

Kalendarz na 2008 rok – w prezencie!

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 11 (23) listopad 2007
NR INDEKSU 211214

WOJEWÓDZKA BIBLIOTEKA PUBLICZNA
Im. Josepha Conrada Korzeniowskiego
Pracownia Regionalna
przegródka poczt. Nr 447
80-958 Gdańsk 50
tel. 301-48-11 do 14 w. 237

**Ministerstwo Gospodarki Morskiej
żyło zaledwie półtora roku.
Co teraz?**



Stocznia
(bez)konkurencyjna



Można było dotknąć rybę
i zbadać Alkor'a



Krakowiak
na pocztówce

POPŁYNEŁI...

www.naszemorze.com.pl

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

ISSN 1895-4812



THE MARITIME WORKER

Dwumiesięcznik dla marynarzy, stoczniovców i portowców
Od 2008 roku tylko razem z miesięcznikiem „Nasze MORZE”!

DWA czasopisma w JEDNEJ cenie!

Pierwszy numer już 15 stycznia!



nasze
MORZE
maritime magazine

Razem z następnym
12 numerem „Naszego MORZA” ...
Model promu pasażerskiego
w prezencie!



W sprzedaży
od 20 grudnia 2007!



www.naszemorze.com.pl

Nr 11 (23) Rok II
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor
ds. wydawniczych:**Iłona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56
sekretariat@naszemorze.com.pl**Publicysta:**Piotr B. Stareńczak
tel. (58) 307 22 45
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Prenumerata i sprzedaż**numerów archiwalnych:**
Tel. (58) 307 15 54**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują:**Poczta Polska,
Ruch SA, Kolporter SA**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,
Tomasz Falba, Tomasz Konopacki,
Krzysztof Kubiak, Waldemar Okrój,
Przemysław Miller, Ewa Opiela,
Dorota Rembiszevska,
Hubert Bierndgarski,
Jerzy Szymoniewski,
Adam Woźniczka.**Druk:**Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 GdyniaRedakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i adustacji 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 4000 egz.



Zmieniamy się...

Mija już drugi rok ukazywania się w salonach prasowych w Polsce miesięcznika „Nasze MORZE”. Czas już chyba na pierwsze podsumowania.

Z satysfakcją mogę napisać, że nasz miesięcznik przyjął się na rynku. Świadczą o tym bardzo dobre, jak na relatywnie niewysoki nakład, wyniki jego sprzedaży, stale rosnąca liczba Czytelników i Prenumeratorów, jak również liczne reakcje i opinie napływające do naszej redakcji.

Chwalicie nas za pomysłowość i atrakcyjność pisma, za wielość i różnorodność tematów, za poziom merytoryczny i edytorski, ganiecie natomiast za zdarzające się opóźnienia w cyklu wydawniczym, oraz ciągle, niestety, mimo obecności w salonach prasowych, ograniczoną dostępność „Naszego MORZA”. Wszystkie Wasze uwagi bierzemy sobie do serca i bijemy się we własne piersi. Rzeczywiście, nie wszystko udało się nam tak jak planowaliśmy. Dlaczego? Kiedyś Churchill powiedział: „jeszcze nigdy tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym”. Choć nas też jest niewielu, to jednak nie chcemy zasłaniać się słowami brytyjskiego premiera, który powiedział to o walczących w bitwie o Anglię polskich lotników z Dywizjonu 303. Nie, aż tak nieskromni nie jesteśmy. Poza tym nasza redakcja to nie dywizjon, a ledwie eskadra... Ale od nowego roku zmieniamy się. Szczegółowo obok (str. 2) i na str. 6.

Zmiana najważniejsza. Scalamy dwie redakcje – „Nasze MORZE” łączy się z dwumiesięcznikiem „The Maritime Worker”. Pismo dla marynarzy, które do tej pory ukazywało się na rynku wydawniczym oddzielnie, teraz będzie publikowane razem z „Naszym MORZEM”, tak jak do tej pory w cyklu dwumiesięcznym – na zmianę z obecnym w „Naszym MORZU” dodatkiem „Budownictwo Okrętowe”. Dotychczasowym Czytelnikom „Naszego Morza” zaofiarujemy więc nową tematykę, dotyczącą stale rozszerzającego się rynku pracy dla marynarzy i związanych z nim zagadnień prawnych i podatkowych. Czytelnikom „The Maritime Worker” – większą objętość pisma, lepszą dostępność, bogatszą ofertę czytelniczną. Będzie zatem więcej, lepiej i ciekawiej. I wszystko to w jednej cenie. Jakiej? Chcielibyśmy ją utrzymać na dotychczasowym poziomie.

Ta zmiana wynika z logiki rozwoju sytuacji na rynku prasowym w Polsce, na którym łączy

się tytuły i redakcje. Rynek się konsoliduje, powstają wydawnicze platformy tematyczne... Szkoda, że za logiką rozwoju rynku nie nadążają uregulowania prawne. Ale to u nas przecież normalne.

Do tej pory nie wiadomo, czy w roku 2008 nadal będzie istniała prasa specjalistyczna i czy będzie korzystała z obowiązujących w obecnej ustawie o VAT zapisów podatkowych dla takiej prasy, do której zalicza się także nasz miesięcznik. A to będzie miało wpływ na cenę pisma (nie tylko naszego) na rynku. Tego pewnie działający w Polsce wydawcy dowiedzą się w ostatniej chwili. Niezależnie od tego cena naszego miesięcznika w prenumeracie w przyszłym roku pozostanie niezmieniona.

I kolejna ważna zmiana wynikająca z licznych sygnałów od naszych Czytelników. Od nowego roku „Nasze MORZE” w dacie wydawniczej za dany miesiąc będzie się ukazywać do 15. dnia miesiąca. Pierwszy, styczniowy numer ukaże się zatem 15 stycznia. I w tym rytmie nasz miesięcznik będzie się ukazywać każdego miesiąca przez cały następny rok. Natomiast następny – ostatni – 12 numer „Naszego MORZA” w tym roku będzie dostępny w sprzedaży od 20 grudnia. Żdąmy więc jeszcze złożyć życzenia świąteczne...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Zmieniamy się...

..... str. 3

WYDARZENIA

Ministerstwo popłynęło

Żyło zaledwie półtora roku. Stojący na jego czele minister Marek Gróbarczyk nie ma wątpliwości, że resort jest niezbędny. Został jednak zlikwidowany. str. 7

Stocznicy na ulicach

Związkowcy ze Stoczni Gdańsk boją się przerwania procesu prywatyzacji swego zakładu. Rozwinęli w proteście sztandary i transparenty z hasłami: „Liberałowie ręce precz od stoczni!”, „Złodzieje wracają do gry”. Politycy PO twierdzą, że nie zamierzają niczego stopować. str. 10

Stocznia (bez)konkurencyjna

14 listopada 2007 r. podczas gali na Zamku Królewskim w Warszawie

uhonorowano zwycięzców polskiej edycji konkursu na najlepsze i najbardziej efektywne przedsiębiorstwa - Best of European Business 2007/2008. str. 12

Rybak zostanie na brzegu

Koniec protestów w sprawie dorsza. Polscy rybacy zapowiadają, że nie będą łamali unijnego zakazu połowu. str. 14

Badanie Alkor'a z „Naszym MORZEM”

W drugiej połowie października na kilka dni z edukacyjno-naukową wizytą przybył do Gdańska niemiecki statek *Alkor*. Przy tej okazji, pod patronatem „Naszego MORZA”, odbył się na statku dzień otwarty. str. 16

Kurort stawia żagle

Wiadomo, że centrum żeglarstwa powstanie na terenie o powierzchni 1,2 hektara, w bezpośrednim sąsiedztwie Sopockiego Klubu Żeglarskiego. str. 18

NA MORZU

Jak nie zostałem żeglarzem

Przez kilka najbliższych godzin będę pływał jachtem po Zatoce Gdańskiej i pod okiem instruktora próbował uczyć się żeglarstwa. Nie mam w tej dziedzinie żadnych doświadczeń. Chcę się przekonać czy to rzeczywiście, jak mówią miłośnicy żeglowania, zajęcie łatwe i przyjemne. str. 19

MORZE ŻAGLI

Smakowanie Meksyku

Najbardziej rozśpiewany z żaglowców - meksykański trójmasztowiec *Cuaubtemoc* - z bliska. str. 24



MORSKIE OPOWIEŚCI

Greckie heroiny

To były czasy romantycznych uniesień. Grecy ruszyli do walki o niepodległość. Sławą okryły się dwie kobiety: kapitan, admirał Laskarina Bouboulina i kapitan, generał Manto Mavrogenous. str. 26

MORZE TECHNIKI

Hej tam, na tratwie!

W hiszpańskim porcie Roses rok rocznie odbywają się spotkania poświęcone zagadnieniom bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu. W tym roku była to konferencja połączona z pokazami najnowszych pneumatycznych tratw ratunkowych. str. 31

MORZE OPOWIADAŃ

Malaria tropikalna

Dawno, dawno temu, gdy polskie społeczeństwo odbudowywało z wielkim trudem wojenne zniszczenia, we Wrzeszczu zachował się na szczęście piękny budynek Szkoły Technicznej, w której znalazło schronienie Państwowe Liceum Budowy Okrętów, popularnie zwane CONRADINUM. str. 34



POCZTÓWKA Z MORZA

Morscy tropiciele

Wśród okrętów przekazanych w czasie wojny Polskiej Marynarce Wojennej znalazły się trzy zgrabne niszczyciele eskortowe typu „Hunt”. Walczyły na wodach od Arktyki po Afrykę. str. 38

ARCHIWUM MORZA

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej

Co wydarzyło się w listopadzie 10, 20, 30, 40, 50 lat temu... str. 46

OBRAZY MORZA

Artysta zaangażowany

Był Włodzimierz Nałęcz niezmordowanym popularyzatorem morza. Malował mariny, krajobrazy z Pomorza, sceny rodzajowe z życia Kaszubów oraz wizerunki statków floty handlowej i okrętów wojennych. str. 48

MORZE TRADYCJI

Szczęśliwcy z Hornu

Spotykają się co roku od ponad trzydziestu lat. Kilkudziesięciu członków Bractwa Kaphornowców wspomina na *Darze Pomorza* swoje morskie przeprawy. str. 52

MORZE TAJEMNIC

Wyrok na Tarent

Choć śledząc historię Polski nie można mówić o świadomej, kolonialnej polityce państwa, to zdarzały się pojedyncze inicjatywy obywatelskie. Snuliśmy kolonialne plany, a niektórzy wprowadzali je w życie. str. 53

MORZE KSIĄŻEK

Polski admirał i niemiecki radiotelegrafista

Polecamy książki pod naszym patronatem. str. 58

MORZE W FILMIE

Smoki zwiastują nieszczęście

Rozgrywający się w magicznym archipelagu wysp Ziemiomorza cykl powieści Ursuli K. Le Guin

uchodzi za klasykę literatury fantasy i w wielu rankingach tego gatunku zajmuje drugie miejsce – zaraz po „Władcy Pierścieni”. Postanowiło się z nim zmierzyć słynne japońskie studio Ghibli. str. 59

MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. str. 63

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

Szczęśliwa „siódemka”?

Stocznia Gdynia przekazała armatorowi siódmy statek w tym roku. str. 4

Fugro Saltire ze Stoczni Gdańsk

Stocznia Gdańsk uczciła swoje 60 – lecie wodowaniem statku. .. str. 6

Trica, Plyca i Pulpa...

W Szczecinie zwodowano dwa statki, a trzeci przekazano armatorowi. .. str. 8



PROMOCJA

Internetowy symulator

Doradca zawodowy, specjalista od prawa pracy i księgowość w jednym – to Symulator Korzyści stosowania Elastycznych Form Zatrudnienia stworzony w ramach Partnerstwa EUROSTER. str. 67



Dodatek branżowy o stocznich i statkach

PROJEKTY

Uskrzydłone bliźniaki

Nowe żaglowce Zygmunta Chorenia. str. 2

ŻEGLUGA

Tajemniczy Odin Baltica

Nowy prom na linii Kołobrzeg – Nexo? str. 9

STATKI Z NASZYCH PORTÓW

Statek Kim Dzong Ila w Gdyni

Gdynię odwiedził kłopotliwy przybysz z Korei Północnej. str. 10

Edda Flora na holu

Holowany z Rosji do Norwegii bazowiec prac podwodnych musiał awaryjnie zawinąć do Świnoujścia. str. 12

Formularz prenumeraty

Jak zamówić prenumeratę „Naszego MORZA” z dostawą prosto do domu. str. 13

Zdjęcie na okładce:
Łukasz Głowala

2008

nasze

MORZE

maritime magazine

W Nowy Rok z „Naszym MORZEM”

Nowe cykle

Polskie żaglowce

- i co miesiąc pocztówka w prezencie!
Lwów na początek

Parada statków pasażerskich

- zaczynamy od tych, które odwiedzą latem polskie porty

Nowy dodatek

„The Maritime Worker” – pismo dla marynarzy, stoczniovców i portowców

- z ofertami pracy i informacjami dotyczącymi agencji załogowych
- będzie się ukazywał co drugi miesiąc, wymiennie z „Budownictwem Okrętowym”



Modele statków

- co drugi miesiąc dołączymy do „Naszego MORZA” kartonowy model do sklepania

I oczywiście stałe, lubiane pozycje:

- ♦ Opowieści Andrzeja Perepeczki
- ♦ Tajniki dzieł marynistów w obrazach morza
 - ♦ Morskie tajemnice w kulisach historii
- ♦ Prezentacja filmów i książek, które polecamy
- ♦ Wybrane pozycje telewizyjnego kanału National Geographic oraz aktualności, reportaże, publicystyka, rozmowy

Wszystko o morzu

Ministerstwo poptłynęło

Skończył się krótki, bo zaledwie półtoraroczny żywot Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Koalicja PO i PSL zlikwidowała ten resort. Gospodarka morska zyska na tym, czy straci?



Odchodzący minister Marek Gróbarczyk nie ma wątpliwości, że kierowany przez niego resort jest niezbędny. W oficjalnym proteście przeciwko likwidacji ministerstwa napisał m.in.: „Włączenie tej działalności do innych resortów – Ministerstwa Rolnictwa czy Infrastruktury – tak jak jest to planowane, oznacza ponowne zmarginalizowanie roli Wybrzeża i przyznanie się do tego, iż państwo polskie nie zamierza prowadzić własnej, wyrazistej polityki morskiej. Polska jest krajem, który dysponuje szerokim dostępem do morza, dzięki czemu funkcjonują porty, rozwija się żegluga oraz rybołówstwo. Powołanie dwa lata temu Ministerstwa Gospodarki Morskiej stworzyło szansę uporządkowania, po wielu latach zaniedbań, spraw portowców, armatorów, rybaków czy żeglarzy. Przez ten krótki czas istnienia, w resorcie powstało wiele uchwał, rozporządzeń, projektów i zwykłych decyzji, na które od lat czekało środowisko ludzi morza.”

Sęk w tym, że, jak podkreśla wielu specjalistów z branży, owych „uchwał, rozporządzeń i projektów” nie było znowu tak wiele, a jedynym aktem z prawdziwego zdarzenia była ustawa o podatku tonażowym, która niestety, sama w sobie, nie załatwia kwestii, której dotyczy, uciekania naszych armatorów i marynarzy pod obcą banderę. Inni argumentują, że dzięki ministerstwu zaczęto w naszym kraju dostrzegać gospodarkę morską, czego przez lata brakowało.

Wojujący resort

Ministerstwo Gospodarki Morskiej powstało, przypomnijmy, w maju 2006



Były minister Rafał Wiechecki chciałby ministerstwa wzmocnionego o żeglugę śródlądową i przemysł stoczniowy.

Dzisiaj u innych

W krajach Unii Europejskiej nie ma zbyt wielu ministerstw morskich. Np. we Francji i Szwecji rybołówstwo jest w ministerstwie rolnictwa.

Tylko w nielicznych krajach: Norwegii, Danii czy Portugalii występuje pod własną nazwą.

W niektórych krajach morze pojawia się raczej w aspekcie ekologicznym, jako resort środowiska (Włochy).

W Grecji działa ministerstwo handlu morskiego, skupiające żeglugę i porty.

Z kolei Chorwacja, która aspiruje do UE ma Ministerstwo Morza, Turystyki, Transportu i Rozwoju.

roku. Bezpośrednią przyczyną narodzin była zawiązana wówczas koalicja PIS-LPR-Samoobrona. Politykom LPR przypadły w ówczesnym rządzie dwa ministerstwa, w tym właśnie to. Pierwszym ministrem gospodarki morskiej został polityk LRP Rafał Wiechecki. Przyznawał się do znikomiej wiedzy o branży, miał jednak zamiar się uczyć, w tym od swego brata, marynarza. Nie zdążył.

Ministrowi Wiecheckiemu udało się przygotować uchwaloną przez Sejm ustawę o podatku tonażowym oraz podjąć kilka kontrowersyjnych decyzji kadrowych, które tylko ośmieszyły kierowane przez niego ministerstwo. Pracę w urzędach morskich otrzymywali bowiem ludzie bez kwalifikacji.

Po upadku koalicji, resort przejął bezpartyjny (ale sympatyzujący z PiS) Marek Gróbarczyk. W ciągu kilku miesięcy pracy zdążył jedynie poprzeć polskich rybaków w walce z Brukselą w sprawie

dorsza. To nie przysporzyło nam zwolenników w Unii, ale dało argument do ręki zbuntowanym rybakom. Swoim zastępcą uczynił wojującego z Brukselą od dawna Grzegorza Hałubka, przewodniczącego Związku Rybaków Polskich.

Jak widać, dokonania ministerstwa, choć głośne i spektakularne, nie są tak imponujące, jak zapewnia minister Gróbarczyk. Ale też nie wiadomo, jakie by były, gdyby resort działał przez kolejne lata.

Nie lepiej więc pozostawić już działające ministerstwo, dodając mu kilka dodatkowych branż?

Prośbę o zachowanie resortu do prezesa Platformy Obywatelskiej Donalda Tuska skierowali m.in. Marek Czaja, prezes Związku Portów i Przystani Morskich, Zbigniew Pomieczyński, przewodniczący Rady Miasta Świnoujście i Zbigniew Jagniątkowski, prezes Instytutu Gospodarki Morskiej. Czytamy w niej m.in.: „Krótki czas funkcjonowania Ministerstwa Gospodarki Morskiej pokazał, jak potrzebne jest zwrócenie się całego kraju ku polskiemu morzu i jego problemom. Jedynie rządowa struktura na odpowiednim szczeblu daje gwarancję ciągłości tego procesu”.

Morskie otwarcie

Wiceminister gospodarki morskiej w poprzednim rządzie, Piotr Zalewski uważa, że m.in. dzięki temu ministerstwu rozpoczęto prace, które mają umożliwić powrót polskich statków pod polską banderę.

- Gdyby nie osobny resort, problem limitów połowowych nie byłby rozwiązany w tak kompromisowy sposób - mówi Zalewski.

Według niektórych specjalistów, ministerstwo byłoby mocniejsze, gdyby pod kontrolą miało stocznie, branżę portową czy transport śródlądowy. Za takim rozwiązaniem opowiada się Rafał Wiechecki. Były minister widzi MGM wzmocnione o żeglugę śródlądową i przemysł stoczniowy.

Krzysztof Michnał, prezes Krajowej Izby Gospodarki Morskiej nie upiera się przy pozostawieniu ministerstwa.

- Gdyby miało mieć tak nikłe kompetencje jak dotychczas, to niekoniecznie. Ministerstwo Gospodarki Morskiej miało jedną podstawową zaletę - zaczęto wreszcie mówić o morskich sprawach - tłumaczy. - Ale to za mało, przyszły urząd musi mieć szerokie uprawnienia, żeby być pomocne, być partnerem dla

unijnego komisarza do spraw polityki morskiej. Przypomnę, że sprawy morskie to m.in. transport morski, wodny i śródlądowy, porty, przemysł okrętowy, zasoby naturalne, rybołówstwo i przetwórstwo morskie, badania naukowe, edukacja czy zasoby ludzkie. I niekoniecznie ów hipotetyczny urząd musiałby skupiać wszystkie te dziedziny, chodzi o to, by mógł je koordynować. Na jego czele powinien stać silny, odpowiednio umocowany człowiek, który wyposażony byłby w odpowiednie narzędzia i z którym trzeba by się liczyć.

Siła rażenia

Za podobnym rozwiązaniem opowiada się szef gdyńskiej PO Tadeusz Aziewicz. Według niego, interesy branży morskiej mogą być skutecznie reprezentowane przez wysokiego urzędnika, np. wiceministra, w którymś z ministerstw. - Z pewnością trzeba stworzyć instytucję, która reprezentowałaby nasz przemysł stoczniowy na arenie międzynarodowej. Dlatego, że w gospodarce morskiej dzieje się bardzo dużo właśnie w wymiarze światowym, a to jest nawet ważniejsze niż na przykład sprawy stoczniowe – mówi.

- Jeśli w ramach innego resortu za tematy morskie będzie odpowiadał człowiek kompetentny, to nic złego się nie stanie – odpowiada Stanisław Gawłowski, szef PO w Zachodniopomorskiem.

Według Pawła Porzyckiego, prezesa spółki Euroafrika Linie Żeglugowe, z punktu widzenia przedsiębiorstw armatorskich lepiej zachować ministerstwo z powodu jego „siły rażenia”. Konstytucyjny minister ma większą siłę przebicia na forum Rady Ministrów, niż szef jednego z departamentów w strukturze wielkiego ministerstwa.

Nieco inaczej rzecz widzi Janusz Catewicz, prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Według niego, jeśli ministerstwo ma być rachityczne, z niewielkim zakresem kompetencji, to nic złego się nie stanie, gdy jego zadania będą przypisane innemu resortowi. Sprawność działania zawsze bardziej zależy od kompetencji osób. Chociaż i on wołałby, aby MGM pozostało, „bo to większa ranga tego sektora gospodarki”.

I resort popłynął

W jakim resortcie znajdzie się branża morska? Platforma zapowiada, że ma to

być Ministerstwo Rolnictwa. Rafał Wiechecki, twierdzi, że jeżeli już miano by likwidować MGM, to lepiej, aby sprawy morskie znalazły się w Ministerstwie Gospodarki, a nie jak poprzednio: rybołówstwo w Ministerstwie Rolnictwa, a żegluga w resorcie transportu. - Uważam tak, ponieważ jest to po prostu działalność gospodarcza – twierdzi. Najgorsze według niego, byłoby rozrzucone morskich branż po różnych ministerstwach.

Specjaliści przekonują, że wszystkie sprawy związane z gospodarką morską oraz żeglugą śródlądową powinny znaleźć się pod dachem ministerstwa transportu.

Minister Gróbarczyk na zakończenie swego pisma: „Reasumując, uważam że plany likwidacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej to duży błąd przyszłego rządu i powrót do sytuacji sprzed kilku lat, kiedy to w Warszawie o morzu mówiło się głównie w kontekście wakacyjnego wypoczynku. Istnienie tego resortu gwarantowało ciągłość prac nad stworzeniem polityki morskiej państwa a więc powstania szeregu ustaw i rozporządzeń, ważnych dla całego polskiego wybrzeża. Obecnie stojmy w obliczu realnego zagrożenia przerwania tych prac. Odpowiedzialność za to poniosą rządzący, ale skutki odczujemy my wszyscy”.

Kiedys u nas

W czasach PRL-u gospodarką morską zajmowały się ministerstwa o różnych nazwach. W 1947 roku powołano Ministerstwo Żeglugi i Handlu, które następnie przekształcone zostało w Ministerstwo Żeglugi. W latach 80. ubiegłego wieku mieliśmy Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności. Od 1989 do 2001 roku w strukturach rządu funkcjonowało z kolei Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Potem problematykę morską włączono do ministerstw: Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Transportu i Budownictwa oraz Ministerstwa Gospodarki.

Wiemy już jednak, że pismo ministra Gróbarczyka nie zmieniło decyzji nowej władzy w sprawie Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Przynajmniej przez cztery najbliższe lata będziemy o nim mówić w czasie przeszłym.

Czesław Romanowski

Były minister Marek Gróbarczyk uważa, że likwidacja MGM to błąd.



Fot. Czesław Romanowski

Fot. Wojciech Jakubowski / KFP



Stoczniowcy na ulicach

Stoczniowcy
protestowali przeciwko
zahamowaniu prywatyzacji
Stoczni Gdańskiej.

Związkowcy ze Stoczni Gdańsk protestowali pod koniec października na ulicach Gdańska. Boją się przerwania procesu prywatyzacji swego zakładu. Politycy PO twierdzą, że nie zamierzają niczego stopować, choć negatywnie oceniają kierującego stoczną prezesa. Nieoczekiwanie, odwołania Andrzeja Jaworskiego może domagać się Agencja Rozwoju Przemysłu.

ARP ma wątpliwości co do formy sprzedaży Stoczni Gdańsk jednej ze spółek ukraińskiego koncernu Donbas. Prezes stoczni, Andrzej Jaworski deklarował, że Ukraińcy mieli kupić nową emisję akcji stoczni (dzięki której zyskaliby pełną kontrolę nad firmą) za 400 mln zł. Paweł Brzezicki, prezes ARP, który w imieniu Skarbu Państwa kontroluje Stocznę Gdańsk, zwrócił jednak uwagę, że prywatyzacja przebiega na innych warunkach, niż to było wcześniej ustalone. Chodzi o uchwałę zarządu stoczni z 30 października br. Zdecydowano wówczas, że nowy właściciel nie musi wpłacać całej sumy od razu. Wystarczy, że do 29 listopada zapłaci jedną czwartą - 100 mln zł, a pozostałe 300 mln ma trafić na konto stoczni do końca 2008 r.

- Taki model transakcji nie gwarantuje w wystarczający sposób bezpieczeństwa finansowego firmy - tłumaczył „Gazecie Wyborczej” Brzezicki. - Poprosiliśmy zarząd stoczni, by do 18 listopada uzgodnione zostały dodatkowe gwarancje.

Paweł Brzezicki,
prezes ARP,
chce bezpieczeństwa
finansowego
stoczni.



Fot. Czesław Romanowski

Jeżeli tak się nie stanie, dzień później ma się zebrać rada nadzorcza stoczni. – O ile nie będzie reakcji na naszą prośbę, rozważymy odwołanie zarządu – zapowiedział prezes ARP.

- Jeśli pan Brzezicki będzie chciał dalszych gwarancji, rozważymy ich wprowadzenie – zapewnił Kostyantyn Lytvynov, prezes ISD Polska, spółki-córki Donbasu.

Łapy precz od stoczni

Zastrzeżenia co do sposobu prywatyzacji i samego prezesa Stoczni Gdańsk mieli już wcześniej politycy Platformy Obywatelskiej, którzy po wyborach zapowiedzieli „przyjrzenie się” działalności zarządu stoczni pod kierownictwem Andrzeja Jaworskiego. Według związkowców ze stoczniowej Solidarności, oznacza to po pierwsze, odwołanie przez nową władzę prezesa, który, jak przypominają, pomyślnie doprowadził do prywatyzacji zakładu, a po drugie – do przerwania tego procesu. Postanowili zaprotestować. W poniedziałek, 28 października, pod Urzędem Marszałkowskim w Gdańsku

trzystu stoczniowców ze Stoczni Gdańsk manifestowało swoje niezadowolenie. Wcześniej wieceowali na terenie stoczni.

Było jak zwykle podczas tego rodzaju protestów (a w ciągu kilkunastu lat było ich w Gdańsku kilka): płonące opony, wyjące syreny, wybuchające petardy. - Łapy precz od stoczni! – mówił Karol Guzikiewicz, wiceszef stoczniowej Solidarności. - Nowa władza ma zakusy, by się zemścić na PiS. Tamten rząd dotrzymał słowa i chce prywatyzacji. Niektórzy posłowie PO chcą dzisiaj wstrzymać ten proces, przez co inwestor ukraiński może się wycofać.

Związkowcy rozwinęli sztandary i transparenty z hasłami: „Liberalowie ręce precz od stoczni!”, „Złodzieje wracają do gry”. Zapowiedzieli także, że „dopadną każdego, kto wyciągnie łapy po stoczniowe pieniądze”. W związku z manifestacją stoczniowa Solidarność wydała oświadczenie: „Zapowiedzi polityków PO, że sprzeciwiają się sprzedaży stoczni oraz że dni prezesa Andrzeja Jaworskiego na tym stanowisku są policzone, traktujemy nie tylko jako kolejną próbę likwidacji Kolebki. To sygnał, że Platforma wraca do realizacji chorych koncepcji budowy gospodarki liberalnej, czyli całkowitej grabieży resztek majątku narodowego”.

Demonstrujących związkowców przyjął wicemarszałek województwa Mieczysław Struk. W przekazanej mu petycji stoczniowcy wyrazili m.in. „najwyższe oburzenie stanowiskiem samego marszałka Kozłowskiego oraz polityków Sławomira Nowaka i Tadeusza Aziewicza wobec zakładu”. Marszałek Struk przekonywał, że Platforma nie wstrzyma prywatyzacji.

- To przecież prezes, którego bronicie, opóźnia nową emisję akcji dla Donbasu – mówił pokazując pismo, które kilka dni wcześniej Agencja Rozwoju Przemysłu wysłała do zarządu stoczni: „Agencja wyraża zdziwienie faktem przesunięcia terminów praw poboru do objęcia akcji w podwyższonym kapitale stoczni. Prosi o wyjaśnienie, dlaczego takie decyzje nie są konsultowane z większościami akcjonariuszem i podejmowane są za jego plecami”.

Żadnych przeszkód

Posel Tadeusz Aziewicz z PO powiedział nam, że jego partia nie ma zamiaru wstrzymywać procesów prywatyzacyjnych, a jedynie sprawdzić, czy w ciągu ostatnich dwóch lat nie doszło w niej do



Prezes Andrzej Jaworski
- czy poparcie załogi wystarczy,
by obronić stanowisko?

nieprawidłowości. Chce, by zbadała to Najwyższa Izba Kontroli. Nie ukrywa jednak, że krytycznie ocenia przede wszystkim kompetencje prezesa Jaworskiego i zarzuca mu prowadzenie działalności partyjnej. Chciałby, żeby jak najszybciej stracił zajmowane obecnie stanowisko. Przypomnijmy, że Andrzej Jaworski jest szefem stoczni z nadania PiS, z poparciem tej partii startował w wyborach na prezydenta Gdańska oraz do Sejmu. W obu przypadkach bez sukcesu.

Dariusz Adamski, szef Solidarności w Stoczni Gdynia i przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego mówi, że nie chce wypowiadać się, co do samej osoby prezesa Jaworskiego, ale...

- Dokonywanie zmian w przededniu procesu prywatyzacyjnego, kiedy wiadomo, że niedługo decyzje personalne będzie podejmował inwestor, jest bezcelowe – tłumaczy.

Tymczasem żadnych przeszkód w przejęciu zakładu przez Ukraińców nie widzi Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. To jego decyzja blokowała ostateczne wejście Ukraińców do stoczni; urząd miał orzec, czy transakcja nie narusza zasad konkurencji na rynku. UOKiK stwierdził, że nie.

- Przejęcie przez Grupę Donbas Stoczni nie doprowadzi do ograniczenia konkurencji, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku – czytamy w komunikacie.

Czesław Romanowski

Dla kogo Stocznia Gdynia

W grudniu ma się rozstrzygnąć, która z czterech firm zainteresowanych inwestowaniem w Stoczni Gdynia przedstawi ostateczne deklaracje dotyczące wejścia do tego zakładu. Ową czwórkę tworzą: izraelski armator Rami Ungar, C&G Group (azjatycka firma stoczniowo-stalowa), Złomrex oraz polska firma MarineCo, która wcześniej starała się przejąć Stocznę Gdańsk. Ministerstwo Skarbu, pilotujące całą transakcję, przeprowadzi ich audyt. Czego pracownicy oczekują od inwestora lub inwestorów?

- Jako związkowcy, chcemy przede wszystkim zagwarantowania dalszego, wieloletniego kontynuowania działalności stoczniowej, realizacji planu inwestycyjnego na poziomie 330 mln złotych oraz podjęcia rozmów na temat pakietu pracowniczego – mówi Dariusz Adamski, przewodniczący stoczniowej Solidarności.

Nagroda „Best of European Business 2007” dla Remontowej SA

W gali na Zamku Królewskim uczestniczyło ponad 200 przedstawicieli świata biznesu i polityki.



Fot. TAUBER Promocja

Stocznia (bez)konkurencyjna

14 listopada 2007 r. podczas gali na Zamku Królewskim w Warszawie uhonorowano zwycięzców polskiej edycji konkursu na najlepsze i najbardziej efektywne przedsiębiorstwa - Best of European Business 2007/2008.

