

JUTRO ZACZYNA SIĘ TU SEZON... - JAKIE WYCIECZKOWCE PRZYPLYNĄ DO NAS W MAJU

www.naszemorze.com.pl

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 4 (40) kwiecień 2009
NR INDEKSU 211214

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



Trzy pisma branżowe
wskazały na zbudowaną w Polsce
Aurę jako Statek Roku 2008!

LIDER

Ostatnie wodowanie
i końcowe odliczanie
- polskie stocznie pustoszeją...



Ostatni rejs *Athenian Venture*



Fryzjer na *Centaurze*



U progu wojny

ISSN 1895-4812



9 771732 078056



POMÓŻ UKOIĆ BÓL

Przekaż 1% Fundacji Hospicyjnej

KRS 0000 201 002

www.hospicja.pl



FUNDACJA HOSPICYJNA

Hospicjum  to też Życie

www.naszemorze.com.pl

Nr 4 (40) Rok IV
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.pl
Piotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56
sekretariat@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**
ul. Na Ostrowie 1
80-958 Gdansk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż
numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

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

Sławomir Włodarczyk

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

Marek Kanski - multimedia

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

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

Nakład 3300 egz.

Stoczniowe paradoksy

Ten tytuł nie jest przypadkowy, podobnie jak temat z okładki. Bo też i sytuacja jest dość osobliwa. Z jednej strony mamy nieefektywne i chore ekonomicznie, przeznaczone do zamknięcia pod dyktando Brukseli polskie państwowe stocznie produkcyjne, które już zaczęły zwalniać pracowników i wypłacać im odprawy. Z drugiej zaś, zachodni eksperci i projektanci okrętowi, a także czasopisma fachowe przyznają laury statkom zbudowanym w Polsce, uznając je za najciekawsze i najbardziej nowatorskie.

W tym roku produktem z polskiej stoczni wyróżnionym tytułem „Statku roku 2008” niezależnie od siebie, aż przez trzy fachowe czasopisma shippingowe: „Scandinavian Shipping Gazette”, „Ships and Shipping” oraz „Fairplay’s Solutions” została, zbudowana w Stoczni Północnej *Aura*. To wielozadaniowa jednostka dla fińskiego armatora Meriaura Oy Ltd., do przewożenia ciężkich i wielkogabarytowych ładunków na pokładzie otwartym (szczegóły na str. 5). Trzeba pamiętać, że należąca do stoczniowego holdingu REMONTOWA Stocznia Północna S.A. jest organizmem ekonomicznie zdrowym, mającym, mimo trudnej sytuacji na rynku żeglugowym, portfel zamówień wypełniony po brzegi do roku 2011.

Inna sprawa, że zdobywanie przez polskie stocznie najwyższych not za budowane w nich statki to żadna nowość. Przypomnijmy...

W roku 2006 prestiżowe Królewskie Towarzystwo Inżynierów Okrętowych (RINA), które co roku ogłasza rankingi „Significant Ships” opisujące najciekawsze i najbardziej innowacyjne statki na świecie, nagrodziła prom dwustronny *Basto III* oraz prom *Bute* z Remontowej SA zbudowane na jej zlecenie w Stoczni Północnej, zaś Stocznia Gdynia wyróżniono za pierwszy samochodowiec z serii 8245, *Elbe Highway*. Wcześniej RINA wyróżniła Grupę Remontowa za arktyczny kontenerowiec *Mary Arctica*, a także Stocznia Szczecińską Nową za statek wielozadaniowy *Suomigracht*.

W roku 2007 ta sama instytucja wyróżniła prototypową jednostkę con-ro *Timca* ze Stoczni Szczecińskiej Nowa (typ B-201/II) jako najmłodniejszy ze statków poziomego ładowania jakie obecnie powstają na świecie. Wśród jednostek mierzących do 100 m długości („Significant Small Ships of 2006”) znalazł się *Pharos* – ultranowoczesny prototyp, także ze Stoczni Północnej SA.



Takie przykłady można by mnożyć – te opisane powyżej to zaledwie kilka z ostatnich lat, tych samych lat, w których stocznie w Gdyni i Szczecinie tonęły w morzu długów i strat, a kolejne ekipy rządzące brały się za ich „uzdrawnianie”.

Teraz w tych samych przedsiębiorstwach mamy „smutne” wodowania i urządzone przez stoczniowców symboliczne pogrzeby. Miesiąc temu pisaliśmy o wodowaniu przedostatniego samochodowca serii 8168. Nie ma żadnej pewności, czy ostatni z nich będzie zwodowany jeszcze za życia „tej” Stoczni Gdynia. W Szczecinie zaś niedawnemu wodowaniu ostatniego kontenerowca typu B170 towarzyszyło złożenie przed bramą stoczni... trumny (czyt. na str. 9).

Ekonomia to jedno, a fachowość polskich konstruktorów statków i dobra robota polskich stoczniowców to drugie. Mimo wszystko, czytając pochlebne recenzje europejskich periodyków na temat statków z Polski i oglądając pogrzeby urządzone przez polskich stoczniowców mam poczucie głębokiej schizofrenii. I chyba nie ja jeden...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Stoczniove paradoksy str. 3

WYDARZENIA

Lider z Polski str. 5
Ostatnie wodowanie? str. 9
Końcowe odliczanie str. 15
Rybak w porcie str. 18
Czekając na duże statki str. 20
Złot żaglowców str. 21
Ryzykowne zanurzenie str. 23

MORSKIE ZAWODY

W centrum wydarzeń str. 26

MORSKIE TRAGEDIE

Wyjaśnić tajemnicę str. 29

MORSKIE ODKRYCIA

Malutka tajemnica str. 34
Fryzjer na *Centaury* str. 36

MORSKIE OBYCZAJE

Pasażer na gapę str. 38

ŁUDZIE MORZA

Na wabika! str. 41

PTAKI MORSKIE

Pingwiny str. 47

TAJEMNICE NATURY

Woda w ruchu str. 50

ŚWIAT Z BLISKA

Pożegnanie z bronią str. 52

WSPOMNIENIE „MORZA”

Zima trzyma! str. 54

MORSKIE SKARBY

Nabój spod Narwiku str. 56

POCZTÓWKA Z MORZA

U progu wojny str. 57

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 64

MORZE TAJEMNIC

Na usługach mamony str. 66

MORZE OPOWIADAŃ

Lany Poniedziałek str. 70

41



Zapomniany bohater żeglugowych szlaków

Nasze wejście do Liverpoolu było wydarzeniem w świecie żeglugowym. Anglicy znający realia morskiej podróży bezbronnego okrętu na wodach opanowanych przez U-Boatwaffe nagłośnili nasz wyczyn w miejscowych gazetach, co nie podobalo się polskim władzom. Od razu straciłem na *Wilii* stanowisko kapitana, mogłem pozostać na nim tylko jako I oficer. To ubliżało mojej godności. Za uratowanie okrętu i przepłynięcie przez niebezpieczne wody Oceanu Atlantyckiego i ocalenie kilkuset żołnierzy z brygady generała Maczka, spotkała mnie taka niewdzięczna nagroda. Wypadało zatrudnienia szukać gdzie indziej...

MORZE KSIAŻEK

Na okrętach i samolotach str. 74

MORZE FILMÓW

Zakłamywanie str. 75

MORZE PRAWA

Różnorodne aspekty odpowiedzialności /2 str. 77

PRZEWODNIK MORSKI

Jutro zaczyna się tu sezon... str. 79
Co, gdzie i kiedy... (2) str. 82

Zdjęcie na okładce:

Aura.

Fot. Piotr B. Stareńczak

29



Ostatni rejs *Athenian Venture*

Sebastian Szulkowski w chwili katastrofy miał prawie dziewięć lat. Na statku zginęli jego rodzice, ojciec, który był IV mechanikiem i płynąca jako pasażerka mama. Zostali mu dwaj bracia. Półtora roku temu na stronie internetowej Fundacji Ostatni Rejs zamieścił apel do bliskich ofiar katastrofy, by opowiedziały o swoich przeżyciach dotyczących tamtych wydarzeń oraz podzieliły się informacjami na ten temat. Zgłosiło się kilkanaście rodzin. Wspólnie próbują dociec przyczyn katastrofy i stopnia odpowiedzialności za nią greckiego armatora.

Zbiornikowce

Lider z Polski

Sporym zainteresowaniem czytelników fachowej prasy morskiej cieszą się doroczne podsumowania i rankingi produkcji stoczniowej oraz przeglądy rynku. Postanowiliśmy na naszych łamach zaprezentować najważniejsze, naszym zdaniem, jednostki, spośród wyróżnionych tytułem „statku roku 2008” przez trzy renomowane fachowe pisma. Zaczynamy od tych służących przewozowi surowców energetycznych oraz surowców i produktów przemysłu naftowego i chemicznego.

Są to zbiornikowce naftowe i produkcyjne, gazowce i chemikaliowce, na które zwróciły uwagę czasopisma: „Scandinavian Shipping Gazette”, wydawane w Szwecji, „Ships and Shipping” osadzone głównie w Australii i Singapurze oraz

„Solutions”, comiesięczny suplement techniczny czołowego międzynarodowego, wydawanego w Wielkiej Brytanii, tygodnika żeglugowego „Fairplay”.

Zacniemy jednak od małego wyłomu, nie chcemy bowiem zwlekać z prze-

Aura jako statek roku na okładce „Solutions”.



kazaniem milej dla polskich czytelników wiadomości. Jedynym statkiem wyróżnionym w zestawieniach „statków roku 2008” przez trzy pisma branżowe, okazał się statek z polskiej stoczni!

Z polskiej stoczni

To ciężarowiec *Aura*, zakontraktowany dla armatora zagranicznego przez Remontową SA i zbudowany w należącej do Grupy REMONTOWA Stoczni Północnej SA. Prezentowaliśmy go na łamach „Naszego MORZA”. Przypomnijmy, że *Aura* to zbudowany dla fińskiego armatora Meriaura Oy Ltd. wielozadaniowy statek przeznaczony przede wszystkim do przewozu ciężkich i wielkogabarytowych ładunków na pokładzie otwartym (nie posiada ładowni).

Projekt ciężarowca powstał w biurach projektowych Grupy REMONTOWA oraz w fińskich firmach projektowo-konsultingowych, we współpracy z Aker Yards i przy wsparciu funduszy na rzecz rozwoju nauki i techniki od fundacji TEKES (Fińskiej Agencji Finansowania Techniki i Innowacji).

Statek o charakterystycznej sylwetce - z niewielką nadbudówką na dziobie i dużym szerokim pokładem - przewozi ładunki o łącznym ciężarze przekraczającym 4 tysiące ton:



Wodowanie Aury w Stoczni Północnej.

Aura

Armator:	OY Gaigamare AB / Meriaura OY
Czarterujący:	Aker Yards
Przekazanie do eksploatacji:	07.01.2008
Stocznia:	Gdańska Stocznia Remontowa SA / Stocznia Północna SA
Klasyfikacja:	Bureau Veritas, Finnish-Swedish Ice Class I A
Długość:	101,30 m
Szerokość:	18,80 m
Wysokość boczna:	6,55 m
Zanurzenie (max):	4,60 m
Zanurzenie (pod balastem):	3,50 m
Prędkość eksploatacyjna:	13 w.
Nośność:	4600 t
Powierzchnia pokładu ładunkowego:	1500 m ²
Pojemność zbiorników balastowych:	3900 m ³
Silniki napędu głównego:	2 x 2220 kW; Wärtsilä Vasa 6R32 LND
Pędniki:	2 x UF255 (pędniki azymutalne Rolls-Royce Aquamaster ze śrubami nastawnymi)
Moc steru strumieniowego (dziób):	450 kW
Ładowność kontenerów:	240 TEU (a 13.5 t)



Tak pracę Aury wyobrażał sobie armator...

- konstrukcje stalowe, w tym głównie części (bloki i sekcje) statków pomiędzy stoczniami (armator ma umowę na przewóz konstrukcji stalowych dla największego koncernu stocznego Aker Yards),
- wieże elektrowni wiatrowych,
- drewno pakietowane i okraglaki,
- ciężkie maszyny i wyposażenie (na pokładzie Aury eksportowano już z Gdyni montowane tam kontenerowe suwnice placowe RTG),
- kontenery.

Na statku zastosowano ciekawe rozwiązanie sztatuowania ładunku, wyposażając go w zestaw możliwy do szybkiego przenoszenia, a także szybkiego mocowa-

nia do pokładu - bloków stanowiących podpory dla wielkich konstrukcji, np. okrętowych. Na pokład ciężarowca może wejść (z nabrzeża) ciężka platforma wielkołowa (pomiędzy ustawione na pokładzie podpory) z wielkogabarytowym ładunkiem i przez przykład podwozia - osadzić ładunek na podporach.

Statek napędzany jest dwoma pędnikami azymutalnymi produkcji Rolls Royce Aquamaster ze śrubami nastawnymi. W połączeniu ze sterem strumieniowym o mocy 450 kW na dziobie, daje to jednostce doskonałe właściwości manewrowe. Źródłem energii dla napędu i celów pomocniczych są dwa zespoły prądotwórcze z silnikami głównymi produkcji Wärtsilä o łącznej mocy 4440 kW.

Najwyższa klasa lodowa kadłuba i mocny napęd umożliwiają pracę w zimowych warunkach w Zatoce Fińskiej.

Statek wyposażony jest w system nawigacyjny i radiokomunikacji składający się z precyzyjnie dobranych urządzeń najnowszej generacji. Jednostka zbudowana została pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Bureau Veritas na nieograniczony rejon pływania, ma klasę lodową i klasę automatyki silowni.

Statki nowej ery

A teraz już obiecany przegląd statków służących do przewozów płynnych surowców energetycznych i paliw oraz surowców i produktów przemysłu chemicznego. Zaczniemy od wybranych przez australijsko-singapurskie, nie bardzo znane u nas, czasopismo „Ships & Shipping”. W wydaniu styczniowym z 2009 r. opublikowano zestawienie „Top 12 vessels of 2008”. Wśród wyróżnionych znalazły się tylko dwa zbiornikowce: południowokoreańskiej budowy *Mozah*, największy gazowiec LNG w świecie oraz *Matikas*, produktowiec ze stoczni filipińskiej.

Matikas, produktowiec i zbiornikowiec naftowy o nośności 3710 ton, wyróżnia się w zasadzie tylko tym, że jest „pierwszym zbiornikowcem międzynarodowej klasy” ze stoczni Herma Shipyard z Filipin. *Mozah* zaś, to statek, który wprowadził morskie przewozy skroplonego gazu ziemnego w nową erę, skokowo podwyższając poprzeczkę wielkości gazowców LNG i potęgując ekonomiczny efekt skali z niej płynący.

Klasyfikowany przez Lloyd's Register, zbudowany w stoczni Samsung Heavy Industries (SHI) na wyspie Geoje, na zamówienie Quatar Gas Transport Company (Nakilat), *Mozah* jest pierwszym z serii 14 dotąd zamówionych (trzy jednostki powstaną w Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, a pozostałe w SHI), statków klasy „Q-Max”, o pojemności ładunkowej aż 266 000 m³, czyli aż o niemal 80 proc. większej niż w przypadku dotychczas największych gazowców. I o 40 proc. mniejszym zapotrzebowaniu na energię do napędu głównego statku, w przeliczeniu na jednostkę masy ładunku. *Mozah* napędzany jest dwoma, zbudowanymi w Doosan w Korei Południowej, silnikami wysokoprężnymi MAN B&W 7S70ME-C o mocy 21 770 kW każdy i dwiema śrubami o stałym skoku (kształt podwodnej części rufy statku ma postać „twin skeg” - rufy barkowej

z opływkami wałów śrubowych). Taki układ napędowy zapewnia statkowi prędkość eksploatacyjną rzędu 19 węzłów. Pokładowa instalacja sprężarek skrapla ponownie ładunek, który wyparowuje w czasie rejsu i skierowuje LNG z powrotem do pryzmatycznych zbiorników systemu membranowego. Statek ma 345 m długości i 53,80 m szerokości oraz 12 m zanurzenia. Gazowiec tej wielkości może skorzystać mniej więcej z dwóch trzecich istniejących morskich terminali LNG.

Mozah został wyróżniony także przez miesięcznik „Solutions” wydawnictwa LR Fairplay, który przedstawił 17 statków w cyklu artykułów pod wspólnym tytułem „Cream of the crop” („Śmietanka”) – „Solutions’ selection of the best ships of 2008” (w tym dwa z polskiej stoczni: *Aura* i *Simara Ace*, oba z Remontowej).

Wśród zaliczanych przez „Fairplay’a” do innowacyjnej „technicznej śmietanki” znalazły się (poza gazowcem *Mozah*) także zbiornikowce: pierwszy gazowiec LNG z chińskiej stoczni *Dapeng Sun* oraz uniwersalny gazowiec *Isabella Kosan*.

Ten ostatni (pierwszy z serii 12 statków zamówionych w stoczni Sekwang HI z Korei Południowej) odznacza się głównie uniwersalnością. W swych zbiornikach o łącznej pojemności 8000 m³ może przewozić skroplone gazy ropopochodne (LPG), etylen lub VCM (monomer chloru winylu - *vinyl chloride monomer*) w temperaturze do 104 stopni Celsjusza poniżej zera.

Statek tym m.in. różni się od dotychczas budowanych gazowców, że jeden z jego zespołów prądoworczych przystosowany jest do spalania resztek ładunku etylenu. Innowacją na nowych gazowcach duńskiego armatora Lauritzen Kosan jest także możliwość sztatuowania na pokładzie czterech 40-stopowych lub ośmiu 20-stopowych kontenerów - zbiorników. Służą one zbieraniu resztek ładunku lub odgazowywaniu zbiorników, albo mogą być zastąpione przez kontenery z agregatami produkującymi gaz obojętny. Instalacja tych kontenerów pozwala statkowi dokonać całkowitej zmiany atmosfery w zbiornikach bez jakichkolwiek emisji szkodliwych lub niebezpiecznych gazów do otoczenia.

Chiński tygrys

Dapeng Sun jest symbolem szybkiego rozwoju technologicznego stoczni chińskich, często nie do końca słusznie spychanych do roli taniego producenta

prostych statków. Tymczasem np. Polska przygotowująca się do budowy gazowców LNG już w latach 70. (i przedstawiająca wtedy stosowne projekty ofertowe Stoczni Gdyńskiej) do dziś się nie doczekała i najprawdopodobniej nigdy nie doczeka, wejścia do elitarnej ligi budowniczych wielkich gazowców LNG.

Dapeng Sun charakteryzuje się pojemnością ładunkową 147 700 m³. Budowę pięciu takich statków, klasyfikowanych wspólnie przez ABS i China Classification Society, dla Yue Peng LNG Shipping (i charterującego Guangdong Dapeng LNG, który z kolei podnajął statek australijskiej firmie North West Shelf Shipping Service), powierzono stoczni Hudong-Zhonghua Shipbuilding. Statek został zaprojektowany z zakładaną żywotnością rzędu 40 lat.

Grupa Aker Yards (obecnie STX Europe), a szczególnie była stocznia Chantiers de l'Atlantique wspomagała stocznnię chińską przy projektowaniu i opracowaniu technologii produkcji gazowców LNG. Na omawianych statkach zastosowano system kriogenicznych membranowych zbiorników pryzmatycznych patentu GTT No 96. Statek, o wartości kontraktowej 160 mln USD, charakteryzuje się długością całkowitą 291,50 m, szerokością 43,35 m, wysokością boczna 26,25 m i zanurzeniem 11,43 m. Na gazowcu zastosowano za-



Uniwersalny gazowiec *Isabella Kosan*.

awansowany system monitoringu systemu ładunkowego K-Gauge opracowany przez Kongsberg Maritime. Statek, przy mocy napędu głównego ok. 27 000 kW, osiąga prędkość eksploatacyjną 19,5 węzła.

„Scandinavian Shipping Gazette”, w swoim wydaniu z grudnia 2008 r., jako jeden ze „statków roku” („Ships of the year”), wyróżniła produktowiec *Excello* o nośności 19 999 t, typu FKAB T14 (projektu szwedzkiego biura konsultingowego FKAB i budowy chińskich stoczni Shanghai Edward Shipbuilding Co Ltd. oraz Hudong-Zhonghua Shipbuilding). Wybrano dla tego statku, wciąż niezbyt tani jak na zbiornikowce, spalinowo-elektryczny napęd główny, realizowany przez dwa gondolowe pędniki azymutalne zapewniające jednostce prędkość eksploatacyjną 13,5 węzła. To nowocześnie zapro-



Mozah - największy w świecie gazowiec LNG.



Evenco - bliźniak Excello.

jektowany zbiornikowiec (co widać nawet w architekturze nadbudówki, a zwłaszcza komina z dwoma okazałymi „skrzydłami” odprowadzającymi spaliny na boki), ale chyba bardziej niezwykle są okoliczności powstania statku. Otóż był on ostatnim statkiem stoczni Shanghai Edward, która nie zdążyła go ukończyć przed wymuszoną likwidacją na swoim dotychczasowym terenie. Musiała ustąpić miejsca placowi budowy w ramach przygotowań Szanghaju do wystawy światowej World Expo 2010.

Kolejną jednostką zasługującą zdaniem redaktorów „Scandinavian Shipping Gazette” na wyróżnienie stała się nowoczesna, dość spora (o nośności 3692 t, długości 79,96 m, zanurzeniu 6,10 m i pojemności zbiorników ładunkowych równej 3800 m³) bunkierka *Fox Luna* - pierwsza ponoć w świecie z systemem pozycjonowania dynamicznego. Pozycjonowanie dynamiczne i znakomita manewrowość osiągana jest m.in. dzięki dwóm pędnikom azymutalnym napędu głównego na rufie (zapewniającego prędkość eksploatacyjną 12 węzłów) oraz chowanemu w kadłubie pędnikowi azymutalnemu na dziobie.

Statek posiada oczywiście podwójnopozycyjowy kadłub, przy czym „podwójny” jest także pokład, a w przestrzeni między wewnętrznym kadłubem (mieszczącym sześć par zbiorników ładunkowych na paliwo ciężkie i pięć zbiorników na „diesel”), a zewnętrznym (właściwym pokładem) zaaranżowano własne zbiorniki paliwowe bunkierki. To zapewnia efekt izolacji termicznej chroniący ciężkie paliwo (mazut) przed zbyt dużym wychłodzeniem. Na wypadek gdyby jednak do tego doszło, statek dysponuje oczywiście wymiennikami ciepła podgrzewającymi gęsty ładunek.

Nowoczesny, zwinny zbiornikowiec, powstał w Aas Mekaniske Verksted AS z Vestnes, przy współpracy projektantów ze szwedzkiej firmy Abrahamsson.

Lokalne ciekawostki

„Scandinavian Shipping Gazette” zwróciła uwagę czytelników na ostatni produktowiec z serii sześciu jednostek zbudowanych przez chorwacką stocznice Brodosplit dla szwedzkiego operatora Marinvest, charakteryzujących się nośnością 74 999 t. *Marinor* to oczywiście statek zaprojektowany wedle nowoczesnych kanonów, ale nie wyróżnia się specjalnie na tle dzisiejszej produkcji czołowych i średnich stoczni na świecie. Co więcej, ciekawostką stanowi fakt, że można go uznać za przejaw „regresu”, gdyż nie zawiera on (razem z przedostatnią jednostką z serii), pewnej nowatorskiej cechy projektowej, która stanowiła o innowacyjności pierwszych czterech statków z serii (dwa ostatnie były przejęte w stoczni w czasie budowy od innego armatora i Chorwaci nie byli już w stanie zmienić specyfikacji statku specjalnie dla Marinvestu). Otóż pierwsze cztery jednostki wyposażone były w system PTI (Power Take In), który umożliwiał, w przypadku awarii silnika głównego, napędzanie śruby okrętowej, przez przekładnię z wejściem napędzanym przez silniki hydrauliczne, zasilane z „power-pack’u” zamontowanego na statku na użytek systemu przeładunkowego (napędu pomp), który to z kolei „power-pack” jest zespołem pomp hydraulicznych napędzanych silnikami elektrycznymi z zespołów prądotwórczych statku. Trochę to skomplikowane, ale pozwala podwyższyć bezpieczeństwo statku, zapewniając mu napęd i np. dotarcie do najbliższego portu schronienia, mimo całkowitej utraty silnika głównego.

Ostatnie dwa zbiornikowce dostrzeżone przez szwedzki periodyk fachowy nie szokują innowacyjnością w skali światowej. Są raczej ciekawostkami w wymiarze lokalnym kraju armatora lub stoczni.

Oratank - chemikaliowiec i zbiornikowiec do przewozu olejów jadalnych, z wysoką klasą lodową, charakteryzujący się nośnością 1482 t, przekazany do eksploatacji duńskiemu armatorowi MHI Simonson ze Svendborga, jest zaledwie szóstym nowo wybudowanym na jego zlecenie statkiem w historii rodzinnego przedsiębiorstwa żeglugowego datowanego od 1931 roku (armator do 1999 r. eksploatował jedynie statki kupowane z drugiej ręki). Redaktorzy „Scandinavian Shipping Gazette”, za armatorem, podkreślają wysoki, wręcz luksusowy, standard wykoń-

czenia i wyposażenia wnętrza oraz mebli na statku, uzyskany za niewysoką cenę w stoczni tureckiej Desan Teranisi z Tuzli.

Z kolei *Ruth Theresa*, to niewielki (8025 t nośności), uniwersalny chemikaliowiec dla konsorcjum funduszu inwestycyjnego CS & Partners i duńskiego armatora Herning Shipping, za który (szczególnie za jakość wykonania) szwedzcy redaktorzy, podobnie, jak zadowolony armator, chwalą chińską stocznice Nantong Mingde Heavy Industry Ltd. To dobrze wroży słusznosci wyboru Polskiej Żeglugi Morskiej, która w tej samej stoczni zamówiła serię swoich nowych jeziorowców polskiego projektu.

Ditte i *Ruth Theresa* były ponoć pierwszymi statkami w historii tej stoczni (wcześniej, w 2007 roku, zbudowała ona kilka wielkich barko-pontonów dla odbiorcy kanadyjskiego). Tak ubogie doświadczenie „brzmi groźnie”, ale dla uspokojenia można przytoczyć fakt, iż zdecydowana większość z 4000-tysięcznej załogi stoczni pracowała przedtem na kontraktach w stocznich japońskich, które przyzwyczaiły chińskich stoczników z Nantong Mingde do wysokich standardów jakościowych. W przypadku *Ruth Theresa* (podobnie, jak i bliźniaczej *Ditte Theresa*) mamy do czynienia raczej z zastosowaniem „wstecznego” rozwiązania technicznego, jak na spotykane dziś, nowoczesne zbiornikowce. Statki te wyposażone są bowiem w centralną pompownię przeładunkową (na nowoczesnych zbiornikowcach standardem są pompy „zdecentralizowane” - oddzielne dla każdego zbiornika, ale dopiero dalsze, nieco większe (11 000 t nośności) statki z Mingde dla Herninga takowy system przeładunkowy otrzymają).

Piotr B. Stareńczak



Wybrane statki pozostałych typów spośród wytypowanych jako najciekawsze konstrukcje roku 2008 przez trzy fachowe periodyki - z Wielkiej Brytanii, ze Szwecji i z Australii przedstawimy w następnym wydaniu „Naszego MORZA”.

Stocznia Szczecińska Nowa

Ostatnie wodowanie?

Ponad 5 tysięcy ludzi uczestniczyło 7 marca 2009 roku w otwartym wodowaniu kontenerowca *FESCO Vladimir* w Stoczni Szczecińskiej Nowa. Rzadko widzianą na wodowaniach w Polsce ilość widzów zgromadziła informacja, że jest to ostatnie wodowanie w historii Stoczni Szczecińskiej.

Choć zapewne jeszcze niejedyn kadłub spłynie ze szczecińskich pochylni, to już nigdy nie będzie to wodowanie w stoczni, jaką znamy i jaka przez ponad półwiecze zrosła się ze Szczecinem.

Takie są bardzo smutne konsekwencje niefrasobliwości wielu polskich rzą-

dów, które po nacjonalizacji w 2001 roku (sprywatyzowanej z sukcesem 10 lat wcześniej) Stoczni Szczecińskiej, przez kolejne lata utrzymywały formę państwowej własności, dodatkowo pompując w nią pieniądze z budżetu. Nie trzeba być ekonomistą i znawcą spraw europejskich, by wiedzieć, że Unia Europejska takiego wspierania przez państwo państwowej

firmy, długo tolerować nie będzie. Niestety, jak widać rządzącym tej wiedzy zabrakło. I niczego nie zmieni dzisiejsza sytuacja, gdy w czasie recesji kraje Unii otwarcie wspierają swoje stocznie – naszym praktycznie nie dane już było dotrwać do kryzysu, ich los został przesądzony wcześniej.

Wiele scenariuszy

Dzisiaj grają emocje i ciągła niepewność co do dalszych losów, może już nie samej stoczni, ale jej terenów, potencjału, a przede wszystkim pracowników. Doświadczenie uczy, że obecny okres wyprzedaży i praktycznej likwidacji stoczni, przyniesie jeszcze nasilenie emocji i tradycyjnie towarzyszącego takim procesom „szumu medialnego”. Potrzeba czasu, być może nawet roku, by przekonać się, czym tak naprawdę zakończyła się likwidacja. A możliwy jest praktycznie każdy scenariusz – od zakupu wszystkich części przez jednego, branżowego inwestora i odtworzenie stoczni, do wyprzedaży całego majątku i likwidacji produkcji stoczniowej na tym terenie.

Marcowe wodowanie było swoistym pożegnaniem miasta ze „swoją” stoczną. Dawno (jeśli w ogóle) niewidziane w stoczni tłumy tysięcy Szczecinian (i nie tylko) świadczą o tym, jak bardzo przez lata stocznia wryła się w wizerunek tego miasta. Atmosfera była jednak całkiem

FESCO Vladimir.





Tłumy na ostatnim wodowaniu...

inna niż na większości poprzednich wodowań – bardziej poważna i smutna, co wynikało ze świadomości uczestniczenia w, jak to nieraz określano, „pogrzebie stoczni”. Nie obyło się bez demonstracji ze strony stoczniowców, których punktem kulminacyjnym było złożenie przed główną bramą stoczni, przy tablicy upamiętniającej Ofiary Grudnia 1970, trumny symbolizującej stocznię.

Ostatnie statki

Wodowanie *FESCO Vladimir* było niewątpliwie ostatnim wodowaniem w historii Stoczni Szczecińskiej Nowa, co jednak nie oznacza, że nie ma szans na to, by kolejne statki spłynęły ze szczecińskich pochylni. Zanim ewentualną produkcję okrętową rozpoczną nowi właściciele terenów stoczniowych, na wodowanie czekają statki, których budowę rozpoczęła już SSN. Najbardziej zaawansowana jest produkcja kontenerowca B178 budowanego dla rosyjskiego armatora FESCO – jeszcze 5 września 2008 roku na pochylni Wulkan Nowy położono stępkę pod kontenerowiec *FESCO Dalnegorsk*, a na przypochylniowych placach znajduje się obecnie większość sekcji niezbędnych do montażu jego kadłuba. Zapewne wykonana jest także większość wyposażenia (np. silnik, agregaty itd.). Można przypuszczać, że prędzej czy później ten statek powstanie – prace są na tyle zaawansowane, że raczej nikt nie zdecyduje się na złomowanie istniejących sekcji. Choć nie wiadomo, czy w czasach recesji na jego ode-

FESCO Vladimir.

Wodowanie *FESCO Vladimir*.

branie zdecyduje się *FESCO*, który zapowiedział rezygnację z budowy dalszych kontenerowców tego typu w Szczecinie.

Znacznie mniej zaawansowane są prace na sąsiedniej pochylni Wulkan 1. 6 grudnia 2008 roku zwodowano z niej szóstą jednostkę con-ro budowaną dla holenderskiego Spliethoff'a, jednak oficjalnie nie rozpoczęto montażu kolejnej, siódmej jednostki. W stoczni znajduje się tylko część blach i sekcji niezbędnych do jej budowy, a na placu przed pochylnią, w czasie grudniowego wodowania można było obserwować zmontowany blok kadłuba tego statku. Tu możliwe jest także rozwiązanie, łącznie ze złomowaniem

już wykonanych sekcji. Na trzeciej z pochylni – Odra Nowa, po zwodowaniu *FESCO Vladimir* nie planowano budowy innych statków. Stocznia wykonuje jeszcze sekcje na dwa patrolowce, które buduje sąsiednia Stocznia Remontowa Gryfia, niejasny jest natomiast zakres prac przy konstrukcjach stalowych, których budowę miał zlecić Mostostal.

Znacznie łatwiej określić przyszłość jednostek już zwodowanych – tym złomowanie raczej nie grozi, a ich wyposażanie będzie głównym zadaniem SSN w ostatnich tygodniach istnienia. Obecnie (koniec marca) przy nabrzeżach stoczni cumują cztery jednostki.

Najdłużej tkwi tam kadłub kontenerowca oznaczonego jedynie numerem budowy B178/I-23. Zwodowany 31 maja 2008 roku jest trzecim (z pierwotnie planowanych czterech) kontenerowcem finansowanym w ramach offsetu za dostawę samolotów F-16 Jastrzęb. Jednak od momentu wodowania, na statku praktycznie nic się nie dzieje i jego przyszłość jest najbardziej niejasna spośród całej czwórki. Nic nie wskazuje, by został ukończony przed likwidacją stoczni, stąd prawdopodobnie o miejscu i czasie prac wykończeniowych zdecyduje armator (o ile jeszcze taki jest). Znacznie prostsza jest sytuacja z bliźniaczym kontenerowcem,

Słaby rok

Miniony rok był jednym z najsłabszych w 60-letniej historii stoczni w Szczecinie (zarówno SSN jak i jej poprzedniczki, Stoczni Szczecińskiej). Ostatecznie Stocznia Szczecińska Nowa prze-

kazała w 2008 roku armatorom tylko cztery statki! Z pochylni szczecińskiej stoczni spłynęło zaś jedynie pięć kadłubów nowych statków.

Statki zbudowane w 2008 roku przez Stocznnię Szczecińską Nową

NAZWA	RODZAJ/TYP	DATA WYJŚCIA	WODOWANIE	ARMATOR
<i>CSAV Itajai</i>	Kontenerowiec B178/I	31.01.2008	6.10.2007	P. Doehle/Niemcy
<i>Pulpca</i>	Pojazdowiec con-ro B201/II	24.04.2008	20.10.2007	Spliethoff BV
<i>Cala Pigafetta</i>	Kontenerowiec B178/III	29.07.2008	15.12.2007	Costa Container Lines/Włochy, Niemcy
<i>FESCO Vitim</i>	Kontenerowiec B170/V	28.08.2008	17.05.2008	FESCO/Rosja

zwodowanym 11 października *FESCO Diomid*. Budowany dla rosyjskiego armatora *FESCO* kontenerowiec typu B178/I (pierwszy z planowanych czterech) od 21 do 24 marca przeszedł próby morskie co oznacza, że będzie przekazany najpóźniej w kwietniu br. Jednak armator zapowiedział, że ze względu na recesję, zamierza postawić statek od razu „na sznurku”, czekając na nadejście „lepszych czasów”.

Stocznia Szczecińska Nowa zapewne zdąży ukończyć budowę także pozostałych dwóch statków: con-ro *Płyca* i wspomnianego już *FESCO Vladimir*. Zwodowaną 6 grudnia 2008 roku *Płycę* przesładuje pech – stępkę pod jej budowę położono jeszcze jesienią 2007 roku, a ponad roczny czas montażu, to nie tylko „zasługa” problemów stoczni, ale także bankructwo jednego z poddostawców. Bez dostarczanych przez niego odlewów,

statku nie można było wodować, a znalezienie nowego, w Chinach i oczekiwanie na dostawę skutkowało tak długim czasem montażu na pochylni. Jednak nie był to czas całkowicie zmarnowany – statek w momencie wodowania był już w znacznej części wyposażony, w stopniu niespotykanym wcześniej na jednostkach tego typu (m.in. po raz pierwszy statek tego typu wodowano z zamontowaną nadbudówką). Duża ilość wyposa-

B170

Zwodowany 7 marca 2009 roku *FESCO Vladimir* jest 50 kontenerowcem B170 zwodowanym w Szczecinie. Tym samym ten typ kontenerowca stał się najliczniejszą serią statków wyprodukowanych przez szczecińską stocznice, a także jednym z najliczniejszych (a być może najliczniejszym) w historii polskiego przemysłu okrętowego.

Projekt kontenerowca B170 powstał w 1994 roku w Biurze Konstrukcyjnym Stoczni Szczecińskiej, a jego głównym projektantem był Marek Nowak. Budowę pierwszej jednostki rozpoczęto 12 września 1994 roku (położenie stępki), a 17 grudnia tego samego roku kadłub spłynął na wodę. Przekazane statku miało miejsce 10 marca 1995 roku. Zbudowany dla niemieckiego armatora *Rickmers Reederei* (przez lata jednego z najważ-

niejszych klientów stoczni) statek nosi nazwę *Elizabeth Rickmers*, choć stocznice opuścił już pod nazwą czarterową – *CSAV Santos*. Obecnie znów pływa pod nazwą oryginalną.

Kontenerowiec B170 do końca lat 90. był sztandarowym produktem Stoczni Szczecińskiej SA – zbudowano wówczas ponad 40 jednostek. Ostatnie cztery, już po upadku prywatnej Stoczni Szczecińskiej ukończyła państwowa SSN. Ogólna liczba zbudowanych statków tego typu zatrzymała się wówczas na 47 jednostkach. Jednak projekt okazał się na tyle udany, że jeszcze w XXI wieku wzbudził zainteresowanie armatorów – SSN zdobyła kontrakty na budowę pięciu kolejnych statków, dla armatorów z Włoch i Rosji. Ostatecznie powstały tylko trzy, dla rosyjskiego *FESCO*.

Kontenerowce B170 powstawały w 5 seriach, przy czym najliczniejsze były wersje B170/I i B170/III – zbudowano odpowiednio 25 i 17 statków. Pozostałe wersje były mniej liczne, powstały tylko dwie jednostki drugiej serii – obydwie dla południowoafrykańskiego *Unicoma*. Statki serii IV i V budowane były zaś wyłącznie dla rosyjskiego *FESCO* – po trzy każdej z tych wersji (ostatni jeszcze w budowie).

Warto wspomnieć, że masowo budowane kontenerowce B170 stały się w praktyce światowym synonimem kontenerowca o ładowności ok. 1700 TEU. Shipbrokerzy do dziś powszechnie jako „b170” określają wszystkie nowoczesne kontenerowce tej wielkości.

Warto jeszcze wspomnieć, że budowane w Szczecinie B170tki nie są jedynymi statkami tego typu budowanymi na świecie. Kilka lat temu licencję na budowę 5 kontenerowców tego typu zakupili Wietnamczycy. Jesienią 2007 roku w stoczni Ha Long zwodowano kadłub kontenerowca *Vinashin Dragon*, a rok później, w stoczni Bach Dang (obydwie należą do koncernu *Vinashin*) kadłub statku *Vinashin Express 01*. Jednak wietnamskim stocznikom na razie nie udało się przekazać ani jednego ze zwodowanych statków.

Kontenerowce tego typu były wielokrotnie wyróżniane i nagradzane. Ostatnim było wyróżnienie w zestawieniu *Significant Ships 2008* opracowanym przez *Royal Institution of Naval Architects* kontenerowca B170/V *FESCO Vitim*. Jest to co prawda najnowsza wersja, opracowana przez zespół pod kierownictwem Jacka Łożyńskiego, ale ciągle bazująca na projekcie pochodzącym sprzed 15 lat, co jak najlepiej świadczy o wyjątkowości i nowoczesności projektu bazowego.



Kontenerowiec B170 wcześniejszej produkcji – *Libra Livorno*.

żenia spowodowała wzrost ciężaru kadłuba do granic bezpieczeństwa ustalonych dla pochylni Wulkan 1, na której montowano statek, stąd w obawie o bezpieczeństwo wodowanie po raz pierwszy od dłuższego czasu, było niedostępne dla publiczności. Obecnie nic nie wskazuje na to, by stocznia nie ukończyła statku przed swoją likwidacją, choć problemy z płynnością dostaw (nikt upadającej stoczni nie sprzedaje niczego na kredyt) i samego funkcjonowania zakładu, mogą ten harmonogram zakłócić. Dotyczy to także *FESCO Vladimir*, na którym pozostał do wykonania znacznie większy zakres prac wyposażeniowych.

Natomiast dziś już wiadomo na pewno, że Stocznia Szczecińska Nowa nie zbuduje dwóch promów ro-pax zamówionych przez Polską Żeglugę Morską. Szczeciński armator nie rezygnuje jednak z budowy tych jednostek i stara się odkupić od stoczni ich dokumentację techniczną. Obecnie trudno powiedzieć gdzie i kiedy te statki powstaną. Jednym z pomysłów było powołanie spółki, która zbudowałaby te promy w Szczecinie, w oparciu o pochylnię i majątek zlikwidowanej stoczni.

Co dalej?

Niestety, na to pytanie nikt nie jest w stanie dziś odpowiedzieć. Wiadomo tylko, że do końca czerwca 2009 roku majątek Stoczni Szczecińskiej Nowa musi zostać sprzedany. Przyszłość stoczni, a właściwie tego, co na jej miejscu powstanie, będą już tworzyli nowi właściciele majątku. Kto? Tego też dziś nie wiadomo, zakup majątku stoczni to dla potencjalnych kontrahentów przede wszystkim biznes, a ten nie lubi rozgłosu. Tym bardziej, że w dobie kryzysu możliwości potencjalnych nabywców będą limitowały ich zdolności kredytowe, a przemysł stoczniowy jest obecnie tą gałęzią przemysłu, którą banki kredytują nadzwyczaj niechętnie. W prasie codziennej najczęściej pojawiają się nazwy dwóch potencjalnych klientów – Mostostalu Chojnice (część rodzinnej grupy KEM, której właścicielami są Elżbieta i Marian Krawczyk) oraz norweskiej stoczni Ulstein. Przy czym obydwaj partnerzy, którzy tworzyli konsorcjum zainteresowane prywatyzacją stoczni, obecnie działają samodzielnie. Polska firma jest zainteresowana przede wszystkim produkcją konstrukcji stalowych, niekoniecznie we własnym zakładzie, dopuszczając zlecenie produkcji in-

Budowa statków w Szczecinie to nie tylko Stocznia Szczecińska, określano nowe statki buduje choćby Stocznia Remontowa Gryfia. W tym roku do zakładów budujących w pełni wyposażone statki w Szczecinie dołączyły spółki Pro Kon Stal i Partner. Pierwsza z nich od lat jest jedną z największych i najbardziej znanych szczecińskich firm stoczniowych, druga, często określana jako „Stocznia Partner” od grudnia 2004 roku prowadzi działalność stoczniową na nabrzeżu upadłej papierni w Szczecinie – Skolwinie. Od 2005 roku Partner dostarcza kadłuby i części kadłubów dla stoczni holenderskich. Pierwszym dużym zleceniem była dostawa trzech kadłubów dla drobnicowców serii II budowanej przez stocznnię Royal Niestern Sander dla Wagenborg Shipping. W 2006 roku Partner przekazał innej, holenderskiej stoczni największy, zbudowany w Skolwinie kadłub statku wielozadaniowego *Deo Volente* (pisaaliśmy o tym w „Naszym MORZU” w lutym 2007 roku). W ostatnich latach Partner budował dziobowe części kadłubów statków budowanych przez stocznie ho-

Nowa nadzieja?

lenderskie, a w 2008 rozpoczął budowę, na zlecenie stoczni Bodewes dwóch małych, wielozadaniowych drobnicowców (z angielska zwanych powszechnie „coasterami”). Przy czym zadaniem szczecińskich stoczniowców była tym razem kompletna budowa statków, kończąca się po próbach morskich przekazaniem ich bezpośrednio armatorowi (według Holendrów wykonawcą tych statków, tak jak części poprzednich kadłubów jest Pro Kon Stal). Od kilku lat, także na zlecenie stoczni Bodewes w ten sam sposób buduje statki gdańska stocznia Marine Projects.

Pierwszym statkiem w całości zbudowanym w Skolwinie jest „coaster” *Abis Albufeira*, oficjalnie przekazany armatorowi 12 lutego 2009 roku. Statek przeszedł próby morskie jeszcze w grudniu 2008 roku.

W dziewięć rejs *Abis Albufeira* wyruszył 17 lutego z portu w podszczecińskich Policach, gdzie załadował całostatkowy ładunek nawozów. Obecnie przy skolwińskich nabrzeżach trwają prace wyposażeniowe na bliższej jednostce *Abis Antwerpen*.



