

Marek Koszur

TVSiódemka

internetowy miesięcznik
niesformatowany

06/2025 Czerwiec 2025
Szczecin i Świat (& Mars)
ISBN: 978-83-974443-5-5
cena: 25,00

Z bocianiego
nieopierzonego
gniazda
nie będzie Niemiec burzył nam
zmków z piasku

Pustynny
kongres morski
czyli seks na orbicie

Gdyby statki...
pływały po rowerowych
ścieżkach

Erotyki
szkutnicze
czyli afera SAC

Pod kołdrą
z morskich fal
oniryczny sen na jawie

Miażdż męznego
męża stanu
czyli spanie na wachcie

Teatr z tym
teatrem
żagiel jak... kurtyna

Ludzie i jachty
szczecińskie żeglarstwo
ma 80 lat

Luteranizm
morski
Do roboty!



i Handlu zabiegał o zatrudnienie dla absolwentów tczewskiej „zawodówki”. Oni śpiewali o nim piosenki.

*Po kolacji ojciec Kosko
Niechaj się uśmiecha bosko!
Porzuć smutki romantyczne
Przecież życie takie śliczne!*

Przecież życie takie śliczne! Państwo Koskowie to niezwykli ludzie. Wdowa po kapitanie, który we wrześniu 1939 roku zginął na wodach Zatoki Gdańskiej, od zawsze uznawana była za patronkę Tczewiaków. Jej zasługą było to, że gromadka młodzieży kijowskiej, żołnierzy i powstańców, ludzi bez domu, tułaczy ze wszystkich zaborów, trafiła do tczewskiej uczelni, a ta dała im przede wszystkim wikt i opierunek. A na deser - marzenia. Z Jej zdaniem liczyli się wszyscy późniejsi kapitanowie. Zdanie, opinia i słowo pani Doktor miały dla tego środowiska moc rozstrzygającą. To dzięki pani Doktor poznałem i rozmawiałem ze wszystkimi żyjącymi wówczas, w latach 1976-1989, absolwentami szkoły tczewskiej. Nie tylko tymi z kręgu autorów kapitalnej pracy dokumentującej pierwsze lata morskie II Rzeczypospolitej - „Na morze po chleb i przygodę”, wydanej przez PAX w 1972 roku.

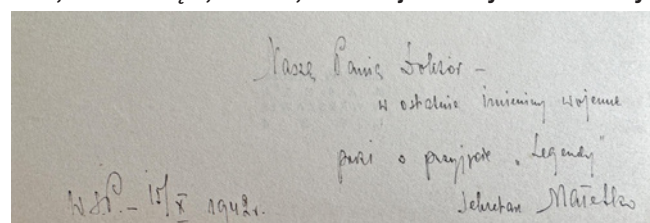
Przy każdej mojej wizycie, pani Doktor układała na biurku Kapitana porcję dokumentów, notatek, korespondencji. Były tu wycinki prasowe i zapiski Kapitana. Były też książki.

Któregoś dnia podała mi zapakowany w kartonowe etui przepiękny, bibliofilski egzemplarz „Legendy o masztowej sośnie” Janusza Stępowskiego.

- **To był ich katechizm.** Te strofy rozbrzmiewały podczas każdej akademii szkolnej, na uroczystościach związanych z morskimi dziejami Polski. Czy jest to wielka poezja? Pan pewnie lepiej to oceni. Ja mogę jedynie zaświadczyć, że iskry i bryzgi fal wypełniały przestrzeń, gdy młodzi ludzie recytowali te strofy. Patriotyzm, tradycja, legenda morska, bohaterowie narodowi, siła i emocja - to był najważniejszy budulec tamtej Polski Morskiej. Porty i statki nosiliśmy wtedy w wyobraźni. Bo gdy otwieraliśmy oczy - patrzyliśmy tylko na nadmorski piasek. Dopiero później ruszyła niczym nie hamowana budowa nabrzeży, statków, a przede wszystkim - organizacja żeglugi. Proszę pana, generał Zaruski - kiedy on przemawiał, wszyscy wdziali ocean, żagle, pracę na wantach. On porywał młodych! Kiedy „Lwów”, ich pierwszy statek szkolny, odbijał od nabrzeża ruszając w rejs - łyż szczęścia marynarzy i ludzi na nabrzeżu starczyłoby na wypełnienie drugiego Bałtyku. **Chciałabym więc podarować Panu ten egzemplarz „Legendy”.** Dostałam go od pana sekretarza Warszawskiej Szkoły Pielęgniarstwa, gdzie pracowałam w czasie okupacji i w Powstaniu Warszawskim, ucząc zawodu młode sanitariuszki. Dedykacja pana Małetki jest znamienna, jak polskie legendy - pełna nieuzasadnionej wiary i ufności w przyszłość, z pominięciem realnej oceny sytuacji, bo cóż on tu napisał? Proszę przeczytać...

- **Naszą Panią Doktor - na ostatnie imieniny wojenne prosi o przyjęcie „Legendy” - sekretarz Małetko. WSP - 15 października 1942 roku...**

- WSP czy Warszawska Szkoła Pielęgniarstwa. No, sam Pan widzi - a wojna trwała jeszcze trzy lata. Ale **oni tacy byli... wspólni, uśmiechnięci, radosni, Boże mój kochany - cudowni! Byli**



Pamiętają Państwo ten fragment z „Legendy o masztowej sośnie”? Nie sądzę, bo kto sięgałby dziś po tak archaiczne teksty.

*Odpoczywanie wieczne tym, co potonęli!
Za nimi prądy sprzyjające prowadź,
pod wiatr posmyczny im pozwól brasować,
dryfuj ich statki po welnianej smudze,
niechby się jeli znów wacht na warudze...*

Pamiętam... Początek lat 80. XX wieku. Jak tylko mogłem, pędziłem do Sopotu, w gościnne progi domu pani doktor Jadwigi Titz-Kosko. Nie umiem do dziś wytłumaczyć sobie tej serdeczności i otwartości, jaką mnie obdarzyła. A nade wszystko - zaufaniem. Obok wręczania mi ulotek solidarnościowych, podziemnej prasy - otwierała wielkie drzwi do gabinetu swojego Męża - kapitana żeglugi wielkiej Stanisława Koski, pozwalając, abym zachowane od ponad pół wieku materiały przeglądał, wykorzystywał do publikacji prasowych i audycji radiowych.

W moim przekonaniu - obok kapitana Konstantego Matyjewicza-Maciejewicza, był kapitan **Stanisław Kosko** dla polskiej sprawy morskiej, a nade wszystko morskiego wychowania społeczeństwa (nie tylko młodzieży), postacią kluczową.

Ostatni dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni przed wybuchem II wojny światowej, człowiek, który uratował „Dar Pomorza”, uczeń i absolwent pierwszego rocznika Szkoły Morskiej w Tczewie - popularny Ojciec Kosko, który z poziomu Departamentu w Ministerstwie Przemysłu



naszymi sosnami morskimi, na ich marzeniach popłynęliśmy w świat!

Przekonałem się o tym wielokrotnie. Przesuniesz głaz, zasypiesz rów, ale wypowiedzianych słów - nie wymażesz. Są silniejsze od czarodziejskich zaklęć. Zobowiązują. Pokolenie Tczewiaków udowodniło, że ich marzenia oparły się najwścieklejszym sztormom.

Zaglądam do tej i kilku innych jeszcze książek z biblioteki kapitana Stanisława Koski, by ożywić ducha tamtego pokolenia. Budowniczych **snu o morskiej potędze Polski**. Jednak snu...

Wtedy sen na chwilę się ziścił. Dziś przypomina błędzenie bez celu.

To, że zbudujemy statek, oddamy do użytku nowe nabrzeże, osiągniemy rekord przeładunków - to efemerydy! To fakty, jak się to mówi - medialne. **To nie jest wynik planowej, systematycznej, celowej pracy.** Idei. Determinacji w osiągnięciu celów morskich.

Co o sprawach morskich wie dziś przeciętny Polak? To, że gdzieś, ktoś wybudował jakąś stępkę, której los, jak i cel tej budowy - przypadły w medialnym szumie. W Szczecinie. Kiedyś bastionie morskiej Polski! Źródle siły patriotyzmu, wyprofilowanej w czasie stoczniowych strajków? **Żaden region Polski nie miał takiego wpływu na kształt kraju, jak właśnie Ziemia Szczecińska.** Dziś tą legendą wymachują bezmyślnie przerośnięci „kombatanci”, wtedy jeszcze

nawet nie spłodzeni.

Proszę, proszę poważnie i na serio potraktować pytanie, jakie zadam: a co by było, gdyby od przyszłego roku przestały przypluwać do Szczecina żaglowce? Jaki akcent morski moglibyśmy uznać za wyznacznik naszej mentalnej, społecznej, a nie gospodarczej - morskości?

Żaglowce jak cygańskie tabory, da się zastąpić złotem lokomotyw czy rowerów bez kół. Tak, rowerów. Bo władze regionu i tutejsza prasa o niczym innym nie myślą tak intensywnie, jak o dwóch pedałach, które - wmontowane w miejsce uszu - nakręcają im tę ich rowerową wyobraźnię. Taki rower to ich Pegaz!

Ile środków przeznaczono na ścieżki rowerowe, a ile na rozwój żeglarstwa, wioślarstwa, sportów wodnych? Na edukację morską w szkołach? Ile? Nie słyszę!!!

Kto dziś poświęci się pracy na rzecz morza? Ten, kto nic o nim nie wie, nie zna go, nie rozumie wyjątkowości, jaką sprawił nam los i praca pokoleń nad rozwojem Szczecina - **miasta spełniającego wszystkie wyznaczniki ośrodka morskiego.** Jeden tylko mamy feler - władzy i gospodarzy. To morscy analfabeci!

W Szczecinie mamy wszystko co mają inni: lasy, pola, nawet pagórki. A oni, tam, w Polsce? Nie mają jednego - ujścia Odry, Jeziora Dąbie, Zatoki Pomorskiej, wiatru znad morza, statków i jachtów. Farmy wiatrowe? A co one mają wspólnego z kulturą morską?

Kiedy spoglądam z korony Wałów Chrobrego w stronę elewatora Ewa, wydaje się, że patrzę na gigantyczną fototapetę. Na wodzie nie ma ruchu, jaki widać na wszystkich obrazach oraz zdjęciach sprzed lat.

Nie mamy szczecińskiej „Legendy o masztowej sośnie”... Bo nie mamy już marzeń... Tylko ścieżki rowerowe.

Polskie morze ma smak przede wszystkim gorzki. Ten wypływa z niezrozumienia tego, co pisał Cicero o miastach morskich. Nie mamy celu i wiedzy, jak dzięki morzu budować gospodarczą potęgę. Metropolie powstawały tylko u ujścia rzek i nad brzegami mórz. Nigdy na śródlądziu. To lekcja pierwsza.

Czy uwieczniony na rotundzie Wałów Chrobrego Jan z Kolna był członkiem załogi Krzysztofa Kolumba - nie wiem. Czy sosny podhalańskie od zawsze wędrowały jako budulec do portów Morza Północnego i dalej - bezsprzecznie. A Wyszak? Kto cokolwiek o nim wie?

Dziś wzniecamy ogień, skrzyjemy się pomysłami, ale profity z ich wdrażania czerpią zachodni przedsiębiorcy, na zlecenie których pracują nasi specjaliści. Tak, współkształtujemy światową gospodarkę morską. Mówiąc wprost - dajemy się „szlachetnie” wykorzystywać.

Nie mamy nawet spróchniałej sosny...

PS Domyślają się państwo, dlaczego jednym słowem nie wspominałem o Lidze Morskiej i innych organizacjach?

W domu żaloby nie mówi się o pogrzebie.

Dokąd? Donikąd...!



Piąty, majowy numer miesięcznika TVSiódemka miał być „plastrem na całe zło”. Bo przecież maj to najjaśniejszy miesiąc, jedyny taki w roku. To czas, który uskrzydla, wyzwala, odradza, oszałamia przyrodą, ale przede wszystkim woła życia, opleciony radością płynącą z naszych rozświeconych twarzy.

Ale w te twarze, celnym rzutem, popisał się nasz marszałek, pomysłodawca "opiewanego" w mediach koncertu na pieszo-rowerowym moście w Siekierkach w 2024 roku.

To urzędnik dysponujący niebiańskimi możliwościami, a zarazem pozostający poza

ziemską kontrolą. Bo jego formacja wygrała wybory. Jak? Wszyscy 'obiecawacze' z tej opcji politycznej - prosili, błagali i obiecywali, że wywiodą nas z pisowskiej niewoli, poprowadzą przez Morze Czerwone do domu Ojca. Czyli... do kogo? Dokąd? Gdzie? W maliny!?

Okazało się, że do żadnego Kanaanu nie dotarliśmy, bo dokąd moglibyśmy pójść ze szczecińskiego przysiółka? Wszak jesteśmy na samym końcu Polski! Dzięki między innymi takim włodarzom.

Ten koncert w Siekierkach to największa „kulturalna” niedorzeczność ostatniego osiemnastowiecia.

Na pomysł takiej imprezy wpasć może tylko ktoś, kto nie wie, do czego służy filharmonia, kim są zawodowi muzycy. Ten sam animator nie wie, że jeśli już, to w plenerze grają orkiestry festiwalowe, promenade, złożone z muzyków, którzy do filharmonii aplikują. Ktoś, kto organizuje takie koncerty równie dobrze mógłby zamiast rękawiczek, zakładać sandały na ręce. To jest ten poziom wrażliwości i wyczucia.

Warunki akustyczne w plenerze NIGDY nie oddadzą naturalnego brzmienia instrumentów. To, że na wolnym powietrzu grają Wiedeńscy i Berlińscy znaczy tylko tyle, że są to koncerty nagrywane dla telewizji, z fenomenalnym dźwiękiem i w naturalnej scenerii. O tę scenerię tu idzie. U nas było podobnie? To proszę zapis z tego koncertu sprzedać stacjom takim jak BBC, ARD, ZDF albo TVE. Kupią?

Reakcje Czytelników naszego artykułu „Koncert na moście” były dwójakiego rodzaju: **co?** - pytali jedni oraz: **realy?** - dopytywali drudzy. Lecz pojawił się i taki głos:

- Sam koncert nie jest wart uwagi. Nas nikt nie pytał, czy chcemy odbyć tę szaloną eskapadę z Koszalina do Siekierk. Musieliśmy tam jechać, bo to wynikało z obowiązku świadczenia pracy.

Dyrektor Filharmonii Koszalińskiej, w mailu do naszej redakcji napisał, że impreza wpisuje się w **działania misyjne filharmonii**.

Poza tym - kto odważyłby się mówić marszałkowi, pryncypałowi? **Filharmonia Koszalińska im. Stanisława Moniuszki jest instytucją kultury prowadzoną przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego, co czyni ją instytucją marszałkowską.**

Bacność! Prezentuj trąby! Ma ktoś jeszcze pytania? O misyjność? Pytam: ilu ze słuchaczy koncertu nigdy nie było w filharmonii?

Inny głos, w podobnej spawie.

- Proszę przygotować listę imprez finansowanych ze środków Urzędu Marszałkowskiego i Prezydenta Szczecina. Proszę na tej podstawie wywnioskować, jakie kwalifikacje mają urzędnicy, realizujący wymyślone przez ich szefa szmiry i tandety? Media opakowują te wydarzenia w propagandowe hasła o "niezwykłości i

nadzwyczajności" najwykleszych chałtur! Nikt wydarzeń tych nie recenzuje. Tych imprez kumoterskich. Finansowane są ciągle ci sami "artyści". A z kim postaci te są powiązane pozaartystycznie? Ciekawsze wnioski wysnuje pan analizując, kto do marszałka oraz prezydenta o dofinansowanie aplikował i wsparcia nie otrzymał.

Prawdą nie podlegającą dyskusji jest to, co głosił Lenin - **prasa służy władzy**. To hasło jest dziś realizowane z doprawdy bolszewicką zaciętością. Po obu stronach politycznego sporu w Polsce.

W poczcie mailowej znalazłem kilka linków do zdjęć i filmów z "koncertów wybitnych szczecińskich artystów".

Zgroza!

To dokumentacja żenady i bezczelności. Pani profesor w repertuarze klasycznym, w wersji stomatologicznej - bo zęby same wypadają słuchaczom na zaproponowane interpretacje.

Inne nagranie. Ta sama diva, występuje z towarzyszeniem goszczącej u nas orkiestry.

- Proszę sprawdzić - czytam w mailu - czy ta solistka wystąpiła gdziekolwiek i na jakiegokolwiek innej imprezie, która nie była sponzorowana przez nasze władze samorządowe? Ta orkiestra przyjechała tu „za pieniądze” marszałka. Dla tej divy.

Hm... A może ten koncert moglibyśmy sprzedać np. Operze Narodowej? La Scali albo Metropolitan Opera? Przecież był tak fantastyczny i niezapomniany (m.in. w recenzji Radia Szczecin)! Wyjątkowy! Diva i jej uczennica... To cytata z zapowiedzi koncertu profesorki z Akademii Sztuki. Mimo upływu lat, jej talent rośnie "na drożdżach".

I tak nam się ten piąty numer „zważył” goryczą Czytelników zrezygnowanych, zawiedzionych. A miało być tak pięknie. Majowo.

W ich i swoim przede wszystkim imieniu żądam więc **uznania prawa do cofnięcia głosu wyborczego** na formację, która ten głos - mówiąc wprost - wytłudziła, dając w zamian liderów wątpliwej i miernej jakości, pozbawionych eksportowej mocy. Nikt nigdzie szczecińskich imprez nie zaprosi do siebie, nie uzna za **wydarzenia przełomowe, wskazujące kierunki rozwoju polskiej sztuki, literatury, plastyki czy humanistyki**.

Natomiast każdy oniemieje, widząc siemienność liderów miasta i regionu. Wyrzucenie do kosza marszałkowskiej wizji Kwadratu(ry) Kultury okazało się posunięciem odważnym i chuligańskim wręcz. A tak prezydent miasta zareagował na pomysł kolegi marszałka. Na co pan liczył? Że marszałek panu nie odda? I to w oba policzki! Odda tak, że echo nieść się będzie przez kolejne lata, gdy marszałkowska miotła wymiecie miejski Teatr Współczesny z jego od kilkudziesięciu lat tymczasowej siedziby. Kto mści się bezwzględnie za zniewagę jego próżności? Ktoś poważny?

O sprawie nowej dyrekcji Muzeum Narodowego w Szczecinie, wyłonionej w konkursie pozorów i kpiny, napiszemy niebawem.

Rodzi się bowiem pytanie - po co nam muzeum? Jak nowy rozdział jego administrowania wpłynie na naukowe promieniowanie tutejszych badaczy? Czym zadziwi świat? Ja wiem. Państwo się domyślają, a nasi samorządowcy nie mają zielonego pojęcia o naszym muzealnictwie. Grają na starych dudach tę samą co poprzednicy melodię: **morze, nasze morze...** Pieśń kończy się słowami: **albo na dnie twoim lec**. Oto nasz hymn, który jak żadna inna przebojowa i rewolucyjna pieśń, potwierdza szczecińską niekompetencję morską.

Ale minister morski ze Szczecina ma do końca życia robotę zapewnioną... w telewizji. Chyba codziennie publikuje w internecie propagandowe zachłysty, czego to my w sprawach morskich nie dokonamy!

Brawo propaganda, vivat Lenin i lody w Międzyzdrojach! Ciekawe, ile będą kosztowały za rok?

Radzę zapamiętać ich tegoroczny smak.

Cierpkiej lektury życzę!

TVSiódemka

Internetowy miesięcznik niesformatowany

Redakcja: Marek Koszur, Małgorzata Wrzosek
Sekretarz redakcji: Julia Nadolna

Wydawca: MK NET - TV Siódemka,
Adres: Pochyła 13/5, 71-745 Szczecin,

Komplet numerów 1-6 w cenie 100PLN do zamówienia na stronie www.tvsiodemka.pl

Łoza Koneserów TVSiódemki - link do gestu wspierającego nasze działania - www.tvsiodemka.pl/sklep

E.Sz.

Andrzej Gryf

"B A Ł T Y K"

Wołasz mnie głębią opalowej dali,
 pianą zrodzoną z pieszczoty podmuchu,
 miękkim dotykiem zabłąkanej fali,
 i szklanym dźwiękiem portowych kancuchów.

Znurzony pracą milknie w doku dźwigar,
 W piasek się wżera zębata kotwica,
 i wód młaskanie bezwładnie zastyga
 ukołysane symfonią księżycą.

W skłonej, spokojem przesyconej wodzie
 daleka Gdynia topi swiatek smugi,
 zniemuchomiące i znużone łodzie
 chwieją się rytmem niedawnej żeglugi.

Może śnią o tym, że w oddali sinej
 prują wzburzone odmęty Bałtyku,
 łowiąc okruchy żółtego bursztynu,
 zrodzone z legęd o Polskim Wiku.

Wołasz mnie jękiem spłoszonej rybitwy,
 rumieńcem zorzy i powiewów świeżych,
 niepojętymi słowami modłtwy,
 smukłą sylwetką starych, gdańskich wieżyc.

Wołasz mnie treścią tej myśli przejrzystej,
 gdzie woda dola nieba dotyka,
 spokojem ciszy i szturmów poświstem,
 Polskich Wód głębią, siwy nasz Bałtyku!

Rad. 24/5/46
 Sol.

|| Polityka morska? A, to wiem, wiem... To coś takiego jak obieranie cebuli. Nie? No tak, bo cokolwiek w sprawach morza nie zrobimy, to łzy z oczu lecą. Nie, nie z żalu, bardziej ze śmiechu. Polityka morska jest jak... cebula.



Efekt obierania cebuli czyli... doganiamy Szwajcarię

Gdy w 1918 roku uzyskaliśmy dostęp do morza, Polska nie miała oficjalnego dokumentu pod nazwą „Polityka morska państwa”. Ale niebawem zbudowaliśmy Gdynię, stworzyliśmy zręby marynarki wojennej i handlowej, szkolnictwa morskiego. Morze wpłynęło nam w krew.

W 1991 r. wprowadzono ustawę o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej – była to pierwsza ustawa regulująca obszar morski i administrowanie nim.

Utworzono Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które było odpowiedzialne za transport morski, edukację, bezpieczeństwo, przemysł stoczniowy i rybołówstwo.

17 marca 2015 r. Rada Ministrów uchwaliła oficjalny dokument: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”. Dokument określa kierunki zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i wykorzystania położenia nadmorskiego kraju.

Uczestniczymy także w Zintegrowanej Polityce Morskiej Unii Europejskiej, a krajowy dokument stanowi implementację tych założeń.

Ale dokumentu: polska polityka morska
- nie mamy. Nie dlatego, że nie jest on nam potrzebny, lub, że nie potrafilibyśmy go stworzyć. Potrafimy. Tylko - nie wiemy - po co?

Oto informacja, która może nas zaskoczyć: zgodnie z danymi GUS dotyczącymi 2024 roku:

- W transzycie lądowo-morskim korzystającym z polskich portów, największy udział miały:

Niemcy – 60,3 %

Ukraina, Czechy i Słowacja – po 4,0 % każde z tych państw.

Oznacza to, że, **Niemcy są zdecydowanym liderem jako partner tranzytowy** – przekazują ponad 60 % ładunków tranzytowych

poprzez polskie porty.

Czechy plasują się na mocnym, acz wyraźnie dalszym miejscu – zaledwie 4 % udziału w tego typu ruchu.

Kto zatem - jeśli miałaby powstawać dokumentacja strategiczna, będzie miał istotny (aż korci, by powiedzieć: decydujący) wpływ na politykę wykorzystywania polskich portów morskich? Np. w Szczecinie. Niemcy? Tylko pytam...

Portal forsal.pl informował w styczniu 2025: „*Grupa (niemiecka - podkr. M.K.) Rhenus nabyła dodatkowe 58,5% udziałów polskiego operatora portowego Bulk Cargo - Port Szczecin (największy operator terminali w Szczecinie- podkr. M.K.), dzięki czemu stała się większościowym udziałowcem posiadającym łącznie 98,5% tej spółki, podał Rhenus.*”

W 2024 r. porty morskie w Polsce przeładowały 124,2 mln ton ładunków – o 8,9 % mniej niż w 2023 r.

Z tej ilości:

- 4,4 mln ton to obrót krajowy, czyli towary przewożone między polskimi portami (wewnętrzne obroty) – co stanowi 3,6 % całkowitego obrotu ładunkowego w portach.

- Reszta, czyli 119,8 mln ton, to obrót międzynarodowy (import/eksport i tranzyt) – stanowi 96,4 % całkowitych obrotów.

Łączny obrót wszystkich portów morskich w Niemczech wyniósł w 2024 roku 274 mln ton, co oznacza wzrost o 2,3% w porównaniu z rokiem poprzednim

Port w Hamburgu (największy port uniwersalny w Niemczech) osiągnął łączny przeładunek 111,8 mln ton w 2024 roku. **Port w Hamburgu samodzielnie stanowi prawie połowę całego polskiego obrotu.** Port w Rotterdamie odnotował przeładunki 435,8 mln ton.