To już trzecia edycja imprezy organizowanej przez Roland Berger Strategy Consultants. Nagrody, do których nominowano 26 firm, przyznano w kategoriach: **Wzrost, Fuzje i Przejęcia** oraz **Konkurencyjność Międzynarodowa**. W tej ostatniej kategorii wyłoniono najlepsze polskie firmy o rocznych przychodach do – oraz osobno – powyżej 800 mln zł.

Tytuł najbardziej konkurencyjnej polskiej firmy przyznano Gdańskiej Stoczni Remontowej SA (kategoria: „Konkurencyjność międzynarodowa” - firma o rocz-

nych przychodach powyżej 800 mln zł). Wśród kryteriów decydujących o przyznaniu tej nagrody były m.in.: wyróżniająca się strategia rozwoju na rynkach zagranicznych, pozycja na rynku europejskim i światowym oraz znana polska marka, firma z siedzibą w Polsce nie będąca holdingiem finansowym.

Podczas warszawskiej gali, która zgromadziła ponad 200 przedstawicieli świata biznesu i polityki, statuetkę odebrał prezes zarządu Remontowej SA Piotr Soyka. Jurorzy nagrodzili stocznnię m.in. za

Nagrodzone firmy

w kategorii Wzrost:

firmy duże:

LPP

firmy średnie:

Famur oraz Koelner

w kategorii Fuzje i Przejęcia:

PKN ORLEN

w kategorii konkurencyjność Międzynarodowa:

firmy duże:

Gdańska Stocznia Remontowa

firmy średnie:

Inter Groclin Auto

to, że w warunkach ostrej globalnej konkurencji, dzięki zaoferowaniu innowacyjnych produktów i usług potrafiła znaleźć własny sposób na podbój światowego rynku okrętowego. Docenili też jej wkład w przełamywanie złego społecznego wizerunku przemysłu stocznioowego w Polsce, na którym zaciążyły problemy innych polskich stoczní.

- Na ok. 1000 przetargów, w których uczestniczymy rocznie, wygrywamy ok. 300. Projektujemy, budujemy, remontujemy i przebudowujemy statki. Utworzyliśmy też firmę żeglugową. Mamy klientów z blisko stu krajów świata. Nie korzystamy z pomocy publicznej. Pracuje-

my z zyskiem od 20 lat. Nasze przychody rosną w tempie 20 – 30 proc. rocznie. Tak będzie też w 2007 roku – mówił podczas gali Piotr Soyka.

Organizator konkursu - założona w 1967 roku w Monachium międzynarodowa firma doradztwa strategicznego Roland Berger Strategy Consultants działa dziś w 23 krajach świata. Jest w pierwszej piątce najlepszych firm doradztwa strategicznego na świecie. W Polsce działa od 2000 roku.

Konkurs Best of European Business organizowany jest w 8 krajach Unii Europejskiej: Belgii, Francji, Hiszpanii, Niemczech, Portugalii, Wlk. Brytanii, Włoszech

oraz w Polsce. Laureaci jego tegorocznej, polskiej edycji będą walczyli o główną nagrodę w finale konkursu, który odbędzie się podczas VI Europejskiego Szczytu Biznesu w lutym 2008 roku w Brukseli.

Grzegorz Landowski

Zobacz rozmowę z Piotrem Soyką zarejestrowaną w TVN CNBC Biznes na www.naszemorze.com.pl w zakładce audio/video. Kliknij na Numer 11/2007.

Fot. Grzegorz Landowski



Piotr Soyka ze statuetką w rozmowie z prowadzącym galę Maciejem Orłosiem.

Fot. Grzegorz Landowski



Gościem honorowym gali był gdański polarnik Marek Kamiński, który opowiedział o swoich wyprawach i podróżniczych pasjach.

Jurorzy

Dr Ludwik Sobolewski

prezes zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie SA.

Jacek Chwedoruk

prezes zarządu Rothschild Polska sp. z o.o.

Klaus Hartmann

prezes zarządu Polska Telefonia Cyfrowa sp. z o.o.

Wojciech Heydel

wiceprezes PKN Orlen SA

Paweł Jabłoński

szef działu ekonomicznego dziennika „Rzeczpospolita”

Andrzej Jacaszek

wydawca „Harvard Business Review Polska”

Sławomir Lachowski

prezes zarządu BRE Bank SA

Adam Pawłowicz

prezes zarządu Ruch SA

Artur Pielech

partner zarządzający Roland Berger Strategy Consultants sp. z o.o.

Michał Sołowow

prezes zarządu Echo Investment SA

Maciej Witucki

prezes zarządu Telekomunikacja Polska SA

Dorsz zostanie policzony

Rybak zostanie na brzegu

Rybaczy zapewniają, że nie będą łamali unijnego zakazu połowu dorsza.

Koniec protestów w sprawie dorsza. Polscy rybacy nie będą do końca tego roku łamali unijnego zakazu połowu. Zgodzili się zakończyć protest po powrocie Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej, z Luksemburga, gdzie podjęto decyzję o obniżeniu limitu na dorsza nie o planowane 20, a jedynie 5 procent.

Od czterech miesięcy na południowo-wschodnim Bałtyku obowiązuje całkowity zakaz połowu dorsza. Potrwa do końca tego roku. Zakaz obowiązuje polskich rybaków, którym specjaliści z Unii Europejskiej udowodnili, że łowią więcej, niż pozwalają na to limity. Rybacy nie zgodzili się z tym zarzutem i mimo zakazu, dorsza łowili. Blokowali również porty morskie i pikietowali

Łosoś popłynie

Walcząc o dorsza urzędnicy zapomnieli o łososiu. Unia może nas ukarać zakazem jego połowu.

Od stycznia 2008 może zacząć obowiązywać na Bałtyku całkowity zakaz połowu łososia pławnicami (wielkie dryfujące sieci – red.), bo zdaniem naukowców sieci te zagrażają będącym pod ochroną morświnom. Co ciekawe, choć Polacy udowodnili w badaniach, że pławnice morświnom nie zagrażają, nasi urzędnicy dopiero pod koniec października tego roku wysłali do Komisji Europejskiej prośbę o czasowe zawieszenie zakazu. Istnieje ryzyko, że komisja prośby nie uwzględni i utrzyma zakaz połowu pławnicami. Gra jest warta świeczki, bo rocz-

nie polscy rybacy mają do odłowienia ponad 22 tysiące sztuk łososia, ryby, zaraz po dorszu, najczęściej łowionej.

Wydajne, ale groźne?

Sieci pławnicowe to specjalne zestawy przeznaczone do połowu łososia. Siatki nie są, jak na przykład zestawy dorszowe, kotwiczone do dna morskiego, ale poruszają się razem z prądami wodnymi. Dzisiaj to najbardziej wydajny system związany z połowem łososia.

W 2005 roku część naukowców stwierdziła jednak, że połowy pławnicami zagrażają innym zwierzętom morskim będącym pod ochroną – morświnom. Ich tezy były na tyle mocne i przekonujące, że od stycznia 2007 r. miał być wprowadzony zakaz połowu łososia tymi sieciami. Środowisko rybackie nie zgodziło się na takie ograniczenia i Unia, ulegając naciskom, zdecydowała się na wprowadzenie tzw. „programu obserwatorów”, który miał wykazać, czy pławnice zagrażają morświnom, czy też nie. Jednocześnie unijni urzędnicy zapowiedzieli, że jeśli program wykaże, iż morświny są zagrożone, to zakaz używania pławnic zostanie wprowadzony rok później, od stycznia 2008 roku. Przepis określający wprowadzenie zakazu w 2008 roku nadal obowiązuje, mimo, że pod koniec lipca tego roku pracownicy Morskiego Instytutu Rybackiego z Gdyni wysłali wyniki zakończonego „programu obserwatorów” do Brukseli. Efekt badań jest korzystny dla rybaków.

przed siedzibą Komisji Europejskiej w Warszawie. W tym czasie przedstawiciele polskiego rządu nakładali uniijnych urzędników do zniesienia zakazu. Niestety, bezskutecznie. Przełom nastąpił w czasie październikowego spotkania w Luksemburgu.

Ograniczenia

- Udało się nam wywalczyć 5-procentową redukcję połowów dorsza na Bałtyku wschodnim, choć wcześniej planowano nawet 20-procentowe ograniczenie - mówił Krzysztof Gogol, rzecznik prasowy ministra gospodarki morskiej. - Oczywiście polscy rybacy będą mieli limity dorszowe pomniejszone o dorsza przełowionego w tym roku. Zapewniono nas jednak, że będzie to rozłożone nie na jeden rok, ale na kolejne lata, dzięki czemu rybacy nie powinni tych ograniczeń zbyt odczuć. Jednocześnie uniijny komisarz do spraw rybołówstwa Joe Borg zgodził się, aby z funduszy uniijnych wypłacić rybakom rekompensaty. Polska będzie na ten cel mogła przeznaczyć ponad 22 miliony euro. Sami rybacy nie są jednak chętni do brania pieniędzy. - Nie chcemy jałmużny. Jesteśmy zdrowymi i silnymi pracownikami i możemy na siebie zarabiać. Chcemy łowić dorsza - mówił na spotkaniu z rybakami Jerzy Wy-

soczański, prezes Związku Rybaków Polskich. - Poza tym, urzędnicy pokazali, jak im zależy na wypłacaniu tych pieniędzy. Wielu armatorów, którym przyznano odszkodowania już w ubiegłym roku, do dzisiaj nie dostało pieniędzy. Jeżeli tak samo ma być z rekompensatami, pójdziemy z torbami.

Przysłowiowy gwóźdź

Nie wszyscy rybacy podzielają poglądy Wysoczańskiego. - Łamiąc uniijny zakaz sami sobie wbiliśmy gwóźdź do trumny - mówi Kazimierz Wojnicz, prezes Krajowej Izby Przetwórców Ryb z Ustki. - Może być tak, że nie tylko do końca tego roku, ale na kolejne lata będziemy mieli zakaz połowu dorsza. Dlatego powinniśmy walczyć o odszkodowania. Dobrze, że w końcu przestaliśmy łamać zakaz. W przyszłym roku polscy rybacy będą mieli do odłowienia około 10 tysięcy ton dorsza (w tym roku było to 13,5 tys. ton).

Warto dodać, że limity połowowe zmniejszono nie tylko Polsce, ale wszystkim krajom nadbałtyckim. Zwiększy się jednak liczba dni ochronnych, kiedy dorsza nie będzie można łowić. W tym roku było ich 89, a za rok będzie aż 178.

Ważne też, że na wniosek polskiej delegacji, uniijni urzędnicy powołają spe-

cialną komisję, która zajmie się ponownym oszacowaniem zasobów dorsza w Bałtyku. Tym razem w komisji mają aktywnie uczestniczyć rybacy.

Bez satysfakcji

Wynegocjowane ustalenia nie satysfakcjonują w pełni naszych rybaków. - Dla nas najważniejsze jest, aby Unia zajęła się konkretnym i rzeczowym badaniem populacji dorsza. Dobrze, że powstanie komisja, która jeszcze raz zbada tegoroczne połowy, ale to nie wszystko - mówi Andrzej Tyszkiewicz, wiceprezes Związku Rybaków Polskich. - Teraz musimy walczyć o naszą przyszłość, bo kolejne lata dla rybaków zajmujących się połowem dorsza nie zapowiadają się zbyt ciekawie.

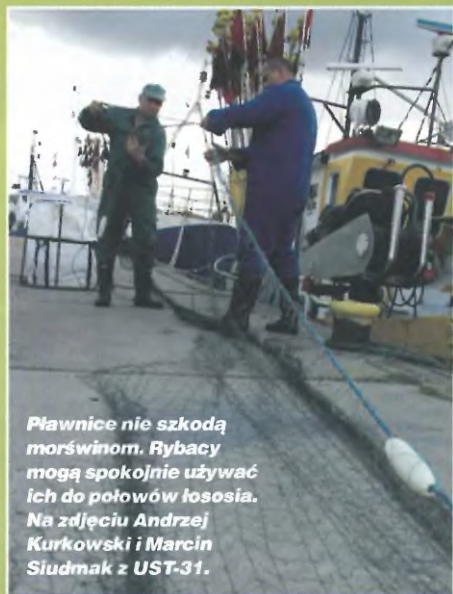
Na koniec warto zauważyć, że mimo ugody zawartej na spotkaniu w Luksemburgu, Unia Europejska nie wycofała z Trybunału Sprawiedliwości pozwu przeciwko Polsce za łamanie zakazu połowu dorsza. Polski rząd ma miesiąc na odpowiedź na zarzuty postawione przez UE. Jeżeli sędziowie uznają, że złamaliśmy prawo, na Polskę może być nałożona kara finansowa rzędu kilkudziesięciu milionów euro.

Hubert Bierndgarski

Mocne dowody

- Wyniki mówią jasno - ani jeden morświn nie wpadł w sieci pławnicowe - mówi Zbigniew Graczyk, były podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej odpowiedzialny za rybołówstwo. - Mamy na to bardzo mocne dowody, których Unia nie może nie przyjąć. Moim zdaniem, rybacy śmiało będą mogli nadal łowić łososia pławnicami. Jak się jednak okazuje, samo wysłanie wyników badań do Brukseli to za mało. Do anulowania zakazu potrzebne są jeszcze dodatkowe wnioski z ministerstwa - prośba o derogację - czasowe przesunięcie zakazu z roku 2008 na kolejne lata. Polacy chcą, aby zakaz przesunięto o dwa lata. W tym czasie nadal prowadzony byłby „program obserwatorów”. To od niego zależeć będzie, czy w kolejnych latach zakaz połowu pławnicami zostanie utrzymany, czy też zniesiony. Niestety, prośba do Brukseli trafiła dopiero pod koniec października. O wiele za późno. - Wnio-

sek derogacyjny był już od dłuższego czasu gotowy do wysłania. Czekaliśmy jeszcze na ostatnie dane badawcze, o które prosiła Unia - wyjaśnia Krzysztof Gogol, rzecznik prasowy Ministerstwa Gospodarki Morskiej w Warszawie. - Oczywiście jeśli nie zostanie on zakwestionowany przez organizacje ekologiczne, a nie ma do tego podstaw, rybacy będą mogli łowić pławnicami w 2008 roku. Same badania w ramach tzw. „programu obserwatorów” będą nadal prowadzone. Naszym zdaniem nie ma zagrożenia, że zakaz zostanie utrzymany. Dostarczyliśmy Unii zbyt mocne dane. Słowa rzecznika nie przekonują przedstawicieli organizacji rybackich. - Moim zdaniem urzędnicy z ministerstwa w całym zamieszaniu związanym z dorszem, po prostu zapomnieli o łososiu - mówi Kazimierz Wojnicz, prezes Krajowej Izby Producentów Ryb z Ustki. - Najgorsze jest jednak to, że nawet jeżeli wysłaliśmy wniosek o derogację, to Unia i tak może go nie uwzględnić. Po prostu wprowadzą zakaz połowu łososia



Pławnice nie szkodzą morświnom. Rybacy mogą spokojnie używać ich do połowów łososia. Na zdjęciu Andrzej Kurkowski i Marcin Siudmak z UST-31.

i będzie to ich kara za to, że łamiemy uniijny zakaz połowu dorsza. A to może doprowadzić do tego, że od stycznia 2008 nie będziemy łowili jednego i drugiego.

Hubert Bierndgarski



Badanie *Alkor'a* z „Naszym MORZEM”

W drugiej połowie października na kilka dni z edukacyjno-naukową wizytą przybył do Gdańska niemiecki statek *Alkor*. Przy tej okazji pod patronatem „Naszego MORZA”, odbył się na statku dzień otwarty.

Statek badawczy *Alkor*, należący do Leibnitz-Institut für Meereswissenschaften Uniwersytetu w Kilonii w czasie pobytu w Gdańsku dwukrotnie wychodził w morze i prowadził badania naukowe na Bałtyku. Ich uczestnikami byli uczniowie i studenci z Polski, Niemiec i Norwegii.

Polscy uczestnicy to głównie uczniowie szkół w Wieruszowie i Nowej Dębie - laureaci ogólnopolskiego konkursu „Eureka, Europa, kontynent nauki”, który został zorganizowany przez Ambasadę Niemiec i Goethe-Institut z Warszawy podczas przygotowań do XI. Pikniku Naukowego 2007 Polskiego Radia BIS.

Statek przycumowany przy nabrzeżu Kpt. Ziółkowskiego, w pobliżu Kapitanatu Portu Gdańsk w Nowym Porcie, mógł w czasie dnia otwartego zwiedzić każdy. Niech żałują ci, którzy tam nie byli.



Pokład roboczy.



Na zwiedzających czekały żywe eksponaty...

Mostek mieści nie tylko wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne, ale i naukowe.

Gospodarze przygotowali się bardzo sumiennie. Można było dotknąć techniki okrętowej. Obejrzeć mini-wystawę plansz edukacyjnych o instytucie naukowym eksploatującym Alkor'a i badaniach przez niego prowadzonych. Zapoznać się z niemieckim programem NaT-Working, polegającym na przybliżaniu uczniom ze szkół regionu nadmorskiego, pracy biologów morza i oceanografów, m.in. podczas krótkich rejsów naukowych.

Goście zwiedzali główne laboratoria Alkor'a i obszerną sterówkę - także częściowo służącą badaniom. Obejrzeć można było z bliska organizmy morskie żyjące w Bałtyku.

Alkor to statek naukowo-badawczy zbudowany w 1990 roku przez Cassens Werft dla Instytutu Badań Morskich z Kilonii. Charakteryzuje się pojemnością brutto niemal 1000 jednostek i długością całkowitą 55,20 m. Jego zasięg to 7500 Mm. Na pokładzie znajduje miejsce 10 członków załogi i 12 naukowców.

W najbliższym czasie Alkor będzie zatrudniony w badaniach środowiskowych Bałtyku zleconych przez Helcom, a pod koniec roku spędzi kilka tygodni w stoczni remontowej.

„Open ship Alkor” to kolejne wydanie pod patronatem „Naszego MORZA”, dające szerokiej publiczności możliwość zapoznania się z techniką okrętową, po letnim, gdyńskim rejsie edukacyjnym do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego oraz po szczecińskim dniu otwartym na promie Wolin.

(PioSta)

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak



Widok z mostku na rufę.



W laboratorium mokrym przygotowano słoje z organizmami z wód Bałtyku.

Ludzie chcą pływać

Kurort stawia żagle

W Sopocie powstanie nowoczesne centrum żeglarstwa. Prace powinny rozpocząć się w przyszłym roku.

Jest już ogólna koncepcja i akceptacja władz miasta. Wiadomo, że centrum żeglarstwa powstanie na terenie o powierzchni 1,2 hektara w bezpośrednim sąsiedztwie Sopotniego Klubu Żeglarskiego (przy plaży, niedaleko hotelu Hestia – red.).

- W tej chwili jesteśmy na etapie przygotowań do rozpisania przetargu na projekt inwestycji – mówi Janusz Sikorski, kierownik referatu inwestycji w sopockim magistracie. - Powinniśmy skompletować dokumentację przetargową na projekt na przełomie roku.

Może on zostać rozstrzygnięty w połowie przyszłego roku, zaraz potem urzędnicy planują uzyskać pozwolenie na budowę.

- Będziemy starali się o dofinansowanie połowy inwestycji z Ministerstwa Sportu – informuje Janusz Sikorski. - Bardzo wstępny koszt przedsięwzięcia oceniamy na 7 – 8 milionów złotych.

Inicjatywa budowy centrum wyszła od żeglarzy, a miasto ją podchwyciło. Tym bardziej, że w ostatnich latach ogromnie wzrosło zainteresowanie aktywnym spędzaniem wolnego czasu na wodzie, szczególnie windsurfingiem i pływaniem na katamaranach (SKŻ prowadzi szkoły windsurfingowe i żeglarskie, m.in. katamaranów właśnie, które w sezonie letnim organizują obozy dla dzieci oraz szkolenia i kursy dla dorosłych – red.).

W nowym centrum znajdzie się zaplecze dla rozwoju klubu katamaranów oraz żeglarstwa morskiego. Przebudowane zostanie przejście przez pas wydmy, które ułatwi transport łódek na morze. Co więcej, centrum będzie dysponowało własnym, zamkniętym polem namiotowym. Wybudowana zostanie też nowa siedziba sopockiego WOPR, która znajdzie się znacznie bliżej wody, co poprawi sprawność działania ratowników.

Żeglarze już cieszą się z inwestycji, tym bardziej, że w przyszłym roku ma się także rozpocząć budowa mariny przy sopockim mołu. Dzięki temu stworzone zostanie coś w rodzaju dużego ciągu żeglarskiego od moła do projektowanego centrum.

Nie wszyscy są jednak usatysfakcjonowani. Już na tak wstępnym etapie inwestycja budzi kontrowersje. Na jednym z forów internetowych można przeczytać opinie oburzonych mieszkańców, którzy twierdzą, że już obecnie w sezonie „nie można przejść brzegiem w okolicach Hestii, bo się rozkładają z tymi deskami na brzegu.”

- Może będziemy fruwać? Czy mają w planie jakiś mostek nad brzegiem dla spacerowiczów? - pyta jeden z internautów.

- Buduje się mariny za wielkie pieniądze, a mieszkańcy nie mają gdzie stawiać swoich samochodów - oburza się inny.

Na szczęście jest czas, by wykorzystując krytyczne opinie zaplanować centrum dogodne dla wszystkich.

Czesław Romanowski



Nowe centrum będzie razem z mariną przy mołu stanowiło ciąg żeglarski...

Jak nie zostałem żeglarzem

Październikowy poranek, lekko siąpi deszcz, na horyzoncie widać przebłyśki słońca, zapowiedź lepszej pogody. Stoje przed biurem Szkoły Żeglarstwa Junga, w gdyńskiej marinie, największej przystani jachtowej w Polsce (może tam cumować jednorazowo nawet 220 jednostek). Przez kilka najbliższych godzin będę pływał jachtem po Zatoce Gdańskiej i, pod okiem instruktora, próbował uczyć się żeglarstwa. Nie mam w tej dziedzinie żadnych doświadczeń. Chcę się przekonać, czy to rzeczywiście, jak mówią miłośnicy żeglowania, zajęcie łatwe i przyjemne. I czy naprawdę już po kilku lekcjach można wypożyczyć jacht i ruszyć na wodę z rodziną.

Jungę wybrałem nieprzypadkowo. To jedna z największych w Trójmieście szkół żeglarstwa. Założona siedem lat temu przez gdańszczanina, byłego żeglarza regatowego, Pawła Gostkowskiego cieszy się dobrą opinią. Rocznie z jej usług korzysta około 400 osób. Szkoła uczy żeglarstwa w systemie ciągłym, na kurs zapisać się można praktycznie w każdej chwili, od maja do listopada. Egzaminy na patenty żeglarskie organizowane są co tydzień.

- Zdawalność sto procent! - zapewnia Gostkowski.

Patentowe przekleństwo

Patenty to, w zgodnej opinii wszystkich, z którymi na ten temat rozmawiałem, jeden z największych problemów polskiego żeglarstwa. Dokument dający uprawnienia do prowadzenia określonego rodzaju jachtów po określonych akwenach.

Krótko mówiąc: patent jest tym na wodzie, czym prawo jazdy na drodze. Żeglarskie stopnie wtajemniczenia to: żeglarz jachtowy, sternik jachtowy, jachtowy sternik morski i kapitan jachtowy. Podstawowy patent umożliwia prowadzenie jachtów po wodach śródlądowych (je-

Paweł Gostkowski
prowadzi Jungę
od siedmiu lat.





ziorach, rzekach, zalewach) bez ograniczeń i jachtów o długości do 8,5 metra po wodach morskich w strefie do 2 mil morskich od brzegu w porze dziennej. Aby go zdobyć, trzeba odbyć odpowiedni kurs i zdać egzamin przed komisją Polskiego Związku Żeglarskiego, jedynej organizacji w Polsce, która ma prawo ich przeprowadzania. Kursy na patenty organizują kluby żeglarskie i prywatne firmy. Junga jest jedną z nich. Kurs trwa na ogół, w zależności od organizatora, od tygodnia do trzech i kosztuje kilkaset złotych. Jego najważniejszą częścią jest praktyczna nauka samego żeglowania, ale przy okazji przyswoić sobie także trzeba sporą porcję wiedzy - o przepisach żeglarskich, meteorologii, zasadach bezpieczeństwa na wodzie czy locji (zajmuje się opisem akwenów).

Teoretycznie wszystko jest ok. Ale w praktyce wygląda mniej różowo. Tak naprawdę, nie można bowiem w Polsce uprawiać żeglarstwa poza patentem (no chyba, że się chce łamać prawo). Co prawda przepisy mówią, że bez patentu można pływać żaglówkami o długości do 5 metrów, ale zakup takiej jednostki to wydatek rzędu przynajmniej kilkunastu tysięcy złotych,

a wynająć jej bez dokumentu nie można.

Przykład? Oto jesteśmy w jednej z dużych wypożyczalni sprzętu wodnego na Kaszubach. Próbuje wypożyczyć mały jacht z jednym żaglem spełniający wymóg wspomnianych 5 metrów długości. I co? I nic. Kierownik wypożyczalni odmawia, bo nie mam patentu. Na nic się zdają tłumaczenia, prośby i groźby. Nie dość, że odszedłem z kwitkiem, to jeszcze beznadziejnie z brzegu patrzyłem, jak mój dziewięcioletni syn pływa po jeziorze optimistom (klasa żaglówek przystosowana dla dzieci), którego wypożyczono mu bez żadnego problemu. Prawo swoje, życie swoje.

Nie ma się zatem co dziwić, że od lat w środowisku żeglarskim trwa gorąca dyskusja na temat patentów. Są zagorzali obrońcy, są i przeciwnicy. W tej chwili przewagę uzyskali zwolennicy liberalizacji przepisów - od stycznia wchodzi w życie nowe prawo, które zezwala na pływanie jachtami do 7, 5 metra długości (a takich jest w Polsce większość) bez jakichkolwiek patentów. Niby to dobrze, ale - patrz wyżej - kto im te jachty wynajmie bez dowodu, że umieją na nich pływać?



Węzły, zwroty i manewry

Słońce wyszło zza chmur, a ja po krótkim wprowadzeniu teoretycznym, wchodzę na jacht. To 7, 5-metrowa jednostka klasy Dufour 24. Junga dysponuje pięcioma jachtami szkoleniowymi i dwudziestoma instruktorami. Jednym z nich jest mój nauczyciel, 25-letni, sympatyczny student piątego roku nawigacji Akademii Morskiej w Gdyni, Hubert Podleś.

- Powiem ci tak: nie zrozumiesz żeglarstwa, jeśli nie zdobędziesz niezbędnego doświadczenia oraz odpowiedniej wiedzy - poucza mnie na początek.

Przy odcumowywaniu Hubert objaśnia kilka podstawowych węzłów - płaski, prosty, ratowniczy i tłumaczy jak obkładać liny na knagach (czyli przywiązywać je do specjalnych, metalowych uchwytów). Z całej siły staram się zapamiętać kolejność poszczególnych ruchów, ale nic

z tego nie wychodzi. Instruktor zadaje mi to do przećwiczenia w domu.

Jacht nie pływa sam z siebie. Trzeba nim kierować przy pomocy steru i żagli. Siadam do steru, Hubert obsługuje żagle. Najpierw uczę się płynięcia „na punkt”, czyli trzymania jachtu na odpowiednim kursie.

Potem instruktor pokazuje mi, jak się jachtem „ostrzy” i „odpada”, czyli płynie nim w kierunku do wiatru i od wiatru. To jeszcze nic trudnego, choć mój nauczyciel twierdzi, że nie dla wszystkich. Według niego, wielu początkujących żeglarzy ma problem z utrzymaniem jachtu na wskazanym kursie. Usatysfakcjonowany pochwałą, z zapalem przechodzę więc do następnego ćwiczenia, coraz bardziej przekonany, że żeglarstwo to rzeczywiście całkiem proste i przyjemne zajęcie.

Dobre samopoczucie mija mi jednak w ciągu następnych minut. Zaczynamy

naukę zwrotu przez sztag, a potem przez rufę, dwu podstawowych manewrów jachtowych. Pierwszy polega na przejściu dziobem jachtu linii wiatru z kursu bajdewind (kiedy wiatr wieje od dziobu) jednego halsu (czyli od prawej albo od lewej burty) do kursu bajdewind drugiego halsu, bez tracenia prędkości manewrowej. Drugi natomiast, na przejściu linii wiatru rufą z kursu baksztąg (kiedy wiatr wieje nieco od rufy) jednego halsu do kursu baksztąg drugiego halsu, nie wychodząc po zwrocie na wiatr więcej niż do kursu baksztąg (cytuje za podręcznikiem żeglarstwa). Brzmi to egzotycznie ale, nie wnikając w szczegóły, chodzi po prostu o zmianę kursu jachtu na pożądaną.

Oba manewry wykonuje się, wydając odpowiednie komendy. W praktyce, na przykładzie zwrotu przez sztag, przy zmianie halsu z prawego na lewy, wygląda to tak:



Manewry portowe, czyli ciężka harówka.

- Do zwrotu przez sztag - wydaje komendę Hubertowi i wychylam ster w prawo.

- Lewy fok szot luz - instruktor puszcza linę przytrzymującą z lewej strony fokę, czyli przedni żagiel. Ja luzuję szot grota, czyli linę przytrzymującą żagiel główny.

- Prawy fok szot wybieraj - mówię do Huberta, który ciągnie linę przywiązaną do fokę z prawej strony. Ja wybieram szot grota. Proste prawda? Chyba jednak nie dla mnie. Ćwiczmy do upadłego, a pomimo tego rzadko kiedy wychodzi. Mylą mi się nazwy, komendy, w końcu przestaję nawet czuć, z której strony wieje wiatr. I tak przez kilka następnych godzin.

Prawdziwy koszmar przeżywam jednak dopiero przy wchodzeniu do portu i „parkowaniu” jachtu do kei. Manewry portowe wymagają dużych umiejętności. Junga jest ambitna i uczy swoich kursan-

tów wykonywania ich na samych tylko żaglach, bez użycia silnika. Nie jest łatwo, wiatr jest zmienny, nadbiega z różnych kierunków i z różną siłą wieje, a miejsca na manewry jest niewiele. Hubert się denerwuje, gdyż obawia się, że uderzymy o inne jachty, a ja przerażony próbuję zrozumieć, co się właściwie dzieje.

W końcu jednak, po kilku próbach, udaje nam się jakoś przybić do kei. Kiedy spocony i zmęczony, schodzę z jachtu wiem już, że żeglarstwa nie można się nauczyć w kilka lekcji. A już na pewno, nawet po tygodniowym, intensywnym kursie w najlepszej szkole i zdaniu egzaminu na patent żeglarza jachtowego, nie odważyłbym się ruszyć z rodziną w rejs. Małą pociechą są słowa Huberta, który namawia mnie, abym się tak łatwo nie poddawał. Twierdzi, że potrzebuję po prostu więcej czasu i praktyki pod okiem doświadczonego mentora.

Od Zaruskiego do Kuznierzewicza

Historia polskiego żeglarstwa rozpoczęła się po 1918 roku czyli po pierwszej wojnie światowej, kiedy Polska odzyskała niepodległość. Prekursorem pływania pod żaglami był Otton Weiland, który w 1919 roku w Charzykowych koło Chojnic założył pierwszy polski jachtklub. Początki żeglowania morskiego sięgają roku 1924, kiedy to powstał Yacht Klub Polski. W tym samym roku założono także Polski Związek Żeglarski, a Polacy po raz pierwszy wzięli udział w olimpiadzie. Symbolami przedwojennego żeglarstwa były żaglowce szkolne *Lwów* i *Dar Pomorza*.

Najbardziej gorliwym propagatorem pływania pod żaglami był w II Rzeczypospolitej gen. Mariusz Zaruski. Przedwojenne pływanie miało charakter elitarny, dopiero po wojnie zaczęło nabierać cech masowych. W 1967 roku pierwszy Polak, Leonid Teliga, samotnie wypływa w rejs dookoła świata na zbudowanym własnymi siłami jachcie *Opty*. W jego ślady poszedł później Krzysztof Baranowski, a w 1978 roku swój samotny rejs dookoła świata kończy pierwsza kobieta na świecie, Polka - Krystyna Chojnowska-Liskiewicz na jachcie *Mazurek*. W 1972 roku po raz pierwszy polskie jednostki żaglowe biorą udział w Operacji Żagiel, wielkim zlocie żaglowców z całego świata. W regatach organizowanych w jego ramach *Dar Pomorza* zajmuje pierwsze miejsce. Szczęśliwy dla polskiego żeglarstwa był też rok 1980. Henryk Jaskuła na jachcie *Dar Przemyśla* kończy rejs dookoła świata bez zawijania do portów (non stop), na trasie Gdynia-Gdynia, a *Dar Pomorza* znowu zwycięża w Operacji Żagiel. W latach osiemdziesiątych rozpoczyna się, kontynuowany do dzisiaj, program „szkół pod żaglami”.