Abis Albufeira.

nym podmiotom, działających na terenie stoczni. Ulstein natomiast szuka zakładu, który dostarczałby jego stoczni kadłuby budowanych w Norwegii statków. Obecnie dostarcza je gdański Maritim i stocznia czarnomorskie. W przyszłości możliwe byłoby częściowe, a nawet całkowi-

te wyposażanie tych kadłubów w Szczecinie. Jednak, pomimo pojawiających się co jakiś czas „rewelacji” w prasie codziennej, prawdziwe negocjacje toczą się w zaciszu gabinetów, a o ich wynikach dowiemy się być może jesienią, kiedy ucichnie „szum medialny”. Nie da się ukryć, że



Symbol protestu stoczniowców – trumna na płycie upamiętniającej robotników poległych w grudniu 1970.

negocjacje będą bardzo trudne dla sprzedającego, gdyż Skarb Państwa MUSI stocznice sprzedąć, a kupujący, wiedząc o tym, będą dążyli do maksymalnego zniżenia ceny. Stąd należy spodziewać się dużej ilości nierozstrzygniętych przetargów i cią-

głego obniżania stawek. Na pewno wśród kupujących pojawi się sporo firm o nazwach nic nikomu nie mówiących, a będących przedstawicielami prawdziwych inwestorów, którzy ujawnią się dopiero po pewnym czasie. Najbardziej prawdo-

podobnym wydaje się wariant sprawdzony już w Gdańsku, gdzie na terenach Stoczni Gdańskiej działa dziś wiele drobnych podmiotów zajmujących się podwykonawstwem konstrukcji stalowych na rzecz stoczni europejskich, a także funkcjonuje mocno okrojona Stocznia Gdańsk. W praktyce oznacza to jednak likwidację wieloletniego dorobku stoczniowego, którego efektem była stocznia produkująca zaawansowane technicznie statki (chemikaliowce, promy, pojazdowce) według własnych projektów, pod własną, uznaną na świecie marką. Teraz przyszłością może być co najwyżej produkcja prostych konstrukcji stalowych, zapewne także statków, ale wszystko na zlecenie stoczni zagranicznych i według ich projektów.

Choć coraz trudniej o nadzieję, nie należy tracić wiary w to, że choć w małej części będzie kontynuowana w Szczecinie własna, polska produkcja okrętowa, według własnych projektów i pod własną marką. Bo tylko wtedy będziemy mogli mówić o polskim przemyśle okrętowym.

**Tekst i zdjęcia:
Adam Woźniczka**

Blok kadłuba con-ro B201/II-7.



Stocznia Gdynia

Jedna ze stoczniowych hal.
Czy za dwa miesiące nadal będzie
wykorzystywana do produkcji
statków, nie wiadomo.

Fot. Łukasz Głowala/FOUR4

Końcowe odliczanie

Stocznia Gdynia pustoszeje.
Jej pracownicy szukają pracy na własną rękę
albo korzystają z pomocy konsultantów. Co powstanie na
gruzach zakładu, na razie nie wiadomo.

Koniec marca. W Stoczni Gdynia właśnie przekazywany jest armatorowi z Izraela kolejny samochodowiec. Do oddania pozostaną już tylko dwie jednostki - kontenerowiec i samochodowiec. I to będzie koniec gdyńskiego zakładu. Za dwa miesiące przestanie istnieć, a jego majątek zostaje sprzedany na przetargach.

Większość załogi, 95 procent, zadeklarowało, że chce skorzystać z dobrowolnych odejść. Dzięki temu, w zależności od stażu pracy, dostaną od 20 do 60 tysięcy złotych odszkodowania. Ludzi zwalnia się partiami. Do tej pory stocznia opuściło kilkaset osób. 480 w pierwszej turze, 200 w drugiej. Co dwa tygodnie odchodzić będą kolejni. I tak, do końca maja ze stocznia pożegna się 5200 pracowników.

Co dalej stoczniowcu?

- Ludzie zaraz po otrzymaniu świadectwa pracy idą do punktów prowadzonych

przez firmy DGA i Work Services (pod koniec marca wciąż obsługiwała byłych stoczniowców - red.), gdzie podpisują z Agencją Rozwoju Przemysłu umowę o przystąpieniu do programu zwolnień monitorowanych - tłumaczy Marek Lewandowski, rzecznik prasowy Solidarności Stoczni Gdynia. - Tam prowadzone są z nimi rozmowy i wyznaczone spotkanie z doradcą zawodowym, który zaplanuje ścieżkę poszukiwania pracy. Przynajmniej tak to wygląda w teorii.

Do punktów konsultacyjnych zgłosiła się do tej pory mniej więcej połowa zwolnionych w pierwszej kolejności. Codziennie przychodzi tam 20-40 stoczniowców. Nie ma tłoku, bo każdy otrzymał numer, dzięki czemu stawia się konkretnego dnia, o wyznaczonej godzinie. Po zakończonych konsultacjach nie są skorzy do rozmowy.

- A o czym tu mówić? - denerwuje się jeden z nich. - Po prawie 20 latach pracy i kilku niepewności co się stanie ze stocz-

nią, musiałem się zwolnić, a teraz muszę tu przychodzić i rozmawiać z paniami, które mnie przepytują, jakbym miał do wojska iść. Nie wiem, co będzie dalej. Muszę to przemyśleć.

Gdzie mogą znaleźć pracę odchodzący stoczniowcy?

- Ktoś, kto potrafi spawać, składać kadłuby, posługiwać się palnikiem, poradzi sobie przy każdego rodzaju konstrukcji stalowej czy budowlanej. Z pewnością zatrudnienie znajdą inżynierowie. Ogromną część stoczniowych profesji można nazwać wręcz ekskluzywnymi - wyjaśnia Marek Lewandowski. - Szczególnie poszukiwani są właśnie spawacze. Ci już mają pracę.

Stoczniowcy, którzy nie mają tak „rozchwytywanych” umiejętności i własnego pomysłu na to co dalej, po rozmowach z konsultantem i wybraniu „indywidualnej ścieżki aktywizacji zawodowej” będą wysyłani na półroczne szkolenia, dzięki którym mogą zdobyć potrzebne umiejęt-

ności. Według założeń programu, będą mogli skorzystać z doradztwa zawodowego, warsztatów aktywizująco-motywacyjnych, szkoleń zawodowych i specjalistycznych, wsparcia psychologicznego. Następnie każdemu uczestnikowi programu zostaną przedstawione co najmniej dwie oferty pracy. Mają być zgodne zarówno z preferencjami zawodowymi, jak i miejscem zamieszkania uczestnika programu. Konsultanci mogą też proponować pracę poza województwem zamieszkania lub za granicą.

Niektórzy ze stoczniowców na własną rękę znajdują zatrudnienie i potrzebują jedynie pomocy konsultantów przy przekwalifikowaniu się lub umożliwieniu zakwalifikowania już posiadanych.

Największą popularnością cieszą się kursy podnoszące kwalifikacje spawaczy, kursy dla operatorów wózków widłowych oraz na prawa jazdy.

Po przystąpieniu do programu monitorowanych zwolnień, oprócz odprawy, stoczniowcy do pół roku otrzymają zasiłek szkoleniowy w wysokości dwóch najniższych pensji krajowych, czyli około 1800 zł na rękę, który przestanie być wypłacany w momencie znalezienia przez stoczniowca pracy.

Rzecznik stoczniowej Solidarności mówi, że w teorii wygląda to bardzo ładnie, ale niestety firmy konsultacyjne nie spisują się najlepiej. Ich pracownicy nie potrafią odpowiedzieć na wiele pytań stoczniowców, np. jak pracownicy będą ubezpieczeni z Funduszu Zdrowia w momencie przejściowym, a więc przed znalezieniem nowej pracy.

- Mamy też sygnały, że czas oczekiwania na informacje jest za długi, że ludzie, którzy mają konkretne oczekiwania, nawet załatwioną pracę, muszą i tak najpierw spotkać się z doradcą. Sposób działania tego programu jest niepotrzebnie rozłożony w czasie – mówi Lewandowski.

Stocznia w kawałkach

Wielu pracowników stoczni wciąż ma nadzieję, że będą w niej nadal budowane statki. Jakie są na to szanse?

- Majątek stoczni jest bardzo atrakcyjny, dlatego jestem przekonany, że zainteresują się nim potencjalni inwestorzy, którzy stworzą nowe miejsca pracy dla byłych pracowników stoczni - przekonywał kilka miesięcy temu na konferencji w Warszawie Wojciech Dąbrowski, prezes Agencji Rozwoju Przemysłu, która nadzoruje inwestycję.

Czy jego nadzieje się spełniły? Niezupełnie. Przypomnijmy, że zgodnie z de-



Punkt konsultacyjny w Stoczni Gdynia. Codziennie odwiedza go kilkudziesięciu stoczniowców.

Fot. Czesław Romanowski

czyją Komisji Europejskiej, zakład zostanie zlicytowany w kilkudziesięciu przetargach na podstawowe składniki jego majątku. Według rzeczoznawców są one warte łącznie ponad 300 mln zł. Teren Stoczni Gdynia podzielono na 22 części. Stoczniovcy są zaskoczeni tym, że jest ich aż tyle. Ich zdaniem, takie rozdrobnienie może skutecznie uniemożliwić kontynuowanie produkcji stoczniovczej.

- Stocznia powinna zostać podzielona na trzy-cztery części i mieć tyluż inwestorów, wówczas można by mieć nadzieję, że nadal będą tu budowane statki - mówi Dariusz Adamski, przewodniczący Solidarności w gdyńskim zakładzie. - Tak dużo kawałków to nieporozumienie. Gdy zgłosi się kilkunastu i każdy kupi po małej działce, nic z tego nie wyjdzie. Nie będzie możliwe zachowanie ciągu technologicznego do budowy statków. Można na przykład wyobrazić sobie, że ktoś kupi halę, ale nie będzie miał dostępu do prądu, gazu, czy będzie musiał płacić za korzystanie z drogi. Jedyną szansą na produkcję statków jest inwestor, który zdecyduje się na kupno kilku pakietów majątku składających się na ciąg produkcyjny. Problem w tym, czy się pojawi. Na razie się na to nie zanoszą. Od dawna mamy zapewnienia, że są chętni, ale jakoś ich nie widać - mówi Adamski.

Wstępnie, zainteresowanie częścią majątku stoczni wyraziła ukraińska spółka ISD - właściciel Stoczni Gdańsk. Mogłaby stać się właścicielem mniejszego suchego doku (z dwóch znajdujących się w Gdyni), który zastąpiłby stare gdańskie pochylnie. Dzięki temu sekcje statków powstawałyby w Gdańsku, a montaż w całości odbywałby się w gdyńskim suchym doku.

- Dobrze wpisywałoby się to w naszą strategię w Trójmieście - mówi Jacek Łęski, rzecznik ukraińskiej spółki ISD Polska. - Ale oczywiście wszystko zależy od ceny i innych warunków transakcji.

Przetargi są nieograniczone i może do nich przystąpić dowolna firma, także spoza branży. Wygra ta, która zaproponuje najwyższą cenę. Przetargi zostaną rozstrzygnięte 13 i 14 maja. Jeśli nie zakończą się powodzeniem, majątek będzie wystawio-

Work Service na cenzurowanym

Jedną z dwóch firm, które otrzymały od ARP zlecenie na realizację usług szkoleniowo-doradczych dla zwalnianych stoczniovców w Gdyni i Szczecinie była Work Service SA.

Jej współwłaścicielem jest Tomasz Misiak, do połowy marca tego roku senator Platformy Obywatelskiej. Jako przewodniczący senackiej komisji gospodarki narodowej brał udział we wcześniejszych przygotowaniach specustawy stoczniovczej, określającej m.in. pomoc stoczniovcowcom.

Kilka miesięcy po wejściu ustawy w życie firma Work Service zdobyła, wart 50 mln zł, kontrakt na świadczenie usług doradczych dla zwalnianych. Firmę bez przetargu, z wolnej ręki, choć wcześniej ogłosiła przetarg, wybrała Agencja Rozwoju Przemysłu. Sam Misiak tłumaczy, że nie złamał prawa, nie miał wpływu na kształt stoczniovczej ustawy, a tym bardziej na wybór przez ARP firmy, która kontrakt otrzymała. Po ujawnieniu sprawy przez „Gazetę Wyborczą”, premier Donald Tusk stwierdził, że naruszenie przez sena-

tora Misiaka standardów etycznych „było ewidentne”. Senator odszedł z PO. Umowa z firmą Work Service miała zostać rozwiązana. W związku z tym związkowcy ze Stoczni Szczecińskiej Nowej poprosili o wstrzymanie zwalniania ludzi. Chodziło o pół tysiąca pracowników, którzy mieli opuścić stocznnię 31 marca. Obawiali się, czy ustalenia z firmą senatora Misiaka będą ważne i chcieli poczekać na rozstrzygnięcie, kto zastąpi firmę Work Service.

Pracownicy SSN mają nadzieję, że ich zakład przejmie jeden inwestor, dzięki któremu nadal będą mogli pracować „tak jak do tej pory”. 30 kwietnia okaże się, czy taki w ogóle istnieje, wówczas bowiem potencjalni zainteresowani mają złożyć deklaracje i wpłacić wadium do przetargów, a potem złożyć konkretne oferty. Chęć zakupu choćby części majątku stoczni zgłaszała wstępnie norweska firma Ulstein. Również Mostostal Chojnice nie powiedział „nie”. Jak do tej pory żadna z tych firm nie złożyła jednak jednoznacznych deklaracji.

ny na aukcję. Jeżeli i wówczas nie znajdą się nabywcy, majątek zostanie przejęty przez syndyka.

Gdyby nie udało znaleźć innych branżowych inwestorów, sporą część terenów stoczniovcych mógłby przejąć gdyński port, który gospodarowałby majątkiem stoczni, np. wynajmując suchy dok chętnym inwestorom.

Przypomnijmy, że szczegóły związane z wyprzedażą majątku i programem zwolnień zostały zawarte w tzw. specustawie stoczniovczej, która weszła w życie 6 stycznia. Jej powstanie jest związane

z decyzją Komisji Europejskiej, która uznała, że pomoc udzielona stoczniovcow w Gdyni i Szczecinie jest nielegalna i dała polskiemu rządowi czas do końca maja tego roku na wyprzedaż ich majątku. Do tego czasu zakłady mają też zwolnić wszystkich pracowników, w Gdyni 5200 osób, w Szczecinie - niespełna 4 tysiące. Pieniądze ze sprzedaży przeznaczone zostaną na spłatę długów stoczni.

Czesław Romanowski

Do zdania zostały jeszcze dwie jednostki. Według stoczniovców z pewnością nie da się ich ukończyć do końca maja.

System budzi wątpliwości

Rybak w porcie

Nowatorski system połowu dorsza zakłada, że w 2009 roku będzie łowić tylko jedna trzecia całej floty dorszowej. Pozostałe kutry staną w portach, a pracujący na nich rybacy dostaną od rządu odszkodowania. System ma funkcjonować trzy lata i każdego roku inna grupa rybaków będzie łowić.

Komputer wylosował 147 kutrów, które w 2009 roku będą mogły łowić dorsza. Na każdą jednostkę przypada średnio około 68 ton rocznego limitu połowowego, zależnego od długości kutra. To dużo, w ubiegłym roku średni limit na jednostkę wynosił niewiele ponad 20 ton. Wylosowani rybacy nie kryją zadowolenia.

- Mam o kilkadziesiąt ton więcej dorsza do odłowienia niż w ubiegłym roku - mówi Mirosław Gąsiorowski, armator kutra *UST-121*. - Jeżeli pogoda będzie sprzyjała, będę mógł spokojnie łowić przez cały rok. Ważne też, że przez postój nie stracę swojej załogi. Część moich kolegów, którzy nie wylosowali połowów, już nie ma żadnego rybaka. Jeżeli za rok będą chcieli wrócić na łowiska, mogą mieć problem ze znalezieniem dobrych pracowników.

Czas zawieszenia

- Zastanawiam się nad zawieszeniem działalności gospodarczej - mówi Daniel Klusek z kutra *UST-101*. - Mówi się, że kutry, które nie mogą łowić dorsza, mogą poławiać inne ryby. Problem w tym, że moja jednostka jest przystosowana tylko do połowów dorsza. Nie wiem, czy uda mi się z rekompensaty, którą dostanę, ten rok zamknąć na zero. Na pewno jednak stracę załogę, bo nikt nie będzie chciał przez cały rok stać w porcie.

Urzednicy z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi zapewniają, że armatorzy

mogą bez problemów zawiesić działalność. Istnieje również bardziej racjonalne rozwiązanie - likwidacja kutra. - Mamy już ponad sto wniosków o kasację - mówi Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Duża grupa rybaków interesuje się również przejściem na wcześniejszą emeryturę. Chodzi szczególnie o tzw. współarmatorów, którzy w ramach spółek zarządzali jednym kutrem. Prawo nie określa dokładnie, jak rozwiązać ten problem.

- Niestety, rybacy nie znaleźli się w najnowszej ustawie o wcześniejszych świadczeniach emerytalnych. Grupa została wykreślona z listy, co oznacza, że muszą pracować do czasu uzyskania peł-

Z ponad 100 jednostek zacumowanych w Uście, tylko 30 ma zgodę na połowy dorsza. Reszta może łowić inną rybę.

negu wieku emerytalnego. Jest w to jednak wliczany czas postoju w portach i pobierania rekompensat - wyjaśnia Plocke.

Rybaków, którzy będą stali w portach martwi, że pierwsze pieniądze z odszkodowań trafią do nich dopiero na przełomie maja i czerwca tego roku.

- Oznacza to, że przez pierwsze pięć miesięcy musimy utrzymywać załogi za własne pieniądze, których nie możemy zarobić, bo nie pływamy. Czy nie można już teraz wypłacić zaliczki? - zastanawia się Andrzej Tyszkiewicz ze Związku Rybaków Polskich. - Wielu z nas ma pozaciągane kredyty i nikt nam nie da dodatkowych pieniędzy. Nie chciałbym, aby rybacy, zanim doczekają się odszkodowań, ogłosili bankructwo.

Niestety, tego problemu nie da się rozwiązać po myśli rybaków. Na zaliczkowy system wypłaty odszkodowań nie zgadza się Ministerstwo Finansów. - Większość rybaków dostała w lutym i marcu odszkodowania za ubiegły rok, co pozwoli na utrzymanie jednostek. Musimy uzbroić się w cierpliwość - mówi Kazimierz Plocke.

Dwie kwoty

Warto dodać, że rybacy zatrudnieni na kutrach, które w tym roku nie mogą łowić dorsza, powinni otrzymać osobne, wydzielone kwoty rekompensat. Wcześniej urzednicy z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wypłacali odszkodowanie armatorowi, a on decydował o wysokości sum przekazanych pracownikom. Teraz te kwoty będą z góry określone. Większość środowiska rybackiego jest zadowolona z tego rozwiązania, bo jak twierdzą, w przeszłości byli armatorzy, którzy nie



Fot. H. Biernogarska/pla



Armatorzy, którzy w tym roku poławiają dorsza, nie mogą narzekać. Ich roczny limit zwiększył się o kilkadziesiąt ton.

wypłacali załodze pełnego odszkodowania. Problem rozdziału odszkodowania pomiędzy rybaków i armatorów pojawił się podczas spotkania tzw. komitetu monitorującego, który analizuje rozdział pieniędzy unijnych. Po burzliwej dyskusji Stephanos Samaras, dyrektor Generalnej Dyrekcji do Spraw Morskich i Rybołówstwa Komisji Europejskiej jednoznacznie stwierdził, że z zaproponowanych rekompensat należy wskazać kwoty, jakie będą przysługiwały osobom pracującym na statku rybackim w okresie nie prowadzenia połowów.

- Oznacza to, że armator musi otrzymać pieniądze, które w czasie zakazu połowu pozwolą mu utrzymać całą firmę, włącznie z pełną załogą zatrudnioną na kutrze - mówi Bogdan Waniewski, członek komitetu sterującego i prezes Stowarzyszenia Armatorów Rybackich z Kołobrzegu. - Oczywiście z zaznaczeniem, że będą to pieniądze dla osób pływających i poławiających ryby. Wcześniej przepisy te były niejednoznaczne.

- Po sygnałach środowisk rybackich chcemy doprowadzić do tego, aby odszkodowanie było podzielone na dwie części - mówi Janusz Wrona, z Departamentu Rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Na razie sondujemy zarobki na kuterach, aby wyodrębnić kwotę odszkodowania dla rybaka. Decyzja zapadnie za kilka tygodni. Zmiana będzie jednak dotyczyła tylko nowych odszkodowań, a nie tych już wypłaconych. Poza tym będą to pieniądze wydzielone

z przyznanej już kwoty. Odszkodowania na pewno nie będą zwiększane. Według nowego projektu, armator kutra o długości od 8 do 12 metrów może liczyć na odszkodowanie w wysokości 165 tys. zł, a właściciel największego kutra powyżej 25 metrów na około 210 tys. zł. W to będą wliczone (i wyodrębnione) pieniądze dla rybaków.

Za dużo dorsza

Dużym problemem jest również spadająca cały czas cena dorsza. Jeszcze na początku stycznia, za kilogram płacono około 7 zł. Teraz cena waha się między 4 a 4,8 zł. To również może negatywnie odbić się na kondycji finansowej rybaków. Tym bardziej, że część przetwórców ryb już ograniczyła skup dorszy. - Powodem jest docierający do Europy kryzys - mówi Jerzy Safader, przewodniczący Stowarzyszenia Przetwórców Ryb. - Mamy o wiele mniej zamówień z Europy, co automatycznie wpływa na eksport ryby. A to właśnie na tym najwięcej dzisiaj zarabiamy. Dlatego spada cena. Poza tym, pierwsze tygodnie połowów po nowym roku pokazały, że dorsza jest w Bałtyku bardzo dużo i rynek został przytkany. Nikt nie wie także, czy nowatorski system wprowadzony przez ministerstwo sprawdzi się i przyniesie zakładane skutki. Dlatego Kazimierz Plocke zapowiedział, że połowy dorszy będą na bieżąco monitorowane, a co trzy miesiące będą przygotowywane raporty z funkcjonowania sys-

Rybacy się łączą

Rybacy, przetwórcy ryb i samorządowcy z Pomorza Środkowego chcą założyć w Ustce Lokalną Grupę Rybacką. Odbyło się już pierwsze, założycielskie spotkanie, na którym pojawiło się kilkadziesiąt osób. Stowarzyszenie ma wspierać rozwój lokalnych środowisk rybackich, głównie poprzez pozyskiwanie funduszy unijnych. Jak się okazało, Unia Europejska chce na ten cel do 2013 roku wydać ponad 300 mln euro. Wiadomo, że do stowarzyszenia chcą się przyłączyć między innymi samorządowcy z Łeby, Rowów, Postomina, Smołdzina i Gminy Wiejskiej Ustka.

- Chcemy pomagać lokalnym organizacjom rybackim, indywidualnym rybakom i urzędem w rozwoju sektora rybackiego i utrzymywania tego zawodu - mówi Andrzej Tyszkiewicz, wiceprezes Związku Rybaków Polskich i jednocześnie ustecki radny. - Fundusze unijne, o które będziemy zabiegać są przeznaczone między innymi na minimalizację zaniku sektora rybackiego i poprawę życia lokalnej społeczności rybackiej. Pieniądze pozyskane z Unii Europejskiej mają być przeznaczone między innymi na modernizację portów morskich oraz na rozwój infrastruktury portowej. Możliwe również, że w portach pojawią się miejsca, gdzie rybacy będą mogli spędzać wolny czas, a także miejsca edukacji rybackiej. W Ustce na przykład może powstać muzeum rybołówstwa. Dodatkowe fundusze będą mogły pozyskiwać również firmy zajmujące się produkcją sprzętu rybackiego oraz przetwórstwem rybnym. Wiadomo, że na Pomorzu mają powstać 4 takie grupy, a w całej Polsce 12.

temu. Urzędnicy są dobrej myśli i już dzisiaj zakładają, że w 2012 roku na morze wróci cała flota dorszowa. Tym bardziej, że Komisja Europejska na podstawie ostatnich badań populacji dorsza, chce zwiększać limity połowowe.

Hubert Bierndgarski

Port morski w Kołobrzegu przebudowany

Czekając na duże statki

Po ponad 8 latach kończy się modernizacja portu morskiego w Kołobrzegu, jednego z największych portów handlowo-rybackich na Środkowym Wybrzeżu. Inwestycja będzie kosztowała rząd ponad 150 mln zł. Ostateczne zakończenie prac zaplanowano na październik 2009 roku.

Przebudowę kołobrzegskiego portu podzielono na dwa etapy. Zakres prac obejmował wykonanie całkowicie nowego falochronu zachodniego o długości 452 metrów, przedłużenie falochronu wschodniego o 150 metrów i rozbiórkę starego falochronu zachodniego.

W planach znalazła się również budowa nabrzeża, tzw. „wydmowego” - 128 metrów oraz modernizacja nabrzeży „skarpowego” i „pomostowego” - łącznie 65 metrów.

- Jednocześnie szerokość wejścia do portu zwiększono z 40 do 80 metrów, co pozwoli na wejście większych statków handlowych - mówi Kazimierz Kuzyniak, naczelnik Wydziału Techniczno-Inwestycyjnego Urzędu Morskiego w Słupsku. - Zwiększono również głębokość między głowicami wejściowymi do 9 metrów. Wcześniej mogły wchodzić tu statki o maksymalnej długości 75 metrów. Teraz będą to o wiele większe jednostki.

Pierwszy etap prac zakończono w listopadzie 2002 roku. Wtedy na wstępne prace wydano ponad 37 mln złotych. Drugi etap rozpoczął się w grudniu 2002 r. i trwał ponad 6 lat.

- W latach 2003-2004 o połowę zmniejszono dofinansowanie na przebudowę tego portu - wyjaśnia Kazimierz Kuzyniak. - Oznaczało to znaczne ograniczenie prac modernizacyjnych przy jednoczesnym wydłużeniu całej inwestycji - dodaje. Obecnie wszystkie większe prace są już ukończone. Robotnicy zajmują się układaniem nowych gwiazdobloków przy falochronie wschodnim. Później trzeba będzie przygotować jeszcze całe wyposażenie nawigacyjne i uzbroić infrastrukturę w elektrykę i elektronikę.

- Do tej pory był to niewielki port na Środkowym Wybrzeżu. Po przebudowie będzie to największy port morski poza Trójmiastem i aglomeracją szczecińską. Choć nadal w naszych przepisach Koło-

brzeg znajduje się w grupie tzw. portów pozostałych, a nie tych o podstawowym znaczeniu, jak na przykład port w Szczecinie, czy w Gdańsku - dodaje naczelnik.

Warto również wspomnieć, że w najbliższym czasie w Kołobrzegu ruszy przebudowa portu jachtowego. Wstępna umowa podpisana została na początku lutego br. Za 12 mln zł miasto wybuduje m.in. budynek klubowy, 16 sanitariatów, pomieszczenia socjalne oraz 27 pływających pomostów, do których będą mogły cumować jachty. Modernizacja portu jachtowego w Kołobrzegu to część wielkiego projektu stworzenia Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, na który aż 130 mln zł zdobyła Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna. Szlak obejmie 11 miejscowości nadmorskich, od Szczecina, przez m.in. Trzebież, Wapnice, Wolin, Kamień Pomorski, Niechorze, Kołobrzeg, po Darłowo.

Samorządowcy z Kołobrzegu nie ukrywają, że zmiany w porcie wpłyną korzystnie na wizerunek i funkcjonowanie miasta. - Zakończenie przebudowy wejścia do portu jest dla Kołobrzegu ważne z kilku powodów - przekonuje Michał Kujaczyński, rzecznik prasowy prezydenta Kołobrzegu. - Przede wszystkim rozwój portu to zwiększenie ilości przeładowywanych towarów. To zaś przekłada się na nowe miejsca pracy, co widoczne będzie w gospodarce całego miasta. Ponadto, możliwość zawijania większych jednostek morskich, to szansa na rozwój ruchu turystycznego. Kołobrzeg to jak wiadomo największe uzdrowisko w Polsce, a także jedno z najbardziej nowoczesnych. Ruch turystyczny odbywający się drogą morską to szansa na nowych klientów dla całej branży uzdrowiskowej.

Hubert Bierndgarski

Obecnie w porcie morskim trwają prace wykończeniowe. Modernizowane jest wschodnie moło, gdzie układane są specjalne, ochronne gwiazdobloki.



Przedstawiamy kolejne jednostki, które wezmą udział w tegorocznym wyścigu The Tall Ships' Races i które zobaczyć będziemy mogli w Gdyni na początku lipca.



Eendracht II (klasa A)



Eendracht II to nowoczesny trzymasztowy szkuner o niebieskim kadłubie. Zbudowano go w 1989 roku na specjalne za-

mówienie Jej Królewskiej Mości Królowej Beatrix. Zastąpił mniejszy, noszący to samo imię dwumasztowy jacht, który szkolil

holenderską młodzież od 1974 roku. Popularność edukacji poprzez żeglarstwo sprawiła, że niezbędna stała się większa jednostka. *Eendracht* został sprzedany niemieckiej organizacji Clipper Deutsches Jugendwerk zur See, która do dziś użytkuje go pod nazwą *Johann Smidt*, zaś jego miejsce zajął nowy *Eendracht II*. Oba żaglowce będziemy mogli podziwiać podczas gdyńskiego zlotu.

Od 2003 roku portem macierzystym *Eendrachta II* jest Rotterdam, do którego przeniósł się z małego rybackiego portu Scheveningen. Armatorem jednostki jest holenderska organizacja non-profit Het Zeilend Zeeschip, której celem jest promowanie tradycji żeglarskich poprzez szkolenie młodzieży. W polskim tłumaczeniu słowo „eendracht” oznacza zgodę.

Długość szkunera to 58 metrów, wysokość 41,6 m, powierzchnia żagli to 1047 m². Załoga liczy 53 osoby.

Fryderyk Chopin (klasa A)

Fryderyk Chopin to najmłodszy polski żaglowiec. Zbudowany w latach 1990-92 w Gdyni dla „Międzynarodowej Szkoły pod Żaglami” kapitanów Krzysztofa Baranowskiego i Ziemowita Barańskiego. Jego podstawową funkcją jest nauka

i szkolenie młodzieży, przede wszystkim podczas trzymiesięcznych, transoceanicznych rejsów „Szkoły pod Żaglami”. Pływa z młodzieżą polską i zagraniczną. Projektantem jednostki był inżynier Zygmunt Choreń, który zastosował na niej oryginalne

ożaglowanie typu bryg, ulubione niegdyś przez piratów ze względu na osiągnięcie dzięki niemu dużych szybkości. *Chopin* jako jedyny żaglowiec w Polsce ma maszty sześciorejowe, a pod względem wyporności i długości całko-

witej jest po *Darze Młodzieży* drugim największym żaglowcem pływającym obecnie pod polską banderą. To w tej chwili także największy żaglowiec typu bryg na świecie.

Oddany do eksploatacji w roku 1992 roku, *Fryderyk Chopin* zadebiutował wyścigiem w regatach Columbus - Tall Ships' Races w 1992 roku na trasie Boston - Liverpool uzyskując 5 miejsce w klasie A i najlepszy do chwili obecnej przelot dobowy wynoszący ok. 275 mil morskich. Od tego czasu wielokrotnie uczestniczył w regatach ścigając się z najszybszymi żaglowcami świata. Do jego sukcesów należy pokonanie tzw. pętli atlantyckiej w latach 1993/94 oraz opłynięcie zimą 1999/2000 w ekstremalnych warunkach Ameryki Południowej, w tym oczywiście groźnego Przylądka Horn.

Portem macierzystym żaglowca jest Szczecin, a właścicielem i armatorem - Europejska Wyższa Szkoła Prawa i Admi-



nistracji w Warszawie. Na 55,5-metrowym brygu znajdują się 22 żagle o powierzchni 1200 m², wysokość jego masztów równa jest trzynastopiętrowej kamienicy - prawie 40 metrów nad powierzchnią wody. Jego prędkość maksymalna pod żaglami to 16 węzłów, na silniku - 9 węzłów. *Chopin* zabiera na pokład 56 osób, w tym 8 osób stałej załogi zawodowej załogi.

Grossherzogin Elisabeth (klasa A)



Niemiecki *Grossherzogin Elisabeth* zbudowany został w 1909 roku w Holandii jako jednostka handlowa. Nosił wówczas nazwę *San Antonio*. Miał składany maszt i pomocniczy silnik, tak by mógł żeglować po dużych rzekach, np. Renie. Pływał m.in. z ładunkiem drewna do Ameryki Południowej i basenu Morza Śródziemnego, po Morzu Północnym i Bałtyku. W 1936 roku na jednostce skrócono maszt i zamontowano większy silnik. W 1940 roku zdołał uciec z Holandii tuż przed zajęciem tego kraju przez Niemców. Od 1947 roku, przez następne ćwierć wieku pływał pod szwedzką banderą jako handlowa barka. Na początku lat 70. ubiegłego wieku zaniedbany sta-

tek został odrestaurowany przez nowego właściciela, który m.in. zamontował na nim trzy stalowe żagle i zmienił w luksusowy jacht wycieczkowy pod nazwą *Ariadne* odbywający rejsy po Morzu Śródziemnym i na Karaiby. W 1982 roku jednostka zmieniła nazwę na *Grossherzogin Elisabeth*. 11 lat później na szkunerze podczas prac konserwacyjnych wybuchł pożar, w wyniku którego przeprowadzono na nim kolejny remont. Obecnie to trójmasztowy szkuner gaflowy o długości 63,7 m, szerokości 8,3 m i zanurzeniu 3,1 m. Zabiera na pokład 60 osób, a na masztach rozpina tysiąc m² żagli. Służy jako statek turystyczny

Den Store Bjorn (klasa B)

Den Store Bjorn to duński drewniany szkuner zbudowany w 1902 roku. Był wykorzystywany jako latarniowiec i pełniąc tę funkcję uczestniczył w obu wojnach światowych. Po 1945 roku służył jako statek patrolowy. W 1980 roku został przebudowany na jednostkę trójmasztową. Dwukrotnie, w 1981 i 1986 roku, przepłynął Atlantyk. Wielokrotnie brał udział w regatach Cutty Sark i Tall Ships' Races. W 1992 r. wygrał wyścig z Karlskrony w Szwecji do Kotki w Finlandii, a w 1995 r. był absolutnym zwycięzcą wyścigu w klasie B. Ma 33,6 m długości i 6,4 szerokości.

Opr. Czesław Romanowski



Wszystko co chcielibyście
wiedzieć o Złocie
Żaglowców znajdziecie na

<http://www.gdynia.pl/zagle/pl>

Kolizja w Cieśninie Ormuz

Ryzykowne zanurzenie

20 marca doszło do kolejnego, niebezpiecznego incydentu z udziałem jednostki pływającej wyposażonej w napęd nuklearny. Tym razem, amerykański atomowy wielozadaniowy okręt podwodny *Hartford* zderzył się z transportowcem desantowym dokiem (również bandery amerykańskiej) *New Orleans*.

Kolizja wydarzyła się na arcyważnym ze strategicznego punktu widzenia akwenie – Cieśninie Ormuz łączącej Zatokę Perską z Morzem Arabskim. Na wodach tych operuje amerykańska 5 Flota (z dowództwem w Bahrajnie). Obie uczestniczące w zderzeniu jednostki wchodziły właśnie w jej skład, a konkretnie w skład Ekspedycyjnej Grupy Uderzeniowej zorganizowanej wokół uniwersalnego okrętu desantowego *Iwo Jima*.

Następstwa zderzenia

Do fatalnego incydentu doszło w nocy, około 01.00 czasu lokalnego. Panowały dobre warunki pogodowe, prędkość wiatru wynosiła około 20 węzłów, a wysokość fal nie przekraczała 0,5 m. Okręt podwodny manewrował wówczas w po-

łożeniu podwodnym, czyli aby w ogóle dojść mogło do zderzenia, znajdował się zapewne na głębokości peryskopowej. W następstwie uderzenia w kadłub okrętu desantowego, na *Hartford* (dowodzonym przez komandora porucznika Ryana Brookharta) lekkich obrażeń doznało 15 marynarzy, którzy po doraźnym zaopatrzeniu wrócili do wykonywania obowiązków służbowych. Informacji o uszkodzeniach samego okrętu nie ujawniono, po przestając na stwierdzeniu, że nie doszło do uwolnienia substancji radioaktywnych, a jednostka samodzielnie dotarła do bazy w Bahrajnie. Można jednak mniemać, że w obrębie rozmieszczonych w części działobowej elementów kompleksu hydroakustycznego mogły być one dość rozległe. Do postawienia takiej tezy skłaniają uszkodzenia, które odniósł *New Orleans*

(dowodzony przez komandora Scotta Davisa). Na okręcie tym nikt nie odniósł co prawda obrażeń, ale rozerwane zostało poszycie oraz znajdujące się we wnętrzu kadłuba zbiorniki z paliwem. W następstwie tego, do wody wydostało się około 120 ton ropy.



Miejsce kolizji *Hartforda* i *New Orleans*.

Problem polityczny

Przyczynami kolizji zajmie się, zgodnie z procedurami obowiązującymi w US Navy, specjalna komisja. Nie czekając jednak na wyniki śledztwa stwierdzić można, że doszło do sytuacji niesłychanie groźnej, o potencjalnie bardzo poważnych

konsekwencjach politycznych. Oto bowiem Iran, który od lat krytykuje amerykańską obecność wojskową w strefie Zatoki Perskiej zyskał kolejny argument na wsparcie swego stanowiska. W tym miejscu podkreślić należy, że od co najmniej roku Iran usiłuje manifestować swą niechęć do Amerykanów podejmując – siła-

USS *Hartford* (SSN-768)

Atomowy wielozadaniowy okręt podwodnych typu Los Angeles (57 jednostka typu), drugi okręt w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych noszący nazwę miasta w stanie Connecticut. Budowa Electric Boat Division of General Dynamics Corporation w Groton (Connecticut). Podpisanie kontraktu 30 czerwca 1988 roku, położenie stępki 22 lutego 1992 roku, wodowanie 4 grudnia 1993 roku, wejście do służby 10 grudnia 1994 roku. 25 października okręt, idąc z dużą prędkością w położeniu podwodnym, wszedł na mieliżnę w rejonie sardyńskiej bazy La Magdalena. Poważnych uszkodzeń doznały środki hydroakustyczne. Remont kosztował 9 mln dolarów.

Wyporność standardowa 6096 ton, wyporność pełna 7038 ton, długość 110,3 m, szerokość 10 m, zanurzenie 9,4 m, reaktor GE PWR S6G zasilający w parę dwie turbiny o mocy 35 000 KM (pomocniczy silnik elektryczny o mocy 325 KM), prędkość maksymalna nawodna 20 węzłów, prędkość maksymalna podwodna 32 węzły.



Przeciwookrętowy pocisk rakietowy UGM-84F Sub-Harpoon – uzbrojenie USS Hartford.

Uzbrojenie: 12 wertykalnych wyrzutni dla pocisków manewrujących Tomahawk (obecnie używane są pociski Block 3 SLCM o zasięgu 3 100 km), cztery wyrzutnie torped kalibru 533,4 mm (z zapasem 25 jednostek uzbrojenia, mogą to być torpedy Mk 48 ADCAP, przeciwookrętowe pociski rakietowe UGM-84F Sub-Harpoon, miny morskie Mk 67 i Mk 60 Harpoon), załoga: 12 oficerów, 98 podoficerów i marynarzy.



Uszkodzenia USS Hartforda.

mi Dywizji Morskiej Korpusu Strażników Rewolucji Islamskiej – nader ryzykowne działania. I tak na przykład 6 stycznia 2008 roku pięć szybkich łodzi irańskich zbliżyło się do przechodzących przez Cieśninę Ormuz okrętów amerykańskich: krążownika *Port Royal*, niszczyciela *Hopper* i fregaty *Ingraham*. Ponieważ po uszkodzeniu przez terrorystów niszczyciela *Cole*, w Adenie, przez łódź samobójczą, Amerykanie wprowadzili nowe procedury bezpieczeństwa, na okrętach ogłoszono alarm bojowy. Jedynie minuty dzieliły ich załogi od otwarcia ognia.

Amerykanie korzystając z cieśniny odwołują się do postanowień Konwencji o Prawie Morza z 1982 roku i zawartych w niej postanowień o przejściu tranzytowym (traktuje o tym Rozdział 2 Konwencji). Problem leży jednak w tym, że Konwencja nie precyzuje obowiązków, którym podlegają okręty podwodne korzystające z przejścia tranzytowego. Co prawda artykuł 20, odnoszący się do prawa nieszkodliwego przepływu (przez wody terytorialne) mówi, że powinny one nawigować na powierzchni z podniesioną banderą, ale wątpliwości budzi – mimo istniejących podobieństw – mechaniczne przeniesienie zasad nieszkodliwego przepływu na przejście tranzytowe. Podczas negocjowania Konwencji Stany Zjednoczone ostro protestowały przeciwko stawianiu takiego znaku równości.

Sytuację komplikuje fakt, że przechodząc przez Cieśninę Ormuz Amerykanie

zmuszeni są akceptować obowiązujące tam zasady żeglugi (system rozgraniczenia ruchu, ang. Traffic Separation Scheme – TSS, art. 41 Konwencji stanowi, iż państwa położone nad cieśninami mogą wyznaczać szlaki morskie i ustalać systemy rozgraniczenia ruchu dla żeglugi w cieśninie, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia bezpiecznego przepływu statków), co z kolei skutkuje wchodzeniem okrętów w irańskie wody terytorialne.

TSS składa się z dwóch korytarzy żeglugowych („górny” – bliższy terytorium Iranu dla statków idących na zachód i „dolny”, bliższy wybrzeżom Omanu, dla statków idących na wschód). Każdy z nich ma dwie mile morskie szerokości, a oddzielone są one dwumilową „strefą bezpieczeństwa”. Konieczność stosowania się do reżimu TSS, prócz wymogów formalno-prawnych, wynika między innymi z bardzo dużej intensywności ruchu w cieśninie.

Dość powiedzieć, że każdego dnia przechodzi nią średnio 15 zbiornikowców z 16-17 milionami baryłek ropy na pokładach. Na akwenie o minimalnej szerokości 54 km (głębokości na torze wodnym od 12 do 220 m) koncentruje się 40 proc. światowych przewozów ropy surowej oraz 20 proc. całości światowego handlu morskiego. Prócz tego ani Stany Zjednoczone, ani Iran, Konwencji nie ratyfikowały.

Kwestia bezpieczeństwa

Poziom napięcia w cieśninie jest bardzo wysoki, a do eskalacji przyczyniają się enuncjacje prominentnych polityków i wojskowych obu stron. Na przykład w połowie ubiegłego roku, Ali Mohammed Dżafari, dowódca Korpusu Strażników Rewolucji Islamskiej (obecnie jest to drugi, niezależny od regularnej armii komponent irańskich sił zbrojnych) oświadczył, że w razie agresji amerykańskiej lub izraelskiej, Iran użyje wszelkich środków walki, w tym także blokadę cieśniny Ormuz, by gwałtownym wzrostem cen ropy osłabić przeciwników. Odpowiedzią amerykańską było zapewnienie dowódcy 5 Floty, wiceadmirała Kevina Cosgriffa, że amerykańska marynarka nie pozwoli, by **40 proc. światowej ropy stało się zakładnikiem jednego państwa**.

Opisany powyżej ciąg zdarzeń zawiera też prawdopodobnie odpowiedź na pytanie, dlaczego atomowy wielozada-

niowy okręt podwodny manewrował w rejonie ścieśnionym i do tego w stosunkowo płytkim w zanurzeniu.

Sądzić można, że przyjęcie tak niebezpiecznego sposobu nawigowania wynikało właśnie z poważnego traktowania groźby generowanej przez Iran. W przypadku przejścia na powierzchnię, gdy okręt podwodny jest praktycznie bezbronny, należałoby bowiem zorganizować jego ochronę, co z kolei dostarczy-

łoby Teheranowi możliwość organizowania nowych prowokacji. Zdecydowano się więc na politycznie bezpieczniejsze, ale nawigacyjnie niesłychanie bardziej ryzykowne pokonywanie przez okręty podwodne Cieśniny Ormuz w zanurzeniu (nie wydaje się przy tym, by pechowy *Hartford* był pierwszą jednostką, która tak właśnie przedostała się na Zatokę Perską).

Krzysztof Kubiak

USS *New Orleans* (LPD-18)

Transportowiec desantowy typu San Antonio (drugi okręt typu), czwarta jednostka w marynarce Stanów Zjednoczonych nosząca nazwę stolicy Louisiany. Budowa - Northrop Grumman Ship Systems w Nowym Orleanie. Podpisanie kontraktu 18 grudnia 1998 roku, położenie stępki 14 października 2002 roku, wodowanie 11 grudnia 2004 roku, wejście do służby 10 marca 2007 roku.

Wyporność pełna 24 433 tony, długość całkowita 208,4 m, długość na konstrukcyjnej linii wodnej 201,4 m, szerokość całkowita 32 m, szerokość na konstrukcyjnej linii wodnej 29,5 m, zanurzenie 7 m, cztery silniki wysokoprężne Colt-Pielstick o mocy 40 000 KM, prędkość maksymalna 22 węzły. Uzbrojenie: 2 x 30 mm armaty Bushmaster II, dwa rakietowe zestawy obrony bezpośredniej RIM-116 RAM. Załoga: 28 oficerów, 633 podoficerów i ma-



rynarzy, desant: 66 oficerów, 633 podoficerów i szeregowych (maksymalnie zaokrętować można 800 marynistów). Środki desantowo-przetransportowe: dwa kutry desantowe na poduszce powietrznej typu LCAC, jeden kuter desantowy typu LCU, 14 pływaków transporterów opancerzonych AA-7, statki powietrzne: możliwość bazowania dwóch śmigłowców ciężkich CH-53 Super Stallion (zamiennie z dwoma zmiennopłatami OV-22 Osprey) lub czterech średnich śmigłowców CH-46 Sea Knight.