I to tyle.

"Nikt nie jest doskonały!" - przypomina się ten slogan z komedii „Pół żartem, pół serio”. I taka też jest polska polityka morską, której nie ma. Komedie.

A kto ma poważną politykę morską? Choćby Szwajcaria! Państwo bez dostępu do morza, ale z własną „marynarką wojenną” na wodach szwajcarskich jezior.

• W dniu 2 czerwca 2023 roku Rada Federalna Szwajcarii przyjęła „Maritime Strategy 2023–2027”, czyli oficjalny dokument strategiczny, którego celem jest usystematyzowanie i skoordynowanie perspektywy federalnej w sprawach związanych z żeglugą morską, prawem morza, gospodarką morską i prawem międzynarodowym.

• Dokument przygotowano dzięki pracy Swiss Maritime Navigation Office (SMNO), który pełni rolę kompetencyjnego ośrodka w sprawach żegluga morskiej i reprezentuje Szwajcarię w organizacjach międzynarodowych. Szwajcaria ma oficjalnie zatwierdzoną „Strategię Morską” i jasno wyrażoną politykę w tym obszarze.

My, w 2025 roku, dzięki m.in. Międzynarodowemu Kongresowi Morskiemu w Szczecinie uczyniliśmy wielki krok do przodu. W stronę Szwajcarii. Poza tym - nad Szwajcarami mamy tę przewagę, że sporo płacimy za komercyjną imprezę „Złot żaglowców”, na co tak zamożna Szwajcarii nigdy by sobie nie pozwoliła.

Benedykt Chmielowski, Nowe Ateny (1745),

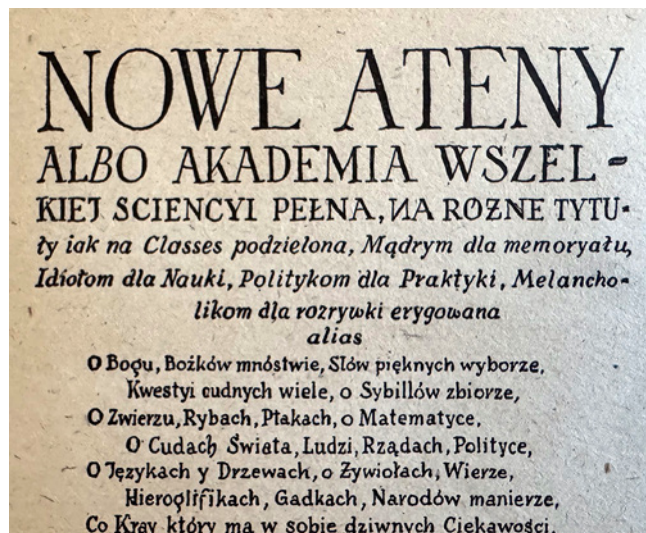
hasło „Morze” – oryginalne brzmienie

Nie musi Polak wiedzieć, co to morze, kiedy pilnie orze.

Boć i bez morza żyć może, gdy rola urodzajna, a zboża obfite, bydło tłuste, rzeki rybne, lasy pełne zwierza.

Nam do szczęścia nie morza, ale spokojnej ziemi potrzeba.

Jednakże insze narody, co morzem władają, potęgą przewyższają, bo z morza i bogactwa, i handlu, i mocarstwa wyrastają.”



Nowe Ateny, Wybór i opracowanie: Maria i Jan Józef Lipscy, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1966

Morze jest wielka woda słona, a tak niepojęta głębokością, że żaden grunt jej nie doścignie. (...)

W morzu są osobliwe dziwy: ryby potworne, burze, nawałności, tonienia statków, a też cuda Bożej opatrności, gdy ludzi z odmętów ratuje.

Morze jest matką kupiectwa, żegluga, handlu i komunikacji świata całego. Bez morza żaden naród do wielkiej potęgi nie dojdzie.

Żegluga jest sztuka na wodzie się przenosić, osobliwie po morzu statkami, ku zbawieniu albo zgubie ludzkiej. (...) W żegludze bywają niebezpieczeństwa wielkie: burze, piraci, rozbicia. Ale i pożytki niesłychane: bo z Indyi, z Afryki, z cudzych krajów przyplływają do nas złota, srebra, perły, drogie kamienie, przyprawy i insze cuda.

Statek morski jest dom na wodzie, na falach pływający. Mają statki maszty, żagle, stery, kotwice, a są różnego rodzaju: galer, galeonów, fregat, karaków i inszych. Niektóre tak wielkie, że w nich tysiąc i więcej ludzi się mieści.







Nigdy nie byliśmy państwem morskim. Jesteśmy tylko krajem z dostępem do morza. Plażowiskiem. Z elementami gospodarki morskiej. Z rybołówstwem, które - tylko patrzeć - zacznie wypełniać ładownie kutrów owocami morza kupowanymi w wielkich hurtowniach. Jest natomiast szansa, że niebawem postawimy na morskim dnie wiatraki. O ile nie zbuntują się plażowicze. Na inne formy aktywności morskiej żadne z sąsiednich państw nam już nie pozwoli. Nikt nie ograniczy swojej ekspansji po to, abyśmy mogli się w gospodarce morskiej świata rozgościć na nowo. Wszelkie okrzyki, buńczuczne hasła, filipiki premiera i ministra nie zdadzą się na nic. **Za późno!**

Z bocianiego (nieopierzonego) gniazda

Owszem, przydarzył nam się tak bardzo do dziś krytycznie oceniający politycznie, ale gospodarczo niepodważalny okres *prosperity*, gdy gierkowska gospodarka morska miała bardzo wiele do powiedzenia w skali globalnej.

Jej rozwój był tylko w części efektem wielkiego uniesienia i zrywu patriotycznego. Jak w dwudziestolecu międzywojennym. Zrywu uruchamianego pracą, wizją i posunięciami kompetentnych osób: dyrektorów firm morskich, nawet ministrów. A przede wszystkim konstruktorów i budowniczych. Marynarzy i rybaków. Kwitła wtedy marynista. Marynarski mundur wzbudzał powszechny zachwyt i szacunek. Polacy chcieli być morską potęgą. Wszyscy - robotnicy, urzędnicy, naukowcy, a także - malkontenci. Ale nawet wtedy nikt w Polsce nie zdobył się na sformułowanie realnej **polskiej polityki morskiej**.

Nie sądzę, abyśmy dziś stworzyli taki dokument. Kompleksowy, perspektywiczny, uzasadniony ekonomicznie, uwzględniający korzyści, straty i koszty. A musimy. Bo wnet także morskie okruciny kto inny za nas posprząta, wypełni najwięzsze szczeliny w wykorzystywaniu dobrodziejstw dostępu do morza.

Z drugiej strony, gdyby tak uważnie przyjrzeć się prawidłowościom polskiej polityki, to...

- Co się będziemy wysilali, flaki z siebie wypruwali, skoro po kolejnych wyborach stracimy władzę? Niech się oni męczą, a my będziemy ich krytykowali. Do kolejnych wyborów!

Bo wiadomo: najpierw bociana dziobał szpak, a potem nastąpiła zmiana i znów szpak dziobał bociana... Czyli jedni - drugich. Zawsze. Nigdy odwrotnie.

...

i znów szpak dziobał bociana...

Dobrze: wrzucmy na morską zmiotkę to, co mamy. Proszę o przeczytanie tych słów w skupieniu i z uwagą. To będzie test na inteligencję. Ta - niech potwierdzi, że **wszystkie podejmowane obecnie wyzwania - nowe nabrzeże, dźwigi i magazyny - muszą być w pewnym sensie „zatwierdzone” przez naszych zagranicznych kontrahentów**. Bo inwestycje te realizujemy z myślą o przyszłych zleceniach przeładunkowych. My nie rozwijamy tej infrastruktury tylko dla naszych potrzeb. My - na zlecenie - budujemy garkuchnię, której daniami delectować się będą przede wszystkim nasi sąsiedzi!

Naszym atutem jest miejsce na mapie. Ten fakt winniśmy wykorzystać bez reszty. Czy tylko to?

W poprzednim komentarzu przypomniałem: **obsługa ładunków niemieckich stanowi obecnie kluczowe zlecenie dla naszych portów**. A co będzie, jeśli zlekceważeni przez nas Niemcy skierują strumień ładunków do innych, oczywiście - swoich portów? W przyszłym świnoujskim terminalu, na wielkich składowiskach zagranych w klasy lub klipy? Może nawet mistrzostwa Europy w tych dziedzinach urządzimy? Przecież Polak potrafi!

Od początku wojny w Ukrainie tamtejsze firmy coraz częściej korzystają z polskich portów jako głównego punktu eksportowego i importowego. Naszymi atutami są przede wszystkim niższe koszty logistyki oraz lepsze możliwości przeładunkowe i dostępność wagonów kolejowych — w przeciwieństwie do trudności w portach w Niemczech, Holandii czy nawet w krajach bałtyckich.

W Gdańsku przeładunki ukraińskie wzrosły o 28,2 % (do 68,2 mln ton), w Szczecinie-Świnoujściu o 10,8 %, a w Gdyni o 5,6 % w 2022 r.

Ale wojna - oby jak najszybciej się skończyła! - Co wtedy?

Jest inny jeszcze aspekt naszej „ekspansji”. To ochrona środowiska oraz bezpieczeństwo morskie. Obawiam się, że najwyraźniej lekceważymy te elementy. A ekologiczna Europa może krzyżować nasze plany, odraczać rozpoczęcie budowy etc.

Fundamentalne znaczenie będą miały zagadnienia hydrotechniczne. Takie pogłębianie toru wodnego... Skąd my na ten cel weźmiemy pieniądze, skąd specjalistyczne pogłębiarki?

Planujemy, że wpływać tu będą największe kontenerowce świata o zanurzeniu odpowiadającym obecnej głębokości toru wodnego. Już widzę ten luz na twarzy armatorów, którzy wysła tu kapitanów na swoich kolosach, by te „szorowały brzuchem” po piasku morskiego dna.

A jeśli - nie daj Boże, dojdzie do katastrofy morskiej? Czy mamy zaplecze do usuwania jej skutków? A procedury ubezpieczeniowe - już opracowaliśmy pomysły obrony naszych interesów (ubezpieczenie ryzyka) wobec katastrofy morskiej lub ekologicznej? Mamy „kasę” na składki ubezpieczeniowe?

Setki pytań. Pan minister słowem na te tematy się nie wypowiada. On krzyczy!

Nie będzie Niemiec burzył nam zamków z piasku i zabraniał budowy terminala w Świnoujściu. My go wybudujemy! Choćby nie wiem co!

Powtarza niebożę te słowa po panu premierze, który otarł się o europejski wymiar polityki gospodarczej, ale w mojej ocenie - ciągle nie potrafi wykorzystać wiedzy i tamtych doświadczeń w gospodarczej (morskiej) polityce krajowej. On też wołał w Szczecinie: wybudujemy ten terminal, za każdą cenę.

Przypomnę. Marzy nam się największy na Bałtyku terminal kontenerowy. W Świnoujściu. A więc na progu morskiego korytarza do kilku niemieckich portów.

W maju 2025 roku, nowa prezydent Świnoujścia, Joanna Agatowska, przekazała mediom komunikat:

Całkowicie zignorowano kwestię interesu mieszkańców i bezpieczeństwa państwa w sytuacji, gdy inwestycja powstaje w sąsiedztwie terminala LNG.

W wypowiedzi dla portalu polskamorska.pl pani prezydent podkreśla, że realizacja inwestycji terminala kontenerowego w obszarze Natura 2000 nie pozostaje w spójności z polityką Unii Europejskiej, kładącej obecnie nacisk na odtwarzanie takich obszarów, a nie ich degradowanie.

My tworzymy w Świnoujściu bombę ekologiczną. Bo przecież terminal kontenerowy nie jest ostatnim monstrum, jakie chcemy tam wybudować. Ten aspekt jest zbyt poważny, by potraktować go mniej lub bardziej okragłym zdaniem. Ważny z punktu widzenia Niemców i Duńczyków, przegłym wszystkim.

I co? I nic. Obchodzimy chyba dziesiątą rocznicę idei terminala. To więcej niż termin przydatności do spożycia kotleta mielonego. Ale co komu szkodzi wymachiwanie szabelką? Ludzie to uwielbiają, jak politycy udają, że są lepsi od koguta na płocie.

A skoro o polityce Unii wspominałem. Jeśli polski sąd oddali skargę i zabezpieczenie niemieckiego landu Meklemburgia-Pomorze Przednie w sprawie świnoujskiego terminalu kontenerowego, Niemcy mogą wystąpić do trybunału europejskiego. Ten, niewykluczone, że wyda kolejne zabezpieczenie. Wyznaczy rozprawę za dwa lata. Polecam więc panu ministrowi i premierowi lekturę fachowych podręczników na temat chaszczy i krzaków. Jak szybko rosną?

Jeśli europejski trybunał powództwo oddali - Niemcy pójdą do wyższych instancji - także do instytucji finansowych. Do sprawy włączy się rząd federalny. Za jakieś 7-8 lat? A wtedy czeka nas szach i mat. Poza tym, władza w Polsce zmieni się ze dwa razy. Myślę się?

W tym czasie na pewno odniesiemy jakiś sukces morski, choćby na miarę oczekiwanego hitu lata 2025 - uruchomienia "tramwaju wod-

nego" dla tak silnie związanych z morzem szczecinian. No i, oczywiście, przyplyną żaglowce. Z nimi w tle - piwo jakoś lepiej smakuje...

Zaśpiewamy wtedy nową wersję starego przeboju: „Statkiem do Młocin!”. **Potwierdzimy morski rodowód naszego narodu.**

Czas na budowę kontenerowego terminala, a więc obiektu podobnego do nabrzeży w Bremerhaven, minął był w połowie lat 80. XX wieku. Przygotowałem wtedy kilka reportaży z portu, w którym powstała największa w Europie keja dla kontenerowców (był wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa jako największy jednolity kompleks terminalowy świata). Umożliwiono mi podziwianie inwestycji z... pokładu awionetki bo to jest rzeczywiście kolos. Mastodont, wybudowany u wybrzeża Morza Północnego, podlegającego dobowym przypluwom i odpływom, z nowatorskim rozwiązaniem zabezpieczenia ścian nabrzeża przed działaniem fal sztormowych.

- A pieniądze na tę inwestycję? - zapytałem rzecznika prasowego Seestadt Bremerhaven.

- Mamy. Własne. Rząd federalny nie finansował tej inwestycji.

Dziś wkład środków państwowych związany jest jedynie z działaniami proekologicznymi w okolicach terminala oraz w utrzymaniu infrastruktury drogowej, transportowej, łączącej nabrzeże z resztą lądu.

Można?

Właścicielem terminala jest w połowie miasto Breme. Geograficznie, tamten układ do złudzenia przypomina sytuację u ujścia Odry. Niemal niczym lustrzane odbicie: Breme-Bremerhaven oraz Szczecin i Świnoujście.

W pobliżu wybudowano też największy terminal samochodowy

Nikt, powtarzam, nikt kto zainwestował potężne środki w budowę infrastruktury portowej, nie zrezygnuje ze swoich zysków, nie powie armatorom: płyncie do Świnoujścia - żeby Polskę dopuścić do morskiego, portowego stołu. Bo niby dlaczego?

O budowie statków przez Polskę nawet nie będę wspominał.

Dziś państwa europejskie angażują się w ratowanie czy utrzymanie strategicznych stoczni — poprzez bezpośrednie pełne przejęcia, zakup większościowych udziałów lub finansowe wsparcie ratunkowe. Działania te mają charakter interwencyjny. Nie są modelem rozwijającym i upowszechnianym. Koszt społeczny upadku tych stoczni był wyjątkowo wysoki.

Inny aspekt to produkcja militarna. W Polsce działa PGZ Stocznia Wojenna. Najnowszy projekt - okręt „Ratownik” ma kosztować 1 mld złotych. Tyle, ile żaglowiec, następca „Daru Młodzieży”, z bonusem w tej cenie - nowym „Nawigatorem”, statkiem naukowo-badawczym dla studentów. Kto bogatemu zabroni?

Również w latach 80. relacjonowałem dla prasy i radia wydarzenia z Bremy oraz Hamburga, z procesów zamykania tamtejszych stoczni. O bremerńskiej AG Weser pisały wszystkie gazety w Europie. Po powrocie z kolejnej podróży zostałem zaproszony do KW PZPR w Szczecinie. Kierujący Wydziałem Morskim kapitan przygotował poufną



Terminal kontenerowy Wilhelm Kaisen Bremerhaven jest częścią Bremen/Bremerhaven Port Group. W 2010 roku był to największy terminal kontenerowy na świecie z najdłuższym nabrzeżem. Od lat jest to jeden z 25 największych portów kontenerowych - mierzony obsługą TEU. W 2017 roku zajął 26 miejsce na świecie, a w 2022 roku 7 miejsce w Europie z przeładunkiem kontenerów wynoszącym 4,6 miliona TEU. Fot. Marek Koszur (1983)

w Europie i jeden z największych w świecie. Już w latach 80. japońskie samochodowce wypluwały tu z siebie auta, które ustawiano na „księżycowym” pod względem rozmiarów parkingu. Czarowny widok, wtedy, tuż po stanie wojennym, dla przedstawiciela kraju, w którym za życiowy sukces uważano zdobycie talonu na „malucha”.

Budowa AutoTerminala w Bremerhaven została sfinansowana w całości ze środków prywatnych przy wsparciu lokalnych samorządów — bez zaangażowania finansowego rządu federalnego Niemiec.

konferencję prasową (ten, który zorganizował w 1985 roku pierwszy zlot żaglowców szkolnych w Szczecinie).

- No, opowiadaj, opowiadaj... Co tam się dzieje?

A ja później pytałem naszych ekspertów, kiedy my zamkniemy naszą stocznice? Prychali, machali ręką. Jedni wierzyli, że władza socjalistycznego państwa nie pozwoli na zamknięcie Stoczni Adolfa Warskiego. Inni - ci oświeceni nowym, rewolucyjnym duchem - o sprawach gospodarczych nie myśleli w stopniu dostatecznym. Liczył



Nabrże samochodowe Bremerhaven Auto Terminal jest jednym z największych na świecie centrów logistycznych dla pojazdów. Obsługuje ponad dwa miliony samochodów rocznie i oferuje w Bremenports załadunek, rozładunek, przechowywanie (również w zamkniętych przestrzeniach), a także usługi wykończeniowe, naprawcze i dostosowawcze. Jest to kluczowy punkt przeładunkowy dla samochodów z krajów takich jak USA, Kanada czy Japonia. Światowy lider w transporcie samochodów. Posiada doskonałe połączenia drogowe (poprzez autostradę A27) i morskie, co ułatwia transport pojazdów z całego świata. Fot. Marek Koszur (1983)

się cel polityczny. Przepędzić komuchów. I udało się! Co? No, przepędzić komuchów. A, że przy okazji rozmontowano przemysł stoczniowy, to drobiazg. Odbudujemy go. I robimy to „w pocie czoła” 35, 40 lat?

My mamy czas...

Ale wracam do polityki morskiej Polski. Jak my tę naszą potęgę morską definiujemy.

Oto uchwała Rady Ministrów z 17 marca 2015 r. – „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Dokument przyjęty w formie oficjalnej uchwały stanowi kompleksową strategię państwa w sprawach morskich.

Określa m.in. takie cele:

- wzmocnienie pozycji polskich portów,
- zwiększenie żeglugi morskiej (również bliskiego zasięgu),
- rozwój ekonomiczny nadmorskich regionów,
- podnoszenie bezpieczeństwa morskiego,
- ochrona środowiska naturalnego,
- **implementacja zintegrowanej polityki morskiej UE**

Dokument wskazuje na potrzebę koordynacji między instytucjami państwowymi, lokalnymi, naukowymi i biznesowymi oraz harmonizacji prawa z unijnym i międzynarodowym.

Słowa, słowa, słowa...

Czerwoną czcionką „zasugerowałem” politykom miejsce na poszukiwanie dobrego alibi na ich morską impotencję: **Unia nie pozwala.**

Nie, nie będę cytował kolejnych dwóch czy trzech regulacji lub uzupełnień, stworzonych za ministerialnymi biurkami. Choćby takie sformułowanie o: **szczytnych celach, możliwych do osiągnięcia w wyniku właściwego działania.** Mam wrażenie, że kiedyś ktoś próbował już organizować festiwal urzędniczego bełkotu. Poezji pustosłowie.

Klajstrowania słowami - lenistwa i nieróbstwa umysłowego, a przede wszystkim - niekompetencji. Nie ma takiego festiwalu? To proszę uznać powyższe za mój autorski pomysł takiej właśnie kompetycji: **wyłomimy rządowych liderów zawracania nam głowy.** Stawiam na pion morski.

Na szczęście prywatna inicjatywa morska ma się fenomenalnie. Wzbogaca myśl światową i realizuje wielkie zadania produkcyjne, ale... „pod obcą banderą”, pod szyldami firm zachodnich. Słyszę, że najlepsze bulaje produkuje się w Polsce. Wiedzieli Państwo o tym? Jeśli te bulaje montowane będą na statkach dla polskiego armatora, to ten może nie wiedzieć, że zagraniczna stocznia kupiła owe bulaje w Polsce. I kadłub, i nadbudówki, i silnik, i, i, i...

Made in Paranoja.

Ach, te moje dygresje... Ad rem...

Polityka morska państwa. To powinien być szalenie ważny dokument. W randze konstytucji. Regulacja. Plan. Drogowskaz. Norma. Jak dziesięć przykazań czy siedem grzechów głównych. Słowem - podstawa. Tę tworzy się poprzez określenie celu i wyznaczenie drogi oraz środków do jego osiągnięcia.

W maju 2025 roku, na kilka dni przed wyborami prezydenckimi, odbył się w Szczecinie XI Międzynarodowy Kongres Morski. Jego przebieg i ustalenia nie stanowią żadnej materii do poważnego publicystycznego ich potraktowania. Elegancka i bardzo kosztowna hucpa. Byłem tam. To i owo opowiem, ale dla potrzeb tego komentarza - przywołam jedynie kilka szczegółów.

Gościem najważniejszym kongresu był pan premier Donald Tusk. Pan Premier zastrzegł - **ten kongres nie ma nic wspólnego z wyborami prezydenckimi, nie ma nic wspólnego z polityką** (brawa). Otóż termin Kongresu to majstersztyk propagandy politycznej. Ta ma charakter balonu. Rośnie, rośnie i... pęka.

Panie premierze - jak w każdej ważnej dziedzinie życia - nam w sprawach morza niezbędny jest lider. To może być polityk, działacz gospodarczy, biskup morski, jak przed wojną. Autorytet. Człowiek o legendzie, nawet trudnej, ale w ogólnym ujęciu - wręcz mitycznej. Przykład? Minister Eugeniusz Kwiatkowski. Przedwojenny morski Adam Słodowy! Zróbcie to sami!

Premier może rzucać na stół miliardy, ale kto je wyda z sensem? Nie sztuka utopić budżetowe wagony z pieniędzmi - sztuką jest powiększyć zainwestowane środki w zysk, w korzyść finansową i ekologiczną, kulturową, wreszcie - cywilizacyjną.

Dyskutujemy, obwiniamy się wzajemnie, a tu - jakże nieoczekiwanie - Polska nam wysycha! Pustynnieje. Rzeki odkrywają dno. Czyżby los znów nam poszczęścił? Po co stocznie i porty? Powinniśmy rozważyć budowę największej w Europie plaży: Od Bałtyku po Tatę szczyty!

Ale w Szczecinie, w maju 2025 - pan premier zaskoczył nas w zaiste - w czarodziejskim stylu. Łza mi się w oku zakręciła i omal kamieniem na stopę nie spadła.

Wyjaśniam... Otóż, przez sto lat wbijano nam do głowy, że szkoła żaglowca jest dla młodych ludzi pierwszym krokiem i sprawdzianem na drodze do zawodu morskiego. **Potwierdzam: była.** W ciągu przynajmniej ostatnich dziesięciu lat - szkoły morskie wręcz zrezygnowały z tzw. rejsów kandydackich. Relacje uczestników praktyk morskich z tego okresu wprost szokują. W jakich warunkach socjalnych młodym ludziom wybijano z głowy ich marzenia! I teraz wracamy do budowy nowego żaglowca? Po co? PŻM już dawno wycofała się z wszelkich dotacji i stypendiów dla studentów szkoły morskiej, która niemal co sezon zmienia nazwę (politechniki są wyżej dotowane niż akademie; świetny interes!). Najpierw była szkoła, potem akademia, teraz jest politechnika - i tylko patrzeć jak zostanie uniwersyteciem, a w końcu - **seminarium wikariuszy morskich!** Dlaczego? Bo wracamy do początków, do źródła. Cytuję:

Księga Psalmów 104:24-26 – Jak liczne są dzieła Twoje, Panie! Ty wszystko mądrze uczyniłeś: ziemia jest pełna Twych stworzeń. Oto morze wielkie, długie i szerokie, a w nim jest bez liku żyjątek i zwierząt wielkich i małych. Tamtędy wędrują okręty, i Lewiatan, którego stworzyłeś na to, aby w nim igrał.

