIVROY ROG (Azovskoe Parokhodstvo); 1972: złomowany
KRAMATORSK	1950	009	25.05.1950	24.03.1951	27.04.1952	1952: KRAMATORSK (Azovskoe Parokhodstvo); 1970: złomowany
MAKEYEVKA	1950	010	7.09.1950	29.07.1951	14.09.1952	1952: MAKEYEVKA (Azovskoe Parokhodstvo); 1970: złomowany
GORLOVKA	1959	011	9.09.1950	8.12.1951	7.10.1952	1952: GORLOVKA (Azovskoe Parokhodstvo); 1987: złomowany
NOVOSHAHTINSK	1950	012	24.02.1951	3.03.1952	9.12.1952	1952: NOVOSHAHTINSK (Sudoimport); 1964: INZA (MW ZSRR, warsztat)
SOLIKAMSK	1950	013	31.03.1951	12.04.1952	23.12.1952	1952: SOLIKAMSK (Azovskoe Parokhodstvo); 1969: złomowany
KURGAN	1950	014	30.03.1952	25.09.1952	24.04.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1969: złomowany
ZLAToust	1950	015	30.05.1952	20.09.1952	31.03.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1967?: złomowany
MINUSINSK	1950	016	11.08.1952	20.02.1953	15.07.1953	Sudoimport; 1967: złomowany
PAVLODAR	1950	017	15.09.1952	3.03.1953	30.06.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1972: złomowany
JENAKIYEVO	1950	018	28.09.1952	1.05.1953	25.09.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1968: złomowany
NIKITOVKA	1950	019	30.09.1952	26.06.1953	26.09.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1969: złomowany
NOVOCHERKASSK	1950	020	19.03.1953	15.09.1953	12.12.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1970: złomowany
VOLNOVAKHA	1950	021	9.04.1953	8.10.1953	15.12.1953	Azovskoe Parokhodstvo; 1986: złomowany
VITEGRA	1950	022	1.06.1953	7.12.1953	10.03.1954	Sudoimport; 1968?: skreślony
TOVDA	1950	023	5.08.1953	31.12.1953	25.03.1954	Sudoimport; 1964: MW ZSRR jako warsztat
KALAR	1950	024	25.09.1953	9.03.1954	28.05.1954	Sudoimport; 1964: MW ZSRR jako warsztat
AZOVSTAL	1989	025	29.10.1953	31.03.1954	29.06.1954	Azovskoe Parokhodstvo; 1971: złomowany
TKVARCHELI	1950	026	2.01.1954	30.04.1954	30.07.1954	Azovskoe Parokhodstvo; 1957: sprzedany
ZANGENZUR	1950	027	1.02.1954	31.05.1954	31.08.1954	Azovskoe Parokhodstvo; 1957: sprzedany
MALAYA ZEMLYA	1950	028	25.03.1954	21.07.1954	20.10.1954	Azovskoe Parokhodstvo; 1971: złomowany
PEREJESLAV KHMELNITSKIY	1950	029	9.04.1954	31.08.1954	21.12.1954	Azovskoe Parokhodstvo

Dokonano pierwszych zabiegów zabezpieczających przyszłość statku (m.in. zadokowano go i przeprowadzono konserwację podwodnej części kadłuba), ale początek lat 80. nie był szczególnie sprzyjający planowanym pracom. Dopiero w 1984 roku *Soldka* przeholowano do Gdańskiej Stoczni Remontowej, gdzie

przystąpiono do dalszego remontu i adaptacji. *Soldkowi* przywrócono wygląd z okresu, gdy wszedł do służby, a wewnątrz urządzono pomieszczenia dla muzealnych ekspozycji. 17 lipca 1985 roku – jeszcze na terenie Stoczni Gdańskiej – nastąpiło otwarcie na statku oddziału Centralnego Muzeum Morskiego w Gdań-

sku. Nieco później *Soldka* przeholowano na Motławę w pobliże siedziby CMM i udostępniono zwiedzającym w charakterze statku-muzeum.

Ale jego dzieje jako statku-muzeum to już inna historia.

Marek Twardowski

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

czerwiec 1996 r.

8.06. – Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdańskiej podjęło uchwałę o zaprzestaniu działalności przez stocznię. Za taką decyzją głosowało 79 proc. akcjonariuszy, w tym największy, dysponujący 60 proc. głosów Skarb Państwa, reprezentowany na zgromadzeniu przez wojewodę gdańskiego. Za taką decyzją głosowało również 19 proc. drobnych udziałowców, głównie pracowników stoczni, którzy liczyli, że decyzja ta nie będzie oznaczać fizycznej likwidacji stoczni, ale umożliwi – po ogłoszeniu jej upadłości (co nastąpiło kilka tygodni później) rychłą zmianę jej właściciela.

20.06. – Polska Żegluga Bałtycka S.A. uruchomiła statkiem ro-ro *Parseła* nową linię łączącą Świnoujście z duńskim portem Aabenraa, dobrze skomunikowanym z systemem autostrad w Danii i Niemczech. Linia była obsługiwana początkowo dwa razy w tygodniu.



21.06. – POL-Levant zakupił od PLO trzy od lat eksploatowane przez siebie drobniowce: *Radzianków*, *Garwolin* i *Ostrołękę*, stając się ich jedynym właścicielem. Kilka miesięcy wcześniej w podobny spo-

sób POL-Levant zakupił od PLO cztery inne statki tej samej serii.



22.06. – Jubileusz 50-lecia działalności na polskim rynku hucznie obchodził „Spedrapid”, który w latach 1946-1993 był polsko-czechosłowacką spółką spedycyjną, a od 1993 r. kiedy 50 proc. udziałów od C. Hartwig Szczecin wykupił Czechofracht Praga, spółką czeską. Za pośrednictwem Spedrapidu w latach 1961-75 w portach polskich przeładowywano po ok. 3 mln ton ładunków naszych południowych sąsiadów, a spółka zatrudniała w tych latach 200-215 osób. Obecnie spółka w Gdyni i Szczecinie zatrudnia 21 osób.

24.06. – Prezes Stoczni Szczecińskiej S.A. Krzysztof Piotrowski i dyrektor naczelny PŻM Janusz Lembas podpisali umowę na budowę w latach 1998-2000 pięciu masowców o nośności 16 500 ton każdy, z których dwa przystosowano później (przez Gdańską Stocznnię Remontową) do przewozu siarki w stanie płynnym. Wartość kontraktu wyniosła ok. 100 mln USD.

20 lat temu

czerwiec 1986 r.

06.06. – Odbyło się inauguracyjne posiedzenie Komitetu Honorowego budowy Domu Żeglarza w Gdyni. Komitetowi przewodniczył Stanisław Bejger, a w jego skład wchodził m.in. Mieczysław F. Rakowski – późniejszy premier i Maciej Gertych, obecnie eurodeputowany i były kandydat na prezydenta z ramienia LPR.

24.06. – Przekazano do eksploatacji bazę rudową w Świnoujściu.

27.06. – Pięć kutrów z PPIUR „Barka” w Kołobrzegu, po wielu latach przerwy, wznowiło eksploatację łowisk Morza Północnego w ramach przyznanego Polsce przez Norwegię limitu na odłowienie dwóch tys. ton dorszy.

30.06. – W stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano dla PLO m/s *Żerań* (na zdjęciu w suchym doku stoczni im. Komuny Paryskiej), pierwszy statek ro-ro z serii B-488 przeznaczony do eksploatacji na liniach śródziennomorskich.



30 lat temu

czerwiec 1976 r.

19.06. – Odznaczenie Gdyni Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Odrodzenia



Polski a stocznie „Nautę” – rówieśniczkę miasta Gdyni, Orderem Sztandaru Pracy I Klasy. Tego dnia odsłonięto również w Gdyni pomnik Józefa Conrada-Korzeniowskiego.

22.06. – W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy drobnicowiec z serii B-474, pływający później pod węgierską banderą jako *Csokonai* (8149 BRT).



22.06. – W Stoczni Północnej przekazano marynarce Wojennej NRD okręt szkolny *Wilhelm Pieck* projektu 888/N.

28.06. – Opuszczono banderę wojenną na okręcie-muzeum *Burza*. W trakcie 16 lat muzealnej służby odwiedziło go prawie 3,75 mln osób.

30.06. – W Stoczni Szczecińskiej przekazano marynarce Wojennej ZSRR prototypowy okręt szkolny *Smolnyj* (proj. 887).

40 lat temu
czerwiec 1966 r.

11.06. – Wychodzący z Port Harcourt drobnicowiec *Jan Žižka* zderzył się z nigeryjskim statkiem *Oba Overamz* i doznał uszkodzeń w części podwodnej kadłuba. Osadzony na mieliźnie, został odholowany do Port Harcourt na prowizoryczny remont.

15.06. – Przekształcenie dwóch szczecińskich uczelni morskich - Państwowej Szkoły Morskiej i Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego - w Wyższą Szkołę Morską w Szczecinie, która swoją działalność zainaugurowała w 1967 r.

30.06. – kpt. ż.w. Karol Olgier Borchardt (na zdjęciu), wybitny pisarz marynista i wykładowca w gdyńskiej szkole morskiej uzyskał największą liczbę głosów w plebiscycie „Gdańszczanin 1966”, organizowanym przez „Wieczór Wybrzeża”.



50 lat temu
czerwiec 1956 r.

26-28.06. – W porcie gdyńskim przebywał z wizytą jugosłowiański okręt szkolny *Galeb*.

60 lat temu
czerwiec 1946 r.

16.06. – Inauguracja pierwszych po wojnie Dni Morza. Otwarcie Centralnego Ośrodka Żeglarskiego Ligi Morskiej

17.06. – Do administrowanej przez władze polskie części portu szczecińskiego zwinął pierwszy po wojnie statek handlowy. Był to s/s *Ruth* bandery szwedzkiej.

21.06. – Do Gdyni zawinął po raz pierwszy drobnicowiec GAL-u *Tobruk*, wstawiony licznymi wojennymi dokonaniami.

22.06. – Otwarcie Biblioteki Gdańskiej (na zdjęciu Dzisiejsza Biblioteka Gdańska PAN). Jej pierwszy dyrektor Marian Pelczar tego dnia oświadczył, że „zakończył się okres ratowania zbiorów gdańskich”.

25.06. – Powołanie do życia Towarzystwa dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego Arka Sp. z o. o. w Gdyni.

26.06. – Zakładom energetycznym Wybrzeża oddano do eksploatacji jedyny w Polsce kabel podmorski wysokiego napięcia (długości 24 km), łączący Gdynię z Helem. Kabel zasilął w energię elektryczną Hel, Jastarnię i Juratę.



27.06. – Rozpoczęcie na okalających Trójmiasto akwenach morskich przewozów turystycznych.

70 lat temu
czerwiec 1936 r.

09.06. – Otwarcie Domu Szwedzkiego Marynarza, przy obecnej ul. Jana z Kolna w Gdyni.

27.06. – Wizyta w Gdańsku niemieckiego krążownika *Leipzig*.

28.06. – Ukazał się pierwszy numer „Morskich Wiadomości Technicznych” – pierwszego polskiego pisma technicznego wydawanego przez Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich (STOP) z siedzibą w Gdyni. Jego redaktorem naczelnym był związany z Państwową Szkołą Morską w Gdyni inż. Michał Kisielewski.

80 lat temu
czerwiec 1926 r.

01.06. – Powstała pierwsza polska firma maklerska: Polska Agencja Morska z siedzibą w Gdyni.

24.06. – Do Gdyni przybył z wizytą nowomianowany minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski. Wizytował m.in. statek *Wawel*, należący do Towarzystwa Żegluga Morskiej „Sarmacja”.

Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski



„Sosny nad morzem”, lata 1950., własność prywatna, depozyt w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Tajniki dzieł marynistów (6)

Mistrz akwareli

Twórczość Mariana Mokwy to w Polsce niemal synonim marynistyki. Charakterystyczne sylwety przechylonych pod naporem wiatru łodzi na szarobłękitnych falach czy widoki klifów majestatycznie wznoszących się nad taflą morza znane są wszystkim miłośnikom morza.



Marian Mokwa z równym powodzeniem uprawiał malarstwo olejne i akwarelowe, ponadto - jak każdy artysta - rysował i eksperymentował w dziedzinie grafiki. Całkowita liczba jego prac zrealizowanych w różnych technikach nie jest znana - różni autorzy oceniają ją na sześć do dziewięciu tysięcy. Najmniej znana i chyba niesłusznie pozostająca w cieniu jego obrazów olejnych jest twórczość akwarelowa tego artysty.

Technika nie dla każdego...

Akwarela jest techniką wymagającą, swoistym sprawdzianem zarówno umie-

jętności warsztatowych, jak i intuicji malarza. Adeptci malarstwa zapoznają się z nią w początkach nauki, jest bowiem tańsza i szybsza od olejnej. Pozwala w krótkim czasie wypróbować różne pomysły kompozycyjne i rozwiązania kolorystyczne. Wielu twórców stosuje ją we wstępnej fazie przygotowania większych prac olejnych jako swoiste „notatki” do powstającego obrazu. Niewielu jednak udaje się z powodzeniem tworzyć wyraziste i w pełni autonomiczne akwarele. Dlaczego? Bo jako technika wodna w zasadzie uniemożliwia ona dokonywanie korekt na obrazie. Każdy ruch pędzla, każda zmiana siły jego nacisku zostawia ślad w kompozycji, niemożliwy do zamaskowania kolejnymi warstwami farby, jak to jest praktykowane w technice olejnej. Z tego powodu autorzy zazwyczaj posiłkują się wstępnym szkicem ołówkowym. Jednak także i tutaj kryją się pułapki. Zbyt ścisłe trzymanie się szkicu podczas nakładania farby wywołuje wrażenie sztywności i odbiera akwareli lekkość, która jest jednym z zasadniczych walorów tej techniki. Brak różnicowania nasycenia plamy barwnej niweczyć może iluzję głębi i zamiast plastycznej wizji, np. pejzażu powstaje staranna być może, ale pozbawiona wyrazu ilustracja.

Sława na pocztówkach

Marian Mokwa zapoznał się z akwarelą w początkach swojej artystycznej drogi. Pierwsze kroki stawiał w gimnazjum w Starogardzie Gdańskim. Po latach wspominał tę szkołę i życzliwość dyrektora **Einza**, który w 1905 roku zorganizował w auli gimnazjum pierwszą wystawę prac początkującego malarza. Podstawy techniki malarskiej zdobywał Mokwa pod kierunkiem profesora **Edgara Schulza**, któremu zawdzięczał też pierwszy dochód ze sprzedanych prac. Już podczas studiów

w Norymberdze, Monachium i Berlinie Polak zyskał sławę wybitnego akwarelisty. Firmy poligraficzne w Berlinie i Krakowie zamieszczały prace jego autorstwa na wydawanych przez siebie pocztówkach. Wkrótce sława ta zatoczyła miała znacznie szersze kręgi.

Wiosną 1910 roku jako korespondent „Gazety Grudziądzkiej” Marian Mokwa wyruszył do Turcji. Po drodze, w Czerniowcach na Bukowinie, został okradziony z pieniędzy i dokumentów. Z dobytku zostały mu dwie akwarele, które zaoferował właścicielowi lokalnego antykwariatu. Okazał się nim sławny w Europie marszand **Jonas Drahle**, który nie tylko kupił akwarele, ale złożył też zamówienia na kolejne. Pobyt w Turcji był w życiu Mokwy okresem niezwykle barwnym. Ponieważ jego pradziad **Franciszek Kuczkowski** wykładał w tamtejszej szkole oficerskiej, młody artysta spotkał się z przychylnością stambulskich dostojników, a nawet przyjmowany był na sułtańskim dworze, gdzie jego akwarele spotkały się z dużym uznaniem. Podróżował wówczas w głąb Azji, aż do granicy chińskiej i Tybetu, a następnie do Rosji.

Orientalne klimaty

Liczne obserwacje życia i pejzażu lewentyńskiego znaleźć można w zachowanych obrazach z tego pełnego wrażeń okresu. Przedstawiają one ulice bliskowschodnich miast z przechodniami w orientalnych strojach lub rozległe fragmenty krajobrazu, znaczone wieżyczkami minaretów. Kolorystyka jest często oparta na zestawieniu kremowej barwy podobrazia ze świetlistą, błękitną tonacją nieba, z tonami brązowymi i fioletowymi w zacienionych partiach pejzażu. Na obrazach takich jak widok z Jugoślawii, pozyskany niedawno do zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w



„Sopot”, 1922, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



„Klif Orłowski”, lata 1950., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Gdańsku, podziwiać można maestrię techniczną artysty, polegającą na subtelnym modulowaniu nasycenia koloru oraz niezwykle trafnym budowaniu przestrzennych relacji pomiędzy przedstawionymi na obrazie elementami krajobrazu. Widać też, że artysta miejscami świadomie pozostawiał niezamalowane pociągnięcia ołówka, chcąc podkreślić ostre krawędzie detali kamiennej architektury.

Marynista w Sopocie

Kres fascynującym podróżom na Wschód położył wybuch pierwszej wojny światowej. Po jej zakończeniu malarz osiadł w Sopocie i – wierny złożonej jeszcze w Istambule obietnicy – zajął się malarstwem marynistycznym. Choć zajmowały go wówczas bardziej pejzaże i monumentalny cykl historyczny w technice olejnej, nie zanieczyliwał też akwarel. Znakomitym przykładem jest widok plaży w Sopocie z 1922 roku. Ta prosta z pozoru kompozycja po bliższej analizie ukazuje kunszt autora. Namalowana kilkoma miękkimi pociągnięciami pędzla, przedstawia zakomponowane w głąb wybrzeże i taflę morza po prawej. Utrzymana jest w niemal monochromatycznej gamie błękitów, szarzejących na pierwszym planie i mocno nasyconych przy linii horyzontu. Słabo zaznaczony szkic ołówkowy służy jedynie jako punkt wyjścia tej quasi-abstrakcyjnej kompozycji. Z pomocą kilku zaledwie swobodnie roz-

lanych plam subtelnie modulowanego szarością błękitu wykreował artysta rozległy i sugestywny pejzaż morskiego wybrzeża. Subtelne różnice w sposobie rozprowadzania farby – położonej jednolitą, gładką plamą na powierzchni morza, falującej i rozplywającej się w partii nieba – tworzą wyrazisty kontrast pomiędzy spokojną taflą morza, piaszczystym brzegiem i niebem z obłokami. Nic dziwnego, że już podczas pierwszej indywidualnej wystawy w „Zachęcie” w 1924 roku akwarele Mokwy spotkały się z uznaniem krytyki artystycznej.



„Łódź rybacka”, 1936, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Władca zbiorowej wyobraźni

Zasługą Mokwy w dziedzinie polskiego malarstwa marynistycznego było wypracowanie i upowszechnienie schematów kompozycyjnych stosowanych do dnia dzisiejszego – często bezwiednie, bo tak już wrosły w naszą zbiorową wyobraźnię, że wydają się oczywiste. Jednym z takich motywów jest wizerunek wyciągniętej na piaszczysty brzeg łodzi rybackiej. Dobrym przykładem jest akwarela wykonana w 1936 roku. Na tle rozległej, spokojnej tafli morza autor ukazał łódź ze zwiniętym żaglem, widoczną od lewej burty. Jest to kolejna praca, gdzie wykorzystana została barwa papierowego podobrazia. Morze i niebo, choć bliskie sobie barwami, odróżnione są bardzo wyraźnie poprzez odmienny dukt pędzla nakładającego farbę. Na ich pastelowym tle dramatycznie odcina się ciemna sylwetka łodzi, efektownie odbita w mokrym piasku. Tego rodzaju kompozycje Mokwa bardzo chętnie wysyłał przyjaciółom jako karty świąteczne i okolicznościowe. Nakreślone zazwyczaj kilkoma pociągnięciami pędzla, stanowią perełki wielu kolekcji jego prac.

Urok nadmorskiego klifu

Do schematów kompozycyjnych wielokrotnie wykorzystywanych przez artystę należy też widok nadmorskiego klifu. Artysta mieszkał w Sopocie, więc zazwyczaj jest to klif orłowski, ukazujący często jak gdyby w opozycji do spokojnej tafli morza u jego stóp. Praca reproduk-

Monika Janiewicz-Brzostowska

Jak widać już choćby na tych kilku relowa naszych najpiękniejszych w wybranych przykładał, twórczość akwa- jest różnorodna i bogata. Artysta podej- mował różne tematy, rozmaicie rozwią- zwał zagadnienia kolorystyki i kompo- zycji. Doskonale warsztat, wyszukane, delikatne zestawienia barw, a przede- wszystkim znakomite wyczuć medium, jakim jest akwarela, pozwalają stawać jego prace w rzędzie najwybitniejszych polskich osiągnięć w tej dziedzinie.