Nie dla kasy

Holownik ratowniczy
Kapitan Poinc na Bałtyku.

W centrum wydarzeń

Niepozorny budynek w centrum Gdyni. Mało kto zdaje sobie sprawę, że waży się tutaj życie ludzi, którzy na morzu wpadli w tarapaty. Reporterzy „Naszego MORZA” zapoznali się z pracą Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK).

„W czwartek, tj. 22 stycznia br. załoga statku ratowniczego m/s Huragan z Łeby, udzieliła pomocy choremu rybakowi z kutra UST-31. O godz. 14.00 odebrano informację od MRCK Gdynia o załabnięciu rybaka na kutrze UST-31. Kuter w tym czasie przebywał w odległości ok. 28 mil morskich na NNE od Portu Łeba. O godz. 14.03 do akcji wyszedł statek ratowniczy Huragan, o godz. 14.55 na burłę podjęto poszkodowanego, pod stałą opieką ratowników przetransportowano go do Portu Łeba, gdzie przytomnego, lecz bardzo osłabionego przekazano o godz. 16.00 zespołowi karetki pogotowia ratunkowego oczekującego na brzegu.”

To pierwszy z brzegu komunikat, jaki znaleźliśmy na stronie internetowej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. I jeden z wielu, w którym używa się tajemniczego skrótu MRCK. Co oznacza? MRCK to nie innego jak Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, czyli miejsce skąd prowadzi się i koordynuje wszystkie akcje ratownicze na polskim morzu.



Statki ratownicze podczas ćwiczeń.

Robota dla pasjonatów

Siedziba MRCK znajduje się w budynku Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (inaczej SAR) przy ul. Hryniewickiego 10 w Gdyni, na terenie Dalmoru. Łatwo odróżnić go od innych, bo widnieje na nim duży znak służby SAR – czerwony maltański krzyż.

MRCK mieści się w trzech niedużych pomieszczeniach. W pierwszym widzimy stanowiska pracy dwóch tzw. inspektorów operacyjnych, przedzielone panelem z umieszczonymi na nim urządzeniami służącymi do łączności. Na ścianie drugiego pomieszczenia, pełniącego jednocześnie funkcję biura kierownika Centrum, wiszą cztery wielkie 50-calowe ekrany plazmowe, a na nich mapy, rzędy danych i tabelki. Trzecie pomieszczenie to zaplecze socjalne: aneks kuchenny, łóżko, szafa. Aż trudno uwierzyć, że tak skromne miejsce to najważniejsze ogniwo polskiego systemu ratownictwa morskiego.

Szefem MRCK jest Janusz Maziarz, 54-letni kapitan żegluga wielkiej, od lat związany z ratownictwem morskim. Kiedy coś niedobrego dzieje się w polskiej części Bałtyku, musi w ciągu 30 minut dojechać do pracy, co zważywszy na odległość Gdyni od Gdańska, gdzie mieszka, nie jest łatwe.

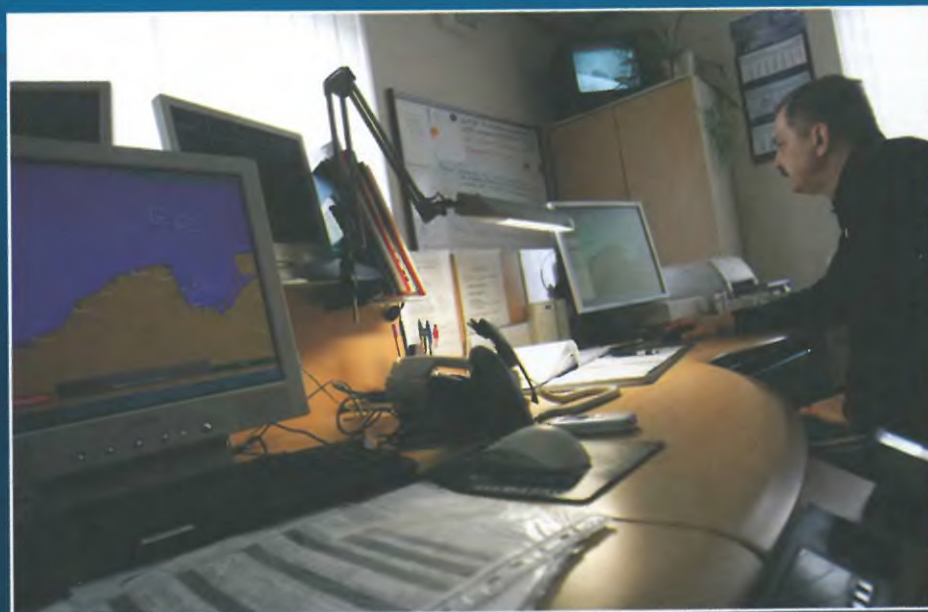
- Jakoś zawsze się udaje - zapewnia. - Czasami mam po prostu szczęście, a czasami to zasługa wyrozumiałych policjantów. Choć nie raz zdarzyło mi się złapać mandat, który trzeba było potem jakoś „odkręcić”.

MRCK pracuje na okrągło, przez całą dobę. W Centrum zawsze czuwają dwie osoby. Praca odbywa się na zmiany, w systemie 24 na 24, czyli doba służby, doba wypoczynku, oczywiście według ustalonego wcześniej grafiku. Zatrudnionych jest tam 12 osób. Dodatkowo pięć pracuje w Pomocniczym Centrum Koordynacyjnym w Świnoujściu, podlegającym gdynskiej centrali.

Praca w MRCK polega w pierwszym rzędzie na odbiorze sygnałów płynących z morza. Życie w globalnej wiosce powoduje, że Centrum „łapie” je nie tylko z Bałtyku, ale także z tak odległych od Gdyni zakątków ziemi jak Ocean Indyjski, Morze Śródziemne czy wybrzeża Australii. Niezależnie jednak od tego, ile tysięcy kilometrów od ul. Hryniewickiego ktoś wzywa pomocy, za każdym razem trzeba zareagować, przekazując informację o odebranych sygnałach służbie ratowniczej w odpowiednim kraju. Jeśli zaś sy-



Szef Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni Janusz Maziarz śledzi na monitorach, co się dzieje na morzu.



W MRCK dyżuruje ciągle dwóch ludzi. Na zdjęciu jeden z inspektorów – Zbigniew Krzyżanowski.

gnał splywa z polskiego morza, jest poddawany analizie, a następnie, o ile wymaga tego sytuacja, wysyła się do akcji odpowiednie ratownicze siły nawodne i powietrzne.

Inspektorzy zatrudnieni w MRCK korzystają w swojej pracy z najnowszych rozwiązań teleinformatycznych. Nie będziemy zanudzać Czytelników skomplikowanymi nazwami systemów i baz danych, jakimi się posługują. Istotne, że na ekranach swoich komputerów, na bieżąco mogą śledzić ruch statków w polskiej części Morza Bałtyckiego. A awaryjne źródła zasilania gwarantują nieprzerwane działanie całej tej nowoczesnej techniki.

Średnio w roku MRCK prowadzi około 200 akcji ratowniczych (jak twierdzą pracownicy Centrum najtrudniejsza była ostatnio ta, związana z zatonięciem w październiku ubiegłego roku, pogłębiarki *Rozgwiazda*). Wbrew pozorom, najwięcej tego typu działań nie podejmuje się w okresie jesiennych, zimowych czy wiosennych sztormów. Akcje wówczas stanowią zaledwie jedną czwartą całości, reszta wydarza się w okresie letnim, kiedy nad polski Bałtyk ściągają tysiące turystów i miłośników żeglarstwa.

- Mamy wtedy naprawdę ręce pełne roboty, nieraz nawet prowadzimy po osiem akcji dziennie - mówi starszy in-



Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Marek Długosz odpowiada za bezpieczeństwo w polskiej części Bałtyku.

spektor operacyjny MRCK Zbigniew Krzyżanowski. - Trzeba szczerze powiedzieć, że większości z nich można by uniknąć, przy odrobinie rozważa ze strony amatorów morskiego wypoczynku.

MRCK uznawane jest za jedną z lepszych tego rodzaju służb na Bałtyku, a nawet w Europie. I nie jest to opinia tylko pracujących tam ludzi. Podziela ją także Międzynarodowa Organizacja Morska, największa na świecie (skupiająca ponad 160 państw członkowskich) organizacja zajmująca się m.in. bezpieczeństwem na morzu. Dowód? Najprawdopodobniej jeszcze w tym roku przyjadą do Gdyni ratownicy morscy z Kenii. Polacy mają ich przeszkolić do pracy w podobnym do naszego Centrum ratowniczym w Mombasie.

Nie znaczy to jednak, że życie szefa MRCK w Gdyni usłane jest różami. Do szczęścia kapitanowi Maziarzowi potrzebna jest jeszcze jedna rzecz - większe zarobki dla pracowników. Trzeba bowiem przyznać, że inspektorzy zatrudnieni w centrum nie zarabiają kokosów.

- Człowiek, który chciałby u nas pracować musi być wysokiej klasy specjalistą - mówi Maziarz. - Tymczasem ja mogę mu zaoferować 2,5 tysiąca złotych brutto. Za takie pieniądze pracować chcą tylko pasjonaci. To szczęście, że udaje się nam takich znaleźć. Wolałbym jednak nie być zdanym na łaskę losu.

Czas inwestycji

Troski o zarobki swoich podwładnych nie kryje też Marek Długosz, dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, którego integralną częścią jest MRCK.

- Niestety, nie mamy na to żadnego wpływu - mówi. - Jesteśmy jednostką budżetową, podporządkowaną Ministerstwu Infrastruktury i dotyczą nas, w równym stopniu co innych, bolączki tej sfery.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR) jest służbą państwową. To oczywiste. Ale, przynajmniej dla niektórych, zaskoczeniem może być fakt, że choć tradycje polskiego ratownictwa morskiego sięgają przedwojnia, to MSPiR w obecnym kształcie istnieje od zaledwie sześciu lat (w tym czasie przeprowadziła ponad tysiąc akcji, ratując prawie 800 ludzi). Wcześniej działała pod znacznie bardziej rozpoznawalną nazwą Polskie Ratownictwo Okrętowe (PRO), które wślawiło się m.in. oczyszczeniem polskich portów z wojennych wraków, w tym ze spektakularnego podniesienia z dna niemieckiego pancernika *Gneisenau*, który tarasował wejście do portu w Gdyni - pisaliśmy o tym w naszej gazecie w marcu ubiegłego roku. Dzisiaj MSPiR i PRO to dwie odrębne instytucje, a ta ostatnia nie ma nic wspólnego z ratowaniem ludzkiego życia na morzu. Jej domeną są holowania pełnomorskie i oceaniczne.

Wydzielenie z PRO wyszło chyba jednak MSPiR na dobre. Służba zaczęła się intensywnie rozwijać. Od kilku lat wdrażany jest, finansowany w większości z budżetu państwa, program jej modernizacji, budowane są nowe statki ratownicze i placówki lądowe. I tak np. nie dalej jak w marcu, otwarto nową, supernowoczesną bazę w Świnoujściu.

- Obecnie pracuje u nas przeszło 300 ludzi, z czego zaledwie około 10 procent to administracja, reszta to ratownicy - mówi Długosz. - Czuwają non stop, przez całą dobę gotowi, w ciągu zaledwie piętnastu minut do wyjścia w morze.

MSPiR dysponuje placówkami, łodziami i statkami rozsianymi w 12 portach położonych wzdłuż całego polskiego wybrzeża, od Tolkmicka po Trzebież. Operują z Morskich i Brzegowych Stacji Ratowniczych. To właśnie one rozpoczynają akcje ratownicze na polecenie MRCK w Gdyni.

Mniej kojarzonym z tą służbą, choć nie mniej ważnym jej zadaniem jest, poza ratowaniem ludzi, zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych i chemicz-

nych na polskim morzu. W wykonywaniu tych wszystkich obowiązków współdziałają z nią także inne służby, m. in. Marynarka Wojenna, która użycza na ten cel swoje śmigłowce.

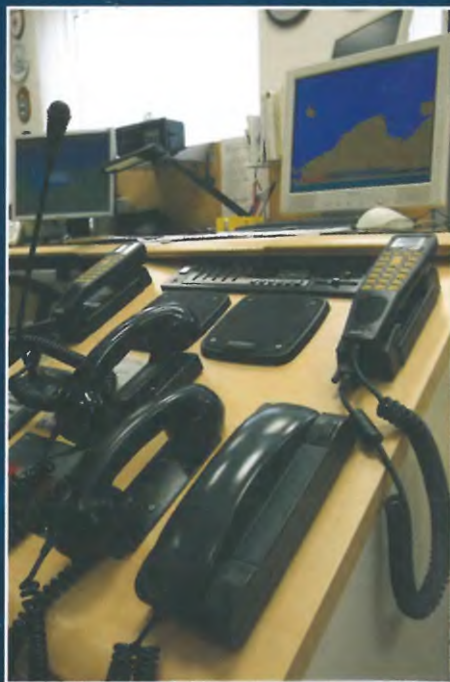
- To zdecydowanie tańsze rozwiązanie, niż gdyby środki lotnicze były w posiadaniu i ich, i nas - tłumaczy Długosz. - Nasz całoroczny budżet, to bowiem zaledwie około 20 milionów złotych.

Pomimo tak szczupłych środków, MSPiR „uzbroiła się” w ostatnich latach w nowoczesny sprzęt. Służba ma do dyspozycji 12 statków. Największą jednostką w tej flocie jest 53-metrowy, wielozadaniowy holownik ratowniczy *Kapitan Poinc* wyspecjalizowany w zwalczaniu rozlewów olejowych na morzu. Podobną funkcję spełnia, o połowę mniejszy statek, *Czesław II*.

Jednostkami służącymi do ratowania życia na morzu są: *Sztorm 2*, *Powiew*, *Zefir*, *Cyklon*, *Tajfun*, *Huragan*, *Monson*, *Szkwał*, *Wiatr*, *Bryza*. Do tego dochodzi kilkanaście łodzi ratowniczych. Większość z nich liczy około dziesięciu lat. Ale są wśród nich także jednostki trzydziestoletnie. Dyrektor Długosz zapewnia, że do końca roku zostaną zastąpione przez nowe statki.

- O jakim sprzęcie jeszcze marzę? - mówi dyrektor Długosz. - Pewnie, że chciałbym to, czy tamto, ale póki wystarczy to co mamy, jestem szczęśliwy.

**Tomasz Falba
Zdjęcia: Łukasz Głowala**



Łączność to podstawa w pracy MRCK.

Ostatni rejs *Athenian Venture*

Ponad 20 lat po katastrofie tankowca *Athenian Venture*, w której zginęło 29 osób, nadal jest w tej sprawie więcej znaków zapytania i tajemniczych wydarzeń niż konkretnych faktów.

Nie wiadomo przede wszystkim, w jakim stanie był statek w chwili tragedii.

Starają się tego dociec rodziny tragicznie zmarłych.



Wyjaśnić tajemnicę

Zatonięcie *Athenian Venture* to największa po *Heweliuszu* katastrofa morska z udziałem polskiej załogi. O ile jednak o *Heweliuszu* wiemy dużo, a sama sprawa była bardzo głośna i spowodowała m.in. zmianę ustawy o izbach morskich, o tyle przyczyny tragedii cypryjskiego tankowca nadal pozostają tajemnicą, a w ostatnich latach trafiła ona na łamy gazet jedynie rok temu, w 20 rocznicę katastrofy. Właśnie wówczas rodziny tragicznie zmarłych postanowiły na własną rękę wyjaśnić, co właściwie stało się na statku, na którym płynęli ich bliscy. Co przez ten czas udało im się ustalić? Wydaje się, że niestety niewiele.

• • •

Katastrofa *Athenian Venture* jest tym bardziej przerażająca, że w jej wyniku dwanaścioro dzieci straciło oboje rodziców. Pięciu członków załogi zabrało bo-

wiem w rejs z Amsterdamu do Nowego Jorku małżonki.

Sebastian Szulkowski w chwili katastrofy miał prawie dziewięć lat. Na statku zginęli jego rodzice, ojciec, który był IV mechanikiem i płynąca jako pasażerka mama. Zostali mu dwaj bracia. Półtora roku temu na stronie internetowej Fun-

dacji Ostatni Rejs zamieścił apel do bliskich ofiar katastrofy, by opowiedziały o swoich przeżyciach dotyczących tamtych wydarzeń oraz podzieliły się informacjami na ten temat. Zgłosiło się kilkanaście rodzin. Wspólnie próbują dociec przyczyn katastrofy i stopnia odpowiedzialności za nią greckiego armatora.

Płonący *Athenian Venture*.



Dariusz Brękiewicz: - Chcielibyśmy dowiedzieć się, jak to było z Athenian Venture.

Według nich, sprawą ewidentną jest, że tankowiec był w fatalnym stanie.

- Wielu marynarzy, którzy pływali na *Athenianie*, nie mówiło o nim inaczej niż wrak - opowiada Szulkowski. - Mówili, że łatanie dziur na statku podczas rejsu było czymś, do czego się przyzwyczaili. Podczas ostatniego przeglądu, który odbył się w Pireusie, kilka miesięcy przed katastrofą, statek otrzymał świadectwo dzielności wydane przez inspektorów z Polskiego Rejestru Statków. Marynarze, którzy pływali na nim wcześniej i ci, którzy zeszli z niego w porcie w Amsterdamie przed fatalnym rejsiem, opowiadali, że remonty na statku były częściowo fikcyjne. Właśnie podczas ostatniego przeglądu, pod wpływem nacisków ze strony armatora, zrezygnowano w stoczni z różnych prac, m.in. wymieniono tylko niektóre rurociągi, podczas gdy wszystkie przypominały durszlak, prace spawalnicze wykonywano byle jak, spawy nie były prześwietlane. Rdza była praktycznie wszędzie. Jeden z marynarzy zatrudniony na nim wcześniej twierdził, że *Athenian Venture* to był zajeżdżony wrak. Statek jednak wyszedł w morze z ważnym atestem PRS. Dla armatora to wystarczający (i jedyny) argument, iż jednostka odznaczała się „dzielnością morską”.

Zyskowe przedsięwzięcie

Athenian Venture pierwotnie nosił miano *Karkonosze* i pływał pod banderą Polskiej Żeglugi Morskiej. Był jednym

z trzech, zbudowanych w szwedzkiej stoczni Oskarshamn Varv A/B w połowie lat 70. ubiegłego wieku, zbiornikowców po 31 tysięcy DWT każdy (bliźniacze jednostki to *Tatry* i *Pieniny II*). Jednostki weszły do eksploatacji w 1975 roku. Ich zadaniem było odbieranie ropy od rodzimych wielkich tankowców, które nie były w stanie przepłynąć Cieśniny Duńskiej i przewożenie jej do Polski. Wkrótce jednak kryzys energetyczny spowodowany konfliktem na Bliskim Wschodzie i wzrost cen ropy spowodowały, że przedsięwzięcie okazało się nieopłacalne. Statki stały się niepotrzebne.

PŻM postanowił pozbyć się jednego z nich. A właściwie znaleźć mu nowego właściciela, nie tracąc go „z pola widzenia”.

W 1983 roku zawiązał spółkę, pod nazwą Patron Marine Co., z *Athenian Tankers*, greckim armatorem, który zajmował się przewozami różnorodnych ładunków, dzięki posiadanej przez siebie flocie zbiornikowców i drobnicowców. Zyskami z tych przewozów PŻM i *Athenian Tankers* dzieliły się po połowie. Jak tłumaczy to przedsięwzięcie wieloletni pracownik PŻM Krzysztof Kremky, decyzję o zawiązaniu spółki i przekazaniu jej *Karkonoszy* podjęto, by skutecznie dzięki temu statkowi zarabiać.

- To przedsięwzięcie było bardzo opłacalne, rok w rok przynosiło finansowe korzyści - mówi. I dodaje: - Nie było najmniejszych sygnałów, że z tym statkiem dzieje się coś złego. Ani od armatora, ani od załóg.

Według posiadanych przez rodziny poszkodowanych wiadomości, *Karkonosze* (i w ogóle cała seria tych statków) były od początku wadliwe. Już w czasie dziewiczego rejsu jednostki zaobserwowano pęknięcia kadłuba, w dodatku w tym samym miejscu, w którym statek przełamał się w czasie katastrofy. Z powodu kiepskiego stanu, został szybko sprzedany.

Kremky twierdzi, że to bzdura. - Nie potwierdzam plotek o tym, że podczas dziewiczego rejsu miało dojść do pęknięć kadłuba. Znam *Karkonosze*, choć w czasie, gdy ten statek pływał w PŻM, ja, jako inspektor techniczny zajmowałem się innymi jednostkami. W czasie eksploatacji *Karkonoszy* przez PŻM nie zanotowaliśmy żadnych sygnałów o słabości kadłuba. Jednostka spisywała się dobrze. W sensie technicznym nie można jej było niczego zarzucić.

W listopadzie 1987 roku, po czterech latach pływania w barwach *Athenian Tankers*, statek przeszedł kontrolę w związku z odnowieniem klasy. Ostateczna decyzja była pozytywna, inspektorzy, w tym przedstawiciele Polskiego Rejestru Statków, nie mieli do niego większych zastrzeżeń.

Kpt. Leszek Górecki, przewodniczący Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, po katastrofie *Athenian Venture* na polecenie Ministerstwa Transportu i Żeglugi przeprowadził dochodzenie w sprawie odnowienia klasy statku.

- Przesłuchaliśmy inspektorów, którzy brali w tym udział, widzieliśmy dokumentację - mówi. - Ogólnie wszystko było w porządku, oprócz kilku drobnych spraw, z których najważniejsza to włączenie do nadzoru inspektorskiego osoby, która posiadając wszelkie kompetencje, nie była jednak pracownikiem zatrudnionym na stałe w PRS, a działała jedynie na zlecenie owej instytucji. To może się źle kojarzyć.

Pływający wrak?

Jednak według informacji rodzin tragicznie zmarłych w katastrofie, statek już wówczas był w kiepskim stanie.

- Odnowianie klasy prowadzone było w Grecji. Z doświadczenia wiem, że tam remontuje się raczej pobieżnie. Zamiast drogich napraw, drogich materiałów, stosuje się gorsze, zamiast remontować, łąta się zbiorniki, co jest niedopuszczalne. Z listów marynarzy do rodzin wiemy, że statek był w fatalnym stanie. Mój ojciec nie mówił nic o tym, zapewne nie chciał denudować mamy i nas. Tyle że powiedział,

że to jego ostatni rejs na tym statku - opowiada Dariusz Brękiewicz, którego ojciec był marynarzem na *Athenian*. - Z wnętrza statek będący w złej kondycji nie musi źle wyglądać. Zamalowuje się różne rzeczy i wygląda jak nowy.

O decyzji, że to „ostatni rejs ojca” wspomina zresztą kilkoro dzieci marynarzy z *Athenian*. Świadczyć to może o tym, że ich ojcowie mieli dość tej jednostki. Już po katastrofie, w prasie ukazały się fragmenty listów dwóch marynarzy do rodzin wysłane po kontroli w Pireusie.

Motorzysta Zbigniew Jursza pisał: „27 stycznia, wyjście z portu, płyniemy do Stanów, port New Haven, między Nowym Jorkiem a Bostonem. Koniec stycznia w sztormie. Pęka pokład, dziurki w burcie, gubimy ładunek (paliwo).”

Marynarz Ryszard Stelmaszyk: „Obecnie nasz statek doznał małego załamania na śródokreściu i my nie wiemy co się stanie. Na pewno statek pójdzie do stoczni, przypuszczalnie w Grecji, lecz jest tylko problem dotarcia tam bezpiecznie, gdyż w wypadku, gdy napotkamy złą pogodę, statek może nie wytrzymać, złać się na pół i utonąć. Armator obawia się, że może stracić statek”. W odnalezionych po katastrofie dokumentach wspomina się o wielkiej liczbie napraw, których załoga dokonywała w czasie rejsu.

- *Athenian Venture* w ogóle nie powinien był pływać - wspominał rok temu, podczas uroczystości 20 rocznicy tragedii na cmentarzu w Szczecinie, motorzysta Jan Matwiejko, który przez 9 miesięcy pływał na tym statku. Zszedł z pokładu tankowca kilka miesięcy przed katastrofą. - Nie zaprzeczam - odpowiedział na pytanie dziennikarzy, czy prawdą jest, że zbiornikowiec był w fatalnym stanie technicznym.

W ostatni rejs *Athenian Venture* wypłynął w kwietniu 1988 roku z Amsterdamu. Celem był Nowy Jork, w którym amerykańskie służby portowe, Coast Guard, słyną z restrykcyjnego przestrzegania przepisów. Oznacza to, że statek w złym stanie technicznym nie mógłby raczej być wpuszczony do tamtejszego portu. Rejs taką jednostką mógł zatem okazać się nieopłacalny.

Czy w takiej sytuacji armator „pływającego wraku” zdecydowałby się na wysłanie go w rejs, który mógł nie przynieść zysków?

Inne pytanie dotyczy samej załogi *Athenian Venture*. Jeżeli zdawali sobie sprawę z tego, że statek może rejsu nie wytrzymać, dlaczego nim popłynęli? Da-

riusz Brękiewicz, który przez kilka lat pływał jako marynarz, tak to tłumaczy:

- Załoga może odmówić, ale wiąże się to ze stratami finansowymi. Jeżeli schodzę na ląd, na mój koszt jedzie zmiennik, a ja na swój koszt wracam. Czyli tracę podwójnie. Na tamte czasy były to wielkie pieniądze. Potem ciężko byłoby u tego i innych armatorów znaleźć pracę. No i miałbym już „odpowiednią” opinię.

Powiedzmy, że marynarze postanowili zaryzykować. Ale dlaczego pięciu z nich zabrało w rejs małżonki? Szulkowski: - To rzeczywiście paradoks tego zawodu, pomimo iż rejsy są często bardzo niebezpieczne, marynarze mimo świadomości ryzyka, zabierają ze sobą żony. Z drugiej strony 20 lat temu każdy wyjazd z kraju traktowany był jak szansa na zobaczenie innego świata i na wyrwanie się z szarzyzny komunistycznego kraju. Warto było to zrobić mimo wszystko, ponieważ takie kontrakty były wówczas rzadkością.

Z informacji rodzin wynika, że przed ostatnim rejsiem ze statku zeszło kilku marynarzy, w tym kapitan. Nie udało się nam ich potwierdzić. Kpt. Górecki, który znał ostatniego kapitana *Athenian* Marka Umieckiego, twierdzi jednak, że nie sądzi, by była to prawda.

Nocą z 21 na 22 kwietnia 1988 roku *Athenian Venture* płynął ze zbiornikami pełnymi (10 tysięcy galonów) benzyny bezołowiowej do Nowego Jorku. Od kilku dni trwał sztorm, dochodzący do 8 stopni w skali Beauforta. Do katastrofy doszło 375 mil morskich na południe od wschodniego wybrzeża Kanady. Podczas nocnej wachty, drugi oficer kanadyjskiej jednostki naukowo-badawczej *Hudson* zameldował o błyskach światła na horyzoncie. Statek zmienił kurs i popłynął prosto w kierunku znajdującej się w odległości kilkudziesięciu kilometrów, łuny na horyzoncie. Zajął mu to kilka godzin. Gdy jednostka przybyła na miejsce, załoga ujrzała przerażający widok, płonące jak pochodnia dwie części płonącego tankowca - dziobową i rufową.

Zaczęto szukać rozbitków. Do akcji włączyły się amerykańskie samoloty patrolowe i inne jednostki, w tym dwie polskie. Żadnego z członków załogi jednak nie odnaleziono. Następnego dnia załoga jednego ze statków znalazła w wodzie częściowo zwęglone ciało jednego z marynarzy, mechanika Andrzeja Szukalskiego. Rufowa część *Athenian Venture* płonęła jeszcze przez trzy tygodnie.

Sebastian Szulkowski:

- Czy za tę katastrofę odpowiedzialność ponosi morze, czy czyjeś zaniedbanie?



Fot. archiwum własne

lacji elektrycznej. Iskrzenie mogło również nastąpić przez wzajemne tarcie pękniętych płyt poszycia. No i nastąpił wybuch, który był tak potężny, że przepołuwił statek i spowodował rozległy pożar.

Według niego wiatr o sile 8 w skali Beauforta nie jest dla takiego statku jak A.V. groźny. Groźniejsza jest długa wysoka martwa fala, z którą statek musi się wiele godzin zmagać i która może spowodować nadwyrężenie pokładu, zwłaszcza jeśli jednostka jest utrzymywana stale na kursie prostopadłym - pod falę.

Sebastian Szulkowski ma wątpliwości: - Statek miał wszelkie zabezpieczenia i automatyczną sygnalizację. Nie zadziałały, bo zdarzyła się awaria, czy też nie zdążyły? Czy przyczyną był wybuch, spowodowany gromadzącą się mieszkanką par benzynowych w połączeniu z powietrzem? Ale z drugiej strony powietrze powinno być usuwane przez tzw. gaz obojętny Inerta. Tankowce mają odpowiednie zabezpieczenie przed sztormami. Także załoga jest specjalnie selekcjonowana, do pracy na tych statkach wymagane było długoletnie doświadczenie. Zatem co było przyczyną katastrofy - zaniedbania armatora, kapitana statku, załogi czy warunki metrologiczne?

Nadal pozostaje kwestia, w jakim stanie był tankowiec. PŻM po katastrofie przeprowadził analizę wypadku, by zabezpieczyć przed podobnym losem dwie bliźniacze jednostki *Pieniny II* i *Tatry*. Okazało się, że wytrzymałość pokładu obu tych jednostek była „na granicy” dopuszczalnych norm. Nasuwa się więc pytanie: jeżeli jednostki wożące mniej sprzyjające korozji paliwo, były w „sytuacji podbramkowej”, w jak złym stanie musiałby być statek, który przez pięć lat woził paliwo bardziej „agresywne”?

Według cypryjskich urzędników (statek pływał pod banderą tego kraju), którzy w 1993 roku przeprowadzili postępowanie mające zdecydować, co było przyczyną zatonięcia, nie można było tego ustalić, bo nikt z załogi nie przeżył i nie mógł złożyć zeznań, a wrak statku zatonął i nie został wydobyty lub zbadany. Według nich, „najprawdopodobniej przyczyną katastrofy były złe warunki pogodowe (sztorm), które spowodowały przeciążenie i uszkodzenia kadłuba”.

Czekają na sygnał

Załoga *Athenian* prawdopodobnie zginęła w ogniu. Sierotami zostało 43 dzieci.

Dariusz Brękwicz: - Chodziłem wówczas do ósmej klasy szkoły podstawowej. O katastrofie więcej dowiedziałem się z telewizji niż np. z PŻM. Pamiętam, że mama odebrała telefon, to była to krótka rozmowa, nic nie chcieli powiedzieć, albo nic nie wiedzieli.

Sebastian Szulkowski: - Po burzy wywołanej samym zatonięciem tankowca, przyszła następna wywołana zachowaniem armatora statku, który delikatnie i w dużym uproszczeniu mówiąc - „nieelegancko” obszedł się z rodzinami, które w szoku po śmierci swoich najbliższych szukały odpowiedzi na nurtujące ich pytania o przyczynę ich śmierci.

Nie można nie wspomnieć w tym miejscu o żenującej, niezmiernie przykrej dla samych zainteresowanych walce o odszkodowanie, które nie dość, że zapłacone po długiej batalii stoczonej przed sądem, to jeszcze wypłacone w wysokości, która nawet na owe czasy, mogłaby przypisać niejedną osobę o uśmiech politowania.

Przez wiele miesięcy po katastrofie prasa pisała o tym, jakie armator jednostki robi uniki, by rodziny dostały jak najmniej odszkodowania.

- Rodzinom przedstawiono taką opcję, że dostaną to, co oferuje armator, albo nic. Ludzie byli załamani, nie mieli środków do życia, moja matka nie wiedziała co robić, nie pracowała, ciężko było, zgodziła na odszkodowanie - opowiada Brękwicz. - Nawet jak na tamte czasy, było niewielkie. Właściwie to była jałmużna.

Rodziny dostały po kilka tysięcy dolarów na osobę. Część z nich nie przyjęła pieniędzy licząc na odszkodowanie wielokrotnie większe.

Armator ubezpieczył ponoć zbiornikowiec na 8 mln dolarów. W razie śmierci marynarza, rodzina miała otrzymać odszkodowanie w wysokości pięciokrotnej podstawowej miesięcznej pensji, a ona wynosiła około 400-500 dolarów (oficerom przysługiwało odszkodowanie w wysokości 10-krotnej wartości pensji).

Były to stawki żenująco niskie w porównaniu z tymi, jakie obowiązywały u innych armatorów i jakich domagała się Międzynarodowa Federacja Transportowców (40 tys. dolarów za śmierć i po 10 tys. dolarów na każde dziecko do 21 roku życia).

Na polecenie Ministerstwa Transportu polscy urzędnicy starali się dotrzeć do ludzi, którzy wcześniej pływali na A.V. Ci, do których dotarli, niewiele powiedzieli. Potwierdzali jednak m.in. liczne prze-



Fot. z archiwum Dariusza Brękwicza

Bliźniacze Tatry.

cieki zbiorników i zaspawywanie ich łatami, co jest niedopuszczalne.

Właścicielem *Athenian Tankers* był Xsenofont Minos Kyriakou, Grek osiadły po wojnie w Polsce. Obecnie pełni funkcję konsula honorowego Polski przy Konsulacie Polskim w Salonikach. Jego firma nazywa się teraz *Athenian Sea Carriers Ltd.*

Rodziny i sieroty po tragicznie zmarłych właśnie jego obarczają winą za zaniedbania, śmierć ich bliskich, a później uchylanie się od odpowiedzialności. A jego ówczesny tonaż nazywają „czarną flotą”.

Kapitan Leszek Górecki: - Pływałem na statkach greckich dwa razy, w tym również u armatora *Athenian Tankers*. Z tym, że nie na tankowcach, a drobnicowcach. Osobiście nie mam do tego armatora żadnych zastrzeżeń.

Krzysztof Kremky uważa, że nie należy domniemywać złej woli armatora. Choć, zaznacza, jeżeli przyczyną wypadku nie była siła nadzwyczajna, np. zderzenie z innym obiektem, to właśnie on ponosi odpowiedzialność za wypadek.

- To on powinien analizować ewentualne sygnały o nieprawidłowościach i podejmować odpowiednie kroki, by zapewnić jednostce i załodze bezpieczeństwo.

Bliscy ofiar katastrofy liczą, że z czasem uda się dowiedzieć, co było przyczyną nieszczęścia.

- Czy za tę katastrofę odpowiedzialność ponosi morze, czy czyjeś zaniedbanie? Na te pytania pewnie nigdy nie znajdziemy odpowiedzi. Ale na pewno są pytania, które warto postawić i na które trzeba szukać odpowiedzi - mówi Sebastian Szulkowski.

Dariusz Brękwicz: - Nikt z ludzi, którzy pływali wcześniej na tym statku się nie odezwał. Rozumiem, że wówczas nie chcieli nic mówić. Takie były czasy, ludzie bali się o pracę, pływali, by wykarcić rodzinę, gdyby zeznawali inaczej, nie mogliby znaleźć pracy. Ale po ponad 20 latach? Chcielibyśmy dowiedzieć się, jak to było z *Athenian Venture*.

Kto i po co wykopał dół?

Malutka tajemnica

Niedaleko Jastarni leży wrak polskiego okrętu podwodnego. Obok wykopano wielki dół, jakby chciano go tam schować. Tylko po co?

- Nie od razu stało się oczywiste, że natrafiliśmy na coś niezwykłego - wspomina dr Benedykt Hac, 52-letni hydrograf z Instytutu Morskiego w Gdańsku. - A już na pewno, że ocieramy się o jakąś tajemnicę.

Hac jest kierownikiem pływającego laboratorium Instytutu Morskiego, jednym z najlepszych znawców wraków polskiej strefy Bałtyku. Jesienią i zimą 2006 roku dowodził statkiem badawczym *Imor*. Instytut Morski, wspólnie z Państwowym Instytutem Geologicznym, przy pomocy sprzętu zgromadzonego na tej jednostce (między innymi dwuczęstotliwościowego

holowanego sonaru bocznego EdgeTech DF 1000, częstotliwość robocza 100 kHz i 500 kHz oraz sondy wielowiązkowej SeaBat 8101) dokonywał rozpoznania warunków geologicznych panujących w rejonie Zatoki Gdańskiej.

W trakcie tej pracy naukowcy natrafili na wiele nieznanych obiektów, w tym dwa szczególnie interesujące, które nie były dotąd zaznaczone na mapach, ani nie figurowały w żadnym oficjalnym rejestrze. Wrak bliżej nieokreślonego, nie-

Benedykt Hac
- odkrywca Ślązaka.

Ślązak na okładce miesięcznika „Morze” z sierpnia 1960 roku.



wielkiego okrętu podwodnego oraz, około 100 metrów dalej, dziwną konstrukcję hydrotechniczną. Oba obiekty położone są około 2 mil morskich na południe od Jastarni, na głębokości około 30 metrów.

- Początkowo sądziłem, że ich pochodzenie da się łatwo wyjaśnić - mówi Hac. - Szybko okazało się jednak, jak bardzo się myliłem.

Okręt się zerwał?

Pierwszym problemem, z jakim musiał się uporać hydrograf po odkryciu nieznanego wraku, było jego zidentyfikowanie. Na podstawie obrazów sonarowych określił wielkość i rodzaj wraku, a w oparciu o dostępną historyczną dokumentację techniczną ustalił, że jest to wrak okrętu podwodnego rosyjskiego typu M-XV. W szczegółowej identyfikacji pomogli pletwonurkowie, którzy na wieść o znalezisku, postanowili je spenetrować.

Spoczywający na dnie okręt podwodny przypadł im do gustu. Ze względu na łatwą dostępność, szybko stał się jednym z najczęściej odwiedzanych obiektów podwodnych Zatoki Gdańskiej. Filmy i zdjęcia z eksploracji okrętu bez trudu odnaleźć można na internetowych portalach nurkowych.

Jednostka ma wymalowany na kiosku numer 304. To i szczegóły budowy pozwoliły ustalić, że mamy do czynienia z ORP *Ślązak*. Był jednym z sześciu okrętów podwodnych radzieckiej konstrukcji typu Malutka, które znajdowały się na wyposażeniu Polskiej Marynarki Wojennej w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Nazwa typu odpowiadała jego charakterystyce, bo rzeczywiście nie były to wielkie obiekty. Miały niecałe 50 metrów długości, nieco

ponad 350 ton wyporności i 30 osób załogi. Mogły poruszać się z prędkością 15 węzłów na powierzchni i 7 pod wodą. Przy prędkości ekonomicznej miały zasięg 3 tysięcy mil morskich. Ich uzbrojenie stanowiło działo pokładowe (później zdemonstrowane) i cztery torpedy.

Okręty typu Malutka nosiły nazwy: *Kujawiak*, *Ślązak*, *Mazur*, *Kaszub*, *Krakowiak* i *Kurp*. Wszystkie zostały wycofane ze służby w latach sześćdziesiątych. Co ciekawe jednak, do momentu odkrycia *Ślązaka*, znany był dokładnie los jedynie trzech jednostek. *Kujawiak* służył jako okręt-cel i spoczywa na Zatoce Puckiej. Dwa inne zostały zezłomowane.

Hac próbował ustalić, jak *Ślązak* znalazł się koło Jastarni. Wrak jest w dobrym stanie, ma zdemonstrowane części ruchome i działo, otwarte włady i klapy, do dziobu zaś przywiązany jest kawałek stalowej liny. Wszystko wskazuje, że okręt mógł być holowany i z jakiegoś nieznanego powodu, zerwał się z uwięzi.

Dziura bez sensu

- Czy Marynarka Wojenna chciała go zatopić? - snuje przypuszczenia dr Hac. - Czy odkryty obok dół ma z tym coś wspólnego?

Dół ma 160 metrów długości, 30 szerokości i 6 głębokości (kubatura - około 30 tys. m³). Nie ma wątpliwości co do jego sztucznego pochodzenia. Świadczy o tym zarówno kształt (prawie idealny prostokąt), jak i odłożony po dłuższych bokach urobek. Wykopanie dziury musiało kosztować sporo wysiłku. Tymczasem badania wykazały, że jest pusty. Tym bardziej więc intrygujące staje się pytanie po co powstał.

- Możliwości są dwie, każda tak samo prawdopodobna. Po pierwsze, że dół i okręt nie mają ze sobą nic wspólnego. Po drugie, że jednak są ze sobą jakoś związane. Tylko jak? - zastanawia się Hac. - Pierwsza myśl jaka przychodzi do głowy to, że okręt miał być w nim położony, a następnie zasypyany. Ale po co? Przyznam się, że nigdy nie słyszałem o podobnej operacji, no chyba, że ktoś chciałby coś ukryć.

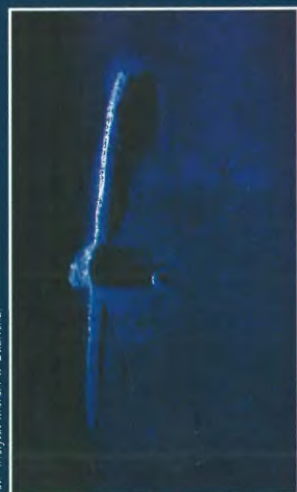
Początkowo Hac podejrzewał, że w *Ślązaku* mogły znajdować się substancje chemiczne groźne dla środowiska. Dół byłby wtedy rodzajem podwodnego mogilnika na niewygodne odpady, których Marynarka Wojenna chciała się „po cichu” pozbyć. Dla sprawdzenia tej tezy, pod koniec ubiegłego roku, *Imor* ponownie przebadał miejsce spoczynku *Ślązaka*. Okręt okazał się „czysty”, nic groźnego z niego się nie wydobywa, także zbiorniki paliwowe okrętu okazały się puste. Hipoteza upadła, a tajemnica jednostki stała się jeszcze większa. Tym bardziej, że związku dziury z okrętem nie był nam w stanie wyjaśnić żaden specjalista.

- Niestety, nie jestem państwem w stanie pomóc. Pierwszy raz o tym słyszę - odpowiedział na nasze pytanie kmdr ppor rez. Edward Olewiński, prezes Bractwa Okrętów Podwodnych skupiającego byłych polskich podwodniaków, były dowódca okrętów podwodnych *Bielik* i *Orzeł II*. - Sam chętnie dowiedziałbym się, jakie jest rozwiązanie tej zagadki.

A może ktoś z Czytelników może nam coś na ten temat powiedzieć? Kontakt do autora tekstu: tomasz.falba@naszemo-rze.com.pl.

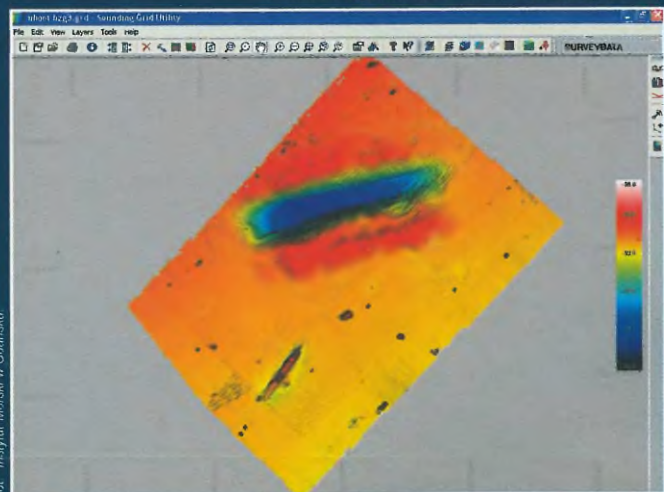
Tomasz Falba

Szczegółowe zdjęcie sonarowe *Ślązaka*.



Fot. Instytut Morski w Gdańsku

Rozkład głębokości w okolicy wraku *Ślązaka* (brązowa kreska na dole) i dołu (niebieska plama u góry). Pomiar wykonano sondą wielowiązkową.



Fot. Instytut Morski w Gdańsku

Włoski wróg pancerników

Fryzjer na *Centaurze*

Pamiętacie Mariusza Szymańskiego, 35-letniego fryzjera z Gdyni, który zrekonstruował polski, miniaturowy pojazd podwodny *Błotniak* i pływa nim po Zatoce Gdańskiej? Pisaliśmy o nim w lutym ubiegłego roku. Nie poprzestał na jednym. Zbudował kolejny miniokręt podwodny. Tym razem na włoskich wzorach.

Przypomnijmy. *Błotniak* to kryptonim supertajnego projektu Układu Warszawskiego, którego realizacja zaczęła się na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Jego celem było skonstruowanie i zbudowanie miniaturowego pojazdu podwodnego do celów bojowych. Miał służyć do podkładania ładunków wybuchowych pod kadłuby okrętów i statków przeciwnika, niszczenia portowych instalacji podwodnych, skrytego stawiania zapór minowych, transportu grup dywersyjnych, czy do prowadzenia działań rozpoznawczych.

Projekt opracowywał zespół polskich naukowców. Choć nasi badacze nie mieli żadnego doświadczenia w konstruowaniu miniaturowych pojazdów podwodnych, udało się im zaprojektować urządzenie, którego zbudowania podjęła się Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. Powstało pięć egzemplarzy *Błotniaka*, po czym, a była to już połowa lat osiemdziesiątych, realizację projektu nagle przerwano.