To Lewiatan ma igrać, a nie politycy! Że coś tym cytatem sugeruję? Ależ oczywiście! Powołajmy episkopat morski, seminarium morskie, warsztaty navalne, zakony nawigatorów... Tylko jakoś z mechanikami okrętowymi nic mi do głowy nie przychodzi. Kapitan Eugeniusz Wasilewski zawsze o nich z wielką serdecznością mówił: smoluchy, diabły, brudasy, morza nigdy nie widzieli, bo siedzą tam, pod pokładem...

Po co nam żaglowiec?

Zęby zgrzytają, że to ja piszę te słowa, tu, w Międzyzdrojach, zerkając co chwilę w stronę morza. Pół wieku poświęciłem gloriyfikowaniu żaglowca jako najlepszej szkoły życia. Dziś - oszalałem? Czy... wręcz otrzeźwiałem? Twierdzę, że budowanie żaglowca do celów dydaktycznych nie ma sensu. Bo rzesza młodych ludzi już nie chce tygodniami tkwić na statku, podczas gdy na lądzie życie szaleje w niekończącym się karnawale radości. Czy pan premier wie, ilu Polaków pływa na polskich statkach? Ilu wykształciliśmy za darmo, a oni zasilili obce floty? Są tam od ponad pół wieku cenieni i doskonale opłacani. Niektórzy nawet mówią jeszcze po polsku. Czym zachęci pan kolejnych kandydatów na marynarzy? Może odbudujemy także dalekomorską flotę rybacką? Proszę przeprowadzić badanie: ilu nastolatków, świadomie i odpowiedzialnie podpisze cyrograf: tak, zgadzam się na sześciomiesięczne rejsy bez zawijania do portów Morza Beringa albo wód za ostatnim zakrętem Ameryki Południowej, bo... **kocham morze!** I chcę być rybakomorskim!

Nawet ja nie zdecydowałbym się na podobny desperacki krok, choć pół wieku temu wielu młodych Polaków poszłoby na rybackie statki na piechotę, przez pół świata. Ale może jestem w błędzie i źle liczę? Z tego co wiem, pod polską banderą pływają teraz wszystkie nacje, tylko nie Polacy! To Filipińczycy stanowią największą narodowość marynarzy na świecie – obsługują ponad 25% globalnej floty

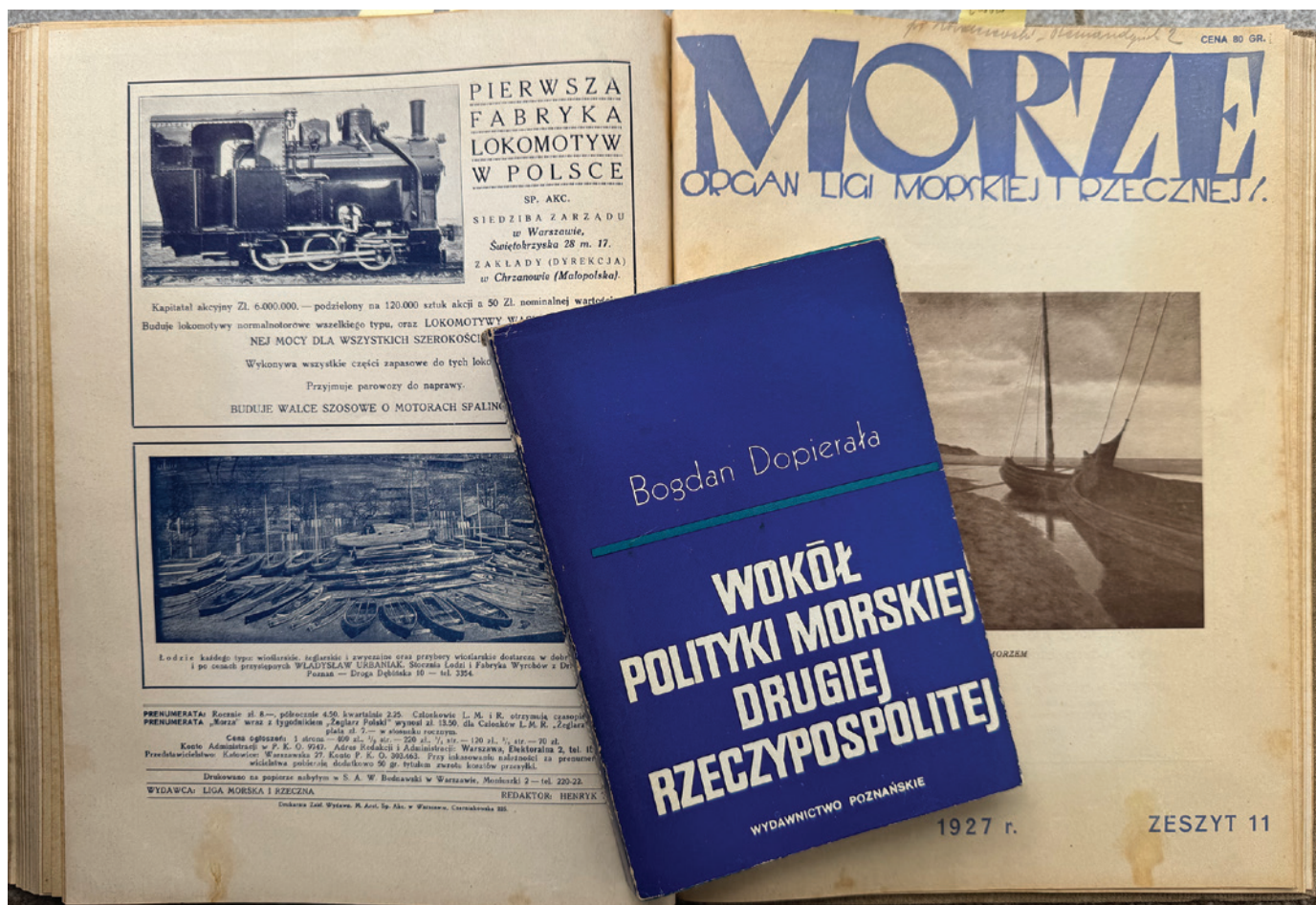
morskiej. Gdzie mieści się w Polsce konsulat Filipin? W Szczecinie.

Zatem co czarodziej premier podczas kongresu zaproponował?

- **Program „Polskie morze” - repolonizacja i rozwój gospodarki morskiej, zwłaszcza w regionie Pomorza. Obejmuje on zarówno offshore, jak i przemysł stoczniowy; lokalizowanie zamówień u polskich firm [...] - nawet jeśli to trudniejsze i droższe od zdrowego rozsądku? Zwłaszcza w regionie Pomorza? A gdzie jeszcze? W Bieszczadach?**
- **Trzykrotny wzrost przeładunków kontenerowych w portach bałtyckich do 2030 r., z poziomu 3,3 mln TEU w 2024 r. - gdzie dziś zalegają te kontenery? Które z innych portów nie są w stanie ich przyjąć skoro mamy zbudować dla nich nowy port?**
- **Budowa nowego terminala kontenerowego w Świnoujściu: „nie zostanie zablokowana” - twierdzi pan premier - niezwykle ważne, że nie będzie blokowana, bo budowy tej na dobre nawet nie rozpocznijemy.**
- **Inwestycje poprawiające dostęp drogowy i kolejowy, m.in. zachodnia obwodnica Szczecina i modernizacja Nadodrzańki, wspierane przez ministra infrastruktury - słuszne i zbawienne! Kiedy ostatni raz pan premier jechał z rodziną ze Szczecina do Świnoujścia w słoneczny weekend? I teraz tą drogą puści pan trzy razy więcej kontenerów niż dziś? Brawo, na to czekaliśmy!**
- **Budowa trzech promów (pierwszy gotowy jesienią 2025), a także dwóch statków szkoleniowo-badawczych (następca „Daru Młodzieży” i „Nawigatora XXI”) o łącznej wartości ok. 1 mld zł - jaki będzie koszt wykształcenia jednego marynarza, który nigdy nie trafi do pracy na polskim statku? Co będziemy badać? Na jakie naukowe rewelacje oczekuje świat, sformułowane przez np. polskich oceanologów?**
- **Po 20 latach flota wróci pod polską banderę** (Ruch w bok? W intencję wierzę, w praktykę - nie. Armatorzy mogą ulec presji politycznej. Kto zrezygnuje z utrwalonych reguł obowiązujących na świecie i puści się na niepewne wody polskiej administracji? - Polska to jedyna w gospodarce światowej karuzela, która kręci się w lewą i prawą stronę równocześnie! Panie premierze, pański autorytet... Co nam da ten powrót? Nowe pieczętki i szyldy oraz wizytówki menedżerów? A, honor, jasne.
- **Utworzenie systemu ochrony infrastruktury morskiej („Baltic Sentry”) we współpracy z NATO i państwami bałtyckimi - osłona dla farm wiatrowych, portów, gazociągów i przyszłej elektrowni jądrowej - koszt infrastruktury ochronnej i obronnej będzie wyższy od morskich inwestycji? Czy offshore to jest gospodarka morska?**
- **W budżecie 2025 przewidziano ponad 2 mld zł na sektor morski (wzrost o 37% rdr) - wydamy go co do grosza. To jedyny pewnik w tej wyliczance.**

Uczestniczący w kongresie ministrowie UE podpisali Deklarację Szczytowską, wzywającą do intensyfikacji działań na rzecz rozwoju i zielonej transformacji europejskiej floty i przemysłu morskiego. Deklaracja postuluje m.in. wsparcie dla inwestycji w czyste paliwa i ułatwienia finansowania, by zwiększyć globalną konkurencyjność europejskiej żeglugi.

Bardzo chciałbym dowiedzieć się, co praktycznie w sprawach konkurencyjności zrobimy w Polsce? Który z postulatów Deklaracji zrealizujemy w trybie ekspresowym? Żaden? Nawet w tempie karawany?



Przypomina mi się tutaj pewien żart, który być może już Państwu opowiadałem. Ziemska potęgą, w osobach swoich kosmonautów, wylądowała na Księżycu. Bohaterowie rozglądają się, podziwiają a ziemianom relacjonują, co widzą.

- Tam, zza skały, o, wygląda ktoś i macha do nas ręką. Jest ich więcej! Całe setki! To... Chińczycy! A jak wyście się tu dostali?
- Normalnie! - mówi ten najbardziej zadowolony. - Jeden na drugiego, jeden na drugiego i tak wyleźliśmy!

A pan, panie premierze, udaje andersenowskiego króla, który się w niewiedzialne szaty stroi? Nikt jeszcze panu nie powiedział, żeś golasz? Plaża nudystów - obok!

Ku przypomnieniu sięgam do starych notatek:

Pierwszy sekretarz KC PZPR Edward Gierek zatwierdził:

1. Budowa Portu Północnego w Gdańsku.

- Decyzja o rozpoczęciu tej inwestycji zapadła 17 lipca 1970 r., jeszcze pod rządami Gomułki, ale to właśnie Gierek nadał jej dynamiczny impet realizacyjny.
- Po objęciu urzędu, w styczniu 1971 r., odwiedził plac budowy w Gdańsku i Szczecinie z przemówieniem „*No, więc jak – pomóc?*” wobec stoczniowców – wezwanie do wsparcia rozwoju morskiego i odbudowy zaufania społecznego.
- W 1973 roku, z inicjatywy Edwarda Gierka został wysłany list do Eugeniusza Kwiatkowskiego – pomysłodawcy „małego Trójmiasta”. Minister Kwiatkowski odpowiedział:

„Od wielu dziesięcioleci uważałem niezmiennie, że konkretna i wytrwała polityka morska przynosi z reguły najlepsze skutki ... Z tego punktu widzenia oceniam również nowe, wspaniałe i historyczne osiągnięcia, realizowane przez ostatnie lata przez Polskę Ludową. Coraz bardziej staje się ona państwem morskim o znaczeniu światowym ... W dwóch dziedzinach dokonania współczesnej Polski są prawdziwie wielkie i trwałe: w rozbudowie polskich stoczni i podjęciu budowy ... Portu Północnego.”

- Kwiatkowski chwalił „konkretną i wytrwałą politykę morską”, która wynosiła Polskę na pozycję znaczącego państwa morskiego.
- Inwestycja Portu Północnego miała zarówno znaczenie gospodarcze – obsługa dużych ładunków, paliw i kontenerów – jak i polityczne, podkreślając PRL-owskie „osiągnięcia” – zwłaszcza przed obchodami 30-lecia PRL w 1974 r.

2. Naftoport i infrastruktura energetyczno-morska.

- W 1975 r. uruchomiony został Naftoport w Gdańsku – nowy terminal umożliwiający niezależne dostawy ropy spoza Związku Radzieckiego, wraz z infrastrukturą, jak rurociąg do Płocka i późniejsza rafineria (LOTOS).
- To strategiczne posunięcie zmniejszało zależność energetyczną od ZSRR, wzmacniając autonomię PRL w sektorze paliwowym.

3. Rozwój stoczni i żeglugi.

- Gierek inwestował w rozbudowę stoczni morskich – głównie Gdyni i Gdańska – oraz wspierał flotę handlową jako część kompleksowej polityki morskiej PRL.
- Stocznia i transport morski były postrzegane jako jej centralny komponent.

4. Kontekst geopolityczny i propagandowy.

- Gierek używał polityki morskiej jako symbolu potęgi modernizacyjnej – przywoływał wielki port II RP (Gdynia) i zasypywał swoją politykę morską prestiżowymi zadaniami, z nadzieją na narodową dumę i wzrost PKB.
- Inwestycje te wpisywały się w szerszą strategię „koordynacji Wschód-Zachód” – Gierek stawiał na kredyty z Zachodu, by budować infrastrukturę przemysłową i transportową (w tym morską).

Pomiję deklaracje i założenia prezydenta Bolesława Bieruta, nie zacytuję emocjonalnych słów marszałka Wojciecha Trąmpczyńskiego z 1920 roku. Odnötuję jedynie kilka faktów dotyczących Szczecina

i Pomorza Zachodniego. W czym byliśmy mocni (wybrane, główne zagadnienia) i co zaprzepaściliśmy:

1. Odbudowa i rozwój „Białej Floty” (lata 1945–1960).
 - Zaraz po II wojnie światowej, na Pomorzu Zachodnim rozpoczęto eksploatację 13 jednostek – w tym 8 poniemieckich – tzw. „Białej Floty”, wykorzystywanych do przewozu pracowników i turystyki wodnej.
 - To była pierwsza powojenna próba przywrócenia funkcji transportowych i rekreacyjnych przybrzeży Pomorza Zachodniego.
2. Utworzenie i działalność Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM).
 - PŻM powstała 2 stycznia 1951 r., konsolidując majątek GAL i ŻP. Początkowo dysponowała flotą 11 statków o tonażu ~27 000 DWT – głównie do przewozu węgla, drewna i rudy żelaza na Bałtyku i Morzu Północnym.
 - Flota od lat 60.-70. była sukcesywnie rozbudowywana – obejmowała masowce, drobnicowce, chłodnicowce i tankowce, wyprodukowane m.in. w stocznich szczecińskich. PŻM była armatorem liczącym się w skali światowej. Liderem transportu oceanicznego (tramping).
 - 1975 r. — flota osiągnęła najwyższy w historii tonaż (około 2,8 mln DWT).
3. Stocznie szczecińskie i przemysł okrętowy.
 - Stocznia Szczecińska odegrała kluczową rolę w modernizacji floty PŻM, dostarczając nowoczesne jednostki i utrzymując filar przemysłu stocznioowego w regionie.
 - Kontynuowane budowy i remonty statków znacząco wzmocniły lokalny rynek pracy i umiejętności techniczne kadr morskich.
4. Budowa nowych masowców XXI wieku.
 - W 2016 r. wodowano m.in. masowce „Armia Krajowa” i „Tczew”, **zamówione w Chinach** w ramach programu PŻM na lata 2015–2020.
 - Jednostki te obsłużyły transport ładunków pomiędzy Azją, Europą i Ameryką – to symbol nowoczesnego oblicza szczecińskiej żeglugi handlowej.
 - Legendarne chemikaliowce i rozwój budowy statków badawczych. Wspaniały dorobek szczecińskich okrętowców.

5. Porty Szczecin–Świnoujście – modernizacja i inwestycje.

- Prace modernizacyjne: pogłębianie torów do 12,5 m, rozbudowa nabrzeży (m.in. LNG, kontenery), terminali promowych oraz sieci drogowo-kolejowej. Łączne inwestycje od 2004 r. to blisko 500 mln EUR.
- Te działania wzmacniają obsługę floty handlowej (w tym PŻM), poprawiają konkurencyjność i pozycję regionu na Bałtyku.

6. Edukacja i rozwój kadr morskich.

- PŻM była głównym partnerem uczelni morskiej w Szczecinie, wspierającym kształcenie kadry oficerskiej i technicznej – poprzez staże, praktyki i szkolenia. Od około dziesięciu lat nie finansuje studentów, ponieważ ci nie są zainteresowani pomocą, którą musieliby zwrócić, gdyby nie podjęli pracy u armatora.

Dużo tego, a jakby nic prawie.

Szczecińska myśl okrętowa miała szansę na niebywały rozwój. Po dawnym Wydziale Okrętowym Politechniki Szczecińskiej pozostały tylko wspomnienia. Konstruktorzy z Warskiego - to była elita w skali światowej. Widziałem setki skoroszytów z dokumentacją techniczną w pojemnikach na śmieci, gdy likwidowano biura zlokalizowane w (jeśli dobrze pamiętam) budynkach „lipskich” na terenie stoczni.

I ludzie... Kapitanowie, oficerowie, marynarze, portowcy, stocznioowcy. Co szósty mieszkaniec Szczecina był zatrudniony w przemyśle, a co czwarty z nich w przedsiębiorstwach morskich. (1970/1980)

Morskie mundury na ulicach miasta... Były obecne, ale za krótko bo nawet poeci nie zapisali żadnych strof o morskim Szczecinie, godnych zapamiętania. Tak szybko ów morski sen prześniliśmy...

Rozpłynął się w brzasku demokracji.

Ale... Przecież tutaj ciągle działa wiele osób, dziesiątki firm, które (na szczęście! - jak słyszę) przez nikogo nie zauważone, nieustannie żywią się i bogacą z pracy wokół sparw morza, ale europejskiego i światowego. Staliśmy się podwykonawcami, dostawcami znakomitych komponentów, ba - myśli technicznej. Na niemal każdej tego typu polskiej aktywności prywatnej odciskane są nazwy hollenderskich i niemieckich firm.

W jakim wymiarze ta szczecińska aktywność morska prywatnych firm zasila nasz lokalny budżet obywatelski? Czego nam brakuje, by odrodzić fundamenty szczecińskiej gospodarki morskiej? Wiem - **jasnej, realnej, profesjonalnej polityki morskiej państwa.**



Potrzebna jest nam odważna i realna polityka morska państwa. A nie strzeliste akty i dźwięczne nagłówki, które jak niewypały rodzą tylko szum w głowach, nawet premiera, wołającego jakby przez sen:

Polska i Szczecin to państwo i miasto morskie!

Pobudka!

Widok na Świnoujście z plaży w Międzyzdrojach, 2025. Fot. Marek Koszur



Tak, to jest stara fotografia.

Zrobiłem ją czterdzieści lat temu aparatem, z którym kpt. Stanisław Kosko, na tym samym pokładzie „Daru Pomorza”, żeglował... dookoła świata w latach 1934-35.

Nieostra, pozbawiona kontrastu, rozmyta, wypłowiała i taka... niedzisiejsza. Z morza, jakiego już nigdzie nie ma.

Ten widok nikogo nie porwie, nie zachwyci. Nie pasuje do współczesnego świata. Sekstant, cegiełkowanie pokładu, wachta na oku, zwijanie żagli, zwroty i ten okrzyk... „uuuurwij linęęę!”. Już nawet echo tych komend przepadło gdzieś w odmętach Czasu.

Mówią: teatr odchodzi wraz z aktorami. Żaglowiec na morzu był sceną pełną aktorów, ludzi dla tej morskiej roboty wyrzeźbionych. Dziś takich nie ma i nigdy już nie będzie.

Zauroczenie, fascynacja, wiatr w uszach, wrażenie znikomości pokładu z wysokości „jabłka”... Nawet jeśli dziś będą się tam wspinać marzyciele, to bez wsparcia fascynacji bezkresem morza, która unosiła ich poprzedników. Oni to wszystko już wcześniej przeżyli w smartfonie i wirtualnych googlach... .

Romantyzm - i dobrze - zastąpiliśmy miernikami, radarami, nawigacją satelitarną...

- Płyniemy jak po sznurku - mówi mi Wojciech, niegdyś po trosze reporter, później wędrowiec, dziś z tłustym kontem bankowym „nawigator XXI”. Z poziomu własnego laptopa, w wygodnym apartamencie w Rotterdamie, steruje największym kontenerowcem świata. Gra w „morską bitwę” ale nie tę: trafiony i zatopiony, lecz nową: z portu do portu, z miliardowej wartości towarami. Tu niema żadnego ryzyka. Tu asekuracja elektroniką i coraz powszechniej stosowaną sztuczną inteligencją - eliminuje człowieka.

W Szczecinie, kilka lat temu, omal nie wybudowano statku prawie „zdalnie sterowanego”. Na świecie morskie szlaki dla jednostek bez marynarskiej obsługi są praktycznie otwarte.

Ale my zbudujemy sobie nowy żaglowiec! Zamiast karuzeli na wesołym nadmorskim miasteczku. Potem urządzimy chrzest morski, jak ten z 966 roku i ruszymy w tyciącletnią podróż cywilizacyjną, by za zaledwie tysiąc lat znów stać się narodem morskim.

Taki jest plan?

Taki?

*Najlepiej jest wszystko zaczynać od początku. Głównie w polityce. Każda ekipa - wymiata poprzedników, z okrzykiem: teraz my! A cywilizacyjnie? Jest tak samo. Nowa epoka zmiata z powierzchni ziemi najbardziej reprezentatywne dokonania odchodzących ekip. Czas i nowe okoliczności tak dalece i tak bezrefleksyjnie nie szanują przeszłości w jej najlepszych nawet przejawach, że to co wczoraj uznawaliśmy za świetne, dziś okazuje się błędem, a przynajmniej - lubię to słowo - **wypaczeniem**.*



Pustynny kongres morski

czyli - seks na orbicie

Podoba mi się zabawa słowami. Czyli ewaluowanie znaczeń, jakie przypisywano im na przestrzeni epok.

Bywa, siadamy sobie na tarasie, **ja ze sobą** - i dyskutujemy.

- **Aha... Będę zrzedził...** - z miną zaiste filozoficzną, kątem oka spojrziałem na siebie. - **Tylko rozwój przez cofanie ma głęboki sens.**
- **Dlaczego?** - zawołała we mnie tak brutalnie potraktowana, moja wrodzona naiwność.
- **Nie wiem** - odpowiedziałem sobie dość opryskliwie. - **Praktyka** dowodzi prawdziwości mojego stwierdzenia. Bo żadnej twórczej myśli Ojców nie rozwinięliśmy, nie wykorzystaliśmy jej, by nasze życie czynić sobie poddanym. Nie mówię o gadżetach współczesności, choć o nich także. No, niech no któraś z tych zabawek odmówi posłuszeństwa. Na przykład - internet. Wtedy stajemy się bezradni. Zapomnieliśmy o... przezorności! My tylko spłaszczamy, rozdrabniamy, gubimy dziedzictwo i doświadczenia poprzedników. Ja, na przykład - mam sprawne radio tranzystorowe z 1968 roku. Kto wie, czy nie będzie jeszcze potrzebne? Miejsce, do którego w dziele opanowywania zaradności życiowej Ojcowie nas doprowadzili, jest punktem startu do naszej... ucieczki wstecz, na dystansie dwa razy dłuższym, niż ten, który z ojcami pokonaliśmy, wykuwając wspólną przyszłość. Bo nie rozumiemy, albo coraz mniej rozumiemy, biblijne polecenie Głównego Konkwistadora. To ten słynny cytat z Księgi Rodzaju: **"Bądźcie płodni i rozmnażajcie się, napełniajcie ziemię i czyńcie ją sobie poddaną"** (Rdz. 1,28). My w dumnym (czytaj: durnym) orszaku tylko w nią (ziemię) ... wchodzimy. I jeno patrzeć, jak zabraknie miejsc na pochówki. A wtedy nastąpi wysyp human recyklingu. Już dziś ogłosiłbym światowy konkurs - co można zrobić z niepotrzebnego już człowieka?
- Żartujesz?