Silnie związany z ziemią rodzinną, naj- częściej portretował kaszubskich ryba- ków. W zbiorach rodzinny artysty pozostaje obraz prezentowany w Centralnym Mu- zeum Morskim w 2003 roku na wystawie inauguracyjnej cykl „Polscy artyści o mo- rzu”, zatytułowany „Dwaj rybacy”. Przed- stawia on dwóch mężczyzn z charakter- stycznymi brodami, ubranych w stroje szromowe. Starsi, poważni, spracowani ludzie spoglądają przed siebie. W ich zmę- czonych spojrzeniach dostrzec można

Sosny nad morzem

Moty w nadmorskich kłifów powraca

wielokrotnie w dorobku Mariana Mokwy.

Do szczególnie urodziwych realizacji

tego tematu zaliczyć można „Sosny nad

morzem”. Już na pierwszy rzut oka uj-

muje odbiorcę rysunkowa uroda tej akwa-

rel. Wdzięczna sylwetka sosny o opada-

jących gałęziach, charakterystycznych

dla drzew rosnących w miejscach wysta-

wionych na działanie silnych wiatrów,

ukazana wśród grupy mniejszych sose-

nek, na tle ogładanej z góry zarości z kłi-

foym wybrzeżem, prezentuje się efek-

townie. Przesuwając ją na lewo do cen-

trum kompozycji artysta uzyskał efekt

nie odcienie błękitu zastosowane tutaj

stwarzają wrażenie chłodu i rzęskości nad-

morskiego poranka, podkreślając głębię

Wśród prac akwarelowych Mariana

Mokwy nie mogło zabraknąć portretów.

wana wraz z niniejszym tekstem stanowi doskonałą ilustrację swobody, z jaką ma- larz traktował wstępny szkic ołówkowy. Widać, że pomaga on budować kompo- zycję, ale nie krępuje autora, który kła- dzie farbę swobodnie, modelując nią for- my niezależnie od rysunku. O maestri świadczy też interesujący zabieg polegający na tym, że o ile ciem- ne igłowie sosny na pierwszym planie malowane jest gęstą, ciemną barwą, o tyle piaszczysty kłif za nią przedstawiono przy użyciu farby jasnej, a przy tym moc- no rozwodnionej. Zabieg ten podkreśla substancjalną różnicę pomiędzy pnem i gałęziami drzewa, a formą terenu, którą jednak tworzy miękki i delikatny piasek. Ciekawe, że na odwrócie tej akwareli znajduje się inna, niedokończona praca. Przedstawia ona widok na plażę z wycią- gniętą na brzeg łodzią. Przy łodzi ukaza- no postacie rybaków zajętych trudnymi do określenia czynnościami. W oddali po prawej widoczny jest ograniczający zato- kę kłif. Kolorystyka tej pracy utrzymana jest w gamie brązów i jasnych błękitów, z elementami ciemnej czerwieni i fiole- tu. Autor z jakiegoś powodu nie był z akwareli zadowolony, bo pozostawił ją niedokończoną i przekreślił ołówkiem.

„Jugosławia”, przed 1914, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



*Reporterzy „Naszego MORZA”
na powietrznym patrolu*

Strażnicy Bałtyku

Morza najlepiej pilnować z... powietrza.
Przekonaliśmy się o tym w czasie patrolu, na
który zabrali nas funkcjonariusze
Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

- Szukamy podpułkownika Olczyka -
oznajmiliśmy dwóm mężczyznom, któ-
rych spotkaliśmy po przyjeździe na lot-
nisko sanitarne w Gdańsku Rębiechowie.

- Prosto do hangaru, a potem po scho-
dach do góry - odpowiedzieli. - Ale tam
nikogo nie ma. Wszyscy są w powietrzu.

I rzeczywiście. Oba samoloty, który-
mi dysponuje Morski Oddział Straży Gra-
nicznej - starszy M 20 Mewa i najnow-
szy, właśnie co zakupiony, M 28 Skytruck
- były na patrolu nad Bałtykiem. Pierw-
sza wróciła Mewa, potem wylądował Sky-
truck. 41-letni mężczyzna, który z niego
wyszedł, okazał się poszukiwanym przez
nas podpułkownikiem Sławomirem Ol-
czykiem, dawniej pilotem samolotów
myśliwskich, a obecnie naczelnikiem
Wydziału Lotniczego MOSG. To właśnie
dzięki niemu weszliśmy na pokład Sky-
trucka, którym mieliśmy polecieć nad
naszą morską granicą.

Podobny do Antka...

Było majowe, pochmurne popołu-
dnie. Nad lotniskiem zbierały się chmu-
ry, zanościło się na deszcz. Popadywało
zresztą już od kilku dni. Pierwsze pyta-
nie, jakie zadaliśmy pplk Olczykowi, do-
tyczyło więc pogody.

- Proszę się nie obawiać - odpowie-
dział. - Pogoda nie ma większego zna-
czenia. Skytruck przystosowany jest do
latania w trudnych warunkach atmosf-
erycznych w dzień i w nocy. Deszcz to
żadna przeszkoda.

Musimy poczekać. Skytruck zabiera
bowiem ze sobą prawie 2 tony paliwa.
Jego tankowanie trwa około 1,5 godziny.



PZL M-28 Skytruck
wraca z patrolu nad Bałtykiem.



Podpułkownik Sławomir Olczyk za sterami Skytrucka.

W tym czasie ppłk Olczyk pokazuje nam samolot i przekazuje podstawowe informacje na jego temat. Dowiadujemy się zatem, że Skytruck (czyli po polsku podniebna ciężarówka), a dokładniej PZL M-28 Skytruck to samolot zbudowany na bazie sławnego Antka (AN-28) - bardzo udanej radzieckiej konstrukcji. To właśnie jemu zawdzięcza swoją charakterystyczną, pękłą sylwetkę.

Kasę dała Unia...

Został zbudowany w zakładach lotniczych w Mielcu. Kosztował ponad 30 mln zł. Pieniądze na jego zakup wyłożyła Unia

Europejska, dla której polskie morze jest granicą zewnętrzną. Samolot ma ponad 13 metrów długości, prawie 5 metrów wysokości i skrzydła o rozpiętości 22 metrów. Jego maksymalny ciężar to 7,5 tony. W wersji pasażerskiej zabrać może na pokład 19 osób, w towarowej ponad 2 tony ładunku. Jest metalowym górnopłatem wyposażonym w dwa silniki turbośmigłowe, które pozwalają osiągnąć prędkość do 355 km/h. Samolot może być w powietrzu około 5 godzin, a wznieść na wysokość nawet 8 tys. m. Zasięg - około 1,5 tys. km. Jego dużą zaletą jest to, że wystartować i wylądować może praktycznie wszędzie. Potrzebuje do tego tylko 300-metrowego, nawet nieutwardzonego, pasa ziemi.

- Do naszych potrzeb ten samolot nadaje się idealnie - mówi ppłk Olczyk. - Stanowi doskonale uzupełnienie Mewy.

Oba samoloty niemal bez przerwy latają nad morzem. Ich głównym zadaniem

15 lat pilnowania

16 maja 2006 roku Straż Graniczna, a więc także i wchodzący w jej skład Morski Oddział im. płk. Karola Bacza, obchodził 15-lecie powstania. Ochronia on 481,3 km granicy państwowej, czyli około 15 procent całkowitej jej długości. Z tego 440 km przypada na morze. W obszarze zainteresowania MOSG pozostaje pas wód terytorialnych o szerokości 12 mil morskich od naszego wybrzeża i polska wyłączna strefa ekonomiczna, co na morzu stanowi obszar 32 tysięcy kilometrów kwadratowych - porównywalny z terytorium Szwajcarii. Na lądzie MOSG kontroluje województwo pomorskie, część zachodniopomorskiego oraz powiat elbląski, miasto Elbląg i gminę Frombork w województwie warmińsko-mazurskim. Oddział dysponuje 13 placówkami rozlokowanymi od Elbląga po Świnoujście. Ma też dwa samoloty i 51 jednostek pływających różnych typów, zgrupowanych w dwóch Dywizjonach: Pomorskim w Świnoujściu i Kaszubskim w Gdańsku (gdzie znajduje się także komenda całego Oddziału).

W MOSG służy około 1,8 tys. funkcjonariuszy. Zabezpieczają granicę morską przed nielegalną imigracją, kontrolują ruch na przejściach granicznych, ścigają sprawców przestępstw i wykroczeń granicznych, zwalczają przemyt m. in. narkotyków, broni oraz substancji radioaktywnych, pilnują interesów ekonomicznych RP na polskich obszarach morskich, wykrywają zanieczyszczenia środowiska naturalnego i biorą udział w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych na morzu.

W ciągu 15 lat istnienia MOSG jego funkcjonariusze zatrzymali ponad 7 tys. osób, w tym ponad 3 tys. cudzoziemców nielegalnie przebywających w naszym kraju oraz ujawnili przemyt na sumę prawie 107 mln zł. Komendantem Oddziału jest kontradmirał Konrad Wiśniowski. Wejście Polski do Unii Europejskiej oraz zapowiedź przyjęcia do Układu z Schengen spowodowało modernizację sił MOSG. Ostatnio wzbogacił się on o dwa nowoczesne poduszki i samolot, podpisano umowę na budowę czterech szybkich kutrów pościgowych, powstaje też system radarowej ochrony granic.



Kończymy na pas startowy. Za chwilę wzbijemy się w powietrze...

jest patrolowanie naszych wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej. Już latem baza lotnicza MOSG ma się wzbogacić o kolejną maszynę - śmigłowiec M 3AM Anakonda. W przyszłości planowany jest zakup jeszcze jednego Skytrucka. Funkcjonariusze Wydziału Lotniczego MOSG marzą też o własnym hangarze bo ten, który w tej chwili zajmują, dzierżawią.

- W czasie startu i lądowania proszę zapiąć pasy - przypomina nam jeszcze na koniec pplk. Olczyk. - Na czas lotu wyłączcie też komórki.

Kamery lepsze niż okna

Tuż przed startem zaczyna padać ręsy deszcz. Nieco przemoczeni wsiadamy do samolotu. Zajmujemy dwa miejsca dla pasażerów w tylnej części Sky-

trucka. Wnętrze, z wygodnymi fotelami, choć niezbyt przestronne, robi miłe, niemal przytulne wrażenie. Przez chwilę prawie zapominamy, gdzie jesteśmy.

Za sterami siedzą piloci: Wojciech Bartczak i Wiesław Cena. Na pytanie, czy nie nudzi ich monotonna służba patrolowa, reagują zdziwieniem.

- Nie ma mowy o rutynie - mówi Wojciech Bartczak. - Każdy lot jest inny.

Za pilotami, tuż przy wejściu do samolotu, miejsce zajmuje mechanik pokładowy Sławomir Strzemiński. W czasie lotu czuwać będzie nad naszym technicznym bezpieczeństwem.

- Bez obaw - zapewnia. - Pod tym względem to naprawdę bardzo dobry samolot.

Za mechanikiem siadają operatorzy sprzętu pokładowego, oczy i uszy samolotu: Dariusz Panek i Piotr Krzywiński. Pierwszy z nich ma przed sobą radar i ekran, przez który widzi obraz przekazywany z kamery podwieszonej pod samolotem. Dzięki temu załoga obserwuje to, co się dzieje na zewnątrz maszyny bez konieczności wyglądania przez okna. W razie potrzeby operator może też włączyć specjalny skaner, który wykrywa zanieczyszczenia na powierzchni morza.

- Mam tu widok jak w telewizji - mówi Panek. - W razie potrzeby mogę zrobić przybliżenie płynącego po morzu statku tak, że nie musimy zniżać lotu.

Skytruck zabiera ze sobą prawie dwie tony paliwa. Tankowanie trwa około 1,5 godziny.



Skytruck jest naszpikowany najnowocześniejszą elektroniką. Drugi z operatorów ma przed sobą komputer, na którym na bieżąco śledzi trasę naszego przelotu. Na wyposażeniu samolotu jest też aparat i kamera cyfrowa. W razie potrzeby można na nich zarejestrować zauważone na morzu statki czy zdarzenia.

Skytruck ma na pokładzie również cztery tratwy ratownicze. Dzięki temu samolot może udzielić pomocy napotkanym rozbitkom. Wyrzucenie tratw odbywa się przez specjalne, otwierane automatycznie, drzwi znajdujące się w tylnej części maszyny.

Niewidoczni w deszczu

Kiedy startujemy, jest tuż po godz. 17. W powietrzu spędzimy ponad dwie godziny. Cały czas lecieć będziemy na wysokości ok. 170 metrów, z prędkością ponad 200 km na godzinę. Deszcz, który tak nas niepokoił przed startem, w górze okazuje się naszym sprzymierzeńcem. Członkowie załogi wyjaśniają nam, że dzięki niemu z dołu jesteśmy prawie niewidoczni. W razie czego działać będziemy więc przez zaskoczenie.

Lecimy nad Gdańskiem w kierunku morza. W kabinie panuje umiarkowany hałas. Przez cały lot samolotem prawie nie rzuca. Nawet przy nagłych skrętach przeciążenia są znośne. Po kilku minutach skręcamy na wschód. Z naszej prawej strony podziwiać możemy brzeg Wyspy Sobieszewskiej i Mierzei Wiślanej. I tak jest aż do Krynicy Morskiej, gdzie skręcamy nad Zalew Wiślany i udajemy się w kierunku Fromborka. Przed miastem nawiązujemy łączność z jednym ze statków MOSG patrolującym ten rejon. Przy okazji dowiadujemy się, że trzcinowiska nad Zalewem Wiślanym to jedno z ulubionych miejsc złodziei ukrywających tam skradzione jachty. Demontują ich maszty, a kadłuby przykrywają trzcinami. Tak zamaskowaną łódź zauważyć można tylko z powietrza. Jeśli tak by się stało, załoga Skytrucka ma obowiązek natychmiast zawiadomić centralę i w tamten rejon wysłany zostanie statek patrolowy.

Znad Fromborka kierujemy się w stronę granicy z Obwodem Kaliningradzkim należącym do Federacji Rosyjskiej. Tu trzeba uważać, bo nasi wschodni sąsiedzi bardzo nie lubią, kiedy ktoś narusza ich przestrzeń powietrzną. Tuż przed granicą kontaktujemy się z samolotem innego Oddziału Straży Granicznej - Warmińsko-Mazurskiego, który do swojego patrolu wystar-



W kabinie pilotów Skytrucka. Za sterami Wojciech Bartczak i Wiesław Cena.



Dariusz Panek ma przed sobą radar i ekran, na którym widzi obraz przekazywany z kamery podwieszanej pod samolotem.



Piotr Krzywiński przed komputerem, na którym na bieżąco śledzi trasę naszego przelotu.

Widziana z powietrza
katedra we Fromborku.



Przelatujemy
nad platformą Petrobalticu.



Okružamy tankowiec Icarus III przy platformie wiertniczej
Petrobalticu Baltic Beta sprawdzając, czy ropa nie wycieka.



tował z Kętrzyna. Uświadamia nam to, że granica jest pilnowana nie tylko od strony morza, ale także lądu. Po chwili skręcamy na północ i lecimy przez całą Zatokę Gdańską w kierunku położonych kilkadziesiąt kilometrów od przylądka Rozewie platform wiertniczych, należących do gdańskiego Przedsiębiorstwa Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu Petrobaltic. W tym czasie zaczynamy rozumieć, co członkowie załogi Skytrucka mieli na myśli mówiąc o specyfice latania nad morzem. Kiedy wyglądamy przez okno, na spokojnej wodzie aż po horyzont nie ma żadnego punktu odniesienia. Widoczność dodatkowo utrudniają deszcz i niskie chmury. W takich warunkach, bez przyrządów, bardzo łatwo jest zgubić kierunek.

Tajemniczy okręt

Po drodze do platform Petrobalticu sprawdzamy, czy nikt nie łowi ryb w strefie, w której o tej porze roku rybakom łowić nie wolno. Po stwierdzeniu, że wszystko jest w porządku, kierujemy się nad wody międzynarodowe. Tam napotykamy kilka statków. Odnotowujemy ich obecność i położenie. To rutynowe działania. Bywa, że w czasie jednego patrolu samolot napotyka nawet kilkaset różnego rodzaju jednostek - kutrów rybackich, statków handlowych, jachtów czy okrętów wojennych.

Na jeden z tych ostatnich natykamy się także teraz. Jesteśmy zaskoczeni, kiedy okazuje się, że na jego maszcie nie powiewa żadna bandera. Jednak na funkcjonariuszach fakt ten nie robi żadnego wrażenia.

- To najprawdopodobniej rosyjski okręt do prowadzenia wojny elektronicznej - zdradza nam Piotr Krzywiński, który na bieżąco tłumaczył nam, co się dzieje w czasie lotu. - Spotykamy go co jakiś czas. Pływa po wodach międzynarodowych, więc tylko odnotowujemy jego obecność i informujemy o niej naszą Marynarkę Wojenną.

Przy platformie wiertniczej Petrobalticu Baltic Beta widzimy tankowiec *Icarus III*, który odbiera stamtąd ropę. Przez chwilę okrążamy statek sprawdzając, czy gdzieś nic nie wycieka. Czysto - konstatujemy i zawracamy na południe w kierunku Władysławowa. Po drodze mijamy miejsce, gdzie na dnie spoczywa wrak *Goyi* - niemieckiego statku transportowego, który Rosjanie zatopili pod koniec drugiej wojny światowej, w kwietniu 1945 roku. Śmierć poniosło wtedy nawet 6 tys.



Przelatujemy nad rezydencją prezydenta RP w Juracie. Tu wypoczywa głowa państwa. Widać 35-metrową wieżę z tarasem, której pomysłodawcą był Aleksander Kwaśniewski, i którą podobno zadeedykował żonie.

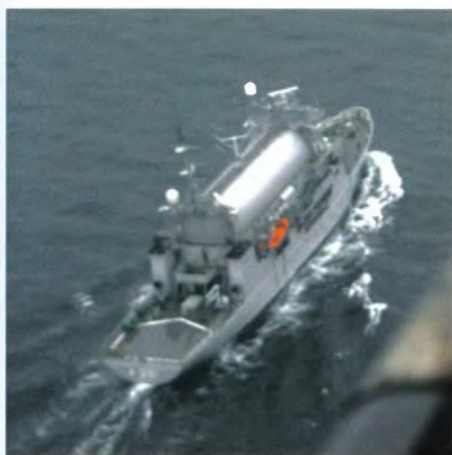
ludzi (dokładne dane nie są znane), głównie uciekinierów z Prus Wschodnich i Gdańska. Wrak uznawany jest za cmentarz wojenny i nie wolno do niego nurkować. Sprawdzamy, czy ktoś nie łamie tego zakazu. Kiedy okazuje się że nie - odlatujemy.

Spokojny patrol

Teraz lecimy już wzdłuż Półwyspu Helskiego. Mijamy położone tam miasta, mamy też rzadką okazję podziwiania z powietrza ośrodka wypoczynkowego prezydenta RP w Juracie. Na koniec zataczamy jeszcze kółko nad portem w Helu i wracamy do Gdańska.

- To był bardzo spokojny patrol, nie zauważyliśmy niczego niepokojącego - podsumowuje Piotr Krzywiński, kiedy podchodzimy do lądowania. - To znaczy, że na sprawdzonym przez nas obszarze nikt nie złamał prawa.

Kiedy wychodzimy z samolotu, nad Gdańskiem przewala się burza. Biegniemy do samochodu. Kątem oka zauważamy, że Skytruck przygotowywany jest do kolejnego lotu.



Częsty gość w obiektywie kamery Skytrucka, czyli okręt wojenny płynący bez bandery.

**Tomasz Falba
Zdjęcia: Waldemar Okrój**

Antyle Holenderskie powoli wychodzą z kryzysu

Nadzieja w wodzie

Turystyka, żegluga pasażerska i flota handlowa Antyli Holenderskich nie poddały się panującej na wyspach recesji. I dobrze, bo na tych trzech filarach opiera się gospodarka.

Formalnie Antyle były kolonią holenderską od XVIII wieku do 1954 roku, gdy stały się Terytorium Autonomicznym Korony Holenderskiej, rządzonym przez Radę Wysp pochodzącą z wyborów powszechnych.

Pięć wysp - Curacao, Bonaire, St. Marten, Statia i Saba - podlega koronie holenderskiej na zasadach zbliżonych do obowiązujących w Brytyjskiej Wspólnocie Narodów. Każda z wysp ma własną radę wykonawczą. Wszystkie wybierają

i delegują łącznie 22 członków federalnego parlamentu - Statem - z siedzibą w liczącej 170 tys. mieszkańców stolicy kraju Willemstad. Statem powołuje gabinet rady ministrów. Rządy są popularnie nazywane na Antylach rządami drzwi obrotowych, ponieważ zmiany gabinetów następują bardzo często. Gabinet federalny jest odpowiedzialny konstytucyjnie przed królową holenderską poprzez swojego szefa - gubernatora Antyli Holenderskich. Taki systemem władzy wykonaw-

czej i ustawodawczej powoduje częste napięcia, ponieważ posłowie Statem uważają się za najwyższą władzę w kraju, uzyskaną przecież w drodze demokratycznych wyborów.