Centaur przed domem konstruktora.

Włoska robota

Z czasem o polskim miniaturowym bojowym pojeździe podwodnym niemal całkowicie zapomniano. Do czasu udanej rekonstrukcji przez gdynianina, fryzjera z zawodu, prywatnie pasjonata militariów, Mariusza Szymańskiego. Jego *Błotniak* ma 3,5 m długości, 1,5 m wysokości i 1,2 m szerokości. Kabina może pomieścić jedną osobę. Dzięki zamontowanym po bokach uchwytom, *Błotniak* może zabrać ze sobą dodatkowo dwóch ludzi. Pojazd waży około 800 kg. Może się zanurzać do 50 m. Napędza go silnik elektryczny, którego baterie wystarczają na pokonanie 25 km z maksymalną prędkością 5 węzłów.

O pasji Szymańskiego napisaliśmy w lutowym numerze „*Naszego MORZA*” z ubiegłego roku. Po naszym artykule temat podjęły inne media. Twórca *Błotniaka* stał się znany w całej Polsce. Zainteresowanie jego działalnością okazali także pletwonurkowie z Niemiec. Pewien człowiek podarował mu oryginalną skorupę, według której wykonano *Błotniaka*. Przede wszystkim jednak, gdynianin jeździł ze swoim pojazdem po najróżniejszych imprezach i prezentował jego możliwość.

A w przerwach... budował kolejny pojazd do podwodnych wycieczek, który nazwał roboczo *Centaurem*. Tym razem jednostka oparta jest na włoskich wzorach. Dlaczego włoskich?

- Przez całe lata Włosi byli pionierami w konstruowaniu „żywych torped”, czy „lilipucich okrętów podwodnych”, jak czasami bywają nazywane załogowe miniaturowe okręty podwodne - tłumaczy Mariusz Szymański. - To właśnie oni, pod koniec pierwszej wojny światowej, przy użyciu jednego z nich, wysadzili w powietrze pancernik *Viribus Unitis*. A w czasie drugiej wojny światowej uszkodzili, stacjonujące w Aleksandrii, dwa brytyjskie pancerniki: *Valiant* i *Queen Elizabeth*, co wyłączyło je na kilka miesięcy z udziału w walce.

Przykryty brezentem, pomalowany w bojowe barwy, *Centaur* stoi przed domem Szymańskiego w Gdyni Oksywiu. Już na pierwszy rzut oka widać, że po-



Mariusz Szymański pokazuje, jak się siedzi na *Centaury*.

jazd jest mniejszy od *Błotniaka*. Ma 2 m długości. Powstał z głowicy ćwiczebnej torpedy włoskiej konstrukcji kaliber 533 mm. W środku ma silnik elektryczny pozwalający rozwinąć prędkość 5-6 węzłów. Całość waży 400 kg.

Podwodne marzenia

Jak zapewnia jego konstruktor, *Centaur* jest doskonale wyważony. Potwierdziły to pierwsze próby morskie. Dzięki temu może swobodnie „wisieć” w wodzie, tuż pod jej powierzchnią. *Centaur* ma prostszą konstrukcję niż *Błotniak*. Pojazdem kieruje się przy pomocy specjalnego panelu połączonego kablem z kadłubem. Robi to pletwonurek siadając na *Centaury* okrakiem. Szymański zamierza jeszcze przymocować do jego boków specjalne uchwyty, które spowodują, że poza kierowcą, pojazd będzie mógł holować dodatkowo dwie osoby.

- Ale najfajniejsze jest to, że *Centaur* jest przystosowany do tego, aby można go było wystrzelić z wyrzutni torpedowej prawdziwego okrętu podwodnego - ekscytuje się gdynianin. - *Błotniak* nie dawał takiej możliwości.

Konstruktor nie ma pewności, czy kiedykolwiek uda mu się wypróbować, jak będzie zachowywać się w czasie takiego manewru jego pojazd. Zdaje sobie sprawę, że *Centaur*, podobnie jak jego poprzednik, nie będą nigdy użytkowane w Marynarce Wojennej. Liczy jednak, że

może uda się uruchomić seryjną produkcję pojazdów dla amatorów podmorskich wędrówek.

- Kiedy o *Błotniaku* zrobiło się głośno, dostałem kilkaset maili od zainteresowanych tym pojazdem - mówi Szymański. - Przynajmniej w kilkunastu przypadkach zgłoszono nawet chęć posiadania go na własność. To mi dało do myślenia.

Jeszcze rok temu Szymański z góry odrzucał takie propozycje. Teraz zaczął je poważnie rozważać. Powód jest prozaiczny.

- Stworzenie pojazdu jak *Błotniak* czy *Centaur*, to koszt kilkudziesięciu tysięcy złotych - mówi Szymański. - Powoli przestaje mnie być na takie hobby stać. Szkoda, bo w głowie pojawiają się pomysły budowy kolejnych podwodnych pojazdów.

Szymański zastrzega jednak, że wszystkie pieniądze, jakie uzyskałby z produkcji *Błotniaków* i *Centaurow* przeznaczyłby na realizację statutowych celów stowarzyszenia, którego jest prezesem, a mianowicie Grupy Akwautów Militarnych. Organizacja współpracuje z Wojewódzkim Sztabem Wojskowym w Gdańsku i Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

- Na razie jednak przygotowuję się do pisania książki o mojej pasji - zapowiada gdynianin. - Swoimi doświadczeniami chciałbym się podzielić z podobnymi do mnie wariatami.

Tomasz Falba

Niechciany drogi gość

Pasażer na gapę

W książkach jest romantycznym bohaterem, czasem kojarzy się z opowieściami Jacka Londona. Dla gospodarki bywa „czynnikiem wysoko stratnym”, co w połączeniu z brakiem rozwiązań prawnych i zrzucając odpowiedzialność na kapitanów, często przypieczętowało jego los. W tragiczny sposób.

Holendrzy nazywają go „verstekeling”, Brytyjczycy „stowaway”, dla Rosjan jest „zajacem”. Pasażer na gapę. Pierwsza notatka o nim pochodzi z 1787 roku, „pojawił się” w raporcie dotyczącym usług pocztowo-przewozowych księcia von Thurn und Taxis.

Zaledwie parę razy pasażerowi na gapę udało się przeciągnąć falę sympatii na swoją stronę. Do wybrańców losu należał hiszpański pianista Isaac Albeniz, który pod koniec XIX stulecia przeszmulgował się do Ameryki, co – gdy wyszło na jaw – zostało nagrodzone owacjami. Uznano fakt za „nieprzeciętne rozwiązanie nieprzeciętnej osobowości”. Sławę odkrywcę zyskał zaś siedemnastolatek, który wślizgnął się na pokład *Endurance*, statku polarnika Sir Ernesta Henry Shackletona.

Postrach kapitanów

Najczęściej byli uciekinierami. Wierzyli niezłomie, że po drugiej stronie oceanu, na innej półkuli, życie będzie lepsze i bardziej sprawiedliwe. W latach 20. XX wieku niemiecki armator przewozowy Nord-

deutsche Lloyd regularnie narzekał na wtargnięcia ludzi „bez biletu” na pokłady swoich wszystkich jednostek. Pomimo kontroli, przebrani często za pracowników portowych, dostawali się pod pokład, a następnie do Ameryki lub Australii. „Czynnik wysoko zagrażający gospodarce” – grzmieli przewoźnicy, ponieważ już wtedy pasażer na gapę na statku, inaczej niż w pociągu lub tramwaju, nie płacił kary. Za jego występki pełną odpowiedzialność ponosił właściciel jednostki. W roku 1920 wysokość kary za głowę uciekającego do Ameryki wynosiła 1000 dolarów. Z kolei za przywiezionego do Hamburga płacono się pełne koszty więzienia i utrzymania, co czasem rozrastało się do astronomicznych sum, ponieważ młyny sprawiedliwości państwowej były dość powolne, a dodatkowo potrzeba było tygodni lub miesięcy, by złapać „okazję” w drugą stronę.

...

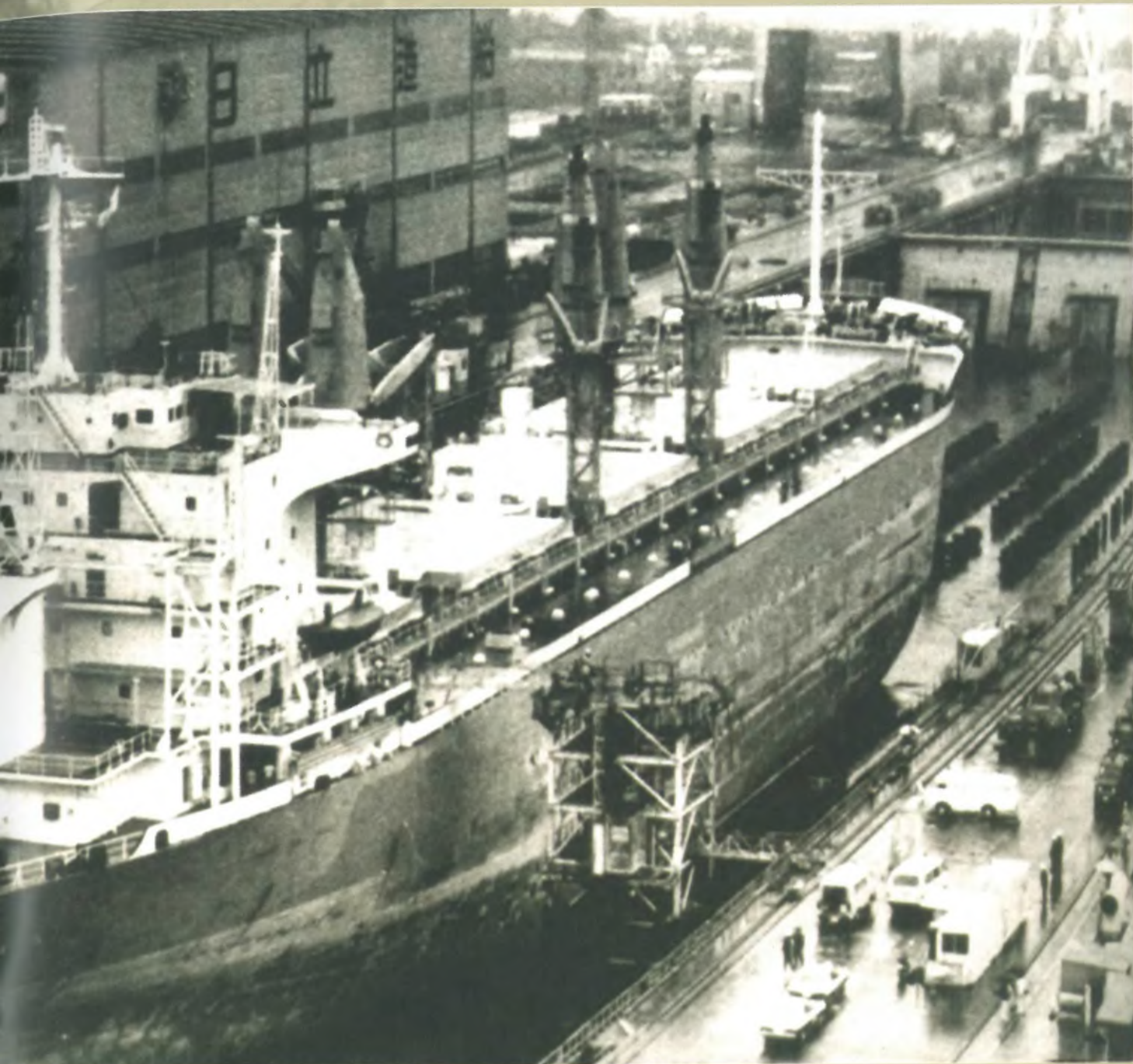
W latach siedemdziesiątych hamburski dziennik „Morgenpost” opisał bawiący czytelników przypadek „Hariego z Nigerii”, który najpierw dwóch, a potem



trzech kolejnych urzędników odesłał w krainę snów swoimi żelaznymi pięściami. Minęły lata – naśmiewała się prasa – aż trzech ochotników policyjnych, znających karate i judo, podjęło się zadania konwojowania Hariego na statku, z powrotem do ojczyzny, w specjalnie do tego celu skonstruowanej celi, by mogli podczas trzytygodniowej podróży morskiej czasem odetchnąć.

...

Bywało, że pasażer na gapę stawał się żywym inwentarzem, należącym do statku. Siedmioletniego kolumbijczyka Tarcisio Rincona, który wkradł się



Frachtowiec Garoufalia.

w 1958 roku na pokład *Ciudad de Medellin* i którego nie chciano w żadnym porcie, załoga przeszkoliła na kuchci-
ka. Inny znany przypadek to Nurul Is-
lam z Bangladeszu. Ponieważ kapitan
nie był w stanie zawrócić statku z kur-
su, uzgodniono, że Nurul będzie chłop-
cem pokładowym, za 600 marek mie-
sięcznie. Nurul pływał kilka lat, dwa
razy zmienił armatora i na koniec trafił
do swojej ojczyzny, wysiadając po wiel-
kiej ucieczce w rodzinnym porcie.

• • •

W latach 90. XX wieku około 10 tys.
pasażerów na gapę przesmuglowało się

na statkach do innych krajów. To liczba
podawana przez armatorów. Migracje
miały miejsce zawsze po zawirowaniach
wojenno-politycznych. W ostatniej deka-
dzie XX wieku byli to uchodźcy z krajów
byłej Jugosławii, Rumunii oraz Bułgarii.
Dzisiaj, ze względu na zagrożenie terro-
rystyczne, tego typu przejazdy stały się
prawie niemożliwe. W roku 2006 ich liczbę
określa się na około 1000. Spotyka
się ich głównie na trasach: Afryka Zachod-
nia-Europa, Hongkong-USA, Grecja-Włochy,
Belgia-Wielka Brytania.

Większa część uchodźców próbuje
swojej szansy na osławionych pontonach
i łodziach przemytników ludzi.

Pomimo tego, że rzadziej, pasażer
na gapę jest postrachem kapitanów i ar-
matorów. Nawet jeśli sprawa kończy się
szybko, prasa pisze „biedny uciekinier,
zły armator”. Tymczasem, jak rzecz
opisuje jeden z managerów hambur-
skiego armatora „August Bolten”: „*to
jesteśmy biedni, nas kosztuje taki nu-
mer masę czasu i pieniędzy*”. Statki,
jeszcze na terenie portu, zatrzymują się
przed wyjściem, by załogi mogły prze-
szukać całą jednostkę.

- Trzy, cztery godziny intensywnej
roboty i nigdy 100 proc. pewności, że sta-
tek jest „czysty”. Przy dzisiejszych opła-
tach za pobyt w porcie, to dla nas 2000-



Kapitan Antonis Pityzanopoulos.

3000 dolarów - mówi Thorsten Klüver. I na dowód wyciąga plik papierów.

Gapa kosztuje

MV *Nord Spirit*, wypływający w kwietniu 2004 roku z Port Harcourt w Nigerii do Santos w Brazylii. Cztery dni po wyjściu z portu, z ciemnego zaułka wychodzi czterech „stowaways”. Klüver informuje ubezpieczyciela, którego agenci przejmują sprawę na miejscu. Przy wejściu do Santos okazuje się, że nieproszeni goście nie są szczepieni przeciwko żółtacze. Kara za każdego to 30 tys. dolarów. Agenci zbijają ją po długich negocjacjach do 4 tys. na głowę. Praca agentów w Liberii jest straconym wydatkiem, uciekinierzy twierdzili, że są uchodźcami wojennymi z Monrovi, w rzeczywistości byli to wędrujący robotnicy z Nigerii. Dopiero po tygodniach habrania się w papierach, urzędach, konsulatach, komisariatach policyjnych, Klüver może swoich „podopiecznych” wysłać do domu. Koszt?

18 tys. dolarów za cztery tygodnie w pojedynczych pokojach trzygwiazdkowego hotelu. 10 tys. dolarów za czterech strażników, po jednym przy każdych drzwiach. 28 tys. dolarów dla agentów ubezpieczalni. 13,5 tys. na konsulat, tłumaczy, prawników, policję wodną. 30 tys. dolarów za przelot trzema Skymarshallami z Santos przez Frankfurt nad Mainem do Lagos. Bilans: 102 532,53 euro, z czego Klüver opłaca 2940 z kasy armatora, resztę pokrywa ubezpieczyciel.

- Nasza stawka ubezpieczenia naturalnie poszła w górę - kończy Klüver. -

Jednak to, co doprowadza mnie do szewskiej pasji, to reakcja władz i sądów na miejscu. Jest zerowa. Faceci prosto z lotniska mogą spokojnie pomaszerować z powrotem do portu. To rodzaj urlopu. Jak się nazywa „biuro podróży”? Bolten? No to tam, ta czerwona flaga! I wszystko zaczyna się od nowa.

Ubezpieczyciel Protection & Indemnity uważa, że takie przejazdy kosztują armatorów na całym świecie 14-20 milionów dolarów w roku.

W 2004 roku jedna z jednostek Boltena załadowała drzewo w Afryce Zachodniej, celem były Wyspy Kanaryjskie. Uciekinierzy pochowali się między pniami, które są rodzajem ładunku „nie do sprawdzenia”, jeśli chodzi o możliwość ukrycia się człowieka. Ładownia zamykana jest hermetycznie, a drzewo w zaskazującym tempie usuwa tlen z powietrza. Zatrzaśnięci ludzie znaleźli schody prowadzące do głównego wyjścia i najwyraźniej łomotali w drzwi, ale kto miał ich usłyszeć przy huku maszynowni? W porcie docelowym załoga z przerażeniem odkryła za drzwiami ładowni zwłoki pięciu ludzi.

Dla armatora pasażer na gapę jest „technicznym problemem w jego biurze”, dla kapitana ryzykiem. Obojętnie, czy zamelduje jego odkrycie na swoim statku, czy nic nie podejrzewając, przywiezie go do nowego portu, ponosi prawną odpowiedzialność. W niektórych krajach arabskich ląduje za to w więzieniu. Jeśli jego „podopieczny” ucieknie w porcie docelowym, kapitanowi stawia się zarzut szmuglowania ludzi. Jeśli zmyje go fala lub skaleczy się przy obieraniu kartofli, kapitan dopuścił się nieodpowiedzialności. Musi mieć więc gościa na oku, uważać na niego, dać mu poślanie i miejsce do spania oraz wyżywienie. Jednocześnie wie, że żaden port, do jakiego przybije jego statek, nie zgodzi się na przyjęcie takiego nabytku. Dlatego czasem pasażer na gapę ląduje za burtą. Nikt nie widział, jak przyszedł, nikt nie zauważył, kiedy odchodził.

Za burtą

- Podjąłem decyzję w dwie minuty, nie pytając nikogo o zdanie - powiedział przed sądem w Pireusie w 1985 roku grecki kapitan Antonis Pityzanopoulos.

Do sądu podali go członkowie załogi. Ale dopiero wówczas, kiedy okazało się, że nic nie zapłaci za ich milczenie. Rok wcześniej na jego statku, frachtowcu *Ga-*

roufalia, pojawiło się jedenastu Afrykańczyków. Kapitan kazał ich zamknąć w małej celi, dwa na trzy metry. Następnego dnia za pomocą środków owadobójczych zmusił ich kolejno do jej opuszczenia, nałożenia kamizelki ratunkowej i wyskoczenia za burtę. Trzymając się relingu błagali, prosili, krzyczeli. Pityzanopoulos wpadł w szal. Bijąc ludzi po dłoniach i palcach dopiął swego. Osiem mil od wybrzeży morskich, co nawet dla wprawnego pływaka jest zbyt dalekim dystansem. Dodatkowo, w wodach tych roi się od rekinów. Grecki kapitan został skazany na dziesięć lat więzienia, odebrano mu również patent. *Garoufalia* podczas kolejnego rejsu została zbojkotowana przez wszystkie porty afrykańskie. Armator zawrócił ją, kazał przemałować i zmienić nazwę. Ale plotki rozniosły się szybko i podczas kolejnego rejsu statek nie został wpuszczony do portów afrykańskich. Odstawiono go na bok, gdzie zardzewiał, stając się kupą złomu.

Jedni kapitanowie łamią prawo, by ratować siebie, inni, by ratować nieproszonego gościa, jeszcze inni z obydwu powodów.

4 grudnia 1995 na pokładzie *Hannover Express*, tuż przed Singapurem pojawił się człowiek znikąd. Kapitan Hans Köhn wysłał w międzyczasie faks do portu: „no stowaways”. Co teraz?

- Trzeba po prostu trzymać gębę na kłódkę - mówi Köhn. - Kazałem mu przygotować pomieszczenie. Odkręcono kurki, dopływ wody i prądu, żeby gość nie zrobił sobie umyślnie krzywdy. Została tylko lampa. W Singapurze kupiłem mu parę książek, jakieś krajobrazowe, spokojne lektury. „Świerszczyki” mogłyby go za bardzo rozkojarzyć.

Potem Morze Czerwone, Djidda. Zjawić się tutaj z pasażerem na gapę oznaczało kłopoty dla obydwu. Köhn każe przewieźć do pomieszczenia węże przeciwpożarowe, to powstrzymuje kontrolę. Następnie kanał Sueski i znowu konspiracja.

- Poza portami mógł się normalnie poruszać po statku. Dużo więcej pracy z nim nie było. Czy kucharz gotuje dla 25 czy 26 ludzi, nie gra różnicy. A muzulmańskie jedzenie i tak musiało być na stole, bo w załodze miałem dwóch Turków.

Dopiero pod koniec stycznia 1996 Köhn przekazał człowieka brytyjskiej policji w Southampton. Na tym - dla niego - sprawa była zakończona.

Leo Walotek-Scheidegger

Zapomniany bohater żeglugowych szlaków

Na wabika!

Pojawienie się przy stole kapitańskim „Pierwszego po Bogu” było dla pasażerów niewielkiego statku pasażerskiego Żeglugi Gdańskiej Mazowsze, płynącego do Leningradu (dzisiaj Petersburg - red.), miłym wydarzeniem rozpoczynającego się rejsu. Starszy pan ubrany w efektowny mundur oficera Marynarki Handlowej zwracał powszechną uwagę. Cztery złote paski i kotwica, dodatkowo ozdabiały szykowny ubiór dowódcy statku. Rzędy kolorowych baretek różnorakich odznaczeń świadczyły o jego przeszłości bojowej.

- Panie kapitanie - prosił w imieniu wszystkich oficer Zdzisław Chuchła, znający częściowo przebogatą przeszłość swego przełożonego - płyniemy do Leningradu, może pan uchyli rąbka tajemnicy o rewolucji bolszewickiej w tym mieście i wojnie domowej w Rosji, w której brał pan bezpośredni udział.

Kapitan spojrzał na swojego oficera. - Hmmm, panie Zdzisławie... Mógłbym wiele powiedzieć, ale państwo rozumieją, temat uważam w chwili obecnej za drażliwy. Jako kapitan tego statku nie mogę występować z krytyką obowiązującej

wiedzy historycznej na temat rewolucji w Rosji. Wolę nie mieć do czynienia z policją polityczną obydwu zaprzyjaźnionych państw.

- Ależ panie kapitanie! - usłyszał w odpowiedzi. - To co pan powie w tym gronie, na pewno pozostanie tajemnicą uczestników naszego spotkania.

Na te słowa kapitan tylko ironicznie się uśmiechnął. - Moi drodzy, widzę, że realiów życia nie znacie. Będzie lepiej, jak opowiem państwu moje przygody z ostatniej wojny. Zaręczam, że będą dla każdego bardzo interesujące. Zacznę od

wyprowadzenia statku *Wilia* z portu Afryki Zachodniej.

Ucieczka do Anglii

Wszystko zaczęło się, kiedy Francja uległa potęgze militarnej hitlerowskich Niemiec. Dla nas, Polaków, którzy w potęgę tego mocarstwa bardzo wierzyli, był to niewyobrażalny cios. W tym czasie jakimś cudem, bo poczta francuska działała kłakawo, otrzymałem przesyłkę z Polskiej Ambasady w Paryżu. Było to wezwanie w ważnej sprawie przed oblicze przedstawiciela Rzeczypospolitej Juliusza Łukaszewicza. Ambasador bardzo ucieszył się moim widokiem. - Panie kapitanie, w Maroku, w Port Lyautey stoi szkolny okręt *Wilia*. Trzeba go uratować dla naszej Floty i wyprowadzić do Anglii.

Takie polecenie było dla mnie wyzwaniem. Nareszcie poczułem się potrzebny Ojczyźnie. W dziele ratowania okrętu miał mi pomóc porucznik Stefan Gorazdowski. Na marsylskim lotnisku czekał na nas mały sportowy samolot. Wciśnięci w kokpit, jak w beczce po ogórkach, przelecieliśmy w poprzek Morza Śródziemnego. Lot był ciężki, kiwało nie miłosiernie, ale dla marynarza takie skoki w powietrzu to pestka! Wreszcie meldujemy się u komendanta portu. Okazuje się, że jest to mój znajomy jeszcze z czasów służby w Rosyjskiej Marynarce Wojennej, z którym zetknąłem się w czasie wojny domowej w Rosji. Komandor też mnie poznał, tylko czy ta znajomość pomoże w odzyskaniu okrętu? Z jego słów wynikało, że w porcie stoi jeszcze jeden polski okręt, ORP *Iskra*, który też trzeba ewakuować. Niestety, oba nie były sprawne technicznie. A czas naglił, okręty miały zostać internowane, o ile nie wypłyniemy do południa.

W tej grze mieliśmy jednego i to bardzo ważnego asa w rękawie. Otóż na nasze okręty przybyło kilkuset polskich żołnierzy z brygady generała Maczka, którzy ewakuowali się do Maroka po kapitulacji Francji. Taka ilość zdesperowanych żołnierzy, może swoją siłą wymóc każdą decyzję, choćby kolidowała z rozkazami rządu.

Porucznik Stefan Gorazdowski objął dowództwo *Iskry* i z prawdziwie marynarską werwą przystąpił do pracy. Wycygał od Francuzów butle ze sprężonym powietrzem, potrzebne do uruchomienia silnika. Na *Wili* zaś mechanik Markuszewski dokonywał cudów, by silnik przygotować do pracy.

Na statku pasażerskim
trudno o samotność kapitana.



Cap des Palmes.

Choć czas został przekroczony, wreszcie oba okręty były gotowe. Miejscowy pilot zgodził się wyprowadzić je z portu. Na Atlantyku płynęliśmy z żółcią szybkością. Długa morska fala miarowo kołysała okrętem, co sprawiło, że zaokrętowani żołnierze przeżywali koszmar choroby morskiej. Cały czas przebywałem na mostku, widzialność była wspaniała, byliśmy zatem wymarzoną celem dla torped okrętu podwodnego. Nasze środki ratunkowe nie nadawały się do niczego. Szalupy dziurawe, tratwy niszczelne, w przypadku zatonięcia okrętu, wszyscy wraz z nim znaleźliby śmierć w głębinach.

Nasze wejście do Gibraltaru wywołało sensację wśród Anglików. Na powitanie przybył dowódca bazy, admirał Sir Dudley North. Musiałem mu z detalami opowiadać historię naszej ucieczki z portu Zachodniej Afryki. Admirał przepijał do mnie whisky chwając odwagę i roztropność załóg obydwu polskich okrętów. Niestety, nasz pobyt w Gibraltarze trwał tylko dwa dni. Anglicy chcieli się pozbyć kłopotu z utrzymaniem dwóch wraków i wyżywieniem kilku setek polskich żołnierzy. Pierwszym konwojem wyeksedziowali nas do Anglii.

Konwój płynął szybko, po kilku godzinach straciliśmy kontakt z jego ochroną. Z perspektywy nawigacyjnego mostka spoglądałem na pustynię wodną, która nas otaczała. Myśłami przenikałem głębiny, chcąc dojrzeć stalowe kadłuby podwodnych piratów. Przecież wody Zatoki Biskajskiej to raj dla U-Bootów. Wojacy nie dawali sobie sprawy z zagrożeń i dobrze. Na szczęście żaden okręt podwodny nie zainteresował się płynącym wolniutko staruszkami. W pewnym

momencie zobaczyłem smużkę dymu na horyzoncie. Jeśli to Niemiec, koniec naszej żeglugi. Na szczęście był to brytyjski niszczyciel. Jego dowódca był wielce zdziwiony naszą samotnością. Nie mógł nas jednak eskortować, miał inne zadania. Aldisem życzył nam szczęścia.

W tym rejsie rzeczywiście nam dopisywało, wlokąc się tak wolno, nie spotkaliśmy żadnego okrętu czy samolotu wroga.

Tajemnica Cap des Palmes

Nasze wejście do Liverpoolu było wydarzeniem w świecie żeglugowym. Anglicy znający realia morskiej podróży bezbronnego okrętu na wodach opartych przez U-Bootwaffe, nagłośnili nasz wyczyn w miejscowych gazetach, co nie podobało się polskim władzom. Od razu straciłem na Wilii stanowisko kapitana, mogłem pozostać na nim tylko jako I oficer. To ubliżało mojej godności. Za uratowanie okrętu, przepłynięcie przez niebezpieczne wody Oceanu Atlantyckiego i ocalenie kilkuset żołnierzy z brygady generała Maczka, spotkała mnie taka niewdzięczna nagroda. Wypadało zatrudnienia szukać gdzie indziej...

W kierownictwie Marynarki Wojennej na korytarzu zaczął mnie elegancki pan w admirałskim mundurze. - Kapitan Mikołaj Deppisz? - zapytał.

Przyjrzałem się pytającemu. Przecież to lejttnant Emil Muselier, attache morski Francji w Petersburgu w roku 1917. W tym czasie mój dobry kumpel od bitki i wypitki. Teraz dowódca Marynarki Wojennej Wolnej Francji. Miła rozmowa przy lampce koniaku zakończyła się moją nominacją na

dowódcę artylerii pancernika *Courbert* stojącego na redzie Portsmouth.

Gdy fala Dornierów i Heinkli przelatywała nad portem – strzelaliśmy ze wszystkich dział, aż lufy armat rozgrzewały się prawie do czerwoności. Wreszcie sukcesy, kilka bombowców dobrze trafionych, otoczonych kłębam dymu, w spiralach spada do morza. Sukces zauważyli nieskorzy do pochwał Anglicy. Wizyta na okręcie generała de Gaulle'a podkreśliła moje zasługi. Przywódca Wolnej Francji nagroził polskiego oficera wysokim odznaczeniem – prowadząc rozmowę w bardzo przyjacielskim tonie.

To spotkanie z przywódcą Wolnej Francji i osobista przyjaźń z Emilem Muselierem zaowocowała propozycją objęcia dowództwa statku *Cap des Palmes*, o wielce tajemniczym przeznaczeniu. Wraz z nominacją otrzymałem awans na stopień „Le Capteine de Corvette”, czyli komandora. Mój statek był nowoczesnym drobnicowcem, miał dużą szybkość i był szalenie zwrotny w czasie manewrów. Do zadań, które w przyszłości otrzymał, nadawał się idealnie.

Wypłynięcie z Liverpoolu odbyło się bez specjalnych ceremonii. Płyniemy do portu Kingstone na wyspie Jamajka. Na wodach Zachodniego Podejścia mieliśmy parasol ochronny samolotów RAF. Tu nam nic nie groziło, dalej na zachodzie musieliśmy liczyć tylko na siebie. Naszą bronią była duża szybkość i zygzakowanie.

W porcie Kingstone dowiedziałem się, że przechodzę pod rozkazy admirałów z US Navy. Awansujemy w rankingu floty sięgając samych wyżyn. Po uzbrojeniu



Admirał Chester Nimitz (z lewej) i komandor William F. Halsey.

staniemy się krążownikiem pomocniczym! Jako statek – pułapka będziemy na Oceanie Spokojnym polować na okręty nieprzyjaciela (o statkach pułapkach pisaliśmy w cyklu „Morze Tajemnic” w grudniu 2008 r. – red.). Ten niezwykle awans zawdzięczamy banderze z krzyżem Lotaryngii. Najwyżsi rangą dowódcy i politycy uzgodnili, by okręt *Cap des Palmes* reprezentował Marynarkę Wojenną Wolnej Francji. Automatycznie jako kapitan tego okrętu, stawałem się przedstawicielem Polskich Sił Zbrojnych w działaniach bojowych na Oceanie Spokojnym.

Uzbrojenie otrzymujemy w Bostonie. W różnych miejscach statku zamontowano wielkie działa kalibru 120 mm. Ich stalowe lufy zakrywały drewniane przepierzenia. Wyrzutnie torpedowe znalazły miejsce na śródokręciu, a na rufie zakamuflowano wyrzutnie bomb głębinowych. Pokłady szalupowy i pelengowy naszpikowano przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi. Na mostku specjaliści wojskowi montowali najnowsze urządzenia współczesnej techniki wojennej. Minął zaledwie tydzień i potężnie uzbrojony statek stał się groźnym okrętem bojowym. Z Bostonu Amerykanie skierowali nas do portu San Diego, na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych.

Pierwsze pal!

Na wodach w pobliżu portu San Diego załoga przeszła przeszkolenie bojowe. Szło sprawnie, wyniki uzyskiwaliśmy prawie doskonale. Wykrycie okrętu podwodnego nie sprawiało operatorowi asdiku żadnego problemu. Nadszedł dzień, kiedy stwierdzono, że jesteśmy w pełni sprawni i gotowi do samodzielnych działań bojowych na Pacyfiku. Niech Cesarzka Marynarka Japońska drży przed bojowym krążownikiem pomocniczym. Rozpoczęliśmy rejsy „na wabika” pomiędzy wyspami południowego Pacyfiku. Z daleka sylwetka *Cap des Palmes* przypominała statek handlowy i mogła spowodować do wynurzenia nieprzyjacielski okręt podwodny, a wtedy jego los byłby przypieczętowany.

W tym czasie przebywałem na mostku prawie cały dzień, z niewielkimi przerwami na krótką drzemkę. Steward Anatol serwował dobrą kawę, którą dzieliłem na całą wachtę. Praca silnika zredukowana do małych obrotów sprawiała, że niewielki ruch statku nie wywoływał najmniejszego ruchu powietrza. Wysoka temperatura i wilgoć obrzydzwały życie

marynarzom. Wyteżona obserwacja obszaru wodnego wokół statku nie dawała żadnego wyniku. Bezmiar pustyni wodnej, hen aż po horyzont, nie zakłócał żaden obiekt wart zainteresowania. Tę monotonię przerwał telegram z dowództwa Floty Pacyfiku. Płyniemy po słodką wodę na Tahiti.

Wkrótce znowu wypływamy, z nowymi zadaniami w rejs bojowy. Płyniemy jako przynęta, by zwać do ataku jakiś nieprzyjacielski okręt. Nagle na horyzoncie dostrzegamy statki w konwoju. Gwieździsta bandera na masztach i znajome sylwetki kadłubów oznaczają, że spotykamy przyjaciół. Na czele eskorty ciężki krążownik *Salt Lake City*. Uzbrojony w działa 280 mm był niezwykle groźnym okrętem. Krążownik zainteresował się naszym okrętem. Wysyłamy sygnał rozpoznawczy i na główny maszt podnosimy wielką bojową banderę Wolnej Francji. To nie pomaga. Krążownik kieruje główne działa w nasz kierunek. To znak, że dowódca traktuje nas jak wroga. Ogłaszam „alarm bojowy”. Będący w pobliżu szary kadłub ciężkiego krążownika jest doskonałym celem dla naszych torped. Wydaję rozkaz: - Przygotować aparaty torpedowe do strzału. Gdybym teraz podał komendę „Pal”, nasze torpedy rozwaliby burę krążownika na strzępy. Nasz amerykański kapitan otwartym tekstem zwymyślał od głupców dowódcę krążownika.

Salt Lake City nagle zrobił zwrot i pełną szybkością oddalił się w kierunku ochranianego konwoju.

Płyniemy w kierunku Nowej Kaledonii. Ocean zdawał się uśpiony. Lekka fala łaskotała burty okrętu. Dla okrętów wroga byliśmy bezbronnym statkiem handlowym. Z daleka nikt nie wiedział, że w ukryciu mamy uzbrojenie godne lekkiego krążownika. Gdy marynarz wachtowy głośno oznajmił: - Z prawej widzę peryskop okrętu podwodnego - natychmiast zarządziłem „alarm bojowy”.

Załoga przygotowała do akcji cały nasz arsenał bojowy. Przez lornetkę patrzyłem na wynurzającego się podwodnego pirata. Widocznie chciał nas zatopić ogniem swego pokładowego dział. Ale się przeliczył. Gdy kadłub ukazał się na powierzchni, dałem komendę: - Cel – okręt podwodny – ognia! Armaty bluznęły pociskami! Nie takiego powitania spodziewał się Japończyk. Salwa była za długa. Okręt podwodny natychmiast to wykorzystał nurkując w głębinę oceanu. Teraz nasz asdik namierzał przesuwający się pod wodą kadłub.



Okręt japoński atakowany przez „Liberator” na wyspie Nauru.



Amerykański lotniskowiec USS Yorktown atakowany przez japońskie samoloty.



Bitwa o wyspę Santa Cruz.

Otworzyliśmy wyrzutnie bomb głębinowych. Stalowe beczki szerokim łukiem zakreśliły przestrzeń, wpadając do wody na przypuszczalnym kursie przeciwnika. Rezultatu ostrzału wypatrywałem przez lornetkę. Masa śniętych ryb wypłynęła na powierzchnię rażona siłą wybuchów. Wśród nich ukazała się plama oleju. To nie dowód, że okręt został zatopiony, może to tylko kamuflaż? Dowódca japońskiego okrętu był dobrym marynarzem, umiejętnie manewrował pod wodą kierując się do kryjówek w niedalekiej rafie koralowej. Nasze bomby wybuchły na jego kursie, ale widocznego rezultatu ataku nie było. Zastopowałem silnik, by asdikiem wyłowić podwodny cel. Jego sygnały nie natrafiły na podwodną przeszkodę, a rezultat naszego ataku pozostał tajemnicą Cesarzkiej Marynarki.



Admirał Isoroku Yamamoto,
dowódca Cesarskiej Marynarki Wojennej.

Artyleria wita samolot

Płyniemy wzdłuż Wielkiej Rafy Koralowej – wachta na mostku była pełniona zgodnie z obyczajem panującym na okręcie w warunkach bojowych. Stojący na skrzydle mostka jako obserwator młody Papuas, Beitu Tenarii, dostrzegł torpedę płynącą w kierunku burty statku. - Torpeda z prawej! - krzyknął. - Prawo na burtę - podał natychmiast komendę oficer wachtowy. Okręt powoli zaczął obracać się w prawo. Dziesiątki par oczu obserwowało bieg torpedy. Dziób okrętu skręcający w prawo powoli zbliżał się do toru siejącej zniszczenie długiej lancy, jak nazywali japońskie torpedy Amerykanie.

Wszyscy wstrzymali oddech, uderzy w dziób statku, czy minie go? Podłużne cygario przemknęło z ogromną szybkością kilka metrów od stewy dziobowej. Cała załoga odetchnęła z ulgą, czujność obserwatora uratowała okręt. Operator asdiku namierzał podwodnego pirata. Strzelamy bomby głębinowe. Salwa za salwą leciały do wody beczki wypełnione trotylem. Wybuchy wstrząsały kadłubem okrętu. Japończyk zmieniał kurs, zwiększał szybkość i głębokość zanurzenia, kluczył, by się ratować. W wirach stworzonych przez wybuch bomby ukazała się duża plama oleju. Czy był to koniec podwodnego pirata? Sygnały asdika penetrowały głębie oceanu, nie wychwytyjąc żadnego dźwięku. - Straciliśmy kontakt, a może jednak zatopiliśmy Japończyka - powiedziałem głośno, by zebrana obsada mostka miała powód do satysfakcji.

Zwarte kłębowisko pierzastych chmur zasłaniało połowę widnokręgu. Zachodzące słońce ubarwiała paletą barw cały horyzont tworząc barwne widowisko. Nagle spoza chmur wynurzył się samolot. Nasz czy wróg? Samolot obniżył lot w kierunku okrętu pokazując czerwone koło wymalowane na kadłubie. To japoński myśliwiec Mitsubishi „Zero”. Pilot zauważył łatwy łup, wykonał zakręt przez skrzydło i długą serią z karabinów maszynowych poczęstował kadłub statku. Szybko na mostku zostały wybite od kul, raniąc trzeciego oficera. Japończyk zrobił zwrot przez prawe skrzydło, by ponownie zaatakować, w przekonaniu pilota, nieuzbrojony statek handlowy. Tym razem cała nasza artyleria pokładowa przywitała napastnika skoncentrowanym

ogniem. Widząc to Japończyk zrobił unik i zanurkował nad samą wodę. Ten manewr uratował go przed przymusową kąpielą w morzu. Po pewnym czasie obserwator melduje, wskazując ręką przed dziób okrętu, kilkanaście krescetek lecących w naszym kierunku. Jeśli to Japończyk, będzie gorąco, pomyślałem. Samoloty zbliżają się. Pierwszy nurkuje nad nasz mostek nawigacyjny. Biała gwiazda na skrzydłach i znajomy kształt kadłuba – to średni bombowiec amerykański North American B-25 Mitchell. Wymieniamy sygnały, by lotnicy wiedzieli, kogo mają pod sobą. Pomachali skrzydłami w geście pozdrowienia, zmieniając kurs ku nakazanym celom.

W jednym z rejsów w pobliżu Nowej Gwinei, w ciemną tropikalną noc, natknęliśmy się na dżonkę z rozbitkami uciekającymi przed Japończykami. Wzięliśmy ich na pokład, ale że pasażerowie sprawiają dużo kłopotu w akcjach bojowych na okręcie, należało ich gdzieś wysadzić. W pobliżu, z dala od zgiełku wojennego, leżała wyspa Huon. Nie było na niej woj-ska, ani amerykańskich okrętów. Szalupami dostarczyliśmy pasażerów na ląd zaopatrując ich w żywność i medykamenty. Całej załodze zezwoliłem na zejście na ląd, by marynarze odreagowali ciężką służbę na morzu. Wraz z amerykańskim kapitanem Michaels'em udaliśmy się na pieszą wycieczkę, by ze wzgórz podziwiać widoki oceanu. Widzimy nasz statek stojący na kotwicy. Z daleka wygląda jak zabawka. W tym samym momencie dostrzegamy, że nad jego pokład nadlatuje jakiś samolot, robi kółko nad okrętem. Domyślamy się, że to Japończyk. Zimny dreszcz przeszedł nam po plecach. Pozbawiony załogi *Cap des Palmes*, wydaje się bezbronny, pióropusze wybuchów spadających bomb okalają jego kadłub. W pewnej chwili dociera do naszych uszu przytłumione odległością terkotanie naszego Oerlikona. Widać wyraźnie, że długa seria z karabinu maszynowego dosięgła silników japońskiego samolotu. Z jego silnika wydostają się kłęby dymu i samolot jak ranny ptak wpada do wody. Coś niesłychanego. Jak to się stało? Zagadka wyjaśniła się po powrocie na statek. Okazało się, że strzelcem był kucharz. Jak każdy członek załogi, poznał obsługę naszych Oerlikonów i w chwili zagrożenia zrobił ze swej wiedzy prawidłowy użytek. Zrozumiałem, że nie mogę być tak bardzo tolerancyjny dla załogi, bo to mogło się skończyć dla nas wszystkich katastrofą. Po tym wypadku



Kapitan Mikołaj Deppisz na pokładzie statku pasażerskiego Żegluga Gdańskiej Mazowsze.

Fot. z archiwum kpt. Zuziśława Chuchli



Kapitan i jego statek.

kapitan Michaels zgryźliwie zauważył: – No cóż kapitanie Deppisz, sam pan widzi, że jak się ma łagodne serce, trzeba mieć twardą dupę.

Ten incydent zmusił mnie do rewizji przyzwyczajęń i w czasie postojów na wyspach, nawet odległych od teatru działań wojennych, ograniczałem wyjście załogi na ląd i pozostawiałem jej część w gotowości bojowej na okręcie.

Strzelać jak do kaczek

Następnym celem była wyspa Guadalcanal. Właśnie o nią, ze zmiennym szczęściem, toczyły się zapasy bitewne, których skala i zaciętość stały się głośne w mediach całego świata. Wybudowane tam lotnisko, nazwane na cześć poległego tam pilota Handersona, a właściwie długi pas startowy, był celem zażartych walk. Na horyzoncie zielenią palm kreśli przestrzeń cel koncentracji głównych sił floty amerykańskiej. Admirał Chester Nimitz ma godnego siebie przeciwnika w osobie utalentowanego morskiego stratega Isoroku Yamamoto. Na tej morskiej szachownicy obydwaj gracze rozstawiają gigantyczne siły, w których głównymi atutami są lotniskowce i pancerniki. Nasz niewielki okręt w tych gigantycznych morskich zmaganiach był prawie nieliczącym się pionkiem, traktowany jako symbol reprezentujący Marynarkę Wojenną Wolnej Francji na tym odległym teatrze działań wojennych,

• • •

Płyniemy w kierunku wyspy o egzotycznej nazwie Vella Lavella. Pada deszcz i ciemne chmury dotykają prawie linii

horyzontu. Na ekranie radaru brzeg wyspy odcina się białą linią echa, właśnie na ten cel radarowy wystrzelujemy salwy z naszej 120 mm artylerii. Towarzyszy nam zespół amerykańskich niszczycieli. Na pomoc obrońcom wyspy ruszyła eskadra japońskich niszczycieli. Japończycy nie dostrzegli naszego zespołu. Na ekranach radarów ich okręty były za to doskonale widoczne. Dlatego mogliśmy zniecka, ogniem na wprost, strzelać do wrogich okrętów. W wyniku bitwy dwa z nich – *Hamakaze* i *Isokaze* zostały zatopione. Nasz udział w tej bitwie był ogromny. Nic dziwnego, że amerykański dowódca komandor Ryan nadał świetną sygnalizację podziękowanie za skuteczny ostrzał japońskich okrętów przez nasze działa 120 mm. Jego słowa – „Good job” były rzadko spotykanym komplementem w ustach amerykańskiego dowódcy w stosunku do sojusznika.