- Bynajmniej! A widzisz inną opcję? Konkwistador przecież wywiódł nas z niewoli egipskiej, nas, synów Izraela i po czterdziestu latach doprowadził do Ziemi Obiecanej, do Kanaan, Ziemi Izraela. My, zamiast sadzić marchewkę i bób, pod wodzą tow. Jozuego, zaczęliśmy krwawy podbój okolicznych ziem. A potem to już wszystko poszło z górki... Przecież poranne wiadomości nieustannie ci o tym przypominają. Byłeś na tamtym biblijnym wzgórzu? Nosi nazwę Nebo, czyż nie tak? Napatrzyć się nie mogłeś na piękny kraj, który Pan, to znaczy - Konkwistador, dał swoim wyznawcom...
- Tak, patrzyłem, ale nie leciały tam wtedy rakiety. Przez powały chmur cudownie przebijały się promienie słońca.
- Słońce świeci dla wszystkich... Nie proszę, coż za konstruktywna konstatacja. Tyle, że nie poparta żadnym dowodem. Jedynym celem człowieka jest jego rząd nad innymi. Stawianie jednych, a raczej jednego - przeciw drugim. Tego nauczyła nas wolność, nie tyle - tak podejrzewam - odzyskana, co wykradziona spod jarzma egipskiego. Ludzie to gatunek wyjątkowo inwazyjny i destrukcyjny. A zarazem gatunek... poddanych.
- I... twórczy... Michał Anioł, da Vinci...
- To jednostki patologiczne. Odpady produkcyjne. Ilu podobnych twórców zna historia? A mieli następców? A widzisz... A poza tym: byli i się zmyli. Pokaż mi współczesnego artystę, który w swoim geniuszu godny byłby sandały tamtym zawiązywać. Wszystko, co zrobił Fidiasz, nie odebrało mu umiejętności sznurowania trzewików. Natomiast każdy ze współczesnych, którzy sznurować potrafią - nigdy dzieła na wzór fidiaszowego nie stworzyli.
- Ale to się zmienia, człowiek się cywilizuje...
- Tak, zabija szybciej i z większą precyzją. Tułacza i uciekiniera - wygoni. Krwi z brata nie wyleje więcej, bo wszyscy mamy jej niezmiennie tyle samo, ile przed milionem lat.

- Wtedy byliśmy... głupi, prymitywni...
- Nie inaczej. Dziś nasza „mądrość w głupocie” ma wymiar uniwersytecki. Ba, noblowski nawet.
- Sam widzisz... Nauka to potęgi moc...
- Co widzę? Że najwyżej cenimy honory nazwane imieniem człowieka, który dał nam do ręki największą w swoim czasie siłę niszczącą ten świat? Egipcjanie, budując piramidy, stosowali dynamit? Mówią, że pomagali im nadludzie. Nad-wzrostowi. Olbrzymy.
- Tak mówią... Ale my mamy dalekosiężne plany!
- Lot w kosmos, marzenia o kolonizacji innych planet. Redaktorze, o czym my mówimy? Kiedy uda nam się postawić na Marsie pierwszy szafas osadników? Jakim kosztem? Nie ma takiego lichwiarza, który w zastaw wzięby Ziemię całą w zamian za środki na międzygwiazdne podróże.
- O! Lubię te filmy science fiction o wędrownym żeglarczy kosmosu w jakieś niewyobrażalne zakątki ciemności...
- Niewyobrażalne, dobrze mówisz... Ciemności! Tak. Zakątki. To największy defekt naszego intelektu. Zamiast ćwiczyć przewlekanie nitki przez igielne ucho strzałem z kuszy Wilhelma Tella - to my wymyślamy kleje, które połączą dwa materiały w worek pogrzebowy, w który zapakujemy nasze marzenia. I przy okazji - nas samych. Bo nie ma w nas takiej mocy, aby ziszczyć się mogła wizja taka oto: Mr. Smith siada na ławeczce przed swoją willą na Księżycu, a pani Kowalska, z willi obok, zalotnie uśmiecha się do niego z niedwuznacznym podtekstem. Tylko, widzisz... tam jest inna grawitacja. I co ty na to? Wyobrażasz sobie seks w kosmosie? Nie ma takiego wesołego miasteczka, jak sama myśl o igraszkach po ciemnej stronie naszego satelity... Zbuduj na Ziemi taki przybytek: seks w stanie nieważkości.... W gruncie rzeczy... Czy my aby nie żyjemy już w takim innym, bezgrawitacyjnym świecie?

Rozmowy ze sobą zawsze były dla mnie inspirujące. Ale z wiekiem, już przestałem się bawić w to przesiadanie się z fotela na fotel, by sprawić wrażenie, że jest nas dwóch, że wiemy intelektualną dysputę, a tym samym potwierdzamy, że człowiek jest istotą najlepiej realizującą się w większym gronie, w sporze, w debacie, np. podczas kongresu.

A propos... Byłem uczestnikiem XI Kongresu Morskiego w Szczecinie. Już wspominałem? Czy to zgromadzenie było zbiorowym wymyślaniem morskiego prochu? Czego my dziś oczekujemy od morza? Fenicjanie - wiedzieli. My - pół wieku temu także daliśmy temu dowód. A dziś? Mówimy wiele o tzw. „morskich farmach wiatrowych”. Że to nie koń czy wół, a wiatr ciągnąć będzie radło, którym zasiliły nasze... morskie szare komórki? Cóż za koszarne, karykaturalne określenie: farmy wiatrowe...

- No właśnie! - zareagowałem gwałtownie. - Przecież u nas były PGR-y!

Przymiotnik „morski” jest jak zasuszony w książce listek figowy, (tu i ówdzie zwany - bobkowym), co jak dekiel od puszki po konserwie ze szprotami, jest używany w zastępstwie przyzwotki, umieszczanej na naszej morskiej impotencji. „Morski”... Jak to łatwo powiedzieć...

Morze to: żegluga. Wspiera ją budowanie statków i tworzenie miejsc, do których one dobiegają i z których odpływają.

Morze to także jego energia i zasoby żywe.



Nasza świadomość morska zaczyna się i kończy na... żaglowcach. W latach 50. i 60. można je było kupić wszędzie. W Zakopanem i nad Morskim Okiem, modele fregat z żaglami z muszelek. W rewanżu i na dowód sojuszu górali z marynarzami - w Świnoujściu kupowaliśmy ciupagi, kerpce i góralskie kapelusze z szarfą i napisem: pamiątka znad morza. Żaglowce malowane na liściach laurowych, wypalane na deskach, wyklejane z prasowanej słomy... Pamiętam... przy Dworcowej, gdy przyjeźdźni wdrapali się już na wysokość ówczesnego PDT Posejdon, po lewej stronie był zakład fotograficzny. Przed nim - stał ekran z otworami na głowy, z namalowaną morską idyllą: on - marynarz, ona chyba łowiczanka, a nad nimi napis: „przez morza i sztormy - wróć do mnie!”. Dowcipniejsi modyfikowali owe zawołania: „płyn i nie wracaj”, „wróć, ale do innej”, „a śmieci wyniosłeś?”, „kocham cię, jak wszystkich marynarzy”. Mówiło się - morska cepelia. Dziś żaglowiec kojarzy się z... piwem. Najlepiej smakuje, gdy wokół tłum, dudni muzyka, a przy nabrzeżu - one, żaglowce. Te złoty są kontynuacją i substytutem dawnych taborów maruderów.

To wielka granica pokoju. Gdyby nie morza, ludzie jeszcze szybciej i skuteczniej by się... pozabijali.

Wreszcie - morze to najtańsze śmietniko świata.

Co my, Polacy, mamy dziś w sprawach morza do powiedzenia? W jakiej sferze jesteśmy morskimi liderami na skalę światową? Kto w kwestii uprawy morza - jak Pan Majster mawiałby do Jasia - mógłby nam „skoczyć”? Ja wiem - nikt.

Na potwierdzenie tej prawdy - organizujemy kongresy, z których kompletnie nic nie wynika. Dlaczego? Bo ich stępka zbudowana jest na czasie przyszłym niedokonanym:

będziemy robić.

Odnosi się on do **czegoś przyszłego pokrętnie niewykonanego**. Tymczasem aspekt dokonany czasownika ma przyszłą formę prostą: zrobimy.

Sam nie znaczy nic. Wata. A z waty statek trudno zbudować. Chyba, że w Polsce zbrojnej w morskie niedoęstwo.

W odniesieniu do ilu zagadnień podejmowanych na kongresie używaliśmy czasownika niedokonanego?

Do wszystkich. Od marynarki wojennej po piasek polskich plaż.

Wystąpienie premiera (15 minut), według ekspertów, miało wyjątkowo misterną konstrukcję, ale było całkowicie - jak się to dziś mówi - bez jaj czyli - ikry.

Kilka dni przed kongresem, z niespotykanym wręcz zażenowaniem oglądałem spektakl na scenie szczecińskiego teatru. Policzyłem: kilka-ście salw śmiechu, nawet oklaski. W jakich momentach? Po zupełnie durnych i idiotycznych, grafomańskich tekstach padały tzw. joby. I to był zapłon do reakcji publiczności. Jak występ mało śmieszy, to rzucamy ku...wę, dupę, pier...lenie i dochodzi do samozapłonu. Publikę wiwatuje. *Standing ovation.*

- Świetny spektakl, ubawiłam się, jak nigdy wcześniej.

Gdyby pan premier, pan minister (wszyscy ministrowie i dyrektorzy departamentów) uzupełniali swoje deklaracje ozdobnikami, czyli jobami - publika przynajmniej by się pośmiała. A śmiech służy zdrowiu bardziej niż mikroelementy. Choćby taki jod. Job, jod? A - jeden pies.

Pytanie: jakie klęski spadłyby na nas wszystkich, gdybyśmy nie zorganizowali XI Kongresu Morskiego? Może fakt, że odbywał się w teatrze złagodził nasze oceny jego strony merytorycznej?

Lecz... ze łzą w oku, w sto lat od pierwszego rejsu polskiego statku przez równik (do Brazylii, 1923) - tacy doświadczeni i mądrzy w gospodarowaniu na morzu - rozpoczynamy nową epokę jego podboju - od początku! Bo oto znów... kupimy sobie... nowy żaglowiec!

Będziemy na jego pokładzie szkolić nowe kadry (skąd je wziąć i dla kogo szkolić?). Przed kilku laty, nie dalej jak pięciu, po upływie stu lat wbijania nam w głowę, że rejs na żaglowcu to najlepszy sprawdzian przydatności człowieka do pracy na morzu, szczecińska szkoła, niegdyś morską, zrezygnowała ze szkolnych rejsów, także kandydackich.

Nie. Elementarny szacunek dla moich półwiecznych zainteresowań dziejami morskimi oraz ludzi morza, których poznałem i opisywałem, nie pozwoli mi, abym podnosił z podłogi Teatru Polskiego, w którym kongres się odbywał - te puste słowa, które jak muszelki na morskim brzegu, chrzęściły pod stopami kolejnych mówców.

Te muszelki słów i deklaracji były tak brzemienne jak balony napompowane żadną treścią. Kto z „wielkich” gości miał nam cokolwiek nowego lub odkrywczego do powiedzenia? Żaden. Kto postulował i deklaro-

wał? Wszyscy. Na szczęście goście szybko wyjechali, bo mieli umówione już inne pilne morskie obietcywanki-obcacywanki.

Ale co powiedział nasz marszałek? Czym się pochwalił, co uznał za oryginalny, zachodniopomorski wkład w politykę morską kraju (której nie ma)? Marszałek, który ma w zarządzie największy morski region kraju, niemal bezpłodny, opisywany frazesami i przeorany nadmorskimi ścieżkami rowerowymi? Niestety, nie jest cytowany w żadnych mediach.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego nie był organizatorem Kongresu Morskiego - napisał do naszej redakcji organ prasowy marszałka, gdy zapytałem o wystąpienie jego szefa na kongresie.

Nie mieliśmy nigdy, nie mamy i mieć nie będziemy - **morskiej polityki regionu** tak jak nie mamy podobnej konstytucji dla morskiego państwa polskiego. Nigdy nie powstał - jak w żurnalach mody - szkie garnitur, wraz ze wszystkimi dodatkami - Polaka gospodarującego na morzu. Nic nie jest dziś naszym morskim priorytetem ani specjalnością. Mieliliśmy ich zadatki, ale zlechniliśmy wszystkie.

Chichot historii: Edward Gierek postrzegał politykę morską jako strategiczny i symboliczny element swojej wizji modernizacji państwa - inwestował w porty, terminale energetyczne i rozwój stoczni, łącząc gospodarcze cele z budową prestiżu PRL. Jego polityka, choć ambitna i wpływowa, wiązała się również z poważnym długiem i ryzykiem skali inwestycji ponad realne możliwości gospodarki. Wtedy, prawie **byliśmy państwem morskim**. Gdybyśmy nim pozostali, może splącalibyśmy zobowiązania?

To właściwie wszystko, co o polskiej, państwowej wizji spraw morskich, da się powiedzieć. Nie wykraczamy poza wszystkie odmiany czasownika dokonanego: zrobić - w czasie przyszłym. Inna rzecz, to pytanie, dlaczego z nadmorskiego położenia kraju korzystają wszyscy inni, w tym - prywatni polscy przedsiębiorcy, nie państwo?

Jakże krępujące i obrażające powagę Polaków są pokongresowe, sekundowe stand-upy ministra Marchewki, samochwały, którego głos jest tak samo ważny jak koguta o poranku - ocenia dzień, przed zachodem słońca. Już mieliśmy kilku takich tenorów. Też tylko piali, szczególnie głośno, gdy kładli stępkę pod prom, który nie miał powstać.

Uogólniając: czy rok 1989 przyniósł odmianę? Nie. Wtedy rozpoczął się zjazd we wszystkich sferach gospodarki. Z morską - na czele. Taki gospodarczy surfing w piach. Natomiast umacniała się nowa walka klasowa. Polityczne mordobicie. Dziś musical „1989”, (wystawiony jednakże w roku 2024), który chciałby stać się nowymi „Dziadami III” albo „Wyzwoleniem”, rodzi irytację i niesmak wśród ludzi pamiętających tamte czasy. Autorzy musicalu, tą łupu-cupu śpiewogórą ukazali nam prawdę o Czasie, a jej uwspółcześnioną karykaturę. Ilu artystów przedstawienia urodziło się po roku 1989, ilu po stanie wojennym? A ilu przed nim? Ilu jest świadkami tamtej epoki? Artyści - mniejsza, zagrają wszystko, nawet kwaśne mleko, ale twórcy scenariusza i wizji przedstawienia? Stworzyli historyczny „Titanic” muzyczny. Ustawili go na pochylni-widowni. Okłaskuje go publiczność, która kupowała w tym spektaklu wszystko, ale nie historyczną prawdę! Tylko jej karykaturę. Komiks. Podobnie, teraz w Szczecinie, w Teatrze Polskim, w międzynarodowym gronie, „na poważnie”, tworzyliśmy musical o polskiej państwowej gospodarce morskiej.

Bardzo proszę - poniższy fragment - spróbujmy poświęcić mu wyteżoną uwagę.

Przypomnijmy - współczesne, kierunkowe dokumenty (musicalowe), w których zawarta jest wizja mocarstwowej Polski morskiej.

1. Uchwała Rady Ministrów z 17 marca 2015 r. - „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”

• Dokument przyjęty w formie oficjalnej uchwały stanowi kompleksową

Bardzo lubię to zdjęcie. Zrobiłem kilka ujęć. Olo zapatrzone w mewy walczące o kawałek suchara, „odfrunął” do nich. Paluszki, niczym wirtualne skrzydła drżały, a sylwetka, wbita w przydużą kurtkę, swingowała, jak mewy na wietrze. Pomyślałem - tyle tylko w nas z ptaków zostało. I przypomniałem sobie wtedy „Mewę”, drukowaną w odcinkach w jednym z literackich pism przełomu 60/70.... Jonathan Livingston? Napewno, dobrze pamiętam imię mewy Jonathan... To rzecz o duchowości, jej poszukiwaniu, bo - jak powietrze, jest niezbędna do życia.

Jonathan nie chce żyć jak inne mewy – ograniczone do walki o pożywienie. On pragnie latać dla samego latania – uczyć się akrobacji, bić rekordy szybkości, wznosić się coraz wyżej. Za bunt przeciwko konformizmowi zostaje wygnany ze stada. Samotny, ale wierny swoim marzeniom, dochodzi do mistrzostwa, a potem odkrywa, że prawdziwą wolnością jest nie tylko lot, ale też dzielenie się wiedzą z innymi.

Mewa - szybować ponad morzem. Oto kwintesencja spełnienia.

Ile dzieci ma mewę za maskotkę i przytulankę? W Krakowie, Przemyślu, Zakopanem? A w Szczecinie? Mewa w wielkiej poezji polskiej? Ani jednej!



strategię państwa w sprawach morskich

Określa cele m.in.:

- wzmocnienie pozycji polskich portów,
- zwiększenie żeglugi morskiej (również bliskiego zasięgu),
- rozwój ekonomiczny nadmorskich regionów,
- podnoszenie bezpieczeństwa morskiego,
- ochrona środowiska naturalnego,
- implementacja zintegrowanej polityki morskiej UE

Dokument wskazuje na potrzebę koordynacji między instytucjami państwowymi, lokalnymi, naukowymi i biznesowymi oraz harmonizacji prawa z unijnym i międzynarodowym.

2. Zmiany w ustawie o obszarach morskich i administracji morskiej – grudzień 2024 / marzec 2025

Rząd przyjął projekt nowelizacji tej ustawy, który **ułatwia funkcjonowanie administracji morskiej** i podmiotów gospodarczych m.in. poprzez:

- lepszą koordynację badań oraz zarządzanie tzw. zatopionymi materiałami niebezpiecznymi,
- wprowadzenie obowiązku uzyskania pozwoleń i prowadzenia ewidencji badań na obszarach morskich. Celem jest zwiększenie przejrzystości i bezpieczeństwa działań badawczo-technicznych w strefach morskich RP.

3. Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP (2017).

Dokument przygotowany przez BBN wraz z ekspertami (Marynarka, MON, uczelnie), choć niedeklarowany wprost jako polityka morska, może stanowić zarys koncepcji strategicznej dotyczącej bezpieczeństwa na morzu.

Zawiera:

- analizę środowiska zagrożeń,
- cele (np. modernizacja MW RP, ochrona infrastruktury),
- rekomendacje dla działań publicznych i prywatnych.

4. „Założenia polityki morskiej RP do roku 2020” – dokument Sejmu.

- Określa formalne podstawy wypracowania i wdrażania polityki morskiej przez rząd na poziomie wykonawczym.
- Podkreśla potrzebę zintegrowanego podejścia, zgodnego z zaleceniami UE i Międzynarodowej Polityki Morskiej.

5. Aktualne rozszerzenia dokumentów (2025):

- Wzmianki o programie „Polskie Morze” (repolonizacja, inwestycje w statki i infrastrukturę portową) jako realizacja strategii morskiej przez KPRM
- Realokacja środków budżetowych (rekordowe 2 mld zł + 37 % wzrost) na działania wspierające cele przyszłej polityki morskiej.

Przejrzałem treści będące rozwinięciem powyższych haseł. Nie znalazłem w gruncie rzeczy nic więcej, poza szczerym pragnieniem, abyśmy byli zdrowi, szczęśliwi i bogaci. Ile statków mielibyśmy wybudować dla naszych armatorów, a ile na eksport? A statków rybackich i przetwórczych? Ile okrętów wojennych, podwodnych i nawodnych? Może jakiś lotniskowiec? To chociaż stateczki białej floty? Też nic? Więc w czym przejawia się polska polityka morską? W deklaracjach tylko? Wzrosły przeładunki w naszym porcie? Ale czego? Naszych towarów, na nasze statki, żeby wywieźć je w świat? Uchowaj Boże!

Ale pan minister od świtu wyśpiewuje: kolejny rekord przeładunków! **Nie ma na świecie lepszych parobków morskich, na własnych poletkach portowych.**

I znów ta pamięć...

W latach 60. i kolejnych serwisy informacyjne Polskiego Radia jakże często uzupełniano specjalnymi komunikatami, adresowanymi do tzw. rezerwy portowej. Lina Wejgsmann czy Kazimiera Kuberówna, spikerki rozgłosni szczecińskiej, odczytywały treści: *Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście wzywa do pracy w dniu XXX, na godzinę... robotników grupy A i D, natomiast w dniu YYY - robotników grupy C i E.* Wiadomość oznaczała, że do portu wpłynie statek, którego rozładunek odbywa się ręcznie, na barkach tragarzy lub przy użyciu podstawowego sprzętu. W ten sposób w porcie dorabiali sobie urzędnicy, studenci, kominiarze lub felczerzy.

Jakie znaczenie miało w tamtych latach radio? Ludzie słuchali audycji przez cały dzień, a serwisy informacyjne - ze zdwojoną uwagą. Tak radio regulowało pracę i ruchem statków w porcie.

Prasa Szczecina, wzorem gazet w przedwojennym Stettinie, publikowała informacje o ruchu statków. Czytelnicy dowiadawali się, który ze statków naszego armatora wraca z rejsu.

- O! To znaczy, że Krzysztof jutro będzie w domu! Ciekawe, co też tym razem przywiezie? Może kolorowe i świecące pozytywki, wmontowane w plastikowy model weneckiej gondoli? I fonogramy. Ustawi gramofon na parapecie i będzie nam grał, i grał i grał...

Przed wojną... Przedsiębiorcy i handlowcy z najwyższą uwagą śledzili komunikaty portowe. I co sił biegli do portu, bo przyplłynęły banany, przyprawy, a przy nabrzeżu rybackim, do wczesnych godzin południowych, kupowało się ryby prosto z burty, z nocnego połowu.

Integracja miasta z portem była wyraźna. Temat żeglugi i portów, giełd rybnych był bardziej zajmujący niż rozgrywki sportowe lokalnych drużyn.

Przywołuję tamte obrazy w celach wyłącznie sentymentalnych. Tak jak dodam i ten, że przez dziesiątki lat powojennych wstęp na teren portu był niezwykle ograniczony. Dziennikarskie przepustki były jednorazowe i tylko nieliczni z nas dysponowali stałym prawem wejścia na nabrzeża, ale te wizyty przy redakcję musiały być wcześniej awizowane w administracji portowej. Na pokład statku wchodziło się w asyście pracownika portu, niekiedy - oficera Wojsk Ochrony Pogranicza. Wszechobecna podejrzliwość władz systemu socjalistycznego nie tyle kryła przed przybyszami tajemnice naszego ówczesnego "sukcesu" gospodarczego, co uniemożliwiała opzycjonistom, by ci całemu światu, poprzez marynarzy, przekazywali prawdę o Polsce Ludowej.

Kwitł wtedy także przemysł marynarski. Władze celne, nierzadko skorumpowane, miały istotny wpływ na marynarski biznes. Ale to osobne zagadnienia. Wiem jedno: proces cywilizacyjny sprawił, że ludzie przestali interesować się portem, tak jak stacjami kolejowymi. Nikt nie biegał już, by sprawdzić, co i kogo do miasta przywieźły poranne pociągi. Umarły też małe ryneczki, targi pełne wozów drabiniastych, którymi z pobliskich wiosek i osad rolnicy i ogrodnicy przywozili rano nabiał, owoce i inne płody rolne.

Najtrudniej zrozumieć mi ten drobny ale - w mojej ocenie - kardynalny błąd ówczesnych władz, które dopuściły do ucieczki floty pod obce bandery. Statki polskie przestały przepływać do polskich portów.

I drugi, niezwykle ważny element procesu naszego oddalania się od morza, to niespotykana wprost degradacja zawodu marynarza, w najszerszym rozumieniu tego słowa. Otwarcie granic zdarło z reszty świata nimb tajemniczości, a przemiany ustrojowe - poszukiwanie wolności obywatelskiej. Demokracja zabiła w nas ciekawość świata. Szokujące słowa? Niestety, prawdziwe. Dziś nowoczesna flota, miebawem sterowana elektronicznie, z trudem pozyskuje załogantów.

Próbowałem dowiedzieć się, ile mamy w Polsce pływających, czynnych kapitanów i oficerów, aktualizujących dokumenty i patenty. Ze względu na - uwaga - przestarzałe systemy komputerowe i brak integracji baz danych między urzędami morskimi Szczecina i Gdańska, takie informacje nie są dostępne.

Obawiam się, że z każdym dniem, wylewana nad gospodarką morską Polski iza, będzie mogła z sukcesem konkurować z goryczą i zasoleniem wody morskiej nie tylko Bałtyku.

Zewsząd płynie krytyka opracowań powstających w oparciu o sztuczną inteligencję. Tej - zadałem pytanie o największe morskie osiągnięcia Szczecina i Pomorza Zachodniego od 1945 roku do dziś. Do pytania dodałem uwagę: "z uwzględnieniem roli PŻM". Polecam Czytelnikom zapoznanie się z tym, co każdy obywatel świata dowie się o naszym, na Pomorzu Zachodnim, gospodarowaniu morskim. Eksperyment tylko dla ludzi o mocnych nerwach. Pamiętajmy, że AI korzysta z opublikowanych oficjalnie, aktualizowanych danych. Przykład?

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA - łączne inwestycje od 2004 r. to blisko 500 mln EUR.

Do porównania proszę wybrać Rostock, Hamburg i Bremę.