W 1988 roku polscy żeglarze odnoszą światowy sukces opływając pod żaglami na jachcie *Vagabond*, jako pierwsi na świecie, z zachodu na wschód Amerykę Północną (tzw. przejście północno-zachodnie). Lata dziewięćdziesiąte przynoszą zmiany nie tylko ustrojowe, ale także żeglarskie. Polska stała się miejscem zlotów wielkich żaglowców, rozwinął się prywatny jachting i żeglarstwo sportowe. Do najbardziej znanych dzisiaj polskich żeglarzy należą m. in. Mateusz Kuznierzewicz (mistrz olimpijski), Karol Jabłoński (wślawiony udziałem w Pucharze Ameryki) i Roman Paszke (dowodził polską załogą w wielkich regatach dookoła świata The Race).

Kurs na odpowiedzialność

Nikt nie wie, ile osób uprawia w Polsce żeglarstwo (dla ścisłości: mówimy tu tylko o żeglarstwie rekreacyjnym, bo jest jeszcze cała rzesza ludzi zajmująca się nim sportowo - T.F.). Niektóre szacunki mówią, że nawet 2 miliony osób. Nie ma także dokładnych danych o liczbie jachtów. Według Polskiego Związku Żeglarskiego, może ich być w kraju około 60 tysięcy. Najwięcej pływa po wodach śródlądowych, najczęściej po jeziorach. Najbardziej popularny wśród żeglarzy region to Mazury. Tam też jest najlepiej rozbudowana infrastruktura przystosowana do ich obsługi.

Wielu żeglarzy ucieka już jednak z zatłoczonych Wielkich Jezior Mazurskich, gdzie ruch panuje jak na autostradzie, na mniej uczęszczane akweny (choćby Jeziorak czy Zalew Koronowski), a nawet za granicę. Modna jest ostatnio Chorwacja. Część Polaków ma własne jachty, jednak większość czarteruje je od prywatnych armatorów. Są to bardzo różne jednostki. Od niewielkich, dwuosobowych żaglówek aż po luksusowe jachty, na których dwutygodniowy urlop spędzić może komfortowo pięć czy sześć osób. Nowe, duże jachty potrafią kosztować nawet kilkaset tysięcy złotych, ale można też kupić używane, za kilkanaście tysięcy. Podobnie jest z czarterami. Za wynajęcie jachtu płaci się na dobę od stukilkudziesięciu złotych do nawet ośmiuset.

To jednak nie koniec wydatków. Właściciele własnych jednostek ponoszą koszty ich eksploatacji, wymiany zużytych części czy opłat portowych i za zimowanie jachtu. To dalsze kilka tysięcy złotych rocznie. W przypadku czarteru, liczyć się natomiast trzeba z opłatami za pobyt w przystaniach, korzystanie z ich zapleczy czy kaucją, którą się płaci armatorowi przy wynajmie jachtu. Jest zabierana, jeśli użytkownik żaglówek uszkodzi. Kaucje nierzadko wynoszą nawet 2 tysiące złotych. Jeszcze więcej - kilka tysięcy euro za tydzień - przyjdzie nam zapłacić, jeśli postanowimy wyczarterować jacht za granicą. Koszty wzrastają jeśli, nie ufając swoim umiejętnościom, wynajmiemy kogoś bardziej doświadczonego do prowadzenia jachtu.

Wbrew pozorom, żeglarstwo jest zajęciem bezpiecznym. Pod warunkiem jednak zachowania elementarnych zasad bezpieczeństwa na wodzie. Sytuacje takie, jak z lata tego roku, kiedy na Mazurach powiał tzw. „biały skwał” (bardzo

niebezpieczny gwałtowny wiatr), przewrócił kilkadziesiąt jachtów i w czasie którego utopiło się kilka osób, należą do rzadkości. Do rzadkości nie należą natomiast opinie, że do tragedii nie doszłoby, gdyby wszyscy trzymali się tego, czego ich nauczono na kursach żeglarskich, m.in. z zakresu meteorologii. Tak mówią głównie zwolennicy systemu patentowego. Jego przeciwnicy ripostują, że odpowiedzialności nie da się nauczyć na żadnym kursie.

Druga strona żagla

Po zejściu z jachtu długo rozmawiam z właścicielem Jungi. Potwierdza się to, czego dowiedziałem się w czasie rozmów z innymi żeglarzami. Pomimo, że w naukę żeglowania włożyć trzeba dużo wysiłku, warto to zrobić. Woda, wiatr, przygoda, wypoczynek, tego wszystkiego (pomimo wszystko) można doświadczyć nawet w czasie tak krótkiego pobytu na jachcie, jaki ja zaliczyłem.

Ale polskie żeglarstwo ma także drugą, ciemną, a miejscami nawet mroczną stronę. O patentowych absurdach wspomnieliśmy. Wielu żeglarzy podkreśla jednak, że głównym wrogiem żagli w naszym kraju jest... Polski Związek Żeglarski. Uważają go za pozostałość PRL-u czerpiącą zyski z egzaminów na stopnie żeglarskie (w przypadku np. żeglarza jachtowego to 200 złotych i jeszcze 50 złotych za wystawienie patentu). Niektórzy próbują złamać monopol PZŻ przez tworzenie konkurencyjnych organizacji. Póki co jednak, nawet po wspomnianej wyżej liberalizacji przepisów, pozycja związku wydaje się niezagrożona. Lista artykułowanych przez środowisko problemów jest jednak znacznie dłuższa. Wystarczy spojrzeć na mariny. Tyle lat po urynkowaniu gospodarki, a prywatnych firm tam jak na lekarstwo. Czy to nie dziwne?

Niektórzy mówią wprost, że tym biznesem „kręcą” układy i korupcja. Mówią i proszą o zachowanie anonimowości. Wszyscy żeglarze, bez różnicy, narzekają natomiast na państwo i samorządy, które ich zdaniem odwracają się do nich plecami. Mówi się także powszechnie o upadku etosu i obyczajów na jachtach. Podobno coraz więcej na nich chamstwa i alkoholu.

- Jakość żeglarstwa zależy od samych żeglarzy - przekonuje Gostkowski. - Trzeba ich uczyć i wychowywać już od najmłodszych lat. To jedyna droga do prawdziwej zmiany.

Cała nadzieja w dzieciach. W większości dużych polskich miast istnieją szkółki żeglarskie, gdzie maluchy już od szóstego roku życia uczą się żeglować. Po kilku treningach zwrot przez sztag przestaje być dla nich skomplikowanym manewrem, jakim był dla mnie, a staje się czymś zupełnie naturalnym. Kiedy wejdą w dorosłość, na potwierdzenie swoich umiejętności, nie będą potrzebowały żadnych patentów. I problem rozwiąże się sam. Miesięczny koszt szkółki żeglarskiej to około 200 zł. Może warto zapłacić tę cenę? Ja zapłaciłem.

Tomasz Falba
Zdjęcia: Agnieszka Dybuk



Smakowanie Meksyku

Dzisiaj w naszym cyklu najbardziej
rozśpiewany z żaglowców
biorących udział w tegorocznym
finale Regat The Tall Ships' Races -
meksykański trójmasztowiec
Cuauhtemoc.

Śpiewająca załoga

Żaglowiec zjednuje sobie sympatię na całym świecie nie tylko urodą, czy znakomitą stanem utrzymania, ale i latynosko-indiańską żywiołowością, otwartością, pogodnym usposobieniem i zamiłowaniem do muzyki i zabawy jego załogi.

Załoga *Cuauhtemoca* to głównie oficerowie Meksykańskiej Marynarki Wojennej i kadeci kilku szkół morskich. Jest to zazwyczaj dwudziestu ośmiu oficerów, czterdziestu ośmiu podoficerów i pięćdziesięciu dwóch członków załogi czuwających nad 116 kadetami.

Cuauhtemoc powstał w 1982 roku w Bilbao, jako ostatnia z czterech (obok *Glorii*, *Guayas* i *Simon Bolivar*) jednostek zbudowanych dla krajów Ameryki Południowej, w stoczni Astilleros y Talleres Celaya SA z Bilbao. Początkowo nazywał się *Celaya*. Został kupiony przez Marynarkę Wojenną Meksyku dla celów szkoleniowych. W roku 1995 jednostka przeszła gruntowną renowację i ulepszenia, zarówno kadłuba, jak i takielunku.

Cuauhtemoc - statek

Znany jest również jako *The Ambassador* (Ambasador) i *Knight of the Seas* (Rycerz mórz), wyszkolił 24 roczniki żeglarzy i pokonał 486 184 mil w czasie 3823 dni.

Dwukrotnie okrążył legendarny Przylądek Horn. Pierwszy raz w 1993 roku, drugi w 2006 roku, podczas najdłuższej, trwającej 239 dni, wyprawy. Pokonał wówczas 30 502 mil morskich.

(Wikipedia)

Charakterystyka podstawowa:

Rok budowy	1982
Stocznia	Astilleros y Talleres Celaya SA Bilbao
Typ	bark
Klasa STA:	A
Port macierzysty	Acapulco
Armator	Armada de México
GT	1755
NT	442
Nośność	1662 t
Długość z bukszprytem	90,5 m
Długość całkowita bez bukszprytu	76,56 m
Długość między pionami	64,37 m
Szerokość	12,01 m
Wysokość boczna	7,37 m
Zanurzenie	5,2 m
Powierzchnia ożaglowania	2200 m ²
Załoga	260 osób



Ich gościnność ujawniła się i w polskim porcie. Większość żaglowców w Szczecinie można było zwiedzać w czasie kilku godzin każdego dnia. Jedynym żaglowcem, który wylamał się z ram czasowych był właśnie *Cuauhtemoc* z rozśpiewaną załogą.

- U nas w Meksyku mówi się „mój dom - twoim domem” - powiedział lokalnemu dziennikowi kapitan Mario Carbajal Ramirez, który zdecydował, że okręt będzie można zwiedzać od rana do ostatniego gościa. - Chcę, żeby każdy poczuł się tu jak u siebie, a jednocześnie zasmakował w Meksyku, słuchając naszej muzyki i oglądając nasz okręt. Szczecinianie i turyści chętnie korzystali z wielkiej, meksykańskiej gościnności - długa kolejka stała przed żaglowcem nawet w środku nocy.

Spadający orzeł

W roku 1983 *Cuauhtemoc*, bazujący w Vera Cruz na wschodnim wybrzeżu

Meksyku, lub w Acapulco na Pacyfiku, zawinął po raz pierwszy do Japonii, w 1984 i 1987 na Haiti, a w 1987 do Europy. W 1988 roku zadebiutował na wodach Morza Śródziemnego. W Europie obecny był ponownie m.in. na zlotach w Rouen w 1989 i 1994 roku.

Podczas podróży wokółziemskiej w 1990 roku przełynął 26 795 mil w 180 dni. W rejsie dookoła Ameryki Południowej w latach 1992-1993, po starcie w Columbus Race, *Cuauhtemoc* „zaliczył” opłynięcie przylądka Horn. Dwa razy wygrywał regaty The Tall Ships' Races.

Nazwa *Cuauhtemoc* oznacza „spadającego orła” i zapisana się w historii, jako imię ostatniego władcy Azteków, którego podobiznę znajdujemy na dziobie statku. W tradycji Meksyku symbolizuje odwagę i patriotyzm.

PioSta

Zdjęcia:

**Piotr B. Starenczak
Czesław Romanowski**

Cuauhtemoc
- władca

Cuanhtemotzin, Cuatimozin, Quauhtemoc („Spadający Orzeł”) urodził się w 1495 lub 1502 roku, zmarł 28 lutego 1525 r. Był ostatnim, jedenastym, władcą Azteków. Panował w latach 1520-1521. Gdy Tenochtitlan (stolica państwa Azteków) został zdobyty przez konkwistadorów, poddał się Cortezowi, który przyrzekł mu bezpieczeństwo. Po czterech latach Cuauhtemoc został wzięty na tortury i powieszony. Oficjalnie powodem był spisek przeciwko zdobywcy Meksyku, a nieoficjalnie próba uzyskania informacji o złocie Azteków.

(Wikipedia)

Greckie heroiny

To były czasy romantycznych uniesień. Grecy wspierani przez europejskich filhellenów ruszyli do walki o niepodległość. W tym burzliwym okresie sławą okryły się dwie kobiety: kapitan, admirał Laskarina Bouboulina (1771-1825) i kapitan, generał Manto Mavrogenous (1796-1840).

Na początku XIX wieku pojawił się w Europie nowy prąd – kontestujący racjonalizm – zwany romantyzmem. Prąd ten wbrew „złowemu rozsądkowi” idealizował i promował namiętną miłość, emocje, pragnienie wolności, lud, folklor, naród, historię, bunt, walkę i metafizykę z domieszką szaleństwa. Teraz ludzie już nie kierowali się „szkiełkiem” mędrca, lecz „czuciem”, intuicją, wsłuchując się co im w „duszy gra”. Wśród ludów Europy zaczęła się kształtować nowa świadomość narodowa, nowe pojęcie narodu.

Pomnik Boubouliny w Spetses.

Grecka wolność

Już wojna rosyjsko-turecka w latach 1768 - 1774 wywołała na Peloponezie bunt przeciw narzuconej, despotycznej władzy. Uczestniczyli w nich kleftowie, zwykli bandyci, których legenda wśród ludu greckiego urosła do „janosikowej” rangi. Natomiast greccy kupcy z Odessy, w 1814 roku, założyli tajne stowarzyszenie „Filiki Etairia” („Stowarzyszenie Przyjaciół”), którego celem było doskonalenie narodu. Było to coś na kształt wileńskiego stowarzyszenia Filomatów i Filaretów.

Ostatecznie w roku 1821 sytuacja dojrzała na tyle, że wybuchło w wielu miejscach ogólnogreckie powstanie przeciwko władzy Osmanów. Powstanie spotkało się z poparciem europejskich filhel-lenów. Najbardziej znanym z nich był angielski poeta romantyczny lord Byron (1788 - 1824), który zmarł na malarie w oblężonym Mesolongion, gdzie jego serce - w sarkofagu - zostało na zawsze. Zniszczenie floty tureckiej w bitwie na Zatoce Navarino przez interweniującą w 1827 roku, flotę angielsko-francusko-rosyjską przeważało szalę zwycięstwa. Traktatem w Londynie przyznano Grecji autonomię, a greckie Zgromadzenie Narodowe wybrało pierwszego prezydenta. Ostatecznie niezawisłość Grecji potwierdzono w 1829 roku traktatem w Adrianopolu.

Na ołtarzu Ojczyzny składano majątki i życie. Walce o niepodległość przeprowadzili mieszkańcy wysp Hydra, Spetses i Psara. Hydrioci, potomkowie dawnych piratów, wzbogaciwszy się na handlu i żegludze, przedzierzgnęli się w szacownych kupców, stając się greckimi patriotami. Spetses słynęła z budowanych tutaj drewnianych statków. Psara, z trzecią co do wielkości flotą, była siedzibą dużego centrum żeglugowego. Lata 1808 - 1814 były „złotym wiekiem” greckiej floty, w 1816 roku liczyła ona 700 statków zatrudniając 18 tys. marynarzy.

Heroína, co dwóch mężów pochowała

Laskarina Bouboulina urodziła się w Konstantynopolu, gdzie jej matka, Skevo, odwiedzała w więzieniu skazanego na śmierć męża, Stavrianosa Pinotsisa. Później obie wróciły do domu, na Hydrę. Gdy dziewczynka miała cztery lata, jej matka przeniosła się na Spetse i wyszła za mąż za kapitana Dimitriosą Lazarou-



Bouboulina jako heroína, Muzeum Spetses.



Manto Mavrogenous, Muzeum Morskie w Zakynthos.

Orlof. Mała wychowywała się w domu bogatego ojczyma. Od dzieciństwa pasjonowała się morzem. Uwielbiała słuchać żeglarskich opowieści i opowiadań o dążeniach do wolności narodu znajdującego się od czterystu lat pod turecką okupacją.

Mając siedemnaście lat Laskarina wyszła za mąż za kapitana Dimitriosia Giannouzasa, a po jego tragicznej śmierci, w wieku trzydziestu lat, za kapitana Dimitriosia Bouboulisa, który również zginął na morzu walcząc z algierskimi piratami. Miała czterdzieści lat i siedmioro dzieci. Po drugim mężu odziedziczyła 300 tys. talarów gotówki. Była bogata. I nie tylko zarządzała olbrzymią fortuną, ale z powodzeniem zajmowała się handlem. Była udziałowcem w licznych, budowanych przez Spetsiotów statkach, z czego trzy były jej własnością.

Turcy w 1816 roku zagrozili bogatej wdowie konfiskatą majątku, jako że jej drugi mąż współpracował z rosyjską flotą w czasie wojny turecko-rosyjskiej (1807). Bouboulina popłynęła własnym statkiem *Koriezos* do Konstantynopola, gdzie uży-



Banknot 50 drachm,
Bouboulina kieruje atakiem na Nafplion.



Postument
z popiersiem
Boubouliny w Nafplion.

skala poparcie matki sułtana, Validy i pomoc rosyjskiego ambasadora, który załatwił jej schronienie na Krymie. Dopiero w 1818 roku, gdy sułtan Mahmud II podpisał chroniące ją rozporządzenie, wróciła z Rosji na Spetse.

Wracając, była już tajnym członkiem stowarzyszenia „Filiki Etairia”. W 1820 roku, w Anglii, kupuje korwetę *Agamemnon*, która była największym okrętem jej floty. Kadłub, o wyporności 300 ton miał 33 m długości i 9 m szerokości oraz 4,5 metra zanurzenia. Uzbrojono go 18 ciężkimi armatami. Załogę stanowiło 60-80 osób. Kosztował 75 tysięcy talarów.

Walcząca pani kapitan

13 marca 1821 roku po raz pierwszy podniesiona przez Bouboulinę - na grotmaszcie *Agamemnona* - rewolucyjna flaga i oddany jej armatni salut, były sygnałem do powstania. Bouboulina kupuje broń, amunicję i staje na czele własnej armii, utrzymując ją przez kilka pierwszych lat Wojny o Niepodległość. 3 maja 1821 kapitan Laskarina dowodziła ośmioma okrętami ze Spetse, które przystąpiły do blokady twierdzy w Nafplion. Przy-

była flota wywołała ogromny entuzjazm oblegających twierdzę żołnierzy gen. Ipsilandisa. Ustanowiona morska blokada przyczyniła się do ostatecznego zdobycia twierdzy, w listopadzie 1822 roku. Nieco wcześniej, 8 września 1822 roku, odparła atak tureckiej floty na Spetses, która po utracie okrętu flagowego wycofała się. Następnie Bouboulina wzięła udział w morskiej blokadzie Monemvasii, Pylos i Galaxidi. Niebawem najstarszy syn pani kapitan, Giannis, ginie bohaterską śmiercią w bitwie o Tripolis, stolicę Peloponezu. W walce o wolną Grecję Bouboulina straciła trzech synów i cały majątek.

Wśród przywódców powstania zaczęły się niesnaski, między powstańcami doszło do waśni i walk. W 1824 roku zamordowano Panosa Kolokotronisa, męża córki Boubouliny, Eleni, a jego ojca, generała, uwięziono w klasztorze na Hydrze. Na znak protestu Bouboulina zwróciła podarowany jej dom w Nafplion i zgorzkniała, biedna, usunęła się na Spetses. Grecja ponownie znalazła się niebezpieczeństwie w 1825 roku, gdy turecko-egipska flota pod komendą admirała Ibrahima z Egiptu, zaatakowała Peloponez. Bouboulina odrzuciła wszelkie emocje i przystąpiła do przygotowań do nowej walki. Niestety, wkrótce zginęła od skrytobójczej kuli podczas burzliwej sprzeczki

z członkami rodziny Koutsis, której przyczyną była ucieczka ich córki z synem pani kapitan, Georgosem. Jej nieubłagane i gniewne słowa wystarczyły do obrazu mężczyzn z rodziny:

Tak twierdzi kustosz muzeum w Spetses, prapraprawnuk Laskariny (piąte pokolenie), Filip Demertzis-Bouboulis. Inni jednak twierdzą, że Georgos uwiódł

dziewczynę, a zabójcą był jej ojciec. Zaiste iście bajroniczny życiorys.

Za życia tytułowano ją Kapetanissą, Panią Kapitan, lub Wielką Panią. Uczestniczący w interwencji Rosjanie nadali jej po śmierci honorowy tytuł admirała. Teraz jej pamięci służy Muzeum w Spetses, gdzie można oglądać model *Agamemnona*, meble z tego okrętu, obrazy i flagi.



Spetses
na pocztówce...



Model korwety *Agamemnon*
w Muzeum Spetses.

Twierdza
w Nafplion dzisiaj.





Bitwa pod Navarino, Muzeum Morskie w Zakynthos.

Na nadmorskim bulwarze znajduje się jej pomnik, stoi tam wysoka i postawna wypatrująca się w morze. W Nafplion, na postumencie ustawiono jej popiersie. W każdym mieście można znaleźć ulicę jej imienia. Znalazła się na monecie (na rewersie korweta z 1821 r.), medalach i znaczku pocztowym (1930). Dopóki nie wprowadzono euro, była na pięćdziesięciodrachmowym banknocie.

Heroina, co generałem została

Manto Mavrogenous urodziła się w 1796 roku, w bogatej, arystokratycznej rodzinie pochodzącej z wyspy Mykonos, w Trieście, gdzie jej ojciec był wysokim urzędnikiem. Na wyspę przybyła z ojcem w roku 1809 i podobnie jak Bouboulina, znalazła się w stowarzyszeniu „Filiki Eteria” oraz założyła filhelleńskie koło kobiet. Mykonos w XVIII wieku posiadało 100 małych i 40-50 dużych statków. Wyspa wystawiła do walki 22 okręty mające na pokładzie 500 żeglarzy i 140 armat. Bardzo bogata Manto kupiła dwa okręty i całą swoją fortunę przeznaczyła na sprawę. Osobiście uczestniczyła w walkach z algierskimi piratami i Turkami. W roku 1822 bohatersko przewodziła akcji uniemożliwiającej lądowanie floty tureckiej na Mykonos.

Również i ją tytułowano kapetanissą. Wyśłała w roku 1823 płomienny „List do paryskich kobiet” prosząc o poparcie i pomoc dla walczącej Grecji.

Wyspa Mykonos ostatecznie weszła w skład państwa greckiego w 1830 roku. Manto Mavrogenous po wyzwoleniu otrzymała od rządu greckiego honorowy stopień wojskowy – generała lejtnanta. Jednak jej życie potoczyło się niefortunnie. Chociaż była symbolem dzielności i męstwa, była też po prostu kobietą. Nieszczęśliwie zakochała się w bohaterze walki o niepodległość księciu Dimitriosie Ipsilantisie (1793-1832) marszałku polnym (od 1828) wschodniej Grecji. Deportowana przez przeciwników politycznych Ipsilantis na wyspę Paros Manto zmarła samotna i uboga w 1840 roku, w stolicy wyspy, Pariki. Obecnie w domu, do którego prowadzi ulica jej imienia, znajduje się muzeum, a grób heroiny znajdziemy w kościele pod wezwaniem Panagia Ekatopyliani. Uhonorowano ją monetą. Dwie drachmy z jej wizerunkiem były w obiegu do czasu wprowadzenia euro. Na Mykonos - w miasteczku - znajduje się nadmorski placik jej imienia, a na nim, na postumencie, jej popiersie.

Tekst i zdjęcia:
Marian Lenz



Postument
z popiersiem
Manto
Mavrogenous
na placu
jej imienia,
na wyspie
Mikonos.

Bezpiecznie w rejsie

Hej tam, na tratwie!

W hiszpańskim porcie Roses rok rocznie odbywają się spotkania organizowane przez francuską firmę Zodiac, poświęcone zagadnieniom bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu. W tym roku była to konferencja połączona z pokazami najnowszych pneumatycznych tratw ratunkowych.

Tegoroczne SOLAS-owskie seminarium poświęcone było kwestiom nowoczesnych systemów bezpieczeństwa, z ja-



Kontener z tratwą Zodiac dla 150 osób czeka w gotowości na nadbrzeżu w jednym z basenów portu Roses.

kimi mamy do czynienia nie tylko na pokładach dużych jednostkach pasażerskich i handlowych, ale również średniej wielkości jachtach żaglowych i motorowych, które w myśl przepisów większości cywilizowanych państw na świecie, zobligowane są do posiadania tego typu sprzętu.

Uczestnicy tegorocznego spotkania w Roses mogli podziwiać w trakcie pokazów zarówno duże 150 i 20-osobowe tratwy ratunkowe, jak i małe – 6-8 osobowe tratwy jachtowe, bez których trudno sobie wyobrazić bezpieczną żeglugę turystyczną.

Pokazy obejmowały nie tylko praktyczną demonstrację – tj. odpalenie tratw

Polskie zasady

Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa jachtów żaglowych i motorowych w zakresie konstrukcji, stałych urządzeń i wyposażenia oraz inne wymagania bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu określa Zarządzenie Porządkowe nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 2 kwietnia 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m. Zarządzenie zawiera wymagania dotyczące m.in. wyposażenia jachtów w środki ratunkowe w zależności od rejonu żeglugi.

- a) Każdy jacht w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien posiadać pneumatyczną tratwę ratunkową zamocowaną z użyciem zwalniaka hydrostatycznego mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie. W żegludze oceanicznej tratwa ratunkowa powinna mieć również wyposażenie SOLAS Pack A.
- b) Każdy jacht w żegludze przybrzeżnej (do 20 mil morskich od brzegu) powinien posiadać pneumatyczną tratwę ratunkową zamocowaną z użyciem zwalniaka hydrostatycznego mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie albo koła ratunkowe (1 koło ratunkowe dla dwóch osób).
- c) Każdy jacht w żegludze osłoniętej i na akwenach treningowych (Zalew Szczeciński i Wiśłany oraz Zatoka Gdańska) powinien posiadać pneumatyczną tratwę ratunkową zamocowaną z użyciem zwalniaka hydrostatycznego mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie albo w koła ratunkowe (1 koło ratunkowe dla dwóch osób).

Gotowa do przyjęcia rozbitków • Zodiac 150 w pełnej okazałości.

w basenie portowym, ale również omówienie sposobów montowania ich na pokładzie, atestacyjnych przeglądów serwisowych oraz praktycznego wykorzystania osprzętu peryferyjnego, który znajduje się na wyposażeniu tratw.

Pokazy, w których wzięli udział przedstawiciele handlowi, armatorzy oraz narodowi przedstawiciele firm zajmujących się rejestrem statków oraz ich ubez-

pieczeniem, potwierdziły wysoką niezawodność i skuteczność prezentowanych produktów.

Pneumatyczne tratwy ratunkowe firmy Zodiac możemy spotkać również na polskich wodach, ponieważ cieszą się one od lat uznaniem nie tylko indywidualnych użytkowników i armatorów, ale przede wszystkim Polskiego Rejestru Statków, który dzięki odpowiednim dokumentom bezpieczeństwa rekomenduje takie systemy do użytku zarówno na wodach przybrzeżnych, jak i otwartych.

W ostatnim czasie tratwy ratunkowe Zodiac model 150 MAN THROW OVER BOARD SELF RIGHTING LIFERAFT SOLAS Pack B były dostarczone w Polsce do Gdańskiej Stoczni Remontowej im. Józefa Piłsudskiego na statki *Simara ACE* i *Siluna ACE*.

Tekst i zdjęcia:
Przemysław Miller

Ześlizg pneumatyczny należy do stałych elementów wyposażenia dużych i średnich tratw ratunkowych. Umożliwia szybkie i bezpieczne opuszczenie zagrożonej jednostki.

Pneumatyczna tratwa ratunkowa

Jest stałym, a zarazem ostatnim elementem w systemie szeroko rozumianego bezpieczeństwa życia ludzkiego na wodzie, bez którego trudno wyobrazić sobie jakikolwiek rejs morski i oceaniczny, bez względu na to, czy znajdujemy się na pokładzie wycieczkowego statku pasażerskiego, jachtu żaglowego lub motorowego. Można jej użyć dopiero wtedy, gdy wiadomo już, że jednostka zatonię w krótkim czasie.

Położenie

Tratwa ratunkowa winna zawsze znajdować się w miejscu łatwo dostępnym dla każdego członka załogi i pasażera na pokładzie, ewentualnie w miejscu łatwo osiągalnym z poziomu pokładu jednostki. Wbrew pozorom, wskoczenie do tratwy ratunkowej wcale nie jest proste, a pierwsza osoba w trakcie próby dostania się do niej, może ją nawet wyrzucić! Dlatego jeśli w wyniku katastrofy wszystkie osoby znalazły się już w wodzie, to jedna z nich powinna mocno chwycić się liny chwytowej, która okala całą tratwę dookoła, a dopiero druga osoba powinna

wejść do tratwy po ramionach tej pierwszej. Następnie pierwszy członek załogi, który znajdzie się w tratwie, przejmuje wszelkie dodatkowe – uratowane wyposażenie podawane przez inne osoby. Jeśli po napompowaniu tratwa odwróci się do góry dnem, jeden z członków załogi powinien niezwłocznie podpłynąć do niej i ją odwrócić.

Mocowanie i działanie

Kontener z tratwą mocowany jest zawsze na pokładzie jednostki do specjalnego łoża taśmami lub linkami w formie upręży, które umożliwiają wpięcie haka odrzutowego i zwalniaka hydrostatycznego. Hak odrzutowy służy do odczepienia tratwy przy ręcznym wodowaniu, natomiast zwalniak hydrostatyczny uwalnia automatycznie kontener z tratwą w chwili zanurzenia się jachtu pod wodę.

Tratwa ratunkowa przymocowana jest do pokładu za pomocą liny operacyjnej, dlatego wodując ręcznie tratwę i po jej obsadzeniu rozbitkami musimy pamiętać o jej odcięciu.

W przypadku, gdy tratwa uwalnia jest automatycznie po zatonięciu jednostki, zwalniak hydrostatyczny w chwili uwalniania kontenera tratwy z łoża „przepina” koniec liny operacyjnej na tzw. słabe ogniwo, które charakteryzuje się znacznie mniejszą wytrzymałością, dzięki czemu tratwa samoczynnie urywa się zaraz po napełnieniu komór nośnych gazem.

Po zerwaniu zaworu na butli, w tratwie napełniane są dwie niezależne komory nośne i konstrukcja podtrzymująca namiot tratwy. Każda z dwóch komór nośnych ma wyporność pozwalającą utrzymać komplet rozbitków.

Zwalniak hydrostatyczny

Jest przysłowiowym „sercem” mechanizmu wodującego i uwalniającego tratwę od zabezpieczających ją mocowań na pokładzie jednostki. Urządzenie to składa się z białej liny z dwoma pętami, niezawodnego mechanizmu zwalniającego oraz tzw. czerwonej liny słabego ogniwa (siła zrywająca $2,2 \pm 0,4$ kN).

Tratwy 20 osobowe:**Według konwencji SOLAS 1974 z poprawkami 1996.**

- Pneumatyczne tratwy ratunkowe Zodiac 20 TO DL stosowane są na statkach pasażerskich i towarowych odbywających rejsy międzynarodowe.
- Pneumatyczne tratwy ratunkowe Zodiac 20 TO stosowane są na statkach towarowych odbywających rejsy międzynarodowe.

W myśl Komunikatu nr 6 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 21 maja 2003 r. pneumatyczne tratwy ratunkowe Zodiac 20 TO stosowane są na:

- statkach pasażerskich w żegludze krajowej,
- statkach towarowych oraz zbiornikowcach o pojemności brutto poniżej 500 ton w żegludze międzynarodowej i przybrzeżnej,
- statkach rybackich, których długość waha się od 15 m do 75 m i powyżej w żegludze przybrzeżnej.

Tratwy 150 osobowe:**Według konwencji SOLAS 1974 z poprawkami 1996.**

- Pneumatyczne tratwy ratunkowe 150 MAN THROW OVER BOARD MES LIFERAFT SOLAS Pack B stosowane są na statkach pasażerskich takich jak promy.
- Pneumatyczne tratwy ratunkowe 150 MAN THROW OVER BOARD SELF RIGHTING LIFERAFT SOLAS Pack A & B stosowane są na statkach pasażerskich typu Ro-Ro.

Według HSC Code:

- Pneumatyczne tratwy ratunkowe 150 MEN THROW OVER BOARD LIFERAFT SOLAS Pack B.