• • •

Płyniemy wolno koło wyspy San Cristobal na wodach opanowanych przez Siły Zbrojne Cesarstwa Japonii. Cała załoga na stanowiskach bojowych, w pełnej gotowości do odparcia ataku jeszcze niewidzianego przeciwnika. Niespodziewanie nisko nad horyzontem pojawił się punkcik. Po chwili urosł do wielkości samolotu. Obserwujemy jego lot w naszym kierunku. Teraz już nie ma wątpliwości, do ataku szykował się dwusilnikowy szturmowy bombowiec Mitsubishi 64 M2, zwany przez Amerykanów „Betty”. Zrzucone przez niego bomby wstrząsnęły kadłubem statku. Wszystkie były niecelne. Samolot zrobił zwrot szykując się do następnego ataku. Strzelamy z naszej artylerii

przeciwlotniczej tworząc zaporę ogniową prawie nie do przebycia. A jednak samolot ją pokonał zrzucając ponownie trzy bomby. Dwie wybuchły koło burty statku, a trzecia trafiła w działo przeciwlotnicze zabijając obsługę i niszcząc wszystko dookoła. Szalupy, tratwy i fałszburta uległy całkowitej dewastacji. Japoński bombowiec „Betty” już nie atakował. Z jego kadłuba ulatniała się smuga dymu, widocznie otrzymał celną serię z naszego Oerlikona.

Zabitym marynarzom, których ciała nie wydobyto z morza, urządziłem honorowy pogrzeb. Uszkodzony bombą *Cap des Palmes* otrzymał polecenie udania się na remont do stoczni w San Diego w Kalifornii. Dok stoczniowy był przygotowany na nasze przyjęcie. Robotnicy rzucili się do roboty, jakby od wyniku ich pracy zależał wynik wojny na Pacyfiku. Po trzech dniach wypływamy z portu. Kierunek rejsu – przeklęty archipelag wysp Salomona. Krwawa jątka w walkach o Handerson Field na Guadalcanal trwała od wielu miesięcy, a rozstrzygającej bitwy do tej pory nie było. Obie strony zawzięły się, by wyspę ze słynnym lotniskiem, symbolem wojny na Pacyfiku, mieć w swoich rękach. Dziwnym zbiegiem okoliczności *Cap des Palmes* był kierowany w sam środek zmagających się gigantów. Teraz płyniemy w groźnym zespole sił admirała Halseya, jesteśmy przydzieleni do Task Force 16 i dowodzi nami kontradmirał Thomas Kinkaid. Obok płynie potężny lotniskowiec *Enterprise*, pan-



Prezydent Francji Charles de Gaulle w przyjacielskiej rozmowie z komandorem Mikołajem Deppiszem w Gdańsku, w latach 60.

cernik *South Dakota*, ciężkie krążowniki *Portland* i *San Juan*. Inne grupy uderzeniowe miały w składzie lotniskowce *Hornet* i *Saratoga*, które osłaniały ciężkie krążowniki *San Francisco*, *Atlanta* i *Helena*. To mrowie okrętów stanowiących najpotężniejszą siłę uderzeniową na tym etapie wojny, płynęło w kierunku wyspy Santa Cruz. Podobne siły ze strony japońskiej też zmierzały w kierunku wyspy, dowodził nimi admirał Chuichi Nagumo. Miał do dyspozycji dwa lotniskowce *Shokaku* i *Zuikaku* oraz całą sforę krążowników i niszczycieli. W zmaganiach tak potężnych sił, główną rolę odgrywały lotniskowce. Samoloty startujące z ich pokładów zadawały przeciwnikowi ciosy decydujące o wynikach bitwy. Nasz okręt w tym zwarcu był jednostką o drugorzędnym znaczeniu. Mimo to, wyszedł przed szereg strzelając z dział do celów widocznych na linii horyzontu. Falami przelatywały nad nami samoloty japońskie – „Betty” i „Zero”, ich piloci nas nie dostrzegali, interesowały ich tylko „grube ryby”, które atakowali z ogromną zaciętością. Nasza artyleria strzelała do nich zmasowanym ogniem, co chwila jakiś „Zero” lub „Betty” puszczając smugę dymu, wpadał do wody. Czy to było nasze zestrzelenie – trudno było ocenić. Płynący niedaleko nas lotniskowiec *Hornet* był celem zmasowanych ataków japońskich pilotów. Trafiony kilkoma bombami i torpedami, w końcu uległ. Zdewastowany *Enterprise* bronił się zaciekle, by w końcu leczyć rany w stocznich. Z tych zmagani obydwo flot nasz *Cap des Palmes* wyszedł bez obrażeń. Stosy łusek zalegających pokłady świadczyły dobitnie o naszym zaangażowaniu w tej wielkiej bitwie morskiej. Amerykanie, choć ponieśli duże straty, powstrzymali Flotę Cesarstwa Japonii w marszu o panowanie na wyspach Salomona.

Czas wracać

Po bitwie, z polecenia admirała Turnera – płyniemy na wyspę Torresa celem uzupełnienia amunicji i słodkiej wody. Rozkazy admiralicji wysyłają nas następnie ponownie w ogień najcięższych walk o wyspy. Po dwu miesiącach walk skończyły się na okręcie zapasy. Załoga zaczęła chorować na skorbut, malarię i inne tropikalne choroby. Alarmowa depesza do Sztabu Floty Pacyfiku niczego nie zmieniła. „Radźcie sobie sami...”. Zaopatrzenie znaleźliśmy na wyspie Lauasi. Tam po pewnym czasie dotarł amerykański admirał, który

miał dokonać przeglądu okrętu i poinformować co dalej. Konradmiral Frank Fletcher w najlepszych słowach ocenił bojową działalność okrętu. I powiadomił, że od jutra rozpoczynamy rejsy na własną rękę, zgodnie z naszym przeznaczeniem, jako statek – pułapka. Nasz akwen działania obejmie północne rejony Pacyfiku, tam też możemy, przy dozie szczęścia, spotkać niemieckiego U-Boota. Koniec z koszmarem walk o wyspy Salomona. Teraz możemy wykorzystać nasze główne walory – potężne uzbrojenie na niewinnie wyglądającym statku handlowym. Jednak nasze samotne działania na północnym Pacyfiku, pomimo napotkania okrętu podwodnego przeciwnika, nie zakończyły się sukcesem. Potężny wirowy sztorm tropikalny, zwany na tych wodach „tajfunem”, zdewastował nasz okręt. Rany trzeba było leczyć w stoczni w porcie Brisbane w Australii. Długi pobyt w tropiku i ciągłe bitwy na wodach Oceanu Spokojnego, powodowały u załogi gigantyczny stres – dolegliwości fizyczne i psychiczne. Europejska część załogi, łącznie ze mną, zgłosiła chęć powrotu na stary kontynent. Tam się rozgrywały zasadnicze walki z hitlerowskimi Niemcami. Tam też zapadały polityczne decyzje dotyczące mojej Ojczyzny. Po powrocie do Europy – we flocie Wolnej Francji dowodziłem okrętem *L'Aventure*. Po wojnie wróciłem do Polski na statku *Stalowa Wola*. Mimo ostrzeżeń kolegów, że spotkanie z policją polityczną NKWD lub UB może skończyć się dla mnie tragicznie, zdecydowałem się na powrót do kraju.

• • •

W latach 60. kapitan Mikołaj Deppisz był przedstawiony wizytującemu Polskę prezydentowi Francji Charlesowi de Gaulle. Prezydent z miłym i serdecznym uśmiechem rozpoczął rozmowę ze swoim podkomendnym z okresu wojny. Wspomnień z walk na Pacyfiku de Gaulle słuchał z wielkim zainteresowaniem. Wszak stojący przed nim człowiek reprezentował jego Flotę w bitwach II wojny światowej. Rozmawiali po francusku, slangiem wojennym zrozumiałym tylko dla zainteresowanych. Prezydent nadmienił, że gdyby polski komandor pozostał we Flocie Wojennej Francji, stopień konradmirala byłby ukoronowaniem jego wspólniejszej służby dla Marynarki Wojennej pod flagą krzyża Lotaryngii.

Andrzej Soysal

Kapitan ż. w. Mikołaj Deppisz



Kapitan Mikołaj Deppisz urodził się 23 grudnia 1889 r. w Rosji. Ukończył Korpus Kadetów w Orle oraz Petersburską Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej, skończył też szkołę inżynierską.

Ożenił się z Polką, córką budowniczego Kolei Mandżurskiej, absolwentką Instytutu Inżynierskiego w Petersburgu. Przed Rewolucją Październikową był adiutantem admirała Rozwózowa. W czasie wojny domowej, jako oficer Marynarki Wojennej balansował codziennie na krawędzi utraty życia. Przed wojną w Polsce pływał na statku *Premier* u armatora PBTZ, następnie na statkach pasażerskich – *Polonia*, *Kościuszko* i *Pułaski* i wreszcie na własnym kutrze łowił kraby w Danii, jednocześnie prowadząc nielegalną działalność związaną z przemysłem.

W czasie wojny wyprowadził z portu Afryki Północnej polskie okręty ORP *Wilia* i ORP *Iskra*. Jednak największą sławę zdobył dowodząc krążownikiem pomocniczym we flocie Wolnej Francji – *Cap des Palmes* w walkach u boku amerykańskiej Floty Pacyfiku o wyspy Salomona. Na wodach europejskich dowodził francuskim eskortowcem *L'Aventure*.

Po wojnie wrócił do Polski jako kapitan statku *Stalowa Wola*. Był następnie kapitanem statku pasażerskiego *Mazowsze* w Żegludzie Gdańskiej. Generał de Gaulle odznacza go najwyższymi orderami Republiki Francuskiej, między innymi Legią Honorową i Krzyżem Lotaryńskim.

Ptaki to druga, po rybach, pod względem liczebności, gromada kręgowców, która dzięki swym przystosowaniom opanowała wszystkie ważniejsze środowiska życia na Ziemi. Bytując w różnych, często skrajnie niepodobnych do siebie warunkach, wytworzyły ptaki szereg grup ekologicznych, stąd np. mówić możemy o awifaunie bagien i terenów podmokłych, pustyni, sawann, lasów liściastych strefy tropikalnej itd. Ptaki morskie stanowią na tym tle stosunkowo niewielką grupę, około 300 gatunków, o bardzo specyficznym charakterze, zaspokajającą większość swoich potrzeb życiowych, w tym szczególnie pokarmowych, na morzu, dla której jednak pobyt na lądzie jest w okresie rozrodu bezwzględnie koniecznością.

PINGWINY

Występowanie pingwinów *Spheniscidae* bywa zwykle kojarzone z zimnym, surowym i pełnym lodu krajobrazem Antarktydy, podczas gdy w rzeczywistości ta licząca 18 gatunków rodzina jest szeroko rozprzestrzeniona na prawie całej półkuli południowej. Jej przedstawiciele, poza Antarktyką, spotkać można na małych wysepkach południowego Atlantyku, Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego oraz na Nowej Zelandii, południowych wybrzeżach Australii, Afryki i Ameryki Południowej. Z chłodnymi wodami Prądu Humboldta pingwiny dotarły w rejony przyrównikowe, jeden gatunek - pingwin równikowy *Spheniscus mendiculus* - żyje na Galapagos.

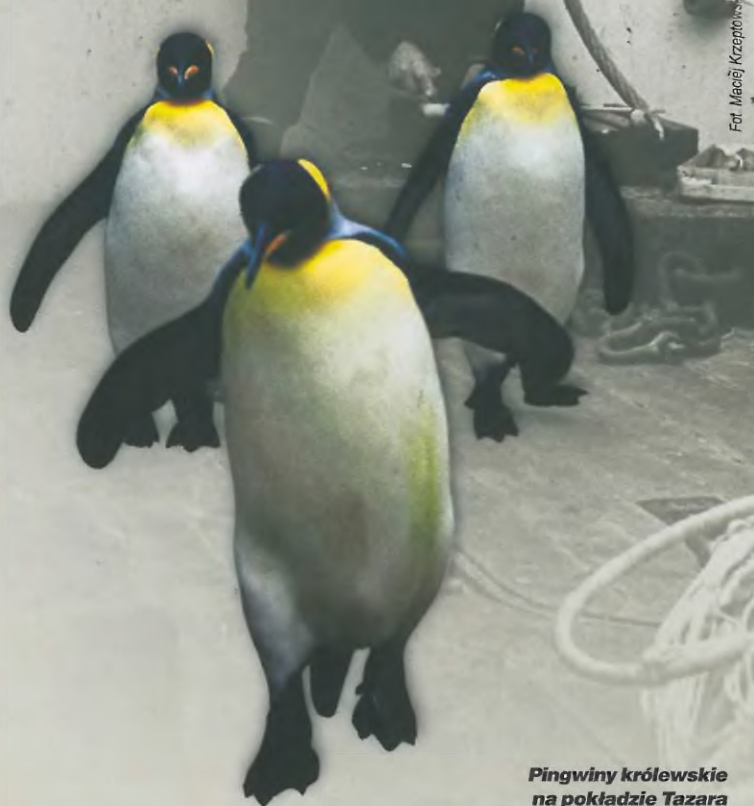
Nogi są sterem

Są to ptaki typowo morskie, całkowicie bezlotne, wykorzystujące pływanie jako podstawowy sposób lokomocji. Konieczność długotrwałego przebywania w niskich temperaturach i szybkiego przemieszczania się w pogoni za zdobyczą, przyczyniły się do powstania licznych przystosowań w ich budowie. Już na pierwszy rzut oka zwraca uwagę krępa, opływowa sylwetka, silny dziób, skrzydła podobne do płetw, pokryte łusko-

watymi piórami i krótkie, osadzone daleko w tyle nogi. Trzy przednie palce nóg spina błona pływna, a mocne pazury ułatwiają ptakom podczas pobytu na lądzie pokonywanie stromych zboczy skalnych. Pióra tworzą wyjątkowo gęstą i zbitą okrywę, zaimpregnowaną wydzieliną gruczołu kuprowego. Stosina - oś pióra w 2/3 długości jest bardzo sztywna i tylko jej część wierzchołkowa jest elastyczna. Podczas nurkowania, pod wpływem ciśnienia wody, wierzchołki ściśle do siebie przylegają zamykając powietrze między piórami, przez co tworzy się tam powietrzna warstwa izolacyjna. Elastyczność wierzchołków piór zmniejsza też turbulencje, dzięki czemu ptaki te podczas pływania mogą rozwijać znaczne prędkości.

W budowie wewnętrznej zwracają uwagę masywne, wypełnione szpikiem kości, gruba podskórna warstwa tłuszczu będąca ważnym elementem termoisolacyjnym, dobrze rozwinięty pas barkowy i klatka piersiowa z dużym grzebieniem mostka - miejscem przyczepu silnych mięśni piersiowych. Ciężar właściwy ciała pingwinów jest bliski 1g/cm³ i może być regulowany przez usuwanie lub zatrzymywanie powietrza w workach powietrznych oraz wśród odpowiednio ułożonych piór. Głównym narządem nape-

dowym podczas pływania są skrzydła, nogi służą jako ster. Pod wodą pingwiny potrafią rozwijać szybkość do 36 km/godz., przebywać tam bez konieczności oddychania kilka, a nawet kilkanaście minut i nurkować na głębokość kilkudziesięciu metrów. Rekordy w tym zakresie należą do pingwina cesarskiego *Aptenodytes forsteri*, który pozostawał w zanurzeniu przez 18 minut i dotarł na głębokość 265 metrów! Podobnie jak delfiny, płynąc na dalsze odległości, po przepłynięciu pod wodą kilkunastu metrów, ptaki wyskakują nad powierzchnię i w tym czasie oddychają, po czym wracają w zanurzenie, itd... Na lądzie przyjmują charakterystyczną pionową postawę i mimo że chodzą dość niezdarne, mogą podejmować dalekie wędrówki. W przypadku nagłego zagrożenia stosują skuteczny i szybki sposób ucieczki - ślizg na brzuchu z równoczesnym odpychaniem się nogami i skrzydłami od podłoża. Ptaki te mają dobrze rozwinięte zmysły smaku, wzroku i węchu. Na uwagę zasługuje ich umiejętność lokalizowania źródeł dźwięków, w tym dźwięków odbitych, tzw. echoorientacja. Odżywiają się rybami, głowonogami i skorupiakami planktonowymi. Przytrzymywanie zdobyczy ułatwiają im wydłużone, ostre brodawki



Pingwiny królewskie na pokładzie Tazara w drodze do ZOO w Oliwie.

Fot. Maciej Krzeptowski



Pingwiny maskowe – „policjanty” podczas wizyty na pokładzie Tazara w czasie I Polskiej Morskiej Ekspedycji Antarktycznej w roku 1976.

pokrywające wnętrze jamy gębowej, język i ściany przełyku. Jak większość ptaków morskich, pingwiny dzięki obecności gruczołów solnych (nosowych), mieszczących się we wgłębieniach czaszki nad oczami, mogą pić wodę morską.

Czas rozrodu

Większość życia spędzają w morzu, na lądzie przebywają przede wszystkim w okresie gniazdowania. W okresie godowym zwiększa się aktywność ruchowa samicy i samców, które przyjmują charak-

teryistyczne pozy i wydają dźwięki mające wzbudzić u partnera stan seksualnego podniecenia. Lęgi odbywają się w koloniach zakładanych z reguły w tych samych miejscach, na odkrytych, skalistych terenach, pod osłoną zarośli i traw lub jak w przypadku pingwina cesarskiego, na śnieżno-lodowym podłożu. Kolonie różnią się pomiędzy sobą wielkością i bywa, że w jednym miejscu gromadzą się setki tysięcy par, przy zagęszczeniu dochodzącym do 2-3 par na jednym metrze kwadratowym. Dobrze rozwinięty instynkt terytorialny sprawia, iż między sąsiadami dochodzi do ciągłych nieporozumień. Kolonie złożone są zwykle z osobników tego samego gatunku, znacznie rzadziej spotyka się kolonie różnogatunkowe. Przykładowo pingwiny maskowe („policjanty”, jak nazwali je nasi rybacy) *Pygoscelis antarctica* występują niekiedy łącznie z pingwinami białobrewymi *Pygoscelis papua* i złotoczubymi *Eudyptes chrysolophus*.

Największe pingwiny, tj. cesarski i królewski, nie budują gniazd, a ich pojedyncze jajo spoczywa podczas inkubacji na górnej powierzchni stóp nakryte specjalnym fałdem brzuszynym. Pozostałe gatunki budują prymitywne gniazda z kamyków, muszli, szczątków roślinnych,

względnie wygrzebują w podłożu płytkie zagłębienia lub jamy i nory, czasami są to zawłaszczane nory burzyków i petreli. Pingwin peruwiański *Spheniscus humboldti* często kopie jamy w pokładach guana. W zależności od wielkości ptaków, zniesienie składa się z 1-3 jaj, okres inkubacji wynosi 30-64 dni, zwykle wyprowadzane są tylko 1 lub 2 pisklęta. W budowie gniazda, wysiadywaniu jaj i opiece nad potomstwem biorą udział oboje rodzice. Większość gatunków rozradza się w czasie południowego lata, pingwin równikowy odbywa lęgi w najchłodniejszym okresie, tj. od kwietnia do lipca. Pingwin cesarski, rozradzający się na kontynencie antarktycznym, przybywa na lęgowiska położone z dala od otwartego morza w marcu i kwietniu, składa jaja w maju i czerwcu, po czym rozpoczyna wysiadywanie, które trwa od lipca do września, w czasie antarktycznej zimy! Potrzeba przeciwstawienia się huraganowym wiatrom i niskim temperaturom spowodowała, iż gatunek ten nie wykazuje zachowań terytorialnych tworząc skupiska blisko stojących obok siebie osobników. W pierwszym okresie

Fot. Maciej Krzeptowski

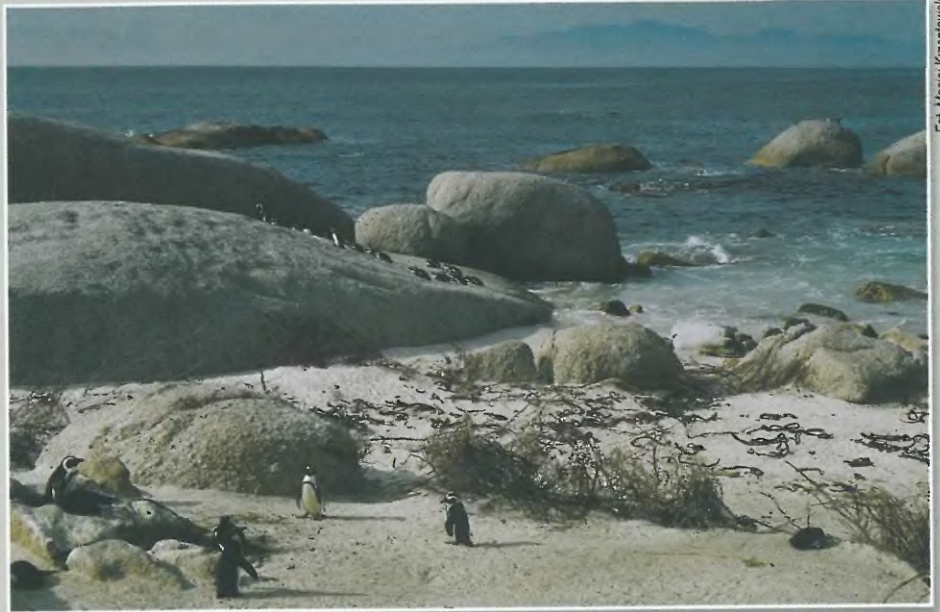


Kolonia lęgowa pingwinów przyławkowych - Simon's Town - RPA.

potomstwem opiekuje się samiec, który w związku z tym musi pozostawać bez pożywienia nawet do 4 miesięcy, tracąc przy tym do 45 procent ciężaru ciała. W tym czasie samica żeruje w morzu. Młode początkowo karmione są wydzielaną wolą rodziców, później przynoszonym z morza pokarmem, po 4 miesiącach od chwili wylęgu, jeszcze nie w pełni wyrosnięte, opuszczają kolonię. Wcześniej zmieniają pokrywę puchową, a przed rozpoczęciem samodzielnego życia przechodzą jeszcze jedno pierzenie, uzyskując szatę ptaków niedorosłych. Pierzenie osobników dorosłych odbywa się po zakończeniu lęgów i trwa 2-3 tygodnie. Nowe pióra wyrastają pod okrywą piór starych, tak że ptaki nawet przez krótki okres nie pozostają bez ochrony termizolacyjnej. Samce i samice są ubarwione tak samo, słabo zauważalny dymorfizm płciowy wyraża się nieznacznie większymi rozmiarami ciała samców. Większość gatunków rozradza się co roku, pingwiny cesarski i królewski wyprowadzają 2 lęgi w ciągu 3 lat. Po zakończeniu lęgów populacje rozradzające się na kontynencie antarktycznym i w jego bliskim sąsiedztwie migrują z zalodzonych w zimie rejonów na cieplejsze, północne akweny. Ptaki gnieźdzące się w strefie umiarkowanej pozostają przez cały rok w pobliżu miejsc gniazdowania, często wychodząc nocą na brzeg.

Zagrożenia

Pingwiny nie mają wielu wrogów naturalnych. Na lęgowiskach pisklęta, jaja



Kolonia pingwinów przylądkowych z okolicy Kapsztadu.

oraz chore i słabe osobniki dorosłe narażone są na napaść dużych mew, petreli i wydrzyków. W koloniach lęgowych pingwina przylądkowego *Spheniscus demersus* z Afryki Południowej spustoszenia sięgające 40 proc. złożonych jaj może czynić ibis czczony *Threskiornis aethiopicus*, zaś gniazda pingwina równikowego często bywają płańdrowane przez dużego krapa *Grapsus grapsus*. Dużym zagrożeniem dla kolonii lęgowych są też szczury i małe drapieżniki, w tym zdziczałe koty i psy. W wodzie pingwiny najczęściej padają ofiarą orki *Orcinus orca*, lamparta morskiego *Hydrurga leptonyx* oraz dużych, drapieżnych ryb pelagicznych. W wielu rejonach liczebność tych ptaków zmniejsza się

na skutek gospodarczych działań człowieka: „zaraza oliwna”, kumulacja pestycydów w ciele i tym samym zaburzenie procesów rozrodczych, sieci rybackie...

Zdając sobie sprawę z aktualnych i potencjalnych zagrożeń niektórych gatunków i populacji, w wielu krajach tworzone są akty prawne dotyczące ochrony gatunkowej i rezerwatuowej, zawiązują się ochroniarskie organizacje i stowarzyszenia. Wszystkie pingwiny występujące w Antarktyce chronione są postanowieniami Układu Antarktycznego, a niektóre gatunki występujące na północ od 60 stopnia S, np. pingwin przylądkowy czy pingwin peruwiański, wpisane zostały do „Czerwonej księgi”; Międzynarodowej Rady Ochrony Ptaków (ICBP) stanowiąc dobry przykład współpracy międzynarodowej w tym zakresie.

Maciej Krzeptowski

Pingwin równikowy (na drugim planie głuptak niebieskonogi) – Floreana – Galapagos.



Maciej Krzeptowski

jest biologiem, żeglarzem i kapitanem jachtowym. Jako ichtiolog brał m.in. udział w Pierwszej Polskiej Morskiej Ekspedycji Antarktycznej na przełomie 1975 i 1976 roku. W latach 2000-2003 prowadził jacht s/y *Maria*, ze zmieniającą się załogą, w rejsie dookoła świata, za który (razem z Ludomirem Mączką) otrzymał nagrodę Kolosa. Jest autorem książek: „Marią dookoła świata dwadzieścia lat później” i „Pół wieku i trzy oceany”.

Fot. John Donahoe

*Oceaniczne prądy
powierzchniowe*

Woda w ruchu

Pierwszą część „Fenomeny Golsztromu” („Nasze MORZE” nr 8/2008) zakończyłem stwierdzeniem, iż przyczyną niezwykle ciepłego klimatu Islandii jest opływający ją Prąd Irmingera, będący odnogą Prądu Północnoatlantyckiego, ten zaś przedłużeniem Prądu Zatokowego (niem. Golsztrom, ang. Gulfstream) biorącego początek w Zatoce Meksykańskiej. Zarówno Prąd Zatokowy, jak i Północnoatlantycki stanowią fragment olbrzymiego wiru wód powierzchniowych na Atlantyku – półkuli północnej. Wiry takie istnieją w każdym z oceanów, przy czym ich kierunek jest na półkuli północnej zgodny, a na południowej przeciwny do ruchu wskazówek zegara.

Te olbrzymie masy wód są wprawiane w ruch przez pasaty – stałe wiatry strefy

międzyzwrotnikowej wiejące na półkuli północnej z północnego wschodu na południowy zachód, a na południowej z południowego wschodu na północny zachód. Im bliżej strefy ich spotkania, tym więcej przeważa w nich kierunek wschodni. Utrzymywanie przez nie wciąż tego samego kierunku sprawia, iż mimo niezbyt dużej siły (3-5°B) powodują nie tylko znaczny rozwój falowania, ale wprawiają także w ruch oceaniczne wody powierzchniowe. W poprzek każdego z oceanów, na północ (Prąd Północnorównikowy) i południe (Prąd Południoworównikowy) od równika płyną ze wschodu na zachód prądy, których szerokość wynosi kilkaset mil morskich, głębokość 150-200 m, zaś prędkość do 1,5 węzła. W zachodnich częściach oceanów prądy te skręcają w wyższe szero-

kości geograficzne, potem na wschód, a następnie, we wschodnich częściach oceanów wracają w kierunku równika i tu zamykają cyrkulację na półkuli północnej zgodną, a na południowej przeciwną do ruchu wskazówek zegara.

Atlantyk, półkula północna

Cyrkulacja wód powierzchniowych w tej części Atlantyku bierze początek od Prądu Południoworównikowego, który wypływając z Zatoki Gwinejskiej u wybrzeży Afryki dzieli się w pobliżu Ameryki Południowej na dwie części. Jedna skręca na południe płynąc wzdłuż brzegów tego kontynentu pod nazwą Prądu Brazylijskiego, zaś druga na północny zachód i, jako Prąd Gujański, a potem Karaibski, zasila wody Zatoki Meksykańskiej. Z zatoki tej wypływa następnie prąd, który pomiędzy Kubą i Florydą wypływa na Atlantyk. Jest to Prąd Florydzki. Mija on w bliskiej odległości z prędkością 3-5 węzłów ten półwysep, a następnie jako Prąd Zatokowy (ang. Gulfstream, niem. Golsztrom) dociera wzdłuż wschodnich wybrzeży kontynentu Północnoamerykańskiego do okolic Nowej Fundlandii. Tu skręca na wschód przecho-

Fot. NASA

nać w poprzek tego oceanu na zachód, dociera w pobliżu Filipin, gdzie zmienia kierunek na północny i płynie w pobliżu wybrzeży kontynentu azjatyckiego pod nazwą Kuro Siwo. Prąd ten opływa Japonię i odchyła się na wschód. Jako Prąd Północnopacyficzny dociera do Aleutów. Tam główna jego część, skręca z wolna na południe, zaś druga daje początek przeciwnemu do ruchu wskazówek zegara wirowi w Zatoce Alaski. Część płynąca na południe nosząca już nazwę Prądu Kalifornijskiego, łączy się w pobliżu tego półwyspu z Prądem Północnorównikowym.

Pacyfik, półkula południowa

Cyrkulacja wód powierzchniowych rozpoczyna się tu od Prądu Południoworównikowego kształtującego się w okolicach Archipelagu Galapagos. Płynąc na zachód prąd ten zmierza w kierunku Australii. W jej pobliżu zmienia kierunek na południowy i już jako Prąd Wschodnioaustralijski, wpada nieco na południe od tego kontynentu, w nurty DWZ. Przed osiągnięciem południowych krańców Ameryki Południowej i minięciem Przylądka Horn, od tego silnego, płynącego z zachodu na wschód prądu odchodzi odnoga, która skręca na północ i jako zimny Prąd Peruwiański, zmierza wzdłuż pacyficznych wybrzeży kontynentu południowoamerykańskiego na północ docierając w okolice równika i łącząc się tam z Prądem Południoworównikowym.

Tu dodam, że Prąd Peruwiański nie zawsze niesie chłodne wody. Silne wiatry zachodnie, kiedy na półkuli południowej panuje pełnia lata, powodują napływ ciepłej wody powierzchniowej z Pacyfiku w pobliże tego kontynentu, przez co jego temperatura wzrasta o 8, a nawet 10°C. Ponieważ nasilenie tego zjawiska występuje najczęściej w okolicach Bożego Narodzenia, stąd jego nazwa – El Niño (Dzieciątko). Prądowi temu przypisuje się wiele anomalii, nie tylko pogodowych, na świecie.

Ocean Indyjski, półkula północna

Wirowy ruch wód powierzchniowych na tej części Oceanu Indyjskiego występuje tylko latem. Zimą uniemożliwiają to wiejące od strony kontynentu azjatyckiego wiatry monsunowe. O tej porze roku pojawia się tu tylko słaby Prąd Północnorównikowy.

W cieplej porze roku, początek cyrkulacji wód powierzchniowych daje pobudzany wiatrami pasatowymi Prąd Południoworównikowy płynący od strony Australii. Dociera w pobliżu Afryki, gdzie, nieco na północ od Madagaskaru, dzieli się na dwie części, z których jedna, jako Prąd Somalijski skręca na północ i wpływa do Morza Arabskiego, a druga wzdłuż wybrzeży tego kontynentu zmierza na południe. Ta, która wpłynęła do Morza Arabskiego opływa następnie od południa – jako Prąd Południowo-Zachodni Monsunowy – subkontynent indyjski i wchodzi do Zatoki Bengalskiej. Tam skręca z wolna na południe i, jako Prąd Zachodnioaustralijski łączy się z Prądem Południoworównikowym.

Ocean Indyjski, półkula południowa

Na tej półkuli obraz cyrkulacji oceanicznych wód powierzchniowych jest w obydwu porach roku zbliżony. Zmierzający od strony Australii na zachód Prąd Południoworównikowy dzieli się w pobliżu Afryki. Jedna jego część płynie wzdłuż jej brzegów na północ, jako Prąd Somalijski, zaś druga, pomiędzy wybrzeżem Afryki a Madagaskarem na południe. Ta druga to Prąd Mozambicki. Po minięciu Madagaskaru zmienia nazwę na Agulhas (Igielny), którego prędkość przekracza niekiedy 5 węzłów. Trzymając się brzegu Afryki zmienia on z wolna kierunek na zachodni i mijając Przylądek Dobrej Nadziei spotyka się wprost z płynącym z tamtej strony DWZ. Wynikiem spotkania tych dwóch prądów, z których pierwszy ma dużą prędkość, drugi zaś niesie olbrzymie masy wody, są wysokie niekiedy na kilkanaście metrów spiętrzenia. Wzmacniają je fale rozkołysu niesione z ośrodków sztormowych na Atlantyku i Oceanie Indyjskim, a także silne zachodnie wiatry. Na mapach nawigacyjnych miejsce to, jako bardzo niebezpieczne dla żeglugi, oznaczone jest napisem Abnormal weaves – fale fenomenalne.

Stefan Trzeciak



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

dząc w Prąd Północnoatlantycki, który zmienia z wolna kierunek na południowy i, jako szeroko rozlany i bardzo małej prędkości Prąd Kanaryjski dociera do Zatoki Gwinejskiej, gdzie łączy się z Prądem Północnorównikowym zamykając cyrkulację na tej półkuli. Zmierzający na zachód Prąd Północnorównikowy zmienia mniej więcej w połowie Atlantyku nazwę na Prąd Antylski, który nieco dalej dzieli się na dwie części, jedna zasila swoimi wodami Prąd Gujański, a druga Prąd Florydzki.

Atlantyk, półkula południowa

Płynący wzdłuż brzegów Brazylii na południe wspomniany Prąd Brazylijski, mijając Przylądek Horn wpada w nurty najpotężniejszego prądu oceanicznego – Dryfu Wiatrów Zachodnich (DWZ). Prąd ten wywołany jest silnymi i niezakłóconymi obecnością kontynentów na tych szerokościach geograficznych, wiatrami zachodnimi (ryczące czterdziestki) obiega dookoła kulej ziemską z zachodu na wschód. Przed minięciem Afryki od DWZ odchodzi odnoga, która pod nazwą zimnego Prądu Benguelskiego płynie wzdłuż atlantyckich wybrzeży Afryki na północ, docierając w okolice równika. Tu łączy się z Prądem Południoworównikowym.

Pacyfik, półkula północna

Początek cyrkulacji na tej półkuli daje Prąd Północnorównikowy wypływający z okolic Półwyspu Kalifornijskiego. Pły-

Zwiedzić Peenemünde

Pożegnanie z bronią



U 461 przy kei w Peenemünde. Z prawej traw wejściowy, z lewej rufowa wyrzutnia rakiet balistycznych.

Peenemünde znane jest jako poligon startowy złowieszczących rakiet V-1 i V-2. Stąd hitlerowska wunderwaffe – cudowna broń III Rzeszy – miała opanować świat. Malarz przegrał wojnę. Bazę najpierw zajęli zwycięzcy, a później „Matrosen” z „Volksmarine”. Ostatecznie historia potoczyła się w dobrym kierunku. Muzea w Peenemünde odwiedzają turyści. I niech tak zostanie.

Na północnym krańcu wyspy Usedom, nad cieśniną Peenestrom i Bałtykiem, w Peenemünde (Pianoujściu) działał w latach 1936-1945 tajny, hitlerowski Wojskowy Ośrodek Badawczy. Konstruowano tam i testowano latające bomby z napędem rakietowym, znane jako V-1 i A-4/V-2. Na czele tysiąca uczonych pracował nad nimi konstruktor Werner von Braun. Masowa produkcja rakiet rozpoczęła się w wrześniu 1943 roku. Niemcy zdążyli odpalić 5500 rakiet V-2, z czego 70 proc. trafiło w cel. Głównie z terenu Holandii odpalono na Londyn 2894, a na Antwerpię 1600 rakiet.

Po wojnie zmienili się użytkownicy bazy, ale północna część wyspy Usedom dalej pozostała zamkniętą strefą militarną. W latach 1948-1958 na tutejszym lotnisku stacjonował radziecki pułk myśliwców, a w porcie Peenemünde od 1951 roku okręty 1. Flotylli Volksmarine. Kiedy lotnisko przekazano Niemieckiej Republice Demokratycznej, od 1961 roku stacjonował na nim niemiecki 9. Pułk Myśliwców Nationale Volksarmee. Wojsko było tam obecne, mimo likwidacji NRD, do 1996 roku.

Zdemilitaryzowany ośrodek przekształcono w muzeum, które mieści Hi-

storyczno-Techniczne Centrum Informacyjne. Zwiedzić też można pracującą na potrzeby Ośrodka Badawczego w latach 1942 do 1945 i później do 1990 roku, elektrownię oraz, osobno - Muzeum Zabawek. Trzeba też obejrzeć „Pomnik-krajobraz”, trasę widokową o długości 23 kilometrów. Na stojącym w porcie, dużym, trzymasztowym żaglowcu Vidar z 1877 roku, można obejrzeć „spektakl piratów” i co nieco zjeść. W pobliżu stoją muzealne okręty Volksmarine oraz radziecki okręt podwodny, a na nabrzeżu eksperymentalne helikoptery i samolot.

Zapraszamy na U 461

Wielozadaniowy okręt podwodny rosyjskiego projektu „651”, któremu w NATO nadano kryptonim klasy „JULIETT” - posiadał symbol taktyczny B-124 (ex. K-24), czyli „bolszaja podwodnaja łódka”. Przeznaczony był do zwalczania lotników. Takich okrętów zbudowano w ZSRR 16 sztuk (planowano 72). Ten powstał w Niżnym Nowogrodzie (Gorki). Miał konwencjonalny napęd diesel-elek-

tryczny składający się z agregatów prądowców, akumulatorów i silników elektrycznych. W ramach 35. Floty Floty Północnej wchodził w skład 16. Dywizji Bałtfloty i patrolował północny Atlantyk. Wówczas był wyposażony w cztery samonaprowadzające, międzykontynentalne pociski balistyczne typu: okręt-okręt, z bojowymi głowicami nuklearnymi. Po rozpadzie ZSRR, okręt-złom Łotysze sprzedali Duńczykom, ci odsprzedali zaś Niemcom i tak, w roku 1999 ustawiono go jako obiekt muzealny w porcie Penemünde pod fikcyjną nazwą *U 461*.

Trapem w części dziobowej wchodzimy do wnętrza okrętu. Zwiedzanie zaczynamy od dziobowego przedziału torpedowego. Ogromne nagromadzenie przyrządów, widać wyrzutnie torpedowe. Są też manekiny w charakterystycznych, pasiastych podkoszulkach.

Poszczególne przedziały oddzielone są grodziami. Przeciskamy się przez właz i znajdujemy w następnym, gdzie mieszczą się kajuty oficerskie oraz mesy oficerska i załogi. Zwiedzaniu towarzyszy podkład muzyczny - radziecki hymn i pieśni z epoki. Dochodzą szmery i głosy „rozmawiających” manekinów. Załoga gra w karty. Niesamowite wrażenie! Stąd włazem przeciskamy się do przedziału dowódcy i kolejnego, gdzie znajduje się główne centrum dowodzenia: anteny, radary, sonar, hydrolokatory, echosondy, peryskop, kompas, radio. W piątym przedziale oprócz centrum elektrycznego znajduje się kuchnia, w lazarecie leży chory, obok znajdują się baterie akumulatorów i prysznic.

Kolejno zwiedzamy przedział głównych silników spalinowych, głównych silników elektrycznych i sprężarki chłodnicze, i ostatni, w którym znajduje się osiem torped zapasowych. No i jeden z „matrosów” właśnie wszedł do WC! Dalej tylko skrajnik rufowy. Obok odchylonej rufowej wyrzutni raketowej (dwa pociski), trapem wychodzimy na brzeg. W sklepiku można kupić książki, czapeczki, T-shirty i emblematy – biznes się kręci.

Trzej przyjaciele z boiska

U wejścia do dawnej wojennej bazy stoi pomnik trzech marynarzy. Nosi nazwę „Waffenbrüderschaft” („Braterstwo Broni”) i przedstawia trzech towarzyszy broni. W środku z karabinem w ręku, to ani chybi radziecki matros Krasnoznamenowo Bałtijskowsko Flota. Po jego lewej ręce, z lornetką na piersi, zaciskając pięść stoi niemiecki „Matrose” z Volksmarine,



Dziobowy przedział torpedowy.



Życie codzienne na U 461.

zaś po jego prawej stronie, nieco z tyłu, z ręką na bratnim ramieniu, polski marynarz z Marynarki Wojennej.

Pomnik postawiono 14 maja 1975 roku, dla upamiętnienia dwudziestej rocznicy powstania Układu Warszawskiego. 14 maja 1955 roku podpisano w Warszawie Układ o Przyjaźni, Współpracy i Pomocy Wzajemnej, który nazwano „Warszawski”. Państwo należące do układu, wydzielało ze swoich armii kontyngenty, które two-

rzyły Zjednoczone Siły Zbrojne Układu Warszawskiego. Na ich czele zawsze stał marszałek Związku Radzieckiego. Układ rozwiązano 1 lipca 1991 roku i dzisiaj, gdy mamy już to wszystko za sobą, miło jest ścisnąć dawnego „towarzysza broni”. Na pomniku...

Tekst i zdjęcia
Marian Lenz

U 461

Numer projektu:	651
Symbol NATO:	JULIETT
Nazwa:	(ex. K-24) B-124
Budowa:	1965 r.
Do rezerwy:	1988 r.
Wycofanie:	1991 r.
Wyporność nawodna:	3174 m ³
Wyporność podwodna:	4137 m ³
Długość:	85,90 m
Szerokość:	9,70 m
Zanurzenie:	9/240/300 m
Załoga:	78-92 osób
Autonomia pływania:	90 dób
Maks. czas pod wodą:	33 doby
Zasięg:	do 30 000 Mm
Maks. szybkość nawodna:	16 w
Maks. szybkość pod wodą:	18 w
Moc gł. silników spalinowych:	2 x 4000 KM
Moc gł. silników elektrycznych:	2 x 6000 KM
Śruby napędowe w dyszach:	2 szt.
Rakiety typu P-6:	4 szt.
Torpedy dziobowe, kaliber 533 mm:	6 szt.
Torpedy rufowe, kaliber 400 mm:	4 szt.
Torpedy zapasowe, kaliber 400 mm:	8 szt.
Zapasy wody słodkiej:	44 ton
Zapasy paliwa:	maks. 670 ton
Zapasy żywność:	17,4 ton

Zima *trzyma!*

80 lat temu, w numerze z kwietnia i maja 1929 roku, „Morze” pisało:



Uwięziony „Tczew”

Dnia 2 lutego po załadowaniu 850 ton węgla do portu Bandholm w Danji, mając na statku prócz tego jednego pasażera, statek „Tczew” opuścił wieczorem port gdański.

Podróż z Gdańska do Bandholmu w zwykłych warunkach powinna trwać około 42-45 godzin. Nie czyniono więc szczególnych do tej podróży przygotowań. W prowiant zaopatrzonego na czas wystarczający dla całej podróży, czyli do powrotu do Gdyni, a więc na 6-7 dni. (...)

Opuszczaliśmy Gdańsk przy 20-kilostopniowym mrozie i to było narazie jedyną mało przyjemną stroną rozpoczynającej się podróży. Cztero i sześciogodzinne wachty na mostku podczas takiego mrozu nie należą do przyjemnych. (...)

Dnia 5 lutego zrana podejmujemy wraz z innymi jednostkami nowe próby przeforsowania lodowej zapory. Jednak rezultat całodziennych uciążliwych manewrów i wyężonej pracy maszyny, to przebycie zaledwie 4-5 mil. Wieczorem znowu przymusowy postój w dość licznej towarzystwie. Cicha, pogodna noc, 25 stopni mrozu i wysoki barometr nie przepowiadają bynajmniej zmian na lepsze. (...)

Nazajutrz, 10 lutego, po rozejrzeniu się w sytuacji, widzimy, że jest ona niewesoła. Statek jest otoczony zwałami kry i skuty lodem na „amen”. Zwały kry sięgają niemal wysokości burty. Absolutny brak prowiantu pogarsza sytuację. Najbliższy port Kiel, który może mógłby przyjąć nam z pomocą, nie wie nic o nas. (...)