Czy będzie rozpad?

Wyspa St. Marten stara się o odłączenie od Antyli Holenderskich, ale chciałaby utrzymać związek z Holandią w dziedzinie spraw zagranicznych i obrony. Jeśli doszłoby to do skutku, tą samą drogą podążałaby największa wyspa Antyli Holenderskich - Curacao, która dostarcza 3/4 PKB. Mogłoby to oznaczać dalsze rozluźnienie więzi łączących archipeląg z koroną holenderską. Precedens stworzyła należąca dawniej do Antyli Holenderskich wyspa Aruba, zamieszkała przez 91 tys. osób. Po secesji może się poszczycić umiarkowanym, ale stałym wzrostem PKB, nieznacznym bezrobociem i niską inflacją.

Flota w liczbach

Flota handlowa Antyli Holenderskich liczy 269 statków o łącznej pojemności prawie 2,6 mln GT. Są to:

statki do transportu ładunków suchych	116
zbiornikowce	30
pasażerskie	22
rybackie	23
inne	78

Malownicza Saba - jedna z pięciu wysp tworzących Antyle Holenderskie.

Fundusz leczy gospodarkę

Kondycja gospodarcza Antyli Holenderskich pozostawia wiele do życzenia, a wychodzenie z kryzysu przebiega bardzo wolno. Dość powiedzieć, że upływa już piąty rok recesji, a relacja długu publicznego do PKB oscyluje wokół niebezpiecznie wysokiego poziomu 75 procent. Międzynarodowy Fundusz Walutowy zalecił drastyczne cięcia budżetowe, co spowodowało poważne skurczenie się wydatków socjalnych, daleko posunięte oszczędności budżetowe i obniżenie się konsumpcji wewnętrznej. Mimo udogodnień fiskalnych, inwestycje w kraju kształtują się nadal na niskim poziomie. Mieszkańcy Antyli mówią, że chociaż niewolnictwo zniesiono tu prawie 150 lat temu, pozostają w niewoli Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Analitycy różnią się w ocenie tempa naprawy stanu gospodarki Antyli. Zdaniem jednych ciągle nie widać oznak gospodarczego ożywienia, inni postrzegają pewne symptomy zwyżkowania koniunktury.

W kołach żeglugowych kraju uważa się, że lekarstwo zastosowane przez MFW jest dla tak małego kraju zbyt mocne, a kuracja trwa zbyt długo i jest prawie bezskuteczna. - Ludzie chcieli ponieść pewne wyrzeczenia w obliczu kryzysu gospodarczego, ale nieudane próby poprawy sytuacji gospodarczej nie mogą trwać tak długo - uważa Ed Tromp, Prezes Banku Centralnego. - Trudno się dziwić, że cierpliwość społeczna wyczerpuje się i niepokojąco rośnie emigracja.

Emigrantami są przede wszystkim ludzie młodzi i wykształceni, którzy kierują się głównie do Holandii. I to właśnie spowodowaną bezrobociem emigrację Dennis Dare, prezes Izby Handlowej Antyli Holenderskich, uważa za najpoważniejszy problem kraju. Mimo to mówi, że dzięki lewicowo-centrowej partii Fren-tre Obrero (Front Ludzi Pracy) po pięcioletniej recesji kraj wychodzi z trudnego wirażu.

Banki obserwują

Filarem gospodarki Antyli jest turystyka, a podstawowe narzędzie jej realizacji to żegluga wycieczkowa. Ta ostatnia funkcjonuje jako zdrowy sektor ekonomicznej aktywności kraju. Zdaniem niektórych komentatorów, zarejestrowano również pierwsze oznaki dalszego ożywienia turystyki na wyspach. Liczba przybyszów odwiedzających Antyle w ubie-

głym roku wzrosła o siedem procent. Nic więc dziwnego, że zdecydowano o budowie kilku nowych hoteli, które będą przystosowane do przyjęcia około 1400 gości.

Finansowa obsługa żeglugi i turystyki, tak jak i całej gospodarki kraju, znajduje się pod silną i nieustępliwą presją holenderskich banków oraz innych krajów - członków Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych, domagających się większej przejrzystości transakcji finansowych.

Analitycy zgodni są jednak, że jeśli nie zostaną obniżone koszty funkcjonowania branży turystycznej, dalsze jej podgrzewanie może się załamać jeszcze w tym roku. Jednym z głównych krytyków nadmiernego rozwoju branży turystycznej jest Foreign Investment Advisory Service, którego głównym sponsorem jest Bank Światowy. Przedstawiciele FIAS uważają, że podatki na Antylach Holenderskich są zbyt wysokie, aby móc przyciągnąć inwestorów zagranicznych, a lokalnego kapitału brakuje. FIAS podkreśla też, że regulacje dotyczące rynku pracy nadmiernie sprzyjają zatrudnionym i poszukującym zatrudnienia; niewspółmiernie w porównaniu ze standardami przyjętymi w najbardziej sprzyjających sile roboczej krajach Unii Europejskiej. Za konieczne uważa się wprowadzenie korzystnych dla pracodawców zmian w kodeksie pracy.

Tylko nie tania!

Ku zadowoleniu społeczności żeglugowej Antyli Holenderskich, politycy nie starają się ingerować w sprawę branży. Funkcjonuje ona nieźle, chociaż gorzej niż np. na Jamajce, której położenie w centrum akwenu Morza Karaibskiego sprzyja intensywnemu rozwojowi turystyki morskiej.

Środowisko żeglugowe kraju nie uważa bandery Antyli Holenderskich za tanią. Nie można tu zarejestrować statku starszego niż 20-letni. Większość zarejestrowanych na wyspach jednostek to jednostki holenderskie, ale są także statki z innych krajów Europy (głównie ze Skandynawii). Żeglugowcy z Antyli uważają, że statki zarejestrowane pod banderą tego kraju spełniają wszystkie wymogi nowoczesnej żeglugi, czemu sprzyjają wysokie standardy zachowania bezpieczeństwa ludzi i ładunku na morzu oraz częste inspekcje. Wielu obserwatorów zgłasza jednak zastrzeżenia co do profesjonalizmu

i wiedzy technicznej części inspektorów nadzoru.

Wpływy z podatków odprowadzanych od tak dużej floty handlowej zajmują znaczącą pozycję w budżecie państwa. Mimo wieloletniej recesji, flota han-



Curacao to żelazny punkt morskich wycieczek po basenie Morza Karaibskiego.

dlowa pływająca pod banderą Antyli Holenderskich nie ucierpiała. Głównymi zaletami, które wabiają armatorów do rejestru antylskiego, jest dostęp do holenderskich struktur dyplomatycznych i brak restrykcji dotyczących zatrudniania marynarzy różnych narodowości. Antyleczycy dbają o takie ułożenie stosunków między marynarzami a ich pracodawcami, by nie dopuścić do sporów. Ważny tu jest przejrzysty system ubezpieczeń marynarskich. Nic więc dziwnego, że żeglugowcy tego kraju uważają banderę Antyli Holenderskich za najnowocześniejszą i najbezpieczniejszą w porównaniu z banderami innych krajów basenu Morza Karaibskiego.

Biurokraci...

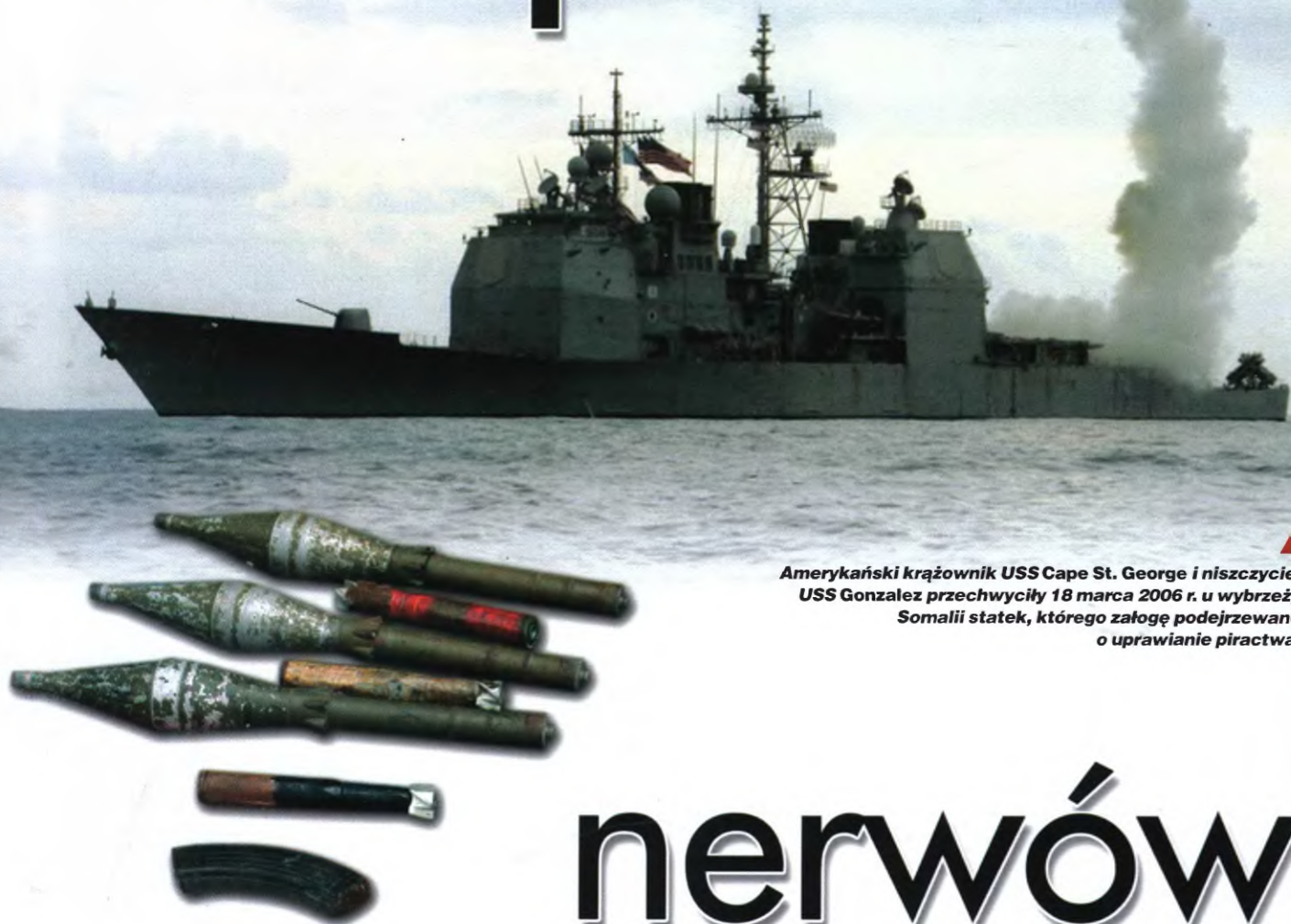
- Stosujemy standardy ITF-minimum, czyli nieco niższe niż obowiązujące w Holandii, ale równie bezpieczne - twierdzi Joop Van Vliet, szef Coral Administration & Management. - Biurokratyczna machina w Holandii jest mało sprawna i powolna, a to sprzyja napływowi nowych statków do rejestru antylskiego.

Biurokracji na Antylach nie dało się jednak uniknąć, zlokalizowana jest głównie w agencjach rządowych. Jest może mniejsza niż w Holandii, ale i tak nadmiernie rozbudowana. Wielu obserwatorów jest przekonanych, że do samoczynnego skurczenia się biurokratycznej mitręgi walnie przyczyniłaby się prywatyzacja rejestru, ale rząd jest niezdecydowany i na razie nie zamierza jej przeprowadzać.

Grażyna Milewska

Piraci z Somalii nie odpuszczają

Wojna



▲
Amerykański krążownik USS Cape St. George i niszczyciel USS Gonzalez przechwyciły 18 marca 2006 r. u wybrzeży Somalii statek, którego załogę podejrzewano o uprawianie piractwa. ►

nerwów

Na pokładzie pirackiej łodzi zarekwirowano m.in. granatniki, z których strzelano w kierunku amerykańskich okrętów.

Kapitanowie i skiperzy żeglujący u wybrzeży Somalii muszą mieć nerwy ze stali. Na początku tego roku amerykański niszczyciel rakietowy *Winston S. Churchill* przechwycił wprawdzie jedną z wielu łodzi z piratami, jednak marzec i kwiecień przyniosły kolejne zuchwałe ataki morskich bandytów. W pobliżu Rogu Afryki trwa wojna. Wojna nerwów.

15 marca piraci z Somalii zaatakowali ponownie, usiłując wdrzeć się na pokład kontenerowca. Odstraszyła ich jednak załoga, która skierowała w stronę podpływających trzech szybkich łodzi strumienie wody pod ciśnieniem, tłoczonej z węży przeciwpożarowych.

Ostre strzelanie

Do kolejnego incydentu, tym razem z udziałem amerykańskich okrętów, doszło 18 marca. Krą-

żownik *Cape St. George* i niszczyciel *Gonzalez* przechwyciły u wybrzeży Somalii jednostkę podejrzaną o uprawianie piractwa. Gdy oba okręty zbliżyły się do pirackiego statku, z jego pokładu padła seria z broni automatycznej. Dowódca krążownika bez wahania wydał rozkaz ostrzelenia celu z karabinów maszynowych (obie amerykańskie jednostki były zbyt blisko siebie, by użyć armat). W wyniku ostrzału jeden z piratów zginął, a pozostałych 12 poddało się. Po ich aresztowaniu i przetransportowaniu na okręt, piracki statek posłużył jako tarcza do ostrego strzelania artyleryjskiego.

Okazało się jednak, że spektakularna likwidacja kilku pirackich band nie ostudziła zapędów amatorów łatwego zysku na morzu. 29 marca dwunastu mężczyzn uzbrojonych w karabiny Kalasznikowa i granatniki wdarło się z dwóch szybkich łodzi motorowych na pokład zbiornikowca o nośności około 4 tys. ton (agencje

Odstraszyła ich zdecydowana postawa nastawionej bojowo załogi.

Piraci na straży... limitów

Także na początku kwietnia uzbrojeni mężczyźni zajęli południowokoreański statek rybacki *Dongwon*, zatrzymując jako zakładników 25 rybaków (ośmiu Koreańczyków, dziewięciu Indonezyjczyków, pięciu Wietnamczyków i trzech Chińczyków). Twierdzili oni jednak, że nie są piratami, lecz milicją morską, chroniącą somalijskie wody przed nielegalnymi połowami. W opinii władz koreańskich był to jednak akt piractwa w czystej postaci, choćby dlatego, że dokonujący zatrzymania nie działali w imieniu władzy państwowej, lecz własnego klanu. Nie zmienia to faktu, że w warunkach rozpadu somalijskiej państwowości rzeczywiście wielu rybackich armatorów kieruje tam swe statki, by poławiać bez jakichkolwiek limitów i ograniczeń. Pi-

zakładników i przystawili im broń do głowy, zarówno Amerykanie jak i Holendrzy wycofali się. Piraci zaś spokojnie odprowadzili statek ku wybrzeżom Somalii.



Po aresztowaniu piratów i przetransportowaniu ich na pokład, piracka łódź zamieniła się w tarczę strzelniczą dla armat okrętów US Navy.

Ten incydent spowodował ostrą krytykę rządu w Seulu, który zarzucił państwu zachodnim brak zdecydowania i konsekwencji. Władze Republiki Korei ogłosiły, iż rozważają wysłanie na wody somalijskie własnych okrętów.

Rybacy spod czarnej chusty

Inny przebieg miała próba uprowadzenia tajskiego statku rybackiego *Siri-chai Nava*. 16 marca 2006 roku, we wczesnych godzinach rannych, trzech Somalijszczyków wchodzących w skład załogi jednostki terroryzowało i uwięziło pozostałych rybaków, kierując jednocześnie statek ku brzegowi. Następnie bandyci wysłali... faks do armatora, żądając 800 tys. dolarów okupu za uwolnienie jednostki i załogi. Tajski właściciel statku nie podjął negocjacji, a o całym incydencie powiadomił International Maritime Bureau's Piracy Reporting Center w Kuala Lumpur, zajmujące się monitorowaniem aktów przemocy na morzu. Ta instytucja z kolei przekazała informację służbie operacyjnej komponentu morskiego amerykańskiego Dowództwa Centralnego.

Amerykański dowódca skierował w rejon incydentu dwa podporządkowane mu okręty brytyjskie (w ramach operacji „Enduring Freedom” takie państwa europejskie jak Wielka Brytania, Hiszpania, Niemcy, Włochy, Francja, Grecja utrzymują w tym rejonie międzynarodowy zespół sił morskich, wchodzący w skład komponentu morskiego Dowództwa Centralnego, noszący oznaczenie CTF-150): lekki lotniskowiec *Invincible* i niszczyciel *Nottingham* oraz jednostkę amerykańskiej Straży Wybrzeża *Munro*. Okręty przechwyciły uprowadzony statek, po czym z *Mun-*



nie są zgodne co do jego bandery i nazwy), płynącego z ładunkiem oleju silnikowego. Miało to miejsce około 150 km na północ od miasta El-Ade (w ostatnich tygodniach zdobyli je muzułmańscy fundamentaliści, którzy pokonali oddziały miejscowych klanów, w walkach zginęło co najmniej 70 osób). Statek z 19 zakładnikami odprowadzono następnie do Heredery. 1 kwietnia piraci uderzyli ponownie, usiłując wdrzeć się na frachtowiec.

kanterii temu zajściu dodaje fakt, że opatrzony przez ośmiu uzbrojonych mężczyzn statek (wdarli się na jego pokład z dwóch szybkich łodzi motorowych) przechwycony został następnie przez holenderską fregatę *De Zeven Provinciën* oraz amerykański niszczyciel *Roosevelt*. Okręty oddały nawet salwy ostrzegawcze przed dziob uprowadzonego statku, by skłonić porywaczy do zastopowania maszyn. Kiedy jednak sprawcy wyciągnęli na pokład

ro wysłano na jego pokład grupę abor-
dażową. Amerykanie aresztowali piratów,
którzy nie stawiali oporu. Skonfiskowano
cztery sztuki broni automatycznej z amu-
nicją. Sprawców przetransportowano na
pokład amerykańskiego kutra (wszystkie
jednostki Coast Guard noszą miano *cut-*
ter). Grupa z jednostek brytyjskich spraw-
dziła natomiast kolejny tajski statek ry-
backi manewrujący w pobliżu, *Ekbwat Pa-*
tana. Dla załogi tej siostrzanej jednostki
skończyło się na strachu.

Pirat na radarze

Najnowszy incydent na wodach soma-
lijskich odnotowany został przez ICC Co-
mercial Crome Service 22 maja. O godzi-
nie 18.15 czasu lokalnego oficer wachto-

wy drobnicowca płynącego z Mogadyszu
wykrył na ekranie radaru niezidentyfiko-
wany obiekt. Obawiając się pirackiego
ataku, natychmiast powiadomił dwie
uzbrojone łodzie strażnicze (wystawione
przez port i lokalne klany, zainteresowa-
nie utrzymaniem obrotu). O 19.10 szyb-
ka łódź zbliżyła się od strony rufy do stat-
ku, któremu towarzyszyły już jednostki
strażnicze. Wywiązała się intensywna
wymiana ognia. Ostatecznie, piraci odda-
lili się w kierunku południowym.

Najemnicy z USA

Akweny somalijskie uważane są obec-
nie za najniebezpieczniejsze na świecie.
Z plagą piractwa nie może poradzić sobie
rząd centralny, który ostatnio zatrudnił na-

wet najemników z amerykańskiej korp-
racji militarnej Tiger Cat Marine Security
(podmiot z grupy tzw. Private Military Con-
tractors). Jej pracownicy mają odtworzyć
somaalijską straż wybrzeża, a do tego czasu
zapewne odgrywać również jej rolę. Przez
kilkanaście pierwszych tygodni Ameryka-
nie nie odnieśli jednak żadnych spektaku-
larnych sukcesów. I trudno oprzeć się wra-
żeniu, że oto morska historia zatoczyła koło:
piratów wykonujących rozkazy władają-
cych wybrzeżem lokalnych warlordów
mają teraz zwalczać amerykańscy korsar-
ze, na żołdzie władz centralnych. A szare
kadłuby okrętów krajów zachodnich tkwią
gdzieś za horyzontem...

Krzysztof Kubiak
Zdjęcia: US Navy

Incydenty i pirackie napaści na statki w rejonie Somalii (styczeń 2005 - marzec 2006)



Źródło: IMB, UNITAR, UNOSAT.

W Gdyni Babich Dołach, ok. 300 m od brzegu, do dziś stoi w morzu stara torpedownia. Tutaj prowadzono prace nad torpedami przeznaczonymi dla Luftwaffe.