Wszystkie pneumatyczne tratwy ratunkowe muszą być atestowane co 12 miesięcy.

SOLAS

International Convention on Safety of Life At Sea – Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Pierwszą uchwalono w 1914 roku po głośnej katastrofie Titanica, ale nigdy nie weszła w życie. Kolejne, precyzujące obowiązki państw w zakresie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, pochodzą z lat 1924, 1948, 1960 i 1974. Dotyczą takich kwestii, jak inspekcje, dokumenty bezpieczeństwa, konstrukcji statku, niezatapialności, stateczności, urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych, zabezpieczenia przeciwpożarowego, środków łączności, urządzeń i środków ratunkowych, bezpieczeństwa żeglugi, informowania o niebezpieczeństwie dla żeglugi, służb meteorologicznych, patrolowania łodów, rozgraniczenia ruchów statków, pomocy w niebezpieczeństwie oraz eksploatacji statków o napędzie atomowym.

Biała mocna linka zwalniaka przymocowana jest do pokładu lub podstawy tratwy i połączona z mocowaniem tratwy hakiem odrzutnym. Jeśli jednostka zaczyna tonąć, poniżej głębokości 4 m ciśnienie wody spowoduje uruchomienie specjalnego noża, który błyskawicznie przecnie mocną białą linę i tratwa swobodnie wypłynie na powierzchnię. Lina uruchamiająca tratwę ulega gwałtownemu naprężeniu, co powoduje samoczynne otwarcie tratwy. Czerwona linka ulega zerwaniu i rozbitkowie mogą przystępować do wchodzenia. Jednym z najlepszych na świecie tego typu urządzeń jest szwedzki Hammar H20, który nie wymaga żadnych przeglądów okresowych, jakiegokolwiek obsługi lub części zamiennych, lecz musi być wymieniany co dwa lata od chwili zamontowania na pokładzie jednostki! Zwalniak H20 jest urządzeniem uznawanym na całym świecie, spełnia rygorystyczne wymagania Konwencji SOLAS 74/96, Rezolucji IMO MSC 48/66 oraz został zatwierdzony na zgodność z wytycznymi UE 96/98 odnośnie Urządzeń i Sprzętu Morskiego.

W tratwie

Podczas złych warunków pogody na morzu, aby zwiększyć szanse rozbitków na przeżycie, należy bezwzględnie zamknąć namiot tratwy, sprawdzić stan napompowania podłogi i zająć się niezwłocznie osuszeniem wnętrza.

Niezbędne do tego narzędzia znajdują się w zasobniku, który jest zamocowany wewnątrz tratwy. Są tam także: mieśnik do pompowania komór nośnych i podłogi, czerpak, gąbki poliuretanowe do osuszania tratwy, 2 latarki wraz z zapasem baterii, gwizdek sygnałowy, lusterko sygnałowe, rzutka z linką, 2 pagaje, nóż do odcięcia linki operacyjnej oraz środki ochrony cieplnej.

Już na samym początku naszej bytności w tratwie ratunkowej ważne jest przyjęcie środków zapobiegających chorobie morskiej.

Bardzo ważne jest również sprawne działanie dryfkotwy oraz równomierne rozmieszczenie rozbitków wewnątrz tratwy, które uchroni nas przed wywróceniem się.

Organizując życie w tratwie powinniśmy spośród rozbitków wybrać 2 – 3 obserwatorów, którzy będą na zmianę wypatrywać nadchodzącej pomocy. Osoby te powinny też umieć posługiwać się pirotechniką ratunkową. Pirotechniczne

Charakterystyczna, okrągła i otwarta tratwa pneumatyczna przeznaczona jest dla 20 osób.

Środki sygnalizacyjne (rakiety spadochronowe, pochodnie ręczne i pławki dymne) powinny być zawsze gotowe do użycia, w pobliżu obserwatora, ale nie należy ich uprzednio rozpakowywać aż do chwili faktycznego zastosowania.

Tratwa Zodiac przeznaczona jest dla 10 osób.



*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Malaria tropikalna

Andrzej Perepeczko

niu pierwszego roku nauki. Prawdę mówiąc słowo „wybór” niezupełnie odpowiadało sytuacji. Ja zostałem zakwalifikowany na wydział kadłubowy. Dziś mogę wyznać, że ten kierunek zupełnie mi nie pasował, o czym przekonałem się na drugim roku i udało mi się uzyskać zezwolenie Dyrektora na przeniesienie się na trzeci rok wydziału mechanicznego, co jednak wiązało się z uzupełnieniem pewnych przedmiotów.

Tak więc miałem przed sobą dwa poważne zadania:

- uzupełnienia przedmiotów wykładanych na drugim roku wydziału mechanicznego, których nie miałem na wydziale kadłubowym

- nadgonienia zaległości wynikających ze spóźnienia spowodowanego rejsem.

Zabrałem się ostro do roboty, ale na przeszkodzie niespodziewanie stanęły mi dwie rzeczy, a mianowicie...

- imieniny mojego kolegi Stanisława, przypadające na dzień 13 listopada,

- moja, nabyta w ciągu rejsu, „marynarskość”.

Imieniny były dość huczne, bo solenizant był „powracającym z morza”. Odbływały się w prywatnym lokalu, dość odległym od szkoły, a pogoda w czasie powrotnej drogi późną nocą była, krótko mówiąc, pod psem. Było zimno, wietrznie i deszczowo.

I właśnie w czasie drogi powrotnej odezwało się moje pseudo „marynarstwo”. Co mi tam zimno i wiatr, co mi deszcz, kiedy ja jestem marynarz. Świeżo upieczony, ale już nie szczur lądowy, co to boi się złej pogody. Zupełnie jak we fragmencie napisanej w pół wieku potem przeze mnie szanty

... kiedy na morzu szkwał i sztorm
pogodę niesie wredną
gdy wieje wiatr
cholerny świat
to nam jest wszystko jedno...

Szedłem tedy do internatu bez czapki, z szeroko rozpiętą na „marynarskiej piersi” koszulą, mając w pogardzie istotnie wredną pogodę.

Na stutki „marynarzowania” nie czekałem długo, bo już wieczorem następnego dnia miałem katar, kaszel, dość wysoką gorączkę i dreszcze.

Pocciwy lekarz szkolny, doktor Kopczyński, załadował mnie do izby chorych i zaaplikował rozmaite medykamenty, a jego żona - pełniąca obowiązki pielęgniarki - otoczyła mnie troskliwą opieką.

Było mi tam dobrze i płałem się w beztróskim lenistwie, ale... gorączka nie chciała ustąpić i po trzech dniach pan doktor wysłał mnie do szpitala Akademii Medycznej w Gdańsku.

Tam przyjęto mnie początkowo bez widocznego entuzjazmu, jak każdego z licznych pacjentów i położono na dziesięcioosobowej sali. Noc przeszła normalnie, to znaczy nikt się mną nie interesował, ale za to rano...

Rano był obchód, na czele którego siedł niezbyt już młody człowiek o wyglądzie - według mnie - profesora. Za nim, w nabożnym skupieniu i jawnie okazywanym szacunku, przesuwali się niemal bezszelestnie spora grupa postaci w białych fartuchach, z obowiązkowymi słuchawkami na szyjach.

Ten pierwszy - istotnie, jak się okazało, profesor - najpierw osłuchiwał mnie i ostukał, a następnie zadał kilka pytań. Jedno z nich brzmiało:

- Od kiedy choruje?

- To było dziesięć dni po zejściu ze statku... - zacząłem swoją opowieść, ale w tym momencie profesor gwałtownie mi przerwał.

- Ze statku? A gdzie pływał? - zapytał z wyraźnym zainteresowaniem w głosie.

Zacząłem wymieniać kolejne porty, a na końcu Casablanca.

- Casablanka, znów mi przerwał - to znaczy w Afryce - mruknął pod nosem.

- W Afryce - potwierdziłem mimowolnie.

- Nie pytany, niech się nie odzywa - burknął profesor i zaczął mnie ponownie osłuchiwać i ostukiwać.

Po kilku minutach skończył i powiedział do swojej świty wyraźnie uradowanym głosem:

- Ot i mamy klasyczny przykład malarii. Tropikalnej - dodał.

No i zaczęło się... Przeniesiono mnie na oddział zakaźny, położono w separacie i otoczono znacznie lepszą opieką.

Poczułem się od razu jakiś ważny i niemal dumny.

Malaria - myślałem - malaria TROPIKALNA.

Przypomniałem sobie „W pustyni i w puszczy” Henryka Sienkiewicza, gdzie Nel zachorowała bodajże na malarię. A może to była febra? Zresztą nieważne. Malaria to jakaś poważna choroba, a malaria „tropikalna” to ani chybi choroba wybitnie marynarska.

...

Następnego ranka profesor pojawił się na czele gromadki studentów, wśród których wyróżniała się jedna z dziewcząt. Gromadka otoczyła moje łóżko, a profesor długo tłumaczył jakie są objawy charakterystyczne dla TROPIKALNEJ MALARI.

Po tym wykładzie ta ładna osłuchiwała mnie i ostukała, co sprawiło, że pobyt w szpitalu wydał mi się bardzo sympatyczny, a nawet - co tu ukrywać - atrakcyjny.

...

Przez następny przeszło tydzień faszrowano mnie jakimiś skomplikowanymi lekarstwami, ale stan zdrowia nie ulegał jakiegokolwiek poprawie.

Któregoś dnia profesor przyprowadził kilku lekarzy, zbadał mnie znów dość starannie i szanowne konsylium orzekło, że wcale nie choruję na malarię, a tym bardziej TROPIKALNĄ, tylko na znacznie prymitywniej brzmiący PARA-TYFUS!

Przeniesiono mnie do innej, gorszej sali i pielęgniarki zwracały na mnie znacznie mniejszą uwagę, traktując jak każdego przeciętnego chorego.

Poczułem się - co tu ukrywać - zawiedziony.

...

Po kilku kolejnych nudnych dniach, pojawił się w mojej obecnej sali chorych pan profesor ze studentami, wśród których dostrzegłem tamtą ŁADNĄ, która teraz wydała mi się jeszcze ładniejsza.

Pan profesor wygłosił krótki wykład na temat paratyfusu i kazał tej ładnej mnie zbadać. Już, już miało dojść do badania, na które oczekiwałem z radością, gdy ładna spojrzała na mnie i powiedziała:

- Czy ty przypadkiem nie chorowałeś na malarię? Tropikalną w dodatku?



Nici z badania! – zorientowałem się zawiedziony i wypaliłem:
- Ja tu robię za MODELA! Przenoszą mnie z sali do sali i uczą,
jak mam udawać kolejną chorobę!

Gromadka ryknęła gromkim śmiechem, który ucił jak
nożem uciął, gdy studenci spojrzeli na twarz profesora, która
z każdą sekundą czerwieniała coraz bardziej.

...

Co było dalej, wolę nie wspominać.

...

Następnego dnia koledzy przynieśli mi mundur i podali go
przez okno, jako że obecna moja sala znajdowała się na parterze.
Po ubraniu munduru, wyskoczyłem przez to samo okno
i wróciłem do szkoły.

Jakoś nikt mnie nie poszukiwał, a naszemu lekarzowi po-
wiedzialem, że rozpoznano mi grypę. Uwierzył mi na słowo.

...

Za dwa dni zaczynały się ferie bożonarodzeniowe, więc nie
pozostało mi nic innego, jak pojechać do mamy. Do szkoły
wróciłem tuż po Trzech Królach.

I wtedy zaczął się problem. Za trzy tygodnie upływał ter-
min zaliczenia półroczu, a moje zaległości na trzecim roku
urościły do trzech miesięcy. Szanse na pomyślne wyniki były
raczej mizerne.

Profesor Potyrała chciał mi dać roczny urlop dyrektorski,
ale oświadczyłem z determinacją, że jednak mimo wszystko
chciałbym zaryzykować, bo muszę jak najszybciej skończyć
szkołę, zdobyć zawód i zacząć pracować – ponieważ mama nie
ma z czego mnie utrzymywać. Chyba ująłem Dyrektora swo-
im osiemnastoletnim uporem i chcąc mi pomóc, za co zacho-
wuję po dzień dzisiejszy wdzięczność, pozwolił mi zaliczać dwa
wybrane przedmioty w późniejszym terminie.

Zabrałem się ostro do nauki, koledzy pomogli i... udało się!

...

Ładnej nie zobaczyłem już nigdy, a może szkoda. Nie znam
nawet jej imienia, ale bardzo długo pamiętałem jej osłuchiwa-
nie i ostukiwanie. Dziś pewno piastuje wnuki, a może strajkuje
z młodszymi koleżankami i kolegami (piszę wspomnienie 23
czerwca 2007 r.).

A w szpitalu – tym samym – zjawiłem się dopiero po prze-
szło pięćdziesięciu latach. I nie z powodu MALARII TROPI-
KALNEJ!

Za miesiąc opowiadanie:
„Upojny Sylwester”

Polskie niszczyciele typu HUNT

Morscy tropiciele

Wśród okrętów przekazanych w czasie wojny Polskiej Marynarce Wojennej znalazły się trzy zgrabne niszczyciele eskortowe typu „Hunt”. Walczyły na wodach od Arktyki po Afrykę. Dowodzący nimi oficerowie młodszego pokolenia PMW i załogi nie ustępowały - również w opinii Anglików - swym rówieśnikom z flot o znacznie dłuższej tradycji.

Negatywne doświadczenia z francuskim niszczycielem *Ouragan*, obsadzonym przez Polaków w lipcu 1940 roku, skłoniły kierownictwo Marynarki Wojennej do wystąpienia o przydzielenie kolejnego - prócz *Pioruna* - niszczyciela

typu „N”. Wkrótce okazało się, że zamiast niego Anglicy postanowili wypożyczyć Polakom dwa niszczyciele eskortowe: *Krakowiaka* i *Kujawiaka*. W 1942 roku Polska Marynarka Wojenna otrzymała trzeci okręt tego samego typu - *Ślązak*.

Wszystkie trzy to brytyjskie jednostki typu „Hunt”. Okręty tego typu zaprojektowano przed wojną, aby zmniejszyć koszty zbrojenia przez budowę dwóch klas niszczycieli: dużych, dobrze uzbrojonych (również w broń torpedową)



Kujawiak.

okrętów współpracujących z flotą oraz mniejszych, wolniejszych i pozbawionych broni torpedowej niszczycieli eskortowych. Zbudowano łącznie 86 okrętów tego typu, w czterech wersjach. Polskie okręty należały do drugiej wersji („Hunt II”).

Okręty typu „Hunt” świetnie spisały się w czasie wojny. Trzynaście spośród nich wypożyczono innym marynarkom (osiem greckiej, trzy polskiej i po jednym norweskiej i francuskiej). Po wojnie trafiły do Norwegii, Danii, RFN i Grecji, a poza Europą – do Indii, Egiptu i Ekwadoru.

Krakowiak i Kujawiak w kanale La Manche

Pierwszym okrętem przekazanym Polakom był *Krakowiak*, zwodowany w stoczni Samuel White w Cowes (tam, gdzie zbudowano *Błyskawicę* i *Gromę*), 4 grudnia 1940 roku jako *Silverton*.

Przekazano go 20 kwietnia 1941 roku, a podniesienie polskiej bandery i przejęcie od stoczni nastąpiło 22 maja 1941 roku. Jego dowódcą został kmdr ppor. Tadeusz Gorazdowski.

10 czerwca *Krakowiak* wyszedł z Plymouth na szkolenie do Scapa Flow. Szkolenie trwało do 10 lipca, po czym powrócił do Plymouth, gdzie w połowie lipca dołączył do 15 Flotyli Niszczycieli. Eskortował konwoje w zachodniej części kanału La Manche, między Portsmouth, Milford Haven i Yarmouth, okazjonalnie wychodząc na Atlantyk.

Bliźniaczy *Oakley* (zwodowany 30 października 1940 roku w stoczni Vickers-Armstrong na rzece Tyne) został przekazany Polakom 30 maja 1941 roku. Nadano mu nazwę *Kujawiak*, a jego dowódcą został kpt. mar. Ludwik Lichodziejewski.

Po wyjściu ze stoczni, 18 czerwca 1941 roku, *Kujawiak* został w drodze do Scapa Flow niespodziewanie ostrzelany przez samolot. Wybuch w dziobowym parku amunicyjnym 102 mm spowodował śmierć jednego marynarza. Następnie *Kujawiak* udał się na szkolenie do Scapa Flow. Po jego zakończeniu przeszedł do Plymouth i już 27 lipca objął dowództwo eskorty konwoju z Falmouth do Milford Haven. Przez pięć miesięcy eskortował konwoje w zachodniej części kanału La Manche.

Pierwszą bitwę *Kujawiak* stoczył w nocy z 12 na 13 sierpnia, przez prawie trzy godziny broniąc konwoju WP.34 przed atakami niemieckich samolotów.



Śluzak.

16 listopada w Plymouth *Krakowiak* rozpoczął remont (do 21 listopada), w czasie którego zainstalowano na nim działka Oerlikon i wymieniono stary radar typu 286 na nowy, typu 290.

Raid na Lofoty

12 grudnia 1941 roku *Kujawiak* przeszedł do Scapa Flow, zabierając po drodze z Greenock dwa okręty desantowe z komandosami. W trzy dni później podążał za nim *Krakowiak*. Po przybyciu do Scapa Flow oba polskie niszczyciele włączone zostały do zespołu idącego na zajmowane przez Niemców Lofoty (operacja „Anklet”). Prócz polskich okrętów, w zespole znajdowały się krążownik *Arethusa*, sześć niszczycieli i mniejsze okręty. Celem operacji było zdobycie portu Rheine na wyspie Moskenesoy i zniszczenie tamtejszych urządzeń wojskowych, po czym planowano wykorzystać port jako bazę do zwalczania nieprzyjacielskiej żeglugi w tym rejonie. Zamierzano pozostać tam nawet półtora miesiąca.

Zespół wyszedł w morze 22 grudnia. Początkowo *Kujawiak* osłaniał krążownik *Arethusa*, ale 25 grudnia dołączył do *Krakowiaka*, wchodzącego w skład eskorty zbiornikowców i statków pomocniczych w Skjölfsfjordzie. Niestety, mimo początkowych sukcesów, operacja musiała zostać przerwana, gdyż doniesiono o wzmocnieniu jednostek lotniczych na południu Norwegii, a jednocześnie pogoda

była wyjątkowo – jak na tę porę roku – dobra i pozwalała na prowadzenie operacji lotniczych. 28 grudnia okręty opuściły Lofoty, a 1 stycznia 1942 roku powróciły do Scapa Flow.

Znów w kanale La Manche

Po zakończeniu operacji „Anklet” oba polskie okręty powróciły do Plymouth, do przybrzeżnych konwojów. 3 lutego *Kujawiak* wyszedł wraz z dowodzącym *Atherstone* na patrol w rejonie Alderney. Przed północą ostrzelano i zatopiono (wg. polskich opracowań) dwa niemieckie statki i eskortowce. Następnie, do końca lutego eskortował jeszcze siedem lokalnych konwojów. 23 lutego *Krakowiak* stanął do remontu w Devonport, zakończonego 30 marca. 3 kwietnia znów podjął służbę konwojową.

Tymczasem 14 marca 1942 roku *Kujawiak* stoczył bitwę z niemieckimi samolotami w obronie konwoju PW.125 z Falmouth do Milford Haven, strącając jeden bombowiec i uszkodzając drugi. Pod koniec marca *Kujawiak* rozpoczął remont w Plymouth, trwający do połowy maja.

Równie dzielnie walczył *Krakowiak*. W nocy z 14 na 15 maja podczas wspólnej akcji z brytyjskim *Tynedale* i zespołem ścigaczy torpedowych, zaatakował w rejonie przylądka La Hague niemiecki konwój. Niemiecki transportowiec (ok. 2000 BRT) i eskortujący go trawler zostały co najmniej ciężko uszkodzone. Na *Krakowiaku* było kilku rannych.

13 czerwca 1942 roku *Krakowiak* zestrzelił samolot Ju-88 z grupy 14 samolotów atakujących konwój na wysokości Trevose Head. Z kolei 15 czerwca wyszedł wraz z *Beagle*, *Wild Swan* i *Spey* na pomoc konwojowi HG.84, idącemu z Gibraltaru do Anglii. 17 czerwca zespół *Krakowiaka* został zaatakowany przez niemieckie samoloty, a *Wild Swan* zatopiony. W nocy z 1 na 2 października odparł w rejonie Eddystone atak niemieckich ścigaczy na konwój, prawdopodobnie uszkodził wówczas dwa *Schnellbooty*, a sam odniósł lekkie uszkodzenia.

W nocy z 13 na 14 października 1942 roku *Krakowiak* wchodził w skład zespołu osłaniającego pod Guernsey brytyjskie niszczyciele i ścigacze torpedowe, które zaatakowały i zatopiły niemiecki krążownik pomocniczy *Komet*, przedzierający się w silnej osłonie trawlerów i niszczycieli z Hawru na zachód. Po zatopieniu *Kometa* grupa *Krakowiaka* została zaatakowana przez eskortę krążownika, ale jedynym efektem ataku (do którego dołączyły baterie nabrzeżne) było uszkodzenie niszczyciela *Brocklesby*.

Kujawiak tonie pod Maltą

Inaczej potoczyły się losy *Kujawiaka*. 4 czerwca 1942 roku włączono go w Greenock do eskorty konwoju WS.19S, który w ramach operacji „Harpoon” miał dostarczyć na Maltę zaopatrzenie. Przejście przez Atlantyk odbyło się bez przeszkód. Natomiast na Morzu Śródziemnym konwój atakowały samoloty oraz włoskie okręty nawodne i podwodne. 15 czerw-

ca *Kujawiak* wraz z innymi okrętami zestrzelił niemiecki Ju-88. Wieczorem tego samego dnia konwój wszedł do portu na Maltcie. *Kujawiak* pozostał w morzu, wchodząc w skład osłony portu przed ewentualnymi atakami lekkich sił nieprzyjaciela.

W nocy patrolujący obok *Badsforth*, wszedł na pole minowe. Idąc mu na pomoc *Kujawiak* sam wszedł na minę, która wybuchła z lewej burty. Mimo prowadzonej akcji ratowniczej *Kujawiak* zatonął o godz. 1.20 w pozycji 14°38.5'E/35°52.2'N. Zginęło 13 ludzi. Pozostałych uratował *Blankney* i trałowiec *Hebe* oraz mniejsze jednostki.

Ślązak pod Dieppe

30 kwietnia 1942 roku Polakom przekazano trzeci niszczyciel typu „Hunt II” – *Bedale*, zwodowany 23 lipca 1941 roku w stoczni Hawthorn Leslie w Hepburn. Otrzymał polską nazwę *Ślązak*, a jego dowódcą mianowano kpt. mar. Romualda Tymińskiego.

9 maja 1942 roku *Ślązak* wyszedł ze stoczni na obowiązkowe, miesięczne szkolenie do Scapa Flow. 14 czerwca powrócił na wody kanału La Manche, a 8 lipca wyszedł na swe pierwsze zadanie – dowodził eskortą konwoju kilkakrotnie walcząc 10 lipca z niemieckimi samolotami. *Ślązak* uzyskał wówczas jedno prawdopodobne zestrzelenie i jedno prawdopodobne uszkodzenie.

Wieczorem, 18 sierpnia, *Ślązak* wyszedł z Portsmouth na operację „Jubilee” – alianckie lądowanie pod Dieppe. Wchodził w skład sił osłony i wsparcia sił de-



Ślązak w doku.

santu, wraz z siedmioma innymi „Huntami” i mniejszymi okrętami. W pierwszej fazie operacji (do momentu lądowania) *Ślązak* osłaniał cztery okręty desantowe, podczas lądowania ubezpieczał barki desantowe, a następnie patrolował z bliźniaczami *Brocklesby* i *Berkeley* w rejonie lądowania.

Akcja trwała 22 godziny, z tego 15 godzin to bezpośrednia walka. *Ślązak* w osłonie kanadyjskich komandosów 30 razy walczył z samolotami i 20 razy ostrzeliwał baterie nabrzeżne. Uratowano z wody 27 ludzi (w tym jednego alianckiego pilota i pięciu Niemców). Zestrzelono dwa bombowce Do-217 i dwa myśliwce. *Ślązak* został lekko uszkodzony bliskim wybuchem bomby. Zginęło trzech ludzi, a 12 zostało rannych. Po akcji *Ślązak* wszedł do Portsmouth o własnych siłach, po czym skierowano go na dwutygodniowy remont, trwający do 4 września.

Dalsza służba eskortowa

Po remoncie *Ślązak* znów podjął służbę w kanale La Manche. Zazwyczaj wychodził z eskortą i konwojem z Dartmouth lub Falmouth i prowadził konwój za Llands End. Tam spotykał konwój idący do Portsmouth lub Yarmouth, przekazywał konwój następnemu, według starszeństwa w eskorcie, a sam dołączał do konwoju idącego na wschód jako wzmocnienie eskorty. W konwojach nie raz spotykał polskie statki.



Krakowiak w Algierze.

Krakowiak



**Czytaj i zbieraj pocztówki ze słynnymi
Okrętami Rzeczypospolitej Polskiej**

Były też inne zadania. 30 października *Ślązak* opuścił eskortowany przez siebie konwój i udał się na poszukiwanie zestrzelonych lotników. 1 listopada odnalazł pięciu z nich, a później dalszych czterech. Kolejnych sześciu lotników *Ślązak* wyłowił 15 listopada. Następnego dnia *Ślązak* i *Krakowiak* znów wspólnie poszukiwali lotników, sześciu znaleziono 17 listopada.

Krakowiak też walczył dzielnie. W nocy z 1 na 2 listopada 1942 roku dowodząc zespołem złożonym z niszczyciela *Tynedale* i czterech ścigaczy torpedowych zaatakował niemiecki konwój w rejonie Roches Douvres. Jeden z transportowców (ok. 2000 BRT) oraz eskortujący trawler zostały zniszczone torpedami ze ścigaczy. W czasie akcji niemiecki pocisk trafił w rufę *Krakowiaka*, wywołując niewielkie zniszczenia.

Po dwudniowym remoncie *Krakowiak* eskortował następne konwoje, a 30 listo-

pada wszedł w skład eskorty konwoju z Milford Haven do Gibraltaru, dokąd zawinął 12 grudnia. Następnego dnia wyszedł wraz z trzema brytyjskimi niszczycielami i konwojem w drogę powrotną. W podobną trasę ruszył też *Ślązak*, który na przełomie grudnia i stycznia dowodził eskortą konwoju do Gibraltaru i z powrotem.

Po kolejnych patrolach, *Ślązak* przeszedł 5 lutego 1943 roku do Liverpoolu na remont, trwający do 22 kwietnia, w czasie którego zainstalowano m.in. „Headache” – odbiornik niemieckich radiostacji UKF. Po remoncie wyszedł 17 maja ze Scapa Flow do Greenock.

Tymczasem *Krakowiak* wraz z innym „Huntem”, na początku lutego 1943 roku poszedł na patrol w rejon przyłodka Hague. Tam zaatakowały i zatopiły nocą z 3 na 4 lutego niemieckie (dawne holenderskie) statki *Hermann* i *Schleswig-Holstein*. Następnego dnia, w rejonie Start Point,

Krakowiak dwukrotnie odparł atak niemieckich ścigaczy na brytyjski konwój.

9 lutego 1943 roku *Krakowiak* dołączył do konwoju idącego na Morze Śródziemne, do Oranu. 17 lutego wyszedł z Algieru (też z konwojem) i 26 lutego przybył do Plymouth.

16 marca 1943 roku *Krakowiak* znów wyszedł z Moville wraz z konwojem na Morze Śródziemne. W czasie przejścia uratował ośmiu rozbitków ze storpedowanego statku. W kwietniu powrócił do Anglii. Następnie – do połowy czerwca – brał udział w konwojach i patrolach na południowo-zachodnich wodach Anglii. Kilku marynarzy na *Krakowiaku* zostało rannych w starciu z niemieckimi ścigaczami, które nocą z 28 na 29 maja podążały z Cherbourga na postawienie min w zatoce Lyme.

Na Morzu Śródziemnym

W połowie 1943 roku oba polskie okręty skierowano na Morze Śródziemne. 20 maja *Ślązak* dołączył do konwoju idącego na Morze Śródziemne z 47 000 żołnierzami. 25 maja wszedł do Gibraltaru, a 7 czerwca do konwoju idącego do Trypolis. Następnie eskortował konwoje w zachodniej części Morza Śródziemnego, a pod koniec czerwca 1943 roku przeszedł do Gibraltaru na czyszczenie kotłów.

28 czerwca *Krakowiak* wyszedł z Plymouth z konwojem do Gibraltaru, po czym przeszedł do Algieru. 5 lipca wyszedł w eskorcie konwoju inwazyjnego na Sycylię. 7 lipca do konwoju dołączyła grupa eskortowa *Ślązaka*. W nocy z 9 na 10 lipca konwój podszedł pod Sycylię i rankiem rozpoczęto wysadzanie desantu. *Krakowiak* ostrzeliwał niemieckie po-

Krakowiak.



zycie, a potem do 20 lipca pełnił lokalną służbę eskortową, po czym przeszedł do Gibraltaru.

Ślązak ze swą grupą dołączył 11 lipca 1943 roku do konwoju KMF.19 idącego na Sycylię z drugim rzutem inwazyjnym. Po dojściu na miejsce, 13 lipca kilkakrotnie ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje. 14 lipca *Ślązak* i jego niszczyciele powrócili do Gibraltaru, przybывая tam 18 lipca. Już następnego dnia *Ślązak* i *Holcombe* wyszły z Gibraltaru na Atlantyk, skąd doprowadziły do Gibraltaru konwój idący z Anglii na Morze Śródziemne. 21 lipca oba polskie okręty wyszły z Gibraltaru z konwojem przemierzającym Morze Śródziemne. 24 sierpnia powróciły do Gibraltaru z podobnym konwojem, idącym w kierunku zachodnim.

Zajęcia konwojowe zostały przerwane 27 sierpnia wcieleniem *Krakowiaka* i *Ślązaka* do zespołu „V”, przygotowującego się do desantu pod Salerno. Po dojściu 9 września w rejon lądowania, zespół „V” zajął pozycję 20-30 mil od wybrzeża, prowadząc osłonę przeciwlotniczą rejonu lądowania w obliczu silnych niemieckich ataków lotniczych. Czasami okręty zespołu ostrzeliwały też nieprzyjacielskie pozycje na lądzie. Następnie eskortowały konwoje (niektóre – z polskim wojskiem), a *Krakowiak* uczestniczył w patrolach ofensywnych u zachodnich wybrzeży Turcji ostrzeliwując porty zajęte przez Niemców i topiąc zgromadzone tam statki.

Najgorętsze chwile *Ślązak* przeżył pod koniec listopada, w eskorcie konwoju KMF.26, gdy przez ponad dwie godziny odpierał silne ataki niemieckiego lotnictwa, w tym sterowanych bomb szybowcowych. Okręty eskorty zestrzeliły wówczas osiem samolotów. Konwój stracił wprawdzie jedynie statek *Rohna*, ale zginęło na nim ok. 1000 ludzi.

Rok 1943 zakończony został przez *Krakowiaka* i *Ślązaka* wyjściem pod Algier na bezowocny patrol przeciw okrętom podwodnym. Oba powróciły 1 stycznia 1944 roku do Mers-el-Kebir.

Kolejny rok wojny rozpoczął się dla *Krakowiaka* wyjściem 3 stycznia 1944 roku w konwoju z Mers-el-Kebir do Bizerty, a stamtąd po postoju (5-8 stycznia) dalej, do Neapolu, dokąd przybył 10 stycznia. Później nastąpiły patrole i eskorty (również wspólnie ze *Ślązakiem*), a 27 lutego, wraz z trzema samolotami, wysłano go na poszukiwanie zestrzelonych lotników. 28 lutego wyłowił z wody siedmiu lotników, a 29 lutego – dwóch na-



Rozbitkowie na Kujawiaku.



Załoga *Ślązaka* – 1945 rok.

stępnych. *Ślązak* i pięć innych niszczycieli wyszły 1 stycznia z Gibraltaru na patrol przeciw okrętom podwodnym między przylądkami Spartel i Trafalgar. Również jego zaangażowano do niesienia pomocy lotnikom – 9 stycznia wśród hiszpańskich kutrów rybackich wyłowił trawę z lotnikami z alianckiego samolotu.

2 marca 1944 roku *Krakowiak* (dowodząc eskortą, w jej składzie również *Ślązak*) wyszedł z Port Saidu wraz z konwojem na zachód i 9 marca przybył do Gibraltaru. Oba niszczyciele znów popły-

nęły na wschód – do Neapolu (uczestniczyły w obronie tego miasta przed nalotem), a w kwietniu przeszły z konwojami do Anglii.