Po opuszczeniu przez nas „Tczewa” o godz. 14, atak lodów na statek był tak

potężny, iż ster nie wytrzymał naporu większej kry i złamał się w górnym umocowaniu. Nowa hawarja i tym razem bardzo poważna. Statek bez steru w podobnych warunkach jest całkowicie skazany na łaskę losu. Aby się wydostać z lodów, trzeba już teraz oprócz ratujących statki pancerników, jeszcze przynajmniej jednego holownika. Łączę się natychmiast z agentem, prosząc o telegraficzne zawi-

domienie „Żegluga” o nowym stanie rzeczy, oraz o poczynienie ze swej strony wszelkich możliwych starań, aby nas rychło wydostać z lodów i natychmiastowego ratowania załogi przed głodem. (...)

17 marca spada oczekiwana „manna” w postaci mięsa i chleba z nadzwyczajnym dodatkiem kilku paczek tytoniu i niemieckich gazet. Salutujemy lotnikom na pożegnanie banderą, a następnego dnia ukazuje się ułożony przez nas węgiel na lodzie ogromny napis, przeznaczony dla nich: „Bester Dank”. Bo rzeczywiście serdecznie jesteśmy im wdzięczni. (...)

(Sześć tygodni w lodach Bałtyku,
J. Borkowski)

70 lat temu, w kwietniu 1939 roku, „Morze” pisało:



Pechowy dzień

Anglia. Dzień 22 lutego był wyjątkowo nieszczęśliwy dla marynarki brytyjskiej. Przede wszystkim w dniu tym, w czasie szalejącego sztormu, wyrzucone zostały na brzeg dwa okręty podwodne „Sterlet” i „Sunfish”, wykończone zaledwie przed rokiem. Pierwszy z nich po 5-godzinnych wysiłkach zdołał spłynąć na wodę, drugi natomiast zarył się w piasek w odległości zaledwie 100 metrów od brzegu. Podane przez holowniki hole pękły dwukrotnie, i dopiero po upływie doby i przy wykorzystaniu przypląwu zdołano okręt ściągnąć. Prawdopodobnie straty nie są zbyt wielkie. Podkreślić trze-

ba, że pomimo dużego niebezpieczeństwa – gdyż okręt był silnie obijany przez sztormową falę, która stale groziła zupełnym rozbiciem – załoga nie opuściła okrętu i dzięki temu przyczyniła się w dużej mierze do powodzenia akcji ratowniczej.

W tymże dniu wybuchł groźny pożar na będącym w budowie pancerniku o 35.000 ton „Prince of Wales”, który miał być wodowany w ciągu miesiąca. Dopiero parogodzinna akcja kilku oddziałów strażyackich zdołała opanować ogień; straty są znaczne i powoduje duże opóźnienie w budowie.

(Z życia Marynarki Wojennej)

60 lat temu, w kwietniu
1949 roku, „Morze” pisało:



Drugie życie „Warthe”

Trzy celne bomby lotnicze trafiły niemiecki transportowiec wojenny „Warthe” podczas jednego z nalotów na bazę w Gdyni. Transportowiec był już zresztą uszkodzony uprzednio przez torpedę. (...)

Widzieliście zatopiony statek? – zapytałem kolegów, których latem 1946 opro-

wadzałem po porcie gdyńskim. Za Dworcem Morskim na rozbitym bombami nabrzeżu Francuskim stał pokaźny tłumek ciekawskich – na próżno rozpędzany przez służbistego strażnika. Podeszliśmy. Z oleistej, brudnej wody sterczał tuż, tuż przy nabrzeżu potężny wrak. Zardzewiały, szeroki komin. Cienkie, błękitno-szare maszty. Rozrzucone w beładzie bo-

Początkowo wolno, potem coraz szybciej. Centymetr po centymetrze wyłaniały się zmurszałe, pokryte wodorostami i muszelkami burty. (...)

Remont kadłuba zaczęto od zdjęcia prowizorycznych łat drewnianych i usunięcia cementu. Wymontowano następnie ponad 50 uszkodzonych blach poszycia i 20 wręg. (...)

Na Stoczni Gdańskiej, pośród tętniących pracą pochylni – w cichym basenie zbrojeniowym stoi m/s „Warta”. Piękny, lśniący statek w niczym nie przypomina opłakanego wraku, który się tu zjawiał przed dwoma laty. Stocznia przywróciła mu życie.

(Ms **Warta**, statek zwrócony
życiu, Jerzy Miciński)

55 lat temu, w kwietniu
1954 roku, „Morze” pisało:



Rasowy statek

„Światowid” nie był budowany na jacht milionera, nie odznacza się więc wytwornością linii. Ale też nie jest brzydki: precyzyjnie, posiada urodę stworzenia silnego i pracowitego. (...)

„Światowid” jest nowoczesnym, rasowym lodołamaczem. Specjalnie do tej funkcji zbudowany, kadłub ma szeroki, toporny w rysunku i silny jak pierś pociągowego konia. Jego opancerzony dziób, dzięki specjalnemu profilowi, z góry jakoś skacze na zwalę łodu, gniecie je, miażdży, chwyta pod siebie, wylupuje szczeliny a litej tafli, a jajowaty kadłub później te szpary poszerza. Można go nazwać statkiem niestrudzo-

nym. Zimą ugania się po Zalewie Szczecińskim. Przerąbuje trasę polskim i obcym frachtowcom, śmiało manewrami obłamuje je z lodowej skorupy, po czym ustawia się na czele konwoju i prowadzi swych klientów do portu. (...)

Szliśmy naprzód z dużą szybkością przy akompaniamencie łomotów seryjnych uderzeń łodu, wskutek czego wydawało się, że nasz lodołamacz jest właściwie zwykłym autobusem podskakującym na brukowanej szosie. Trzaski i zgrzyty napawały obawą, że za chwilę „Światowid” rozleci się na kawałki.

Zbytne niepokoje. Kapitan Mrotek jest pewny swego statku.

– Jaki posłuszny! – wykrzyknął. – Niech pan spojrz: prawo na burt.

– Prawo na burt – odpowiedział głucho sternik, skryty w ciemnościach za naszymi plecami. (...)

(**Niestrudzony statek**,
Miroslaw Azembski)

Na ratunek

(...) Chwila odpoczynku. Dyżurny zdejmuję z uszu słuchawki. Szyby dźwięczą coraz głośniejszym sztorm w dal-
szym ciągu się wzmaga. (...)

Superkutry „Arki”, powracające z wyjątkowo udanego połowu, napotkały na wysokości Helu na zwalę pływającego łodu. Nie mogą się przebić wiatr przyciska je do lądu.

– Tak, postaramy się pomóc. (...)

Po półgodzinie „Herkules” melduje już z morza, że nawiązał łączność radiotelegraficzną z kutrami i za godzinę powinien być na miejscu.

– Pośpieszcie się – mówi do mikrofonu dyżurny, ale i tak wie, że załoga „Herkulesa” robi wszystko, co tylko można, aby skrócić czas dojścia w zagrożone miejsce. (...)

(**Halo „Bryza” – woła nas ROD!**, W. B.)

Opr. Czesław Romanowski

i

Zachowaliśmy
oryginalną pisownię.

Tytuł i śródtytuły pochodzą
od redakcji. Archiwalne numery
„Morza” można znaleźć na stronie:
<http://www.magmar.com.pl/>

Krwawy niszczyciel

Nabój spod Narwiku

Nie wiadomo kto z załogi niszczyciela *Błyskawica* wpadł na pomysł zrobienia pamiątki z naboju przeciwlotniczego. Nie wiadomo kto pocisk wygrawerował. Dzięki napisowi wiemy jednak, do jakiego wydarzenia się odnosi.

Błyskawica (wyporność ponad 2 tysiące ton, długość 114 metrów, prędkość 40 węzłów, załoga 200 osób, uzbrojenie – 4 podwójne armaty kaliber 100 mm, silne uzbrojenie przeciwlotnicze, wyrzutnie torpedowe i bomb głębinowych) jest bodaj najśłynniejszym polskim okrętem z czasów drugiej wojny światowej. W jej trakcie przebyła 148 356 mil morskich, osłaniała 83 konwoje, przeprowadziła 108 patroli bojowych, uczestniczyła w zatopieniu dwóch okrętów nawodnych, uszkodziła trzy okręty podwodne i zestrzeliła cztery samoloty na pewno, a trzy prawdopodobnie. Ale swoją sławę zawdzięcza nie tylko bojowej przeszłości, ale także temu, że od trzydziestu lat cumuje w centrum Gdyni jako okręt-muzeum.

Na jednostce urządzona jest wystawa poświęcona historii tego okrętu i Polskiej Marynarki Wojennej. Z racji bogatej przeszłości *Błyskawicy*, a zarazem szczupłości miejsca na okręcie, nie wszystkie pamiątki związane z jej dziejami można tam oglądać. Część z nich przechowywana jest w magazynach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, do których dostęp mają tylko pracownicy tej placówki. Teraz, dzięki uprzejmości dyrekcji, jedną z takich pamiątek zobaczyć mogą także Czytelnicy „*Naszego MORZA*”.

Chodzi o nabój od artylerii przeciwlotniczej kaliber 40 mm, a właściwie jego pustą łuskę i nakładany na nią pocisk. W dolnej części naboju umieszczony zo-

stał napis: „*ORP Błyskawica, Narvik 6 V 1940*”. Przypomina to udział okrętu w operacji norweskiej. I właściwie to wszystko co na jego temat wiemy.

Załogi polskich okrętów w czasie drugiej wojny światowej często przerabiały na pamiątki części nabojów, szczególnie łuski. Ale kto był pomysłodawcą upamiętnienia w ten sposób akurat Narwiku nie wiadomo. Nieznane są także wojenne losy tej pamiątki. Nietypowy nabój został przekazany do zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni na początku lat sześćdziesiątych przez Instytut Sikorskiego w Londynie.

W dziejach polskiego oręza Narwik zajmuje szczególne miejsce. W kwietniu i maju 1940 roku o ten położony daleko na północy norweski port, alianci toczyli z Niemcami zaciekle walki. Brali w nich udział także Polacy. Na lądzie Samodzielna Brygada Strzelców Podhalańskich, na morzu okręty *Grom*, *Burza* i *Błyskawica*. Narwik był punktem strategicznym. Przez ten niezamarzający przez cały rok port, Niemcy mogli wywozić, tak potrzebną ich wojennej gospodarce, rudę żelaza z bogatych szwedzkich złóż.

Dla wszystkich polskich jednostek kampania norweska była pierwszą dużą operacją, w której uczestniczyły, z niezwykłym oddaniem i poświęceniem. Największą cenę zapłacił *Grom*, zatopiony 4 maja przez niemieckie lotnictwo. Śmierć w zimnych wodach fiordu Rombakken znalazło 59 członków jego załogi.



Fot. Tomasz Falba

Łuska naboju od artylerii przeciwlotniczej kaliber 40 mm...

Dla polskich marynarzy z innych okrętów strata *Gromu* była bardzo bolesna. Zapewne chcieli pomścić śmierć kolegów. Jeszcze intensywniej zaczęli nękać Niemców. Jeden z oficerów Kriegsmarine tak wspomina swoje spotkanie z *Błyskawicą*: „*Zasiedliśmy do jedzenia. Grochówka! (...). Biorę mój nóż z kieszeni, sięgam po chleb i masło, i nagle w buczącym ryku detonacji pomieszczenie wypełnia się kurzawą prochu, odłamkami i krzykami. Obydwaj obok mnie padają na ziemię (...) Co to było? (...) der polnische Zerstörer Błyskawica (polski niszczyciel Błyskawica)*”.

Być może właśnie zatopienie *Gromu* było bezpośrednim powodem, dla którego marynarze z *Błyskawicy* postanowili wykonać pamiątkę z naboju przeciwlotniczego. Być może chcieli w ten sposób pokazać, że zrobili wszystko, co było w ich mocy, aby pomścić śmierć kolegów. Może o tym świadczyć bliskość dat 4 i 6 maja.

Warto zaznaczyć, że właśnie 6 maja był dla *Błyskawicy* wyjątkowo pracowitym dniem. Okręt odparł wtedy dziewięć nalotów niemieckich samolotów, wystrzelując prawie 3 tysiące pocisków 40 mm i zestrzeliwując jedną maszynę wroga. Od tego czasu hitlerowcy nazwali go „krwawym niszczycielem”.

Tomasz Falba

Morskie Skrzydła Rzeczypospolitej (IV)

U progu wojny



Lublin R-XIII – widok z przodu.

Latem 1939 roku nasiliły się loty wywiadowcze niemieckich sterowców. Oficjalnie były to przeloty propagandowe, ale wykorzystując okazję prowadzono rozpoznanie polskiego Wybrzeża.

Podczas jednego z przelotów sterowca LZ-130 doszło do spotkania z R-XIII G/hydro nr 714 z załogą: mat. pil. Edmund Piotrkowski i por. mar. obs. Tadeusz Jeżewski. Pilot widząc intruza postanowił wejść w rolę myśliwca i zaczął wykonywać gwałtowne ewolucje z lotem nurkowym i wyrwaniem przy kadłubie sterowca włącznie. Musiało to wywrzeć zamierzony efekt, gdyż LZ-130 natychmiast zmienił kurs na północny oddalając się od polskich wód terytorialnych. Na przełomie czerwca i lipca 1939 roku załoga innego R-XIII wykryła na Bałtyku konwój o niespotykanej do tej pory liczbie frachtowców w osłonie okrętów wojennych, płynący do Królewca. Natomiast 7 sierpnia 1939 roku załoga R-XIII ter/hydro nr 712 w składzie: por. mar. obs. T. Jeżewski i mat. pil. Maksymilian Banasiak, rozpoznała na pełnym morzu dwa statki pasażerskie z wojskiem na pokładzie i 15 statków handlowych na redzie Piławy. W Zatoce Gdańskiej na wysokości Sopo-

tu lotnicy dostrzegli wielki statek pasażerski *Hansestadt Danzig*. Na pokładzie zaobserwowali podejrzany ładunek. Pilot, chcąc by obserwator przyjrzał się jedno-

ście z możliwie jak najbliższej odległości, obniżył lot do samej wody i przeleciał obok płynącego z dużą prędkością statku. Nagle, w czasie ostrego skrętu przecinającego kurs statku, R-XIII wykonał ślizg na skrzydło i zderzył się z powierzchnią wody. Samolot uległ rozbiciu i zaczął tonąć. Por. mar. obs. Tadeusz Jeżewski zdążył jeszcze zatopić w wodzie aparat fotograficzny. Niemiecki statek zastopował maszyny i na wodę spuszczo-



Święto jednostki - 15 lipca - obchodzono wśród samolotów.



Ćwiczenia w strzelaniu do tarczy marynarzy z MDLot.



Lublin R-VIII podczas przeglądu technicznego.

no łódź motorową, która wyłowila rozbitków. Gdy statek dopłynął do sopockiego mola, lotników do Gdańska przewiozła miejscowa policja. Po spisaniu protokołu, w towarzystwie przedstawiciela Generalnego Komisarjatu RP w Gdańsku, lotników przywieziono do Gdyni, a potem do Pucka. Przez cały czas traktowano załogę R-XIII poprawnie. Tymczasem w Pucku zapanował niepokój, gdyż obsługa lotniskowej radiostacji przechwyciła meldunek w języku niemieckim o katastrofie lotniczej na wysokości latarni morskiej Rozewie. Na poszukiwania poleciał R-XIII sterowany przez bosmata pil. Zygmunta Gliszczyńskiego. Zauważył on dużą tłustą plamę na morzu, po czym powrócił do bazy. Niebawem rozbitków szukała już cała II Eskadra Liniowa oraz wysłany z Gdyni okręt ratowniczy. Odnaleziono jeden pływaka, ale kiedy okręt wysondował położenie zatopionego R-XIII okazało się, że nieopłacalne jest jego wydobywanie. Poszukiwania odwołano, gdy obaj lotnicy przybyli do Pucka.

Czarna seria

Z dniem 1 maja 1939 roku z II Eskadry Liniowej tradycyjnie wydzielono Plu-

ton Samolotów Towarzyszących, składający się z trzech R-XIII ter/G/hydro postawionych na koła i skierowanych na lotnisko Rumia-Zagórze. Jego dowódcą został por. mar. pil. Józef Rudzki. Zadaniem Plutonu, podobnie jak w poprzednim roku, była współpraca z oddziałami Obrony Narodowej, z artylerią przeciwlotniczą z rejonu Gdyni i Morską Kompanią Reflektorów. R-XIII ciągnęły „rękawy” na długim holu, do których artylerzyści w dzień i w nocy strzelali ostrą amunicją. Ćwiczyły również współpracę z artylerią przeciwlotniczą okrętów bazujących na Oksywii. Załogi Plutonu ćwiczyły także pobieranie meldunków z tzw. bramki ustawionej z kilkumetrowych tyk przez oddział piechoty. W bramce wisiał meldunek, który obserwator wychwytywał specjalną linką z kotwiczką.

19 maja 1939 r. około godz. 23.00 zdarzył się w Rumii-Zagórze wypadek lotniczy. Nad lotnisko nadciągnęła z okolicznych podmokłych łąk gęsta mgła i załoga R-XIII ter/hydro w składzie: bosmat pil. Aleksander Ostrowski i bosmat mech. strz. sam. Jan Karny nie widziała lądowiska. Nie pomogły lampy wystawione na lotnisku, ani sygnały dźwiękowe. Pilot zabłądził w mgłę. W tej sytuacji bosmat

pil. A. Ostrowski postanowił lądować na „wyczucie” i posadził R-XIII na las. Samolot uległ rozbiciu, a obaj poturbowani mocno lotnicy zeszli na ziemię po linkach spadochronów. W ten sposób w obliczu wojny MDLot stracił kolejnego R-XIII. Na wiadomość o wypadku w Rumii, wyjechali z Pucka na motocyklu por. pil. obs. Jerzy Strzałkowski, por. pil. Edward Kwieciński i por. mar. Tadeusz Kociuba, którzy w Chylonii wpadli na drzewo ponosząc śmierć na miejscu. Był to czarny dzień morskich lotników. Miesiąc wcześniej, w czasie lotu treningowego klucza R-XIII, podczas wykonywania skrętu na lewo, na wysokości około 300 m, lecący po prawej stronie prowadzącego, samolot pilotowany przez mata pil. Mariana Tomsię wpadł w korkociąg. Pilot oraz obserwator mat pil. Leon Babul wyskoczyli ze spadochronami. R-XIII spadł na ziemię koło Swarzewa. U progu wojny w wypadkach stracono 3 samoloty R-XIII.

W lipcu i sierpniu 1939 roku samoloty Plutonu wykonywały loty patrolowe wzdłuż granicy z Niemcami, prowadząc rozpoznawanie fotograficzne rejonu Jeziora Żarnowieckiego, Lęborka, Kartuz, Kościerzyny i Chojnic. Obserwatorzy wykonywali fotografie m.in. rowów strzeleckich

Start dwóch Lublinów R-XIII na Zatoce Puckiej.



Lublin R-XIII



**Czytaj i zbieraj pocztówki
z morskimi samolotami.**

kopanych przez Organizację Todta. W ostatnich tygodniach pokoju dowódca Łądowej Obrony Wybrzeża (LOWyb) nakazał pilotom Plutonu przekroczyć granicę niemiecką w celu prowadzenia głębszego rozpoznania. Por. mar. pil. Józef Rudzki z por. mar. obs. Kazimierzem Szczęsnym, kilkakrotnie przekroczyli granicę Niemiec wykonując zdjęcia fotograficzne okopów i stanowisk dla artylerii. Lotnicy naruszali niemiecką przestrzeń do 50 km w głąb, latając na pułapie 1200-1800 m. Loty te prowadzono z dużą dozą ryzyka, gdyż w starciu powietrznym z samolotami niemieckimi słabo uzbrojone R-XIII byłyby bez szans. Ze względu na nasilające się akty naruszania polskiej przestrzeni powietrznej przez samoloty niemieckie, na lotnisku w Rumii-Zagórze obowiązywało stałe pogotowie przeciwlotnicze. Obronę przeciwlotniczą stanowił tylko karabin maszynowy „Vickers”, zamontowany na trójnogu do strzelań przeciwlotniczych. 21 lipca 1939 roku, około godz. 11.00 nad lotniskiem w Rumii pojawił się niemiecki samolot Heinkel He-111, który kilkakrotnie okrążył lotnisko. W jego kierunku z przeciwlotniczego km-u serię strzałów oddał por. mar. pil. Józef Rudzki, co odstraszyło niemieckich lotników, którzy odlecieli w stronę granicy państwa.

Stan pogotowia

24 sierpnia 1939 roku po ogłoszeniu Mobilizacji Alarmowej, przygotowano się do likwidacji Plutonu. Następnego dnia około godz. 6.00 por. mar. pil. J. Rudzki otrzymał rozkaz powrotu samolotów Plutonu do Pucka. Tego też dnia dwa R-XIII ter/G/hydro przeleciały do puckiej bazy. Pluton rozformowano, a personel i wodnopłatowce wcielono na powrót do II Eskadry Liniowej. Od 24 sierpnia wprowadzono pogotowie w Aeroklubie Gdań-

skim. Jego samoloty przetransportowano do Torunia, pozostawiając dwa turystyczne RWD-13. Szefa technicznego Aeroklubu Gdańskiego ppor. rez. pil. Edmunda Jereczka zmobilizowano, z przydziałem do MDLot. Wyznaczony został dowódcą Plutonu Łącznikowego dowódcy LOWyb. W Rumii z chwilą wybuchu wojny będą stacjonować dwa RWD-13 o znakach rejestracyjnych SP-ATB i SP-BML, do których dołączy R-XIII G/hydro nr 718 z MDLot.

W 1939 roku doszło do reaktywowania Rzeczej Eskadry Lotniczej w Pińsku. W schemacie organizacyjnym Pokojowej Organizacji Polskiej Marynarki Wojennej z dnia 1 czerwca 1939 roku wymieniona była REL. Również w Strukturze Organizacyjnej Flotylli Rzeczej MW z 26 sierpnia 1939 r. znajdował się zapis „Rzeczna Eskadra Lotnicza” (w stadium organizacji), dla której przewidywano dostarczenie trzech wodnosamolotów typu RWD-17W. Jednak do wybuchu wojny jednostki nie sformowano.

W sierpniu 1939 roku, po blisko dwóch miesiącach opóźnienia ze strony włoskiej, sfinalizowano dostawy do Polski zakupionych we Włoszech torpedowo-bombowych wodnosamolotów CANT Z-506B „Airone” (czapla). W Monfalcone, latem 1939 r. znajdowała się polska Komisja Odbiorcza - kpt. pil. Ludwik Feliks Baczyński i por. pil. Bronisław Stolarczyk. Z lotniska Okęcie 5 lipca odleciała do Włoch załoga pierwszego samolotu w składzie: kpt. mar. pil. Roman Borowiec, por. mar. obs. Kazimierz Wilkanowicz, st. bosman pil. Stanisław Witas, bosmat radio-mech. Florian Grzesiak i bosman radio Władysław Wzorek.

Od połowy lipca lotnicy zaczęli loty na pierwszej, oddanej stronie polskiej, maszynie. W Monfalcone zdarzył się wypadek włamania do magazynu, gdzie przechowywany był radiopelengator polskiej konstrukcji W.2.L/N, którym in-

teresował się włoski wywiad. Samolot miał także otrzymać polskie wyrzutniki torpedowo-bombowe, lecz firma inż. W. Świąteckiego z Lublina nie ukończyła jeszcze produkcji pierwszego egzemplarza. W czasie lotu próbnego doszło do awarii prawego silnika i przymusowego wodowania. Wymiana silnika trwała blisko 3 tygodnie, gdyż Włosi wysłali go na przegląd do wytwórni. Po ponownym zamontowaniu silnika i oblocie samolotu, Włosi znaleźli znowu jakieś nieprawidłowości w pracy silnika i zaczęli go przeglądać.

Dopiero rano, 27 sierpnia, gdy do pomocy przystąpił mechanik pokładowy, awarię usunięto. Na ten dzień uzyskano pozwolenie na przelot, najpóźniej o godz. 11.00, nad włoskim punktem granicznym koło Triestu. Kapitan R. Borowiec zrezygnował w tej sytuacji z oblotu maszyny i o godz. 10.45 pierwszy CANT Z-506B z białą-czerwonymi szachownicami wystartował z wód zatoki koło Monfalcone i wziął kurs na Polskę.

Pomimo incydentu radiowego nad Słowacją, kiedy to niemiecka radiostacja podała lotnikom niewłaściwy kurs, CANT bezpiecznie wleciał nad terytorium Polski, a lotnicy zobaczyli ziemię dopiero na wysokości Torunia. Około godz. 15.30 srebrny CANT Z-506B wodował na Zatoce Puckiej witany entuzjastycznie przez cały personel Odlot. Wodnosamolot miał włoskie km-y lecz bez amunicji, nie posiadał też wyrzutników torpedowo-bombowych, których transport dopiero wyjeżdżał z Lublina i torped lotniczych, których Polska Marynarka Wojenna w ogóle nie miała. W Pucku nie zakończono przebudowy stoczni, przeznaczonej specjalnie dla CANT-ów, jak również nie dostarczono specjalnych wózków transportowych dla tego ciężkiego wodnosamolotu. Natomiast 12 lipca do Pucka dotarła pierwsza motorówka jednośrubowa „L 2”,



Lublin R-XIII ter/hydro nr 704.



Lublin R-XIII ter/hydro nr 705
po katastrofie bosm. pil. Walentego Walkowiaka.



Testy prototypu ciężkiego wodnosamolotu Lublin R-XX w Pucku.

Na podmokłym puckim lotnisku często zdarzały się wypadki.

a 25 sierpnia druga, dwusrubowa „L 3” - obie przeznaczone do obsługi wodnosamolotów CANT Z-506B.

We Włoszech w wytwórni CRDA dobiegała końca budowa drugiego wodnosamolotu tego typu. W KMW zapadła decyzja skierowania do Włoch lotników, którzy stanowiliby załogę dla drugiego CANT-a. 22 sierpnia szef KMW polecił skierować do Włoch oprócz przybyłego na kilka dni do Pucka kpt. pil. obs. Ludwika Feliksa Baczyńskiego następujących lotników: kpt. mar. pil. Antoniego Waciegę, st. bosm. pil. Stanisława Witasę, por. mar. obs. Janusza Sokołowskiego, bosmata mech. Bronisława Karczewskiego i bosmata radio-mech. Leona Majewskiego. Lotnicy wyjechali z Pucka 31 sierpnia, lecz do Włoch odlecieli już po wybuchu wojny - 5 września 1939 roku. Rezerwową załogę dla drugiego wodnopłatowca CANT Z-506B mieli stanowić

członkowie Komisji Nadzorczej i Odbiorczej przebywający w zakładach CRDA w Monfalcone.

Przedwojenna organizacja

Według aktualnego Ordre de Bataille (OdeB) stan osobowy obsady personalnej stanowisk dowódczych MDLot oraz organizacyjny skład jednostki na dzień 31 sierpnia 1939 roku przedstawiał się następująco:

- dowódca MDLot - kmdr por. pil. Edward Szystowski,
- zastępca d-cy MDLot - kmdr ppor. pil. Kazimierz Szalewicz,
- oficer taktyczno-operacyjny MDLot - kpt. mar. obs. Aleksander Krawczyk,
- oficer Sztabu (Adiutant D-cy) - por. mar. pil. obs. Zdzisław Juszczakiewicz,
- komendant Parku Lotniczego - por. mar. pil. Bronisław Stolarczyk,

- dowódca Oddziału Portowego - kpt. piechoty Edmund Żochowski,
- lekarz MDLot - kmdr ppor. Edmund Urbański,
- płatnik MDLot - por. Edward Miodek,
- oficer MOB - kpt. Stanisław Klatka,
- I Eskadra Dalekiego Rozpoznania - kpt. mar. pil. Roman Borowiec,
- II Eskadra Bliskiego Rozpoznania - kpt. mar. pil. Antoni Waciegę, (po wyjeździe dowódcy do Włoch Eskadrą dowodził kpt. mar. obs. Marian Janczewski),
- kapłanem był przyjeżdżający z Dowództwa Floty - ks. kmdr por. Władysław Miegoń.

Zgodnie z OdeB jednostki szkolne nie wchodziły w skład eskadr bojowych. Eskadry szkolne w pułkach lotniczych ulegały automatycznie likwidacji, a ich personel przechodził do dyspozycji dowódcy Bazy,



Lublin R-XIII ter/hydro nr 713.

z zadaniem uzupełnienia strat eskadr bojowych. W związku z tym Eskadra Szkolna MDLot, której ostatnim dowódcą był kpt. mar. obs. Aleksander Krawczyk, przestała istnieć. Formalnie 1 września 1939 r. Eskadra Szkolna składała się z:

- Plutonu Treningowego - por. mar. pil. Józef Rudzki,
- Plutonu Radiolączności - kpt. mar. obs. Eligiusz Ceceniowski (kilka dni przed wybuchem wojny został dowódcą trałowca ORP *Czapla*)
- Plutonu Foto - por. mar. obs. Tadeusz Jeżewski,
- Plutonu Uzbrojenia - por. mar. obs. Edmund Pappelbaum,
- Dowódca Oddziału Lądowego MDLot - kpt. mar. obs. Eustachy Szczepaniuk.

Etatowo stan MDLot w Pucku miał wynosić dwie Eskadry Liniowe i jedną Eskadrę Szkolną, co też w rzeczywistości obowiązywało. W praktyce dywizjon pod-

porządkowany Dowództwu Floty posiadał nieco inny skład etatowy:

- Eskadra Liniowa w Pucku,
- Eskadra Szkolna w Pucku,
- Pluton Samolotów Lądowych w Rumii.

W trakcie formowania znajdowały się:

- Eskadra Torpedowa (Niszczycielska) w Pucku,
- Rzeczna Eskadra Lotnicza w Pińsku.

To przedstawienie organizacyjne wynikało z niewielkiej ilości wodnosamolotów, które były nierównomiernie rozmieszczone w Eskadrach. W tym celu, aby nie rozdrabniać sił, samoloty II Eskadry Liniowej włączono w skład I Eskadry Liniowej, co dawało pewną jednolitość sił, pomimo iż etatowo nadal utrzymywano podział na dwie Eskadry Liniowe i jedną Eskadrę Szkolną. Dywizjon był wyposażony w następujące wodnosamoloty i samoloty lądowe:

- Lublin R-VIII ter/hydro (nr 802 i 803) - 2 szt.,
- Lublin R-XIII bis/ter/G/hydro (nr 703, 704, 708, 710, 713, 714, 715, 717, 719, 720) - 10 szt.,
- Lublin R-XIII bis/hydro nr 702 tzw. „ślepek” - 1 szt.,
- Lublin R-XIII G/hydro na kołach nr 718 - 1 szt.,
- dyspozycyjny samolot dowódcy dywizjonu - Schreck FBA-17HE2 nr 44 - 1 szt.,
- RWD-17W - 1 szt.,
- Nikol A-2 - 1 szt.,
- Cant Z-506B „Airone” - 1 szt.,
- RWD-13 (SP-ATB, SP-BML) - 2 szt.

Razem 20 wodnosamolotów i samolotów na podwoziu kołowym.

Powietrzne spotkanie

W grupie wodnosamolotów znajdował się też Lublin R-VIII bis/hydro nr 801, pozbawiony silnika i przygotowany do kasacji oraz torpedowy Lublin R-XX częściowo zdemontowany. Stan osobowy MDLot w końcu sierpnia 1939 roku wynosił 285 wojskowych, w tym 15 pilotów, 10 obserwatorów i 10 strzelców-radiotelegrafistów pokładowych. 26 sierpnia w puckiej bazie, kpt. mar. obs. Eustachy Szczepaniuk, na rozkaz dowódcy dywizjonu rozpoczął formowanie z napływających rezerwistów Oddziału Obrony Lądowej MDLot. Dywizjon miał też własny okręt-cel, stary torpedowiec ORP *Ślązak* zakotwiczony na Zatoce Puckiej i wypełniony drewnem, co czyniło go niezatopialnym celem. Taborem pływającym opiekował się bosman Józef Tylec. W jego skład wchodziły następujące motorówki: *L2, L3 Czeska, L1, Mimoza, M3, Meduza, L4, Chris Draft, L5 z ORP Wilia, L6* i kuter *Bałtyk*. Jednostka miała stałą bazę w Pucku i wodowiska zapasowe na Helu

Lublin R-XIII ter/hydro nr 711 podczas startu.



oraz Jeziorze Raduńskim koło Kartuz. Stałe lotniska lądowe znajdowały się w Pucku, Rumii-Zagórze, a lotnisko polowe w majątku Nowe Obłuże na Kępie Oksywskiej. W Pucku i w prochowni MDLot w Swarzewie znajdowały się zwykłe karabiny dla załogi lądowej, 12-14 ckm-ów typu „Maxi” wz.08 kalibru 7,92 mm, 20-30 lotniczych km-ów „Vickers” kal. 7,9 mm. Obronę przeciwlotniczą całej bazy MDLot zapewniał jeden stary nkm „Hotchkiss” kal. 13,2 mm ustawiony na dachu budynku startowego.

Ostatni dzień pokoju był w MDLot normalnym dniem lotów. Od wieczora 25 sierpnia, wodnopłatowce stały zacumowane w rozproszeniu przy brzegu wzdłuż drogi do Swarzewa, a personel techniczny i latający I i II Eskadry Liniowej nocował na terenie bazy (w kasynie i hangarach). Tego dnia por. mar. obs. Tadeusz Jeżewski odbywający lot patrolowy na R-XIII, między godz. 11.30 a 13.15 zaobserwował idący kursem wschodnim niemiecki transportowiec *Elbing*, z tajemniczym ładunkiem na pokładzie, przykrytym brezentem. Niebawem, około 25 mil na północny-wschód od Rozewia oficer ten dostrzegł wynurzony okręt podwodny (prawdopodobnie *U-31*), który zanurzył się zaraz pod wodę. Załoga dostrzegła także transportowiec o nazwie *Max*, idący kursem wschodnim. Lot rozpoznawczy z 31 sierpnia 1939 roku tak wspominał bosmat pil. Maksymilian Banasiak: „tego dnia między godz. 18.00 a 20.00 wykonywałem lot patrolowy nad Bałtykiem na R-XIII wraz z por. obs. Bolesławem Gonerą. W pewnym momencie krótko przed zachodem słońca otoczyły nas 3 niemieckie dwupłatowe wodnosamoloty. Lecieliśmy nad samym lustrem wody, zaś Niemcy próbowali nas przydusić pływakami. Towarzyszyli nam aż do Zatoki Puckiej, po czym zawrócili na zachód”. Był to pierwszy i jedyny przypadek napotkania przez puckich lotników swych przeciwników w powietrzu. Niemcy przeceniali siły MDLot., oceniając je na około 60 samolotów. Puck znajdował się na liście głównych celów dla bombowców Luftwaffe, które miały być zaatakowane i zniszczone w pierwszych minutach walk.

Mariusz Konarski & Andrzej Olejko

Zdjęcia pochodzą z zbiorów autorów, Tadeusza Stankiewicza oraz Muzeum Marynarki Wojennej



Lublin R-XIII ter/hydro nr 706 przed spuszczeniem na wodę.



Testowany w Pucku szkolny wodnosamolot RWD-17W, 1939 rok.



Oficerowie MDLot wraz z oficerami piechoty podczas święta 11 listopada 1938 roku na puckim rynku.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Kwiecień 1999 r.

1 - Hydrobudowa SA z Gdańska rozpoczęła przebudowę i wydłużenie o 153 m falochronu w Łebie, co miało ułatwić wchodzenie do portu kutrów i jachtów.



8 - W stoczni japońskiego koncernu Matsui & Co. w Chiba odbył się chrzest i przekazanie do eksploatacji masowca PŻM o nazwie *Isa* typu „lake” o nośności 34 600 ton, przystosowanego do żeglugi po Wielkich Jeziorach Amerykańskich.

9 - Nieistniejąca już stocznia „Cenal” Sp. z o. o. w Gdańsku, zwodowała kadłub największej jednostki w swojej krótkiej historii. Był to kadłub promu fiordowego *Meishorn* o długości 112 m i szerokości 15,9 m, zdolny przewieźć 350 pasażerów, 120 pojazdów osobowych i 10 ciężarowych.

15 - *Siedow*, największy żaglowiec świata, należący do Wyższej Szkoły Morskiej w Murmańsku, po gruntownym remoncie, podczas którego m.in. wymieniono 300 m² drewnianego pokładu, wyremontowano maszynownię, itp. opuścił Gdańską Stocznę Remontową im. Józefa Piłsudskiego SA.



28 - Dotychczasowy dyrektor finansowy Gdańskiej Stoczni Remontowej Jacek Dorski (na zdjęciu) został powołany na prezesa i dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA w Kołobrzegu.



W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Kwiecień 1989 r.

4 - Do stoczni złomowej w Alangu przybył holownik *Ora* - dawny polski *Koral*.

15 - Na dwa dni przed zarejestrowaniem przez Sąd Wojewódzki w Warszawie Niezależnego Samorządu Związku Zawodowego „Solidarność”, została powołana w PLO komisja zakładowa składająca się z 13 osób – sześciu z floty i siedmiu ze służb lądowych. Z osób aktywnych zawodowo do dnia dzisiejszego w składzie komisji znajdowali się Jacek Cegielski (na zdjęciu) – wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZ „Solidarność”, Andrzej Kościk – inspektor ITF-u i przewodniczący międzyzakładowej organizacji Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Jerzy Zając – sekretarz miasta Gdyni i Andrzej Kraśnicki – do niedawna kierownik działu eksploatacji linii zachod-



nio-afrykańskiej Euroafrica Linie Żeglugowe w Szczecinie, a obecnie przedstawiciel tej spółki w Lagos w Nigerii.

20 - W terminalu kontenerowym gdyńskiego portu odbyła się uroczystość podniesienia biało-czerwonej bandery na największym do tej pory statku PLO – kontenerowcu *T. Wenda* (23 741 DWT, 1 633 TEU) zbudowanym przez Stocznę Gdańską. Trzy dni później statek dowodzony przez kpt. ż.w. Mariana Dziendziela wypłynął do portów Dalekiego Wschodu (na zdjęciu kapitan, wspólnie z matką chrzestną Hanną Wenda-Uszyńską i dyrektorem PLO Ryszardem Ulanowskim).



28 - Z udziałem wiceminister kultury i sztuki Krystyny Marszałek-Młyńczak odbyło się w Domu Izby Wełny inauguracyjne zebranie oddziału morskiego Towarzystwa Polska-Australia, skupiającego ponad 100 członków. Przewodniczącym oddziału morskiego TPA został Bohdan Sienkiewicz, znany dziennikarz telewizyjny, redaktor popularnej w Polsce audycji „Latający Holender”.

W polskich stoczniach zwodowano 2 statki obsługi pól naftowych.

30 lat temu

Kwiecień 1979 r.

2 - W brytyjskiej stoczni złomowej w Troon rozpoczęto złomowanie węglowca *Brygada Makowskiego*, należącego do pierwszego typu statków budowanych seryjnie w Polsce - B-30 (*Sółdek*).

14 - Statek PŻM *Warna* uczestniczył w akcji ratowania rozbitków panamskiego statku *Elli*.

15 - Ze Szczecina wypłynął do Luandy w Angolii statek PLO *Łódź*, wśród jego ładunków znajdował się telewizyjny wóz transmisyjny, który był darem Komitetu ds. Radia i Telewizji dla raczkującej telewizji angolańskiej.

16 - Na drobnicowcu *Reymont* znajdującym się w rejonie Bornholmu wybuchł pożar. Dwóch członków załogi zginęło, pozostali wraz z pasażerami zostali ewakuowani przez śmigłowce. Statek sprowadzono do Polski, ale go nie odbudowano i sprzedano do Hiszpanii na złom.

18 - Z Antarktydy powrócił, czarterowany od PLO, m/s *Zawichost*, który zawiózł dla polskiej stacji naukowej PAN im. H. Arctowskiego 17 członków ekspedycji naukowej, 90 ton sprzętu wyprawy i 2 śmigłowce. Rejs przeszedł do historii polskiej żeglugi, ponieważ *Zawichost* jako pierwszy polski statek zawinął do brzegów szóstego kontynentu.



W polskich stocznich zwodowano drobnicowiec, dwa trawlerzy rufowe i okręt desantowy.

50 lat temu

Kwiecień 1959 r.

28 - w Helu powołano PPIUR „Koga”, na bazie tamtejszego oddziału gdyńskiej „Arki”.

Pod banderę chińską przekazano stary statek *Braterstwo* (zbud. w 1916 r.), zakupiony w listopadzie 1951 r. i pływający do portów chińskich.

W polskich stocznich zwodowano bazę rybacką, 5 drobnicowców, węglowiec, trawler-przetwórnę, 2 trawlerzy burtowe, holownik, trałowiec bazowy i patrolowiec.

60 lat temu

Kwiecień 1949 r.

4 - Do Gdyni przybył chłodniowiec *Czech*, okazynie zakupiony przez „Polbryt” dla zastąpienia ciężko uszkodzonego na minie statku *Lech*.



24 - W Stoczni Gdańskiej zwodowano statek *1-szy Maja* - czwarty z węglowców typu B-30 (którego prototypem był *Sołdek*). Podczas prób został sprzedany armatorowi radzieckiemu, stając się tym samym pierwszym wyeksportowanym statkiem zbudowanym w Polsce.

28 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod prototypowy drobnicowiec serii

B-50, budowany na bazie planów statków zamówionych przed wojną przez Żeglugę Polską w belgijskiej stoczni Cockerilla. Statek podczas wodowania otrzymał nazwę *Nowa Huta*. Spośród 5 statków tego typu, trzy ukończono dla PLO, a dwa dla armatora radzieckiego. Tego samego dnia w Stoczni Północnej położono stępkę pod pierwszy lugrotrawler typu B-11. Przewidywano dla niego nazwę *22 Lipca*, jednak ostatecznie nadano mu nazwę *Kulik*.



70 lat temu

Kwiecień 1939 r.

14 - Nowo założona spółka Burton & Rummel zakupiła trawler burtowy *Shetland*, który w następnym miesiącu rozpoczął z baz norweskich połowy pod nazwą *Ławica*.

80 lat temu

Kwiecień 1929 r.

2 - Załoga „Polbrytu” objęła statek pasażersko-towarowy *Smolensk*, któremu nadano nazwę *Warszawa*. W tydzień później wyruszył w pierwszą podróż pod polską banderą, do Gdańska.

3 - Załoga „Polbrytu” objęła statek pasażersko-towarowy *Kolpino*, któremu nadano nazwę *Rewa*. W 5 dni później wypłynął w pierwszą podróż pod polską banderą, również do Gdańska.

9 - Załoga „Polbrytu” objęła statek pasażersko-towarowy *Kouvo*, któremu nadano nazwę *Łódź*. W tydzień później wyruszył do Gdańska, w pierwszą podróż pod polską banderą.

15 - Załoga „Polbrytu” objęła statek pasażersko-towarowy *Tasso*, któremu nadano nazwę *Premjer*. W tydzień później był w drodze do Gdańska, w pierwszym rejsie pod polską banderą.

Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski

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



19 - Podczas postoju na kotwiczowisku Kartagena (u brzegów Kolumbii) statek *Wyspiński* został zaatakowany bezskutecznie przez piratów. Do podobnego ataku doszło 5 dni później, gdy drobnicowiec *Sienkiewicz* podczas postoju w Guayaquil został zaatakowany przez uzbrojonych piratów. Trzech z nich zostało zatrzymanych przez załogę statku.

23 - W Stoczni Szczecińskiej rozpoczęto obróbkę blach pod prom pasażerski *Georg Ots* dla armatora radzieckiego - prototypu serii B-493.

W polskich stocznich zwodowano drobnicowiec, tuńczykowiec, okręt szpitalny i kuter sanitarny.

40 lat temu

Kwiecień 1969 r.

25 - Na Jeziorze Gorzkim dwa uwięzione polskie statki - *Bolesław Bierut* i *Djakarta* - stanęły razem, tworząc jednostkę „Djakiwier”.



Tak króla Kazimierza Jagiellończyka wyobrażał sobie Jan Matejko.

Największe morskie zwycięstwo Polski

Na usługach mamony

Wojna trzynastoletnia z Krzyżakami była jedyną wojną w historii Polski, w której tak wielką, niektórzy twierdzą nawet, że decydującą, rolę odegrały jej siły morskie. Jednocześnie jest jednym z najrzadziej podejmowanych tematów przez współczesnych polskich marynistów. W tym roku mija 555 lat od jej wybuchu.

Krajowi maryniści najczęściej piszą o okresie 1918-1945. Co było przed i potem obchodzi niewiele. Tymczasem zarówno okres PRL-u, jak i lata przed odzyskaniem niepodległości obfitują w wiele niezwykle ciekawych wydarzeń ukazujących polskie związki z morzem. Nie raz na łamach „Naszego MORZA”, w cyklu „Morze tajemnic”, zwracaliśmy na to uwagę.

Jednym z najbardziej „pokrzywdzonych” epizodów w dziejach Polski morskiej jest bez wątpienia wojna trzynastoletnia, jaką Polska stoczyła z Krzyżakami w latach 1454-1466. Na palcach jednej ręki policzyć można publikacje na ten temat, które ukazały się w ciągu ostatnich dwudziestu lat.

To wielka szkoda, bo wojna trzynastoletnia była ze wszech miar niezwykła.