Inwestycje w infrastrukturę portową Niemiec (2004-2022), według danych OECD/CEIC dotychczas dostępnych:

- 2002 - rekordowe 1,02 mld EUR
- 1999 - najniższy wskaźnik 409 mln EUR
- 2021 - 420 mln EUR
- 2022 - 445 mln EUR

My przez 20 lat zainwestowaliśmy tyle, ile Niemcy wydają każdego roku.

Przeglądam nieprawdopodobnie skromne doniesienia prasowe na temat kongresu. Aż cud, że ktokolwiek o nim pisał, a jeśli już, to suma publicystyczna zamyka się w tych kilku zdaniach:

Premier Tusk postawił ambitne cele: zwiększenie udziału Polski w gospodarce morskiej poprzez skoordynowane inwestycje w infrastrukturę, flotę i bezpieczeństwo, przy jednoczesnym wsparciu europejskiej strategii przemysłowej. Wykorzystanie środków budżetowych i współpraca z UE stawiają Polskę w roli **kluczowego gracza na Bałtyku (*uśmiech*) do 2030 r.**

A co będzie po 2030?

Poważna, gospodarcza, polityczna i finansowa prasa światowa - kompletnie nie dostrzegła szczecińskiego wydarzenia.

Prasa branżowa - dwa, trzy tytuły? Napisano o ambitnej strategii, zarysowanej w czasie kongresu. Wg Safet4sea: unijni armatorzy przyjęli „Deklarację Szczecińską” z uznaniem, podkreślając istotę de-riskingu inwestycji w paliwa alternatywne i krytykując bariery finansowe, takie jak rygory Bazylea (wymogi, których celem jest zapewnienie stabilności globalnego systemu finansowego).

Jasne, prawda? Każde polskie dziecko ma te zagadnienia w jed-

nym palcu.

Inne źródła i komentarze:

Hellenic Shipping News

– W artykule zatytułowanym "Szczecin – The Maritime Capital of Europe" podkreślono, że Szczecin stał się centrum debaty o przyszłości europejskiej gospodarki morskiej, goszcząc 11. edycję kongresu

Polish Presidency

– W relacji pt. „There Is No Strong Europe Without a Strong Maritime Economy” opisano część nieformalnego spotkania ministrów transportu morskiego UE, które towarzyszyło kongresowi. Zwrócono uwagę na znaczenie wspólnej unijnej strategii dla infrastruktury portowej, offshoru i bezpieczeństwa energetycznego

Marinelink.com

– Opublikowano tekst „EU Ministers Sign Non-Protectionist Maritime Strategy Declaration”, opisujący podpisanie tzw. Deklaracji Szczecińskiej, w której UE deklaruje wsparcie dla strategicznej roli żeglugi europejskiej, inwestycji w odnawialne paliwa i ochrony konkurencyjności sektorów morskich.

Offshore-Energy.biz

– Przytaczając stanowisko European Shipowners' Association (ECSA) w artykule „ECSA: EU maritime strategy must bridge innovation gap, not build barriers”, portal odnotował podpisanie Deklaracji Szczecińskiej i wyraźne wezwanie do „od-ryzyka” (ciekawe tłumaczenie na język polski) inwestycji w paliwa alternatywne oraz szerzej – do unijnej strategii wspierającej innowację i konkurencyjność europejskiej

żeglugi.

Portnews.ru

– Portal odnotował fakt podpisania Deklaracji Szczecińskiej – potwierdzając, że doszło do tego 15 maja 2025 podczas Europejskich obrad ministrów morsko-transportowych w ramach kongresu.

Czołowe polskie dzienniki i opiniotwórcze tytuły nie zainteresowały się wydarzeniem.

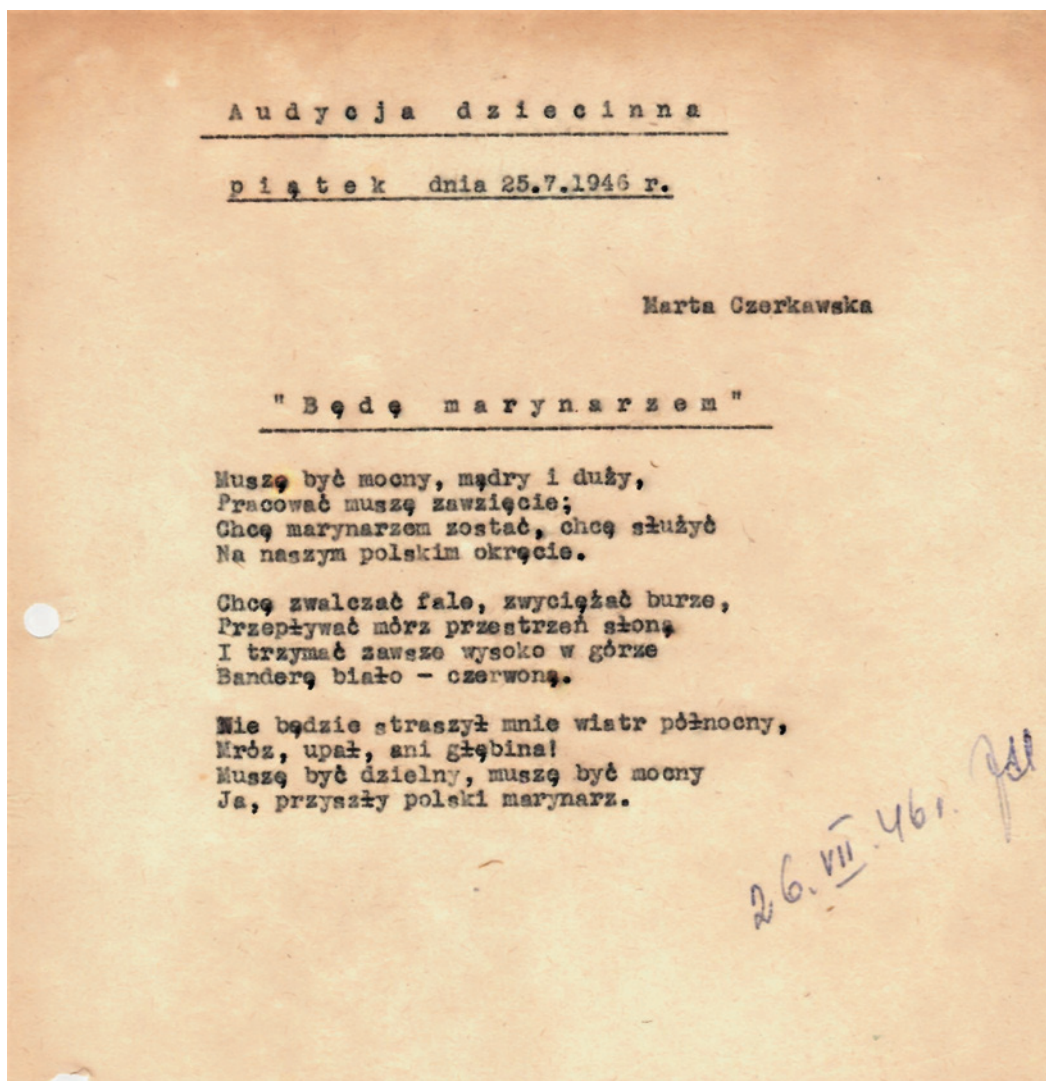
Przeszukując archiwa znalazłem odniesienia do wypowiedzi marszałka Olgierda Geblewicza, gospodarza wydarzenia, ale nie jego organizatora.

II Kongres Morski – (ok. 7 lat temu): W swoim wystąpieniu Geblewicz mówił m.in. o roli pokoju („Chcieliśmy pokoju. W pokoju wszyscy dalej chcą się rozwijać.”) – ten fragment wystąpienia nawiązywał do sytuacji międzynarodowej i związków gospodarczych powstających w tamtym czasie, a cytata pochodzi z portalu iswinoujscie.pl.

Wywiad z 2016 (portal GS24): Rozmowa o jego ocenach dot. Kongresów – poruszał również temat nadziei, co do możliwości realnych zmian, nie tylko „dobrego koncertu życzeń”.

- A co udało się załatwić?

- Niewiele wydarzeń tego typu kończy się przyjęciem konkretnych postulatów i spuentowania w Sejmie. Przykładem konkretnych efektów jest np. wpisanie gospodarki morskiej na listę **inteligentnych specjalizacji**.



Jak my lubimy wszystko robić „odświętnie”. Z wyjątkiem codziennej pracy. Uwielbiamy festiwale, biennale, przeglądy, kongresy...

Na koniec przypomnijmy, co to jest kongres, co słowo to znaczy?

Etymologia: od słowa "congressus", co oznacza "spotkanie" lub "zejście się". Pierwotnie, w języku angielskim, termin ten odnosił się do spotkania (np. przeciwników) podczas bitwy.

Jako czwarte znaczenie w słowniku, kongres oznacza też... akt seksualny.

Czyż nie od tej kwestii rozważania powyższe rozpoczęliśmy?

Nasze gospodarowanie na morzu, od początku, od 1918 roku, przypomina potocznie rozumianą intymność języka: szalona, pełna fantazji, a żaden z partnerów drugiego nie okaleczy.

Co więcej, w odróżnieniu od zwierzączków, nam, niestety, nie urodzą się małe stateczki.

Ej, żeglerzu, żeglajże
cała nocka na merzu,
Hej, hej, hej, hej,
cała nocka na merzu.

Jakże jo mom żeglowac,
gdi nastonie cemna noc?
Hej, hej, hej, hej,
gdi nastonie cemna noc?

Zapał swice albo dwie,
przyżęglajże tu do mnie,
Hej, hej, hej, hej,
przyżęglajże tu do mnie.

Przyjme cie pod pierzyno,
bondzies spol se z dziwczyno,
Hej, hej, hej, hej,
Bondzie spol se z dziwczyno



Gdyby... statki pływały po rowerowych ścieżkach...

Jeśli zapytam, o czym traktuje „Robinson Crusoe”, archetypiczne dzieło literatury europejskiej, każdy odpowie, że...?
Otóż wszyscy jesteśmy w błędzie.

Młody Anglik, mimo sprzeciwu rodziny, marzy o podróżach morskich i zostaje żeglarzem. Porzuca bezpieczne życie w Anglii, by przemierzać oceany. Po katastrofie morskiej trafia na bezludną wyspę, gdzie spędza wiele lat. **Ale jego marzenie o żegludze i posiadaniu własnego statku nie gaśnie ani na chwilę!** Robinson buduje własny stateczek, by uciec z wyspy! To opowieść o samodzielności, wytrwałości i spełnianiu marzeń dzięki własnej pracy.

Mówi się: teatr odchodzi wraz z jego aktorami. I jest w tym gorzkim stwierdzeniu poruszająca prawda. Teatru takiego, jaki oglądaliśmy pół wieku temu, nikt, żadną siłą, nie jest w stanie odrodzić.

Inna kwestia - czy trzeba? Tak, bezwzględnie. Bo teatr, szczególnie w odniesieniu do epoki przedmultimedialnej, potrafi w sposób niebywale poruszający odtworzyć miniony czas, zachowania ludzi, ich relacje i odczuwanie. Teatr jest żywym przekazem, transmisją z minionej epoki.

Dlaczego tak niezmiennie popularny jest „Wiśniowy sad”, „Wujaszek Wania” czy „Ożenek”? Dlaczego w magię zamienia się „Mieszczanin szlachcicem”, a każde dzieło szekspirowskie, wystawione uczciwie i z pokorą - bezgłośnie wbija nas w fotel? Stajemy się wtedy inwalidami, nie potrafimy poradzić sobie z problemami, które ongiś były treścią sztuk grywanych to tu, to tam, i jeszcze gdzieś. **Wszędzie.** Z tamtych źródeł się wywodzimy, z ich nurtem przez życie płynęliśmy, aż dotarliśmy na współczesne ... rozlewiska, bagna i teatralne mokradła. Czy wtedy, gdy tamten teatr nie wyradzał się jeszcze z życia, było inaczej? Nie. I dlatego ważne jest, by pobudzać nas nieustannie do refleksji, że od zarania istnienia nie umiemy radzić sobie z najprostszymi sprawami. Z naszą tożsamością. O trudniejszych - nie wspominając.

Nie inaczej jest w świecie żeglugi. Inne statki, inne załogi, choć morza i sztormy nieustannie te same.

Robinson Cruzoe nie znajdzie już naśladowców. Tu i ówdzie pojawiają się żeglarze ruszający przed siebie, ale po to, by.... dobić do brzegu. Żeglowność samo w sobie nie ma już większego uzasadnienia i sensu. Stać się wyczynem i sportem, sposobem potwierdzającym fakt, że miejsce człowieka jest na Ziemi. Z morza wyszedł, bywa na nim, ale o drodze powrotnej do wodnego Kosmosu - już zapomniał. Morze jest tylko jedną z fascynujących ale już definitywnie przebytych dróg.

Statki są i pozostaną niezbędnym elementem każdej gospodarki. Ale ten najtańszy środek transportu ciągle zawiera w sobie piramidalny koszt... człowieka skazanego na rozłąkę - by ograniczyć się do wszystkich pochodnych tego jednego słowa. Tęsknota, samotność...

Czy ktoś jest w stanie wyobrazić sobie dumę mężczyzny, który po sześciu, ośmiu miesiącach na statku rybackim, na najtrudniejszych łowiskach świata, wracał do domu z kilkoma dolarami więcej niż miał ten, kto pracował na łodzi i wielkiego (czyli - jakiego?) świata nie widział? Nie wchodził do sklepów sieci „Pewex”, by tam kupować towary nieosiągalne dla reszty społeczeństwa, a wysypujące się z półek sklepowych najtańszych marketów każdego państwa Europy Zachodniej?

Koniec. To nie może przydarzyć się ponownie.

I nie musi.

Jeśli uda się zrealizować i upowszechnić ideę statków półautonomicznych i semi-autonomicznych.

Pokróćce:

1. Yara Birkeland (Norwegia) - to pierwszy na świecie w pełni elektryczny i pół-autonomiczny kontenerowiec, operujący na krótkiej trasie między zakładem Yara w Herøya, a portem w Breivik – 120 TEU, ze wsparciem zdalnego sterowania i funkcją autonomicznej nawigacji. Jego wybudowanie pozwoliło na drastyczną zmianę struktury transportu drogowego w regionie (ok. 40 000 ciężarówek rocznie) i redukcję emisji CO².

2. „River Drones” od Seafar / RensenDriessen - to pomysł belgijskiego armatora: małe, 106-metrowe statki pół-autonomiczne do transportu kontenerów i ładunków masowych po rzekach/morzu przybrzeżnym. Technologia Seafar i hybrydowy napęd, sterowanie z centrum kontroli z lądu. Pierwsze kadłuby budowane w Chinach (2022), wykończone w Holandii.

3. USV Maxlimer (Wielka Brytania) - zdalnie sterowana, pół-autonomiczna jednostka („Unmanned Surface Vehicle”) od SEA-KIT - pierwsze autonomiczne przekroczenie wód Morza Północnego w maju 2019 (przewóz ostryg i piwa). Potem misje badawcze i inspekcyjne – zejście „za linię widoczności” i operacje UUV (podwodne).

4. Energy Observer (Francja) - katamaran eksperymentalny, energetycznie autonomiczny (energia słoneczna, woda, wiatr, wodór). Odwiedził ponad 100 portów (od 2017 r.) jako pływające laboratorium ekologiczne.

To pionierzy. Dziś tą techniką i technologią, a także logistyką zaj-



mują się najwięksi gracze na rynku żeglugowym. Finowie i Norwedzy pracują nad skonstruowaniem najbardziej zapracowanych małych jednostek (ferry, tugboats). Do projektów globalnych dołączyli Mayflower Autonomous Ship, MUNIN (EU), a także konstruktorzy Rolls-Royce, Kongsberga, OrcaAI. US/Navy & RAN zapowiada, że do końca dekady powstaną okręty pół-autonomiczne i prototypy okrętów bezzałogowych.

Autonomia po szczecińsku

czyli...

Oto dokument futurystyczny i... już archiwalny. Zrodzony z marzenia na miarę Robinsona, a utopiony w polskich politycznych suwarach nadmorskich. Nie ma takich? Zdziwiłbyś się, jeden z drugim..

Oto czytam Projekt „**SAC – Semi-Autonomous Coaster**”.

To innowacyjna koncepcja pół-autonomicznego coastera – małego statku towarowego do transportu suchego ładunku (m.in. kontenery, zboże, substancje niebezpieczne). Projekt, który połączył Stocznię Szczecińską, JPP Marine, Nilton Design oraz ówczesną Akademię Morską w Szczecinie. Uzgodniono, że JPP Marine na potrzeby projektu przygotowuje kadłub o nośności ok. 2 800 DWT wraz ze zdalnym systemem nawigacji i ekologicznym, hybrydowym systemem napędowym z bateriami (tzw. „eco-mode”).

Projekt uzyskał grant NCBR o wartości całkowitej ~58,8 mln zł, z czego dotacja bezpośrednia to ok. 33 mln zł.

Harmonogram przewidywał 24–27 miesięcy prac od I kw. 2019, obejmujących projektowanie, modelowanie komputerowe i testy w warunkach rzeczywistych, w ścisłej współpracy z klasyfikatorem. Ten miał zdecydować, że prototyp pod każdym względem spełnia wszystkie warunki bezpiecznej i ekologicznej żeglugi.

Z dokumentacji, jaka trafiła do NCBR wynika, że **SAC to jednostka o poziomie autonomii AL3 (zgodnie ze standardami Lloyd's Register)**, co oznacza zautomatyzowaną nawigację na otwartym morzu, system kolizyjny zgodny z przepisami COLREGs oraz możliwość zdalnego sterowania. Czyli np. ze smartfona? A czemu nie?

Napęd jednostki został oparty na diesel-elektryku, wspomaganym przez akumulatory optymalizujące zużycie paliwa i umożliwiające pracę w trybie „eco”.

W 2019 roku projekt wystartował. Opracowano model kadłuba inspirowany naturalnymi formami.

We wrześniu 2019 roku portal gospodarkamorska.pl informował:

Obecnie model statku znajduje się w trakcie przygotowywania do pełnych testów modelowych w obiekcie badawczym CTO w Gdańsku, w tym CFD, oporu kadłuba, testu napędu i optymalizacji trymu. W następnym etapie sprawdzone zostaną właściwości / cechy wodoszczelne, umożliwiające optymalizację kształtu kadłuba. Wreszcie planowane jest przeprowadzenie testów aerodynamicznych dla nadwozia i podwozia statku, a także przeprowadzenie prognoz RANS dotyczących zdolności manewrowych.

Uczestnicy tej pionierskiej misji postanowili, że prototyp statku zostanie wykonany w Stoczni Szczecińskiej. Uzgodniono, że wszystkie prace wstępne zostały zakończone i za dwa tygodnie ruszy budowa!

Stocznia Szczecińska informowała wówczas (grudzień 2023), że to pierwszy tak kompleksowy projekt B+R polskiego statku morskie-



go o wysokim poziomie autonomiczności. Podkreślano, że w Polsce rodzi się silne partnerstwo naukowo-przemysłowe w obszarze wysoce innowacyjnych jednostek pływających.

Już byliśmy w ogródku, już witaliśmy się z gąską... I wtedy ktoś komuś zrobił... zdjęcie. Ot, zwykłe spotkanie znajomych przy kawie, rozmawiających być może o wszystkim innym, tylko nie o SAC. To zdjęcie powędrowało do mediów społecznościowych. I wywołało kalaps wielkiej figury logistyczno-finansowo-technicznej. Jakby to była wielka konstrukcja klocków domino. Posypało się wszystko, a najgłośniej - głowy decydentów.

Odwolania prezesów, wymiana rad nadzorczych, co musiało, i pewnie miało za cel meliorację koryta, którym płynąć miała rzeka pieniędzy na finansowanie projektu. Większe środki pojawiłyby się z chwilą wprowadzenia do eksploatacji tych stateczków przyszłości, które na świecie, zaczynają tworzyć już swoją historię.

Ile głów mądrych i ideologicznie granitowych z powodu tego projektu zostało zdmuchniętych? A jaką rolę odegrały w sprawie morskie interesy jednego z naszych sąsiadów? Która polska opcja polityczna nie chciała, by jej przeciwnik wpisał sukces pół-autonomicznego coastera na listę swoich atutów wyborczych?

Czytał kto o tych zakulisowych wydarzeniach w prasie lokalnej, fachowej, specjalistycznej, partyjnej? Nie. Bo gangsterstwo ma własne media. Takie jak metody działania.

Oficjalnie mówi się, że projekt SAC (Semi-Autonomous Coaster) nie został zrealizowany głównie z powodu trudności organizacyjno-finansowych, wynikających z modelu konsorcjalnego i wymogów projektu. Dlaczego udaje się takie pomysły realizować choćby Skandynawom? Z analizy przypadku wyraźnie dostrzec można polsko-piekielkowe powody - w tym także - problemy organizacyjne.

1. Złożona struktura konsorcjum - duży, rozproszony zespół (JPP Marine, Nelton, Stocznia Szczecińska, AM Szczecin, CTO, klasyfikator) generował problemy decyzyjne i utrudniał sprawne zarządzanie w projekcie. Decyzje często trafiały do lidera - państwowego stoczni, co wydłużało uzyskiwanie akceptacji najmniejszych zmian.

2. Sztywność i opóźnienia finansowania - projekt współfinansowany przez NCBR w ramach POIR (ok. 58 mln zł) borykał się z długim czasem procedur akceptacyjnych, co hamowało wdrażanie nawet niewielkich korekt. Tego rodzaju finansowanie ograniczało elastyczność, a każda zmiana wymagała długiego

oczekiwania.

3. Wyzwania związane z własnością intelektualną - w konsorcjum występowały niejasności ws. IP - każdy partner wносił własne rozwiązania, co komplikowało kwestie prawne i organizacyjne.

4. Brak pewnego klienta - w przypadku SAC zabrakło zidentyfikowanego odbiorcy, który byłby gotowy wdrożyć technologię i ją finansować, czyli - armatora, który przyjąłby prototyp i sfinansował komercyjną produkcję.

5. Formalnie przerwano projekt na etapie modelowania hydrodynamicznego i optymalizacji, zanim przeprowadzono badania manewrowe na pełnym modelu z „bow inserts” - pomimo, że wcześniej etapy przyniosły zgodne z założeniami wyniki.

Mimo przerwania prac, projekt SAC pokazał, że koncepcja pół-autonomicznego coastera jest technicznie

wykonalna.

Jak słyszę - inicjator przedsięwzięcia, prezes Zbigniew Jagniątkowski z JPP Marine, rozważa wznowienie prac. **Bo nie ma innego wyjścia! Ale projekt musi być nowy. Starego nie da się wskrzesić.** Realia gospodarcze, wymogi ekologiczne, a nade wszystko dotychczasowy model żegluga: statek z pełną załogą - to już przeszłość. Pozyskiwanie marynarzy z krajów o najniższym standardzie ekonomicznym dobiegło końca. **Nikt nie chce pływać jako pracownik morski.** Gone with the wind!

PS W powyższym tekście ani razu nie padło słowo... polityka, frakcje partyjne, rywalizacja ideowa... Nie padły, co nie oznacza, że te właśnie te czynniki nie odegrały kluczowej roli w położeniu projektu na łopatkę.

Hm... Gdyby taki coaster miał kierownicę, dzwonek i ze dwa pedały, może zyskały wsparcie lobby rowerowego Pomorza Zachodniego?

Stare porzekadło mówi: jeśli nie wiadomo, o co chodzi, to wiadomo, że o pieniądze. W Polsce mamy nową wersję tego sloganu - tu wszystko koncentruje się wokół przejęcia władzy.

Oto najnowszy model „morskiej demokracji polskiej”. Semi-autonomicznej. Władza w rękach coraz mniejszej grupy osób. Jak załoga na tym statku - wręcz szkieletowa, a wkrótce - już tylko z kapitańską czapką na kole sterowym. Statki bez marynarzy. Ale z dowództwem lądowym.



"D R Z W I H O R Y Z O N T U"

Syreny statków

pieśń jak żagiel nad portem rozpięły.

Wysokie "c" triumfu.

Znów płynie oddech pracy przez otwarte płuca.

Na redzie ~~statków~~ statki wieńcem :

Na wejściu!

Na wyjściu!

Morze przez burtę brzegu

Cały świat przerzuca.

Port ramionami dźwigów

(prężą się, jak zwykle pod pieśczętą ciężarów)

krajowi podaje

czyjaś przyjaźń daleką, tak bliską, tak ciepłą,

żee się dłoni uściskiem serdecznym wydaje.

Mewy w rozterce : niebo i morze błękitne —

łączą je, płaczą razem białym swoim łotem.

Morze i niebo : — błękit!

Ale brzeg jest — czarny.

Czarne są ręce, twardo zespolone z młotem.

Tym rękoma —

i tej doli młotów i zwycięstwa

syreny pieśń śpiewają.

Tym rękoma bandera

(wolności kwiat u ~~masztu~~ masztu w rumieńcu słonecznym)

Świat jak drzwi horyzontu

na oścież otwiera.

26.VII.46 r.
Fle.