Lądowanie w Normandii

30 kwietnia 1944 roku oba polskie „Hunty” przeszły do Solent. Rozpoczęły ćwiczenia przed inwazją w Normandii, uczestniczyły w eskortach, patrolach i akcjach w kanale La Manche, głównie przeciw niemieckim kutrom torpedowym.



Ślęzak w 1943 r.

5 czerwca 1944 roku wyszły w morze z zespołami inwazyjnymi – *Krakowiak* z Solent (z 6 Floty Trawalców) przeszedł na odcinek „Gold”, a *Ślęzak* ze Spithead (z 15 Floty Trawalców) do rejonu patrolowania w rejonie plaży „Sword”. 6 czerwca wspierały swą artylerią lądujące oddziały, po czym podjęły patrole w osłonie okrętów i statków zgromadzonych na francuskim wybrzeżu.

9 czerwca 1944 roku *Krakowiak* i dwa alianckie niszczyciele bezskutecznie zaatakowane zostały torpedami przez niemieckie torpedowce *Möwe*, *Jaguar* i *T28*, a nocą z 10 na 11 czerwca natknął się na niemieckie ścigacze stawiające miny na zachód od Hawru. Nocna potyczka zakończyła się jedynie przepłoszeniem Niemców, a w czasie pościgu *Krakowiak* przez omyłkę ostrzelał brytyjską fregatę *Seymour*,

której sektor patrolowania znajdował się za blisko. *Ślęzak* również walczył z niemieckimi ścigaczami, meldując uszkodzenie jednego z nich podczas nocnej akcji z 9 na 10 czerwca. Z kolei nocą z 5 na 6 lipca uczestniczył w odparciu pierwszego pod Normandią ataku niemieckich „żywych torped”, biorąc do niewoli operatora jednego z „Negerów” – miniaturowych okrętów podwodnych.

8 lipca rano na *Ślęzaka* przyszła wiadomość, że polski krążownik *Dragon* został ciężko uszkodzony przez „Negera”. Wkrótce do burty *Ślęzaka* podeszła motorówka z pięcioma rannymi z *Dragona*. Na redzie Courseulles-sur-Mer przekazała im służbę sanitarną.

Oba okręty działały u normandzkich brzegów do połowy września. *Krakowiak* przeszedł następnie do Harwich. Pod koniec września przybył tam również *Ślę-*

zak i oba uczestniczyły w patrolach i eskorcie konwojów.

10 listopada *Krakowiak* przeszedł do Corpach na remont, trwający do początków marca 1945 roku. Na taki sam remont skierowano *Ślęzaka* 10 lutego 1945 roku, do Londynu. Wyszedł ze stoczni dopiero 11 maja i nie wziął już udziału w działaniach bojowych.

Ostatnie miesiące wojny

Krakowiak zakończył remont 3 marca 1945 roku. 18 marca przeszedł do Harwich i stamtąd od 22 marca podjął patrole wzdłuż belgijskich i holenderskich wybrzeży. Nocą z 25 na 26 marca, w czasie patrolu z norweskim niszczycielem *Arendal*, brytyjską fregatą *Riou* i kutrami torpedowymi, na trasie między ujściem Tamizy i Ostendą przepędził niemieckie kutry torpedowe z 4 i 6 Floty, stawiające miny na drodze alianckich konwojów. Polskie opracowania podają, że *Krakowiak* uszkodził jednego ze *Schnellbootów*, ale zachodnie źródła tego nie potwierdzają. Była to ostatnia akcja polskich okrętów w II wojnie światowej. Późniejsze patrole i eskorty przebiegały już bez szczególnych wydarzeń.

Koniec wojny zastał *Krakowiaka* w Harwich, w trakcie czyszczenia kotłów. 25 maja wyszedł stamtąd wraz ze *Ślęzakiem* do Wilhelmshaven. Przybyły tam dwa dni później i do początku czerwca pełniły funkcję okrętów strażniczych. Następnie eskortował lokalne konwoje i patrole we wschodniej części kanału La Manche. Zawijały wówczas m.in. do Cuxhaven, Rotterdamu i Ostendy.

Krakowiak do października prowadził patrole w rejonie Dogger Bank, aby zapobiec ewentualnym starciom rybaków

Dane techniczne

Wyporność	1490 ton (bojowa)
Wymiary	85,34 x 9,62 x 2,36 m
Uzbrojenie	6-102 pl, 4-40 pl, 2-7,7 km; od drugiej połowy 1941 2 (potem 4) -20 pl Oerlikon (4xI); na <i>Ślęzaku</i> pod koniec wojny zainstalowano na samym dziobie pojedyncze działko 40 mm (bow chaser);
Radary	285 (kierowania artylerią), 286 (; potem 290), 272.
Napęd	2 kotły, 2 zespoły turbin parowych z przekładnią
Moc	19 000 KM
Prędkość	27 węzłów
Załoga	8 + 160

różnych narodowości. Od 15 do 18 listopada eskortował krążownik *Bellona*, na którym byli brytyjski premier, Winston Churchill, płynął z Anglii do Antwerpii.

W grudniu 1945 roku i w styczniu 1946 roku *Krakowiak* brał udział w topieniu *U-bootów* (operacja „Deadlight”).

Ostatnie lata

W lipcu 1946 roku *Krakowiaka* i *Ślązaka* postawiono do rezerwy w Harwich, a 28 września 1946 roku zwrócono Anglikom. Oba powróciły do dawnych nazw.

Polska historia dwóch „Huntów” mogła mieć nieoczekiwanie swój dalszy ciąg. W marcu 1947 roku Polska Misja Morska zaproponowała Anglikom wymianę mocno zużytych (przeznaczonych na złom) *Burzy* i *Wilka* na *Ślązaka* i *Krakowiaka*, znajdujące się w o wiele lepszym stanie. Jednak z końcem kwietnia 1947 roku, Polacy otrzymali w tej sprawie odmowną odpowiedź. Wydaje się, że przyczyny takiego obrotu sprawy leżą zarówno po brytyjskiej stronie (niechęć wzmocnienia potencjalnego sojusznika ZSRR) jak i polskiej (nieszczerza polityka wobec Polskich Sił Zbrojnych znajdujących się w Wielkiej Brytanii).

Ostatecznie *Silverton* pozostał w rezerwie przez następne 13 lat. Wkrótce przeklasyfikowano go na fregatę z numerem burtowym F.55. W czasie przeglądu koronacyjnego w Spithead, w lipcu 1953 roku był jednym z okrętów reprezentujących Flotę Rezerwową. 11 marca 1958 roku zatwierdzono jego sprzedaż na złom do Grays do stoczni Warda. Przybył tam 11 marca 1959 roku. Jego złomowanie przyniosło dochód w wysokości 17 400 funtów szterlingów.

Inny los czekał dawnego *Ślązaka*. Po oddaniu go Anglikom powrócił do nazwy *Bedale* i pozostał w rezerwie. Wkrótce przeklasyfikowano go na fregatę z numerem burtowym F.126. W 1952 roku *Bedale* odprowadzono do Birkenhead i poddano go remontowi w stoczni Cammell-Laird w związku z planowanym wypożyczeniem na trzy lata marynarce wojennej Indii. Nastąpiło to 27 kwietnia 1953 roku. Otrzymał nazwę *Godavari* i przeklasyfikowano go na niszczyciel z numerem burtowym D.92. W kwietniu 1959 roku został zakupiony przez Indie. Służył do 1979 roku, kiedy to przeznaczono go na złom.

Marek Twardowski



Krakowiak.



Krakowiak - rok 1946.



Ślązak w 1943 r.

5 czerwca 1944 roku wyszły w morze z zespołami inwazyjnymi – *Krakowiak* z Solent (z 6 Flotyllą Trałowców) przeszedł na odcinek „Gold”, a *Ślązak* ze Spithead (z 15 Flotyllą Trałowców) do rejonu patrolowania w rejonie plaży „Sword”. 6 czerwca wspierały swą artylerią lądujące oddziały, po czym podjęły patrole w osłonie okrętów i statków zgromadzonych na francuskim wybrzeżu.

9 czerwca 1944 roku *Krakowiak* i dwa alianckie niszczyciele bezskutecznie zaatakowane zostały torpedami przez niemieckie torpedowce *Möwe*, *Jaguar* i *T28*, a nocą z 10 na 11 czerwca natknął się na niemieckie ścigacze stawiające miny na zachód od Hawru. Nocna potyczka zakończyła się jedynie przepłoszeniem Niemców, a w czasie pościgu *Krakowiak* przez omyłkę ostrzelał brytyjską fregatę *Seymour*,

której sektor patrolowania znajdował się za blisko. *Ślązak* również walczył z niemieckimi ścigaczami, meldując uszkodzenie jednego z nich podczas nocnej akcji z 9 na 10 czerwca. Z kolei nocą z 5 na 6 lipca uczestniczył w odparciu pierwszego pod Normandią ataku niemieckich „żywych torped”, biorąc do niewoli operatora jednego z „Negerów” – miniaturowych okrętów podwodnych.

8 lipca rano na *Ślązaka* przyszła wiadomość, że polski krążownik *Dragon* został ciężko uszkodzony przez „Negera”. Wkrótce do burty *Ślązaka* podeszła motorówka z pięcioma rannymi z *Dragona*. Na redzie Courseulles-sur-Mer przekazała ich służbie sanitarnej.

Oba okręty działały u normandzkich brzegów do połowy września. *Krakowiak* przeszedł następnie do Harwich. Pod koniec września przybył tam również *Ślą-*

zak i oba uczestniczyły w patrolach i eskortach konwojów.

10 listopada *Krakowiak* przeszedł do Corpach na remont, trwający do początków marca 1945 roku. Na taki sam remont skierowano *Ślązaka* 10 lutego 1945 roku, do Londynu. Wyszedł ze stoczni dopiero 11 maja i nie wziął już udziału w działaniach bojowych.

Ostatnie miesiące wojny

Krakowiak zakończył remont 3 marca 1945 roku. 18 marca przeszedł do Harwich i stamtąd od 22 marca podjął patrole wzdłuż belgijskich i holenderskich wybrzeży. Nocą z 25 na 26 marca, w czasie patrolu z norweskim niszczycielem *Arendal*, brytyjską fregatą *Riou* i kutrami torpedowymi, na trasie między ujściem Tamizy i Ostendą przepędził niemieckie kutry torpedowe z 4 i 6 Flotylli, stawiające miny na drodze alianckich konwojów. Polskie opracowania podają, że *Krakowiak* uszkodził jednego ze *Schnellbootów*, ale zachodnie źródła tego nie potwierdzają. Była to ostatnia akcja polskich okrętów w II wojnie światowej. Późniejsze patrole i eskorty przebiegały już bez szczególnych wydarzeń.

Koniec wojny zastał *Krakowiaka* w Harwich, w trakcie czyszczenia kotłów. 25 maja wyszedł stamtąd wraz ze *Ślązakiem* do Wilhelmshaven. Przybył tam dwa dni później i do początku czerwca pełniły funkcję okrętów strażniczych. Następnie eskortował lokalne konwoje i patrole we wschodniej części kanału La Manche. Zawijały wówczas m.in. do Cuxhaven, Rotterdamu i Ostendy.

Krakowiak do października prowadził patrole w rejonie Dogger Bank, aby zapobiec ewentualnym starciom rybaków

Dane techniczne

Wyporność	1490 ton (bojowa)
Wymiary	85,34 x 9,62 x 2,36 m
Uzbrojenie	6-102 pl, 4-40 pl, 2-7,7 km; od drugiej połowy 1941 2 (potem 4) -20 pl Oerlikon (4xI); na <i>Ślązaku</i> pod koniec wojny zainstalowano na samym dziobie pojedyncze działko 40 mm (bow chaser);
Radary	285 (kierowania artylerią), 286 (; potem 290), 272.
Napęd	2 kotły, 2 zespoły turbin parowych z przekładnią
Moc	19 000 KM
Prędkość	27 węzłów
Załoga	8 + 160

różnych narodowości. Od 15 do 18 listopada eskortował krążownik *Bellona*, na którym były brytyjski premier, Winston Churchill, płynął z Anglii do Antwerpii.

W grudniu 1945 roku i w styczniu 1946 roku *Krakowiak* brał udział w topieniu U-bootów (operacja „Deadlight”).

Ostatnie lata

W lipcu 1946 roku *Krakowiaka* i *Ślązaka* postawiono do rezerwy w Harwich, a 28 września 1946 roku zwrócono Anglikom. Oba powróciły do dawnych nazw.

Polska historia dwóch „Huntów” mogła mieć nieoczekiwanie swój dalszy ciąg. W marcu 1947 roku Polska Misja Morska zaproponowała Anglikom wymianę mocno zużytych (przeznaczonych na złom) *Burzy* i *Wilka* na *Ślązaka* i *Krakowiaka*, znajdujące się w o wiele lepszym stanie. Jednak z końcem kwietnia 1947 roku, Polacy otrzymali w tej sprawie odmowną odpowiedź. Wydaje się, że przyczyny takiego obrotu sprawy leżą zarówno po brytyjskiej stronie (niechęć wzmocnienia potencjalnego sojusznika ZSRR) jak i polskiej (nieszczera polityka wobec Polskich Sił Zbrojnych znajdujących się w Wielkiej Brytanii).

Ostatecznie *Silverton* pozostał w rezerwie przez następne 13 lat. Wkrótce przeklasyfikowano go na fregatę z numerem burtowym F.55. W czasie przeglądu koronacyjnego w Spithead, w lipcu 1953 roku był jednym z okrętów reprezentujących Flotę Rezerwową. 11 marca 1958 roku zatwierdzono jego sprzedaż na złom do Grays do stoczni Warda. Przybył tam 11 marca 1959 roku. Jego złomowanie przyniosło dochód w wysokości 17 400 funtów szterlingów.

Inny los czekał dawnego *Ślązaka*. Po oddaniu go Anglikom powrócił do nazwy *Bedale* i pozostał w rezerwie. Wkrótce przeklasyfikowano go na fregatę z numerem burtowym F.126. W 1952 roku *Bedale* odprowadzono do Birkenhead i poddano go remontowi w stoczni Cammell-Laird w związku z planowanym wypożyczeniem na trzy lata marynarce wojennej Indii. Nastąpiło to 27 kwietnia 1953 roku. Otrzymał nazwę *Godavari* i przeklasyfikowano go na niszczyciel z numerem burtowym D.92. W kwietniu 1959 roku został zakupiony przez Indie. Służył do 1979 roku, kiedy to przeznaczono go na złom.

Marek Twardowski



Krakowiak.



Krakowiak - rok 1946.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Listopad 1997 r.

6 - W Pałacu na Wyspie - sercu Łazienek Królewskich w Warszawie - odbyła się prezentacja jednego z największych przewoźników kontenerowych na świecie, armatora OOCL, zorganizowana przez jego agenta w Polsce - firmę Inter Marine, inaugurująca włączenie portów Trójmiasta do globalnej sieci jego linii kontenerowych (na zdjęciu wiceprezydent Gdyni dr Maciej Brzeski w rozmowie z dyrektorami OOCL).



7 - Do stoczni złomowej w hinduskim Alangu przyplłynął drobnicowiec *Zakopane* - pierwszy z serii „jeziorowców” (statków typu B-446), zwodowany w 1969 roku w Szczecinie na zamówienie PLO.



17 - W Stoczni Gdynia przekazano zagranicznemu armatorowi prototypowy kontenerowiec typu 8144, nazwany *City of London* (2006 TEU).

W polskich stocznich zwodowano kontenerowiec.

20 lat temu

Listopad 1987 r.

13 - W stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni zwodowano prototyp szybkiego kutra desantowego *ORP KD-11*.

18 - Podniesiono banderę na m/s *Bolesław Prus* - 11 statku Chipolbroku, z polską załogą, odkupionym od armatora norweskiego Christiana Haalana.

24 - Drobnicowiec *Grudziądz* (prototyp serii B-49, zwodowany w 1963 r. w Szczecinie) sprzedano właścicielowi z Liberii. W niecały rok później został złomowany.

29 - Nabrzeże wyposażeniowe stoczni im. Lenina w Gdańsku opuścił drugi superprom, zbudowany na zamówienie (z 1979 r.) szwedzkiego armatora Stena Line - *Stena Scandinavica* (2208 pasażerów, 700 samochodów).

W polskich stocznich zwodowano holownik-serwisowiec, kuter desantowy i kuter patrolowy WOP.

30 lat temu

Listopad 1977 r.

26 - W porcie wojennym w Gdyni uroczyście opuszczono banderę na okręcie szkolnym *Iskra*.



27 - Podczas konferencji SZSP ówczesny rektor Wyższej Szkoły Morskiej prof. kpt. Daniel Duda rzucił pomysł budowy *Daru Młodzieży* - nowego szkolnego żaglowca dla Wyższej Szkoły Morskiej.

27 - Podpisanie kontraktu między PŻM i brytyjskimi stoczniami w sprawie budowy serii masowców różnej wielkości (7 po 16,7 tys. DWT i 15 po 4,3 tys. DWT), na kredyt poręczony przez rząd brytyjski i spłacany zyskami z działalności spółki Polsko-Brytyjskie Przedsięwzięcie Żeglowne.

W polskich stocznich zwodowano okręt warsztatowy, okręt szkolny i kuter rybacki (tzw. trawler bałtycki).

40 lat temu

Listopad 1967 r.

9 - W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod pierwszy statek typu B-449 o nośności 25,7 tys. ton, dla Meksyku (podczas wodowania nazwany *Azteca*) - w tym czasie był to największy budowany w kraju statek.



9 - Opuuszczono banderę na weteranie polskiej floty - drobnicowcu *Tobruk*. Uczestnik atlantyckich konwojów II wojny światowej, w 1951 roku wszedł pod banderę PLO, a w czerwcu 1966 roku przekazany został PŻM.

W polskich stocznich zwodowano drobnicowiec, 2 trawler-przetwórnice, okręt hydrograficzny i okręt desantowy.

50 lat temu

Listopad 1957 r.

9 - Do Gdyni wszedł zbiornikowiec *Pieniny*, zakupiony w Szwecji dla PLO.

10 - Awaria zbiornikowca *Karpaty* na Morzu Śródziemnym podczas rejsu z Morza Czarnego do Gdańska. Statek został odholowany przez polski drobnicowiec *Bałtyk* do portu Bone w Tunezji, a potem przekazany na złom.

15 - W Stoczni Północnej przekazano Polskiej Marynarce Wojennej pierwszy kuter trałowy projektu „361T”, zbudowany na licencji radzieckiej.

16 - Wcielono do służby zbudowany w SKP trawowiec *Łoś* (T-63).



26 - Trawler *Poprad* jako pierwszy polski statek zacumował w uruchomionej, na podstawie polsko-belgijskiej umowy, pomocniczej bazie lądowej Dalmoru w Ostendzie.

27 - PAP poinformował, że w 1970 r. zbudowany zostanie pierwszy polski statek z siłownią atomową; miał to być zbiornikowiec o nośności 35 tys. ton.

W polskich stocznich zwodowano drobniowiec, masowiec, 2 trawlerzy burtowe i 2 motorówki.

60 lat temu

Listopad 1947 r.

5 - Rozpoczęcie zajęć w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie.

11 - Polska Marynarka Wojenna uroczystie przekazała Związkowi Zawodowemu Marynarzy gmach przedwojennego Domu Zdrojowego, w którym po remoncie powstał Dom Marynarza.



29 - Do Gdyni przybył po raz pierwszy statek *Kiliński* (dawniej *Mexico Victory*), zakupiony w USA.



70 lat temu

Listopad 1937 r.

25 - Podniesienie bandery i wcielenie do służby niszczyciela *Błyskawica*.



25 - Rząd Polski zamówił w Stoczni Gdańskiej 3 lugry. Ukończone wiosną 1938 r. otrzymały nazwy *Delfin I*, *Delfin II* i *Korab III*. Kolejne dwa, zamówione w niemieckiej stoczni Jos. Meyer w Pappenberg, otrzymały nazwy *Korab I* i *Korab II*.



80 lat temu

Listopad 1927 r.

1 - Zakończono przenoszenie Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej z Pucka do Gdyni.

1 - W stoczni Chantiers Navals Français położono stępkę pod niszczyciel *Burza*.



1 - W rejonie latarni Stilo zatonał w sztormie holownik *Górnik* holujący dwie szalandy z Kopenhagi do Gdańska. Zginęło 9 członków załogi. Jeden został uratowany przez załogę szalandy *Felek*.



Holownik *Górnik*

8 - Żegluga Polska zakupiła niewielki węglowiec *Juno* (760 BRT), który nazwano *Tczew*.

Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski

Zdjęcia pochodzą
ze zbiorów autorów

Burzliwy wieczór, 1938 r., ze zbiorów
Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Tajniki dzieł marynistów (22)

Artysta zaangażowany

Był Włodzimierz Nałęcz niezmordowanym popularyzatorem morza. Malował mariny, krajobrazy z Pomorza, sceny rodzajowe z życia Kaszubów oraz wizerunki statków floty handlowej i okrętów wojennych.

Użyte w tytule określenie dorobiło się w ostatnim półwieczu fatalnej reputacji. Pojęciem „zaangażowania” określano w czasach stalinowskich i za ascetycznych rządów Gomułki skrajny oportunizm wobec politycznych zamówień władzy i służalczą uległość wobec jej kaprysów. Kiedy nadeszły lata siedemdziesiąte, z ich namiastkami wolności i swobód, między innymi twórczych, „zaangażowanie” służyło niektórym twórcom za listek figowy kryjący braki warsztatowe i jałowość koncepcji. W końcu termin ten tak wszystkim obrzydł, że obecnie praktycznie wyszedł z użycia.

Na szczęście, nasza historia nie zaczęła się pięćdziesiąt lat temu i mamy w dziejach okresy, kiedy artyści okazywali najprawdziwsze zaangażowanie w bieżące losy narodu. Niedawno wspomniano na tych łamach uczniów Jana Stanisławskiego – żołnierzy Legionów Józefa Piłsudskiego, czy Michała Leszczyńskiego-Lestera, organizatora życia oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w wojennym Londynie. W rządzie takich postaci niewątpli-

wie wymienić warto Włodzimierza Nałęcza – malarza, literata, publicystę.

Artysta trzeciego stopnia

Włodzimierz Jan Nałęcz urodził się 5 lutego 1865 w Kijowie, w rodzinie Józefa i Anieli z Juchnowskich. Studia artystyczne rozpoczął w Akademii Sztuk Pięknych w Petersburgu w 1885 roku w pracowniach **Pawła Czistiakowa** i **Walerija Jakobiego**. Za specjalność obrał sobie pejzaż i w tej dziedzinie pobierał nauki pod okiem samego **Iwana Ajwazowskiego** – sławnego w całej ówczesnej Europie twórcy malowniczych pejzaży z Krymu i znad Morza Czarnego, do dziś uznawanego za jednego z mistrzów marynistyki. W jego towarzystwie odbył pierwszą w życiu podróż artystyczną w ojczyste strony swego nauczyciela – na Krym. W trakcie studiów podjął również naukę na kursach pedagogicznych w Akademii (1891-92). W 1892 r. otrzymał stypendium, dzięki któremu wyjechał do Europy Zachodniej, by zapoznać się z nowoczesnymi metodami nauczania

rysunku. Odwiedził Belgię, Szwecję i Norwegię. Stworzone w tym ostatnim kraju prace, doczekały się uznania jego macierzystej uczelni w postaci dwóch srebrnych medali i tytułu artysty III stopnia.

Droga do morza

Po uzyskaniu dyplomu w Petersburgu, jesienią 1893, ruszył do Paryża, gdzie mieszkał przez następnych sześć lat. Przez pewien czas uczył się tam u **Edmonda Marie Petitjeana**. Paryż stał się też dlań bazą wypadową licznych podróży artystycznych, które zwykł starannie planować i z których przywoził liczne studia do tworzonych później obrazów. W lecie 1894 roku odwiedził Holandię, Isle of Wight w Anglii i Bretanię. Rok później pojechał do Szkocji, gdzie uwagę jego przykuły szczególnie tamtejsze jeziora. Poświęcił im kilka kompozycji malarskich. W 1896 r. wybrał się w Tatry, aby tworzyć szkice do planowanej „Panoramy Tatr”. Miała być ona wspólnym projektem Nałęcza oraz Teodora Axentowicza,



Fot. Mirosław Brucki

Morze za mgłą, 1932 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Stanisława Janowskiego, Antoniego Piotrowskiego i innych, ale ostatecznie nie została zrealizowana. W roku 1897 Nałęcz wyruszył na wielką wyprawę statkiem na północ Europy. Wypłynął z Petersburga, by przez Sztokholm i Trondheim dotrzeć aż za koło podbiegunowe i na Lofoty. Rok później odwiedzał Ukrainę, Wołyń i Podole. W 1904 r. ponownie wybrał się na Krym. Plonem tej wyprawy były szkice do dwunastu obrazów inspirowanych „Sonetami krymskimi” Adama Mickiewicza. Z tą podróżą związana jest też geneza rzadkiej w twórczości Włodzimierza Nałęcza kompozycji figuralnej zatytułowanej: „Adam Mickiewicz i Karolina z Rzewuskich Sobańska na brzegu morza u stóp Ajudahu”.

Po siedmiu latach spędzonych w Żytomierzu, gdzie prowadził kursy rysunku, w roku 1906 zamieszkał w Warszawie. W 1909 r. odbył podróż do Gdańska, ponownie płynąc statkiem, tym razem po Wiśle. Począwszy od tej daty, jego twórczość zdominowana została przez tematykę morską. Zapoznał się wtedy z wybrzeżem Bałtyku i zaangażował w propagowanie wiedzy o polskim morzu i regionie pomorskim. Malował mariny, krajobrazy z Pomorza, sceny rodzajowe z życia Kaszubów oraz wizerunki statków floty handlowej i okrętów wojennych. Zainteresował się wówczas bliżej dziejami polskiej floty wojennej, szczególnie w epoce walk ze Szwecją o panowanie nad Bałtykiem. Zainteresowania te przyniosły cykl obrazów poświęconych wydarzeniom z dzie-

jów polskiej floty, takim jak bitwa pod Oliwą (1627) czy rzadko przypominane morskie zwycięstwo hetmana Karola Chodkiewicza nad Szwedami pod Szakiem (1609).

Malarz, publicysta, działacz

W 1920 roku brał osobisty udział w przejmowaniu przez polskie władze Pomorza i Wybrzeża. W tymże roku zakupił w pobliżu latarni morskiej w Rozewiu grunt będący częścią Lisiego Jaru. Wybudował tam willę „Nałęczówka” i pracownię położoną bezpośrednio na plaży. Od tej pory lato spędzał w „Nałęczówce”, organizując w pracowni letnie kursy pejzażu morskiego. Uczestniczyli w nich jego koledzy-malarze. Owocem są liczne w polskim malarstwie międzywojennym widoki nadmorskiej plaży z okolic Rozewia i Lisiego Jaru. Znamy je z twórczości Wojciecha Weissa czy Henryka Uziembły, a Stefan Filipkiewicz namalował cały cykl, ukazując ten fragment plaży w różnych porach roku i przy rozmaitej pogodzie.

Aktywność Włodzimierza Nałęcza nie ograniczała się do warsztatów marynistycznych. Działal w licznych organizacjach społecznych, m.in. w Stowarzyszeniu Pracowników na Polu Rozwoju Żegluga Polskiej „Bandera Polska” i w Lidze Żegluga Polskiej, był członkiem Rady Ligi Morskiej i Rzecznej. W łonie Polskiego Towarzystwa Artystycznego, do którego również należał, powołał w roku 1922 Koło Marynistów Polskich.

Działalność popularyzatorską prowadził Włodzimierz Nałęcz również jako publicysta. Był m.in. korespondentem morskim „Kuriera Warszawskiego” w burzliwym roku 1920. Publikował artykuły w czasopiśmie „Bandera Polska”, w którym pełnił ponadto funkcję kierownika artystycznego. Współtworzył też miesięcznik „Morze”, który był kontynuacją „Bandery”. Opublikował kilka książek, ilustrowanych reprodukcjami jego obrazów i rysunków. Tytuły tych książek mówią same za siebie: „Od Tyńca do Jastarni szlakiem wodnym naszym” (1920), „Na bursztynowym szlaku” (1926), „Album morski” (1930).

Niestety, podczas drugiej wojny światowej zniszczeniu uległy obie pracownie artysty, w Warszawie i w Lisim Jarze, a wraz z nimi przepadła lwia część jego twórczego dorobku. Artysta zmarł wkrótce po wojnie, 12 września 1946 roku w Jeruzalu pod Skierniewicami. Obecnie jego prace znajdują się w zbiorach muzealnych w Gdańsku, we Wrocławiu, w Warszawie, Szczecinie i Płocku, a także w zbiorach litewskich i ukraińskich.

Młodopolskie tajemnice

Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku posiada w zbiorach pięć prac Włodzimierza Nałęcza. Pierwszą jest obraz „Noc polarna na Spitsbergenie”, namalowany w 1896 r., jeszcze przed wspomnianą wyprawą artysty za koło polarne. Można jedynie przypuszczać, że powstał w oparciu o szkice wykonane podczas stypendialnego pobytu w Norwegii w latach 1892-93. Kompozycja o obniżonej linii horyzontu przedstawia widok na rumowisko skał i kry, na którym spoczywa samotnie porzucona łódź. Przed łodzią, bliżej widza, między odłamkami skalnymi kotwica. W oddali stado wznoszących się do lotu czarnych ptaków. Całą scenę wydobywa z mroku niesamowity ciemnoczerwony blask polarnej nocy. Obraz poprzez swą tajemniczą i posępną atmosferę, podkreśloną dramatycznym kolorytem, wpisuje się doskonale w nurt młodopolskiego symbolizmu, tak popularnego na przełomie stuleci. Kusi patrzącego skrywaną tajemnicą, każe gubić się w domysłach co do zdarzeń, które przywiodły łódź w tak odludne miejsce. Sama łódź jest nie tylko konkretnym przedmiotem - można w niej



Ostatnie chwile admirała Dickmanna, po 1909 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Noc polarna na Spitsbergenie, 1896 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

dostrzec metaforę samotności będącej udziałem każdego człowieka.

Proste sceny

Zupełnie inny nastrój emanuje z obrazu „Morze za mgłą”. Namalowana w 1932 r. kompozycja przedstawia dwie stojące na kotwicy łodzie na spokojnej tafli morza. Dwie trzecie kompozycji zajmuje tu właśnie tafla wody – spokojna, połyskliwa, urzekająca gamą subtelnych błękitów i fioletów, z jasnożółtymi i pomarańczowymi refleksami światła słonecznego. Nastrój obrazu diametralnie różni się od poprzedniego, mimo panującego na obu bezruchu. „Morze za mgłą” to kompozycja tchnąca łagodnym spokojem, podkreślanym przez wysmakowaną paletę barwną. Jeśli wkrada się tu nutka melancholii, to jest ona pogodzona ze światem. Chciałoby się powiedzieć, że lekcje u Iwana Ajwazowskiego nie poszły na marne. Wszak celował on w sztuce wydobywania z najprostszych scen całej palety emocji.

Surowszy w tonie jest „Burzliwy wieczór” z 1938 roku. Jest to utrzymane w gamie poszarżanych zieleni i fioletów studium morza i nieba na chwilę przed ma-

jącą się rozpętać burzą. Malując ten obraz artysta śmiało korzystał z dorobku impresjonistów i postimpresjonistów, skupiając się na uchwyceniu wszystkich niuansów światła padającego na powierzchnię burzącego się morza. Trzeba przyznać, że wywiązał się z tego zadania znakomicie. Prosta, pozbawiona sztafażu figuralnego kompozycja fascynuje misterną grą światła na grzbietach fal i gromadzących się na niebie ciężkich chmurach.

Historia ożywiona

Ostatnia kompozycja malarska przedstawia rząd wyciągniętych na brzeg łodzi ze zwiniętymi żaglami. Utrzymana jest w jasnym, pogodnym kolorycie, zdominowanym przez złotawy odcień morskiego piasku na pierwszym planie i nieznacznie przełamany fioletem błękit morza i nieba. Całość, choć znowu statyczna, tchnie spokojnym optymizmem.