Szczególnie zaś ciekawa dla miłośnika morza. Po raz pierwszy bowiem w dziejach naszego kraju, na taką skalę, użyto w jej trakcie zbrojnych sił morskich i śródlądowych. Co więcej, ich działania walczyły się do pokonania Krzyżaków i zwycięstwa strony polskiej w tym konflikcie!

Brak zainteresowania współczesnych marynistów wojną trzynastoletnią uznać chyba można za jeden z jej grzechów głównych. Czy od badania tego okresu odstręcza ich odległość czasowa? Może fakt, że walczyła w niej flota najemników o niepolsko brzmiących nazwiskach? A może to, że spora jej część operowała na wodach śródlądowych i przybrzeżnych, a nie na otwartym morzu?

Nie wiadomo. Nie marnując jednak czasu na poszukiwanie odpowiedzi na te

pytania, skupmy się na przebiegu samej wojny.

Stany wołały Polskę

Jak wiadomo, do prowadzenia wojny potrzebne są pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze. Przebieg wojny trzynastoletniej dowodzi tego w całej rozciągłości. Pokazuje, jak wielkie znaczenie w wygrywaniu z wrogiem, również na polach bitew, ma siła ekonomiczna państwa. W dużym uproszczeniu powiedzieć można, że w tej wojnie Polacy „przebili” Krzyżaków finansowo.



W imieniu obu stron walczyli głównie najemnicy, na lądzie zwani zaciężnymi, na wodzie kaprami. Za swoje usługi domagali się pieniędzy. Jeśli któraś ze stron nie wywiązywała się ze zobowiązań, a druga sypnęła groszem, bez skrupułów zwracali się przeciw swoim pierwotnym mocodawcom. Ponieważ prowadzenie działań wojennych pochłaniało gigantyczne sumy, których zarówno stronie polskiej jak i zakonnej, łatwo zdobyć nie było, dlatego właśnie trwały one tak długo i obfitowały w zaskakujące zwroty. Ci sami zaciężni zaś walczyli raz po tej, raz po drugiej stronie.

Wojna trzynastoletnia wybuchła, ponieważ Zakon Krzyżacki nie potrafił sobie poradzić z coraz bardziej rosnącymi w siłę stanami pruskimi: mieszczańskim i rycerskim. Świeccy podwładni wielkiego mistrza, którym był wówczas Ludwik von Erlichshausen, zwłaszcza wielkie i bogate miasta jak Gdańsk, Toruń czy Elbląg, chciały uwolnić się od ucisku fiskalnego Krzyżaków.

Państwo polskie, którym wtedy władał król Kazimierz Jagiellończyk, wydawało im się w tym względzie bardziej atrakcyjne. Mieszczanie liczyli, że jako poddani polskiego monarchy będą mogli

handlować swobodniej i szybciej się przez to bogacić.

Krzyżacy nie mieli w tej sytuacji wielkiego manewru. Mogli albo złagodzić ucisk, co w efekcie mogło doprowadzić do utraty kontroli nad miastami, albo „przykręcić śrubę” buntującym się stanom. Wybrali to drugie rozwiązanie. Do obrony swoich praw mieszczenie i rycerstwo państwa zakonnego powołali w 1440 roku Związek Pruski. Główną rolę w jego utworzeniu odegrały Toruń i Chełmno, a także szlachta ziemi chełmińskiej, w niedługim jednak czasie do organizacji przystąpiły miasta Powiśla i Pomorza

Latem 1463 roku zaciężne wojska królewskie rozpoczęły oblężenie gniewskiej twierdzy. Zamek spłonął w pożarze w 1921 r., odbudowywany na początku lat 70. i w latach 90. ub. wieku.





**Wizerunek kogi
w herbie powiatu gdańskiego.**

Gdańskiego, na czele z Gdańskiem. Związkiem kierowała tajna rada, której przewodniczył Jan Bażyński.

Najpierw związkowcy chcieli dogadać się z Zakonem na drodze pokojowej. Jednak ich racji nie poparli ani papież, ani cesarz, który pod koniec 1453 roku nakazał natychmiastowe rozwiązanie Związku Pruskiego pod groźbą represji wobec tych, którzy nie chcieliby usłuchać nakazu.

W tej sytuacji związkowcy rozpoczęli negocjacje z polskim królem, wypowiadając jednocześnie wielkiemu mistrzowi posłuszeństwo. 6 marca 1454 roku Kazimierz Jagiellończyk wydał akt inkorporacji Prus do Królestwa Polskiego. Rozpoczęła się wojna.

Trzy wrześniowe bitwy

Początkowo wydawało się, że klęska Zakonu Krzyżackiego będzie szybka. Na pewno nikt nie przewidywał, że wojna potrwa aż trzynaście lat. W krótkim czasie po polskiej stronie opowiedziało się większość mieszczaństwa i rycerstwa pruskiego. W pierwszym roku wojny w rękach zakonnych pozostawał już tylko Malbork, Sztum i Gniew.

Do zwrotu na polską niekorzyść doszło 18 września 1454 roku. Tego dnia pospolite ruszenie zostało pobite przez Krzyżaków w bitwie pod Chojnicami. Po polskiej stronie zginęło około 3 tysięcy ludzi, Krzyżacy stracili dwa tysiące mniej.

Była to klęska bardzo dotkliwa. Pokazała, że polskie rycerstwo nie przypomina już tego spod Grunwaldu, że od tamtego czasu przemieniło się w ziemianstwo, któremu nie wojaczka w głowie, tylko spokojne ciągnięcie zysków z własnych dóbr. Udowodniła też, że pospolite ruszenie, na dodatek okupione przywilejami i ustępstwami królewskimi, nie

jest w stanie niczego zdziałać. Od tej chwili główny ciężar wojny spaść musiał na zaciężnych i kaprów.

Jeszcze bardziej rozumieli to Krzyżacy, którzy przecież nie mogli liczyć na własnych, zbuntowanych poddanych. Chcąc wykorzystać zwycięstwo pod Chojnicami, przystąpili do ofensywy, odzyskując szybko to, co przedtem utracili. Krzyżackie działania załamały się jednak z braku funduszy. Kiedy wielki mistrz przestał płacić zaciężnym, zwrócili się do polskiego króla. W ten sposób, w 1457 roku, Ludwik von Erlichshausen stracił Malbork i musiał przenieść stolicę do Królewca.

Wojna toczyła się ze zmiennym szczęściem. Zmieniło się to dopiero, kiedy na czele wojsk polskich stanął wybitnie utalentowany dowódca Piotr Dunin z Prawkowic. 17 września 1462 roku pod Świecinem niedaleko Lęborka wziął błyskotliwy odwet za klęskę chojnicką. W bitwie zginęło po stronie krzyżackiej około tysiąca żołnierzy, po polskiej stu.

Od tego momentu siły polskie przejęły definitywnie inicjatywę w wojnie w swoje ręce. Ostateczne zwycięstwo przypieczętowało, dokonane niemal dokładnie rok później, 15 września 1463 roku, pokonanie krzyżackiej armady na wodach Zalewu Wiślanego, zwanego wtedy Zatoką Świeżą.

Nasze statki na Wiśle i Bałtyku

Wojna trzynastoletnia, poza znacznym udziałem w niej najemników, odróżniała się od innych dotychczasowych konfliktów zbrojnych z udziałem Polski, także ogromną rolą akwenów i dróg wodnych jako kluczowych szlaków komunikacyjnych, którymi przewożono zaopatrzenie dla obu walczących ze sobą stron. Trzeba przyznać, że także potem trudno szukać w historii naszego oręża podobnego przykładu.

Drogi wodne, szczególnie Wisła, miały w tym czasie w ogóle wielkie znaczenie gospodarcze – wystarczy jeden rzut oka na mapę, aby się o tym przekonać. Wisłą płynęło do portu w Gdańsku i dalej Bałtykiem, całe bogactwo Polski (przede wszystkim zboże). Kto panował nad dolnym odcinkiem tej rzeki, zgarniał zyski z handlu pomiędzy Królestwem Polskim, a zachodnią Europą. Ani Kazimierz Jagiellończyk, ani Ludwik von Erlichshausen nie mogli sobie pozwolić na utratę kontroli nad tym akwenem.

Nie ma się zatem co dziwić, że Wisła stała się teatrem zaciętych walk z udziałem flot obu walczących stron. Były złożo-

ne głównie z różnego rodzaju jednostek śródlądowych, które mogły także operować na wodach Zalewu Wiślanego, a nawet przy brzegu Bałtyku. Nie były to statki wielkie, najwyżej kilkunastometrowe, jednak nieraz bardzo liczne. Formowane z nich konwoje wiślane, pływające głównie pomiędzy Gdańskiem a Toruniem, liczyły nawet po ponad 100 statków!

W owym czasie nie istniał podział na jednostki handlowe i wojenne, w razie potrzeby po prostu te pierwsze obsadzano piechotą i wystawiano do walki, która polegała na abordażu. Floty zaś, zarówno polska, jak i krzyżacka, były kaperskie. Tworzyli je wynajęci kapitanowie statków handlowych zamienionych czasowo na jednostki bojowe. Na Bałtyku podstawowym statkiem kaperskim była koga, prawdziwy „wół roboczy” mórz północnej Europy tego czasu. Początkowo kaprowie walczyli w imieniu poszczególnych miast związkowych. Potem wielu z nich robiło to także w imieniu króla Kazimierza Jagiellończyka, który kaperskie kogi w oficjalnych dokumentach nazywał „naszymi statkami”.

O ile na lądzie strona polska radziła sobie różnie, o tyle na wodach, zarówno śródlądowych jak i morskich, kaprowie związkowi od samego początku byli górą. Wśród nich największą sławą cieszyli się: Wincenty Stolle, Hans Bornholm, Michał Ertmann, Jorge Jost, Henryk Popiel, Szymon Lubbelow, Mateusz Schulte czy Jakub Vochs. Trzeba podkreślić, że nie ograniczali się tylko do działań defensywnych. Potrafiли też napadać na odległe wybrzeża niemieckie czy duńskie. Ostatecznie doprowadzili do paraliżu bałtyckich linii komunikacyjnych Zakonu. Pomoc dla Krzyżaków przestała płynąć morzem. Mogli liczyć tylko na szlak lądowy, którego bronił zamek w Gniewie. Jego utrzymanie oznaczało dla Zakonu „być albo nie być”.

Operacja gniewska

Oblężenie gniewskiej twierdzy zaciężne wojska królewskie zaczęły latem 1463 roku. Z odsieczą obrońcom ruszył sam wielki mistrz. Pod jego wodzą wyszła z Królewca flota złożona z 44 różnego rodzaju jednostek (prawdopodobnie było to 10 statków wiślanych i galarów, około 20 burdyn i barek i około 14 łodzi rybackich). Na ich pokładach zaokrętowanych zostało około 350 marynarzy i 1,5 tysiąca zbrojnych, których można nazwać ówczesną piechotą morską.

Rano 15 września doszło do bitwy, w której Krzyżacy stracili całą swoją ar-

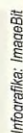
Jak się oblicza, po stronie krzyżackiej zginęło około tysiąca knechtów i marynarzy, ponad 500 dostało się do niewoli. Choć kronikarze milczą o stratach sił królewskich, oblicza się, że w bitwie mogło zginąć około 150-200 marynarzy i zaciężnych.

Bitwa na Zalewie Wiślanym przesądziła o ostatecznym zwycięstwie Kazimierza Jagiellończyka w wojnie trzynastoletniej. Od tego momentu flota polska niepodzielnie zapanowała nad strategicznym akwenem, a pozbawiony nadziei na odsiecz Gniew, padł kilka miesięcy po batalii. Krzyżacy nie mogli już znikąd oczekiwać pomocy.

Niektórzy historycy zarzucają królowi Kazimierzowi Jagiellończykowi, że nie potrafił wyzyskać tego zwycięstwa, że mógł doprowadzić do całkowitej likwidacji Zakonu Krzyżackiego. Być może. Faktem jednak pozostaje, że Krzyżacy nie podnieśli się po wojnie trzynastoletniej i nigdy już nie odbudowali swojej dawnej potęgi. Zapanowanie zaś nad dolną Wisłą i wprowadzenie w orbitę polskich wpływów Gdańska (nawet jeśli w sposób ograniczony), stało się podstawą potęgi państwa Jagiellonów w całym następnym stuleciu. Bez wysiłku działających na zlecenie polskiego monarchy kaprów, byłoby to niemożliwe.

Tomasz Falba

Wojna trzynastoletnia 1454 - 1466



*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Lany Poniedziałek

Andrzej Perepeczko



O tamtym statku nikt nie odważyłby się stwierdzić, że jest nowoczesny i szybki. Załoga na tamtym statku też nie była ani nowoczesna, ani szybka. Przy najmniej ta część załogi, z którą stykałem się na co dzień, a mianowicie załoga maszynowa, czyli popularnie „black gang”. Bo, po prawdzie, jakakolwiek nowoczesność na tamtym statku nie tylko, że nie była potrzebna, ale wręcz by raziła.

Statek stary, silniki zarówno główne, jak i agregatów dawno powinny stać się ozdobą jakiegoś muzeum okrętowych napędów albo zasilić pokaznym zastrzykiem odludne złomowisko. Wszystkie mechanizmy pomocnicze – zresztą każdy z innej parafii, innej wytwórni i wymagający innych części zapasowych – tylko jakimś cudem trzymały się jeszcze kupy i pracowały, wbrew wszelkim prawom zarówno mechaniki, jak i fizyki, a przede wszystkim wbrew zdrowemu rozsądkowi.

Różne instalacje w maszynowni były równie znużone, a przede wszystkim nadzwyczaj dziwaczne. Wydawać by się mogło, że projektował je ktoś, kto jeszcze nie otrzeźwiał lub ktoś, komu bardzo zależało na wyrafinowanym dokuczeniu członkom „black gangu”. Żeby nie być gołosłownym podam tylko jeden, wymowny zresztą, przykład. Oto silniki główne, bo były na tym pudle aż dwa, a jakże, chłodzone były wodą z burty, czyli najczęściej słoną, bo po rzekach pływaaliśmy

raczej rzadko, a po przejściu przez wszystkie komory i zakamarki silnika podgrzana nieco woda spływała, ni mniej ni więcej, do... zęz, skąd za burtę wyrzucała je rachityczna pompa tłokowa typu „hulajnoga”.

W tej dziwacznej sytuacji awaria hulajnogi lub zatkanie się jakąś szmatą zęzowego kosza ssawnego stworzyło niemal natychmiastową konieczność zatrzymania silników, w przeciwnym bowiem przypadku groziło własnoręczne zatopienie maszynowni, a w dalszej kolejności i statku.

Przedstawionym zaletom mechanizmów dzielnie sekundowały pod względem nowoczesności pomieszczenia mieszkalne i tak zwane „socjalno – bytowe”, czyli łazienki, a raczej tylko umywalnie oraz toalety, które absolutnie nie zasługiwały na tak elegancko – wytworną nazwę.

Oczywiście w tamtych odległych o przeszło pół wieku czasach, o klimatyzacji nikt nawet nie słyszał, a jej zadania usiłowała wielce nieudolnie spełniać wiecznie psująca się wentylacja. Jej kulawa praca była wymowną ilustracją złośliwości przedmiotów martwych, latem bowiem dziwnie gorący nadmuchiwał uroczą woń, będącą mieszaniną kuchennie – siłownianych zapachów, zimą zaś wydawało się, że wentylator zasysa atmosferę z chłodni prowiantowej, a ściślej z komory mięsno – rybnej, bo w jarmazynie panowała raczej pokojowa temperatura.

W tej sytuacji jakakolwiek tęsknota za nowoczesnością zakorzeniona w charakterze kogokolwiek z członków załogi tamtego pięknego statku, nie pozwoliłaby mu ze stoickim spokojem znosić liczne przeciwności losu, czyhające na drodze, łączącej Gdynię i Gdańsk z Bardzo Dalekim Wschodem. Dla naszego statku – ze względu na jego rewelacyjną prędkość – Daleki Wschód zamieniał się automatycznie na Bardzo Daleki Wschód, a przy przeciwnych wiatrach i sztormach z niekorzystnych kierunków oraz przy wzroście częstotliwości awarii ponad dopuszczalną średnią, Daleki Wschód stawał się Niezwykle Dalekim Wschodem.

• • •

W którymś tam rejsie na statek zamustrowano dwóch nowych motorzystów. Obaj służyli równocześnie w marynarce wojennej, skąd po kilkuletniej i zaszczytnej oraz wzorowej służbie, otrzymali w nagrodę skierowanie do floty handlowej.

Obaj zamieszkali razem w kabinie, która absolutnie na taką nazwę nie zasługiwała. I nawet nie chodziło o to, że była mała i wielce ciasna i nie o to, że oprócz piętrowego, metalowego łóżka, stalowej wąziutkiej szafki i mikroskopijnej kanapki nic tam więcej nie mogło się zmieścić. Głównym mankamentem tej niby – kabinki był brak jakiegokolwiek wentylacji. I tej dychawicznie sztucznej i nawet naturalnej, kabinka bowiem nie miała iluminatora. Jedyne połączenie ze światem zewnętrznym był mały światek w suficie, otwierany bezpośrednio na pokład. Światek znajdował się nad górnym legowiskiem i w przypadku jego otwarcia przy nieco gorszej pogodzie, bryzgi fal wpadały wprost na śpiącego lokatora pierwszego piętra przyzy.

Obaj nowi motorzyści różnili się między sobą zdecydowanie i to pod każdym względem. Zarówno usposobienia, jak i postawy oraz obyczajów.

Ten, który zajął legowisko na górnym piętrze nosił dość popularne imię Stanisław i był raczej złośliwego usposobienia, a obyczajnie miał, delikatnie mówiąc, dość swobodne. Był to człowiek zdecydowanie szczupły, żeby nie powiedzieć, że wręcz chudy.

Główną jego troską, zresztą bardzo widoczną, był stan włosów na głowie, których ilość zmniejszała się w sposób raczej przyspieszony. Uważając, że od częstego mycia rzadnie i tak mizerna fryzura, wystrzegał się tej operacji, mimo wacht spędzanych w maszynowni w gorącu i zaduchu, co sprzyjało poceniu się całego ciała. Nie dość na tym. Schodził na dół zawsze w niby czepku, sporządzonym z ongiś białego pokrowca marynarskiej czapki. Dodatkowo każdego wieczora wcierał w smętne resztki włosów znaczne ilości rozmaitych płynów i maści, które sporządzał własnoręcznie z podejrzanych składników.

Na noc zdejmował czepkę i zakładał na włosy czarną siatkę. Sypiał bez piżamy, jedynie w tych samych i chyba niepranych przez cały rejs wełnianych kąpielówkach owijając się szczelnie, bez względu na aktualny klimat, mocno przybrudzoną amerykańską wojskową kołdrą z demobilu, którą przywłókł mustrując na statek. Oczywiście kołderka nigdy nie widziała powleczenia, wskutek tego zmieniła kolor z wojskowozielonego na zdecydowanie inny.

Drugi z nowych motorzystów był całkowitym przeciwieństwem Staszka. Przede wszystkim posiadał, co przy każdej okazji podkreślał, dwa imiona, a mianowicie Wojciech Wiktor lub odwrotnie, kształty miał zdecydowanie zaokrąglone i szczególnie rozbudowaną „piers marynarza” jak ją określał, która umiejscowiła się w rejonie byłej talii. O włosy się nie martwił i po każdej wachcie mył je najzwyczajszym mydłem do prania i spłukiwał nieomal wrzątkiem. Posiadał prawie nienaganne manieiry i nieco filozoficzne usposobienie i miał zwyczaj przyjmowania raczej protekcyjnego tonu nie tylko wobec młodszych od siebie.

Bywało, że siadał na czwartej ładowni odziany jedynie w dość skąpe, ale zawsze czyste majtko – spodenki, drapał się z lubością po „piersi marynarza” i pouczał młodszego motorzystę oraz chłopaka pokładowego i chłopca kuchennego, bo takie w tamtych czasach były – między innymi – marynarskie stanowiska, o marnościach tego świata. Miał też zwyczaj wtrącania do swych prawie filozoficznych monologów wyszukiwanych słów, przeważnie niezrozumiałych dla słuchaczy.

• • •

Statek tymczasem płynął niestrudzenie w – o dziwo – dobrym kierunku, co nawigatorzy uważali za spory sukces i pracowicie, acz z mozolem odmierzali swoją niewielką porcję mil morskich. Dni były podobne do siebie jak dwie krople wody w oceanie. Poniedziałek, piątek, czy sobota nie różniły się ani na jotę, a niedzielę rozpoznawano jedynie wskutek nieco odmiennego menu. Jak na śniadanie jajowa – to oczywiście dzień powszedni, jak parówki, to wiadomo – niedziela.

Aż któregoś dnia kucharz przygotował na śniadanie dla całej załogi po jednym jajku na twardo. Skorupki tych jaj były ubarwione wywarem z cebulowych łupin na rozmaite odcienie brązu. A do jajek szynka z chrzanem i kilka rodzajów kiełbas, zalegających – taka prawda – statkową chłodnię od samej Gdyni, czyli od dobrych kilku miesięcy. Śniadaniowe menu uzupełniały dwa autentyczne mazurki.

- O, kuriosum - zauważył flegmatyczny motorzysta dwójga imion ujrawszy na stole w mesie załogowej te wszystkie wspomnienia. - Wielkanoc, jak sądzę...

Istotnie, w szarości mijających dni jakoś się wszystkim poplątał kalendarz i gdyby nie kucharz, zresztą przesiedlonec z Wilna, kto wie, czy nie przegapilibyśmy Wielkanocy.

Dzień pierwszy świąt, niedzielny, upłynął na ogólnym obżarstwie, ale właściwie poza tym nie różnił się niczym od pozostałych stu iluś tam dni ciągnącego się jak guma do żucia rejsu.

Za to drugiego dnia świąt, w poniedziałek, od samego rana, zapanowała na statku istna Sodom i Gomora. Zaczęło się od tego, że budzący zwyczajowo kucharzy i stewardów motorzysta Staszek, użył w tym celu wiaderka z wodą.

- Śmigus, dyngus! - wrzasnął uradowany, bowiem – jako się rzekło – lubił płać raczej złośliwe figle śmiejąc się przy tym dość histerycznie, gdy obiekt niewybrednego żartu denerwował się coraz bardziej.

No i zaczęło się! Oblani tak zniechęca kucharze i stewardzi chcieli się koniecznie odegrać. Oczywiście zależało im najbardziej na motorzyście Staszku, ale ten pilnował się starannie przez cały prawie dzień. Swoją dyngusową animusz zatem, dział hotelowy skierował głównie w kierunku marynarzy z pokładu i gdzieś tak już w okolicach śniadania, na całym statku, płynącym powoli i spokojnie przez ocean, szalał śmigusowy sztorm. Potoki wody lały się strumieniami po mesach i kabinach, czyhały na nieostrożnych na pokładach, nie oszczędziły nawet maszynowni, w której usiłowano włączyć do akcji – na szczęście skończyło się na usiłowaniu – nawet gaśnice pianowe.

Wszyscy – oprócz kapitana i maszynowego chiefa, których nikt nie miał odwagi oblać, mokrzy byli do ostatniej suchej nitki. Z jednym jednakże jeszcze wyjątkiem. Z wyjątkiem motorzysty Staszka, który to całe wodne piekło na statku rozpetał. Tak się bowiem jakoś przez cały dzień chował po rozmaitych kątach i zakamarkach statku, że nikt nie zdołał go zaskoczyć z pełnym wody naczyniem w rękach.

Mało tego. W porze obiadowej udało się Staszce raz jeszcze oblać kucharza, który stał się jego głównym śmigusowym antagonistą i zjadłym przeciwnikiem. Mianowicie chlusnął pełnym wiaderem morskiej wody przez górny świetlik do kuchni. Oblał oczywiście przy tej okazji również i płytę kuchenną, wzbijając chmury pary, a część zawartości wiadra – a była to przecież woda słona – dostała się do gotowanego kompotu dla załogi.

Kucharz, ponownie cały mokrzuteńki, wyskoczył z kłębów pary na pokład, bardzo głośno i bardzo brzydko wyrażając się na temat Staszaka, który w dalszym ciągu paradował suchutki, jak wiór.

- Poczekaj ty, taki owaki - odgrażał się kucharz. Motorzysta jednakże wciąż był nieuchwytny.

Kucharz nie zrezygnował. Uznał, że na zemstę ma czas do północy. Do tej bowiem pory trwał Wielkanocny Poniedziałek. Młodszy kucharz co prawda tłumaczył szefowi, że ma czas



do dwudziestej czwartej, ale czasu polskiego, która z aktualnej różnicy czasów wypadła o sześć godzin później, ale szef zrezygnował wspaniałomyślnie z takiego handikapu.

- Jesteśmy, do diabła, marynarzami na statku w morzu, wobec tego obowiązuje nas czas statkowy - oznajmił.

Tak więc tuż przed północą, gdy Staszek ułożył się już do snu zawinięty w swoją nieśmiertelną kołderkę, kucharz podszedł cichutko do uchylonego świetlika nad legowiskiem motorzysty i wlał pełne wiadro morskiej wody prosto na śpiącego.

Wlał i przykucnął nad świetlikiem, a wraz z nim młodszy kucharz, paru stewardów i chłopak kuchenny, by uszy swoje i oczy nacieszyć słodyczą zemsty.

Ale nic z tych rzeczy!

W kabinie motorzysty panowała cisza, jeżeli nie liczyć odgłosu spadających kropel wody, zapewne przeciekającej przez materac górnego poślania.

Czekali tak w napięciu przez chwilę, pilnie nasłuchując, aż kucharz, zdezorientowany nieco, nie wytrzymał, zaśwycił lartarkę i poświecił w głąb kabiny.

- O rany! - zdziwił się niepomieranie.

Tuż pod świetlikiem leżał zawinięty w swoją kołderkę motorzysta Staszek. Leżał bez ruchu i chyba naprawdę spał, choć cała kołdra była mokrusieńka, a na materacu uformowała się wcale niemała kałuża.

Kucharz, wyraźnie zde gustowany wycofał się do kuchennego zaplecza. Właśnie minęła północ czasu statkowego i tym samym skończył się czas zemsty. Szef nie czuł żadnej satysfakcji z wylania całego wiadra wody na motorzystę. Żywił natomiast poważną pretensję do Staszka, że wystawił go do wiatru swoją niesamowitą abnegacją.

- Wygrał, taki syn, ale jak tam można? - narzekał w samotności w zaciszu swojej kabiny, w towarzystwie jedynie butelki wódki.

...

Największą niespodziankę miał „szlafkumpel” Staszka, kiedy w jakiś czas potem wszedł do kabiny i chciał ułożyć się po wachcie do snu na dolnym legowisku.

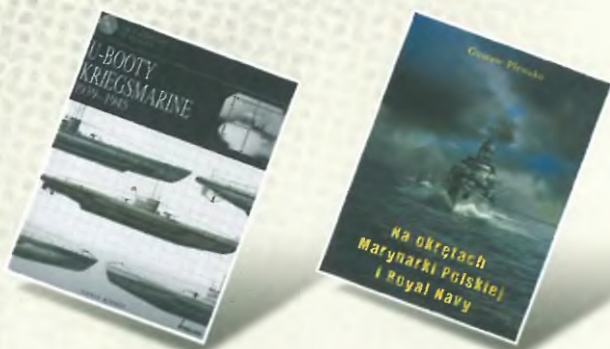
- O, kuriosum - stwierdził flegmatycznie, gdy poczuł, że cała pościel jest dokumentnie mokra.

Spojrzał w górę. Spod Staszkowego materaca spadały na jego łóżko krople cieczy.

Dotknął palcem materaca. Powąchał i skrzywił się z wyrazem niedowierzania. Jeszcze raz umoczył palec i zbliżył do wysuniętego języka, jakby chciał spróbować smaku, jednak cofnął się w ostatniej chwili i ułożył na wąziutkiej kanapce.

- O, kuriosum - mruknął - A jednak... nie dość, że facet nie potrafi utrzymać włosów na głowie, to jeszcze moczy się w czasie snu. O kuriosum...

Na okrętach i samolotach



Gustaw Plewako, w czasie drugiej wojny światowej służył na wielu okrętach polskiej i obcej bandery. Odnaczył się męstwem m.in. dwukrotnie ratując załogę legendarnego *Garlanda* od zagłady. Nie ma się zatem co dziwić, że jego wspomnienia „Na okrętach Marynarki Polskiej i Royal Navy”, wydane w serii „Księgi Floty Ojczystej” (jako tom 28) przez Pracownię Historii Akademii Morskiej w Gdyni, to nie lada gratka dla każdego pasjonata marynistyki.

Biografia Plewako obfitowała w niezwykle zwroty. Czytelnika może zainteresować szczególnie okres jego służby na okrętach brytyjskich. Polacy na pokładach jednostek Royal Navy to bowiem niezwykle rzadko poruszany temat. Tymczasem Plewako był członkiem załogi pancernika *Queen Elizabeth*, lotniskowca *Formidable* i eskortowców *Banff* i *Fishguard*. O mały włos nie zaokrętował na największy wówczas brytyjski okręt – pancernik *Hood*, który został niebawem zatopiony. Odstąpił miejsce koledze, który bardzo chciał na nim służyć. Kolega zginął wraz z niemal całą załogą.

Książka „Na okrętach Marynarki Polskiej i Royal Navy” nie jest tylko zapisem działań bojowych, w których brał udział jej autor. To przede wszystkim barwna, nieraz pikantna, a nawet dosadna, opowieść o codziennym życiu i służbie polskiego marynarza w czasie wojny, dorównująca najlepszym polskim pozycjom literatury wspomnieniowej. Tego rodzaju publikacje to wielka rzadkość na naszym rodzimym rynku wydawniczym, tym większa radość z ukazania się tej książki. Z informacji od wydawcy wynika, że „Na okrętach Marynarki Polskiej i Royal Navy” to tylko część wspomnień Gustawa Ple-

wako. Mamy nadzieję, że kiedyś poznamy resztę.

Także następna publikacja, którą chcemy zaanonsować naszym Czytelnikom to praca wyjątkowa. Mowa o książce Andrzeja Olejko „Zapomniane hydroplany. Nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937” wydanej nakładem wydawnictwa ZP Grupa. Jej autor należy do nielicznego grona najlepszych specjalistów od historii polskiego lotnictwa morskiego i rzeczno- (o czym przekonać się można czytając choćby jego artykuły, przygotowywane wspólnie z Mariuszem Konarskim, a ukazujące się na łamach „*Naszego MORZA*” w cyklu „Pocztówka z morza”).

„Zapominanie hydroplany” znakomicie wypełniają bolesną dziurę, jaką w naszej historiografii marynistycznej stanowią dzieje Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku i Rzeczej Eskadry Lotniczej w Pińsku. Obie jednostki wchodziły w skład Polskiej Marynarki Wojennej, dlatego dla pasjonatów jej historii, książka Olejko powinna być lekturą obowiązkową. Dodatkową atrakcją pracy, zdecydowanie podnoszącą jej walory poznawcze, są zamieszczone tam unikatowe zdjęcia dotyczące dziejów polskiego lotnictwa morskiego i rzeczno- (o czym przekonać się można czytając choćby jego artykuły, przygotowywane wspólnie z Mariuszem Konarskim, a ukazujące się na łamach „*Naszego MORZA*” w cyklu „Pocztówka z morza”).

Na marginesie zwróćmy uwagę na coś, co łączy obie wspomniane książki – wspomnienia Plewako i publikację Olejko. Udowadniają one, że nawet w tak, na pierwszy rzut oka, przebadanym okresie, jak historia polskiej floty w czasie II Rzeczypospolitej i podczas drugiej wojny światowej, nadal jeszcze pozostaje wiele do odkrycia. Panie Andrzeju, z niecierpliwością czekamy na następną publikację.

Ciekawą pozycją dla miłośników marynistyki może być także książka (wydana nakładem wydawnictwa Bellona) autorstwa Chrisa Bishopa „U-Boots Kriegsmarine 1939-1945”. Jej tytuł mówi wszystko o treści. I w tym przypadku, podobnie jak przy dwóch pierwszych prezentowanych w tym artykule publikacjach, uczynić trzeba uwagę, że wydawać by się mogło, że na temat niemieckiej broni podwodnej w czasie drugiej wojny światowej niewiele już da się powiedzieć. Na polskim rynku dostępnych jest w tej chwili kilkadziesiąt poświęconych jej tytułów, co stanowi kontrast z pustką, jaka była w tej materii jeszcze choćby kilka lat temu.

A jednak! Książka Bishopa potrafi zaskoczyć. Przede wszystkim dzięki sposobowi prezentacji treści. Autor ukazał historię U-Bootwaffe przedstawiając jej poszczególne flotylle. Dzięki takiemu układowi, bogato ilustrowana książka, może być świetnym podręcznym zasobem informacji na temat działalności U-Bootów podczas drugiej wojny światowej dla tych, którzy chcą szybko czegoś się o nich dowiedzieć.

Tomasz Falba

Książki za darmo!

„*Nasze MORZE*” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawnictwa ZP Grupa, pierwszej osobie, która się z nami skontaktuje przed innymi (ale licząc dopiero od godz. 12.00, 27 kwietnia!) prześlemy, zaprezentowaną wyżej książkę Andrzeja Olejko „Zapomniane hydroplany. Nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937”.



Fale, kamera, historia

Zakłamywanie

Filmowcom zdarza się sięgać po prawdziwe historie, które zdarzyły się na morzu. Najczęściej słynne katastrofy lub epizody wojenne. Zadziwiające, jak często te przypadki, same w sobie dramatyczne, są wypaczane przez scenarzystów. Dodatkowo, niezgodności z prawdą historyczną wynikają z ograniczeń budżetowych - w efekcie filmy portretujące słynne katastrofy i bitwy morskie często są bezlitośnie krytykowane przez historyków i miłośników morza.



Poprzednik Camerona

Królewskim przykładem filmu tego typu jest „Titanic” (1997) Jamesa Camerona, ale legendarna katastrofa brytyjskie-



go liniowca pasażerskiego z kwietnia 1912 r. była pokazana na ekranie kilka razy. Interesującą i docenioną próbą był brytyjski „SOS Titanic” z 1958 r. w reżyserii Roya Warda Bakera. Film miał charakter fabularyzowanego dokumentu, co nie dziwi - pamięć katastrofy była wówczas jeszcze stosunkowo świeża. W charakterze konsultantów technicznych zatrudniono nawet dwóch bezpośrednich świadków wydarzeń: czwartego oficera z *Titanica*, Josepha Boxhalla i przedstawiciela firmy Cunard, Harry'ego Grattidge'a. Przy budowie dekoracji posłużono się oryginalnymi rysunkami technicznymi.

Scenariusz był mniej melodramatyczny niż w przypadku innych filmów o tej katastrofie, opowiadał jej przebieg głównie z punktu widzenia najwyższego rangą członka załogi liniowca, któremu udało się ocalić życie. Drugi oficer, Charles Lightoller, grany przez Kennetha More'a brał aktywny udział w akcji ratowania rozbitków. Właśnie on był odpowiedzialny

za wpuszczanie kobiet i dzieci do szalup ratunkowych i pozostawianie mężczyzn na pokładzie wraku. Scenarzyści skorzystali także z relacji załogi płynącego na ratunek rozbitkom HMS *Carpatia*.

Film chwalono powszechnie za wartką akcję i rzetelne ukazanie dramatycznych wypadków. Odnosił też sukces za Oceanem - został wyróżniony Złotym Globem dla najlepszego filmu zagranicznego. Wśród drobnych nieścisłości wychwyconych przez historyków, warto wymienić fikcyjny chrzest statku. W rzeczywistości takiej ceremonii linia White Star nie praktykowała. Nie było też wystawnej ceremonii po wodowaniu statku w stoczni w Belfaście, odbył się tylko uroczysty obiad. Niezgodne z prawdą było także ukazanie zatonięcia *Titanica* w całości, ale fakt, że wrak rozpadł się na dwie części, potwierdziła dopiero ekspedycja podwodna przeprowadzona w 1985 r., na której odkryciach i znaleziskach bazował zresztą „Titanic” Camerona.

Siostrzana fantazja

Bardzo daleki od współczesnego stanu wiedzy historycznej jest za to brytyjsko-amerykański „Britannic” z 2000 r. Film Briana Trencharda-Smitha posilający się historią zatonięcia w 1916 r. siostrzanej jednostki *Titanica*, jest właściwie romansem szpiegowskim, wykorzystującym okoliczności tamtej katastrofy w charakterze sensacyjnego tła. Główną bohaterką jest fikcyjna agentka brytyjskiego wywia-

du Vera Cambell (w tej roli Amanda Ryan) podróżująca incognito jako dama do towarzystwa żony nowo mianowanego ambasadora Jego Królewskiej Mości w Grecji. Vera ma za cel odkryć niemieckiego szpiega ukrytego wśród załogi i zneutralizować jego knowania. Dodatkowo utrudnieniem misji stanowi fakt, że wśród marynarzy jest wielu Irlandczyków, a więc przedstawicieli narodu pragnące-

go wyzwolić się spod brytyjskiego jarzma. Dziewczyna dość prędko rozpoznaje kajzerowskiego szpiega w osobie określonego kapelana Reynoldsa (Edward Atterton), ale problemem jest unieszkodliwienie go w obecności załogi niechętniej Brytyjczykom. Dodatkową komplikacją jest uczucie, które Niemiec okazuje Verze. Ostatecznie Angielka wygrywa batalię wywiadową, ale statek zostaje zatopio-



ny przez niemiecką łódź podwodną. Rozbitków ratuje brytyjski niszczyciel.

Krytycy rzucili się na ten błahy film jak sępy. *Britannic* nigdy nie był używany w charakterze statku pasażerskiego, wszedł do służby jako okręt szpitalny i jako taki zatonął, na pokładzie nie było niemieckiego agenta, a statek wpłynął na niemiecką minę. Przez prawie całą akcję filmu za transatlantykem podąża U-boot. Co prawda dopiero niedawno rozstrzygnięto ostatecznie, że powodem zatonięcia była mina, a nie atak torpedowy, ale i tak nieprzyjacielska łódź nie mogłaby śledzić *Britannica* tak długo i nie być dostrzeżona z bocianego gniazda. Rzeczony okręt podwodny zresztą, pozostaje przez niemal

cały czas w zanurzeniu, co było wówczas technicznie niemożliwe. Nie do osiągnięcia w zanurzeniu była również prędkość pozwalająca deptać po piętach liniowców. Załoga *Britannica* czeka na odsiecz okrętu *Victoria* - takiej jednostki nie było na stanie Królewskiej Marynarki Wojennej od 1893 r.

Jakby tego było mało, filmowy *Britannic* tonie o świcie, a nie po godzinie 9 rano, jak w rzeczywistości. W końcowych scenach, rozbitków ratuje brytyjski niszczyciel (prawdopodobnie owa wymyślona *Victoria*) - historycznie ratownikami byli greccy rybacy.

Balamutnie przedstawionej historii jest więc w tej produkcji aż nadto, a filmowy efekt i tak pozostaje marny.

Bunt odbrązowiony

Kolejnym epizodem historii morskiej, który wielokrotnie powracał na ekrany, jest osiemnastowieczny bunt na brytyjskim żaglowcu *Bounty*. Ze względu na osoby bohaterów i miejsca akcji, ten bunt należy nie tylko do historii Zjednoczonego Królestwa, ale także Australii, Oceanii i Karaibów, a z biegiem czasu stał się jednym z mitów kultury anglosaskiej. Poniekąd podobnie, jak mit Janosika jest wspólny dla Słowaków, Czechów i Polaków. Pierwszy film na ten temat powstał w 1916 r., ale najslawniejsze to „Bunt na Bunty” z 1935 z Clarkiem Gable i Charlesem Laughtonem, jego remake z 1962 r. z Marlonem Brando i Trevorem Howardem oraz, interesujący nas najbardziej, „Bouty” z 1984 r. Brytyjska produkcja w reżyserii ojca kina nowozelandzkiego Rogera Donaldsona z kreacjami Mela Gibsona i Anthony’ego Hopkinsa nie jest, w odróżnieniu do poprzednich, filmem przygodowym, ale historycznym, mocno prostującym przekłamania, jakich pełna jest ta historia w wydaniu tradycyjnym. Ciekawe, że podobny, oparty w większym stopniu niż poprzednie na ustaleniach historyków, film o Janosiku, kończy właśnie przygotowywać Agnieszka Holland.

Do buntu doszło podczas wyprawy handlowego statku *Bounty*, który pod dowództwem Williama Bligha wyruszył z Anglii pod koniec 1787 r. z misją przewiezienia z wyspy Tahiti na Karaiby sadzonek chlebowca, mającego służyć jako źródło pożywienia niewolników na

plantacjach. Próba dopłynięcia od strony Ameryki Południowej nie powiodła się i żaglowiec dotarł na Tahiti dłuższą drogą, cztery miesiące później niż planowano. Żeglarze spotkali się z bardzo przyjaźliwym przyjęciem ze strony rdzennych mieszkańców, po krótkim czasie większość z nich miała tahitańskie kochanki, a nawet żony. Do grupy żonatych należał bosman Fletcher Christian, młody i inteligentny, mający posłuch u dużej części załogi.

Bligh zarządzając opuszczenie wyspy, nakazał pozostawienie kobiet. Marynarze po kłótni weszli na pokład, ale na pełnym morzu Christian wzniecił udany bunt, w którego wyniku dowódca i jego zwolennicy zostali pozostawieni na morzu w przeciążonej szalupie, z minimalnymi racjami żywnościowymi, bez map i instrumentów nawigacyjnych. Bligh uratował jednak swoich marynarzy, tracąc tylko jednego. Christian zaś wrócił na Tahiti, skąd zabrał kilkanaście kobiet i paru mężczyzn i pożeglował na nieodkrytą jeszcze wyspę Pitcairn. Tam po kilku latach

zginął w konflikcie z tubylcami. Po dwudziestu kilku latach brytyjski statek znalazł na wyspie tylko jednego jego towarzysza, który pozostał tam zresztą do końca życia.

W poprzednich ekranizacjach tej opowieści, Bligh był ukazany jako starzejący się, okrutny służbista, a Christian jako romantyczny buntownik. Donaldson, zgodnie z ustaleniami historyków sportretował pierwszego z nich jako młodego porucznika pełniącego obowiązki kapitana, człowieka zasadniczego, ale prawego, zachowującego się według zasad obowiązujących w tamtej epoce. Drugi z kolei, jest charyzmatycznym, ale chorobliwie ambitnym młodzieńcem, który dąży do władzy i zapewnienia sobie przyjemności bez względu na konsekwencje. Zgodnie z prawdą historyczną pokazano, że obaj byli przyjaciółmi. Bligh namówił młodego podoficera do ponownego rejsu pod swoją komendą. Poróżnili się na Tahiti, w wyniku czego przeszli na wieki morskiej do historii świata.

Realistyczny, pokazujący konflikt postaw film Donaldsona był dużym sukcesem kasowym i artystycznym, a obecnie zaliczany jest do klasyki kina morskiego. Ciekawostką jest, że żaglowiec zbudowany jako *Bounty*, istnieje do dzisiaj. W 2003 r. po przebudowie „zagrał” HMS *Surprise* w słynnym filmie Petera Weira „Pan i władca: Na krańcu świata”.



Tomasz Rozwadowski

Różnorodne aspekty

odpowiedzialności/2



Piotr Radwański
prawnik

Odpowiedzialność majątkowa kapitana za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem czynności służbowych, zwłaszcza z tytułu czynów niedozwolonych (tzw. odpowiedzialność deliktowa - np. spowodowanie wypadku morskiego) jest teoretycznie możliwa z mocy przepisów prawa cywilnego, które stosuje się w razie braku regulacji kodeksu morskiego w stosunkach cywilno-prawnych, związanych z żegluga morską.

Na podstawie art. 415 kodeksu cywilnego kapitan i inni pracownicy armatora odpowiadają za własne czyny i zaniechania z winy umyślnej lub nieumyślnej. Ich odpowiedzialność oparta jest zatem na zasadzie winy, a nie ryzyka (jak np. odpowiedzialność przedsięwzięcia wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody).

W praktyce największą doniosłość mają przypadki wyrządzenia szkody z winy nieumyślnej. Wina nieumyślna (w odróżnieniu od umyślnej, cechującej się zamiarem wyrządzenia szkody) oznacza niedbalstwo pracownika przy wykonywaniu obowiązków służbowych i przyjmuje postać lekkomyślności lub nieostrożności. Najłagodniejszą formą winy nieumyślnej jest tzw. wina najlżejsza (*culpa levissima*), czyli zwykłe niedbalstwo, a najsurowszą – ciężkie, rażące niedbalstwo (*culpa lata*).

Odstąpienie od wzorca

Pojęcie niedbalstwa wiąże się w prawie cywilnym z niedołożeniem należytej staranności wymaganej w stosunkach danego rodzaju. Jest to miernik obiektywny (abstrakcyjny) formułowany dla każdego, kto znajdzie się w określonej sytuacji. Podstawą do tworzenia tych wzorców są ogólne reguły współżycia społecznego, a także szczegółowe przepisy prawne, regulaminy pracownicze, zasady etyczne, określone zwyczaje dostosowane do pewnych typów czynności, zawodów lub nawet sytuacji, w których daną czynność się wykonuje, np. wzorzec kierowcy samochodowego, robotnika budowlanego, lekarza czy lekarza specjalisty.