Tak wiele ostatnio (czyli - zawsze) mówi się o szkolnych lekturach. Ta - nie, tamta - tak.

W sporach zdarzają się nie racje, a frustracje pedagogów i urzędników. Ich pożywką są kompleksy - niedoczytane i nieprzeżyte w młodości powieści, wiersze, eseje.

- Nie czytałam, a żyję i zarabiam dwadzieścia na rękę.
 - Czytałam wszystko, znam na pamięć dwieście wierszy, a jestem szatniarką w restauracji...
- Kilka miesięcy temu „wprosiłem” się na dyskusję o dramacie i teatrze do jednego z wiodących szczecińskich liceów.
- Hamlet w całosci? O, nie!
 - Romeo i Julia, a tak, słyszałam, że to niezyciowa historia, nie wiem, czy warto...
 - Ojciec ma dużą prywatną firmę transportową. Więc z „Panem Tadeuszem” mi nie po drodze...
- Atmosfera stawiała się coraz luźniejsza.
- A pierwsza książka, jaką w życiu przeczytaliście. Całą. I kiedy to było? Kto pamięta?
- Śmiechy wybrzmiały, miny zrzedły, a ręce? Okazały się jedynym elementem zdradzającym odruchy życiowe.
- Ci młodzi ludzie nigdy samodzielnie nie przeczytali książki od początku do końca.
- Można? - zawołała dziewczyna o gotyckim wyrazie twarzy.
 - Można! - ich śmiech długo podążał za mną, gdy z drugiego piętra zbiegałem do wyjścia.

Erotyki skutnicze

Jestem człowiekiem przekornym? Tak. Wręcz wyłącznie takim. Wszelkie poprawności, za radą, jaką Tadeusz Konwicki udzielił Gustawowi Holoubkowi z okazji 70 urodzin aktora - "teraz, możesz już mówić i myśleć, co chcesz" - przestały mnie ograniczać. Przekora zaś stała się wyjątkowo ponętna, a wręcz pożądana. Szukam na przykład nowego Szekspira, dramaturga współczesnej pragmatyki! Ale w duchu bardziej językoznawczym niż prawniczym. W tym pierwszym koncieście - pragmatyka skupia się na tym, jak ludzie posługują się językiem i jak interpretują swoje i innych wypowiedzi w zależności od sytuacji. Na przykład, co to znaczy: jesteśmy państwem (nie krajem) morskim. Albo - będziemy budowali statki. Gorzej - staniemy się morską potęgą powiatu, regionu, Europy i świata.



Dzisiaj spotkała mnie inna, bynajmniej nie literacka, choć czytelnicza przygoda. Dziesiątki razy bywałem w biurach konstrukcyjnych różnych stoczni, rozmawiałem z inżynierami, wędrowałem po pochylniach, po halach stoczniowych, gdzie powstawały sekcje i elementy statków. Ale nigdy nie miałem w ręku kompletnej dokumentacji ekonomicznej i technicznej konkretnego statku. Jego założeń i kalkulacji kosztów. Opisu celu budowy jednostki i spodziewanych efektów, głównie

finansowych. Taki atlas, przepis na zbudowanie jednostki pływającej.

Dzisiaj przeczytałem takie dzieło. Czas i zakres pracy, jaki należało włożyć w jego powstanie, dalece przewyższa okres budowy jednostki.

Zbigniewa Jaglątkowskiego, inicjatora budowy pierwszego polskiego semi-autonomicznego statku nie pytałem, według jakiego klucza kompletował ekipę konstruktorów, projektantów, konsultantów,

ekspertów, wreszcie ekonomistów, logistyków, specjalistów od pozyskiwania śrubek, wkrętów, elektrod spawalniczych i silników okrętowych. Wiadomo - potrzebował najlepszych w swojej dziedzinie. Nie dociekałem też, ile czasu spędził na rozmowach z nimi? A może tylko zapytał: idziesz ze mną? Dość, że uświadomiłem sobie, iż człowiek inicjujący takie przedsięwzięcie, musi mieć jednak coś z Krzywoustego, który zebrał drużynę i ruszył w kierunku morza.

Naszym przodkom wystarczały ryby słone i cuchnące,
My po świeże przychodzimy, w oceanie pluskające!

(tłum. Romana Grodeckiego).

Praca zespołu Zbigniewa Jagniątkowskiego, opowiedziana w przeczytanej dziś przeze mnie dokumentacji, to sen na jawie. Zanim rozlegnie się pierwsze uderzenie w blachę poszycia statku czy rozbłyśnie ług aparatu spawalniczego, ten przyszły statek „żyje” w świadomości swoich twórców, jest dziełem kompletnym. Takim, który nie tylko pływa, ale przynosi dające się precyzyjnie wyliczyć - korzyści i zyski! Czytając - miałem wrażenie, że trzymam w ręce pliki dolarów.

Poza wszystkimi, ważnymi, ekonomicznymi i politycznymi względami, budowa takiego statku to wielka lekcja wychowania obywatelskiego. Mam nadzieję, że zauważyli Państwo, iż świadomie nie użyłem określenia: wychowania morskiego. Ono, jako takie, stanowiło od zawsze element niezbędnej w nowoczesnym państwie świadomości gospodarczej. Działania w oparciu o morze muszą być tak samo precyzyjne i przemyślane jak w odniesieniu do inicjatyw w każdej innej dziedzinie życia.

Tu dygresja: z kapitanem ż.j. Zenonem Szostakiem, tak bardzo związanym z Jacht Klubem AZS w Szczecinie, który dla tego numeru miesięcznika TVSiódemka napisał obszerny materiał o historii yachtingu akademickiego, rozmawiałem o jego pasji szekspirowskiej. Czy Szekspir miał pojęcie o nawigacji, o dowodzeniu statkiem, sztormującym w nawałnicy, która miażdżyła bezbronny żaglowiec?

- Tak, zdecydowanie, co więcej - scena sztormu, reakcje kapitana i decyzje bosmana, a także jego komentarz na pretensje i żądania wysoko urodzonych pasażerów żaglowca dowodzą, że autor „Burzy” oraz „Kupca weneckiego” - jak pewnie wielu współczesnych mu ludzi, znał realia morskie. To oczywiste.
- Nie to co my, dziś, w najbardziej lądowym z morskich etapów naszej historii.

Mam nadzieję wrócić do tej rozmowy w jednym z kolejnych numerów TVSiódemki, do zagadnień edukacji morskiej, bez względu na to, jak w ostatnich latach skompromitowano to pojęcie.

Dokumentacja budowy statku semi-autonomicznego zawiera wiele określeń, terminów i pojęć niezrozumiałych dla większości z nas. Z braku obycia morskiego. Nierzadko jest to wiedza specjalistyczna, może trochę hermetyczna, ale nie tajemna. Równie jak założenia i rozwiązania techniczne, fascynuje czytelnika kreowanie biznesu: jak i ile dzięki temu statkowi - zarobimy!

Mówi się - nie dziel skóry na niedźwiedziu W okrętownictwie ta maksyma chyba jednak nie działa. Tu niedźwiedzia trzeba z części i elementów najpierw stworzyć.

Niech więc stanie się to, co jest oczywiste - niech każdy z nas spróbuje zmierzyć się z ledwie okruciami tej dokumentacji, kilkoma cytataми. Bo warto i trzeba wiedzieć, co to jest statek, do czego służy, ile kosztuje, jak się go montuje, a potem eksploatuje.

Człowiek, każdy z nas, to ciągle *homo primitivus*. Jak ten pierwszy, który wiązał tratwy i łąbił dłubanki. Z mozołem osiągał poziom *homo cogitas*. To niezbędny etap, by stać się *homo marinus*.

Chyba, że kogoś to nie interesuje, nie zależy mu na byciu naj-

bardziej wprawionym w szczęśliwe przebycie trasy rejsu Życia. Lubilem i lubię ten banał, slogan i niezwykle trafne porównanie: stosując zasady morskiej nawigacji w życiu lądowym, unikniemy katastrof, zawodów i rozczarowań.

Uważam, że wśród różnych lektur, nie tylko szkolnych, dokumentacja techniczna z którejkolwiek z dziedzin techniki, choć raz powinna być przedmiotem pokornej lektury. By zrozumieć, że smartfonowe aplikacje i gry, to niekiedy wynik bardzo poważnych badań i głębokiej wiedzy.

Muzyk czyta partyturę, a dyrygent całą skomplikowaną orkiestrację. Iluż kompozytorów nigdy nie usłyszało w naturze swoich dzieł. Anton Bruckner, obok Gustawa Mahlera największy symfonik, nigdy nie usłyszał w całości wielu swoich dzieł. Nie było go stać na opłacenie dyrygenta i orkiestry. Ale w wyobraźni swojej rozpiął Bruckner wręcz perfekcyjnie każdy dźwięk, stworzył orkiestrację zapierającą dech w piersiach, gdy słyszymy tę jego muzykę sfer i żywiołów. Malarz - całe życie szuka barw i sposobów utrwalenia ich żywiości na wszystkie następne wieki. Ogrodnik, biolog, genetyk, astronom...

Mój Boże! Jaką część obecnej populacji stanowią twórcy i konstruktorzy? A może jesteśmy społecznością ignorantów?

Dlatego z radością przywołam kilka fragmentów dokumentacji:

SAC (Semi-Autonomous Coaster) - opracowanie, budowa i weryfikacja w warunkach rzeczywistych prototypu semi-autonomicznego statku towarowego żeglugi morskiej.

Ku pokrzepieniu serc naszych, że nam się - co prawda - jeszcze nie udało, ale dobrze, że są inni, którzy tę skibę wiedzy za nas odrzucić próbują.

Streszczenie projektu (z nieznacznymi skrótami i podkreśleniami)

SAC to bezpieczny statek zdolny do autonomicznej żeglugi na wodach otwartych, wyposażony w następujące systemy semi-autonomiczne:

Semi - autonomiczna nawigacja morska - zapewni automatyczne prowadzenie statku na wszystkich odcinkach wód otwartych (od wyjścia z portu początkowego do wejścia do portu docelowego), w tym rozwiązanie wszystkich sytuacji kolizyjnych przy założonym CPA (ang. Closest Point of Approach), z zachowaniem przepisów prawa drogi morskiej COLREGS i z uwzględnieniem batymetrii akwenu. System będzie generował optymalną i bezpieczną trajektorię antykolizyjną, zapewniającą **skrócenie trasy o 6%** w porównaniu z manewrami realizowanymi przez doświadczonych nawigatorów. System będzie miał również zaimplementowaną funkcję adaptacji do zmieniających się założeń np. zmianą na portu przeznaczenia (nowa trasa) lub zmianą spodziewanego czasu wejścia do portu (optymalne nastawy silnika głównego) lub wystąpienie sytuacji awaryjnej. Realizacja ww. funkcji zostanie zaimplementowana w oprogramowaniu autopilota, zarówno z poziomu lokalnego jak i zdalnego systemu ICT (w sytuacjach awaryjnych).

Ekologiczna semi-autonomiczna siłownia okrętowa wraz z zestawem akumulatorów - oparta o silnik diesel-electric z dodatkowym nowatorskim układem elektroenergetycznym (tryb eco siłowni), który pozwoli na **zmniejszenie zużycia paliwa o 5%** w porównaniu do siłowni, które nie posiadają takiego układu (tryb standard). Dodatkowo, na statku zostanie zainstalowany **innowacyjny układ akumulatorów**, który będzie zdolny do kumulowania zaoszczędzonej w siłowni energii z możliwością jej wykorzystania w czasie postojów statku (co najmniej 2h postoju). Parametry pracy siłowni będą monitorowane i analizowane pod kątem optymalizacji kosztów eksploatacji z jednoczesną możliwością dokonania automatycznych nastawów parametrów pracy siłowni akumulatorów w trybie lokalnym i zdalnym.

System ICT do zdalnego monitoringu i sterowania systemami semi-autonomicznymi SAC:

Obydwa **systemy semi-autonomiczne: nawigacyjny i siłowni** okrętowej wraz z zestawem akumulatorów będą monitorowane i sterowane zarówno z poziomu interfejsu lokalnego systemu ICT – przez załogę statku, jak i zdalnego – przez operatorów na lądzie. Będzie to wymagało zapewnienia ciągłej i niezawodnej komunikacji i transmisji danych z urządzeń statkowych do systemu lokalnego, z systemu lokalnego do zdalnego i zwrótnie na statek. Dedykowany system transmisji i komunikacji będzie działał **na poziomie 90% niezawodności**, także w trybie łączności satelitarnej w sytuacjach, gdy inne sposoby komunikacji nie będą działały. Dane przekazywane na ląd będą służyły do generowania wniosków dotyczących optymalizacji pracy siłowni i prowadzenia statku przez system nawigacyjny. Ponadto, system będzie zapewniał **funkcję zdalnego przejęcia kontroli nad maszyną i urządzeniami nawigacyjnymi** w przypadku stwierdzenia sytuacji awaryjnych, ataków cyber-przestępczych lub innych sytuacji uznanych za niebezpieczne.

Dodatkowo, w SAC zostanie zastosowany **nowatorski kadłub** z konstrukcją wstawki kadłubowej w rejonie dziobowym o kształcie redukującym opory hydrodynamiczne o minimum 3% w stosunku do kadłuba o standardowym kształcie oraz nie pogarszającą pozostałe istotne właściwości techniczne i funkcjonalne jednostki, tj. ładowość.

I aspekt biznesowy, wręcz cywilizacyjny, zmieniający w sposób rewolucyjny tysiącletnie rozumienie i uprawianie żeglugi.

Statek przybrzeżny typu SAC będzie oferowany armatorom polskim i zagranicznym najpóźniej od roku 2021 **(tak mogło być!!!)**. Armator SunShip podpisał list intencyjny w sprawie zakupu kilkunastu statków typu SAC. Sukces rynkowy SAC jest wysoce prawdopodobny dlatego, że **produkt będzie stosunkowo tani w kontekście długofalowego zysku ekonomicznego**, który przypadnie armatorowi w wyniku eksploatacji SAC. Cena jednostkowa statku została ustalona na bazie wiedzy i doświadczenia Lidera projektu o rynku analogicznych produktów oraz na podstawie innowacyjnych rozwiązań zastosowanych w prototypie, które zwiększają cenę jednostki, ale też znacząco obniżają koszty eksploatacyjne. **Przy średnim 30-letnim okresie eksploatacji coastera, koszty eksploatacji mogą się zmniejszyć o ponad 4,5 miliona USD, czyli niemal połowę ceny statku.**

Projektowany prototyp przy „cała naprzód” ma spalać około 6,6 MT paliwa MGO. Obecnie tona tego paliwa kosztuje około 700USD, czyli dzienne koszty to nawet 4620 USD, ale przy spokojnych warunkach

pogodowych, tzn. maksymalnym stanie morza 3. Zakładamy, że zastosowane w SAC nowości technologiczne pozwolą na **oszczędność w zużyciu paliwa wynoszącą minimum 8% (układ napędowy i nawigacja)**, co oznacza, że **dziennie zaoszczędzimy 370USD, a miesięcznie może to sięgnąć ponad 11 tys. USD**, przy założeniu, że statek ciągle pływa. Ale nawet jeśli statek połowę czasu spędza w porcie, to i tak oszczędzamy ponad 5.500 USD/mc. Paliwo stanowi główny koszt armatora/czarterującego. Drugi na liście koszt eksploatacji statku, to koszt załogi. Obecnie statek tradycyjny odpowiadający SAC ma 8 osób załogi, która zarabia około 30 tys. USD/mc. Jeżeli, **dzięki automatyzacji zredukujemy załogę do 6 osób**, to zaoszczędzimy średnio około 7500USD/mc. (...)

Dwie pozycje dają łącznie 13.000USD/mc oszczędności. Reasumując: armatorowi opłaca się kupić statek nawet o 25% droższy od „tradycyjnego”, ponieważ już po 15 latach eksploatacji ta „nadpłata” się spłaca, a po 30 latach eksploatacji możemy uzyskać 25% „czystego zysku” z inwestycji w innowację.

Wysokie prawdopodobieństwo dobrej koniunktury SAC wynika również z tendencji zwykłych na rynku przewozów statkami przybrzeżnymi w najbliższych latach oraz z faktu, iż flota tego typu statków osiągnęła na całym świecie, a w Polsce w jeszcze większym stopniu, wiek „emerytalny” i będzie wymagała gruntownego odnowienia po roku 2020.

Statek SAC to projekt kluczowy Szczecińskiego Parku Przemysłowego i całego ekosystemu polskich firm, współpracujących ze Stoczną.

Realizacja projektu oraz produkcja statków semi-autonomicznych pozwoli Stoczni na wykonanie skoku rozwojowego i odbudowanie marki.

Dzięki projektowi u wszystkich konsorcjantów rozwinię się współpraca z jednostkami badawczymi, które są podwykonawcami zadań kluczowych w projekcie.

Warto podkreślić, że konsorcjum projektowe jest otwarte na współpracę z realizatorami innych polskich komplementarnych projektów w dziedzinie autonomiczności statków morskich, tj. AVAL (aval-project.pl) co da możliwość integracji i wykorzystania rezultatów polskich projektów B+R we wspólnym polskim produkcie w obszarze statków autonomicznych, **zdolnym konkurować z opracowanymi produktami znanych korporacji.**

Kolejny akapit cytowanego opracowania właściwie zamyka dyskusję nad wizją transportu morskiego. Pora, aby wreszcie dysponenti wielkich funduszy zrozumieli i ukorzyli się przed faktem, że **NIKT NIE CHCE JUŻ PRACOWAĆ NA MORZU!** A wszelkie wymachiwanie polską banderą przez samego premiera, który jest przekonany, że budując nowy żaglowiec przyczyni się do odtworzenia dejmanki (kolejki marynarzy beznadziejnie czekających na zamustrowanie na jakikolwiek statek, byle tylko płynąć w siną dal) - nie mają sensu! Halo!

Panie premierze, akademicy w konia Pana robią, przekonując, że na nowym żaglowcu wykształcą Panu nowych marynarzy! Ilu? Po co?

Wracam do projektu, do zagadnień wielkiej, utraconej szansy środowiska szczecińskiego. Kolejny cytat:

Lider projektu - Szczeciński Park Przemysłowy (zwa-

Stocznia Szczecińska z grantem NCBR na budowę semi-autonomicznego statku



Stocznia Szczecińska uzyskała grant od Narodowego Centrum Badań i Rozwoju na budowę semi-autonomicznego morskiego statku towarowego - poinformowały w piątek służby prasowe Stoczni Szczecińskiej.

Źródło: portal: www.gospodarkamorska.pl



PMK

10.09.2019 20:30

Źródło: własne

Zobacz następny artykuł

Niedługo testy modelowe semi-autonomicznego statku zaprojektowanego przez polski Nelon



Projekt semi-autonomicznego statku towarowego żegluga morskiej typu coaster przejdzie niedługo test modelu. Jednostka została zaprojektowana przez polskie biuro Nelon we współpracy ze Stoczną Szczecińską, JPP Marine, Akademią Morską w Szczecinie i Centrum Techniki Okrętowej z Gdańska.

ny dalej Stoczną Szczecińską lub Stoczną) oraz firma JPP Marine - partner projektu, prowadzą od 2016 r. systematyczną analizę potrzeb armatorów zainteresowanych zakupem jednostek przybrzeżnych. **Produkcja tego typu jednostek jest elementem strategii rozwoju Stoczni na lata 2017-2030.** W wyniku rozmów i spotkań z władzami oraz pracownikami armatorów Sunship, Euroafrica, Balt-Tramp i Uni-baltic ustalono, że klienci wyraźnie akcentują następujące pożądane cechy coasterów, które stały się podstawą zdefiniowania nowości technologicznych projektu:

- **Ze względu na bardzo duży problem z poziomem wykształcenia załóg statków oraz dużymi brakami kadrowymi w transporcie morskim w ogóle, niezbędne jest szybkie wprowadzenie na rynek jednostek morskich, które mogą być obsługiwane przez możliwie najmniejszą co do liczności załogę, wspieraną inteligentnymi systemami decyzyjnymi i monitorującymi działanie systemów statkowych. To wsparcie przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa żegluga, jej ekonomii oraz przyczyni się istotnie do ochrony środowiska poprzez optymalizację manewrów antykolizyjnych, które będą precyzyjniejsze.**
- Ze względu na niższą efektywność ekonomiczną przewozów przybrzeżnych, bardzo pożądane jest zastosowanie technologii, które w jak najwyższym stopniu przyczynią się do oszczędności zużycia paliwa, zarówno na trasie rejsu, jak i w czasie postojów.
- Naturalną konsekwencją automatyzacji procesów pracy systemów statkowych jest informatyzacja tychże procesów. Dlatego kolejną zidentyfikowaną silną potrzebą jest **wykorzystanie systemu ICT do zdalnego monitorowania i sterowania siłownią okrętową oraz prowadzenia statku po zaplanowanej trasie z wykonaniem manewrów antykolizyjnych włącznie.** System taki zbiera dane z urządzeń statkowych (urządzenia nawigacyjne, siłownia okrętowa, itd), przesyła pakiety zebranych danych na ląd, analizuje je w systemie centralnym i generuje wnioski i rekomendowane decyzje, czy też konkretne parametry pracy danego urządzenia na statku, które mogą być wykorzystane przez załogę lub być przekazane do systemów sterujących pracą urządzeń (np. do autopilota). Zaspokojenie tej potrzeby będzie wymagało **wykształcenia nowego typu pracowników armatora, którzy będą dodatkowymi, wirtualnymi członkami załogi, utrzymującymi stały kontakt z załogami, analizującymi**

dane z obsługiwanych statków i przekazującymi załodze decyzje armatora wynikające z analizy tych danych w zakresie optymalnej i bezpiecznej eksploatacji. O ile stała komunikacja na linii statek - ląd w czasie rejsu jest aktualnie droga na wodach oceanicznych, o tyle w żegludze przybrzeżnej nie generuje wysokich kosztów. Na przykład firma INMARSAT uruchomiła system Fleet Express, który armator SunShip używa na swoich statkach i potwierdza jego niezawodność i przydatność do celów żegluga przybrzeżnej.

- Silną potrzebą armatorów jest również konieczność dostosowania procesów eksploatacji statku do coraz bardziej zastrzonych norm i ochrony środowiska. Potrzebę tę można zaspokoić montując na statkach np. napęd hybrydowy diesel-electric, ale należy pamiętać, że tego typu silnik stawia przed armatorem i załogą jeszcze wyżej poprzeczkę wymagań w zakresie eksploatacji. Tym bardziej jest uzasadnione, przy wykorzystaniu tego typu napędu, **opracowanie inteligentnego systemu umożliwiającego monitoring i sterowanie automatyczne siłownią okrętową.**

temu umożliwiającego monitoring i sterowanie automatyczne siłownią okrętową.

Na podstawie opisanej wyżej analizy potrzeb armatorów, zadeklarowanej współpracy na etapie realizacji projektu oraz zainteresowania zakupem statków wyprodukowanych na bazie projektu SAC, Konsorcjum podjęło decyzję o przygotowaniu i realizacji projektu.

Jasne? Klarowne i oczywiste? I choćby nie wiem, na jak wysoki płot wskakiwał nasz ministerialny kogucik i jakim dyszkantem wyśpiewywał światu, że morze jest nasze i nie oddamy za nie nawet złamanego wioselka, to bez nieuniknionej, oby jak najszybszej, realizacji takich projektów jak powyższy, zostaniemy wyparci nie tylko ze światowego, ale także przybrzeżnego shippingu.

Autorzy projektu przygotowali dogłębną analizę polskiego potencjału morskiego: produkcyjnego i eksploatacyjnego na tle sytuacji światowej. Wiosek? Truchcikiem i z wywieszonym językiem biegniemy za wskaźnikami światowymi. Nigdy, poza zdarzeniami incydentalnymi, ich nie osiągniemy, jeśli decydenci dadzą się uwodzić przez bardów i trubadurów politycznych, ich wyciąganiem z kasy państwowej miliardów na jednostki badawcze czy żaglowe, na ścieżki rowerowe i aquaparki. To wszystko jest ważne i potrzebne, ale - „Zna proporcję, mocium panie” - wołał bynajmniej nie marynista, Aleksander Fredro.

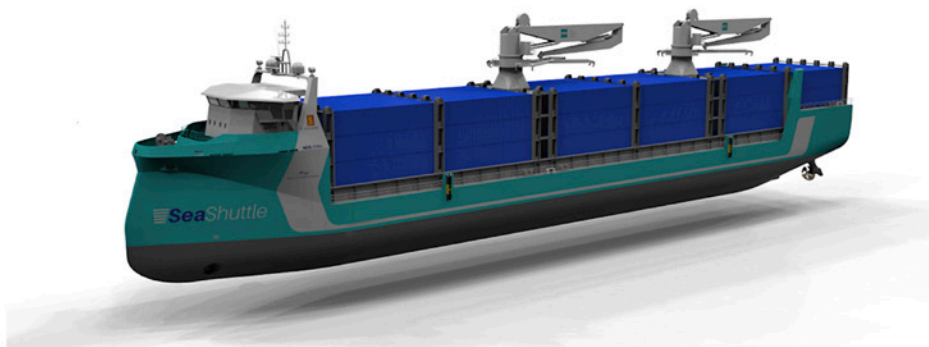
Słyszę, że pomysłodawca projektu rozważa ponowne podjęcie inicjatywy zbudowania statku semi-autonomicznego. Tyle w tej sprawie prac już wykonano. Polityka, teorie spiskowe, ambicje i rywalizacja partyjna miałyby zniszczyć tak ważne przedsięwzięcie?