Zatoka U-Bootów

Pod koniec drugiej wojny światowej największą bazą Marynarki Wojennej III Rzeszy (Kriegsmarine) stała się Gdynia. Także inne porty położone nad Zatoką Gdańską - Gdańsk, Hel czy Piława - były ważną częścią hitlerowskiej maszyny wojennej.

Fakty te uznaje się dzisiaj za wstydlive. Oficjalne historie wymienionych miast albo o nich w ogóle nie wspominają, albo ledwie kilkoma zdaniami. Warto spojrzeć na tę sprawę nieco szerzej: od strony roli, jaką Zatoka Gdańska oraz zlokalizowane nad nią porty odegrały w największej wojnie wszechczasów.

Strategiczna zatoka

Zatoka Gdańska miała dla III Rzeszy znaczenie strategiczne. Wystarczy tylko zerknąć na mapę, by się o tym przekonać. Od września 1939 roku do

wybuchu wojny ze Związkiem Radzieckim Bałtyk był rejonem wolnym od działań bojowych. Jego wybrzeża zajmowały same Niemcy, kraje przez nie podbite - jak Polska - neutralne albo przyjazne III Rzeszy. Nie bez znaczenia był też fakt, że przez sporą część wojny Zatoka Gdańska niemal nie doświadczała systematycznych alianckich nalotów bombowych. Do tego doliczyć trzeba usytuowanie nad nią dwóch wielkich portów - Gdańska i Gdyni - oraz kilku mniejszych ośrodków związanych z przemysłem zbrojeniowym.

Znaczenie Zatoki Gdańskiej dla hitlerowskich Niemiec rosło w miarę upływu wojny. Zwiększyło

Niemcy utworzyli tam bazę swojej floty, nadając rejonowi (obejmującemu zasięgiem nie tylko samo miasto, ale także cały Półwysep Helski, Puck i Rumie) status twierdzy. Szybko odbudowany po zniszczeniach z września 1939 roku port rozbudowano i przystosowano do przyjmowania przede wszystkim dużych jednostek.

W czasie drugiej wojny światowej w Gdyni cumowały niemal wszystkie wielkie niemieckie okręty wojenne. Warto wymienić choćby te najsłynniejsze jak np. pancernik *Bismarck*, który właśnie stąd wypłynął w swój pierwszy i ostatni, jak się potem okazało, rejs bojowy, pancernik *Tirpitz* czy ciężki krążownik *Prinz Eugen*. Warto też podkreślić, że w stoczni w Gdyni prowadzono prace nad jedynym niemieckim lotniskowcem *Graf Zeppelin*. Poza wielkimi okrętami stacjonowały też tutaj dziesiątki mniejszych jednostek różnych klas: od niszczycieli po transportowce.

Gdynia miała dla Niemców znaczenie nie tylko jako baza wypadowa dla okrętów, ale też jako ośrodek stoczniowy. Dla zilustrowania wystarczy tylko przypomnieć, że jedynie w latach 1942-1943 dokonano tu remontu i napraw 300 okrętów podwodnych, 15 niszczycieli, 30 torpedowców, 100 jednostek patrolowych i ścigaczy, 220 jednostek obrony przeciwminowej, 30 okrętów rozpoznawczych, 60 promów i 300 innych mniejszych jednostek. W sumie daje to imponującą liczbę ponad tysiąca okrętów i statków!

Dowództwo dla asa

W tym zestawieniu warto zwrócić uwagę na liczbę wyremontowanych okrętów podwodnych. Jednak w Zatoce Gdańskiej były one nie tylko naprawiane. W czasie drugiej wojny światowej, szczególnie Gdańsk i Elbląg, stały się prawdziwym „zagłębiem” budowy U-Bootów. W Gdańsku zajmowały się tym dwie stocznie: Danziger Werft AG i F. Schichau GmbH, w Elblągu zaś filia tego drugiego zakładu. Początkowo stocznie te budowały U-Booty metodą tradycyjną - okręt, od początku do końca, powstawał na jednej i tej samej pochylni. Od jesieni 1943 roku przeszły jednak na budowę tzw. sekcji. U-Booty podzielono na dziewięć kawałków nazywanych właśnie sekcjami. Każda z nich mogła być wykonana w innej stoczni, potem były składane w jedną całość. Skracало to znacznie cykl produkcyjny U-Boota - jego budowa pierwszą metodą trwała około 18 miesięcy, a drugą tylko 6! W sumie, stocznie gdańskie i elbląskie wyprodukowały (lub uczestniczyły w produkcji) około 300 okrętów podwodnych różnych typów.

Ale Zatoka Gdańska nie była jedynie miejscem budowy i remontu U-Bootów. Służyła bowiem także do szkolenia ich załóg. I tak w Gdańsku zlokalizowana była 8 i 23 Flotylla tych okrętów, w Helu 18 Flotylla, w Gdyni 22 i 27 Flotylla, w Piławie - 19, 20, 21 i 26. O skali prowadzonych szkoleń niech świadczy choćby fakt, że w porcie gdyńskim jed-



Pancernik Bismarck w Gdyni w maju 1942 r.
W czasie drugiej wojny światowej w Gdyni cumowały niemal wszystkie wielkie niemieckie okręty wojenne.

się jeszcze bardziej pod sam jej koniec. W położonych nad Zatoką portach stacjonowały największe niemieckie okręty, w stocznich, na masową skalę, budowano U-Booty, szkolono też ich załogi. Nad Zatoką umiejscowiono wiele zakładów pracujących dla przemysłu zbrojeniowego, w tym także super-tajne ośrodki badawcze. W końcu to właśnie stąd w ostatnich miesiącach wojny ewakuowano ponad dwa miliony cywilów podczas największej morskiej operacji ewakuacyjnej w dziejach.

Lotniskowiec w Gdyni

Z punktu widzenia Kriegsmarine najważniejsza była Gdynia (przez nazistów przemianowana na Gotenhafen). Zaraz po zakończeniu wojny z Polską

norazowo bazowało w 1943 roku - około 120 U-Bootów, w połowie 1944 roku - około 140, we wrześniu 1944 roku - 90, a w listopadzie 1944 - 75. Marynarze przygotowani do służby na okrętach podwodnych zakwaterowani byli głównie na, zaadaptowanych do tego celu, statkach pasażerskich (np. w Gdyni na sławnym transatlantyku *Wilhelm Gustloff*).

Dowódcami poszczególnych flotylli szkolnych zostawali zwykle weterani podwodnej wojny. I tak np. przez kilka miesięcy 1944 roku dowódcą 22 Flotylli w Gdyni był as U-Bootów Wolfgang Luth, drugi na liście najskuteczniejszych dowódców niemieckich okrętów podwodnych w czasie drugiej wojny światowej.

Hel Waltera

Na rzecz U-Bootów pracowały też ośrodki naukowe. Zajmowały się one głównie projektowaniem i budową nowych rodzajów torped, a w jednym przypadku, także nowych typów samych okrętów podwodnych.

Pierwszy z ośrodków o nazwie Torpedowe Zakłady Doświadczalne zlokalizowany był w Gdyni Oksywiu. W jego skład wchodziło kilkanaście hal fabrycznych i magazynów oraz, zbudowana w odległości kilkuset metrów od brzegu, torpedownia. Stąd wystrzelivano w morze każdą nowowyprodukowaną torpedę. Nie były one uzbrojone. Po kilku kilometrach kończyły bieg i wylawiano je z morza. Do listopada 1944 roku oddano w ten sposób około tysiąca strzałów. Torpedowe Zakłady Doświadczalne prowadziły prace głównie nad torpedami akustycznymi dla okrętów podwodnych.

Drugi, niemal identyczny ośrodek, zbudowali Niemcy w Gdyni Babich Dołach. Różnica polegała na tym, że tutaj prowadzono prace nad torpedami przeznaczonymi nie dla marynarki, ale dla lotnictwa. To właśnie na potrzeby tego zakładu wybudowano po drugiej stronie Zatoki Puckiej, na południe od Jastarni i Juraty, specjalne punkty obserwacyjno-pomiarowe. Dzięki nim wiadomo było, po jakich kursach przebiegały sprawdzane torpedy.

Osobne miejsce zajmuje zakład doświadczalny, który powstał w Helu. Był to supertajny ośrodek badawczy, w którym prowadzono prace nad nowym rodzajem silników dla U-Bootów projektu słynnego prof. Helmutha Waltera. Dzięki niemu okręt podwodny mógł osiągnąć pod wodą, niespotykaną wówczas, prędkość ponad 20 węzłów. Badaniami osobiście interesował się głównodowodzący niemiecką bronią podwodną, potem Krigsmarine, a w końcu następca Adolfa Hitlera - Karl Doenitz. Odwiedził on nawet Hel i na jednym z nowych okrętów odbył rejs próbny.

Rosjanie wzięli resztę

Niemal wszystkie zakłady położone w rejonie portów w Zatoce Gdańskiej pracowały w czasie



Krażownik Kriegsmarine Scharnhorst podczas remontu w Gdyni, w 1942 r. Scharnhorst i bliźniaczy Gneisenau były pierwszymi okrętami Kriegsmarine, których budowy nie krępowały ograniczenia Traktatu wersalskiego. Chociaż opancerzenie dorównywało pancernikom tego okresu, Brytyjczycy zaliczali go do krążowników liniowych. Drugi z nich został zatopiony u wejścia do portu gdyńskiego.

drugiej wojny światowej na potrzeby niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. I tak np. w byłych garażach Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego w Gdyni stworzono zakład remontowy i montownię samolotów, a Gdańska Fabryka Wagonów zajmowała się naprawami ścigaczy i kutrów torpedowych. Wokół miast stworzono natomiast system obrony i nowe lotniska.

Ostatnie wydarzenie, którego świadkiem była w czasie wojny Zatoka Gdańska, to wielka ewakuacja ludności cywilnej uciekającej z Prus Wschodnich przed nacierającą Armią Czerwoną. W ciągu kilku miesięcy Kriegsmarine wywoziła drogą morską, korzystając z portów położonych w tym rejonie, ponad dwa miliony ludzi. Jak się później okazało, była to największa morska ewakuacja w dziejach ludzkości (pisaliśmy o tym w lutym numerze „Naszego MORZA”).

Uciekając z Zatoki Gdańskiej, Niemcy zostawili za sobą zniszczenia zwielokrotnione przez alianckie naloty bombowe. U wejścia do gdyńskiego portu zatopili wrak krążownika *Gneisenau*, dalsze 30 wraków znalazło swój grób w innych częściach tego portu. Czego nie udało się im zniszczyć albo wywieźć (jak np. nieukończone okręty podwodne) w głąb swojego kraju, zabrali Sowietci.

Tomasz Falba

Nowa wersja głośnego filmu katastroficznego z lat 70.

Do góry dnem



Gdy pasażerowie Posejdona wznosili noworoczny toast nie wiedzieli, co ich czeka...

Pasażerowie *Posejdona* wznoszą toast, by powitać nowy rok, gdy w lewą burtę tego luksusowego wycieczkowca uderza ponad 30-metrowa fala. Odwraca jednostkę do góry dnem. Do środka wdzierają się coraz więcej wody, a jedyną drogą ratunku dla ocalałych z katastrofy jest dotarcie do... dna statku, które wciąż jeszcze wystaje ponad powierzchnię morza.

Od 2 czerwca możemy oglądać w kinach remake słynnej „Tragedii *Posejdo-na*” z 1972 roku, jednego z największych katastroficznych hitów w historii kina (obok takich przebojów lat 70. jak „Płonący wieżowiec”, „Trzęsienie ziemi” czy „Port lotniczy”).

Powrót Petersena

Za sprawą nowego „*Posejdona*” na morze powraca ceniony niemiecki reżyser Wolfgang Petersen, który zdobył światową sławę dzięki dramatowi o łodzi podwodnej „*Okreś*” („*Das Boot*”) z 1981 roku.

Później Petersen związał się z Hollywood, gdzie zrealizował m.in. „*Na linii ognia*”, „*Epidemię*”, „*Air Force One*”, „*Troję*”, a także rozgrywający się na morzu dramat „*Gniew oceanu*” - opartą na faktach historię załogi rybackiego kutra, który zatonął podczas sztormu stulecia. Przysię-



W nowym filmie, podobnie jak w pierwowzorze, aktorzy samodzielnie dokonują karkołomnych wyczynów.

pując do pracy nad „Posejdonem” Wolfgang Petersen miał już za sobą filmowe doświadczenia z wielką falą i dramatem ludzi walczących żywiołem. Z kolei scenarzysta Mark Protosevich przepłynął Atlantyk na pokładzie *Queen Mary 2*, aby lepiej poznać realia luksusowego statku i jego pasażerów. Do pracy nad filmem musieli odpowiednio przygotować się również aktorzy.

Pot i strach

- To nie jest historia o eksplozjach czy wielkich zbiornikach wody. To opowieść o tym, jak dajecie sobie radę z sytuacją

i jak się zachowujecie. Chcę zobaczyć wasz pot, strach, wszystko... – mówił swoim aktorom Petersen, wysyłając wszystkich (m.in. Kurta Russela, Josha Lucasa i Richarda Dreyfussa) na specjalistyczne szkolenie prowadzone przez zespół doświadczonych nurków.

W efekcie, w wielu scenach aktorzy samodzielnie dokonują karkołomnych wyczynów, np. wiszą w uprząży na spadzistych platformach i są wyrzucani w górę przez rwące fale. W podobny sposób realizowano pierwowzór z lat 70., w którym większość kaskaderskich wyczynów również była dziełem samych aktorów (w „Tragedii Posejdonu” zagrali m.in.: Ernest Borgnine, Red Buttons, Gene Hackman i Leslie Nielsen).

To opowieść o tym, jak dajecie sobie radę z sytuacją i jak się zachowujecie. Chcę zobaczyć wasz pot i strach... – mówił do aktorów reżyser.



Luksusowy wycieczkowiec *Posejdon*

Długość: 337,1 m/1106 stóp (od dziobu do rufy)
Wysokość: 68,3 m/224 stopy
(od dna kadłuba do szczytu komina), w sumie 20 pięter
Pasażerowie: 2627
Załoga: 1486

Pokład górny:

- sześć pięter luksusowych kabin
- 382 apartamenty
- dwa luksusowe apartamenty na najwyższym piętrze
- w każdym pokoju szerokoekranowy telewizor LCD i konsola do gier
- 14 niepowtarzalnych stylów kabin do wyboru

Pokład dolny:

- 220 kabin oraz dyskoteka, salony i pokoje do zabawy, luksusowa sala balowa
- luksusowe kasyno zlokalizowane w galerii wychodzącej na salę balową
- 876 luków w kadłubie, przez które można oglądać wszystkie pomieszczenia na pokładzie dolnym

Pokład dziobowy:

- w pełni wyposażona biblioteka
- bar
- luksusowa siłownia

Pokład rufowy:

- restauracja Sunset
- akwarium
- taras widokowy
- trzy baseny o wymiarach olimpijskich – kryte i otwarte (przy dobrej pogodzie dach jest odsuwany, by można było pływać pod gołym niebem)
- dwa jacuzzi na zewnątrz
- pokład do gry

Wyposażenie pokładów:

- 681 krzeseł w salonach
- 456 foteli pokładowych
- 384 stoły
- 45 parasoli

Środki bezpieczeństwa:

- 32 szalupy ratunkowe
- 31 kamer ochrony
- 44 zestawy pierwszej pomocy

W przeciwieństwie do oryginału, tym razem akcja filmu rozgrywa się nie na ciepłym Morzu Śródziemnym, lecz na północnym Atlantyku. W obydwu przypadkach jednak tytułowy *Posejdon* jest luksusowym liniowcem z tysiącami pasażerów na pokładzie. Po katastrofie, gdy statek unosi się na powierzchni oceanu do góry dnem, garstka ocalałych podejmuje próbę dotarcia jak najbliżej dna, uciekając przed wdzierającą się od dołu wodą.

I na tym w zasadzie podobieństwa się kończą. Bo dalej widzimy już zupełnie nowych, współczesnych bohaterów, których życie, po obróceniu statku przez gigantyczną falę, dosłownie staje na głowie. Wszędzie nad nimi zwisają różne przedmioty, pojawiają się wycieki gazu, para, dym, wybuchają pożary. Panikę wśród ocalałych po uderzeniu fali pasażerów wzmacnia izolacja w zamkniętej przestrzeni, z której nie ma drogi ucieczki. To, co początkowo wydawało się wielkie i przestronne, zniemacka staje się małe i klaustrofobiczne, podzielone na pograżone w ciemnościach i oderwane od siebie dziury powietrzne oraz zablokowane przejścia. Film zaczyna się widokiem tysięcy ludzi, potem są ich setki, a na koniec zostaje tylko garstka...

W cieniu tsunami

Gdy w czerwcu 2005 roku rozpoczynały się zdjęcia do „*Posejdon*”, świat żył jeszcze tsunami, które w grudniu 2004 roku spustoszyło Indonezję. Mając w pamięci tę tragedię, aktorzy czuli respekt przed wodą, w której przyszło im grać.

- Był taki moment, gdy wynurzyłem się z wody w miejscu, w którym było około trzech centymetrów przestrzeni do oddychania nade mną i autentycznie spanikowałem. Dziękowałem Bogu, że to tylko plan zdjęciowy – wspominał po zakończeniu zdjęć Josh Lucas, grający w filmie hazardzistę Dylana Johnsa.

Słabe otwarcie

Amerykańska premiera „*Posejdon*” miała miejsce na początku maja, który od lat jest w USA najlepszym miesiącem, jeśli chodzi o frekwencję w kinach. Dlatego swoje najważniejsze tytuły, aspirujące do tytułu kinowego przeboju lata, hollywoodzkie wytwórnie starają wprowadzać na ekrany właśnie w maju. W przypadku „*Posejdon*” sukces jednak był, delikatnie mówiąc, umiarkowany. Zrealizowany za 160 milionów dolarów obraz w pierwszy weekend zarobił „zaledwie” 20 milionów, zajmując 40. miejsce wśród wszystkich majowych premier ostatnich 20 lat i uzyskując 11. wynik otwarcia w tym roku!

Oryginalna „*Tragedia Posejdon*” w 1972 roku dała się wyprzedzić tylko „*Ojcu chrzestnemu*”, zarabiając w samych Stanach, po uwzględnieniu inflacji, równowartość dzisiejszych 350 mln dolarów! Wreszcie, „*Tragedia Posejdon*” otrzymała aż osiem nominacji do Oscara, z których dwie zamieniła na statuetki (za najlepsze efekty specjalne i piosenkę) i zyskała sobie miano obrazu kultowego wśród miłośników kina katastroficznego. Czy nowa wersja morskiej tragedii osiągnie choć cząstkę tego sukcesu?

Tomasz Konopacki

© 2006 Warner Bros. Entertainment Inc.



W nowym wcieleniu Posejdone wystąpili m.in.:
Kurt Russel, Josh Lucas i Richard Dreyfuss.

© 2006 Warner Bros. Entertainment Inc.



Po katastrofie garstka ocalałych podejmuje próbę dotarcia
jak najbliżej dna statku, uciekając przed wdzierającą się od dołu wodą.

© 2006 Warner Bros. Entertainment Inc.



Od czasu do czasu na powierzchni oceanu występują pojedyncze fale,
których rozmiary daleko odbiegają od normalnych.

Fale fenomenalne

Od czasu do czasu na powierzchni oceanu występują pojedyncze fale, których rozmiary daleko odbiegają od normalnych. Ich angielska nazwa „freak waves” lub „rogue waves” w języku polskim tłumaczona jest jako „fala fenomenalna”, czasem jako „fala potworna”.

Te ściany wody - jak opisują je świadkowie - straszyły żeglarzy w morskich legendach. W ostatnich latach poddano je dokładnym obserwacjom naukowym dzięki technologii satelitarnej ESA (Europejskiej Agencji Kosmicznej). Fale te przez lata podejrzewano o spowodowanie wielu morskich tragedii, choć brakowało na to dowodów. Od lat 90. XX wieku, gdy rozpoczęto badania, potwierdzono, że to one są wielokrotnie przyczyną uszkodzeń liniowców wycieczkowych i morskich platform wiertniczych.

Raporty radarowe z jednego tylko pola naftowego na Morzu Północnym wykazały prawie 500 ataków fal fenomenalnych w ciągu ostatnich 12 lat! ESA sugeruje, że to właśnie fale fenomenalne mogły być przyczyną wielu spośród 200 zatonięć supertankowców i statków towarowych w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat, które przypisywano złym warunkom atmosferycznym. Jednym z takich przykładów może być *München* o ładowności 43 000 ton, który wywrócił się na Atlantyku w 1978 roku, zabierając ze sobą na dno całą załogę. W 1995 roku liniowiec wycieczkowy *Queen Mary 2* miał więcej szczęścia, gdy podczas huraganu ledwie uszedł fali o wysokości prawie 30 metrów.