Zarzut niedbalstwa będzie uzasadniony wtedy, gdy dany sprawca szkody zachował się w sposób odbiegający od modelu wzorcowego, abstrakcyjnie ustalonego. Należy pamiętać, że dowódca jednostki powinien wykazać się wyższym stopniem staranności, a mianowicie staran-

nością sumiennego kapitana statku. Ta podwyższona poprzeczka wynika naturalnie z charakteru pracy na morzu, która wymaga przestrzegania wyższych standardów (w zakresie wiedzy, doświadczenia i sprawności działania, w połączeniu z ostrożnością i poczuciem odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku i żegluga), niż to jest w innych zawodach. Dobrym przykładem jest tu sytuacja, w której po awarii systemu GPS i map elektronicznych kapitan wyrządza szkodę wchodząc statkiem na mieliznę. Mimo awarii systemu elektronicznego, nadal odpowiadałby z własnej winy nieumyślnej (i to w granicach rażącego niedbalstwa!), bowiem sumienna staranność wymaga prowadzenia bieżącej nawigacji na mapach papierowych.

Jednakże nie można zapomnieć, że odpowiedzialność sprawcy szkody oparta jest na jego winie. Oznacza to, że odstąpienie od wzorca należytej staranności, w sposób ostateczny nie decyduje jeszcze o niedbalstwie wyrządzającego szkodę. Aby postawić mu zarzut nagannej decyzji, zawsze jeszcze trzeba ustalić, czy w konkretnych okolicznościach i z uwagi na indywidualne cechy, mógł on zachować się w sposób należyty. Wracając do powyższego przykładu, wina kapitana wyłączona byłaby dopiero wówczas, gdy z jakichś powodów (np. pożaru, kradzieży) nie mógł posługiwać się mapami, co uniemożliwiałoby prawidłową nawigację.

Zabezpieczenia

Podczas gdy uchybienia w pracy, kwalifikujące się jako wina najlżejsza, powinny pociągać za sobą jedynie odpowiedzialność dyscyplinarną i regulaminową pracownika, to rażące niedbalstwo równe jest w skutkach winie umyślnej i poszkodowany (pracodawca, armator lub osoby trzecie, np. armatorzy innych stat-

ków, zarząd portu) teoretycznie może pociągnąć kapitana do odpowiedzialności majątkowej. Jak już pisaliśmy, wyciągnięcie konsekwencji finansowych za wyrządzenie szkody przez członków załóg jest w praktyce niezwykle rzadkie, biorąc pod uwagę system zabezpieczeń prawnych chroniących ich przed często ogromnymi odszkodowaniami. Fakt, iż większość szkód występujących na morzu jest spowodowana błędem ludzkim, był jednym z bodźców do powstania systemu ubezpieczeń chroniących poszkodowanych przed konsekwencjami żmudnego i niepewnego postępowania odszkodowawczego.

Kolejnym zabezpieczeniem dla członków załóg jest odpowiedzialność armatora względem osób trzecich, za szkody wyrządzone z winy kapitana i członków załogi przy wykonywaniu powierzonej im pracy. Naturalnie armator również posiada szereg zabezpieczeń chroniących go przed ryzykami działalności gospodarczej, w postaci przepisów konwencji międzynarodowych oraz ubezpieczenia OC i casco. Nie mniej ważne jest prawo (i zarazem obowiązek) armatora do interesowania się sposobem nawigowania statkiem przez kapitana i ingerowania, gdy stwierdzi nieprawidłowości. Nowoczesna technika polepsza te możliwości, co może tylko wyjść na dobre kapitanowi, gdyż w razie wystąpienia szkody, zawsze może powiedzieć, że miał bezpośredni kontakt z armatorem, a wręcz, że dostał od niego wskazówki.

Odmienne jednak dzieje się, jeśli szkoda została wyrządzona poza czynnościami powierzonymi lub z winy umyślnej czy rażącego niedbalstwa, bowiem wówczas kapitan będzie odpowiadać (naturalnie jeśli udowodni mu się winę) w sposób

nieograniczony lub w wyniku skierowania przeciwko niemu regresu (pojęcie regresu będziemy omawiać w następnym numerze „Naszego MORZA”).

Różnorodność szkód

Charakter żeglugi morskiej jest tak złożony, że różnorodność szkód, za które może teoretycznie odpowiadać kapitan oraz członek załogi, jest szeroka. Wyróżniamy szkody:

- osobowe – utrata zdrowia lub życia przez członków załóg, pasażerów lub osoby trzecie;
- powstałe w wyniku wypadków morskich (np. uszkodzenie lub utrata statku morskiego);
- ładunkowe – uszkodzenie, utrata lub spóźnione doręczenie ładunku;
- eksploatacyjne;
- ogólne, które powstają przy prowadzeniu każdego przedsiębiorstwa, wynikłe z niedoboru mienia powierzonego z obowiązkiem rozliczenia się, z przekroczenia limitów finansowych (funduszy reprezentacyjnych, norm żywieniowych) czy z przestoju statków oraz nakładania kar celnych.

Wyciąganie konsekwencji majątkowych od kapitana za trzy pierwsze rodzaje szkód, właściwie nie występuje (w rzeczywistości skutki finansowe ponosi zazwyczaj armator i ubezpieczyciel, poprzez niedochodzenie roszczeń regresowych względem sprawcy szkody). W ramach szkód eksploatacyjnych, zdarzają się w praktyce, choć rzadko, wypadki obciążania odpowiedzialnością majątkową członków załóg, w tym głównie kapitanów i I oficerów, np. za:

- pomieszanie ładunków przy załadunku, przez co powstają koszty segregacji;
- wadliwe sztauowanie, przez co partia ładunku wyładowana jest w innym porcie i zachodzi konieczność dowiezienia jej innym nieraz środkiem transportu na koszt winnego;
- błędne wyładowanie partii ładunku w innym porcie lub na innym nabrzeżu, przez co powstają koszty dowiezienia towaru, którymi obciąża się I oficera.

wych, powstałe z przyczyn innych niż wina umyślne lub rażące niedbalstwo (bowiem te winy być regulowane wg zasady pełnej odpowiedzialności majątkowej sprawcy lub ewentualnego regresu), powinny być traktowane jako koszty eksploatacyjne.

Odpowiedzialność w tym zakresie jest regulowana również na podstawie norm prawa cywilnego, postulującego wyrównanie pełnej szkody, chyba że te normy są sprzeczne z zasadami prawa pracy, tj. m.in. zasadą ryzyka gospodarczego, organizacyjnego i osobowego pracodawcy, zasadą ochrony wynagrodzenia pracowniczego oraz zasadą podporządkowania się pracownika instrukcjom, poleceniom i wytycznym, które ograniczają jego możliwości zapobieżenia szkodzie.

Te zasady prawa pracy zmuszają pracodawcę do ponoszenia ryzyka szkód powstałych w toku działalności gospodarczej i zezwalają obciążyć pracownika tylko częścią szkody w wypadku, gdy jego wina była nieumyślna w granicach zwykłego niedbalstwa (w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa, może ponieść pełną odpowiedzialność). W obliczu braku przepisów precyzujących, jaką część szkody powinien pracownik zwrócić pracodawcy, głos zabrał Sąd Najwyższy, który wymienił kryteria, jakie należy brać pod uwagę, tj.: stopień zawinienia, stan majątkowy oraz stan rodzinny pracownika.

Miarkowanie odszkodowania przez sąd wskazane jest również w razie odpowiedzialności członków załóg, którym powierzono mienie z obowiązkiem wyliczenia się. W takim przypadku bowiem stosuje się domniemanie winy nieumyślnej (a nie umyślnej), a ponadto należałoby rozważyć istnienie odpowiedzialności w ogóle - w sytuacji, gdy członek załogi przechowuje mienie w pomieszczeniu, do którego może wejść każdy (a armator nie udostępnił mu innego pomieszczenia).

piotr.radwanski@op.pl



Charakter pracy na morzu wymaga przestrzegania wyższych standardów, niż to jest w innych zawodach.

Wyrównywanie szkody

Natomiast koszty przestoju statku, kary celne, przekroczenie funduszu reprezentacyjnego czy też norm żywienio-

Źródła:

- Zbigniew Radwański, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2003
- Józef Pietraszewski, *Odpowiedzialność cywilna kapitana statku*, Gdańsk 1970
- Wojciech Popiela – *Odpowiedzialność majątkowa członków załogi statku*, Technika i Gospodarka Morska, 3/1970

Jutro

zaczyna się tu sezon...

Zapowiada się sezon dobry dla portów oraz miast zarabiających na turystach morskich i nieco gorszy dla miłośników statków. Niestety, światowy kryzys wpłynął także na bałtyckie rejsy wycieczkowe, z których (na szczęście bardzo znikoma) część została odwołana.

Tak ma wyglądać Mein Schiff, statek, który wcześniej nazywany był roboczo TUI Galaxy.



Według danych dostępnych w końcu marca, Gdynię, nasz główny port obsługujący wycieczkowce, w sezonie 2009 odwiedzić ma 27 statków w 98 rejsach. Trzeba jednak pamiętać, że lista ta nie musi być ostateczna i może się o pojedyncze statki skrócić lub wydłużyć.

Miniony rok był dla Gdyni rekordowy. Na pokładach luksusowej białej floty przyplęnęło 123 tys. pasażerów, czyli o ponad 30 tys. więcej niż w 2007 r.

Największym statkiem spośród odwiedzających w 2008 roku Gdynię był *Crown Princess* o długości 290 m i pojemności brutto 113 651 jednostek. W roku 2009 prym wśród największych wycieczkowców wieść będzie jego jednostka bliźniacza - *Emerald Princess* o tonażu pojemnościowym brutto równym 113 561 jednostek. Pierwszy raz powinniśmy zobaczyć tego olbrzyma 23 maja. Ma odwiedzić polski port 13 razy i 20 września zakończyć gdyński sezon na wycieczkowce. Sezon zaś najprawdopodobniej otworzy, już 3 maja, *Mona Lisa*.

Powyższe oznaczają, że w tym roku nadal nie zostanie pobity rekord ustanowiony w gdyńskim porcie 8 czerwca 2007 roku przez największy statek, jaki dotych-

czas zawinął do portów polskich - *Navigator of the Seas* o tonażu pojemnościowym brutto 138 279 i długości całkowitej 311,12 m.

Zawinięcia spodziewane

Wyraźnie mniej zawinięć, w porównaniu do niemal setki w Gdyni, odnotuje w tym roku Gdańsk, który w poprzednich kilku latach wyraźnie zwiększał procentowy udział w obsłudze statków pasażerskich zawijających do polskich portów. W roku 2007 zanotował 45 wizyt - o 60 proc. więcej niż rok wcześniej. W roku 2008, od 14 maja do 19 września gościł wycieczkowce 36 razy. Przyplęnęło na nich ponad 13 tys. turystów. W tym roku port gdański spodziewa się 38 zawinięć 15-17 różnych statków.

Największym wycieczkowcem, który w ub.r. przyplęnął do Gdańska, był 9-pokładowy, luksusowy *Seven Seas Voyager* (206,5 metra długości) z 657 pasażerami. Najprawdopodobniej statek utrzyma prymat wielkości i w tym roku.

Najmniej wycieczkowców obsługuje Szczecin. Port ma ambicję zwiększać udział w polskim rynku obsługi oceanicz-

nych statków pasażerskich, choć ograniczeniem są w jego przypadku gabaryty statków, jakie może przyjmować. W minionym sezonie pełnomorskie wycieczkowce zawinięły tam pięć razy, a na ich pokładach przyplęnęło 2043 pasażerów i 1300 załogantów. Rok wcześniej zaś, trzy wycieczkowce z 953 pasażerami i 809 osobami załóg.

W sezonie 2009 spodziewane są zawinięcia statków: *Silver Cloud* (Silversea Cruises) - 19 sierpnia, eksploatowanego przez Niemców *Delphina* - 20 sierpnia (oba zacumują prawdopodobnie przy Władach Chrobrego) oraz *Black Watch* (Fred Olsen Cruises) - 10 czerwca (Nabrzeże Polskie). Nie pojawią się znane z zawinięć w minionych latach - *Vistamari Saga Ruby*, ani anonsowany wcześniej *Maxim Gorkiy* (niegdyś największy radziecki wycieczkowiec, na którego pokładzie doszło do historycznego spotkania Gorbaczowa z Reaganem, niestety wprowadzony na plażę stoczni złomowej w Alangu 26 lutego br.), który miał się pojawić jako *Marco Polo II* niedosłusznego nowego operatora wycieczkowców Orient Lines.

Szczecin regularnie też odwiedzają wycieczkowce rzeczne, w roku 2008 od-



AIDA Luna podczas wyjścia ze stoczni.

notowano 85 zawinięć. W nadchodzącym sezonie awizowane są (według stanu wiedzy z końca marca) 93 zawinięcia (*FredERIC Chopin, Johannes Brahms, Katharina von Bora, Mona Lisa, Princess, Sans Souci, Saxonia, Swiss Coral, Victor Hugo*).

Fajerwerków nie będzie

Jak już wspominaliśmy na naszych łamach w grudniu minionego roku, w nadchodzącym sezonie, niestety nie będzie wielkich premier i nadzwyczajnych statków. Znajdzie się jednak kilka ciekawostek mniejszego kalibru.

W sezonie 2008 AIDA Cruises skierowała na Bałtyk, z zawinięciami do Gdyni, swój statek „spod igły” AIDAbella, a i w nadchodzącym sezonie zobaczymy w naszym porcie najnowszy statek AIDY - AIDA Luna. Ta siostra AIDAbelli, trzecia jednostka klasy „Sphinx”, została ochrzczone w kwietniu, a Polskę odwiedzi po raz pierwszy ponoć 16 maja i później jeszcze 9 razy - aż do 18 sierpnia.

Z największych statków spodziewanych w porcie gdyńskim warto jeszcze odnotować wizyty - 30 maja i 8 września - wycieczkowca *Costa Magica* (GT 102 587).

Niestety, nie możemy potwierdzić i polecić, zapowiadanej wcześniej przez armatora na 22 maja, możliwości spotkania ze statkiem *MSC Orchestra* klasy „Musica”, którą opisywaliśmy w ramach „Parady statków pasażerskich” (GT 89 600, zbud. w 2007 r.). Z niewiadomych powodów armator zmienił rozkład majowych rejsów bałtyckich i Gdynia z niego wypadła.

Wśród gości portu gdyńskiego warto zwrócić szczególnie uwagę na wycieczkowiec *Grand Voyager* o smukłej bryle, stosunkowo niskiej nadbudowie i „niepozornej” pojemności 24 391 jednostek. Statek ten, z niemieckiej stoczni Blohm + Voss, wyróżnia się prędkością. W chwili wprowadzenia do eksploatacji stał się najszybszym wycieczkowcem świata, zdolnym do osiągania ekonomicznej (nie maksymalnej) prędkości 27 węzłów. Odwiedzi Gdynię pięć razy, debiutując u nas 11 czerwca, a żegnając się 17 września.

Niestety, wiele wskazuje na to, że z kolei Gdańsk stracił, zapowiadaną wcześniej, wizytę stylowego wycieczkowca Holland America Line - *Rotterdam* (GT ok. 60 000). Do chwili opracowywania niniejszego przeglądu na witrynie internetowej armatora znajduje się informacja, że statek ma zawinąć do Gdańska 7 czerwca, w ramach 12-dniowego rejsu bałtyckiego „Northern Strongholds”. Nie potwierdza tego jednak lista zawinięć Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA.

Skąd statki podziwiać

W Gdyni panują relatywnie dobre warunki dla shiploverów, shipspotterów i turystów „polujących” na wycieczkowce. Cumują one głównie przy nabrzeżach Francuskim i Polskim. Pierwsze jest dobre widoczne z pirsu przy wieży kapitanatu („Ostrogi Pilotów”), a statki cumujące przy drugim można obejrzeć z tego samego miejsca, z bliska, przynajmniej w czasie manewrów wejścia i wyjścia z portu. Mniejsze „cruisery” spotyka się przy jednym z najpopularniejszych gdyń-

skich traktów spacerowych - przy Nabrzeżu Pomorskim, na końcu pirsu zaczynającego się przy Skwerze Kościuszki.

Rzadko się zdarza, by wycieczkowce cumowały w głębi portu, ukryte przed publicznością (np. przy Nabrzeżu Holenderskim czy Rumuńskim albo Stanów Zjednoczonych).

Oczywiście zawsze warto polecenia są wycieczki statkami małej białej floty po porcie, dzięki którym można zobaczyć wycieczkowce od strony wody. W porcie gdyńskim wizyty więcej niż jednego statku w tym samym dniu będą miały miejsce najprawdopodobniej 30 maja, 19 czerwca, 16 i 19 lipca, 11 sierpnia oraz 10 września (za każdym razem po trzy jednostki).

W Gdańsku niektóre mniejsze wycieczkowce spotkać można „na wyciągnięcie ręki”, cumujące przy reprezentacyjnym, otwartym dla publiczności, Nabrzeżu Kpt. Ziolkowskiego, przy kapitancie w Nowym Porcie (w pobliżu bazy promowej Polferries). Ponadto, statki widać ze wspomnianego nabrzeża, gdy stoją przy Nabrzeżu Oliwskim. Najłatwiej jest widok na statki cumujące przy Terminale Promowym Westerplatte oraz, co sporadycznie także się zdarza, w terminalu kontenerowym DCT Gdańsk, w Porcie Północnym.

W Szczecinie rzeczne statki wycieczkowe cumują z reguły przy nabrzeżach pod Wałami Chrobrego. Natomiast pełnomorskie, pojawiające się najczęściej przy Nabrzeżu Polskim, niestety, są zwykle, przynajmniej częściowo, zasłonięte zabudowaniami portowymi.

• • •

Prezentujemy listę zawinięć statków pasażerskich spodziewanych w maju. Informację o pozostałych wizytach, do końca sezonu, opublikujemy w majowym wydaniu „Naszego MORZA”.

Musimy uczynić zastrzeżenie, iż w tym roku, wobec światowego kryzysu, znacznie bardziej prawdopodobne niż w poprzednich latach są odwołania niektórych rejsów i zawinięć statków. Dlatego radzimy tuż przed terminami wizyt oczekiwanych statków, sprawdzać witryny zarządów portów (a także np. serwisy internetowe Urzędów Morskich i stacji pilotowych), gdzie wzorem ostatnich lat, powinny być publikowane aktualizowane listy wizyt.

Piotr B. Stareńczak

Spodziewane zawinięcia statków wycieczkowych do portów polskich w maju 2009 r.

Wejście Data	Godzina	DT	Wyjście		Port	Imię Statku	Bandera	Operator	GT	LOA [m]	T [m]
			Data	Godzina							
03.05	07:00	N	03.05	17:30	GDY	Mona Lisa	Bahamy	Lord Nelson Seereisen	28 891	201,23	8,56
08.05	08:00	Pt	08.05	13:00	GDY	Aurora	W. Bryt.	P&O Cruises	76 152	270,00	8,40
09.05	07:30	So	09.05	12:00	GDY	Delphin	Malta	Hansa Kreuzfahrten	16 214	156,27	6,20
						/ Delphin Cruises GmbH					
10.05	13:30	N	10.05	20:00	GDY	Zenith	Malta	Pullmantur	47 413	207,87	7,31
11.05	15:30	Pn	11.05	20:00	GDY	Delphin	Malta	Hansa Kreuzfahrten	16 214	156,27	6,20
						/ Delphin Cruises GmbH					
11.05	20:00	Pn	12.05	11:30	SZN	Johannes Brahms *	b.d.	Hansa Kreuzfahrten	b.d.	b.d.	b.d.
12.05	14:00	Wt	12.05	22:00	GDY	MSC Opera	Panama	MSC Cruises	59 058	251,25	6,80
15.05	09:00	Pt	15.05	19:00	GDA	Albatros	Bahamy	Phoenix Reisen	28 518	205,40	7,50
16.05	08:00	So	16.05	18:00	GDY	AIDAuna	Włochy	AIDA	69 203	252,00	7,20
16.05	19:00	So	17.05	13:00	SZN	Princess *	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
18.05	23:00	Pn	19.05	11:30	SZN	Sans Souci *	b.d.	Transocean Tours	b.d.	b.d.	b.d.
19.05	07:00	Wt	19.05	12:00	GDY	Princes Daphne	Portugalia	Classic International Cruises	15 833	162,39	7,78
20.05	13:00	Śr	21.05	06:30	SZN	Johannes Brahms *	b.d.	Hansa Kreuzfahrten GmbH	b.d.	b.d.	b.d.
21.05	08:00	Cz	21.05	18:30	GDY	Delphin Voyager	Bahama	Delphin Kreuzfahrten	22 979	174,00	6,52
21.05	14:30	Cz	21.05	20:00	GDY	Zenith	Malta	Pullmantur	47 413	207,87	7,31
23.05	09:00	So	23.05	18:00	GDY	Emerald Princess	Bermudy	Princess Cruises	113 561	288,70	8,50
24.05	08:00	N	24.05	18:00	GDY	Mona Lisa	Bahamy	Lord Nelson Seereisen	28 891	201,23	8,56
24.05	13:30	N	24.05	20:00	GDY	Zenith	Malta	Pullmantur	47 413	207,87	7,31
25.05	13:00	Pn	25.05	19:00	GDY	Costa Marina	Włochy	Costa Cruises	25 558	175,00	8,20
25.05	14:00	Pn	26.05	07:00	SZN	Princess *	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
25.05	20:00	Pn	26.05	11:30	SZN	Johannes Brahms *	b.d.	Hansa Kreuzfahrten GmbH	b.d.	b.d.	b.d.
26.05	09:00	Wt	26.05	18:00	GDA	Regatta	W-y Marshalla	Oceania Cruises	30 277	181,00	5,83
27.05	09:00	Śr	27.05	19:00	GDA	Albatros	Bahamy	Phoenix Reisen	28 518	205,40	7,50
27.05	13:30	Śr	28.05	06:00	SZN	Sans Souci *	b.d.	Transocean Tours	b.d.	b.d.	b.d.
28.05	08:00	Cz	28.05	20:00	GDA	C. Columbus	Bahamy	Hapag-Lloyd Cruises	15 067	144,10	5,10
28.05	15:30	Cz	28.05	21:00	GDY	Princess Daphne	Portugalia	Classic International Cruises	15 833	162,39	7,78
30.05	08:00	So	30.05	18:00	GDY	Aidauna	Włochy	AIDA	69 203	252,00	7,20
30.05	08:00	So	30.05	18:00	GDY	Costa Magica	Włochy	Costa Cruises	102 587	273,00	8,20
30.05	08:00	So	30.05	13:00	GDY	Delphin	Malta	Hansa Kreuzfahrten	16 214	156,27	6,20
								/ Delphin Cruises GmbH			
31.05	16:00	N	31.05	24:00	GDY	Princess Daphne	Portugalia	Classic International Cruises	15 833	162,39	7,78
31.05	07:00	N	31.05	18:00	GDY	Mein Schiff (ex TUI Galaxy)	Malta	TUI Cruises	76 522	264,00	8,60
31.05	14:00	N	31.05	23:50	GDA	Le Diamant	Wallis & Futuna	Ponant Cruises	8282	124,20	4,98

* - statek rzeczny; DT - dzień tygodnia; GT - tonaż pojemnościowy brutto; LOA - długość całkowita; T - zanurzenie.

Co, gdzie i kiedy w morskim świecie (4)

Świętowanie odporne na kryzys

Bogate tradycje morskie Holandii przekładają się na umiłowanie Holendrów dla morza i statków. Te zainteresowania znajdują znakomitą pożywkę w imprezach odbywających się w wielu, głównie portowych miastach. W tym odcinku znajdziecie dowód na powyższe - wielką obfitość okazji do uczenia się spraw morskich i bawienia się nimi w Holandii.

Tam też odbędzie się największa, obok „Urodzin Portu Hamburg” (przypomnijmy, w dniach 8-10 maja, sygnały na temat programu tegorocznej edycji wskazują, że nie będzie to wydanie „kryzysowe”), impreza morska w tym roku, czyli Dni Portu Rotterdam. Festiwal portowy w Rotterdamie co roku przyciąga ponad 400 tys. widzów i uczestników. „Wereldhavendagen”, „Wereldhavenfestival” lub „Rotterdam World Port Days”, bo pod takimi nazwami znana jest także ta impreza, jest prawdziwą gratką dla miłośników statków i okrętów. Odbywa się zarówno w porcie, jak i niemal w centrum Rotterdamu. W ramach festiwalu można nie tylko zwiedzać okręty wojenne, ale również statki handlowe, czy holowniki. Te ostatnie biorą udział w efektownych wyścigach na rzece Mass, niemal w centrum miasta, lub „tańczą” przed wielotysięczną widownią zgromadzoną na miejskich bulwarach, pokazując siłę armatek wodnych. Organizowane są parady old-timerów - odrestaurowanych statków motorowych, parowych i żaglowców, których tak wiele w Holandii.

Nie da się z tym absolutnie porównać tego, co próbuje się w ostatnich latach organizować w Szczecinie podczas „Dni Morza”, czyli parad jednostek pływających, w których biorą udział prawie wyłącznie zwykłe, współczesne jachty i może trochę skromnych *oldtimerów*.

W czasie trzech wrzesniowych dni można także wybrać się na wycieczkę autokarową z centrum miasta do terminali kontenerowych Rotterdamu lub pobliskiego Europortu i zobaczyć od środka to, co widzą przez cały rok tylko osoby uprawnione do przebywania w ich obrębie. A jest tam co oglądać - np. zdalnie sterowane pojazdy przewożące kontenery między rozległymi placami składowymi, a suwnicami przeładowującymi kontenery na i ze statków. Zobaczyć można tam także z bliska największe kontenerowce świata. Do tego dochodzą wycieczki do stoczni, giełdy shiploverskie oraz „dni otwarte” firm związanych z gospodarką morską.

W Rotterdamie i okolicach jest dziewięć znaczących, wyspecjalizowanych muzeów związanych z morzem i statkami, m.in. muzeum ratownictwa morskiego, muzeum holowników, centralne muzeum morskie, muzeum portowe, muzeum pogłębiarstwa, muzeum marynarki wojennej i inne.

PioSta

LIPIEC (suplement)

Kotka Maritime Festival

15-19.07.2009 • Vellamo Maritime Centre, **Kotka** - Finlandia
Festyn i jarmark portowy. Zlot jednostek pływających (w tym np. zabytkowych lodolamaczy) z możliwością ich zwiedzania. Edukacyjno-morskie konkursy dla dzieci. W tym roku 130 rocznica miasta zostanie uświetniona podczas morskiego festiwalu obecnością dużych żaglowców.

info: www.meripaivat.com

Statki na śródlądziu

09-10.07.2009 • Akademia Morska w Szczecinie, **Szczecin**
IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Inland Shipping”, organizowana przez Akademię Morską w Szczecinie oraz Miasto Szczecin.

info: www.am.szczecin.pl/inlandshipping

Port i jego historia

10-13.07.2009 • Coevorden - Holandia
Historische Havendagen Coevorden - dni historii portu Coevorden.

info: www.coevorden.nl

Dni portu Almelo

15-18.07.2009 • **Almelo** - Holandia
Almelose Havendagen - festiwal portowy, festyn żeglarsko-wodniacki, mały zlot jednostek pływających (także „emerytowanych” holowników, etc.).

info: www.almelosehavendagen.nl

SIERPIEŃ

OSV Singapore 2009

06-07.08.2009 • National University of Singapore - Singapur
Międzynarodowa konferencja naukowo-techniczna zajmująca się zagadnieniami projektowymi i eksploatacyjnymi pomocniczych jednostek offshore - The International Conference on Technology & Operation of Offshore Support Vessels (OSV); jej współorganizatorem jest R.I.N.A.

info: www.osvsingapore.org

Visserijfeesten Breskens

08-09.08.2009 • **Breskens** - Holandia
Zlot aktywnych statków rybackich i rybaków, jarmark staroci i nie tylko, występy i konkursy artystyczne, festyny i konkursy dla całej rodziny.

info: www.visserijfeesten.nl

Podwójne morskie świętowanie w Belfaście

13-16.08.2009 • nabrzeża wzdłuż brzegów rzeki Lagan, port i miasto **Belfast** - Irlandia Północna (Wielka Brytania)
Tym razem, na doroczny festiwal morski w Belfaście nałoży się wielki finał atlantyckich regat żaglowców, nazywanych Tall Ships Atlantic Race lub Tall Ships Atlantic Challenge (impreza bliźniacza Tall Ships' Races). Belfast odwiedzą co najmniej 12 żaglowców klasy A (czyli tych największych).

info: www.belfastcity.gov.uk/maritimefestival/index.asp

Przy okazji warto dodać, że flotylla wielkich żaglowców od przełomu kwietnia i maja odwiedzą w ramach Tall Ships Atlantic Challenge 2009

porty: Vigo w Hiszpanii, Tenerife na Wyspach Kanaryjskich, bermudzkie Hamilton, Charleston i Boston w USA, Halifax w Kanadzie i wreszcie, w połowie sierpnia, Belfast.

Natomiast z flotyllą uczestniczącą w bałtyckich Tall Ships' Races 2009, spotkać się będzie można od początku lipca do początku sierpnia w Gdyni, St. Petersburgu, Turku i Klajpedzie.

Daty pobytu w poszczególnych portach żaglowców uczestniczących we wspomnianych regatach i inne szczegóły poznać można na stronie:

www.sailtraininginternational.org

Drezdeńska parada floty

15.08.2009, godz. 18.30-22.30 • Drezno

(start z nabrzeża Dresden Terrassenufer) - Niemcy

Flottenparade - parada flotylli dziewięciu historycznych pasażerskich parowych bocznokołowców i dwóch pływających „salonek” na trasie z Drezna w kierunku Pillnitz i z powrotem.

info (także po polsku): www.saechsische-dampfschiffahrt.de

Spotkanie tradycyjnych statków

15-16.08.2009 • Vreeland - Holandia

Zabytkowe holowniki i inne jednostki pływające na festiwalu historycznym we Vreeland.

info: www.motorsleepboot.nl

Havendagen Zierikzee

20-22.08.2009 • Zierikzee - Holandia

Dni portu Zierikzee. Wśród atrakcji - zlot specyficznych statków rybackich - płytkowodnych i płaskodennych muszlowców.

info: www.havendagzierikzee.nl

Visserijdagen Makkum 2009

21-22.08.2009 • Makkum - Holandia

Zlot statków rybackich i rybaków - festyn, targ rybny, przystrojone statki rybackie, wycieczki na kutrach i trawlerach dla publiczności.

info: www.visserijdagen-makkum.nl

Blue Sea Film Festival

21-23.08.2009 • Rauma - Finlandia

Festiwal filmów krótkometrażowych „Baltic Herring Short Film Competition” dla twórców z państw bałtyckich i festiwal filmów morskich „Blue Sea Film Festival”. „Śledziowe oskary” przyznawane będą filmom do 30 minut, o preferowanej tematyce morskiej, lub przynajmniej mających coś wspólnego z wodą.

info: www.blueseaofilmfestival.com

Visserijdagen (Harlingen)

26-29.08.2009 • Harlingen - Holandia

Dni rybołówstwa, zlot statków rybackich, z możliwością ich zwiedzania lub przejażdżki na nich, z kiermaszami rybnymi, pokazami ratownictwa morskiego, jarmarkiem, festynem i innymi atrakcjami. Na imprezie spotkać można nie tylko statki rybackie, ale również np. holowniki, zarówno małe, śródlądowe, jak i większe, pełnomorskie.

info: www.visserijdagenharlingen.nl

Hoylake R.N.L.I. Open Day

31.08.2009 • Hoylake, Wirral, Merseyside - Wielka Brytania

Dzień otwarty w stacji ratownictwa morskiego R.N.L.I. (Hoylake Lifeboat Station). Wśród atrakcji m.in. możliwość odbycia przejażdżki łodzią ratowniczą.

info: www.visitwirral.com

Dni otwarte morskich drogowszaków

sierpień 2009 (najprawdopodobniej trzecia niedziela tego miesiąca) • dostępne dla turystów latarnie morskie zarządzane przez Urząd Morski w Gdyni

Z reguły w każdą trzecią niedzielę sierpnia obchodzony jest Światowy Dzień Latarni Morskich. W tym dniu wszystkie latarnie, którymi zarządza UM w Gdyni są udostępniane do darmowego zwiedzania. W odpowiednim czasie informacje zapowiadające tę okazję pojawiają się prawdopodobnie na witrynie Urzędu Morskiego w Gdyni:

www.umgdy.gov.pl

Podobny sposób uczczenia Światowego Dnia Latarni Morskich może mieć miejsce na Pomorzu Zachodnim. W poszukiwaniu imprez z tej okazji lub np. związanych z Dniami Morza, warto zajrzeć na witrynę szczecińskiego Urzędu Morskiego:

www.ums.gov.pl, a także pod adres: www.latarnie.com.pl

Visserijdagen Den Oever 2009

28.08-01.09.2009 • Den Oever - Holandia

Zlot rybaków i łodzi rybackich, festyny, kiermasze, degustacje, etc. W tym roku, w ramach dni portu odbędzie się jubileuszowy, 50 „przegląd floty” (parada statków rybackich) - 50ste Vlootshow.

info: www.visserijdagen.nl

Havenfestival Ijmuiden

29-30.08.2009 • port rybacki w Ijmuiden - Holandia

Jeden z większych holenderskich festiwali morskich i portowych, odbywający się tradycyjnie w ostatni weekend sierpnia. Obejmuje m.in. festyny, koncerty (w tym – szantowiska), zlot i parady, a także możliwość zwiedzania jednostek pływających wielu typów (w tym dużych portowych lub oceanicznych holowników, pilotówek, jednostek rybackich, małych lub średnich okrętów wojennych), giełdy shiploverskie, etc.

info: www.havenfestivalijmuiden.nl

WRZESIEŃ

Baltexpo 2009

01-03.09.2009 • Hala Olivia, Gdańsk

XV Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo.

info: www.ztw.pl/?dzial=impreza&id=113

Komputery w okrętownictwie - ICCAS 2009

01-03.09.2009 • Szanghaj - Chiny

International Conference on Computer Applications in Shipbuilding - konferencja poświęcona oprogramowaniu wspomagającemu projektowanie statków i procesy technologiczne w stoczniach.

info: www.rina.org.uk

Jeszcze jedna impreza „holownikowi”

04-05.09.2009 • Nijkerk - Holandia

Nijkerkse Sleepbootdagen - kolejna impreza w Holandii, za sprawą której należałoby przededefiniować powszechne skojarzenia z Holandią i Holendrami - z tulipanów i wiatraków na holowniki i pogłębiarki. Na tej imprezie spotkamy głównie mniejsze oraz „emerytowane”, odrestaurowane holowniki. Większość z nich, to holowniki śródlądowe, obsługujące barki.

info: www.rehuwscsleepboten.nl

Rotterdam Wereldhavendagen 2009

- nasza rekomendacja

04-06.09.2009 • rejon Wilhelminapier, Parkkade,

Boompjes i mostu Erasmusa, **Rotterdam** - Holandia

Ścisła czołówka najciekawszych i szczytujących się najbogatszym i najbardziej morskim programem festiwali morskich i portowych w Europie.

info: www.wereldhavendagen.nl

Dni otwarte w portowym skansenie technicznym

04-06.09.2009 • Havenmuseum (W.H.D. Maritiem Kwartier - VOL),

Rotterdam - Holandia

Havenfestival to festiwal portowy i po części historyczny, po części zajmujący się współczesnością „piknik popularno-naukowy i techniczny”, organizowany przez muzeum portowe w Rotterdamie. Warto do niego zajrzeć nie tylko w czasie festiwalu. Sąsiaduje z centralnym holenderskim muzeum morskim.

info: www.havenmuseum.nl/engels.start
oraz www.havenmuseum.nl/havenfestival/index.html
a także: www.havenfestivalrotterdam.nl/havenfestival

DSEi - wszystko dla wojska i marynarki wojennej

08-11.09.2009 • ExCeL, Londyn - Wielka Brytania

Jedne z największych w świecie targów i wystaw militarnych oraz konferencja naukowo-techniczna dotycząca broni i uzbrojenia, także morskiego. Ekspozycja nie jest otwarta dla publiczności, ale sprowadzane na targi okręty wojenne są widoczne z Tamizy i jej przeciwległych brzegów, a także podczas podejścia do nabrzeży, gdzie są eksponowane w ramach DSEi i w czasie wypłynięcia z Londynu.

info: www.dsei.co.uk

Offshore Europe 2009

08-11.09.2009 • Aberdeen - Wielka Brytania

Znaczące targi i konferencja branży *offshore*.

info: www.offshore-europe.co.uk
info: www.offshore-europe.co.uk

Haarlemse Vaardagen

11-13.09.2009 • Haarlem - Holandia

Święto turystyki wodnej (żeglarstwa i żegluga kanałowej), festyny, zlot wszelkich małych jednostek pływających współczesnych i zabytkowych. Możliwość zwiedzania m.in. małych okrętów wojennych.

info: www.vaardagen.nl

Warmondse Schipperjesdagen

11-13.09.2009 • Warmond - Holandia

Zlot różnych jednostek pływających, głównie odrestaurowanych holowników motorowych i parowych, mini-holowników oraz klasycznych jachtów motorowych i imprezy towarzyszące, np. festyny.

info: www.schipperjesdagen.nl

Seatrade Europe

15-17.09.2009 • Hamburg Messe, Hamburg - Niemcy

Targi i konferencja poświęcone żegludze wycieczkowej i turystyce morskiej.

info: www.seatrade-europe.com

Shipchandlerzy i ich klienci

16-17.09.2009 • Kensington Town Hall, Londyn - Wielka Brytania

Targi i konferencja branży zaopatrzenia statków.

info: www.impa.net

Den Bosch Maritiem

18-20.09.2009 • Hertogenbosch - Holandia

Zlot małych jednostek pływających (od małych żaglówek, przez większe, klasyczne żaglowe łodzie holenderskie, do holowników i kanałowych barek mieszkalnych i turystycznych) oraz różnorodne imprezy towarzyszące, w tym pokazy zdalnie kierowanych modeli statków w wielkich basenach, czy kiermasze oraz festyny morskie i wodniackie.

info: www.maritiemshertogenbosch.nl

Havendagen Oudewater

18-20.09.2009 • Oudewater - Holandia

Jeden z licznych w Holandii festiwali portowych ze zlotem małych jednostek pływających. Nie powinno zabraknąć na nim małych holowników i żaglowych old-timerów.

info: www.havendagen-oudewater.nl

21-25.09.2009* • porty w obrębie działania

Urzędów Morskich w **Gdyni, Słupsku i Szczecinie**

Tradycyjnie Urzędy Morskie w Polsce obchodzą Światowy Dzień Morza (World Maritime Day) proklamowany przez IMO. W poprzednich latach, podczas obchodów tego święta bywały np. w Gdyni udostępniane do zwiedzania jednostki UM, jednak gdy zbieraliśmy informacje dla celów niniejszego zestawienia imprez morskich, Ministerstwo Infrastruktury, któremu podlegają Urzędy Morskie, nie było jeszcze w stanie podać szczegółów. Centralne obchody (w Londynie, gdzie znajduje się siedziba IMO) przypadają w tym roku na **24 września**. Mimo, że odbywają się coraz silniejsze i liczniejsze głosy przekonujące, że alarm w związku z globalnym ociepleniem, rzekomo wywołanym przez człowieka, należy odwołać, to tegoroczne obchody Światowego Dnia Morza odbywać się będą pod hasłem „Zmiany klimatu - wyzwanie także dla IMO!”.

info: www.mi.gov.pl

* dokładna data nie została jeszcze ustalona

Bremen Maritim 2009 - nasza rekomendacja

21-27.09.2009 • różne miejsca w Bremen i Bremerhaven - Niemcy

Jeden z największych w Europie festiwali morskich, chyba najdłuższy, bo trwający cały tydzień (znany jest też jako Bremen Maritime Woche) i bardzo urozmaicony. Służy przede wszystkim promocji gospodarki morskiej wśród społeczeństwa, dlatego obfituje w dni otwarte w portach i terminalach oraz innych firmach morskich oraz w możliwość zwiedzania statków. Jednak nie tylko zagorzali shiploverzy znajdą w nim wiele atrakcji (parady jednostek pływających, możliwość ich zwiedzania, pokazy modeli szkatulniczych). W ramach bremeńskiego „tygodnia morskiego” organizowany jest też cykl pokazów filmów morskich w lokalnych kinach, program morsko-edukacyjny i zabawowy dla młodszych dzieci, kiermasze handlowe, festyny, etc.

info: www.bremenmaritim.de

NEVA 2009

22-25.09.2009 • St. Petersburg - Rosja

The International Shipping and Offshore Energy Exhibition - międzynarodowe targi morskie. Jedna z największych tego typu imprez poza „wielką trójką” (SMM, Nor-Shipping i Europort-Maritime).

info: www.neva2009.com

Monaco Yacht Show 2009

23-26.09.2009 • Port Hercules - Monaco

19. edycja targów jachtowych MYS, gromadzących nie tylko nowe, ale i już eksploatowane super i mega-jachty żaglowe i motorowe powyżej 25 m długości oraz uczestników rynku luksusowych jachtów - projektantów, brokerów, producentów wyposażenia oraz dóbr luksusowych (choćby cywilnych śmigłowców, które często znajdują się na wyposażeniu mega-jachtów).

info: www.monacoyachtshow.com

Holowniki lekko i na poważnie

25-28.09.2009 • Wijk bij Duurstede - Holandia

4e Lekkodagen - czwarta edycja zlotu miłośników holowników organizowanego przez stowarzyszenie dedykowane tym statkom - Lekko I.T.E.S (International Tug Enthusiasts Society, www.lekko.org). Spotkać tam będzie można holowniki pod każdą możliwą postacią - na obrazach marynistów, na pocztówkach i odbitkach fotograficznych, na filmach video, w specjalistycznych książkach i czasopiśmie i innych materiałach dostępnych na hobbystycznej giełdzie i wreszcie na żywo i w pełnej skali - pod postacią głównie historycznych holowników w ramach zlotu i w czasie parad. W tym roku impreza odbędzie się w połączeniu z jednym z największych festiwali szantowych Holandii.

info: www.lekkodagen.nl

Zebrał: Piotr B. Stareńczak

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

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku odbiorcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k.

Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k.

Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata krajowa miesięcznika „Nasze MORZE”:

Od numeru / 09	Prenumerata roczna: 78 PLN plus koszty przesyłki: 28,80 PLN* = 106,80 PLN	× Ilość egz.
Od numeru / 09	Prenumerata półroczna: 45 PLN plus koszty przesyłki: 14,40 PLN* = 59,40 PLN	× Ilość egz.
Od numeru / 09	Prenumerata kwartalna: 25,50 PLN plus koszty przesyłki: 7,20 PLN* = 32,70 PLN	× Ilość egz.

*przesyłka ekonomiczna – 2,40 PLN / 1 egz. wg aktualnego cennika Poczty Polskiej.

Cennik prenumeraty zagranicznej na stronie: www.naszemorze.com.pl w zakładce Prenumerata.

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

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

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis



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

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

www.portalmorski.pl
w zakładce Multimedia

Pomorska Kronika Biznesu
Marek Kański przedstawia



Włoch buduje
w Północnej...



Jerzy Hausner o upadku
i odrodzeniu stoczni



REMONTOWA

GROUP

28 companies
6 thousand employees
4 thousand co-operators

Gdańsk Shiprepair Yard REMONTOWA S.A.

GDĄŃSK SEA LINES Co.Ltd

NORTHERN Shipyard

INVEST – REM S.A.

HYDROSTER Ships Machinery Works Ltd – *marine hydraulic systems*

RUMIA Ltd – *air, oil, water coolers, heaters, boilers, condensers*

POLAM – REM S.A. – *lighting equipment and control desks constructions*

FAMOS Ship Furniture Factory Ltd

PBUCH S.A. – *refrigeration, air-conditioning, pressure vessels, heat exchangers*

KLIMOR – *air-conditioning, heating and ventilation systems*

MORS Marine Radio Service Ltd – *radio-nautical systems*

IT – REM Ltd – *marine electrical design & engineering, IT services*

STAL – REM S.A. – *steel constructions*

KMK Ltd – *steel constructions*

HOLM Construction Ltd – *steel constructions*

TRANS – REM Ltd – *transport services*

PAINT INVEST – REM Ltd – *anticorrosion protection*

TAK – REM Ltd – *machining services*

RAMO – REM Ltd – *electrical services*

GAZ – REM Ltd – *technical gases supplies*

ENERGO – REM Ltd – *energy equipment services*

CAPITAL Ltd – *scaffolding services*

METALOCK Poland Ltd – *renovation of machine parts*

TMX Technical Works Ltd

NED Naval Engineering and Design Ltd

HUT– REM Ltd – *turnover of metallurgical products*

POLSHIP Trading GmbH, Hamburg – *spares and steel supplies*

SHIPBUILDING & SHIPPING Ltd – *publisher of Shipping Magazine*

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.northship.com.pl

www.uslugi.investrem.com.pl

www.hydroster.com.pl

www.fuorumia.pl

www.polam-rem.com.pl

www.famos.com.pl

www.pbuch.com.pl

www.klimor.pl

www.mors.gda.pl

www.it-rem.pl

www.stalrem.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.paint-investrem.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.metalock.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.ned.com.pl

www.remontowa.com.pl

www.polship.de

www.naszemorze.com.pl