Róbmy swoje, a „im”, patriotom, dedykujmy tych strof kilka z „Pieśni o sośnie”, anonimowego autora staropolskiego. To najstarszy polski utwór (ok. 1520–1530), który mógłby się stać inspiracją do partyjnych prac ręcznych.

**„Zrąbano mię w boru,
Postawiono w moru,
Puszczono mię w wodę,
Byłam w wielką trwogę.**

Samskip planuje na linię do Polski semi-autonomiczne statki z napędem wodorowym

02 stycznia 2019 | rel, PBS



Samskip, utrzymujący regularne połączenia z zawinięciami do polskich portów, ujawnił, że bierze udział w opracowaniu i wprowadzeniu do eksploatacji semi-autonomicznych statków z napędem wodorowym. Jak podano w oficjalnym komunikacie - Samskip planuje ich zatrudnienie w regularnym połączeniu portów polskich, szwedzkich i norweskich.

Źródło: www.portalmorski.pl

**Z sośninygo drzewa
Sprawiono mię w kształt okręta,
Mam ja żagle białe,
Po morzu się chwałę.”**

I na koniec...

Powyższą dokumentację stworzyli najlepsi z najlepszych. Fachowcy, a zarazem wizjonerzy.

A kto projekty takie zatwierdza? Przydziela środki? Uruchamia, uwalnia wizję? Albo... odrzuca?

Kto decyduje o postępie i realizacji nie tylko marzeń innych ludzi, ale konieczności cywilizacyjnej?

Znów chciałem westchnąć i zawołać: mój Boże! Obawiam się jednak, że i On sam zadaje sobie to pytanie, patrząc w naszą stronę, jak licealista przed tablicą, który zapomniał wzór na kwadraturę koła.

Notatka służbowa, ściśle jawna, do absolutnie publicznego użytku.

Sporządzona na podstawie rozmów z figurantami obserwującymi realizację projektu SAC.

Ustalono:

Projekt SAC miał zweryfikować zdolność Szczecina do podjęcia takiego wyzwania. Od wielu lat nie budowano tutaj żadnych statków.

Z przyczyn nienagłośnionych, ale powszechnie i pokątnie znanych - kontrakt na budowę SAC nie został podpisany. W atmosferze „nikt nic nie wie”, w kwietniu 2019 odwołano zarząd lidera - Szczecińskiego Parku Przemysłowego.

Zgilotynowano kilka innych głów zarządczych. Także w ministerstwie.

Nowy zarząd SPP nie kontynuował projektu SAC. Dlaczego?

Projekt SAC nie był akceptowany przez ówczesne czynniki polityczne. **Polska stocznia buduje nowoczesne statki dla i za niemieckie pieniądze!?? NIGDY!**

Gdyby stało się inaczej, szczecińskie okrętownictwo byłoby dziś istotnym uczestnikiem powrotu tradycji stoczniowych do miasta stworzonego wręcz do budowy statków. Do Szczecina.

Budowa jednostek SAC zajęłaby część infrastruktury stoczni. Pozostałe tereny i majątek oraz obiekty, w tym place i nabrzeża - STAŁYBY SIĘ PARKIEM PRZEMYSŁOWYM i byłyby przedmiotem obrotu handlowego, najmu, integrowania firm współtworzących odradzający się przemysł stoczniowy.

Historyczna szansa poprzedniej ekipy rządowej i politycznej została bezpowrotnie zaprzepaszczone. Wniosek o Trybunał Cywilizacyjny dla tej ekipy należy wysłać jak zasugerowałby S.J. Lec - pod prywatny adres Pana Boga! Czyli?

Obecnie już nie można w tej sprawie aplikować o dofinansowanie do NCBiR. Powód - zmiana zasad kwalifikacji projektów. Z dofinansowania wyłączono budowę środków trwałych.

Flota coasterów - statków żeglugi bliskiego zasięgu - LOA 89m,

operujących na akwenach Bałtyku, Morza Północnego i Morza Śródziemnego, nie jest używana przez polskich armatorów.

Obecnie pływa ok. 600 tego typu jednostek. Ponad 60% z nich pozostaje w eksploatacji od ponad 20 lat.

Największym producentem tych jednostek dla Europy są Niderlandy, współpracujące z Wietnamem.

Co w sprawie jedynej, jak dotąd, realnej inicjatywy, aby wskrzesić szczecińskie okrętownictwo zrobiły tutejsze czynniki? **Nic**. Czy konsorcjum wykorzystało wszystkie kanały informacyjne, by z projektem dotrzeć do obywateli? **Nie**. Szczątkowe notatki, proste informacje na ten temat, zamieściło nie więcej jak siedem portali internetowych: lokalnych i branżowych. Jakby projekt był ściśle tajną akcją. Żaden poważny dziennik, tygodnik, żadne liczące się tytuły naukowe - nikt nie pisał o projekcie SAC. Radio i telewizja jakby pod ziemię się zapadły. A powinny? W myśl obecnie panującej doktryny propagandowej: wołaj i chwal się zamiast pracuj i staraj się - **NIE!**

W normalnym świecie, projekt taki jak nasz, szczeciński, byłby uznany za normalne, oczywiste, codzienne, niezbędne działanie. W rozsądnym systemie gospodarczym argumenty o utraceniu takiej idei, bo przysłużyłaby się Niemcom - zdagnozowanoby jako aberrację. Cały biznesowy świat chce pracować przede wszystkim z Niemcami. A my mamy ich wszystkich za ścianą, całą ich gospodarczą potęgę.

Produkt zaakceptowany przez Niemców uzyskalby certyfikację honorowaną na cały świat.

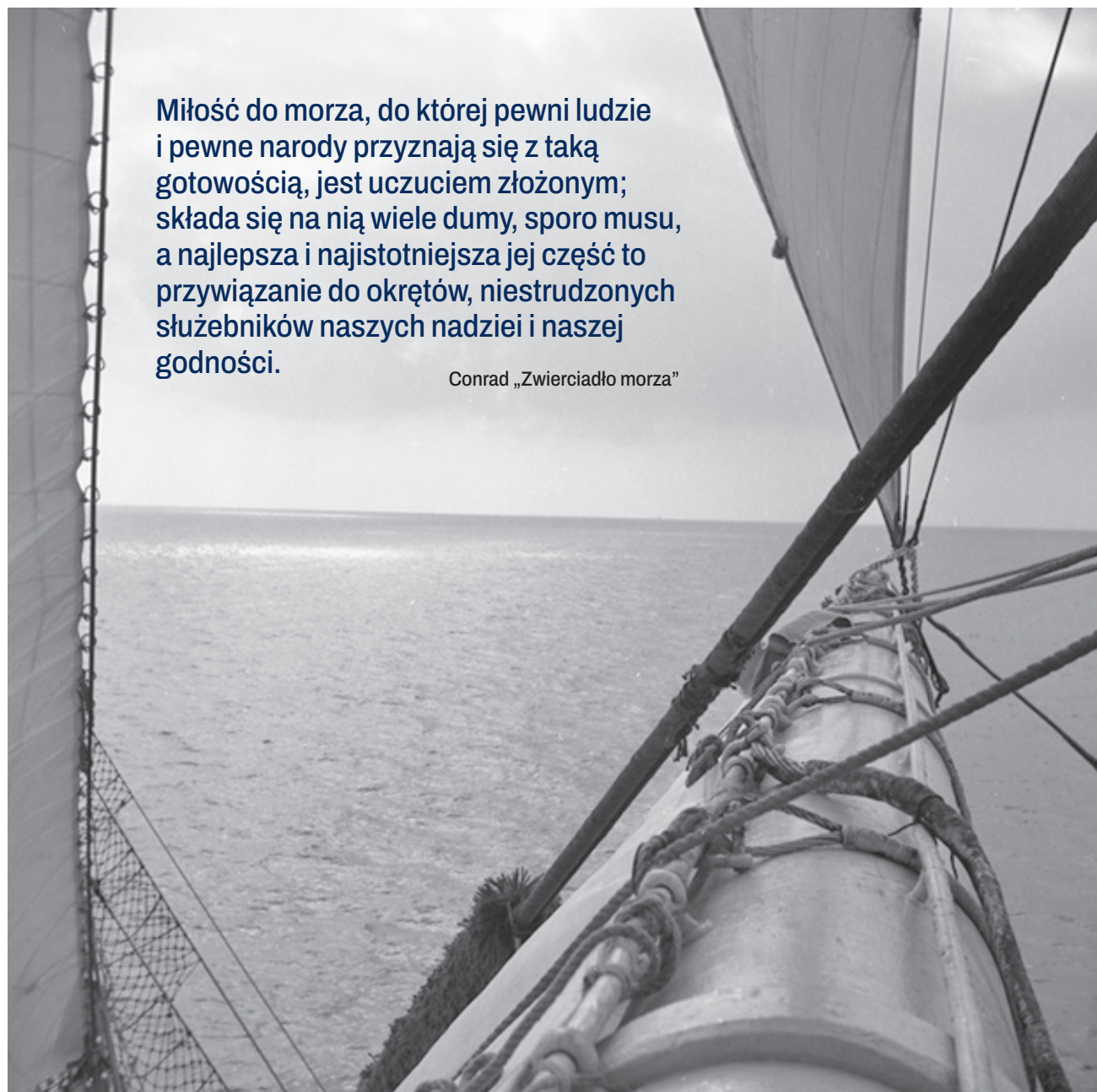
- *No, skoro Niemcy zaakceptowali robotę polskich specjalistów, to my wszystko bierzemy w ciemno.*

Tymczasem okazuje się, że jedyne co mamy świata do zaofiarowania, to polska prząsność, zawiść, małostkowość. To jest nasz największy skarb narodowy. Produkt eksportowy. Nasza marka i znak jakości.

Na tym raport uzupełniający zakończono, Podpisano i opublikowano.

Niech żyje Polska Morska

Niech się święci Kult Ziemniaka i Buraka.



Miłość do morza, do której pewni ludzie i pewne narody przyznają się z taką gotowością, jest uczuciem złożonym; składa się na nią wiele dumy, sporo musu, a najlepsza i najistotniejsza jej część to przywiązanie do okrętów, niestrudzonych służebników naszych nadziei i naszej godności.

Conrad „Zwierciadło morza”

Gospod**ra**ka morska czyli marskość Szczecina

(Uwag ledwie kilka...)

Jak niejedno dziecko zabawki, tak my - źle traktujemy statki. W niczym nie sprzeniewierzyliśmy się słowom Conrada tak mocno jak w odniesieniu do owych służebników naszych nadziei i naszej godności.

Godność... Ale czym ona jest?

Szczecin nie ma swojego statku. Nie jest więc miastem godnym? Ano - nie jest.

Raz, w latach 40. XX wieku, gdy kapitan Konstanty Matyjecz-Maciejewicz przyjechał tu z Gdyni, by uruchomić wydział nawigacyjny gdyńskiej Szkoły Morskiej, przy Władach Chrobrego

cumował jego ukochany - „Dar Pomorza”. Bo kształcenie przyszłych kapitanów i nawigatorów - zgodnie z wiekową tradycją - musiało odbywać się pod żaglami. W Polsce, na tym samym żaglowcu, który w 1930 roku kapitan Maciejewicz uratował w śmiertelnym sztormie, gdy fregata pierwszy raz płynęła do Polski. Na „Darze”, na którym Maciej pierwszy raz pod polską banderą opłynął on świat dookoła, a było to dokładnie 90 lat temu!

Potem mieliśmy parowiec „Soldek”, który dziś stoi w Gdańsku, nieopodal „Daru Pomorza”. Niewykluczone, że niebawem zacumuje tam także „Dar Młodzieży”. Powstanie więc ... **cmentarzysko „naszych nadziei i naszej godności”!**

Sarkazm? Nie, ironia losu! Najlepsza charakterystyka naszego stosunku do morza. Tym jednostkom się poszczęściło. A gdzie są słynne niegdyś jachty, dzielne kutry rybackie, gdzie siedziba Liceum Morskiego - zorganizowana na wycofanym z eksploatacji statku „Kaszuby”, przemianowanym wówczas na „Kapitan K. Maciejewicz”? Lista, jak się okazuje, nie jest krótka.

Wróć niebawem do tych kwestii, szczególnie do „Soldka”. Bo to kliniczny przypadek dziedzicznej choroby morskiej Szczecina, świadek kampanii propagandowej, którą przegrałem

z kretesem, wobec argumentów dyrektora Muzeum Narodowego, prof. Władysława Filipowiaka. Obaj, także jego następca - **nie doprowadzili do powstania prawdziwego Muzeum Morskiego**. Panowie, nic w tej sprawie nie zrobiliście. NIC! Przez kilkadziesiąt lat! Że wam nie pozwolono, nie zaakceptowano, nie dofinansowano? Przez lata waszych kadencji osiągnęliście światowy rekord niemocy. Od Lecha Karwowskiego słyszałem, że to pan marszałek mu nie sprzyjał... Leszku, to mogłeś zwolnić marszałka. Trzask-prask i po kłopotcie.

I teraz, w tym klimacie, wśród takiej pustynnej gorączki antymorskiej, mamy znów dosiąść żaglowiec i cwałować nim, jak jachtem „I love Poland”, by słać morski Szczecin (co ja mówię) - całą Polskę? Polska Fundacja Narodowa jacht ten w 2024 roku sprzedała w tajemniczych okolicznościach. Rach ciach i po sprawie. Czy rzeczywiście? Upiecz się poprzedniej ekipie?

Interesuje mnie, jaki port macierzysty będzie widniał na rufie żaglowca, którego budowę zadekretował premier Donald Tusk w czasie Kongresu Morskiego. „Szczecin”? A co zrobił jeden z drugim, panowie, by tak się stało? Jak dotąd, w sprawach morza, postawiliśmy najbardziej **komiczny morski blaszak** na Łasztowni, nazywany przewrotnie Morskim Centrum Nauki.

Zaraz... czy nikt nie widzi, że ta nazwa jest całkowicie pozbawiona sensu? Nic nie znaczy. A tylko myli. Centrum Nauki? Nauki morskiej? Morskie centrum? Walczyk czy kujawiaczek? Nieważne, byleśmy się w kółko kręcili! Oj, dana, dana, że śledziem w zębach, ole! I taką też działalność to Centrum prowadzi. Zadaszony gigantyczny plac zabaw z nieustannie uszkodzonymi eksponatami. Dziecko to nie byle kto: każdą rzecz zepsuje. Nie dlatego, że chce. Ale dlatego, że ma energię niespożytą, a eksponaty w centrum w najmniejszym stopniu nie skłaniają do skupienia i refleksji, a jedynie zachęcają do żywiołowej, spontanicznej zabawy. A to jest słuszne i prawidłowe.

Przez pierwszy sezon dowodził tą kompromitacją navigator bez mentalnego patentu żeglarskiego. Jakiegokolwiek dyplomu, jeśli mowa o nauce i wychowaniu morskim. Dziś pan marszałek chyba nie szuka już kolejnego sternika, który - jak poprzednik - zamontuje rudel na dziobie tej instytucji. I zacznie swoje wajchowanie propagandowe. Nie szuka, bo nie ma społecznej presji, **nie jest to centrum komukolwiek potrzebne** lub - nikt nie wie, do czego może być przydatne. Proszę przejrzeć katalog imprez i prezentacji. Od Sasa do Lasa, z panem Makłowiczem na deser, a najmniej - w odniesieniu do morskiej edukacji, tradycji, kultury czy tradycji. MCN jest pomnikiem naszej niekompetencji, megalomanii, bezkarności finansowej i cywilizacyjnej - jest pomnikiem żenady.

JAKI BYŁ KOSZT OBIEKTU, ILE PŁACIMY ZA JEGO UTRZYMANIE, CZYM ISTOTNYM, MERYTORYCZNYM WPISAŁ SIĘ ON W ŻYCIE MIASTA?

Sala restauracyjna i bankietowa pomyślana tak nierozważnie... - w



obiekcie o charakterze edukacyjnym, pełnym młodzieży - otwarta na świat, jak statek bez rufy. A na stołach flotylla kieliszków na przyjęcie... mleka i kefiru? Bo morskiej wody przecież się nie pije.

Portal wszczecinie.pl informował w marcu 2024 roku:

– Winnica Pałacu Rajkowo przygotowała pokaz, który rozpocznie się w piątek (8 bm.) o godzinie 19. Z okazji Dnia Kobiet i samego otwarcia „Morskiego Centrum Smaków” będzie mieć miejsce degustacja wina.

Zdjęcie obok zostało wykonane w samo południe.

Czytelnicy portalu komentowali ten fakt:

DDD 1 rok temu

Jak MCN jest związany z kulturą i nauką to się śmiać/płakać chce. Ani tam kultury, ani nauki nie znajdziemy, bo to placyk zabaw dla 800+ i nic więcej. Niestety Kopernika z Warszawy większość nie widziała i stąd brak możliwości porównania z normalną instytucją, a to miasto to dno, i od lat szoruje po tym dnie, i takie to też morskie centrum nauki i kultury sztuki. Zresztą niedawno było oficjalne stanowisko szefa MCN, że tam ma być centrum konferencyjne... więc będzie to zaraz Konferencyjne Morskie Centrum Zabawy, Nauki i Sztuki.

Na swojej stronie internetowej, MCN tak przedstawiał nowego partnera:

Morskie Centrum Smaków to nazwa, którą wybrała firma



(...) z Rajkowa spośród zgłoszonych przez pracowników MCN propozycji. (...) to połączenie firm z kilkunastoletnim doświadczeniem (...), (...), (...) Winnica Pałacu Rajkovo z markami: (...), (...) Pałac Rajkovo, Dwór Białe Wino i Winnica Pałacu Rajkovo).

Co ciekawe, firmy te udzielają się także w prowadzeniu badań naukowych (wspólnie projekty unijne) we współpracy z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym. Badania dotyczą rozwoju upraw i produktów ekologicznych, które są kojarzone z naszym regionem, mają na celu między innymi ograniczenie zawartości alergenów w żywności.

Ciekawe... I nie o złośliwości czy przytyki tu idzie. Lecz o bezczelność. Bezkarność. Prywatę. Tę mamy już przy samym wejściu do obiektu - prezentacja dealera samochodowego (zdjęcie po prawej) - kolejnego partnera Centrum. Niech dzieciaki od małości uczą się, jakiej marki auta powinny kupować w przyszłości. Takimi autami poruszają się pracownicy MCN?

Ta forma "niewymuszonego wymuszania" prywatnej korzyści poprzez wykorzystywanie "prestiżowego obiektu" na cele reklamowe zasługuje na najwyższą naganę.

Ale kto im zabroni?

Bynajmniej nie dygresja...

Ostatnio stanąłem jak wryty przy ulicy Bogurodzicy, tuż obok Akademii Sztuki. Na parkingu dumnie lśnił w słońcu automobil oklejony i opisany jak nie przymierzając przedwojenny słup ogłoszeniowy wizerunkiem, godnością i sloganami reklamowymi - egzemplarz ambadorski, ujeżdżany przez rzeczywiście znanego szczecińskiego aktora. To nasz Laurence Oliver i Jim Carey w jednej osobie. Panie Michale najwspanialszy! Uchodzi to tak? Naprawdę? A może został Pan przymuszony? Może to jakiś szantaż albo kara za coś, że



sam musi Pan siebie obwozić i manifestować światu swoją wyjątkowość? Taka jest cena profesjonalizmu i niezależności?

Czy bywalcy MCN mają jakikolwiek pożytek z obecności sponsorów i patronów? Żadnego. Za wszystko płacą. A kto korzyści czerpie? Kto jeździ autami dealera? Kto delektuje się produktami winnic i hurtowni alkoholu?

Pytam oficjalnie kuratora oświaty, przedstawicieli organizacji dbających o wychowanie w trzeźwości. Co Państwo na to? Że jak są tam dzieci, to zakrywa się im oczy, gdy na stołach lądują butelki z winem? Ostatnio w mieście dyskutowano o kwestii alkoholu w odniesieniu do Willi Lentza. Obawiam się, że NIKT tej tzw. afery nie zbadał, nie prześwietlił. Wystarczyło rzucić hasło - alkohol. A jakiej wartości wina były "degustowane" w MCN? Mniejsza o kwotę, ważniejsze - ile trunku popłynęło w gościnnych salach obiektu?

Po kokursie na fotografię ze złotu żaglowców, fotoreporterzy otrzymali... po flaszkę.

Albo świętowanie pierwszej rocznicy Centrum... Pan marszałek i jego bosman przyniósł krolki tort. Dla kogo? Dla garstki przypadkowych gości. Ale wieczorem - znów polecam relacje filmowe - przyjaciele Centrum, szefowie marszałkowskich instytucji, klepali



bosmana MCN po plecach, bili brawo admirałowi, a w zastępstwie rumu - toasty wznoszono wąskimi, długimi kieliszkami.

Morskie Centrum Nauki - uznaję za największy morski skandal w morskich dziejach Szczecina. Do sprawy wróć. Do pomysłów Wojtka Hawryszuka, do mojej korespondencji z kierownictwem placówki. Do błędzenia tegoż we mgle w kwestii zdefiniowania celu i programu edukacji morskiej, realizowanej z myślą i w oparciu o ideę patrona obiektu.

Niezbędny jest raport na temat tego ekscesu marszałkowskiego. Poprzedni dyrektor MCN nieustannie świętował rekordy centrum informując, ilu ludzi (dzieci) je odwiedziło. Ostatni rekord - podobna metoda obowiązywała do niedawna w Centrum Przełomy - to 300 tysięcy dusz. Przez rok. Ta gigantomania to czysta błazenada.... Trzysta tysięcy? Przez rok!? A czy wiedzą Państwo, że polskie koleje przewożą (2024) 1 116 438 pasażerów dziennie? Postawmy MCN na tory i buch! Maszyna w ruch, po nowe rekordy! Byle dalej od Szczecina.

Do dziś w Centrum odbywają się spotkania, wydarzenia z udziałem ilu osób? Proszę popatrzeć na relacje fotograficzne. Mówimy o instytucji w niegdyś półmilionowym mieście. A na imprezach tu czy tam, spotykają się ci sami bywalcy. Koszt dotarcia do obywatela z ofertą artystyczną czy popularno-naukową jest w Szczecinie wprost rekordowy. Promocja byle czego jest natrętna, toporna i byle jaka. Szczecin nigdy nie zdobędzie się na wydarzenie rozmiaru wystawy malarstwa Jacka Malczewskiego.

Bo to Szczecin. Jaka jest jego głowa, taka zwolna staje się cała reszta. Czyli... reszta.

Kontynuować? Gdzie masz ze statku „Kapitan K. Maciejewicz”, który, także przy moim, niewielkim udziale, stanął niegdyś przy wlocie do Szczecina, na powitanie charakteryzując miasto jako morskie. Dziś, po latach poniewierki, stoi wciśnięty między obiekty Łasztowni, na tle wieżowca. Że nie jest dziełem sztuki - zdaniem ostatniego dyrektora muzeum? Nie stanowi wyrazu ekspresji artystycznej? **Ale jest, powtórzę - dowodem kompetencji tego miasta, JEST częścią naszych nadziei i godności.**

Tu i ówdzie można spotkać w mieście morski złom okrętowy: kotwice, łańcuchy, okrętowe śruby... Zrobiłbym z nich kółko wstępu dla zarządców miasta, które odwróciło się od morza. Twórcom najbardziej niemetroplitarnej ulicy, jaką jest aleja Wojska Polskiego - zamontowałbym śrubę okrętową, lewoskrętną czyli wsteczno-poprzednią. Pomysł na tę ulicę, zaiste, godny schodów na Księżyc. Obowiązkowo z ławeczkami. Bo ludzie, jak królowie do Betlejem, idą i jadą z Niebuszewa, Gumieniec, a nawet Podjuch i Gołęcina, żeby sobie tam posiedzieć, na ławeczkach.

Nie przeczy to innej prawdzie, że jest u nas mnóstwo, setki firm, które są aktywnymi uczestnikami polityki morskiej innych krajów, pracując na ich rzecz, z wielkimi sukcesami. Ale nikt tam nie powie, że

na sukces Flamandów, Francuzów czy Niemców pracowali polscy okrętownicy i inżynierowie.

Co dla miasta oznacza fakt, że ma tutaj siedzibę PŻM? Czy miasto straciłoby cokolwiek, gdyby armator przeniósł swoje bura do pierwszej przygranicznej wioski na terenie Niemiec albo do Las Vegas? Nic. Nic nie utracimy. Nie potrafimy wykorzystać dobrodziejstwa morskiego kapitału i potencjału. Przepraszam - omal nie zapomniałem o jednym sukcesie - zburzyliśmy Morski Ośrodek Kultury i Dom Marynarza. Ile lat plac po tych obiektach stoi pusty?