Mimo, że naukowcy podają silne prądy jako przyczynę powstawania tych morskich potworów i twierdzą, że to one skupiają naturalne pływy morskie w pojedynczą siłę, odnotowano także przypadki fal fenomenalnych, które pojawiały się przy braku jakichkolwiek prądów, dosłownie znikąd.



Wielkie konstrukcje: USS Virginia



Zaproszenie na pokład atomowego okrętu podwodnego. *USS Virginia* to supernowoczesna łódź amerykańskiej armii, wyposażona w najnowszy sprzęt na miarę XXI wieku.

Emisja

Środa, 28 czerwca, godz. 01.00
Środa, 5 lipca, godz. 10.00, 15.00

Czysta Nauka: Ataki rekinów



Opowieści o okrutnych atakach rekinów na pływaków i surferów oraz film „Szczęki” sprawiły, że zwierzęta te cieszą się bardzo złą sławą. Prawda o tych prastarych drapieżnikach może być jeszcze bardziej przerażająca...

Emisja

Wtorek, 4 lipca, godz. 12.00, 20.00

Wielkie konstrukcje: Statek olbrzym



Po morzach i oceanach świata pływa jednocześnie prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład *OOCL Atlanta*, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

Środa, 21 czerwca, godz. 09.00, 14.00
Wtorek, 27 czerwca, godz. 20.00
Sobota, 1 lipca, godz. 13.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 1



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

Emisja

Pon., 26 czerwca, godz. 10.00, 15.00
Czwartek, 13 lipca, godz. 18.00

Kraksy pod lupą: Grecki prom

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

Emisja

Niedziela, 9 lipca, godz. 22.00

Wielkie konstrukcje: Palmowa Wyspa w Dubaju



W Zatoce Perskiej trwa realizacja ogromnego projektu, który na zawsze zmieni oblicze linii brzegowej tego regionu. Olbrzymie sztuczne wyspy ułożone w kształcie palmy to jedno z najambitniejszych wyzwań inżynierii XXI wieku.

Emisja

Sobota, 24 czerwca, godz. 14.00
Środa, 28 czerwca, godz. 10.00, 15.00

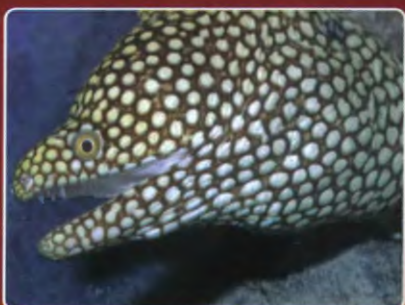
Łowcy mórz: Statek Katarzyny Wielkiej

W 1771 r. pełen skarbów statek carycy Katarzyny Wielkiej zatonął na wodach archipelagu wysp należących do Finlandii. Poszukiwania wraku trwały od lat. Odnalazł go fiński historyk. „Łowcy mórz” muszą potwierdzić tożsamość statku.

Emisja

Czwartek, 22 czerwca, godz. 12.00

Oceany za szkłem



Zaproszenie do jednego z najwspanialszych akwariów na świecie, Monterey Bay Aquarium.

Emisja

Wt., 27 czer., godz. 08.00, 13.00, 19.00
Czw., 29 czerwca, godz. 09.00, 14.00

Łowcy mór: Zatonięcie Wilhelma Gustloff

W lodowatych wodach Bałtyku spoczywa wrak niemieckiego liniowca, którym tysiące Niemców uciekało przed posuwającą się na zachód Armią Czerwoną. Statek został zatopiony przez trzy rosyjskie torpedy i nigdy nie dopłynął do celu.

Emisja

Czwartek, 29 czerwca, godz. 12.00

Środa, 5 lipca, godz. 18.00

Sekrety Norwegii

Florian Graner wyrusza z samotną misją zbadania tajemnic morskiego świata w kryształicznie czystych wodach norweskich fiordów. W lodowatej otchłani odkrywa rafę koralową, wspinala rozwijającą się bez słonecznego światła.

Emisja

Sobota, 24 czerwca, godz. 10.00

Łowcy mór: Malahat - statek przemysłowców rumu

Wśród zatopionych statków, tworzących sztuczny falochron na zachodnim wybrzeżu Kanady, leży wrak *Malahat*. Razem z grupą nurków wyruszymy na spacer po tym słynnym statku przemysłowców alkoholu z czasów prohibicji.

Emisja

Poniedziałek, 26 czerwca, godz. 12.00

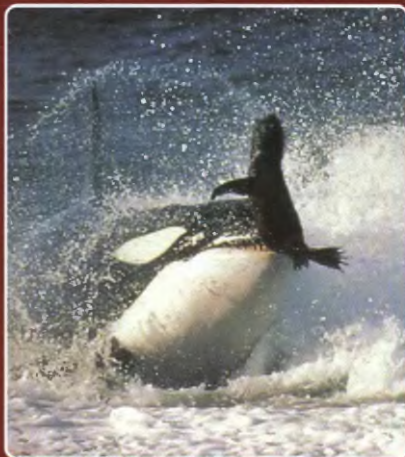
Morskie maszyny: Koparki

Morskie szlaki, którymi transportowane są surowce i towary dla światowego przemysłu, wymagają stałej konserwacji. Do tych prac wykorzystywane są silne koparki, pogłębiarki i pływające samochody wywrotki.

Emisja

Sobota, 24 czerwca, godz. 11.00

Dziki przygody: Ekspedycja „Zwierzęta z morskiego wybrzeża” (Orki)



Chris i Martin Kratt zapraszają w podróż do Argentyny, gdzie w dzikich rejonach Patagonii będą obserwować orki, które podczas polowań na młode lwy morskie wyskakują z morza na plażę.

Emisja

Niedziela, 25 czerwca, godz. 12.00

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 supermoderny hitlerowski niszczyciel *Bismarck*. Podczas wojny okręt ten zagrożał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Pon., 26 czerwca, godz. 22.00, 01.00

Pon., 3 lipca, godz. 10.00, 15.00

Piątek, 14 lipca, godz. 18.00

Łowcy mór: Fortuna z morskiego dna

Głęboko na dnie północnego Atlantyku spoczywają wraki dwóch okrętów wojennych, zniszczonych nie przez wroga torpedę, ale przez brytyjskiego przedsiębiorcę, który dorobił się fortuny, przeszukując dna oceanów.

Emisja

Wtorek, 27 czerwca, godz. 12.00

Kiedy wyprawa się nie powiedzie...: Dryfująca rodzina

W 1972 roku orki zaatakowały łódź *SY Lucette*, pływający dom rodziny Robertsonów. Łódź szybko zatонуła. Rodzina znalazła schronienie w pontonie. Na samym środku morza mieli tylko jedzenie na trzy dni i... zdrowy rozsądek.

Emisja

Wtorek, 27 czerwca, godz. 18.00

Atak rekinów (Fabien Cousteau)



Wyobraźmy sobie drapieżnika z apetytem żarłacza ludojada, o zdolnościach adaptacyjnych do życia w słonej i słodkiej wodzie. Fabien Cousteau bada ataki rekinów i być może uda mu się rozwiązać liczącą prawie 90 lat zagadkę.

Emisja

Śr., 28 czerwca, godz. 08.00, 13.00, 19.00

Tuż przed tragedią: Katastrofa promu z Zeebrugge



6 marca 1987 roku prom *Herald of Free Enterprise* wyruszył w rejs z portu w Zeebrugge i 20 minut później wywrócił się do góry dnem. W tej jednej z największych katastrof morskich w historii Wielkiej Brytanii zginęły 193 osoby.

Emisja

Środa, 28 czerwca, godz. 11.00

Łowcy mór: Zaginiona flota Kubilaja

Kubilaj, wnuk Czyngis-chana, dwa razy podejmował zakończone niepowodzeniem próby opanowania Japonii. Ataki udaremnił boski wiatr kamikaze. Łowcy mór schodzą na dno, aby przeszukać zatopione statki mongolskiego chana.

Emisja

Środa, 28 czerwca, godz. 12.00

Urodzeni mordercy: Podwodni oszuści

Ryby z rodziny skorpenowatych potrafią wspaniale wtopić się w tło. Groźna szkaradnica wyglądem przypomina głaz lub skałę. W królestwie oceanów żyją drapieżniki, które opracowały wyrafinowane sposoby zabijania swoich ofiar.

Emisja

Sobota, 1 lipca, godz. 10.00

W obronie rekinów

Analiza mitów i opowieści związanych z zachowaniem rekinów. Przyjrzyjmy się, jak istotną rolę odgrywają obecnie nurkowie w zachowaniu gatunków skazanych na wymarcie.

Emisja

Niedziela, 2 lipca, godz. 09.00

Zwierzęta z koszmarów: Rekiny

Rekiny to z pewnością najstraszniejsze drapieżniki oceanów. Napawające strachem opowieści o krwawych spotkaniach z rekinami, a także film „Szczęki” przeraziły Kristę do tego stopnia, że boi się wziąć kąpiel lub popływać w basenie.

Emisja

Środa, 28 czerwca, godz. 16.30

Piątek, 7 lipca, godz. 16.00

Morskie maszyny: W morskich głębinach

Piętnaście metrów pod powierzchnią morza w Zatoce Meksykańskiej żyje, pracuje, śpi i prowadzi badania zespół astronautów i akwanautów. Naukowcy sprawdzają, czy w przyszłości ludzie będą mogli mieszkać również pod wodą.

Emisja

Sobota, 1 lipca, godz. 11.00

W poszukiwaniu Fenicjan

Fenicjanie dominowali w basenie Morza Śródziemnego już w epoce żelaza. Dwóch renomowanych naukowców bada, skąd lud ten pochodził, w czym tkwił sekret jego niebywałych osiągnięć oraz co się z nim później stało.

Emisja

Niedziela, 2 lipca, godz. 15.00

Łowcy mór: Zaginiona flota z Santiago de Cuba

„Łowcy mór” prowadzą podwodne poszukiwania okrętów hiszpańskiej floty zatopionych u wybrzeży Kuby, 120 km od Santiago de Cuba. Na dnie morza spoczywają niszczyciele, krążowniki i okręty wojenne.

Emisja

Piątek, 30 czerwca, godz. 12.00

Wielkie konstrukcje: Port w Rotterdamie



Przez port w Rotterdamie przepływa codziennie 450 statków, wiozących towary o wartości miliarda dolarów. Ze względu na zdradliwe prądy morskie, wąskie kanały i wielki rozmiar tankowców przeprawa przez port to wielka operacja.

Emisja

Sobota, 1 lipca, godz. 14.00

Zatopienie Belgrano

Podwodne poszukiwania wraku argentyńskiego krążownika *Belgrano*, który podczas wojny o Falklandy zatopili brytyjska łódź podwodna. W wyniku akcji, która wzbudziła wiele kontrowersji, zginęło 300 argentyńskich marynarzy.

Emisja

Poniedziałek, 3 lipca, godz. 09.00, 14.00

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

Piątek, 30 czerwca, godz. 21.00, 00.00

Piątek, 7 lipca, godz. 09.00, 14.00

Urodzeni mordercy: Rafy koralowe

Pod morskimi falami śmiertelnie stworzenia walczą o przeżycie w malowniczej scenerii raf koralowych. Mali kanibale, mięczaki nagoskrzelne, drapieżne barrakudy i rekiny rafowe czekają na swoją porcję świeżego sushi.

Emisja

Środa, 5 lipca, godz. 17.00

Duchy Bałtyku

Podczas operacji Hannibal (styczeń – maj 1945), ewakuowano z regionów nadbałtyckich w głąb Niemiec ponad dwa miliony niemieckich cywilów. Humanitarna akcja pochłonęła tysiące ofiar. Zatonęło 250 statków i zginęło 40 tysięcy ludzi.

..... Emisja

Piątek, 7 lipca, godz. 18.00

Dzkie przygody: Ekspedycja „Zarłacz ludojad”

Chris i Martin spędzają dwa tygodnie na łodzi u wybrzeży Republiki Południowej Afryki. Mają zamiar popływać z żarłaczami ludojadami, poznać zachowania i zwyczaje tych groźnych drapieżników.

..... Emisja

Niedziela, 9 lipca, godz. 12.00

Zwycięstwo na Pacyfiku: Śmierć przed kapitulacją

Kronika wydarzeń i kulisy decyzji podejmowanych przez przywódców Japonii i USA podczas II wojny światowej, od zdobycia przez wojska amerykańskie Wysp Maryańskich, przez naloty na Tokio, aż do zrzućenia bomby atomowej.

..... Emisja

Niedziela, 9 lipca, godz. 01.00

Tuż przed tragedią: Pożar na pokładzie (Scandinavian Star)

W 1990 roku na promie *Scandinavian Star* wybuchł pożar. Ogień pojawił się we wczesnych godzinach rannych. Wielu pasażerów udusiło się w oparach dymu. Policja próbuje ustalić, czy był to tragiczny wypadek czy podpalenie.

..... Emisja

Piątek, 14 lipca, godz. 11.00

PREMIERA

Superplatforma



Światowe zapotrzebowanie na ropę i gaz bezustannie rośnie. Dlatego też kompanie naftowe rozpoczynają poszukiwania w coraz bardziej niedostępnych miejscach. Ten niekończący się wyścig prowadzi do niesłychanie szybkiego, agresywnego rozwoju technologii. W Zatoce Meksykańskiej największa supergłębinowa wieża wiertnicza holowana jest na jej przysięłe miejsce tuż przed rozpoczęciem się w tym rejonie sezonu huraganów. Na północnym Atlantyku gigantyczna platforma wiertnicza stoi na drodze corocznej wędrówki gór lodowych. Zajrzemy do wnętrza największych platform wydobywczych na świecie, aby odkryć tajniki tych niepowtarzalnych konstrukcji. Przekonamy się, czy potrafią stawić czoła najgwałtowniejszym żywiołom.

..... Emisja

Niedziela, 9 lipca, godz. 20.00

Poniedziałek, 10 lipca, godz. 21.00, 00.00

PREMIERA

Supertłódź



Przyjrzymy się z bliska tajemniczej maszynie, którą niewielu z ludzi miało okazję oglądać, a zaledwie garstka rozumie, jak działa. Jak to możliwe, że kawał stali, wypakowany po brzegi ludźmi, dominuje w podwodnym świecie, w którym panuje ciśnienie mogące zgnieść każdego w ułamku sekundy? Poznamy łódź podwodną najnowszej generacji USS *Texas* i podobne jej konstrukcje. Przyglądając się misjom treningowym i oglądając komputerowe symulacje, zobaczycie ich możliwości, które przekraczają granice naszej wyobraźni. Te łodzie nurkują głębiej i pracują ciszej niż jakiegokolwiek dotąd, a na dodatek są zdolne do wyczynów, które zaskoczyłyby nawet pisarzy SF. Zbadamy także przebieg kilku wypadków łodzi podwodnych i dowiemy się, jak nowe technologie zapobiegają podobnym tragediom.

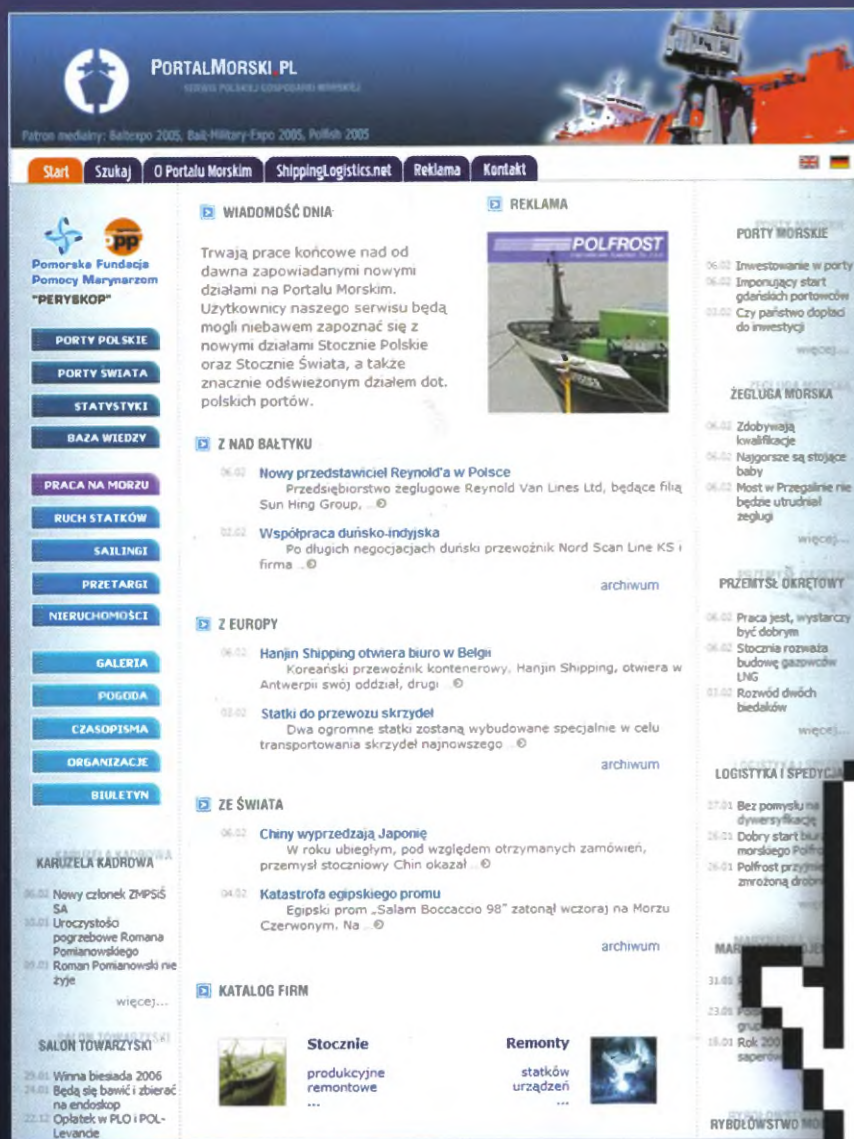
..... Emisja

23 lipca o godz. 20:00

Zdjęcia: National Geographic Channel

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

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



www.PortalMorski.pl

budownictwo OKRĘTOWE

Zielony paszport
dla *Steny Paris*



Dlaczego statek z nowej serii P-MAX
trafił na prestiżową listę
"znaczących statków roku 2005"?



Significant
small ships of 2005



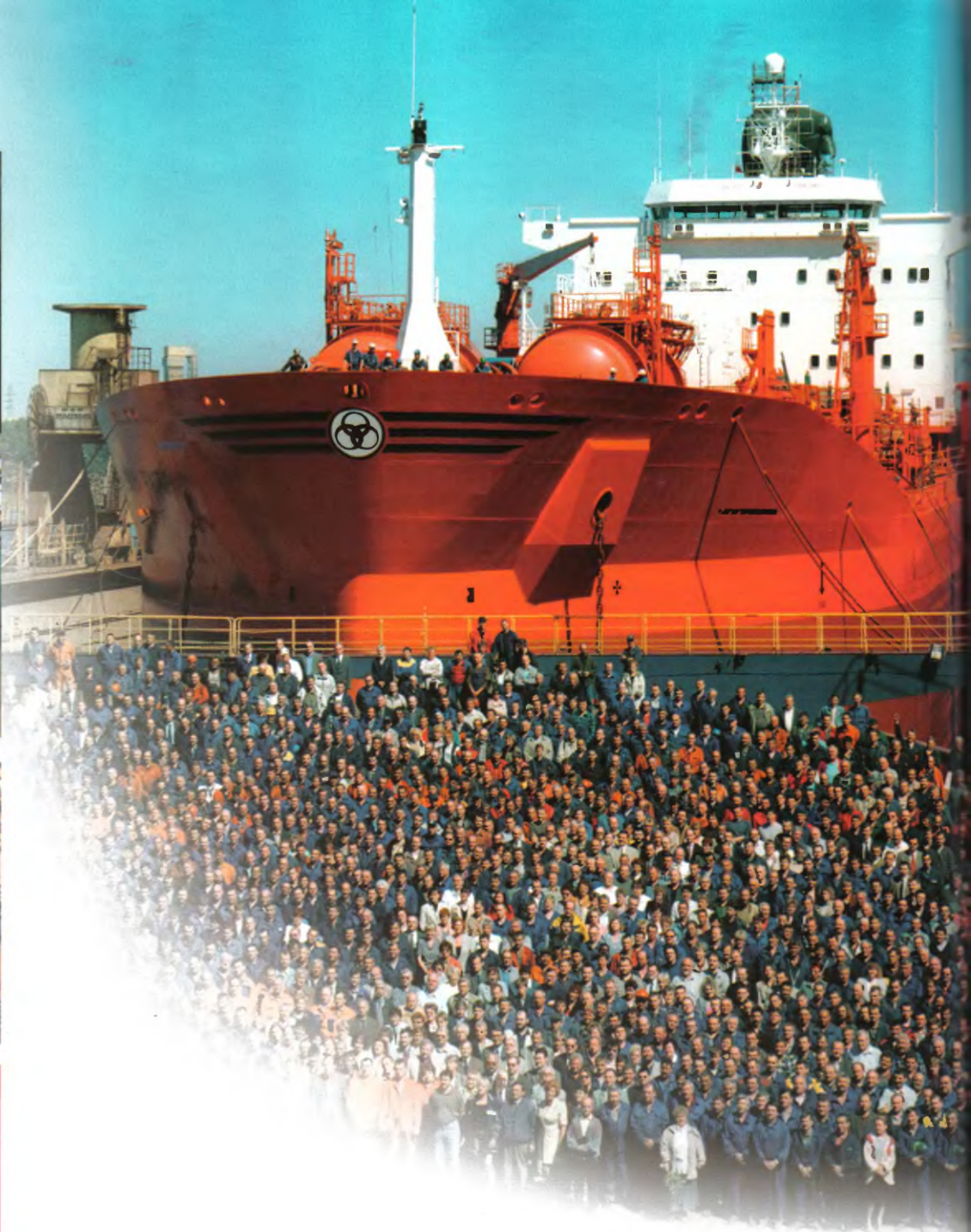
Papierowiec
częściowo z Gdańska



Statki z logiem
Chipolbroku



Nasi wygrali
regaty w Turcji!



w 2005 roku

REMONTOWA

*Gdańska Stocznia "Remontowa"
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna*

**stworzyła 300
nowych miejsc pracy**

NAJLEPSZY PRACODAWCA ROKU

Najciekawsze statki z listy "Significant Small Ships of 2005".