Ostatnia praca Włodzimierza Nalęcza w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego to rysunek zatytułowany „Ostatnie chwile admirała Dickmanna”. Jest on owocem zainteresowań historycznych artysty. Przedstawia wymaginowaną scenę na pokładzie okrętu admirałskiego

polskiej floty wojennej. Po prawej ukazano mężczyznę z orderem na piersi, we władczej, a zarazem dynamicznej postawie, która każe się w nim domyślać dowódcy wojskowego – to admirał Dickmann. Pośrodku, nieco w głębi, żołnierze trzymają mężczyznę z założonymi z tyłu rękami. Mężczyzna jest w samej koszuli i spodniach. Jego broń i reszta odzieży spoczywa u stóp admirała. Możemy się domyślać, że jest to jeniec szwedzki, a ręce ma prawdopodobnie związane. Po lewej oglądamy scenkę opatrywania ranego. Zgromadzeni wokół niego marynarze i żołnierze spoglądają bacznie na dowódcę. W tej niewielkiej kompozycji uwagę zwraca widoczne dążenie autora do uchwycenia możliwie wiernie realiów historycznych i rodzajowych przedstawionej sceny, a zarazem chęć przybliżenia odbiorcom historii poprzez swoiste jej „ożywienie” za pomocą włączenia do narracji szczegółów anegdotycznych.

Monika Jankiewicz-Brzostowska

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

Marzy o nim każdy żeglarz

Szczęśliwcy z Hornu

Spotykają się co roku od ponad trzydziestu lat. Kilkudziesięciu członków Bractwa Kaphornowców wspomina na *Darze Pomorza*, który stał się ich siedzibą, swoje morskie przeprawy. Ten rok jest dla nich szczególny, to już 70 lat, od kiedy pierwszy polski żaglowiec opłynął Przylądek Horn.

Przylądek Horn, zwany jest przez żeglarzy Przylądkiem Nieprzejdanym. To najbardziej na południe wysunięty skrawek kontynentu amerykańskiego. Prawie nigdy nie ustają tam sztormy, ciągle wieje silny wiatr. Opłynięcie przylądka porównywane jest ze zdobyciem Mount Everestu. Grotmaszt Stowarzyszenia Kaphornowców, kontradmirał Czesław Dyrca „wszedł” na ową morską górę dwukrotnie.

- Miałem szczęście, nie każdemu jest to pisane - wspomina. - Horn to przylądek burz, nieprzejdany. Tam dopiero można poznać prawdziwą potęgę morza. Płynąc *Iskrą* dookoła świata, tuż przed dopłynięciem do Hornu, doświadczyliśmy fali wysokości piętnastu metrów.

Kpt. ż. w. Leszek Wiktorowicz, były grotmaszt Bractwa, choć doświadczenie

żeglarskie zdobywał na *Darze Pomorza*, przez dwanaście lat pływając po Europie, po Morzu Śródziemnym i Atlantyku, Horn opłynął jako kapitan młodszej jednostki, *Daru Młodzieży*.

- Hornu nie opłynie byle kto - opowiada dzisiaj. - Żeby to zrobić, trzeba mieć „trochę” doświadczenia. Sądzę, że ja je miałem. No i trochę szczęścia. Opłynęliśmy Horn i szczęśliwie wróciliśmy do kraju. Podchodziliśmy tam przy koszarnej pogodzie. Fale wznosiły się na 20 metrów, żaglowiec przechylał się o 60 stopni. Dokładnie na wysokości przylądka ujrzeliśmy niezwykle zjawisko - nagle wyjrzało słońce i mogliśmy w jego promieniach obejrzeć to straszne miejsce.

Bractwo Kaphornowców powstało w 1974 roku. Zrzesza żeglarzy, którzy uczestniczyli w rejsach wokół Cape Horn.

Morski Everest

Dar Pomorza opłynął Cape Horn 1 marca 1937 roku jako pierwszy polski statek. Drugi był *Polonez* Krzysztofa Baranowskiego, 36 lat później, w samotnym rejsie żeglarza dookoła świata, 23 lutego 1973 roku. Do dziś biało-czerwoną banderę podniosło na Przylądku Horn 31 naszych jednostek: trzy żaglowce szkolne: obok *Daru Pomorza* pod komendą Konstantego Maciejewicza, *Dar Młodzieży* pod komendą Leszka Wiktorowicza i *Iskra* dowodzona przez Czesława Dyrca oraz 28 jachtów.

Obecnie skupia kilkuset członków. Co roku część z nich spotyka się na *Darze Pomorza*. W tym roku spotkali się 10 listopada, a głównym punktem uroczystości było podniesienie proporca Bractwa na Kreutzmaszcie. Grotmaszt Dyrca zaprosił w wirtualną podróż na Przylądek, prezentując zdjęcia miejsca, „do którego chce trafić każdy żeglarz.”

- Tę skalę państwo doskonale pamiętacie - Przylądek Nieprzejdany... Fale do pięciu metrów wysokości... I wszędzie obecne albatrosy, które towarzyszą każdej jednostce płynącej na Horn. Albatrosowi wystawiono tam pomnik - opowiadał. - I opłynęliśmy Horn...

**Czesław
Romanowski**

Członkowie Bractwa obserwują wciąganie flagi na maszt *Daru Pomorza*.

8 tysięcy pocisków na jedno trafienie

Wyrok na Tarent

Dwadzieścia jeden przestarzałych samolotów, w ciągu dwóch godzin, obróciło w pył marzenie o włoskiej dominacji na morzu.

Takeshi Naito, zastępca attache lotniczego w ambasadzie japońskiej w Berlinie, dokładnie przyglądał się zniszczeniom, jakich kilka dni wcześniej dokonały we włoskiej bazie marynarki wojennej w Tarente brytyjskie samoloty. Dopytywał o szczegóły i pilnie wszystko notował. Nie budził specjalnego zainteresowania miejscowych, jeśli intrygował, to raczej swoją egzotycznością. Włosi chętnie udzielali mu informacji. Szczególnie ciekawiło go, jak to możliwe, żeby w tak płytkiej wodzie można było użyć torped.

W tym samym czasie inny Japończyk, pomocnik attache lotniczego w Londynie, Minoru Genda także przygotowywał raport. Dotyczył nalotu na Tarent. Nie było to szczególnie trudne zadanie. Po ostatnich niepowodzeniach na wojnie (wycofanie się Brytyjczyków z Norwegii i Francji) taki zastrzyk dobrych wiadomości, jak pokonanie floty przeciwnika w jej własnym porcie, był Anglikom bardzo potrzebny, więc media nieustannie o nim

trąbiły. „Tarent może być nazwany „powietrznym Trafalgarem” - zachwycił się, nawiązując do najsłynniejszej wiktorii Royal Navy, „Daily Telegraph”. Dokumenty sporządzone przez obu Japończyków trafiły na biurko głównodowodzącego japońskimi siłami morskimi, admirała Isoroku Yamamoto.

Zawarte tam spostrzeżenia ostatecznie przekonały go o słuszności pomysłu zaatakowania głównej bazy amerykańskiej floty na Oceanie Spokojnym - Pearl Harbor. Paradoksalnie więc, z czego mało kto zdaje sobie sprawę, to właśnie najbliżsi sojusznicy Stanów Zjednoczonych pokazali, jak zadać im cios.

Spartańskie dziedzictwo

Tarent jest wprost stworzony do odgrywania wielkiej, militarnej roli. Położony na podbiciu włoskiego „buta”, niemal dokładnie w połowie Morza Śródziemnego, doskonale nadaje się do kontrolowa-

nia jego centralnej części, gdzie przebiegają najważniejsze szlaki handlowe i komunikacyjne regionu.

Miasto założyli na osiem wieków przed narodzinami Chrystusa, znani ze swojego zamiłowania do wojaczki, Spartanie. Było ich jedyną kolonią. Potem Tarentem zawładnęli Rzymianie. Po upadku Cesarstwa Rzymskiego miasto przechodziło z rąk do rąk, aż w końcu weszło w skład Królestwa Neapolu, a potem Włoch, które dostrzegając jego znaczenie strategiczne, zbudowały tam bazę swojej floty wojennej.

Przed drugą wojną światową Włosi zdołali stworzyć pokaźną i nowoczesną flotę. Jej główna część stale stacjonowała w Tarente zagrażając poważnie, w razie konfliktu, okrętom brytyjskim. Pierwszy raz taka możliwość zaistniała w roku 1935, kiedy Benito Mussolini napadł na Abisynię. Wtedy też Anglicy pomyśleli o zaatakowaniu Tarentu. Do koncepcji tej powrócono trzy lata później, kiedy zaczę-



Lotniskowiec Illustrious – to z jego pokładu wystartowały samoloty do ataku na Tarent.

ła się coraz bardziej komplikować sytuacja polityczna w Europie.

Łatwiej powiedzieć, trudniej zrobić. Baza Włoskiej Marynarki Wojennej w Tarentie była wówczas jednym z najlepiej strzeżonych miejsc w Europie. Dwadzieścia cztery godziny na dobę pilnowało portu 13 wielkich, elektrycznych stacji nasłuchowych, które wykrywały niebezpieczeństwo na długo przed tym, zanim zdołało ono rzeczywiście zaistnieć. Nad miastem rozlokowano trzy rzędy balonów zaporowych – w sumie 90 sztuk. Wokół Tarentu rozmieszczono również 21 baterii armat przeciwlotniczych, 84 działka automatyczne i 190 lekkich karabinów maszynowych. W odparciu ewentualnego ataku z powietrza wspierały je 22 nowoczesne reflektory. Już tylko te dane

wystarczyłyby, aby ostudzić zapal ewentualnego agresora.

A przecież to nie było wszystko. W porcie stacjonowało 6 pancerników, 7 krążowników i 28 niszczycieli. Dysponowały w sumie ponad 600 przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi. Pod wodą znajdowały się także stalowe sieci zdolne zatrzymać nie tylko okręty podwodne, ale nawet pojedyncze torpedy, które i tak były w tym wypadku mało użyteczne, bo zatoka, nad którą położony jest Tarent wydawała się za płytka do ich użycia.

Podsumowując: Włosi czuli się w swojej bazie bardzo bezpieczni i mieli po temu powody. Trzeba było być szaleńcem, aby się poważyć na jej zaatakowanie. Zwłaszcza, że o zaskoczeniu nie mogło być mowy.

ABC wojny

A jednak tacy szaleńcy się znaleźli. Było ich dwóch: naczelny dowódca brytyjskiej Floty Morza Śródziemnego Andrew B. Cunningham (przezywany od inicjałów admirałem ABC) oraz jego podwładny Arthur L. Lyster. Pierwszy był entuzjastą lotniskowców, drugi świetnie znał bazę w Tarentie, bo w czasie pierwszej wojny światowej stacjonował tam jako członek załogi okrętu liniowego *Queen Elizabeth* (co ciekawe był także kawalerem jednego z wysokich włoskich odznaczeń).

Rola lotnictwa w wojnie na morzu wydaje się dzisiaj oczywista. Ale w przededniu wybuchu drugiej wojny światowej tak nie było. Chociaż pierwsze lotniskowce już pływały, to jednak admiralicje naj-

większych flot wojennych świata ciągle ich nie doceniały. Panowało przekonanie, że o zwycięstwie na morzu decyduje siła ognia wielkich okrętów, które miały się ze sobą zderzyć w jednej rozstrzygającej o losach wojny bitwie. Tarent, jako pierwszy, miał zmienić ten pogląd.

Atak na włoską bazę opracowany przez Cunnighama i Lystera otrzymał kryptonim „Judgement” (czyli po polsku „wyrok”). Był częścią większej operacji o nazwie „MB-8”. W jego realizację zaangażowane były niemal wszystkie brytyjskie siły morskie stacjonujące w basenie Morza Śródziemnego. Plan był kombinacją szeregu ruchów mających za zadanie zdezorientowanie Włochów przed najważniejszym: uderzeniem na Tarent. Uwagę włoskiej floty odciągnąć miały cztery konwoje wysłane równocześnie z różnych brytyjskich baz. Do tego w morze wyjść miały trzy zespoły złożone z samych tylko okrętów. W skład jednego z nich wchodzić miały dwa lotniskowce: *Eagle* i *Illustrious*.

Na ich pokładzie znajdowało się trzydzieści samolotów. Około 200 mil na południowy wschód od Tarentu miały wystartować i dokonać ataku torpedowe-

go i bombowego na stacjonujące tam włoskie okręty, instalacje portowe i bazę wodnosamolotów. Datę ataku wyznaczono na 21 października 1940 roku. Noc miała być wtedy jasna, bo księżyc znajdował się w pełni. Aby jeszcze bardziej ułatwić atak, zamierzano oślepić włoską obronę przeciwlotniczą zrzucając na spadochronach magnezjowe flary oświetlające.

Powodzenie planu zależało od dwóch rzeczy: kunsztu i odwagi pilotów oraz szczęścia. Latali na swordfishach, skonstruowanych na początku lat trzydziestych maszynach, w momencie wybuchu drugiej wojny światowej już przestarzałych. Były to, częściowo kryte płótnem, dwupłatowce ze stałymi podwoziami i odkrytymi kabinami dla dwu, albo trzyosobowej załogi. Za wolne do walki powietrznej, doskonale nadawały się do stacjonowania na lotniskowcach, służby patrołowej, ataków torpedowych i bombowych. Ich zaletą był łatwy pilotaż, niezawodność silnika i duża wytrzymałość. Były lubiane przez pilotów, którzy pieczołliwie nazywali je „stringbagami” od nazwy nylonowej torby na zakupy noszonej powszechnie przez Brytyjki. Była to

aluzja do wszechstronności samolotu, który nadawał się do wykonywania wszystkich niemal zadań lotniczych. O ich popularności niech świadczy fakt, że produkcję zakończono dopiero w 1944 roku budując w sumie ponad 2 tysiące sztuk różnych wersji.

Noc klęski

Datę ataku na Tarent wybrano nieprzypadkowo. 21 października wypada rocznica bitwy pod Trafalgarem. Niestety, Anglicy musieli się w końcu z tej daty wycofać, przez chwilę też istniała obawa, czy w ogóle do operacji dojdzie.

Otóż na kilka dni przed jej rozpoczęciem, swordfisha na pokładzie *Illustriousa* wyposażano w dodatkowe zbiorniki paliwa, aby zwiększyć ich zasięg. W trakcie prac prowadzonych na zamkniętym pokładzie hangarowym lotniskowca, jeden z mechaników nieszczęśliwie się potknął, wywołując iskrę, która zapaliła benzynę kapiącą z niedokładnie osuszonego, dodatkowego zbiornika paliwa. Wybuchł pożar, w efekcie którego siedem samolotów przestało nadawać się do użytku.



W następnych dniach stracono trzy kolejne maszyny, które doznały awarii po zatankowaniu zabrudzonego paliwa. Na domiar złego okazało się, że *Eagle* pilnie potrzebuje remontu. Ostatecznie więc, do akcji zdalny był jeden lotniskowiec – *Illustrious* i 21 samolotów. Jedenaście z nich zostało uzbrojonych w torpedy, które połączone były z nimi drutem nawiniętym na specjalną szpulę. Dzięki temu ograniczona została głębokość ich zanurzenia po rzucie, co umożliwiło w efekcie atak w płytkiej wodzie tarenckiego portu. Reszta maszyn uzbrojona została w bomby.

Rajd na Tarent przesunięto na noc z 11 na 12 listopada 1940 roku. Tuż przed tą datą Brytyjczycy potwierdzili, że nie polecą tam na próżno. W bazie znajdował

się trzon włoskiej floty wojennej: sześć okrętów liniowych: *Vittorio Veneto*, *Littorio*, *Giulio Cesare*, *Conte di Cavour*, *Andrea Doria* i *Caio Duilio*. Dwie pierwsze jednostki były zupełnie nowe, weszły do służby zaledwie kilka miesięcy wcześniej. Operacja „Judgement” rozpoczęła się 11 listopada 1940 roku o godz. 20.30. Z pokładu *Illustriousa* wystartowała nad Tarent pierwsza fala samolotów: 12 maszyn. Godzinę później do boju ruszyła fala druga: 9 swordfishów. Jeden, uszkodzony podczas startu, po kilkunastu minutach lotu musiał jednak zawrócić na pokład lotniskowca.

Tuż przed godz. 23.00 brytyjskie samoloty z pierwszej grupy rozpoczęły atak na Tarent. Jak można było przewidzieć, Włosi nie zostali zaskoczeni. Brytyjczy-

ków przywitał więc huraganowy ogień artylerii przeciwlotniczej. Pomimo tego *Littorio* został trafiony dwiema torpedami i poważnie uszkodzony, a *Conte di Cavour* jedną, co spowodowało jego osadzenie na dnie. Podczas nalotu zestrzelony został jeden angielski samolot, ale jego dwuosobowa załoga zdołała się uratować i trafiła do niewoli.

Okolo północy nad Tarentem pojawiły się maszyny drugiej grupy. Podobnie jak ich poprzednicy, także one musiały lawirować pomiędzy pociskami wystrzelonymi z licznych baterii przeciwlotniczych. Nie wszystkim się udało. Włosi zestrzelili jeden angielski samolot, obaj członkowie jego załogi zginęli. W efekcie tego nalotu ponownie został trafiony torpedą *Littorio*, a kolejny „stalowy wę-

Samoloty swordfish, zwane strigbagami były prawdziwymi bohaterami „tarenckiej nocy”.



Trafiony trzema torpedami *Littorio* zamienił się w kupę złomu.



Conte di Cavour osiadł na dnie.



Caio Duilio został na pół roku wyeliminowany z wojny.

gorz" uderzył w burtę *Caio Duilio* osadzając go na płytkim dnie. Na konto ataku należy też zapisać uszkodzenie bombą ciężkiego krążownika *Trento*, dwóch niszczycieli, zbombardowanie instalacji portowych i bazy wodnosamolotów. Około godz. 3.00, 12 listopada 1940 roku wszystkie, swordfishy wróciły bezpiecznie na pokład *Illustriousa*. To, że w czasie akcji zginęło tylko dwóch Brytyjczyków zakrawało na cud. W ciągu dwóch godzin „tarenckiej nocy”, jak od tej pory mieli pisać o tym wydarzeniu włoscy historycy, obrona przeciwlotnicza bazy wystrzeliła w kierunku atakujących maszyn: 1430 pocisków kalibru 125 milimetrów, 313 kalibru 107 mm, 6854 kalibru 88 mm, 931 kalibru 40 mm, 2635 kalibru 20 mm i 638 kalibru 8 mm, czyli ogółem ponad 12 tysięcy sztuk amunicji. Do tego doliczyć należy około 15 tysięcy pocisków wystrzelonych z dział stacjonujących w porcie okrętów. Jak obliczono, aby uzyskać jedno trafienie, obrońcy wystrzelili aż 8 tysięcy pocisków!

Mistrzowie statystyk

Włosi też mieli szczęście, w czasie ataku zginęło ich zaledwie czterdziestu. Gorzej było z okrętami. Podziurawiony tor-

pedami *Littorio* został na pół roku wyłączony ze służby, podobnie stało się z *Caio Duilio*. *Conte di Cavour* do końca wojny był remontowany, a *Trento* stał nieczynny przez wiele miesięcy. Ponieważ Włosi (nie bez przyczyny) obawiali się kolejnego ataku na swoją bazę (nie doszło do niego z powodu pogody), dzień po nalocie odesłali dwa pozostałe, a nieuszkodzone pancerniki do Neapolu. Były tam bezpieczniejsze, ale nieprzydatne. Ruch ten oznaczał faktyczny koniec obecności wielkich włoskich okrętów w tej części Morza Śródziemnego. Brytyjczycy odnieśli więc niezwykle sukces. Dwadzieścia jeden przestarzałych samolotów, w ciągu dwóch godzin, obróciło w pył marzenie o włoskiej dominacji na morzu. Rozmiary klęski mogłyby być jeszcze większe gdyby nie fakt, że z jedenastu wystrzelonych w czasie akcji torped, zaledwie 5 trafiło celu i eksplodowało. Ale i tak dokonanie Anglików było oszałamiające: „To jedno uderzenie zdecydowanie zmieniło bilans sił na Morzu Śródziemnym” - podsumował akcję Winston Churchill.

Atak na Tarent miał znaczenie historyczne. Po raz pierwszy w dziejach, zespół pancerników został wyeliminowany z gry i to we własnym porcie i bez oddania przez atakującego nawet jedne-

go wystrzału artyleryjskiego. „Tarencka noc” pokazała, że skończyła się już era ciężkich okrętów wojennych, a zaczęła epoka lotniskowców. Co dziwne, niewielu ludzi, nawet zajmujących wysokie stanowiska we flotach wojennych, potrafiło wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski. Najlepiej tarencką lekcję odrobili Japończycy. Rok później swoją wiedzę wykorzystali atakując Pearl Harbor. Po brytyjskich doświadczeniach byli pewni zwycięstwa. Atakując włoską bazę Anglicy dysponowali zaledwie jednym lotniskowcem, Japończycy mieli ich sześć. Brytyjczycy wysłali nad Tarent 21 starych samolotów, Japończycy zaatakowali Pearl Harbor 360 nowoczesnymi maszynami. Do tego Amerykanie zostali zaskoczeni, a torpedy użyte na Hawajach były o niebo doskonalsze od użytych w Tarencku. I chociaż to właśnie Pearl Harbor stało się głośniejsze, to jednak, porównując statystycznie oba ataki, trzeba przyznać, że skuteczniejsi byli Brytyjczycy. W Pearl Harbor na jeden zatopiony i uszkodzony okręt amerykański przypadało 25 japońskich samolotów, w Tarencku zaledwie 3. Uczniowie nie przewyższyli nauczycieli.

Tomasz Falba

Książki pod naszym patronatem



Polski admirał i niemiecki radiotelegrafista

Aż dziw, że do tej pory nikt nie wpadł na pomysł napisania takiej książki. Tym większe brawa należą się młodemu autorowi Marcinowi Graczykowi za publikację „Admirał Świrski” wydaną właśnie, w znanej chyba wszystkim pasjonatom marynistyki, znakomitej serii z kotwiczka gdańskiego wydawnictwa Finna.

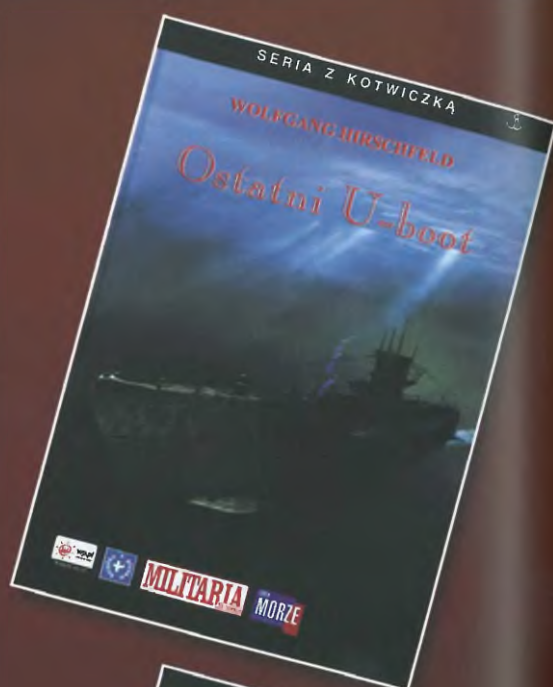
Praca Graczyka to biografia Jerzego Świrskiego, szefa Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1925-1947. Pierwsza książka w całości jemu poświęcona, wypełnia kolejną lukę w krajowej literaturze wojenno-morskiej. Dzięki Finnie otrzymaliśmy już biografię admirała Józefa Unruga, legendarnego obrońcy Wybrzeża w 1939 roku i pamiętniki pierwszego dowódcy PMW Bogumiła Nowotnego. Pracę Graczyka można śmiało postawić obok. Książkę czyta się jednym tchem.

Graczyk ukazuje nam człowieka z krwi i kości, ze wszystkimi jego zaletami i wadami. Świrski był postacią ze wszech miar nietuzinkową, a jego decyzje nieraz budziły wielkie kontrowersje. Solidnie udokumentowana praca, szczególnie ciekawa w części dotyczącej powojennych losów dowódcy polskiej floty, powinna stać się obowiązkową lekturą dla wszystkich zainteresowanych dziejami PMW.

Książka o Świrskim to nie jedyna niespodzianka przygotowana przez Finnę. W tej samej serii ukazał się „Ostatni U-boot” Wolfganga Hirschefelda. Wspomnienia autora, który był w czasie drugiej wojny światowej radiotelegrafistą na *U-109* i *U-234*. Już choćby ze względu na numery okrętów zasługują na uwagę. Dowódcą *U-109* był bowiem jeden z największych asów U-Botwaffe Heinrich Bleichrodt. Dzięki książce Hirschefelda otrzymujemy informacje o nim z pierwszej ręki. *U-234* był z kolei okrętem, który w ostatnich dniach wojny udał się z Niemiec do Japonii z ładunkiem uranu, który mógł posłużyć Krajowi Wschodzącego Słońca do produkcji bomby atomowej. Na szczęście rejs ten został przerwany przez Amerykanów. Ale najważniejszy w tej publikacji jest fakt, że została ona napisana przez „szarego” członka załogi na podstawie potajemnie robionych w czasie patroli zapisków. Wymagało to nie lada odwagi, bo groziło sądem wojennym. Dzięki temu otrzymaliśmy soczysty obraz życia na niemieckich okrętach podwodnych, w zgodnej opinii weteranów, wiernie oddający jego realia.

Obie książki prezentujemy z przyjemnością nie tylko dlatego, że warto się z nimi zapoznać, ale także, bo to kolejne pozycje, z logo „Naszego MORZA” na okładkach. Dla naszych Czytelników, którzy jako pierwsi się z nami skontaktują mamy do rozdania dwa egzemplarze „Admirała Świrskiego” i cztery „Ostatniego U-boota”. Milej lektury!

Tomasz Falba



Smoki

zwiastują
nieszczęście



*Amerykańska fantazja
i japońska animacja w jednym!*

Rozgrywający się w magicznym archipelagu wysp Ziemiomorza cykl powieści Ursuli K. Le Guin uchodzi za klasykę literatury fantasy i w wielu rankingach tego gatunku zajmuje drugie miejsce – zaraz po „Władcy Pierścieni”. Podobnie jak kultowe dzieło Tolkiena, również „Ziemiomorze” latami czekało, aby możliwości kina choć w części dorównały wyobraźni autorki powieści. Po niezbyt udanym amerykańskim serialu telewizyjnym sprzed trzech lat, z Ziemiomorzem postanowiło zmierzyć się słynne japońskie studio Ghibli. Zrealizowane z dużym rozmachem animowane „Opowieści z Ziemiomorza” od 14 listopada 2007 r. możemy oglądać na płytach DVD.

Ziemiomorze to archipelag wysp, w którym magia miesza się z codziennością, a posiadający potężne moce czar-noksiężnicy żyją pośród zwykłych śmiertelników. Jednym z nich jest potężny mag Ged, zwany Krogulcem, który przybywa łodzią na jedną z wysp wiedziony coraz bardziej niepokojącymi zjawiskami obserwowanymi w całym archipelagu.

Zapowiedź nieszczęść

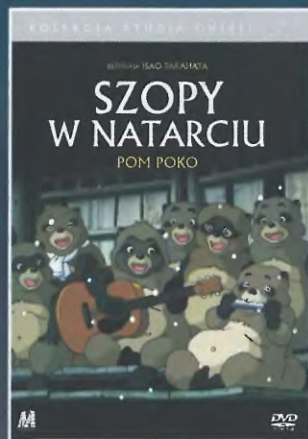
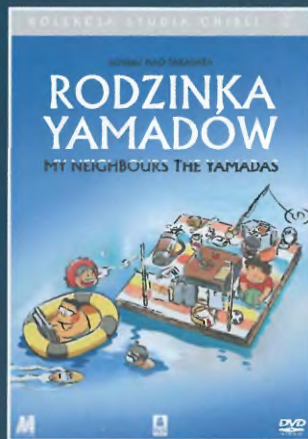
Jednym ze zwiastunów czekających mieszkańców Ziemiomorza nieszczęść jest pojawienie się smoków, dotąd pilnujących zachodnich brzegów tego świata. Widzimy to już w otwierającej film, niezwykle widowiskowej scenie, kiedy za-

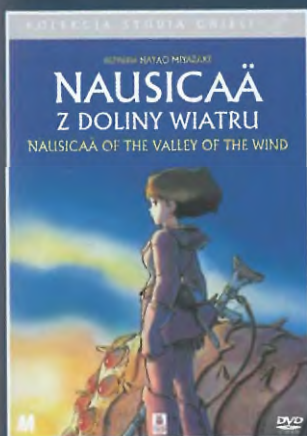
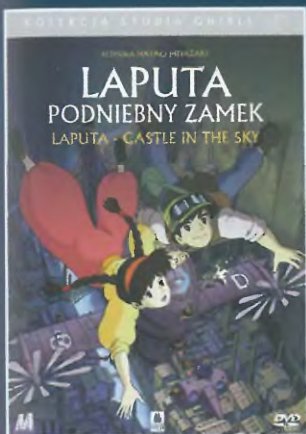
Kolekcja Studia Ghibli

„Opowieści z Ziemiomorza” nie są jedynym japońskim filmem animowanym, jaki trafia na polski rynek tej jesieni. Nakładem Monolithu - od września do listopada - ukazało się aż 12 najlepszych animacji słynnego japońskiego studia Ghibli z ostatnich 20 lat. Wydane zostały w postaci czterech 3-płytowych zestawów kolekcjonerskich, ale każdy z tytułów dostępny jest także oddzielnie. Dzięki temu polscy widzowie, często po raz pierwszy, mają okazję poznać takie dzieła anime jak: „Szept serca”, „Powrót do marzeń”, „Podniebna poczta Kiki”, „Rodzinka Yamadów”, „Szopy w natarciu”, „Mój sąsiad Totoro”, „Spirited Away - W krainie bogów”, „Ruchomy zamek Hauru”, „Nausicaa z Doliny Wiatru”, „Laputa - podniebny zamek” oraz „Narzeczona dla kota”.

Część spośród nich posiada w swej treści również pewne morskie elementy, a akcja „Szkarłatnego pilota” rozgrywa się nawet na Morzu Śródziemnym. Tytułowy bohater to słynny as przestworzy Porco Rosso – mężczyzna z głową świni, który swym czerwonym samolotem ściga morskich piratów.

Warto jednak sięgnąć także po resztę, niekoniecznie morskich tytułów studia Ghibli, aby przekonać się, jak bogata jest wyobraźnia japońskich filmowców.





łoga walczącego ze sztormem okrętu, z przerażeniem obserwuje krwawy pojedynek dwóch smoków rozgrywający się na rozświetlanym błyskawicami, burzowym niebie.

- Smoki na wschodzie? W sercu terytorium ludzi? To oznacza, że mrok, który się zbliża, jest groźniejszy niż kiedykolwiek wcześniej... - mówią przerażeni marynarze.

Wkrótce potem zaczynają usychać plony, padają zwierzęta, rodzą się martwe dzieci. Wszystko to sprawia, że swą siedzibę opuszcza arcymag Ged i wyrusza w poszukiwaniu źródła zła.

Źródło zła

Po drodze Krogulec ratuje od pewnej śmierci księcia Arrena, gdy młodzieniec zostaje osaczony przez watahę głodnych wilków. Książę nosi w sobie mroczny sekret, na krok nie odstępował go tajemniczy cień. Mag dostrzega to, ale jednocześnie czuje, że ich spotkanie nie jest przypadkowe i zabiera Arrena w dalszą drogę. Wspólnie przybywają do miasta Hort, w którym spodziewają się znaleźć odpowiedź na tajemnicze znaki i zjawiska nękające Ziemiomorze.

Książę Arren ratuje następnie z rąk handlarzy niewolnikami małą dziewczynkę Therru, co okaże się kluczowe



Opowieści z Ziemiomorza

Reżyseria:
Goro Miyazaki

Czas trwania:
110 minut

Obraz:
1.85:1 (anamorficzny 16:9)

Dźwięk:
Dolby Digital 5.1 – japoński, polski (lektor)

Napisy: polskie

Dodatki:
- Oryginalny zwiastun kinowy
- Zapowiedzi premier kinowych i DVD



Ursula K. Le Guin i „Ziemiomorze”

Urodzona w 1929 r. Ursula Kroeber Le Guin to pisarka o niezwykle rozległych zainteresowaniach literackich. Jest autorką esejów, poezji, powieści historycznych i obyczajowych. Najbardziej znana jest jako autorka wspaniałych i wielokrotnie nagradzanych utworów fantastycznych. Największy polski pisarz s-f Stanisław Lem, uznał ją i Philipa K. Dicka za jedynych wartościowych twórców w całej amerykańskiej fantastyce.