Małe jest piękne

Publikacja „Significant Ships of 2005” poświęcona była dużym statkom – o długości od 100 m w górę. Tę listę przedstawiliśmy już w 4 i 5 wydaniu naszego miesięcznika, zaś wybrane przez nas jednostki z tego zestawienia opisujemy na bieżąco (zob. cztery strony dalej). Natomiast statki, których długość wynosi poniżej 100 m, czyli te małe, choć nie mniej ciekawe, zestawione zostały w rankingu „Significant Small Ships of 2005”.

Tym razem „Royal Naval Architects” wybrali 28 najciekawszych i najbardziej innowacyjnych małych jednostek, zbudowanych na świecie w roku 2005. Wybór był nawet trudniejszy, bo mnogość samych stateczków, a i różnorodność ich typów jest o wiele większa niż statków dużych. Autorzy publikacji zauważają też, że małe stocznie w USA, z których wiele zostało dotkniętych skutkami huraganu Katrina, ze zgliszczy podniosły się i wznowiły produkcję zadziwiająco szybko, bo zaledwie dwa tygodnie po katastrofie. Mimo to amerykański kataklizm na pewno nie pozostał bez wpływu na ubiegłoroczną ofertę tych stoczní.

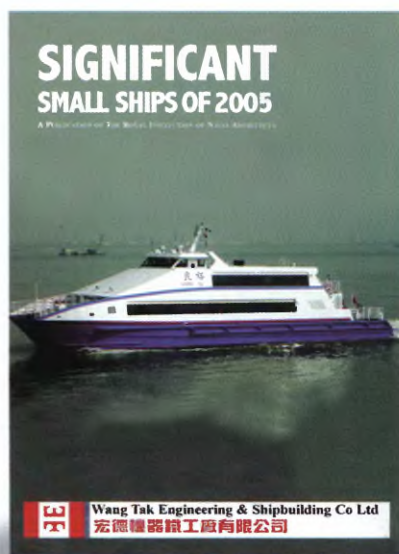
Tym razem wśród małych jednostek zaprezentowanych na 66 stronach najnowszego wydawnictwa Royal Institution of Naval Architects mamy więc 28 małych statków wszelkich typów, wśród nich m.in. holowniki portowe i oceaniczne, statki pomocnicze i zaopatrzeniowe dla platform wiertniczych, patrolowce policyjne i straże przybrzeżnej, dozorowce, ambulans wodny, szybkie łodzie transportowe i desantowe dla marynarki wojennej, statki ratownicze, serwisowce morskich elektrowni wiatrowych, promy pasażerskie i pasażersko – samochodowe, rzeczne wycieczkowce, jachty motorowe, jednostki badawcze itd.

Wśród dostrzeżonych i docenionych małych statków wyprodukowanych w 2005 roku 20 krajach znalazł się także jeden zaprojektowany i zbudowany przez polską stoczníę. Gdańska Stocznia Remontowa S.A. została wyróżniona za prom *Bute* przekazany szkockiemu armatorowi Caledonian Mac Brayne. Jest to jedyna nagrodzona polska stocznia na liście „Significant Small Ships of 2005”. To cieszy, choć jako kraj o dużym przemyśle stoczníowym moglibyśmy chyba powalczyć o więcej. Inna sprawa, że większość naszych stoczní wci¿ przeżywa problemy, przy których huragan Katrina, to historia trochę z innej bajki...

W tym numerze „Naszego MORZA” przedstawiamy więc pierwszą część listy „Significant Small Ships of 2005” – 18 jednostek. Reszta za miesiąc. I jak zawsze zapewniamy, że najciekawsze z nich będziemy przybliżać w kolejnych wydaniach naszego miesięcznika.

Grzegorz Landowski

W cieniu „Significant Ships of the Year” – listy statków wyprodukowanych na świecie w roku 2005 i uznanych przez królewskich projektantów i inżynierów okrętowych z Londynu za najciekawsze, pozostał inny ranking. Nie wzbudza on aż takich emocji, ale na pewno zasługuje na uwagę.



The Royal Institution of Naval Architects...

... czyli znane i poważane w światowej branży okrętowej Stowarzyszenie Królewskich Projektantów z siedzibą w Londynie oprócz działalności szkoleniowej, w tym organizowania międzynarodowych morskich konferencji i seminariów wydaje także liczne publikacje fachowe poświęcone statkom i okrętom. Najbardziej znane to: Naval Architect, Offshore Marine Technology, Ship & Boat, Warship Technology, Shiprepair and Conversion, Significant Small Ships, Significant Ships.



941

(plywający ambulans)

Stocznia: Dockstavarvet AB, Szwecja
Projekt: Swedish Defence Material Adm.
Długość: 14,9 m
Szerokość: 3,80 m
Zanurzenie: 0,90 m
Nośność: 3 dwt
Prędkość max.: 40 kn
Silniki: Scania DSI14/2 × 497 kW



Borcos Firdaus I

(zaopatrzeniowiec offshore)

Stocznia: Strategic Marine Pty Ltd, Malezja
Projekt: Southerly Designs/Strategic Marine
Długość: 40,00 m
Szerokość: 7,50 m
Zanurzenie: 2,30 m
Poj. ładunkowa: 50 t
Prędkość max.: 28 kn
Silniki: Cummins KTA 38 M2/2 × 1800 bhp



Bute

(prom ro-pax)

Stocznia / Projekt: Remontowa S.A., Polska
Długość: 72,01 m
Szerokość: 15,30 m
Zanurzenie: 3,00 m
Tonaż: 2612 gt
Nośność: 400 dwt
Prędkość max.: 15,4 kn
Silnik: MAK 8M20/1520 kW



Capt Rudy

(zaopatrzeniowiec)

Stocznia: Bollinger Shipyards Inc., USA
Projekt: Bollinger Shipyards Inc., USA
Długość: 49,83 m
Szerokość: 10,97 m
Zanurzenie: 2,9 m
Tonaż: 92 gt
Nośność: 625 dwt
Silniki: 2xCummins KTA 38MO



Douro Queen

(wycieczkowy, rzeczny)

Stocznia: Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.
Projekt: De Hoop International
Długość / Szerokość: 78,11 m / 11,00 m
Tonaż: 1,587 gt
Nośność: 100,82 dwt
Liczba pasażerów: 130
Prędkość max.: 12 kn
Silniki: Deutz TPD 616 V12/610 kW × 2



Fesco Sakhalin

(zaopatrzeniowiec / lodolamacz)

Stocznia / Projekt: Aker Finnyards Helsinki, Finlandia
Długość: 99,90 m
Szerokość: 21,20 m
Zanurzenie: 7,50 m
Tonaż: 6882 gt
Nośność: 3950 dwt
Prędkość: 16,7 kn
Silniki: Wärtsilä 8L38B/3 × 5800 kW



Fairmount Sherpa

(holownik / serwisowiec offshore)

Stocznia: Niigata Shipbuilding & Repair, Japonia
Projekt: Niigata Shipbuilding & Repair, Japonia
Długość: 75,05 m
Szerokość: 18,00 m
Zanurzenie: 6,00 m
Tonaż: 3239 gt
Prędkość max.: 16,51 kn
Silniki: Wartsila 6L32/4 × 3000 kW



Grampian Commander

(ratowniczy)

Stocznia: Balenciaga S.A., Hiszpania
Projekt: IMT Marine Consultants, Szkocja
Długość: 48,33 m
Szerokość: 11,80 m
Zanurzenie: 4,25 m
Tonaż: 1125 gt
Prędkość max.: 12 kn
Silniki: MAK 8M20/1 × 1520 kW



Harstad

(patrolowiec straży przybrzeżnej)

Stocznia: Aker Brattvåg, Norwegia
Projekt: Rolls-Royce Marine, Ulsteinvik, Norwegia
Długość: 83,00 m
Szerokość: 15,5 m
Zanurzenie: 6,00 m
Tonaż: 3120 gt
Prędkość max.: 18,5 kn
Silniki: Bergen B 32 40L8P/2 × 4000 kW



Highspeed 5

(prom ro-pax)

Stocznia: Austal, Australia
Projekt: Austal, Australia
Długość: 85,00 m
Szerokość: 21,20 m
Liczba pasażerów/aut: 809/154
Nośność: 470 dwt
Prędkość: 39 kn
Silniki: Caterpillar 3618/4 × 7200 kW



Hmas Armidale

(patrolowiec)

Stocznia: Austal, Australia
Projekt: Austal, Australia
Długość: 56,80 m
Szerokość: 9,68 m
Zanurzenie: 2,7 m
Uzbrojenie: 1 × Rafael Typhoon MK 25 mm, 2 działka 12,7 mm
Prędkość max.: 25 kn
Silniki: MTU 16v 4000 M70/2 × 2320 kW



Horc

(transportowiec wojskowy)

Stocznia: VT Halmatic Ltd. Wlk. Brytania
Projekt: VT Halmatic Ltd. Wlk. Brytania
Długość: 9,9 m
Szerokość: 2,9 m
Poj. linii ładunkowej: 9,9 m
Prędkość max.: 38 kn
Silnik: Yanmar 6LY/1 × 315 bhp



Kanoo 30
(szybka łódź pomocnicza)

Stocznia: Damen, Gorinchem, Holandia
Projekt: Damen, Gorinchem, Holandia
Długość: 19,15 m
Szerokość: 5,30 m
Zanurzenie: 1,60 m
Prędkość: 18 kn
Silniki: Caterpillar 3412D-TTA/2 × 1246 kW



Liang Yu
(prom pasażerski)

Stocznia: Wang Tak Engineering & Shipbuilding, Hong Kong
Projekt: CMCS, Australia
Długość: 33,00 m
Szerokość: 8,80 m
Zanurzenie: 1,00 m
Tonaż: 323 gt
Prędkość max.: 30+ kn
Silniki: MTU 16V2000m70/2 × 1050 kW



Lora D'Abundo
(prom ro-pax)

Stocznia: Rodriguez Cantieri Navali, Włochy
Projekt: Rodriguez Cantieri Navali, Włochy
Długość: 82,00 m
Szerokość: 15,00 m
Zanurzenie: 3,60 m
Nośność: 604 dwt
Prędkość max.: 19 kn
Silniki: Caterpillar 3608 diesel/2 × 2700 kW



Maria Dolores
(katamaran ro-pax)

Stocznia / Projekt: Austal, Australia
Długość: 68,40 m
Szerokość: 18,20 m
Zanurzenie: 2,60 m
Liczba pas. / aut: 600 / 65
Nośność: 260 dwt
Prędkość: 35,3 kn
Silniki: MTU 16V4000 M71/6 × 2465 kW



Morgan Foss
(holownik portowy)

Stocznia: Foss Rainier Shipyard, USA
Projekt: Robert Allan Ltd.
Długość: 23,80 m
Szerokość: 10,40 m
Zanurzenie: 4,50 m
Tonaż: > 200 gt
Nośność: 40 dwt
Silniki: Caterpillar 3512B/2 × 1800 kW



Murray
(policyjny katamaran patrolowy)

Stocznia: AF Theriault & Son Ltd., Nowa Szkocja
Projekt: Robert Allan Ltd.
Długość: 19,75 m
Szerokość: 6,70 m
Zanurzenie: 0,77 m
Prędkość serv.: 25 kn
Silniki: Caterpillar C18/2 × 746 kW
Zasięg: 500 nm



Widoczną z zewnątrz cechą wszystkich jednostek różnych typoszeręgów MAX jest stosunkowo małe zanurzenie oraz duża szerokość kadłuba.

Fot. Stena Bulk AB

Cechy projektowo-konstrukcyjne, bogate wyposażenie, i – na pierwszy rzut oka – niezwykle proporcje wymiarów głównych, niespotykane dotąd na statkach podobnej wielkości, sprawiają, że produktowiec *Stena Paris* w pełni zasłużył na obecność na liście „znaczących statków roku 2005”.

Zielony paszport dla *Steny Paris*

Przypomnijmy, że w „Naszym MORZU”, w dziale „Budownictwo Okrętowe” – opisujemy wybrane przez nas najciekawsze statki roku 2005, umieszczone na liście „Significant Ships of the Year” opublikowanej przez R.I.N.A. (brytyjskie Królewskie Stowarzyszenie Projektantów Statków i Inżynierów Okrętowych). Pierwszy z nich – szybki prom pasażersko-samochodowy – trimaran, przedstawiliśmy w poprzednim numerze miesięcznika. Dziś pora na kolejny ciekawy statek.

Jak chce armator – „najbezpieczniejszy i najbardziej efektywny zbudowany dotąd zbiornikowiec średniego zasięgu”, *Stena Paris* otwiera nową serię statków klasy P-MAX. Wcześniejsze, także dostrzeżone przez recenzentów i redaktorów z „Significant Ships”, to *Stena Victory* (VLCC V-MAX) i *Stena Caribbean* (niewielki C-MAX, zbudowany w Stoczni Gdynia SA).

Zasadniczym celem, jaki przyświecał twórcom koncepcji *Stena MAX*, jest zminimalizowanie ryzyka wypadków kończą-

cych się rozlewami. Osiąga się to przez zastosowanie podwójnego poszycia w całej przestrzeni ładunkowej, wyposażenie statku w bogate oprzyrządowanie nawigacyjne i mostek zintegrowany, budowę dwóch rozdzielonych siłowni, niezależnych pod względem ochrony przeciwpożarowej i ewentualnego zalania, a także odseparowanych, redundantnych systemów napędu głównego, sterowania i automatyki siłownianej.

Widoczną z zewnątrz cechą wszystkich jednostek różnych typoszeręgów MAX jest

stosunkowo małe zanurzenie oraz duża szerokość kadłuba. W tym przypadku (P-MAX) jest ona równa 40 m (zamiast „zwykłego” dla statków tej wielkości – *handymax*ów lub *sub-panamax*ów, o nośności rzędu 50-65 tys. ton „rozmiaru” 32,20 m). Armator twierdzi, że takie rozwiązanie umożliwia zabranie do zbiorników *Stena Paris* o 30 procent więcej ładunku w porównaniu do tradycyjnych, „standardowych” statków MR (*medium range* – średniego zasięgu) o podobnym zanurzeniu (rzędu 11-13 m).

Otoczoną podwójnym poszyciem kadłuba przestrzeń ładunkową podzielono na pięć par zbiorni-

ków oddzielonych gradziami przetłaczanymi typu trapezowego – poprzecznymi i jedną wzdłużną – w płaszczyźnie symetrii statku. Zbiorniki przystosowane są zarówno do „czystych”, jak i „brudnych” produktów naftowych, oraz ropy surowej. Statek otrzymał notację klasy ETC (*Effective Tank Cleaning*), co odzwierciedla zainstalowanie wyposażenia do szybkiego mycia zbiorników, nawet przy zmianie ładunku z cięższych frakcji na czyste produkty naftowe. Mycie zbiorników ułatwia gładka powierzchnia ich „sufitów” (spodniej strony pokładu głównego), gdyż wszystkie usztywnienia zostały przeniesione „na wierzch”, na pokład.

Przeładunek obsługiwany jest elektrycznymi pompami studniowymi, obecnymi w każdym ze zbiorników. Zbiorniki chronione są epoksydowymi powłokami antykorozyjnymi, natomiast rurociągi ładunkowe i nagrzewnice ładunku wykonano ze stali nierdzewnej. Zresztą, nie tylko zbiorniki ładunkowe, ale także balasty pokryte są wewnątrz farbami epoksydowymi, zapewniającymi długotrwałą ochronę. Wszystkie zbiorniki ładunkowe, a także te zawierające paliwo statku lub zanieczyszczoną wodę (np. po myciu zbiorników), dzieli od kadłuba zewnętrznego zbiornik balastowy lub pusta przestrzeń.

Kolejną, niezbyt jeszcze często spotykaną notacją klasy, posiadaną przez *Stena Paris*, jest RPS (*Redundant Propulsion System*). Według jej wymogów, statek zbudowany w Chorwacji, w wypadku utraty jednego z zespołów napędowych (awarii jednej z siłowni), musi być zdolny do zachowania dostępnej

Produktowiec w pigułce:

Stocznia:	Brodosplit Shipyard, Chorwacja
Imię statku:	<i>Stena Paris</i>
Stoczniowy nr budowy:	441
Zakontraktowany:	10 lipca 2003 r.
Wodowanie:	4 czerwca 2004 r.
Przekazanie do eksploatacji:	listopad 2005 r.
Właściciel / operator:	Concordia Maritime AB / Stena Bulk AB, Szwecja
Projektant:	Stena / Brodosplit
Zaangażowane ośrodki badań modelowych:	SSPA, Szwecja; MARIN, Holandia; Brodarski Institut, Chorwacja; HSWA, Niemcy
Bandera:	Bermudy
Liczba jednostek siostrzanych zbudowanych wcześniej:	0
Liczba statków zamówionych:	7

Charakterystyczną cechą statku jest bardzo szeroka pawęż. Statek ma rufę typu barkowego z dwiema płetwami czy „gondolami” (skegs) mieszczącymi wały śrubowe.



Ilustr. Stena Bulk AB

mocy napędowej, a co za tym idzie prędkości wystarczającej do utrzymania sterowności. Musi być także zdolny do sztormowania, czyli utrzymać prędkość 6 węzłów przy stanie morza 8, pod falę, przez 72 godziny. Statek posiada dwie całkowicie niezależne siłownie oddzielone wodoszczelną i ognioodporną grodzią. Każdy z przedziałów maszynowych mieści



Mostek zintegrowany na Stenie Paris.

silnik napędu głównego MAN B&W 6S46MC-C o mocy 7860 kW, z którym sprzężona jest bez przekładni śruba o stałym skoku, przed klasycznym sterem. Każda z siłowni ma niezależne systemy zasilania w paliwo, inne systemy pomocnicze, a także systemy zdalnego sterowania i monitoringu. Elektrownia okrętowa składa się z czterech zespołów prądotwórczych o mocy elektrycznej po 1081 kVA.

Charakterystyczną cechą statku jest bardzo szeroka pawęż. Statek ma rufę typu barkowego, z dwiema płetwami czy „gondolami” (skegs) mieszczącymi wały śrubowe. Na szczycie dużej nadbudówki, z szeroko rozstawionymi kominami obu siłowni, znajduje się pomost nawigacyjny o dookólnej widoczności 360°.

Stena Paris jest pierwszym statkiem, któremu przyznano (wykazywany w notacji klasy) „Zielony Paszport” towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas – dobrowolną opcję w klasie statku (która może się jednak stać obligatoryjną w przyszłości). Zgodnie z ideą „Zielonego Paszportu”, wszelkie materiały szkodliwe i niebezpieczne, znajdujące się na statku – zarówno „konstrukcyjne”, jak i związane z bieżącą eksploatacją – są zidentyfikowane i udokumentowane. Ma to m.in. ułatwić procedury związane z przyszłym złomowaniem statku i jego „recyklingiem”.

Stena Paris posiada klasę fińsko-szwedzką klasę lodową 1B. Jednostki typoszeregu Stena P-MAX zaprojektowano z myślą o 40-letnim okresie eksploatacji (przy czym wzięto pod uwagę wytrzymałość zmęczeniową konstrukcji kadłuba).