Ursula K. Le Guin jest córką znanego antropologa Alfreda Kroebera. Zainteresowanie antropologią kulturową jest wyraźnie widoczne w jej twórczości, przez co wnosi nową jakość do literatury fantasy. Tak jest m.in. w stworzonym przez nią fikcyjnym świecie Ziemiomorza. Pierwsze opowiadanie - „Magiczne słowo” - rozgrywane się w pełnej magii, czarnoksiężników i smoków krainie, autorka opublikowała już w 1964 r., jednak dopiero po ukazaniu się w 1968 r. powieści „Czarnoksiężnik z Archipelagu” Ziemiomorze zawładnęło wyobraźnią czytelników na całym świecie. Trylogię o Ziemiomorzu uzupełniają jeszcze: „Grobowce Atuanu” (1972) i „Najdalszy brzeg” (1974). Jednak dla fanów cykl „Ziemiomorze” to nie tylko wspomniana trylogia, lecz również dwie powieści autorki wydane w ostatnich kilkunastu latach: „Tehanu” (1990) - uznana za część IV cyklu oraz „Inny wiatr” (2001) - część V, jak na razie ostatnia. Z kolei seria krótkich opowiadań rozgrywających się w archipelagu wysp Ziemiomorza, w tym debiutanckie „Magiczne słowo”, wydana została w jednym zbiorze „Opowieści z Ziemiomorza” (2001).

dla późniejszych losów jego samego. Poprzez handlarzy niewolników, również Krogulec trafi wreszcie na ślad przyczyn ogarniającego świat niepokoju. Jego sprawcą okazuje się Cob, wielki czarnoksiężnik pokonany kiedyś przez Geda.

Wiedziony pragnieniem zemsty otwiera przejście między światami żywych i zmarłych, aby zyskać upragnioną nieśmiertelność i zapanować nad całym Ziemiomorzem...

Japoński Disney

Tak w skrócie wygląda fabuła japońskiej animacji „Opowieści z Ziemiomorza”, będącej luźną adaptacją fragmentów powieściowego cyklu Ursuli K. Le Guin. Film zrealizowany został przez słynne studio Ghibli, założone w 1984 r. przez m.in. Hayao Miyazakiego, nazywanego japońskim Disneyem.

W ciągu ponad 20 lat istnienia studio Ghibli stało się najbardziej znaną i cenioną wytwórnią anime - jak nazywane są japońskie kreskówki, zdecydowanie wyróżniające się na tle dominujących w tym gatunku amerykańskich produkcji.

Niezwykle wyrazista i dynamiczna kreska, niewiarygodne wręcz bogactwo fantastycznych postaci i nieograniczona wyobraźnia - to charakterystyczne cechy filmów anime. Wystarczy wspomnieć takie tytuły Miyazakiego, jak: „Księżniczka Mononoke”, „Ruchomy zamek Hauru”, czy „Spirited Away: W krainie Bogów”, aby od razu zrozumieć przepaść dzielącą amerykańskie animacje od japońskich - oczywiście na korzyść tych drugich!

Wspomniany wyżej „Spirited Away: W krainie Bogów” okrzyknięty został najlepszym anime, jakie kiedykolwiek powstało!

Obraz ten docenili nie tylko widzowie, ale również świat filmu, przyznając arcydziełu Hayao Miyazakiego Oscara w kategorii Najlepszy Film Animowany

i Złotego Niedźwiedzia na Międzynarodowym Festiwalu Filmowym w Berlinie.

Wielkie nadzieje i rozczarowania

Wszystko to sprawiło, że oczekiwania wobec realizowanych przez studio Ghibli „Opowieści z Ziemiomorza” były bardzo wysokie. Reżyserii filmu nie podjął się jednak sam Hayao Miyazaki, zajęty w tym czasie pracą nad „Ruchomym zamkiem Hauru”, lecz jego syn Goro Miyazaki, dla którego „Opowieści z Ziemiomorza” stały się reżyserskim debiutem.

W efekcie powstał film, który wprowadził zachwycę stroną wizualną, jednak brak mu głębi i wizjonerstwa Miyazakiego - seniora. Całość sprawia wrażenie zaledwie prześlizgnięcia się po temacie Ziemiomorza.

Ogląda się to jednak z dużą przyjemnością i nie brak w filmie naprawdę efektownych scen. Mimo to, po obejrzeniu całości, mając w pamięci wcześniejsze filmy japońskiej wytwórni, pozostaje pewien niedosyt. Widać, że mamy do czynienia z dziełem debutanta, który jeszcze nie do końca radzi sobie z budowaniem nastroju i trzymaniem napięcia.

Ursula K. Le Guin, która od lat jest miłośniczką twórczości Hayao Miyazakiego i wielokrotnie osobiście namawiała go do ekranizacji swoich książek, po obejrzeniu animowanej wersji Ziemiomorza napisała w liście do reżysera: „To nie moja książka. To twój film. To dobry film”.

Również fani byli podzieleni w ocenie filmu. Nie wszyscy byli zadowoleni ze zmian względem książkowego oryginału. Większość jednak i tak z zadowoleniem przyjęła animowaną ekranizację, która jest o wiele lepsza od amerykańskiego mini serialu telewizyjnego z 2004 roku i jak na razie pozostaje najlepszą filmową wersją „Ziemiomorza”.

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Monolith Films





PREMIERA

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 14

Doktor Robert Ballard zaprasza na podwodną wyprawę w rejon Grzbietu Śródatlantyckiego i odkrywa, że życie może istnieć w najmniej prawdopodobnych miejscach.

Emisja

Wtorek, 27 listopada, godz. 19.30
Środa, 28 listopada, godz. 07.30
Wtorek, 4 grudnia, godz. 08.30, 13.30

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 7

Doktor Martin Nweeia odkrywa, jaką funkcję pełni cios narwala. Razem z nurkami wyruszamy na wyprawę po podwodnych jaskiniach Florydy.

Emisja

Czw., 29 listopada, godz. 08.00, 13.00
Sobota, 15 grudnia, godz. 15.00

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

Wtorek, 27 listopada, godz. 11.00
Środa, 28 listopada, godz. 09.00, 14.00
Środa, 19 grudnia, godz. 18.00
Czwartek, 20 grudnia, godz. 06.00

Tuż przed tragedią: Eksplozja na Morzu Północnym

Platforma wiertnicza *Piper Alpha* wydobywała 120 tysięcy baryłek ropy dziennie. Błąd podczas rutynowej konserwacji doprowadził do wycieku gazu, który przerodził się w pożar. W wyniku eksplozji śmierć poniosło 167 osób.

Emisja

Wtorek, 27 listopada, godz. 12.00

Czysta nauka: Morskie głębiny

Zapraszamy na wyprawę do najmniej poznanych i najdzikszych regionów Ziemi. Zapraszamy na spacer po morskim dnie, gdzie zobaczymy najprzedszywniejsze krajo-brazy na naszej planecie.

Emisja

Środa, 28 listopada, godz. 18.00
Czwartek, 29 listopada, godz. 06.00
Sobota, 8 grudnia, godz. 11.00

Wielkie konstrukcje: Superprom na Hawajach



Wkrótce na wodach między wyspami na Hawajach pojawi się ogromny prom. Czy ten ambitny projekt inżynierów i konstruktorów spełni oczekiwania pasażerów?

Emisja

Śr., 28 listopada, godz. 22.00, 01.00, 04.00
Środa, 5 grudnia, godz. 10.00, 15.00
Środa, 12 grudnia, godz. 18.00
Czwartek, 13 grudnia, godz. 06.00

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

Czwartek, 29 listopada, godz. 11.00
Śr., 19 grudnia, godz. 22.00, 01.00, 04.00

PREMIERA

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 17

Spotkanie z grupą ekologów, którzy zajmują się ratowaniem humpbacków. W programie o konflikcie pomiędzy rybakami i lwami morskimi w Nowej Zelandii.

Emisja

Czwartek, 29 listopada, godz. 19.00
Piątek, 30 listopada, godz. 07.00
Czwartek, 6 grudnia, godz. 08.00, 13.00

PREMIERA

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 18

Na Antarktydzie pingwiny muszą zaadaptować się do nowych warunków klimatycznych, a na pustyni Sonora trwa niezwykła walka o przetrwanie.

Emisja

Czwartek, 29 listopada, godz. 19.30
Piątek, 30 listopada, godz. 07.30
Czwartek, 6 grudnia, godz. 08.30, 13.30

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 9

Biolog i wynalazca Greg Marshall zaprasza na niezwykłą podróż. Zobaczymy podwodne głębiny oczami żarłacza tępotłowego.

Emisja

Piątek, 30 listopada, godz. 08.00, 13.00

Sobota, 22 grudnia, godz. 14.00

PREMIERA

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 19



W arktycznych wodach u wybrzeży wysp Svalbard niedźwiedzie polarne i foki wąsate muszą stawić czoła nowemu wrogowi.

Emisja

Piątek, 30 listopada, godz. 19.00

Sobota, 1 grudnia, godz. 07.00

Piątek, 7 grudnia, godz. 08.00, 13.00

PREMIERA

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 20

Słonie bardzo upodobały sobie rejony Republiki Środkowoafrykańskiej. Co przyciąga tam te olbrzymy? W programie o przyczynach zniknięcia słoni morskich z wód u wybrzeży Kalifornii.

Emisja

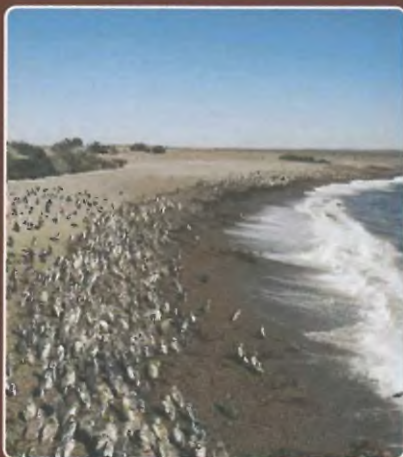
Piątek, 30 listopada, godz. 19.30

Sobota, 1 grudnia, godz. 07.30

Piątek, 7 grudnia, godz. 08.00, 13.30

PREMIERA

Ukryte światy: Pingwiny z Patagonii



Przez sześć miesięcy w roku skalna półka Punta Tombo nad brzegiem Atlantyku świeci pustkami. Jednak wiosną pojawia się tam pół miliona pingwinów, które powracają do Patagonii na sezon rozrodczy.

Emisja

Piątek, 30 listopada, godz. 16.00

Wymarzona łódź podwodna

Zapraszamy na spotkanie z Peterem Robbinsem, miłośnikiem łodzi podwodnych, który zainspirowany wrakami niemieckich U-bootów, postanowił zbudować własną łódź podwodną.

Emisja

Sobota, 1 grudnia, godz. 09.00

W poszukiwaniu rekinów

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

Emisja

Sobota, 1 grudnia, godz. 14.00

PREMIERA

Punkt krytyczny: Sydney-Hobart - piekło na wysokich falach



Tragiczne wydarzenia podczas regat Sydney-Hobart w 1998 roku. W trakcie rozszalałej burzy 6 żeglarzy poniosło śmierć. Relacje świadków i materiały archiwalne ilustrują grozę żeglarskich zmagania.

Emisja

Niedziela, 2 grudnia, godz. 21.00, 03.00

Wt., 4 grudnia, godz. 22.00, 01.00, 04.00

Łowcy mór: HMS Doterel

Zapraszamy na wyprawę do południowego Chile na poszukiwanie wraków statków z czasów panowania Wielkiej Brytanii na morzach i oceanach świata. Jeden z okrętów zaginął w tym regionie, a przyczyną była tajemnicza eksplozja.

Emisja

Poniedziałek, 3 grudnia, godz. 11.00

Łowcy mór: Królowa Nassau

HMCS Canada był symbolem dążeń Kanady do uzyskania niepodległości. Po tem statek został sprzedany i zmieniono mu nazwę na Królowa Nassau. Zatonął podczas rejsu do Tampa na Florydzie w 1926 roku.

Emisja

Wtorek, 4 grudnia, godz. 11.00

Łowcy mórz: Angielska flota na Pacyfiku

W kryształowych wodach Morza Południowocińskiego kryją się wraki dwóch ogromnych okrętów wojennych: *HMS Prince of Wales* i *HMS Repulse*. Poznajmy historię tych pancerników.

Emisja

Środa, 5 grudnia, godz. 11.00

Powrót na *Titanica*

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

Emisja

Sobota, 8 grudnia, godz. 00.00

Sobota, 22 grudnia, godz. 09.00

Łowcy mórz: Okręt z lodu

W 1942 roku Geoffrey N. Pyke zaproponował budowę ogromnego lotniskowca z materiału będącego połączeniem masy włóknistej i lodu. Łowcy mórz badają pozostałości po tej sekretnej konstrukcji z okresu II wojny światowej.

Emisja

Wtorek, 11 grudnia, godz. 11.00

Łowcy mórz: *Rusalka* - zaginiony pancernik cara

Rusalka, jeden z najsłynniejszych okrętów wojennych rosyjskich carów, spoczywa na dnie Morza Bałtyckiego już od prawie stu lat. Historię tego niezwykłego pancernika przedstawiają eksperci z Muzeum Morskiego w Estonii.

Emisja

Czwartek, 6 grudnia, godz. 11.00

Czysta nauka: Ostrzec przed tsunami

Tsunami z grudnia 2004 roku ukazało światu całą niszczycielską siłę, z jaką atakują te groźne fale. Teraz naukowcy szukają przyczyn powstawania tego zjawiska oraz skutecznych metod ostrzegania.

Emisja

Niedziela, 9 grudnia, godz. 01.00

Łowcy mórz: Poszukiwanie pierwszych łodzi podwodnych

Poszukiwania wraków dwóch XIX-wiecznych łodzi podwodnych w nowojorskiej East River oraz wodach Pearl Islands niedaleko Panamy. Oba statki są ważnymi krokami milowymi w historii zdobywania przez człowieka morskich głębin.

Emisja

Czwartek, 13 grudnia, godz. 11.00

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

Czwartek, 6 grudnia, godz. 23.00

Łowcy mórz: *U-215* i *Alexander Macomb*

Na dziewiczym rejsie wojskowy koń pociągowy *Alexander Macomb* został storpedowany i zatopiony przez niemiecką U-boot w pobliżu Bostonu. Łowcy mórz nurkują w poszukiwaniu sprzętu wojskowego transportowanego na pokładzie tego okrętu.

Emisja

Poniedziałek, 10 grudnia, godz. 11.00

Krakusy pod lupą: Grecki prom

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

Emisja

Czw., 13 grudnia, godz. 20.00, 02.00

Sobota, 15 grudnia, godz. 17.00

PREMIERA

Na ratunek Ziemi: Odcinek 6

Martin Nweeia wyrusza na Arktykę, by zbadać do czego służy narwalowi jego długi cios. Przyjrzymy się też nurkowaniu z rekina-mi, które ostatnio staje się coraz popularniejszym sportem.

Emisja

Poniedziałek, 10 grudnia, godz. 16.00

Niedziela, 23 grudnia, godz. 14.30

Łowcy mórz: Wrak *Esmeraldy* Artura Prata

U wybrzeży Chile w chłodnych wodach Oceanu Spokojnego spoczywają szczątki *Esmeraldy*. „Łowcy mórz” badają miejsce zniszczenia legendarnego okrętu, zatopionego w bitwie Iquique w XIX wieku.

Emisja

Piątek, 14 grudnia, godz. 11.00

Flota skarbów: Morska przygoda Zheng He, część 1

Wyprawa szlakiem floty skarbów dowodzonej przez chińskiego admirała Zheng He, od wybrzeża Chin, poprzez porty Azji aż do wybrzeża Afryki Wschodniej. Podczas tej niezwykłej podróży w czasie poznamy wiele tajemnic epoki.

Emisja

Sobota, 15 grudnia, godz. 23.00, 05.00

Łowcy mórz: Poszukiwanie fregaty *Bonhomme Richard*

„Łowcy mórz” wyruszają na poszukiwania słynnego amerykańskiego okrętu *Bonhomme Richard*, posługując się najnowocześniejszym sprzętem oraz używając map morskich pływów i prądów opracowanych przez dr. Clive’a Cusslera.

Emisja

Środa, 19 grudnia, godz. 11.00

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

Czwartek, 20 grudnia, godz. 18.00

Piątek, 21 grudnia, godz. 06.00

Flota skarbów: Morska przygoda Zheng He, część 2

Wyprawa szlakiem floty skarbów dowodzonej przez chińskiego admirała Zheng He, od wybrzeża Chin, poprzez porty Azji aż do wybrzeża Afryki Wschodniej. Podczas tej niezwykłej podróży w czasie poznamy wiele tajemnic epoki.

Emisja

Sobota, 15 grudnia, godz. 00.00

Wielkie konstrukcje: Zakazane granice

Tajemnice nurkowania głębinowego. Wysokie ciśnienie i bardzo niskie temperatury grożą śmiertelnym wypadkiem. Wystarczy jedna awaria sprzętu.

Emisja

Środa, 19 grudnia, godz. 12.00

Łowcy mórz: Zaginiona flota Kubilaja

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

Emisja

Piątek, 21 grudnia, godz. 11.00

PREMIERA

Największy statek wycieczkowy świata



Zapraszamy na noworoczny rejs gigantycznym statkiem pasażerskim *Freedom of the Seas*. Na pokładzie liniowca znajdują się obiekty sportów wodnych, ring bokserski, lodowisko i ściana wspinaczkowa.

Emisja

Śr., 19 grudnia, godz. 21.00, 00.00, 03.00

Łowcy mórz: Poszukiwanie *Tonquina i Isabelli*

Historia tragicznego incydentu, którego ofiarą padł statek handlowy *Tonquin*. Pierwszy oficer wysadził statek w powietrze w odwecie za morderstwa i grabieże, dokonane na jego pokładzie podczas zażartego sporu kupieckiego.

Emisja

Poniedziałek, 17 grudnia, godz. 11.00

Łowcy mórz: Patrol trwa: Poszukiwanie hitlerowskiej *U-215*

Poszukiwanie niemieckiego U-boota, okrętu podwodnego, którego misją podczas drugiej wojny światowej było szerzenie spustoszenia wśród amerykańskich konwojów, wyruszających na długie rejsy po Atlantyku.

Emisja

Wtorek, 18 grudnia, godz. 11.00

Wielkie konstrukcje: Superporty

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

Emisja

Piątek, 21 grudnia, godz. 12.00

Tuż przed tragedią: *Titanic*

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

Emisja

Sobota, 22 grudnia, godz. 08.00

Zdjęcia: National Geographic Channel. Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.

EUROSTER

Internetowy symulator

Doradca zawodowy, specjalista od prawa pracy i księgowy w jednym – to Symulator Korzyści stosowania Elastycznych Form Zatrudnienia stworzony w ramach Partnerstwa EUROSTER. Wszystko, co pracownik branży stoczniowej chciałby wiedzieć o najbardziej optymalnej formie zatrudnienia, znajdzie na stronie internetowej.

Symulator (SKEFZ) znajdziemy pod adresem <http://www.symulator.ai.pl/>. Program uwzględnia trzy najbardziej charakterystyczne dla branży okrętowej zawody: spawacz, monter kadłubów oraz projektant. Przy jego pomocy można uzyskać informacje, pomagające w podjęciu decyzji przy wyborze najbardziej odpowiedniej formy zatrudnienia.

Preferencje

Aby poznać preferencje pracownika, program stawia pytania: co w pracy zawodowej odgrywa najistotniejszą rolę i jakie są indywidualne możliwości w zakresie wykonywania obowiązków służbowych. Po zebraniu niezbędnych informacji - przedstawia warianty wyboru. W razie potrzeby umożliwi uzyskanie bardziej szczegółowych informacji odnośnie aspektów poszczególnych form zatrud-

nienia. Ostateczna decyzja co do wyboru formy zatrudnienia, należy do użytkownika.

SKEFZ to efekt prac nad elastycznymi formami zatrudnienia, prowadzonych przez EUROSTER.

- Ma to być narzędzie uniwersalne: pokazujemy pewien przykład jego zastosowania w przemyśle stoczniowym, ale po odpowiedniej modyfikacji może być ono stosowane w każdej branży i w każdym przedsiębiorstwie – tłumaczy dr Anita Szymańska z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową - Gdańska Akademia Bankowa, pracownik Katedry Polityki Gospodarczej UG. - Musi być bez prze-

Wielu ludzi trzeba, by zaprojektować i zbudować taką jednostkę.



Fot. Piotr B. Stareńczak

rwy aktualizowane i doskonalone ze względu na zmieniające się przepisy oraz uwarunkowania rynku pracy. Innowacyjność polega na tym, że staraliśmy się w jednym miejscu, w przyjaznej dla użytkownika formie, zgromadzić maksymalnie dużo informacji na temat elastycznych form zatrudnienia. Użytkownik nie musi studiować opasłych dokumentów, nie musi też na własną rękę szukać informacji np. w Internecie, nie mając pewności, że są one aktualne. Korzystając z Symulatora, może łatwo znaleźć to, co go akurat interesuje.

Dopasowanie

SKEFZ pomaga w prosty i zrozumiały sposób dokonywać wyboru formy zatrudnienia, na podstawie dialogu jaki z użytkownikiem prowadzi program komputerowy. Umożliwia szybkie dotarcie z wiedzą dotyczącą elastycznych form zatrudnienia do szerokiego grona odbiorców. Pomaga pracownikom i pracodawcom, co do wyboru form zatrudnienia w podobny sposób, jak robią to doradcy zawodowi.

Jedną z najistotniejszych części SKEFZ wiąże się z aspektami finansowo-księgowymi. Istotą opracowania modelu było wskazanie użytkownikowi podstawowych różnic (ze szczególnym uwzględnieniem wad i zalet) wynikających z różnych form zatrudnienia. Ponadto SKEFZ wyposażony jest w szereg informacji dotyczących innych (poza finansowych) aspektów różnych form zatrudnienia.

W tej chwili przedsiębiorstwa, chcąc zachować maksymalną swobodę w reagowaniu na zmiany sytuacji rynkowej, coraz częściej i chętniej korzystają z elastycznizacji stosunków pracy. W okresie recesji chcą mieć możliwość ograniczania zatrudnienia, w czasie ekspansji chcą mieć szybki dostęp do dodatkowych zasobów siły roboczej o odpowiednich kwalifikacjach. Elastyczne dostosowywanie zatrudnienia do bieżących potrzeb, pozwala przedsiębiorcom w istotny sposób ograniczać czas i koszty związane z koniecznymi zmianami. Podstawowe znaczenie ma tu zwiększanie swobody pracodawców w organizacji czasu pracy i zatrudnienia, aby, przy możliwie najniż-

szych kosztach, zapewnić sprawne funkcjonowanie firmy.

Tradycyjnie

Tradycyjne, stałe modele zatrudnienia oparte są na pracowniczych stosunkach pracy – głównie na umowach o pracę na czas nieokreślony. Modele te cechują wysokie koszty rekrutacji i selekcji, szkoleń, wynagrodzeń i świadczeń społecznych dla pracowników, zwolnień z przyczyn zależnych od pracodawcy oraz straty wynikające z niepełnego i nierównomiernego wykorzystania pracowników w poszczególnych okresach.

Alternatywą jest koncepcja modelu elastycznej struktury zatrudnienia w przedsiębiorstwie. W tym modelu zatrudnienie w firmie składa się z trzech warstw. Pierwszą z nich stanowią pracownicy podstawowi

pracowników zarządzających firmą) kompetencjach i kwalifikacjach – pracownicy bezpośrednio produkcyjni, łatwo dostępni na rynku pracy. W ich wypadku najczęściej stosuje się różnego rodzaju elastyczne formy zatrudnienia. Przy zastosowaniu takiego modelu możliwa jest daleko posunięta racjonalizacja zatrudnienia ograniczająca nadmiar, jak i niedobory pracowników. Pracownicy chcąc utrzymać się na rynku pracy, najczęściej sami muszą zadbać o podnoszenie swoich kwalifikacji.

Elastycznie

Trzecią warstwę tworzą tzw. pracownicy peryferyjni. Warstwa ta charakteryzuje się wysoką elastycznością liczbową, umożliwiającą szybkie zmiany nawet w krótkim okresie. W grupie tej dodatkowo można wyróżnić trzy podgrupy: peryferia I, II, III. Peryferia I to osoby zatrudniane do zadań wykraczających poza możliwości stałych pracowników, np. przy modernizacji budynku. Zapotrzebowanie na tego rodzaju prace może pojawić się jednorazowo lub w nieregularnych odstępach czasu. Peryferia II to pracownicy zatrudniani w okresach dodatkowych zamówień, nieobecności pracowników stałych itp. Natomiast trzecią podgrupę (peryferia III) stanowią pracownicy dość luźno związani z firmą, najczęściej jako osoby pracujące na własny rachunek, pracownicy tymczasowi lub inni zleceniobiorcy.

Coraz więcej współczesnych organizacji zmierza w kierunku modelu elastycznej struktury zatrudnienia. Przyszłościowy model zatrudnienia ewoluuje w kierunku zmniejszania wielkości rdzenia na rzecz różnych kategorii pracowników peryferyjnych. W związku z tym, coraz większą wagę w polityce zarządzania zasobami ludzkimi przywiązuje się do nietypowych, elastycznych form. Rozwiązania takie wspomagają konkurencyjność firm, a jednocześnie, poprzez możliwość szybkiego i łatwego powiększania peryferyjnego rynku pracy w firmie, dają szansę na zwiększanie zatrudnienia i zmniejszanie liczby osób pozostających bez jakiejkolwiek pracy.



Monter wewnątrz wykańczonego elementu statku.

tworzący tzw. wewnętrzny, pierwotny rynek pracy – rdzeń zatrudnienia. Pracownicy ci najczęściej związani są z firmą tradycyjną umową o pracę lub wieloletnimi kontraktami menedżerskimi. Grupa ta stanowi najcenniejszy zasób w firmie, charakteryzuje się wysokimi kwalifikacjami i umiejętnościami oraz wysoką elastycznością funkcjonalną umożliwiającą szybkie i sprawne przechodzenie od jednych do drugich zadań i funkcji wewnątrz firmy.

Druga grupa pracowników to tzw. pracownicy zasobowi, dzięki którym znacznie zwiększają się możliwości przedsiębiorstwa w zakresie elastycznego kształtowania liczby aktualnie potrzebnych pracowników. W skład tej grupy wchodzić pracownicy o niższych (od pra-

budownictwo OKRĘTOWE



Barkentyńska na Seszele

Zygmunt Choreń zaprojektował
nowy żaglowiec pasażerski.

str. 2



Ostatni 8245
dla Izraelczyka?

str. 4



Fugro Saltire
ze Stoczni Gdańsk

str. 6



Pracowita jesień
w „Nowej”

str. 8

Nowe żaglowce Zygmunta Chorenia

Uskrzydłone bliźniaki



Tak będzie wyglądać żaglowiec pasażerski SCV-64 po zbudowaniu.

Obecnie pod banderami Bułgarii, Finlandii, Niemiec, Polski, Rosji i Ukrainy nawiguje 15 statków żaglowych zaprojektowanych przez Chorenia. W przyszłym roku, po zakończeniu budowy dwóch nowych żaglowców, będzie ich 17.

Komfort pod żaglami

– Przed dwoma laty spotkałem się z reprezentantami firmy turystycznej z Moskwy, którzy złożyli naszemu biuru Choren Design & Consulting w Gdańsku ofertę obejmującą zaprojektowanie i nadzorowanie budowy niedużego żaglowca pasażerskiego – mówi Choreń. – Przedstawili koncepcję architektoniczną trzymasztowej barkentyny nowej generacji, mającej pływać z turystami w rejonie Seszeli, archipelagu wysp na Oceanie Indyjskim. Oznaczyliśmy ją symbolem typu: SCV-64. Rosjanie zamówili dwa żaglowce tego typu. Kadłub pierwszego, pod nadzorem naszej firmy, zmontowała już stocznia Odys. Natomiast

drugi buduje stocznia w Kaliningradzie, w której oba statki zostaną wyposażone. Rosyjska stocznia wykona też z lekkich stopów aluminiowych maszty i nadbudówki statku. Ale dużą część wyposażenia żaglowców będą stanowić urządzenia i mechanizmy okrętowe dostarczone przez polskie zakłady. Będą to między innymi kabiny sanitarne, windy kotwiczne i wciągarki hydrauliczne.

Ponieważ statkami SCV-64 mają pływać turyści, ich żagle będą obsługiwane zdalnie przy pomocy systemu wciągarek. Systemy takie posiadają zaprojektowane wcześniej przez Chorenia dwa żaglowce – *Oceania* i *Royal Clipper*. Bliźniacze barkentyny będą statkami komfortowymi. Pokłady zostaną wyłożone klepkami z drewna egzotycznego. Kabiny pasażerskie, restauracje, bary i inne pomieszczenia wyróżniać będzie wysoki standard. Atrakcją dla pasażerów ma być nie tylko pływanie pod żaglami, ale i możliwość korzystania z rekreacyjnego sprzętu wodnego, takiego jak łódzie

Gotowy jest już kadłub pierwszego z dwóch bliźniaczych żaglowców turystycznych, które na zamówienie armatora rosyjskiego zaprojektował Zygmunt Choreń, znany gdański konstruktor okrętowy. Zbudowała go stocznia Odys w Gdańsku.

Największe żaglowce

Obecnie największym żaglowcem na świecie jest *Royal Clipper*, który pod banderą Luksemburga pływa jako luksusowy wycieczkowiec po Morzu Karaibskim i Śródziemnym. To pięciomasztowiec o wyporności 5 tys. ton i długości 133 m. Jego 42 sterowane mechanicznie żagle mają powierzchnię 5200 m². Rosyjski bark *Siedow*, który do 2000 r. dzierżył palmę pierwszeństwa z wypornością 3476 ton, ma o 12 m. mniej i jest obecnie największym na świecie żaglowcem szkolnym.

Natomiast największym żaglowcem jaki kiedykolwiek zbudowano jest, pochodzący z 1911 r., pięciomasztowy bark *La France*. Statek ten miał 150 m długości, 5806 ton wyporności i 6350 mkw ożaglowania i woził rudę niklu z Nowej Kaledonii do Europy. W 1922 r. osiadł na rafie Ouano w pobliżu tego francuskiego terytorium na Pacyfiku, a w 1944 r. rozerwany amerykańskimi bombami wrak największego żaglowca na zawsze znikł pod powierzchnią morza.

motorowe i żaglowe oraz ze sprzętu do swobodnego nurkowania. Opuszczanie łodzi na wodę ułatwią żurawiki pokładowe i odchylana rampa rufowa.

Żaglowiec pasażerski typu SCV-64

Projekt	Choren Design & Consulting w Gdańsku.
Długość całkowita z bukszprytem	64 m
Długość kadłuba	55,3 m
Szerokość	9,5 m
Zanurzenie	3,2 m
Typ osprzętu żaglowego	trzymasztowa barkentyna
Powierzchnia ożaglowania	1120 m kw.
Napęd pomocniczy	silnik wysokoprężny Volvo Penta o mocy 478 kW
Prędkość na silniku	10 węzłów
Załoga	19 osób
Liczba miejsc pasażerskich	35 osób



Gotowy kadłub żaglowca SCV-64 w stoczni Odys w Gdańsku.

Fot. Choren Design & Consulting w Gdańsku

Barkentyny i fregaty

Pierwszym żaglowcem Chorenia, zbudowanym w roku 1980 przez Stocznnię Gdańską, był nieduży żaglowiec szkolny – barkentyna *Pogoria*. Stanowiła ona swego rodzaju przymiarkę do zbudowania serii dużych fregat szkolnych. Prototypową miała być *Dar Młodzieży* dla Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni (obecnie Akademia Morska w Gdyni).

Projekt barkentyny zainteresował naszą Marynarkę Wojenną, a potem – także Bułgarów. W 1982 roku dla Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni (teraz Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni) zbudowano ORP *Iskrę*, a dwa lata później – dla szkoły morskiej w Warnie – *Kaliakrę*.

Dar Młodzieży przekazano gdyńskiej WSM w 1982 roku. Potem jej pięć siostrzanych fregat przejęły w latach 1987-1991 szkoły morskie w byłym ZSRR. Dziś trzy z

nich posiada Rosja, dwa zaś – Ukraina. Klasycznym żaglowcem jest też bryg *Fryderyk Chopin*, zbudowany w 1991 roku przez firmę Dora dla Szkoły pod Żaglami i przebudowany w 1988 roku na trzymasztowy bark szkolny *Alexander von Humboldt* ponad 90-letni latarniowiec niemiecki.

Żaglowcem nowej generacji, ze zdalnie obsługiwanymi żagloplatami, był trzyplatowy statek naukowo – badawczy Polskiej Akademii Nauk *Oceania*. Stocznia Gdańska zbudowała go w 1985 roku. W 1995 roku kolejny żaglowiec eksperymentalny *Estelle*, będący statkiem handlowym z żaglami, powstał w fińskiej stoczni.

Do komfortowych żaglowców pasażerskich projektu Chorenia należy pięciomasztowa fregata *Royal Clipper* i trzymasztowy szkuner gałlowy *Mephisto*, zbudowany w 2002 roku. *Royal Clipper* jest największym na świecie klasycznym żaglowcem rejonowym.

Jego kadłub (ex – *Gwarek*) zmontowała Stocznia Gdańska, przebudowała stocznia Cenal w Gdańsku i wyposażyla w roku 2000 stocznia Merwede w Rotterdamie.

Jacek Sieński

O żaglowcu *Petit Prince* zaprojektowanym przez Zygmunta Chorenia dla rosyjskiego milionera i ekscentryka Siergieja Żyrjanowa pisaliśmy w „Naszym MORZU” nr 5/2006.



Zygmunt Choreń

Urodził się i wychował daleko od morza, bo na Podlasiu. Absolwent okrętownictwa Politechniki Gdańskiej i Instytutu Okrętowego w Leningradzie (obecnie St. Petersburg). W 1965 roku rozpoczął pracę na Politechnice Gdańskiej. Po trzech latach przeniósł się do Biura Projektowo – Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej. W 1978 roku powierzono mu stanowisko głównego konstruktora statków żaglowych. Od 1992 roku prowadzi własne biuro projektowe Choren Design & Consulting w Gdańsku. Wykonuje ono na zlecenia stoczni zagranicznych i krajowych projekty statków handlowych, rybackich, śródlądowych i żaglowych. Choreń jest kapitanem jachtowym. W latach 1973-1974 odbył jachtem *Otago*, należącym do Yacht Klubu Stoczni Gdańskiej, rejs dookoła świata.



Zygmunt Choreń projektuje w swoim biurze statki handlowe i żaglowe.

Ostatni „mały” samochodowiec
ze Stoczni GdyniaOstatni z samochodowców
serii 8245 opuszcza
Gdynię.Szczęśliwa
„siódemka”?

Stocznia Gdynia SA przekazała armatorowi siódmy statek w tym roku. *Nordic Ace* to szósty i jak na razie, ostatni ze zleconych tej stoczni do budowy samochodowców dowozowych z serii 8245.

Nordic Ace jest siódmą jednostką przekazaną w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie buduje się tam siedem statków: dwa kontenerowce o ładowności po 2700 TEU i pięć samochodowców znacznie większych od zdanego oficjalnie 9 listopada. Tego dnia odbyła się uroczystość przekazania armatorowi i chrztu statku *Nordic Ace*, celebrowana przez ks. Jacka Aniszewskiego – proboszcza Parafii Duszpasterstwa Ludzi Morza w Gdyni.

Statek zbudowany został na zamówienie firmy żeglugowej Ray Car Carriers Ltd. z Wyspy Man, należącej do Ramiego Ungara, częściowego udziałowca Stoczni Gdynia SA i został wycarterowany długookresowo znanemu japońskiemu operatorowi samochodowców, jednemu z największych armatorów w świecie – Mitsui OSK Line (MOL). Zgodnie z umową czar-

terową, statek nosi barwy i imię typowe dla samochodowców japońskiego armatora.

Udany projekt

Pływający pod banderą Wyp. Bahama, *Nordic Ace* przystosowany jest głównie do eksploatacji na rynkach regionalnych (jako *feeder*). Jednak, jak się dowiedzieliśmy od inż. Wojciecha Żychskiego, generalnego projektanta Stoczni Gdynia i autora przytłaczającej większości udanych projektów statków ro-ro w historii tej stoczni, statek z serii 8245 (nagrodzony Złotą Kotwicą Baltego 2006), eksploatowany przez MOL wyróżnia się pośród dostępnych na rynku podobnej wielkości i funkcji samochodowców, przez bardzo dużą autonomię i zasięg (zapewnioną głównie przez dużą pojemność zbiorników paliwa), co pozwala mu się przemieszczać (bez tankowania po drodze) między głównymi rejonami, w których operator spodziewa się lub ma zamiar go, w zależności od doraźnych potrzeb, eksploatować – między Europą, Ameryką Południową i Dalekim Wschodem.

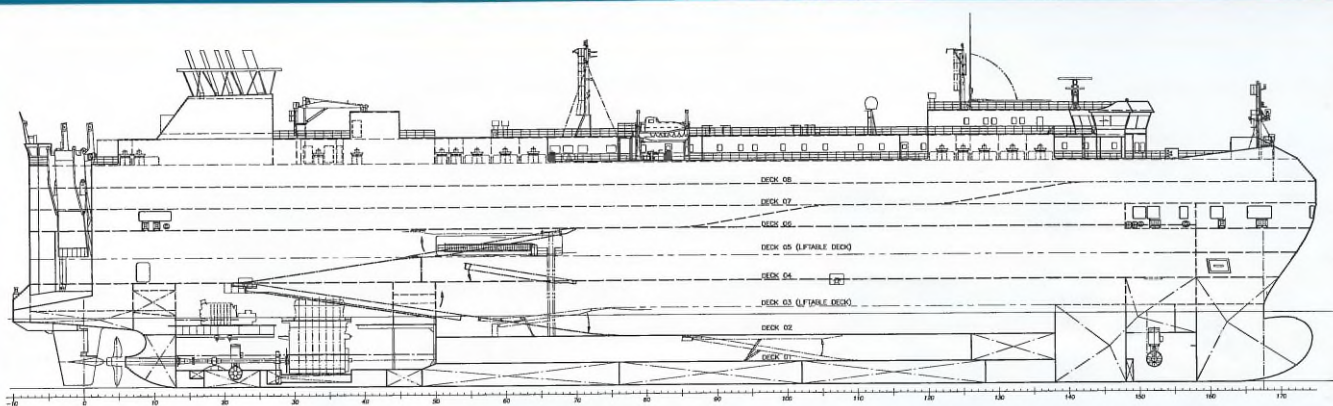
– Wyjątkowe w samochodowcach z serii 8245 i dające im przewagę na rynku żeglugowym jest także to, że Stocznia Gdynia udało się na tym stosunkowo niewielkim statku „upakować” niezwykle funkcjo-

Charakterystyka podstawowa	
Nr IMO	9386225
Długość całkowita	147,93 m
Długość między pionami	134,00 m
Szerokość	25,00 m
Wysokość boczna	25,20 m
Zanurzenie	7,90 m
Tonaż pojemnościowy brutto	23 500
CGT	17 212
Nośność	7750 t
Prędkość eksploatacyjna	19 w.
Silnik główny H. Cegielski – MAN B&W typu 7S46MC-C	
Moc napędu głównego	9170 kW

nalność i uniwersalność. Statki te mają np. aż dwa pokłady „wysokie” – dodał inż. Żychski.

Nordic Ace jest szóstą i, jak na razie, ostatnią, jednostką z serii 8245 zbudowaną przez Stocznnię Gdynia. Otrzymuje ona jednak zapytania od armatorów na temat opracowanego już projektu samochodowca nieco większego (dłuższego i o większej ładowności, a ekonomiczniejszego, bo osiągnącego nie mniejszą prędkość przy silniku takiej samej mocy).

Plan generalny samochodowca typu 8245.



Ilustr. Stocznia Gdynia S.A.

W orientalnym stylu

Samochodowiec typu 8245 przystosowany jest do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan-Bluebird). PC/TC *Nordic Ace* ma 8 pokładów wewnętrznych, a jego załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych o nośności 70 ton każda. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa (+1 kondygnacja na sterówkę) i znajduje się na wysokości ponad 25 metrów (licząc od dna statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 25 osób, w tym 23 członków załogi.

Izraelski armator Rami Ungar znany jest z dbałości o zapewnienie wysokiego standardu i przyjemnego wystroju pomieszczeń załogi (czego wymaga od stoczni). Pokoje rekreacyjne i salony lub mesy wyposażone są m.in. w dobrej klasy sprzęt audio-video czy sportowy („siłownia”, tenis stołowy), a kabiny, salony, biura i korytarze zaopatrzone są bogato – częściowo w reprodukcje, a częściowo oryginalne dzieła sztuki i rzemiosła (np. ręcznie malowane japońskie wachlarze). Ich rozmieszczenia na statku dogląda czasem osobiście żona armatora. Na *Nordic Ace*, podobnie, jak na innych statkach budowanych w Gdyni dla Ray Car Carriers pod czarter u armatorów japońskich, przeważają plastyczne motywy dalekowschodnie.

Ekumeniczny armator

Rami Ungar dba o odpowiednią oprawę „duchową” ważnego wydarzenia, jakim jest chrzest statku. Zapraszał duchownych różnych wyznań, oczywiście przede wszystkim katolickich księży oraz rabinów (zdarzało się nawet naczelny rabin Izraela lub jego syn). Często były to ceremonie „ekumeniczne”. Przy chrzcie jednego ze statków przeznaczonych dla czarterującego z Japonii odbyła się ceremonia shintoistyczna. Na

prawie każdym samochodowcu Ungara ze Stoczni Gdynia, na którym załogę oficerską stanowili Grecy i / lub Bułgarzy, w widocznym miejscu na mostku umieszczano ikonę typową dla kościoła wschodniego.

Kapitanowie i oficerowie na statkach Ungara pochodzą najczęściej z Grecji i Bułgarii, a załoga szeregową przeważnie z Filipin. Zarząd techniczny i załogowy statków z floty Ray Car Carriers Ltd. powierzono greckiej firmie Stamco Ship Management Co Ltd.

Łódź mu nie straszny...

Nordic Ace dysponuje najnowocześniejszym systemem radiowo-nawigacyjnym, obejmującym m.in. (standardowy – wymagany przepisami) automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. „czarna skrzynka”. Wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi statku można sterować automatycznie, w wielu przypadkach przez pokładowe komputery.

Spełnia też najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Budowa *Nordic Ace* odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas. Statek spełnia także surowe wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Ma jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tylko lodolamacze). Oznacza to, że kadłub i układ

napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.

Budowa statku finansowana była przez armatora z gwarancjami KUKA S.A. projekt powstał w Stocznym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Janusza Postka. Głównym inżynierem budowy statku był Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku był Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzorował inspektor biura jakości Grzegorz Bury.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007–2008) 20 statków o wartości sprzedaży 1 mld USD i 20 mln EUR.

(PioSta, rel)

* „pokłady wysokie” – stałe, wzmocnione pokłady na samochodowcu przystosowane do przewozu większych i cięższych pojazdów (np. ciężarówek) oraz innych ładunków tocznych lub drobnych sto-ro (nawet kontenerów); przestrzeń nad nimi (do następnego pokładu stałego) jest odpowiednio wyższa niż na pokładach „czysto samochodowych”, ale w tych podwyższonych przestrzeniach ładunkowych jest miejsce na podwieszane, ruchome pokłady lekkie – samochodowe, opuszczane do pozycji roboczej, gdy statek przewozi tylko samochody osobowe, a na pokładach wzmocnionych nie ma żadnych wysokich ładunków.

Zapasowa śruba na najwyższym – otwartym pokładzie samochodowca.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Kadłub *Fugro Saltire* na wodzie.

Wodowanie
w strugach
deszczu

Fugro Saltire

ze Stoczni Gdańsk

Stocznia Gdańsk uczciła swoje 60-lecie wodowaniem statku. Było to pierwsze wodowanie, w którym oficjalnie wzięli udział przedstawiciele nowego inwestora – grupy Donbas.

Statek został zaprojektowany przez Skipsteknisk AS. Jego częściowo wyposażony kadłub budowany jest w Gdańsku dla stoczni Bergen Yards – Bergen Mekaniske Verksted AS (BMV A/S). Jednostka pływająca będzie w barwach *Fugro Geoteam*. Na uroczystości obecni byli m.in. przedstawiciele norweskiego armatora Forlands Rederi, od którego *Fugro* będzie długookresowo czarterować statek.

Jest nim *Fugro Saltire* – statek interwencyjny, konstrukcyjny i bazowiec prac podwodnych oraz „statek-matka” pojazdów podwodnych (a nie – jak napisano w oficjalnym komunikacie Stoczni Gdańsk – statek badawczy; nie jest to także statek sejsmiczny, wbrew temu co stwierdził na konferencji prasowej kilka dni przed wodowaniem oraz podczas przemówienia na samej uroczystości wodowania, prezes Stoczni Gdańsk).

Na masę statku, o długości całkowitej 111 m, długości między pionami 100,2 m, szerokości 24,00 m i tonażu pojemnościowym brutto 12 500 i nośności 6500 ton, w chwili wodowania składało się 3050 ton w konstrukcji kadłuba, 80 ton rurociągów i 235 wyposażenia w postaci m.in. czterech głównych zespołów prądotwórczych.

Statek wyposażony jest do obsługi zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych na przewodach o długości 3,5 km.



Dzięki pędnikom azymutalnym, dźwigowym i rufowym sterom strumieniowym statek będzie mógł precyzyjnie manewrować.

System pozycjonowania dynamicznego statku wspomagany będzie dalmierzami laserowymi. Na statku znajdzie się miejsce dla 105 osób załogi i specjalistów.

Fot.: Piotr Stareńczak

Fot.: Piotr B. Stareńczak

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



PortalMorski.pl

www.PortalMorski.pl

Praca na lądzie

Nowy dział w serwisie PortalMorski.pl



Tak będzie wyglądał Fugro Saltire po zakończeniu budowy w norweskiej stoczni w Bergen.

Ilustr. Fugro survey/Skipsteknisk AS



Wodowanie odbyło się przy bardzo złej pogodzie, co odstarzyło wielu potencjalnie zainteresowanych skorzystaniem z zaproszenia Stoczni Gdańsk na wodowanie otwarte dla szerokiej publiczności.

Ze strony Stoczni Gdańsk budowę nadzoruje inż. Stanisław Twarowski.

(PioSta)

REKLAMA



H. CEGIELSKI - POZNAŃ S.A.

www.hcp.eu



Oferujemy:

- wysokoprężne silniki okrętowe (450-30.000 kW),
- aparaturę paliwową,
- sprężarki powietrza,
- części zamienne,

Licencje:

- MAN Diesel,
- Wärtsilä Switzerland Ltd.

H. CEGIELSKI - POZNAŃ S.A.

ul. 28 Czerwca 56 r. nr 223/229, 61-485 Poznań, Poland
tel.: +48 61 831 21 16, fax: +48 61 831 13 86
e-mail: a.stepczynski@hcp.com.pl • www.hcp.eu

Pracowita jesień w „Nowej”



Trica, Plyca i Pulpca...



Trica popłynęła ze Szczecina do Finlandii, skąd w ramach serwisu Transfenniki wozi fiński papier do Antwerpii.

Październik był miesiącem widocznego ożywienia w Stoczni Szczecińskiej Nowej. W krótkim czasie zbiegły się dwa wodowania i przekazanie armatorowi jednego statku.

Już w pierwszym tygodniu, 6 października, z pochylni Wulkan Nowy spłynął na wodę kontenerowiec *Hebe*. To kolejna jednostka typu B178/I o ładowności 3100 TEU budowana dla niemieckiego armatora Peter Doehle. Stocznia Szczecińska zapowiada jej przekazanie jeszcze w tym roku, choć ze względu na braki pracowników i problemy finansowe stoczni, może się to okazać jedynie myśleniem życzeniowym.

Po dwutygodniowej przerwie, kolejny weekend w stoczni upłynął pod znakiem jednostek con-ro typu B201/II które są obecnie „sztandarowym” produktem stoczni i zapewne najbardziej zaawansowanymi technicznie i nowatorskimi jednostkami produkowanymi aktualnie przez cały polski przemysł stoczniowy. Dość powiedzieć, że tej klasy pojazdy były dotychczas domeną najbardziej renomowanych stoczni jak Aker Yards, Flensburger Schiffbau czy J.J. Sietas.

„Sobota z con-ro” w Stoczni Szczecińskiej pozwoliła każdemu kto zdecydował się wówczas na zwiedzanie stoczni zobaczyć te bardzo nowoczesne jednostki w jednym z trzech etapów budowy. Pierwszy z nich to położenie stępki – można było je obserwować w trakcie uroczystości na pochylni Wulkan 1 gdzie oficjalnie rozpoczę-

to montaż szóstej jednostki, dla której przewidziano nazwę *Plyca*. Kilkadziesiąt minut później miał miejsce kolejny etap – wodowanie; z tej samej pochylni spłynął na wodę kadłub piątej jednostki, która jako *Pulpca* zostanie przekazana już w następnym roku. Przez cały czas przy nabrzeżu wyposażeniowym stała trzecia jednostka tego typu – *Trica*. Ten statek był już całkowicie wyposażony i zdany armatorowi, co pozwoliło na udostępnienie go zwiedzającym. Ostatecznie *Trica* odpłynęła ze Szczecina w poniedziałek, 22 października i popłynęła do Finlandii. Tam rozpocznie obsługę serwisu łączącego porty fińskie z niemiecką Lubeką. To druga linia Transfenniki obsługiwana przez szczecińskie con-ro, dotychczas przekazane trzy jednostki obsługują podobny serwis wiodący z Finlandii do Antwerpii. Podstawowym ładunkiem jest na nich fiński papier, uzupełniany przez szeroką gamę ładunków drobnicowych przewożony w formie toczzonej (ro-ro) jak i w kontenerach.

Październikowe wodowania były piątym i szóstym tego rodzaju wydarzeniem w tym roku. *Trica* natomiast to piąta jednostka przekazana w tym roku przez Stocznnię Szczecińską Nową.

(aw)

Nowy prom na linii Kołobrzeg – Nexo?

Tajemniczy *Odin Baltica*

Armator ten już od wielu lat przymierzał się do uruchomienia połączenia pomiędzy Kołobrzegiem, a Nexo na Bornholmie (stąd nazwa **Nexo-Kołobrzeg**) jednak dotychczas kończyło się na zapowiedziach. Inwestycje nie dochodziły do skutku głównie ze względu na brak odpowiednich środków finansowych, oraz odpowiedniej jednostki, która mogłaby obsługiwać linię.

Na początku października pojawiły się informacje prasowe, w których NeKo Seaways zapowiedziało, że dysponuje odpowiednimi środkami i obecnie buduje prom pasażersko – samochodowy specjalnie przystosowany do obsługi tej linii. Jak poinformowała nas Helge Rosted Hansen z NeKo Seaways Ltd., inauguracja połączenia mogłaby nastąpić na początku czerwca 2008 roku. Linię ma obsługiwać prom *Odin Baltica*. Armator nie chciał nam jednak zdradzić w jakiej stoczni jest on obecnie budowany.

Nowy prom, o długości 64 metrów i szerokości 11 m będzie dysponował pokładem samochodowym umożliwiającym załadunek do 55 samochodów osobowych, lub czterech samochodów ciężarowych i odpowiednio mniejszej ilości samochodów osobowych. Samochody ciężarowe będą przewożone na głównym pokładzie, a osobowe także na górnym pokładzie, który będzie rozciągał się tylko przy burtach, pozostawiając w środku miejsce dla wyższych samochodów ciężarowych. Załadunek i wyładunek będzie odbywał się przez furtę rufową, będącą przedłużeniem pokładu głównego. Wjazd samochodów osobowych na górny pokład zapewnią dwie ram-

py wewnętrzne. Powyżej pokładów samochodowych znajdzie się główny pokład pasażerski, z miejscami dla co najmniej 275 pasażerów. Połowę pokładu zajmą fotele lotnicze, a połowę otwarta przestrzeń gastronomiczno – rozrywkowa. Jeszcze wyżej będzie duży, otwarty pokład słoneczny, którego część dziobową zajmie mostek i pomieszczenia załogowe.

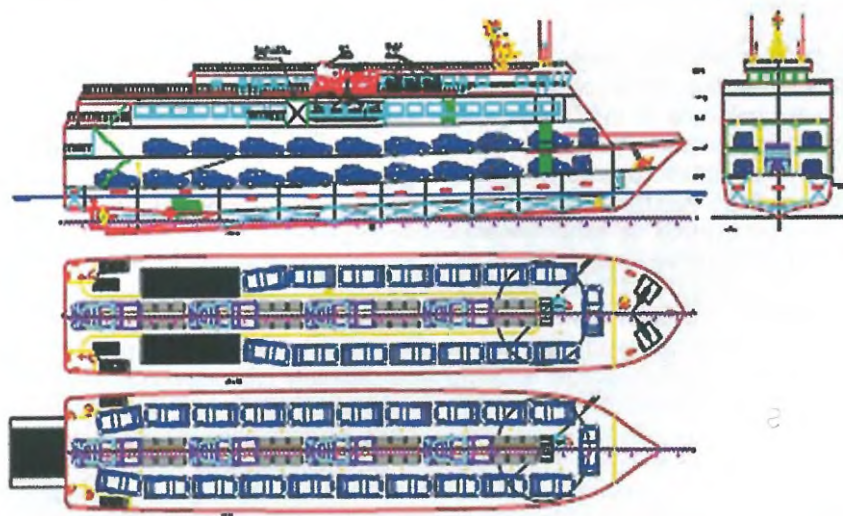
Choć początkowo planowano wprowadzenie na tę linię szybkiej jednostki (zapewne w układzie katamarana) to jednak *Odin Baltica* będzie konwencjonalnym, jednokadłubowym promem rozwijającym przeciętną prędkość 17 węzłów.

NeKo Seaways pomimo daleko posuniętych przygotowań do otwarcia nowego połączenia, w dalszym ciągu poszukuje inwestorów, także w Polsce. Jeżeli się uda, już w najbliższym sezonie turystycznym Polska uzyska codzienne połączenie pro-

Już od najbliższego lata w Kołobrzegu może ruszyć pierwsze „pełne” połączenie promowe obsługiwane przez prom pasażersko – samochodowy. Chce je uruchomić pochodzący z Bornholmu, duński operator NeKo Seaways.

mowo – samochodowe z Bornholmem. Dotychczas podróżujący samochodem na Bornholm byli skazani na korzystanie z sezonowego, jednego w tygodniu, połączenia obsługiwanego przez PŻB pomiędzy Świnoujściem a Roenne, lub z połączeń przez porty niemieckie lub szwedzkie.

(aw)



Na temat nowego promu na razie niewiele wiadomo. Udało nam się jednak zdobyć u armatora plan jednostki.

Statek Kim Dzong Ila w Gdyni



Ukarany *Pong Su*

W państwowej flocie Korei Północnej pływała jednostka niemal bliźniacza do *Xoh Paek* i należąca do tego samego armatora, która znalazła się swojego czasu na czołówkach gazet, przede wszystkim wschodniej Azji i Australii, oraz w doniesieniach agencji na całym świecie. Chodzi o drobnicowiec *Pong Su* (o nośności 6249 t, zbud. w 1980 r. w Japonii), bardzo podobny z wyglądu zewnętrznego i pod względem podstawowych parametrów technicznych do goszczącego w Gdyni *Xoh Paek* (o nośności 6066, z roku 1974, również budowy japońskiej).

W kwietniu 2003 roku, u wybrzeży Australii, miały miejsce wydarzenia poprzedzone w kilku wcześniejszych miesiącach skokowym przyrostem ulicznej podaży narkotyków, w czym upatrywano uruchomienie

nie przez zorganizowane grupy przestępcze nowych, bardzo efektywnych kanałów przetrzutu.

W wyniku współpracy ze służbami antynarkotykowymi z Tajwanu, Japonii i Singapuru, Australijczycy doszli do wniosku, że w proceder może być zaangażowana Korea Północna. Przy wsparciu (głównie wywiadowczym) sił amerykańskich zorganizowano zasadzkę na jednostkę pływającą podejrzewaną o przemyt. Ze względu na delikatny charakter stosunków między Australią a KRLD, operacja odbyła się pod bezpośrednim nadzorem premiera Australii John'a Howard'a.

Po rozpoczęciu śledzenia podejrzanego statku i dramatycznej akcji pościgowej oraz abordażu (m.in. z wykorzystaniem komandosów z Australian SAS oraz fregaty

HMAS *Stuart*) statek zatrzymano w nocy z 18 na 19 kwietnia 2003 r. Akcja była niebezpieczna (głównie ze względu na trudne warunki pogodowe, Koreańczycy nie stawiali czynnego oporu).

Po odprowadzeniu statku do bazy Garden Island w pobliżu Sydney, aresztowano jego 30-osobową załogę. Oględziny *Pong Su* wykazały, iż dysponuje znacznie powiększonymi zbiornikami paliwa. Jego autonomiczność szacowano w związku z tym na ponad 20 000 mil morskich, co jest niezwykle dla tego rodzaju i wielkości statków. To dodatkowe wyposażenie umożliwiało „przemysłowcom” dość swobodne operowanie praktycznie na całym obszarze Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego.

Jako, że przed sądem udowodniono, iż statek był używany do popełnienia przestępstwa (przemytu narkotyków), podlegał procedurze przepadku mienia i nie było mowy o zwrocie *Pong Su* rządowi Korei Północnej. Utrzymanie statku, odstawienie go „na sznurku”, kosztowało australijskich

Xoh Paek po nieudanej próbie przemytu opuścił port w Gdyni.



Jednostki należące do floty handlowej Koreańskiej Republiki Ludowo Demokratycznej skupiają na sobie uwagę ze względu na złą prasę, jaką ma w świecie reżim w tym państwie, próbujący realizować swoje ambicje militarne i atomowe, mimo głodu panującego wśród ludności, a także w efekcie incydentów, jakie w przeszłości związane były ze statkami i okrętami północno-koreańskimi.

Do portu gdyńskiego zawiał 24 września rzadki gość – statek z Korei Północnej. *Xoh Paek*, który przybył z ładunkiem wyrobów stalowych z Chin, to niewielki drobnicowiec budowy japońskiej, który – jak większość statków we flocie Północnej Korei – został zakupiony z rynku statków używanych (w 1999 r.). Należy do powstałego w 1996 roku państwowego armatora Korea Pongsu Shipping Co.

Opiekę agencyjną nad tym dość specyficznym gościem polskiego portu, jakim jest *Xoh Paek*, po raz pierwszy odwiedza-



Taka nazwa na rufie statku to rzadki widok w polskich portach...



Bandera Koreańskiej Republiki Ludowo Demokratycznej na kominie drobnicowca.

jący pod tą nazwą Europę, sprawował sopocki oddział Barwil Agencjes Poland.

Bez problemów z północno-koreańskim statkiem nie obyło się i tym razem w Polsce. Jak podał lokalny dodatek „Gazety Wyborczej” w Gdańsku – załoga *Xoh Paek* chciała przemycić do Polski ponad pół tysiąca litrów czystego spirytusu i około 85 tys. sztuk papierosów różnych marek. Podczas rewizji funkcjonariusze straży granicznej i celnicy znaleźli towar w plastikowych baniakach. Wartość kontrabandy oszacowano na ponad 45 tys. zł. Kapitana statku ukarano grzywną w wysokości 2 tys. dolarów.

Jednostka niemal identyczna, jak niedawny gość portu Gdynia, brała udział w procederze, za który została przykłądnie ukarana przez zatopienie, o czym piszemy obok.

(PioSta)

podatników, od chwili jego aresztowania na wodach w pobliżu Newcastle do marca 2006 roku, ponad 1,4 mln USD. By nie przysparzać budżetowi dalszych kosztów postanowiono zniszczyć pływające narzędzie przestępstwa.

Heroina dostarczona przez *Pong Su* do Australii ważyła ponad 125 kg i miała wartość rynkową ok. 115 mln USD. Postawieni przed sądem – kapitan statku *Pong Su* oraz trzech oficerów (w tym oficer politycz-

ny) zostali przez sąd australijski oczyszczeni z zarzutów o udział w międzynarodowej siatce przemytniczej (co zostało uznane przez media i opinię publiczną w Australii za niespodziankę). Czterej inni członkowie załogi północno-koreańskiego statku, zaangażowani w transport ładunku heroiny łodzią ze statku na australijskie plaże przyznali się do winy i otrzymali wyroki po 22 i 23 lata więzienia.

W marcu 2006 roku *Pong Su* został wyholowany z portu Sydney do nieujawnionego publicznie miejsca (poligonu morskiego) ok. 90 Mm od wschodniego wybrzeża Australii i tam zatopiony przez bombardowanie dokonane przez dwa myśliwce typu F-111 w ramach ćwiczeń lotnictwa morskiego.

(PBS)



Zatopienie statku Pong Su u wybrzeży Australii.

Pomogli Norwegowi

Edda Flora na holu

Niespodziewany gość zawitał na początku października do świnoujskiego portu. Okazały, 95-metrowy, żółto-czerwony kadłub trafił tu w wyniku awarii do jakiej doszło w trakcie jego holowania z Rosji do Norwegii.

Edda Flora to specjalistyczna jednostka offshore – statek inspekcyjny/bazowiec pojazdów podwodnych (ROV/Survey vessel), który dla norweskiego armatora Østensjø Rederi AS buduje, także norweska, stocznia Karmsund Maritime Service. Przy czym, jak to jest obecnie w zwyczaju, norweska stocznia zleciła spawanie samego kadłuba stoczni zagranicznej, którą w przypadku tej jednostki była rosyjska stocznia Vyborg Shipyard z Wybörgu. Kadłub, w znacznie zaawansowanym stadium wyposażenia rosyjska stocznia dostarczyła 24 września 2007 roku. W trakcie holowania do Norwegii doszło jednak do zerwania holu, w efekcie czego za holowanym kadłubem ciągnęła się kilkusetmetrowa lina, niemożliwa do uporządkowania na morzu. By uporać się z problemem, w nocy z 1 na 2 października zespół holowniczy pojawił się na Zatoce Pomorskiej. Przez następny dzień, kadłub, holowany przez szczeciński holownik *Fairplay IX* krążył po zatoce, a następnie już po uprzątnięciu liny, zawinął do Świnoujścia. Tutaj poprawiono hol i 4 października, na holu świnoujskiego *Atlanta*, pechowy kadłub wyruszył do Karmsundu, gdzie szczęśliwie dotarł 8 października. Tamtejsza stocznia przez najbliższe miesiące będzie wyposażała kadłub, który ostatecznie ma zostać zdany armatorowi w marcu 2008 roku.

ROV/Survey vessel, w języku polskim najczęściej tłumaczony jako statek inspekcyjny, to specjalistyczna jednostka offshore, przeznaczona do wykonywania inspekcji podwodnych instalacji wydobywczych i przesyłowych, oraz przeprowadzania drobnych prac naprawczych i konserwacyjnych. W tym celu dysponuje zazwyczaj kilkoma, zdalnie sterowanymi pojazdami podwodnymi (ROV – Remotely Operated

underwater Vehicle). Na nowoczesnych jednostkach pojazdy te bazują w specjalnych hangarach, umieszczonych w burtach statków. Puste jeszcze hangary widać tak-

że na śródokręciu kadłuba *Edda Flora*. Prace podwodne wspomaga też zwykły żuraw o dużym udźwigu, z kompensacją zanurzania – podstawa pod taki żuraw jest już zabudowana na pokładzie roboczym. Niezbędną dokładność w utrzymywaniu się nad rejonem prac zapewnia natomiast zaawansowany system pozycjonowania współpracujący ze sterami strumieniowymi i dodatkowymi pędnikami – taki system będzie też zainstalowany na najnowszym statku inspekcyjnym Østensjø.

(aw)

Ilustr. Østensjø



Tak będzie wyglądać statek po ukończeniu budowy w norweskiej stoczni.



Edda Flora w Świnoujściu. W kadłubie widać puste jeszcze hangary, w którym „garażować” będą zdalnie sterowane pojazdy podwodne.

Fot.: A. Wozniak

Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nazwa odbiorcy: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nazwa odbiorcy: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
Odcinek dla banku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nazwa odbiorcy cd: UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy: 5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: W P P L N Kwota:

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Nazwa odbiorcy: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
Odcinek dla banku zleceniodawcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nazwa odbiorcy cd: UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy: 5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: W P P L N Kwota:

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

Od numeru / 07	12 numerów po 6,5 PLN (78 PLN) plus koszty wysyłki 20,40 PLN* (koszt prenumeraty 98,40 PLN)	× ilość egz.
Od numeru / 07	6 numerów po 7,5 PLN (45 PLN) plus koszty wysyłki 10,20 PLN* (koszt prenumeraty 55,20 PLN)	× ilość egz.
Od numeru / 07	3 numerów po 8,5 PLN (25,5 PLN) plus koszty wysyłki 5,10 PLN* (koszt prenumeraty 30,60 PLN)	× ilość egz.

*przesyłka ekonomiczna - 1,70 PLN / 1 egz. wg aktualnego cennika Poczty Polskiej.

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis



Materiały audiowizualne
tego wydania miesięcznika
„Nasze MORZE” obejrzysz
w Internecie na stronie:

www.naszemorze.com.pl
w zakładce AUDIO/VIDEO.

TVN CNBC Biznes
Biznes Lunch
O konkursie
Best of European Business



TVN CNBC Biznes
Biznes Lunch
Wywiad z Piotrem Soyką



Filmowy przegląd
wydarzeń miesiąca