Piotr B. Stareńczak

Stena Paris (typ *Stena P-MAX*) Charakterystyka podstawowa

Długość całkowita	182,90 m
Długość między pionami	175,50 m
Szerokość	40,00 m
Wysokość boczna	17,90 m
Przestrzeń (odległość) między poszyciami zewnętrznym i wewnętrznym:	
■ burt	2,00 m
■ dna	2,10 m
Zanurzenie	
■ konstrukcyjne	11,30 m
■ maksymalne	13,00 m
Tonaż pojemnościowy brutto (GT)	36 064
Nośność	
■ przy zanurzeniu konstrukcyjnym	54 000 t
■ przy zanurzeniu maksymalnym	65 200 t
Prędkość	
■ maksymalna, przy zanurzeniu 11,30 m	17,50 w.
■ eksploatacyjna	14,50 w.
Pojemność zbiorników ładunkowych	70 200 m³
Pojemność zbiorników paliwa	
■ paliwo ciężkie	2300 m³
■ olej napędowy	240 m³
Pojemność zbiorników balastowych	26 100 m³
Zużycie paliwa (silniki główne)	38,60 t / dobę
Procent użycia w konstrukcji kadłuba stali o podwyższonej wytrzymałości	45
Silniki napędu głównego	2 × MAN B&W Brodosplit 6S46MC-C
Moc napędu głównego	2 × 7860 kW
Śruby napędowe (stałe, Ni-Al-Br)	2 × Ø 5300 mm
Zespoły prądotwórcze	4 × MAN B&W 7L23/30H
Moc elektrowni okrętowej	4 × 910 kW
Miejsca dla załogi	
■ oficerowie	10
■ załoga szeregową	16
■ miejsca dodatkowe	2
■ brygada remontowa / załoga kanałowa (Suez)	6
Klasyfikacja:	Det Norske Veritas + 1A, Tanker for oil, ESP, Nauticus (newbuilding), PLUS-2, ICE-1B, ETC, EO, VCS2, RPS, NAUT-AW, Green Passport
Tonaż pojemnościowy netto	10 714 t
DWT	30 435 t
Pojemność ładunkowa (z pontonami)	37 917 m³
Pojemność ładunkowa bez pontonów	40 143 m³
Pojemność kontenerów w ładowniach	796 TEU
Pojemność kontenerów na pokładzie	1108 TEU
Całkowita pojemność TEU	1904
Pojemność balastu	11 591 m³
Pojemność paliwa ciężkiego	2741 m³

Galileuszem ze Świnoujścia do Ystad

Galileusz – tak będzie nazywał się nowy prom szczyecińskiego armatora Euroafrica. Statek, noszący dotychczas nazwę *Via Tirreno*, zakupiono już w lutym 2006 r., o czym informowaliśmy w marcowym numerze „Naszego MORZA”. W maju sfinalizowano umowę i obsadzono statek polską załogą. Nowy polski prom spodziewany jest w jednej z krajowych stoczni remontowych w czerwcu.

Fot. Andreas Wörteler



Galileusz – tak będzie nazywał się nowy prom szczyecińskiego armatora Euroafrica. Dotychczas nazywał się *Via Tirreno* – tu na zdjęciu z 1992 roku.

Prom wymaga modernizacji, przystosowującej go do obowiązujących na Bałtyku przepisów dotyczących stateczności i bezpieczeństwa – znacznie bardziej restrykcyjnych niż te obowiązujące na Morzu Śródziemnym, gdzie dotychczas pływał. Po remoncie, obejmującym także przebudowę rampy rufowej, montaż drugiego steru strumieniowego i zabudowę dodatkowych kabin, *Galileusz* we wrześniu rozpocznie obsługę linii Świnoujście – Ystad.

Dane techniczne promu *Via Tirreno*

(po modernizacji, niektóre dane ulegną zmianie)

Długość całkowita	150,37 m
Szerokość:	23,40 m
Zanurzenie:	6,01 m
Nośność: 7330 DWT (wg innych źródeł: 6345 DWT)	
Tonaż:	14398 GT
Długość linii ładunkowej:	1740 m
Napęd:	dwa, wyprodukowane w Polsce, silniki Sulzer-Zgoda o mocy 11 520 kW.
Prędkość:	19 w.
Część pasażerska z miejscami dla 50 pasażerów (kierowcy przewożonych TIRów).	

Euroafrica nie będzie jednak zarządzała eksploatacją promu. Odda go w czarter należącej w całości do Polskiej Żeglugi Morskiej spółce Unity Line. *Galileusz* najprawdopodobniej zastąpi we flocie szczyecińskiej spółki stary i nieprzystający do obecnych standardów, były prom kolejowy *Mikołaj Kopernik*.

Galileusz został wybudowany w 1993 (wg innych źródeł w 1992) roku przez znaną, choć już nieistniejącą, holenderską stocznnię van der Giessen. Przez cały czas, pod nazwą *Via Tirreno*, obsługiwał linie promowe pomiędzy portami włoskimi. W ostatnich latach pływał na trasie Genua – Palermo, eksploatowany przez znanego, włoskiego armatora promowego Tirrenia di Navigazione, od którego odkupiła go Euroafrica.

Adam Woźniczka

Timca w próbach morskich

Trzeciego czerwca, z niewielkim opóźnieniem w stosunku to terminów zapowiadanych w czasie wodowania, w próby morskie wyruszył ze Szczecina prototypowy statek con-ro *Timca*. Nowa jednostka jest budowana dla holenderskiego armatora Spliethoff B.V. który w ostatnich latach stał się jednym z głównych klientów szczyecińskiej stoczni. Operatorem jednostki będzie, obecnie do Spliethoffa, fiński przewoźnik Transfennica. To jeden z największych armatorów obsługujących ogromny eksport skandynawskiego (głównie fińskiego) papieru do Europy Zachodniej i właśnie fiński papier będzie jednym z najważniejszych ładunków nowo budowanych w Szczecinie statków con-ro.

Oprócz papieru, nowe statki będą mogły przewozić wszelkie ładunki prze-

ładowywane w technologii ro-ro, a także znaczącą (660 TEU) ilość kontenerów przewożonych na pokładzie i w dziobowej

ładowni. *Timca* będzie pierwszym na świecie statkiem con-ro łączącym część ro-ro z ładownią „otwartą” (dotychczas na jednostkach con-ro stosowano „klasyczne” ładownie z pokrywami).

(aw)

Timca
wypływa
w próby
morskie.



Fot. Adam Woźniczka

Ekspresowy papierowiec... ...częściowo ze Stoczni Gdańskiej

Stocznia Gdańska zmierza ku samodzielności i odłączenia się od firmy – matki, czyli Stoczni Gdynia SA. Jednym z tego przejawów jest wykorzystywanie gdańskich pochylni do montażu kadłubów przez firmy zewnętrzne, np. Crist, która zbudowała tam m.in. część kadłuba kontenerowca dla stoczni niemieckiej. Stocznia Gdańska realizuje też swoje kontrakty, niezależne od współpracy produkcyjnej ze Stoczną Gdynia.

W Gdańsku zwodowano 24 maja, zbudowaną dla stoczni Aker Finnyards z Rauma w Finlandii, część rufową i śródokręcia (do wręgi 157) statku o numerze budowy stoczni fińskiej NB450. Gotowa jednostka, wyposażona do końca w Raumie, gdzie powstała część dziobowa, otrzymać ma nazwę *TransTimber*.

Jest to jednostka typu ro-ro do przewozu specjalnych kontenerów z papierem i innych pojazdów tocznych. Statek jest ostatnim z trzech (NB448-450) zakontraktowanych 5 stycznia 2005 roku przez stocznnię fińską z firmą Baltic Container Shipping. Szwedzki armator Transatlantic utworzył dla eksploatacji tych statków firmę-córkę TransLumi Line, która tworzyć będzie integralną część północno-fińskiego morskiego systemu transportowego NETSS, koncernu papierniczego i drzewnego Stora Enso. Rederi AB Transatlantic wyczarterował od Stora Enso trzy nowo budowane jednostki ro-ro na 15 lat. Będą one utrzymywać stały serwis przewozowy z ustalonym rozkładem jazdy pomiędzy portami Oulu i Kemi w Finlandii, Geteborgiem w Szwecji i Lubeką w Niemczech.

Okolo 60 proc. przestrzeni ładunkowej będzie na nich wykorzystane przez specjalne kontenery czarterującego – tzw. SECU (Stora Enso Cargo Unit). Każdy ze statków o nośności po 13 800 t będzie mógł zabrać na pokład po 155 tych specyficznych

przez stocznję w Rauma pod koniec czerwca, na początku listopada i w połowie grudnia tego roku.

Każdy ze statków napędzany będzie przez dwa silniki MAN B&W 9L48/60B o mocy 9000 kW każdy, zapewniające



Tak będzie wyglądać, po ukończeniu budowy w fińskiej stoczni Aker Finnyards, statek ro-ro do przewozu specjalnych kontenerów z papierem i innych pojazdów tocznych *TransTimber*.

nych jednostek ładunkowych. Charakteryzują się one maksymalnymi, dopuszczanymi przez szwedzką kolej, parametrami (90 t, 13,6 m × 3,4 m × 3,4 m).

Pozostała część przedziału ładunkowego będzie oferowana klientom z rynku. Transatlantic podpisał umowę czarteru przestrzeni ładunkowej ze Stora Enso na niewykorzystywaną przez papierniczego potentata część statków. TransLumi Line będzie odpowiedzialna za marketing, sprzedaż i eksploatację oraz zarządzanie przestrzenią dla ładunków „third-party”.

Jednostki o numerach budowy 448, 449 i 450 mają być odpowiednio zdawane

prędkość eksploatacyjną 20 węzłów na dwóch lub 16 węzłów na jednym silniku.

Statki, charakteryzujące się siłownią i nadbudówką położoną na dziobie, będą miały 190,50 m długości całkowitej, 26 m szerokości, zanurzenie 7,50 m. Na pokładzie statku znajdzie się pas ładunkowy ro-ro o długości 2950 m.

Budowę kadłuba NB 450 – *TransTimber* – w Stoczni Gdańskiej, prowadzoną wg dokumentacji dostarczonej przez zamawiającego, nadzorowało Det Norske Veritas. Pierwsze dwa statki z tej serii mają się nazywać *TransPaper* i *TransPulp*.

(PioSta)



Część rufowa i śródokręcie papierowca ro-ro podczas holowania z Gdańska do Finlandii.

Encyklopedia polskiej współczesnej floty handlowej (4)

Chipolbrok

Moniuszko to jeden z czterech statków Chipolbroku, zbudowanych pod koniec lat 80.



Chipolbrok powstał w 1951 roku jako spółka polsko – chińska, w której obaj partnerzy mieli równe udziały. Cechą charakterystyczną jest swoisty dualizm firmy – są dwie centrale (w Szanghaju i Gdyni), stanowiska kierownicze są dublowane, a decyzje muszą być wspólnie uzgadniane i podwójnie podpisywane. Komplikuje to zarządzanie i podnosi koszty, ale jak na razie działa w miarę sprawnie.

Przez większą część swego istnienia armator utrzymywał połączenia pomiędzy Polską i Chinami. Po 1989 roku zaczął szerzej funkcjonować na rynku międzynarodowym, przechodząc do obsługi serwisu Europa – Daleki Wschód. Połączenia na tym szlaku są chyba najbardziej prestiżowymi we współczesnej żegludze i obsługiwane są w większości przez wielkie kontenerowce. Chipolbrok nie podjął się jednak konkurencji w przewozach kontenerowych, znajdując własną niszę w przewozach drobnicy nieskonteneryzowanej (wszak nie wszystko mieści się w kontenerze). Okazało się to strzałem

W świetle definicji „polskości”, przyjętej w poprzednich odcinkach prezentowanej w „Naszym MORZU” listy statków, flota Chipolbroku może budzić zdziwienie. Armator ten ma dość szczególną, „podwójną”, strukturę własnościową. W efekcie tego „od zawsze” zwyczajowo „polskie” statki Chipolbroku zaliczano w poczet polskiej floty handlowej, co też tu czynimy. Ale przecież i części „chińskiej” nie sposób pominąć...

w dziesiątkę, szczególnie w czasie, gdy Chiny zintensyfikowały swój rozwój, a w ich kierunku popłynął z Europy szeroki strumień urządzeń inwestycyjnych, przemysłowych, a nawet całych fabryk, których nie dało się przewieźć kontenerowcami, za to statki Chipolbroku idealnie się do tego nadawały.

Obecnie Chipolbrok utrzymuje regularną linię żeglugową pomiędzy Europą Zachodnią (z odgałęzieniem do portów śródziemnomorskich) a Dalekim Wschodem (z odgałęzieniem do portów Środkowego Wschodu). Coraz częściej trasa powrotna do Europy wiedzie przez Kanał Panamski i porty Zatoki Meksykańskiej, tworząc serwis wokółziemski. Część starszych statków pływa w żegludze trampowej

w czarterach, natomiast cztery najmniejsze jednostki są eksploatowane w spółce „Arena”, z armatorem holenderskim, pływając głównie do portów afrykańskich.

Dualizm Chipolbroku znajduje też odzwierciedlenie w strukturze floty, gdzie zazwyczaj połowa statków danego typu należy do strony polskiej i jest obsadzana przez polskie załogi, a część jest własnością strony chińskiej i pływają na nich Chińczycy. Początkowo ten dualizm dotyczył też bander, jednak obecnie już tylko nieliczne statki pływają pod banderą chińską, podczas gdy pozostałe podnoszą „wygodne” bandery. Statki polskiej części zachowały jednak tradycyjne, polskie nazwy, podczas gdy statki chińskie przechodzą na nazwy angielskojęzyczne.

Nazwa	Stocznia	Rok budowy	Nośność [DWT]	Tonaż [GT]	Kontenery [TEU]	Długość [m]	Bandera
<i>Władysław Orkan</i>	Shanghai Shipyard Chiny	2003	30 435	24 167	1904	199,8	Cypr
<i>Chipolbrok Sun*</i>		2003	30 396	24 167	1904	199,8	Hong Kong
<i>Chipolbrok Moon*</i>		2004	30 460	24 167	1904	199,8	Hong Kong
<i>Leopold Staff</i>		2004	30 469	24 167	1904	199,8	Cypr
<i>Pokoj</i>	Nippon Kokan Japonia	1977	27 817	18 846	728	171	Cypr
<i>Carnival*</i>		1977	27 739	18 772	738	171	Malta
<i>Ever Happy*</i>		1977	27 817	18 846	738	171	Malta
<i>B. Prus</i>	Kaldnes, Norwegia	1979	24 400	16 869	670	171,9	Cypr
<i>Szymanowski</i>	„3 Maj”, Rijeka Chorwacja	1991	22 130	18 184	1003	169,7	Cypr
<i>Wieniawski</i>		1992	22 130	18 208	1003	170,1	Malta
<i>Jia Xing*</i>		1992	22 109	18 177	1003	169,8	Chiny
<i>Chong Ming*</i>		1993	22 109	18 177	1003	169,8	Chiny
<i>Taixing*</i>		1997	22 271	18 207	1094	169,7	Hong Kong
<i>Yongxing*</i>		1998	22 271	18 207	1094	169,8	Hong Kong
<i>Norwid</i>		1998	22 271	18 202	1094	169,8	Malta
<i>Lu Xun*</i>	Jiangnan Shipyard Chiny	1988	18 144	13 843	723	159	Chiny
<i>Li Bai*</i>		1988	18 144	13 843	723	159	Chiny
<i>Chopin</i>		1988	18 144	13 930	723	158,9	Cypr
<i>Moniuszko</i>		1989	18 144	13 938	723	158,9	Malta
<i>Ceynowa</i>	Stocznia Gdańska B-348	1982	15 622	15 235	412	156,7	Malta
<i>Jan Długosz</i>		1984	15 622	15 246	412	156,6	Cypr
<i>Hua Tuo*</i>	Shanghai Shipyard Chiny	1981	15 753	14 163	320	155,1	Chiny
<i>Lu Ban*</i>		1983	16 152	14 169	320	155,1	Chiny

* Statki chińskie

Obecnie flota Chipolbroku liczy 23 statki, z czego 11 stanowi polską część, a 12 część chińską. Oprócz czterech najnowszych, wszystkie pozostałe są zbudowane w układzie klasycznego drobnicowca trójpokładowego (z dwoma międzypokładami) z żurawiami pokładowymi.

Cztery największe, najnowsze i najnowocześniejsze jednostki zbudowano w latach 2003-2004 w chińskiej stoczni Shanghai Shipyard. Statki dokładnie opisaliśmy w poprzednich numerach „Naszego MORZA”. Warto tylko zaznaczyć, że każdy z nich jest wyposażony w dwa żurawie o udźwigu po 320 ton (pracując w tandemie mogą unieść do 640 ton) i dwa żurawie o udźwigu 50 ton.

Cztery kolejne pod względem wielkości jednostki to duże drobnicowce zbudowane pod koniec lat 70. XX wieku. Wszystkie zostały zakupione przez Chipolbrok w połowie lat 80., z „drugiej ręki”. Trzy z nich zbudowano w 1977 r. w japońskiej stoczni Nippon Kokan, jako jedne z sześciu jednostek budowanych dla norweskiego armatora Wilh. Wilhelmsen i określane są często jako typ „Tsu”. W flocie Chipolbroku pływała jeszcze czwarta jednostka tego typu – *Praca* – ale w 2003 r. została zezłomowana. Obecnie statki te posiadają cztery żurawie przeladunkowe, o udźwigu po 16 ton, umieszczone po dwa na jednej kolumnie i wówczas

mogą pracować parami o udźwigu 32 ton. Wcześniej posiadały też bomy, w tym jeden ciężki o udźwigu do 150 ton, jednak te urządzenia uległy dekapitalizacji i zostały usunięte z pokładów. Młodszym i mniejszym statkiem jest *B. Prus* będący we flocie Chipolbroku swoistym jedyńcem, nie mającym chińskiej „pary”. Statek zbudowała w 1979 roku norweska stocznia Kaldnes, a w połowie lat 80. trafił do Chipolbroku. Obecnie ma jeden żuraw o udźwigu 5 ton i cztery o udźwigu 16 ton (pracując parami – 32 tony), wcześniej posiadał też 150 tonowy bom, który wycięto. Wszystkie cztery jednostki są dziś najstarszymi statkami we flocie Chipolbroku i już od kilku lat praktycznie nie pływają w serwisach liniowych. W najbliższym czasie mają zostać wycofane.

Największą grupą statków we flocie polsko – chińskiego armatora jest siedem drobnicowców zbudowanych przez chorwacką stocznnię „3 Maj” w Rijecie. Pierwsza seria czterech jednostek została zbudowana w latach 1991-1993, a uzupełniły ją trzy jednostki drugiej serii zbudowane w latach 1997-1998. Jeden statek więcej zbudowano dla strony chińskiej, by wyrównać istniejącą wówczas dysproporcję (Polska miała o jeden statek więcej). Każdy ze statków posiada po cztery żurawie o udźwigu po 25 ton, z tym, że dwa z nich umieszczone są na jednej kolumnie i pracując w pa-

rze mają udźwig 50 ton. Trzy statki drugiej serii w bieżącym roku miały być poddane przebudowie polegającej m.in. na montażu żurawi o udźwigu do 300 ton. Zwiększy to znacznie możliwości przewozu i przeladunku sztuk ciężkich.

Trochę mniejsze i starsze od jednostek „chorwackich”, ale zbliżone konstrukcyjnie i tak samo udźwigowione, są cztery statki zbudowane pod koniec lat 80. w Chinach. Prezentują one wczesny poziom chińskiego budownictwa okrętowego i związaną z nim niską jakość wykonania, ale do dziś, podobnie jak jednostki „chorwackie”, są „końmi roboczymi” Chipolbroku.

Pozostałe cztery jednostki to stosunkowo małe, klasyczne drobnicowce należące do dwu zbliżonych typów budowanych na początku lat 80. w stoczniach polskiej i chińskiej. Początkowo było ich osiem (po cztery każdego typu), ale w latach 90. cztery z nich sprzedano dziś już nieistniejącej spółce POL – America (grupa Polskich Linii Oceanicznych). Obecnie cała pozostała w Chipolbroku czwórka jest eksploatowana przez spółkę „Arena” i pływa głównie do portów Afryki Zachodniej.

Adam Woźniczka

Cdn...

Nowe statki Chipolbroku

Władysław Orkan



W listopadzie 2003 roku chińska stocznia Shanghai Shipyard przekazała do eksploatacji pierwszy z czterech drobnicowców wielozadaniowych zamówionych przez Chińsko – Polskie Towarzystwo Okrętowe Chipolbrok, m/v *Władysław Orkan*. Poza nim kolejnymi statkami zamówionymi przez C-P były *Chipolbrok Sun* (przekazany armatorowi w styczniu 2004 r.), *Chipolbrok Moon* (przekazanie w kwietniu 2004) oraz *Leopold Staff*, przekazany do eksploatacji w grudniu 2004 roku. Cała czwórka ma takie same parametry techniczne i została zbudowana w chińskiej stoczni Shanghai Shipyard o symbolach budowy: S 191, S 192, S 193 i S 194.

Wprowadzenie tych nowoczesnych statków wielozadaniowych na linię wiązało się ze zmianą polityki transportowej armatora, czyli próbą utworzenia serwisu okołozemskiego, a także próbą wejścia na rynek przewozu sztuk ciężkich, które nie

wymagałyby użycia lądowych urządzeń przeładunkowych. Kolejną sprawą to odnowienie floty Chipolbroku i postawienie na przewozy wynikające z kontraktów długoterminowych, w których najważniejsze są szybkość i bezpieczeństwo przewozu, co w przypadku nowych statków jest znacznie łatwiejsze.

Podobne do czterech nowych nabytków C-P statki w latach 2001-2004 wybudował niemiecki armator Rirckmers Rederei. Są one jednak krótsze o 6,90 m od statków C-P, a dodatkowo wyposażone w prowadnice umożliwiające składowanie paneli pontonowych przy kolumnach dźwigów nr 1 i 4, oraz w prowadnice kontenerowe na pokładzie głównym przed nadbudówką, której architektura także jest inna.

Wszystkie nowe statki C-P są sklasyfikowane jako multipurpose general cargo/heavy lift. Załadunek sztuk ciężkich możliwy jest poprzez dwa dźwigi umieszczone na lewej burcie, o maksymalnym udźwigu

320 t (strefa: od 6-16 m, 250 T od 6-20 m, 200 T 6-25 m, 125 T 6-32 m, 35 T od 6-35 m), natomiast dwa pozostałe dźwigi – nr 1 umieszczony w części dziobowej statku tuż przed ładownią nr 1, oraz nr 4, umieszczony za ładownią nr 5, mają maksymalny udźwig 50 t na całej długości wychylenia ramienia. Te dwa dźwigi znajdują się w symetrii osi statku. Są to urządzenia nowej generacji GLH, dostarczone przez grupę MacGregor.

Statek posiada pięć ładowni, z tym, że ładownie 2, 3, 4, 5 są dzielone. Ładownia numer 1 przystosowana jest do przewozu ładunków niebezpiecznych (klasa IMO 1-8), oraz wyposażona w hydraulicznie otwierane międzypokłady (*tweendeks*). Tak samo wyposażona została ładownia nr 5. W pozostałych ładowniach zastosowano ruchome panele pontonowe (przestawiane za pomocą dźwigu), które mogą zmieniać kubaturę ładowni tylko w pozycji poziomej. W różnych kombinacjach możli-



Jak wszystkie statki Chipolbroku, także nowa seria pomalowana jest w charakterystyczne barwy: szare burty i zielony pas łączący część nadwodną z częścią podwodną statku.

wysoka nadbudówka umożliwia przewóz kontenerów na wysokość siedmiu warstw oraz na szerokość 11 rzędów, zapewniając doskonały widok. W sumie statek ma zdolność przewozową 1902 TEU, w tym w ładowniach 796, a na pokładzie 1108 TEU (kontenerów dwudziestostopowych). Urządzenia telekomunikacyjne i GPS na mostku wraz z UKF i odbiornikiem map synoptycznych dostarczyła firma Nera Networks z Norwegii, duński Sailor oraz Leica. Mostek wyposażono w mikrofony oraz „czarną skrzynkę” dostarczoną przez Kelvina Hughes’a.

Wyposażenie ratunkowe stanowi łódź swobodnego wodowania z miejscem dla 30 osób, pięć tratw pneumatycznych umieszczonych na pokładzie A nadbudówki (prawa i lewa burta po dwie), jedna tratwa pneumatyczna na dziobie oraz szybka łódź ratunkowa znajdująca się prawej burcie pokładu A, w rufowej części statku.

Jednostkę napędową stanowi prototypowy silnik typu Wartsila – Sulzer 7RT-flex 60 C (Common Rail) wyprodukowany przez Hyundai Heavy Industries, o mocy 16520 kW i 114 RPM. Przy tych parametrach statek osiąga prędkość 19,20 węzła. Zespół prądotwórczy stanowią trzy agregaty o mocy 1200 kVA oraz jeden agregat awaryjny o mocy 213 KV. Kotły parowe oraz podgrzewacze paliwa dostarczyła duńska firma Aalborg Industries Ltd.

Przemysław Mrowiec

we jest uzyskanie czterech różnych wysokości. Jednakże przy pełnym zakryciu ładowni istnieje możliwość utworzenia tylko dwóch pokładów. Wszystkie pokrywy lukowe otwierają się hydraulicznie, a dostarczyła je wraz całym wyposażeniem (gumy i klipsy) firma MacGregor.

Kadłub statku wyposażono w gruszkę dziobową, podwójne burty, a także ster strumieniowy o mocy 900 kW. Zastosowano dwie kotwice o ciężarze właściwym 8300 kg i długości łańcucha 632,5 m. Jak wszystkie statki Chipolbroku, także nowa seria pomalowana jest w charakterystyczne barwy: szare burty i zielony pas łączący część nadwodną z częścią podwodną statku. Na prawej i lewej burcie widnieje wymalowana na niebiesko nazwa armatora. Komin statku pomalowano na kolor kremowy, z czerwono-żółtym logiem armatora.

Nadbudówka składa się z sześciu pokładów i mostka nawigacyjnego umieszczonego niesymetrycznie w osi statku. Tak

Parametry techniczne m/v Władysław Orkan

Port macierzysty	Limassol
Bandera	Cypr
Numer IMO	9271925
Klasyfikator	Germanisher Lloyd+100 A5 E
Armator zarejestrowany	Stemblar Shipping Company Limited
Operator	Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe
Długość całkowita	199,80 m
Długość między pionami	189,00 m
Szerokość konstrukcyjna	27,80 m
Wysokość boczna	15,50 m
Zanurzenie konstrukcyjne	11,00 m
Tonaż pojemnościowy brutto	24 167 t
Tonaż pojemnościowy netto	10 714 t
DWT	30435 t
Pojemność ładunkowa (z pontonami)	37 917 m ³
Pojemność ładunkowa bez pontonów	40 143 m ³
Pojemność kontenerów w ładowniach	796 TEU
Pojemność kontenerów na pokładzie	1108 TEU
Całkowita pojemność TEU	1904
Pojemność balastu	11 591 m ³
Pojemność paliwa ciężkiego	2741 m ³

International Waterbike Regatta – Istambul 2006



Brawo, George!

Puchar tegorocznej edycji międzynarodowych regat łodzi napędzanych siłą mięśni zdobyli studenci Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej. Sukces jest tym cenniejszy, że katamaran *George* w Istambule debiutował...

Był rok 1980, gdy grupa zapaleńców wpadła na pomysł, by ścigać się na samodzielnie zaprojektowanych i zbudowanych rowerach wodnych. Wtedy to po raz pierwszy przeprowadzono międzynarodowe regaty łodzi napędzanych siłą mięśni – International Waterbike Regatta.

Z biegiem lat budowane jednostki coraz mniej przypominały typowe rowery wodne, znane chociażby z ośrodków wypoczynkowych. Kwoty wydawane na ich budowę zaczęły sięgać kilkunastu tysięcy euro! Gdy w 1992 r. niemieccy studenci ufundowali puchar, regaty stały się nie tylko miejscem spo-

tkarń studentów z całej Europy, ale również areną zaciętej rywalizacji.

Trudne początki

Studenci Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej udział w regatach brali już w latach pięćdziesiątych. Nie odnieśli jednak większych sukcesów.

W trakcie regat rozegranych w Gdańsku w 1997 r. nie wystartował żaden z wystawionych przez gdańszczan waterbike'ów. Powodem były defekty techniczne. Przez kilka następnych lat studenci nie an-

Wyniki finału sprintu były niemożliwe do oceny... Decyzją organizatora, pierwsze miejsce zajęli Holendrzy. George był drugi.

gażowali się w budowę nowych łodzi. Sytuacja ulegała zmianie pod koniec 2004 roku. Wtedy to właśnie znalazła się grupa osób, które postanowiły rzucić wyzwanie silnej konkurencji.

W 2005 r. powstała całkowicie nowa łódź. W zaprojektowanej od początku do końca jednostce nie było nic przypadko-

Studenci dziękują

Sukcesu studentów Politechniki Gdańskiej nie byłoby, gdyby życzliwości i pomocy nie okazali:

- władze Politechniki Gdańskiej – rektorzy i dziekani Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa
- firma „Gemini”
- Stocznia Wisła Aluminium
- Gdańskie Centrum Techniki Okrętowej
- towarzystwo klasyfikacyjne DNV
- Radio Gdańsk
- Telewizja Polska TVP3
- Miesięcznik „Nasze MORZE”
- „Dziennik Bałtycki”

wego. I choć niski budżet nie pozwolił na wykorzystanie przy budowie najnowszych materiałów i technologii, podczas regat w Bremie łódź gdańszczan zajęła szóste miejsce (startowało dwadzieścia osiem ekip z całej Europy)

Na Politechnice Gdańskiej uznano debiut za udany i przyznano środki finansowe na kolejny projekt. Nowa łódź miała być lepsza, czyli lżejsza i szybsza. Miała walczyć o podium.

Budujemy katamaran

Z regat w Bremie gdańszczanie wrócili pełni zapału. Mimo to, do stycznia następnego roku nie udało się ustalić, jak powinna wyglądać nowa łódź. Jedno było pewne – będzie to katamaran, czyli jednostka o dwóch kadłubach.

Pracę rozdzielono między trzy zespoły: kadłubowy, odpowiedzialny za konstrukcję ramy oraz projektujący przeniesienie napędu. Niestety, ze względów finansowych trzeba było zrezygnować z budowy własnych kadłubów. Negocjacje z jednym z wiodących producentów łodzi wyczynowych, choć obiecujące, nie dały konkretnych rezultatów. Z tego też powodu, podobnie jak rok wcześniej, kadłuby typowych kanadyjek powstały w gdańskiej firmie „Gemini”.

Poważne zadanie stanęło przed grupą zajmującą się ramą. By móc się ścigać, należało przede wszystkim zredukować jej wagę. Wstępnie myśłano o zastosowaniu kompozytów. Wybór padł jednak na aluminium. Dzięki pomocy stoczni „Wisła Aluminium” lekka, sztywna i niezwykle wytrzymała rama z aluminium okazała się prawdziwym dziełem sztuki.

Do napędu waterbike'a wykorzystany miał zostać ciągnący pędnik azymutalny, do przeniesienia napędu – para przekładni łańcuchowych i dwie przekładnie kątowe. Taki układ był stosunkowo prosty, a jego sprawność wysoka. Wreszcie, w gdańskim Centrum Techniki Okrętowej powstała nowa śruba; prawdziwy cud techniki wykonany ze stopów lekkich na obrabiarce numerycznej.

W końcu kwietnia i na początku maja tego roku łódź przeszła testy na Motławie, w centrum starego Gdańska. W porównaniu ze starym waterbikiem, bardzo szybko przyspieszała i lekko wchodziła w ślizg. Wprost rwała się do boju! Dały jednak o sobie znać trudności z manewrowaniem. By jednostka była gotowa na czas, pracowano więc dniami i nocami. Udało się!

Zwarc i gotowi

Po przejechaniu ponad dwóch i pół tysiąca kilometrów, po blisko czterdziestu ośmiu godzinach podróży, gdańszczanie dotarli szczęśliwie do Stambułu. Bazą dla

Zasady zmagania

Międzynarodowe regaty łodzi napędzanych siłą mięśni – International Waterbike Regatta – rozgrywane są od 1980 roku. Startujące w nich jednostki muszą być zaprojektowane i zbudowane przez studentów. Dotychczas regaty IWR odbyły się między innymi w Berlinie, Hanowerze, Delft, Goeteborgu, Hamburgu, Zagrzebiu i Gdańsku (1991 i 1997 r.).

Od lat przeprowadzane są według niezmiennego regulaminu. Dopuszczalny jest do nich pojazd napędzany siłą mięśni nóg dwóch osób. Gromadzenie energii jest niedozwolone. Łodzie rywalizują ze sobą w sześciu konkurencjach:

- sprint na dystansie 100 m
- slalom na dystansie 100 m
- bieg długodystansowy, minimum 1000 m
- czterokrotny sprint do przodu i do tyłu (FSB)
- próba uciągu średniego na palu w czasie 30 s
- konkurencja niespodzianka – o regułach uczestnicy dowiadują się od organizatora regat.

nich, tak jak dla wszystkich pozostałych szesnastu ekip (z Chorwacji, Holandii, Niemiec i Turcji), był wydzielony fragment parku nad brzegiem zatoki Złoty Róg. To na jej wodach miały odbywać się wyścigi.

Już pierwszego dnia zmontowano dwa katamarany – ubiegłoroczny *RW-4* i nowy *George*. Po przeprowadzonych próbach zespół był gotowy do pierwszych startów. Wyścigi rozgrywane w siedmiu konkurencjach rozpoczęły się od eliminacji w sprincie, slalomie i FSB (sprint do przodu, zatrzymanie i sprint do tyłu). Nowy katar-

maran spisywał się nadzwyczaj dobrze, przechodząc do półfinałów we wszystkich konkurencjach.

Szybko okazało się, że szanse na zwycięstwo ma pięć łodzi. Rywalizacja między mini była niezwykle zacięta. W wyścigu na krótkim dystansie, zwanym próbą przyspieszenia, różnice w czasach sięgały setnych części sekundy. Ostatecznie *George* był drugi, ze stratą trzech setnych sekundy. Wyniki finału w sprincie były praktycznie niemożliwe do ocenienia, nawet na podstawie zdjęć z aparatów cyfrowych.



Uśmiechnięci i dumni studenci Politechniki Gdańskiej, triumfatorzy International Waterbike Regatta – Istanbul 2006.

Decyzją organizatora, pierwsze miejsce zajęli Holendrzy. George znowu został drugi. Finały FSB zdominowali Polacy, zajmując pierwsze i drugie miejsce. Ekipa obawiała się jednak próby uciągu na palu. Gdańszczanie zdawali sobie sprawę, że nie sprawdzi się śruba napędowa, zaprojektowana do sprintu. I znów drugie miejsce...

Próba ognia

W regatach szczególne miejsce zajmuje wyścig długodystansowy. Do legendy przeszły zmagania z Berlina, gdy dystans dziesięciu kilometrów pokonała tylko jedna łódź. Reszta uległa defektom lub zatонуła. Wyścig tak wyczerpał członków niektórych załóg, że nie byli w stanie ukończyć biegu. W Istambule tzw. długi dystans liczył ponad



Studenci z Gdańska długo nie mogli uwierzyć, że wracają do domu z pucharem International Waterbike Regatta Istambul 2006.

Za rok w Gdańsku

Regaty IWR 2007 odbędą się w Gdańsku. Konkurenci już zapowiedzieli, że przygotowują „cudowną broń” – wodolot. Gdańszczanie zdają sobie sprawę, że utrzymanie pucharu w będzie trudne. Zapowiadają walkę i wyciągnięcie wniosków z popełnianych w latach ubiegłych błędów. Katamaran zostanie poprawiony; jest szansa na śrubę uciagową pracującą w dyszy.

dwa kilometry. Do obsadzenia katamaranu George wyznaczono dwóch najsilniejszych studentów. Niestety, dały o sobie znać trudności z manewrowaniem. Zawrócenie na boi pochłonęło dużo czasu, gdańszczanie dotarli do mety jako trzeci.

Ekipa była dobrej myśli – debiutująca przecież jednostka wypadła dotąd dobrze. Nikt jednak nie znalazł sposobu naliczania punktów w klasyfikacji generalnej. Nikt poza organizatorem nie wiedział, kto wygrywa i jak duża jest przewaga. W wyścigu liczyli się Chorwaci, Holendrzy, Niemcy i Polacy.

towych, bo takie były trofea, gdańszczanie uzbierali... dziewięć! Gdy zaczęła się prezentacja klasyfikacji generalnej, nikt nie krył zaskoczenia. Holendrzy uplasowali się na trzecim miejscu! Zaczęło się nerwowe oczekiwanie... Drugie miejsce – Clementine, czyli Niemcy.

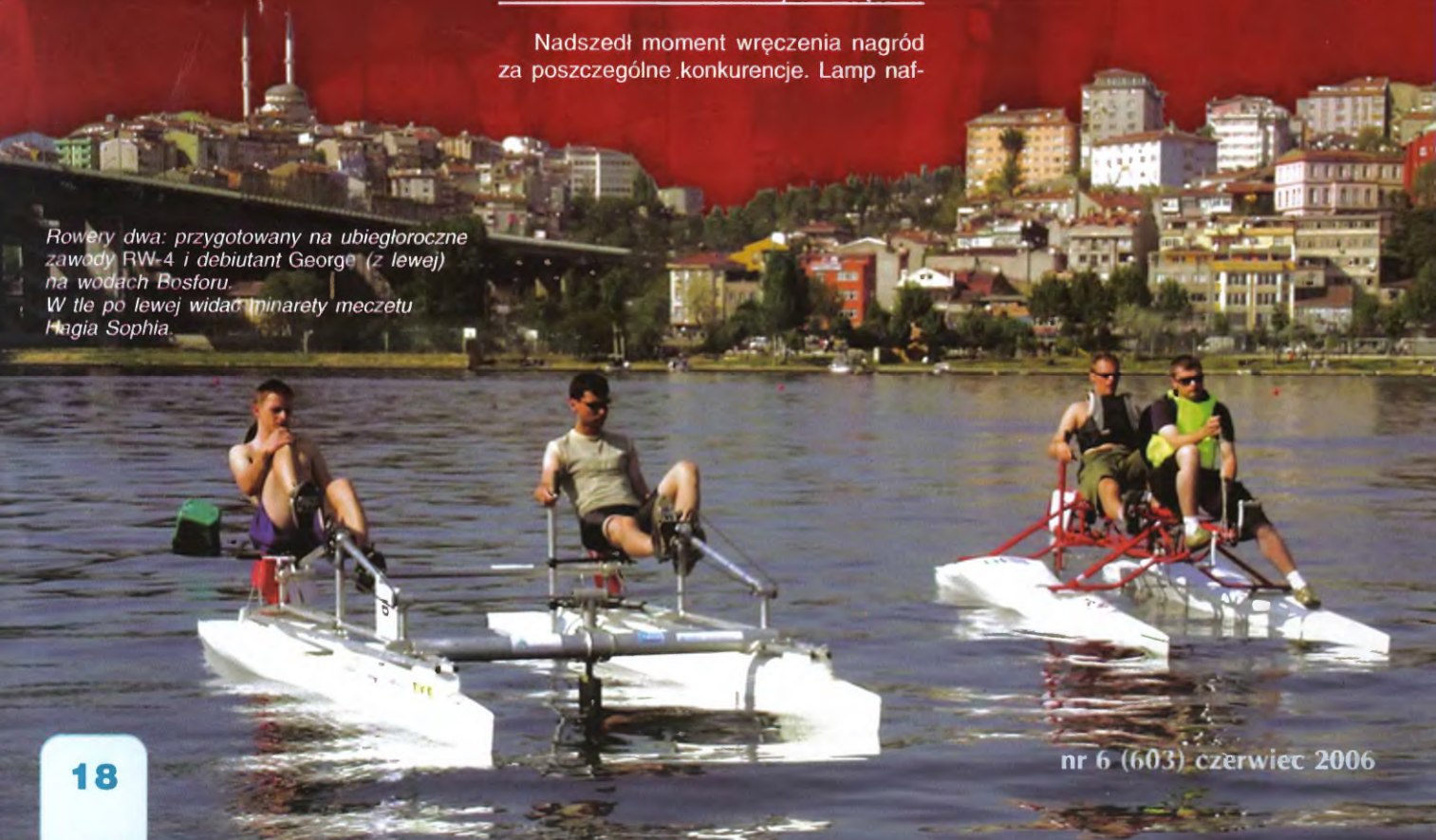
Wszystko stało się jasne! Chorwaci pierwsi złożyli nam gratulacje, bo to gdańszczanie wygrali! Długo nie mogli uwierzyć, że puchar International Waterbike Regatta Istambul 2006 trafi do Polski. Tłum skandował „George, George, George!” Potem „Polska, Polska, Polska, Gdańsk, Gdańsk, Gdańsk!”

Łzy szczęścia

Nadszedł moment wręczenia nagród za poszczególne konkurencje. Lamp na-

Ad

Rowery dwa: przygotowany na ubiegłoroczne zawody RW-4 i debiutant George (z lewej) na wodach Bosforu. W tle po lewej widać minarety meczetu Hagia Sophia.



Multimedialny przewodnik
po Akademii Morskiej w Gdyni!



REMONTOWA

*Gdańska Stocznia "Remontowa"
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna*



statki i
jednostki offshore
konstrukcje stalowe
projektowanie
budowa
remonty
przebudowy