Na szczęście teraz wszystko się tu zmieni.

Czytam i cytuję innych, by nie być posądzonym o czarnowidztwo w odniesieniu do tzw. gospodarki morskiej:

- Im więcej będziemy mówić o ważności tego sektora, tym większe wsparcie dla ambitnych inwestycji osiągniemy – mówił Arkadiusz Marchewka na portalu gospodarkamorska.pl

Mówić, mówić, mówić...

Wspominałem, że NIKT w kraju i na świecie nic sensownego, mądrego, rzetelnego, wartościowego o efektach kongresu nie napisał, nie powiedział. Kongres nie miał najmniejszego przełożenia na codzienną praktykę. **Był jak nabożeństwo - przekonani przekonali przekonanych, utwierdzeni utwierdzali utwierdzonych.** Kto za to zapłacił? Ano - pytek!

A właśnie... Przypomniałem sobie, a propos polskich żaglowców - co stało się z „Gwarkiem”? Jego kadłub został po latach wykorzystany do budowy pięciomasztowej fregaty Royal Clipper. Ile pieniędzy ze składek i datków społecznych wpłynęło na budowę wycieczkowego statku dla polskich górników? Co zrobiliśmy z dziełem, tak DZIĘKIEM inżyniera Zygmunta Chorenia, konstruktora żaglowców nowej ery? Mogliśmy stać się, i omal już byliśmy - największym producentem

tego typu jednostek! Pan Choreń jest twórcą największego na świecie pasażerskiego, luksusowego żaglowca „Flying Clipper”, dziś z portu macierzystego... Monako. Ale to chyba nie jest w Polsce, prawda?

Przypomina mi się ta wylizanka:

- Niech żyje Sahara, największa piaskownica polskich dzieci,
 - Niech żyje Grenlandia, największe lodowisko polskich dzieci...
- Śmiać się (z siebie) to umiemy jak mało kto.

W jednym z od lat nieotwieranych kartonów znalazłem kilka ujęć z budowy „Kaliakry”, barkentyny dla moriaków z Bułgarii. (cztery zdjęcia poniżej). To kolejna, do dziś sławna konstrukcja inżyniera Chorenia. A my mieliśmy Morską Stocznnię Jachtową. Konstrukcje Kuby Jaworskiego i Jerzego Siudego zwyciężały w światowych i krajowych, prestiżowych regatach. Z oboma kapitanami za sterem.

Teraz będziemy budowali nowy żaglowiec.

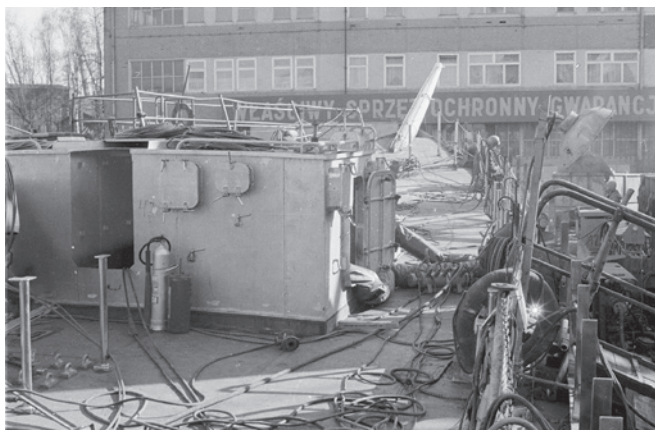
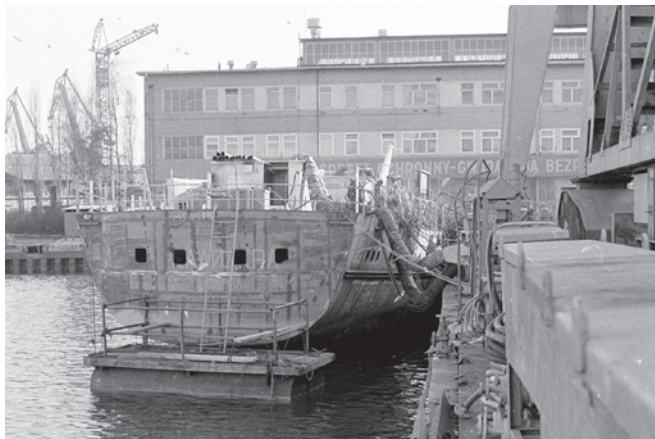
Wspaniale, cieszę się, jestem wręcz oszołomiony rewolucyjną myślą w sytuacji, gdy od szkolenia przyszłych marynarzy na pokładzie żaglowca dawno odstąpiliśmy. Dlaczego? Już pisałem - bo nie ma chętnych do pracy na morzu.

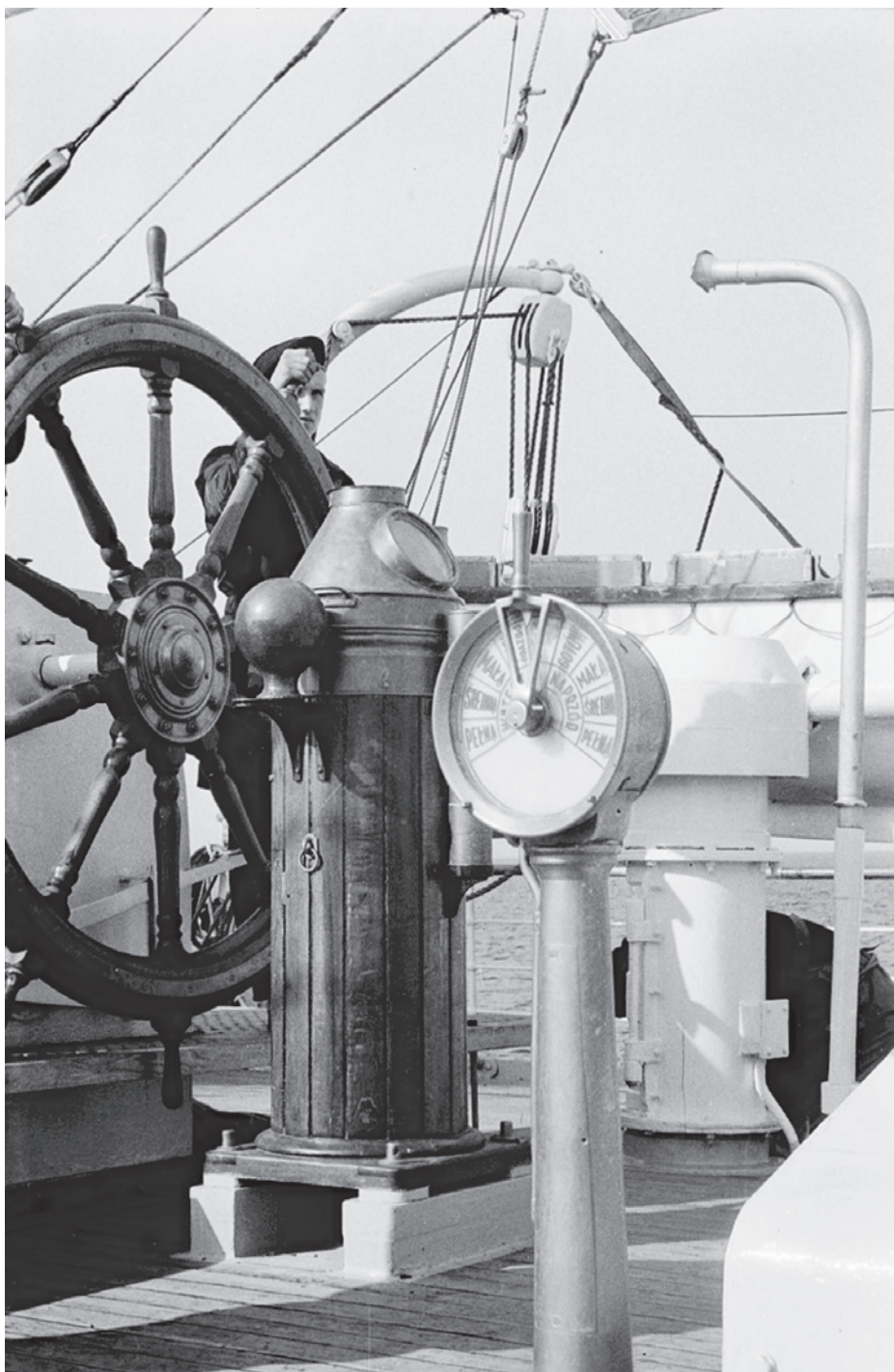
Więc ku czemu zmierzam pisząc te słowa?

Panie Premierze!

Miliard na żaglowiec z dodatkiem malutkiego "Nawigatora"? Dla kogo? Chce Pan tworzyć mauzoleum duszy marynarskiej?

Proszę: za te pieniądze wykorzystajmy mniejszą jednostkę, niech raz tygodniu, w rejsy kilkudniowe na Bałtyk wyrusza ona z grupą młodzieży, entuzjastów morza, niech wpływa i wypływa z nabrzeża przy Wałach Chrobrego, niech zaludni się ta keja, a media niech informują, że już stu, pięćset, dwa tysiące szczecinian popłynęło w prawdziwy rejs, na pełne morze. Niech powstanie Biuro Morskiego Rzecz-





nika Miasta, Morskie Biuro Podróży! Niech ludzie tu mieszkający posmakują morza! Doświadczają uczucia rzeczywiście - szczególnego. Jakże pouczającego.

Był w mieście (jest) Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej, była (jest) Liga Morska... A przystanie, stanice? W jakiej są kondycji, z jakim pedagogicznym efektem otwierają i kończą sezony nawigacyjne?

Na Gumieńcach są dwie ulice: Maciejewicza i Ledóchowskiego. Pytałem mieszkańców. Nikt nie wie, kim byli patroni tych ulic. Urzędnicy miejscy decydujący o nazewnictwie ulic nie wpadli na pomysł, by przy nazwisku sławnych marynarzy dopisać, że to kapitanowie żeglugi wielkiej? Z oszczędności czy niekompetencji w rozumieniu sensu nazywania ulic godnością ich wielkich patronów powstał ten kiks?

Aby podsumować tę część felietonu powiem, że potrzebny jest raport miejski i regionalny: **ile pieniędzy zainwestowaliśmy w budowę ścieżek rowerowych, a ile w upowszechnianie żeglarstwa, sportów wodnych?**

Pan marszałek organizuje koncerty symfoniczne na rowerowym

moście, sto kilometrów od cywilizowanego świata, w rezerwacie przyrody, na które za darmo przywozi autokarami setki emerytów, by propagować sport rowerowy. Ciekawe, co wymyśliliby, aby na odpowiednią dla ambicji miasta skalę, aktywować yachting? Może sprowadzi karawanę wielbłądów z Sahary? A czemu nie? Jak ktoś ma wyobraźnię, gest i środki, to nawet wieloryba na wrotkach dowiezie. Otóż ja nie żartuję. Pokazuję poziom wyobraźni sprawczej, nierozliczanej za podejmowane decyzje finansowe. Żaden cyrk na świecie nie miał takich prestigitatorów, jacy nam „wyczarowują” morski Szczecin. Jest ich dwóch. Bliźniaki różnych matek. Siedzą od kilkunastu lat w tej samej piaskownicy. Wzajemnie sikają sobie do wiader.

Mówią: Giewont to śpiący rycerz. Według tatrzańskiej legendy, pod masywem góry śpią zakłęci rycerze, którzy zbudzą się, gdy Polsce grozić będzie niebezpieczeństwo, by stanąć w jej obronie. Gdzie są nasi żeglarze, bynajmniej - nie śpiący? Jak liczna jest rzesza yachstmenów w półmilionowym mieście morskim? Poruta, panowie od europejskich pieniędzy. Kompromitacja.

Niech ten miliard na żaglowiec, z brelokiem w postaci "Nawigatora", w malutkiej części przeznaczonej zostanie na renowację historycznej jednostki, doprowadzenie jej do morskiej sprawności i codzienne utrzymanie. Niech ona w szczecinianach budzi morskich rycerzy, wypełnia wyobraźnię znaczeniem morza w życiu naszego kraju.

Widzę wielki sens takich rejsów. Tu, a nie na Adriatyku, gdzie skipperami są setki polskich kapitanów.

W latach 80. XX wieku Polska Żegluga Bałtycka zainicjowała akcję „Szkoła na morzu”. W czasach, gdy wyjazd na Zachód był wielką atrakcją. Ogólnie - był to w połowie udany eksperyment. Przypomnę niebawem. Ale był. I dobrze, że setki dzieciaków pierwszy i być może jedyny raz w życiu stanęło na pokładzie statku, a ci, którzy promami popłynęli wtedy do Szwecji lub Danii,

do dziś mówią: byłem, żeglowałem, wiem i mam świadomość, co to jest statek.

Sukcesem tego lata będzie - jestem przekonany - tramwaj wodny do Świnoujścia i Nowego Warpna. Namiastka niegdyś Białej Floty. Ona właśnie jest nam potrzebna. Wycieczki po porcie i Zalewie Szczecińskim. Bezpośredni kontakt ze „służebnikami”.

Trawestując słowa poetki, odnosząc je do świata ludzi morza, chciałoby się powiedzieć: „bez żeglowania można żyć, ale czy można owocować”? Zdani na ludzką łaskę i niełaskę „powiernicy naszych marzeń”, te stare statki są własnością wszystkich żeglarskich narodów, stanowią jakże istotny element ciągłości pierwiastka morskiego w kulturze naszej cywilizacji.

Warto, naprawdę warto ocalić je od zapomnienia, nawet wówczas, gdy nie dają się zamienić na dochodowe kawiarnie...

Naszym znakiem ciągle są statki morskie, a nie kosmiczne. To

żaglowce ukazały nam nasz świat w całym jego majestacie. Ale gdziekolwiek z pokładów zstępowaliśmy na ląd, byliśmy niczym zły duch, ale "święty", niosący zło i zostawiający za sobą tylko krwawe ślady.

Niebawem, czyli nigdy, kosmiczne statki, zabiorą nas z Ziemi gdzieś tam, gdzie... czeka nas nowe, heroiczne dzieło... niszczenia. Bo na niczym innym nie znamy się tak dobrze.

Ten tekst uzupełniłem serią czarno/białych zdjęć z ostatniego rejsu „Daru Pomorza”. Popłynęliśmy do Helsinek, do Kotki. Wcześniej

byłem w rejsie „Pogorii” na Wyspy Alandzkie, gdzie ostatni armator wielkich żaglowców, Gustaf Erikson, zorganizował wielkie muzeum ostatnich Mohikanów oceanów. Mam nadzieję opowiedzieć o tych wyprawach w kolejnych numerach TVSiódemki. Bo to ważne, by motywować i uzasadniać nieprzemijającą aktualność słów Conrada.

PS Przed wojną kapitan Stanisław Kosko chciał do kapitana Eriksona wysłać uczniów gdyńskiej szkoły na żaglowcowe praktyki? Mam korespondencję obu panów. Opowiem o niej.





Jednym z moich najsilniejszych wspomnień, a zarazem wrażeń, były te chwile, gdy za zgodą kapitana Tadeusza Olechnowicza zeszliśmy (grupa dziennikarzy Klubu Publicystów Morskich SDP) do szlupy i opływaliśmy fregatę, skąpaną w słońcu, na pełnym morzu, w jej ostatnim rejsie we wrześniu 1981 roku do Finlandii.

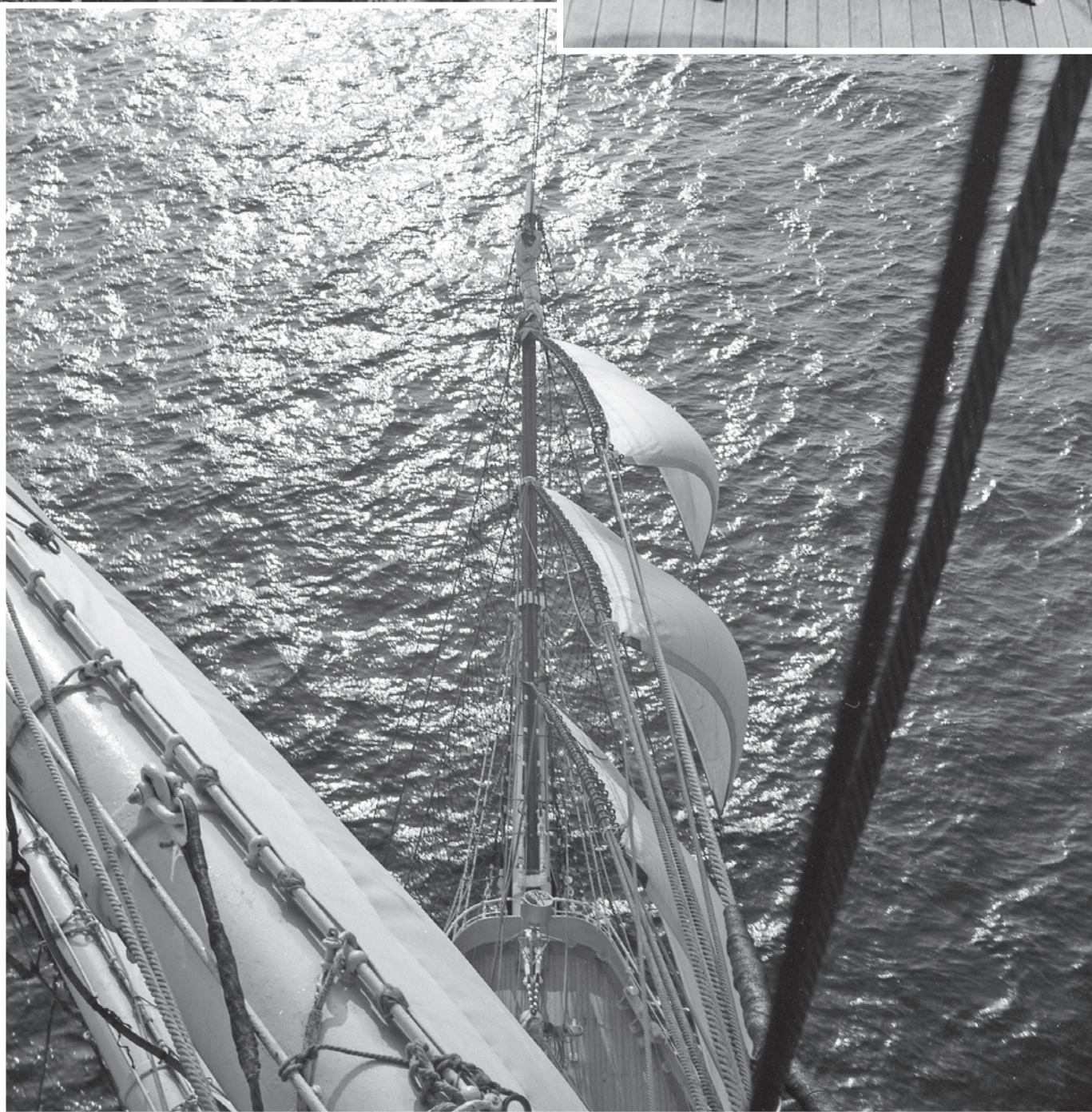
Hm... Cokolwiek i przy użyciu jakichkolwiek słów napisałbym, a słowa uzupełnił fotografiami, nie oddam majestatu żaglowca, krzątających się po jego pokładzie, na masztach i rejach młodych marynarzy. Gdy wokół statku pojawi się niespodziewanie wiatr, gdy powierzchnia morza

zamieni się w tę niezwykłą przestrzeń wielkiej morskiej sali balowej, gdy dziób statku ustawi się wprost na wiatr, a do uszu załogi dobiegną pierwsze skrzypnięcia, pomruki, odgłosy naprężonego takielunku, żaglowiec pochyli się lekko na jedną z burt iiii.... ruszy przed siebie, ciągnąc tren z kilwatu koronkowych grzbietów fal...

Teatr. Byłem jednym z ostatnich jego uczestników i widzów zarazem, co poczytuję sobie za „Dar Losu”. Już żaden inny żaglowiec nie wzbudzi w nas tak wielkich uczuć jak Biała Fregata. Dlaczego?

Bo za chwilę nas już nie będzie.









Don Kichot – polska polityka morska, która goni za farmami wiatrowymi jak za wiatrakami. Heroiczna, pełna wzniosłych deklaracji, ale rzadko kiedy osadzona w realiach ekonomicznych i technologicznych.

Sancho Pansa – brakujący głos pragmatyzmu: ktoś, kto mógłby przypomnieć o rachunku ekonomicznym, logistyce portów, stoczniach, polskim łańcuchu dostaw. Niestety, „gdzieś się zapodział”.

Dulcinea – wymarzona Polska morska, piękna wizja niezależności energetycznej, potęgi przemysłowej, nowoczesnego państwa opartego na morzu. Problem w tym, że wizja bywa bardziej uludą niż realnym programem – kochamy marzenie, ale nie umiemy go uchwycić.

Oto osoby dramatu, mojego snu o morskiej potęgze.

Pod kołdrą z morskich fal

czyli oniryczny sen na jawie



Próbowałem, zaklinałem, zmieniałem poduszkę i przytulanek. Sen nie dał się zwieść. Ale nie jest realny tak bardzo, jak setki koszmarnych wyszynków plażowych, z których wpływają hektolitry piwa, a przede wszystkim - muzyka. Łomot. Koszmarne dźwięki, wobec których pękające sprężyny starej kanapy jawią się jak fletnia pana. Kto na to pozwala? Co na to ZAiKS, lokalne wldze? A - wczasowicze? To po to, barany jedne, jedziecie przez pół Polski, żeby pławić się w łomocie, który macie u siebie? Tu królować winien szum morza, łaskotanie wiatru, orzeźwiający powietrze i radość, jaką przynosi morze! Nigdzie w Polsce nie znajdziecie klimatu wolności, jak ten na nadbałtyckich, złocistych plażach.

Od lat śnię ten sen... morski.

Budzę się w kałuży łez słonych i nieschnących. I rozpamiętuję... Kiedy wszyscy się rozwijali, budowali, umacniali, modyfikowali - my popadaliśmy w ruinę na spadochronach z pustych słów, sloganów i haseł: że jesteśmy państwem morskim, że morze to ważna gałąź naszej gospodarki, a morska kultura to wręcz nasza potrawa narodowa. Taki staropolski rosół ze śledzi.

Więc ów sen... Tak jak go śniłem, tak zapisałem.
(Kurtyna).

Akt pierwszy i ostatni w jednym.

Jak przegraliśmy ocean

Jeszcze w latach siedemdziesiątych wydawało się, że Polska naprawdę wychodzi na morze. W Gdyni i Szczecinie cumowały dziesiątki wielkich trawlerów-przetwórni z napisem „Dalmor”, „Gryf”, „Odra”. Statki płynęły w świat – na Morze Północne, na Labrador, do Afryki Zachodniej. Roczne połowy sięgały setek tysięcy ton ryb, a Polska była w pierwszej dziesiątce największych flot rybackich globu. W

prasie pisano o „morskiej potęgę”, w kronikach filmowych pokazywano marynarzy, którzy na Atlantyku łowili dorsze, makrele i śledzie. W latach 1950–2007 Polska „oficjalnie” wyловиła 7 mln ton ryb, lecz badania sugerują, że realnie było to aż 9,5 mln ton.

Ale potęgą rybołówczą byliśmy przez chwilę jedynie, budowaną na kredyt historii.

Geografia – ukryty przeciwnik

Bo Polska nigdy nie miała położenia, które sprzyjałoby rozwojowi rybołówstwa dalekomorskiego. Bałtyk – mały, płytki, przełowiony. Na wielkie łowiska trzeba było płynąć daleko, bardzo daleko: tysiące mil do Islandii, Labradoru, Afryki. Norweg miał ryby za rogami, Islandczyk – tuż za progiem domu, a Polak musiał wysłać flotyllę na krańce oceanicznego świata, bez tradycji, bez baz i wszelkiego rodzimego zaplecza. **Jakbyśmy próbowali grać w szachy z zawiązanymi oczami.**

Rybacy pozostawali na łowiskach przez 180 i więcej dni. Statki nie wchodziły do portów. Ci z Morza Beringa, na pytanie o to, gdzie łowili, odpowiadali: *tam, gdzie śnieg w poziomie pada, a mewy bez piór fruwią. Sztorm, sztorm, huragan i znowu sztorm.*

Potem był problem, by wsiąść do samolotu i spędzić na jego pokładzie ponad dwadzieścia godzin. Podmiany załóg to było skomplikowane przedsięwzięcie logistyczne. Oni, rybacy, na trawlerach mieli pod stopami kilka kilometrów wody. I nikt z nich nie mówił o strachu. Ale niewielu było zdolnych wsiąść do samolotu bez wsparcia dwóch, trzech głębszych. Bali się żeglować po niebie, kilka kilometrów nad ziemią.

Świat odpłynął... – my zostaliśmy na brzegu

Przełom lat 80. i 90. to trzy ciosy, których nie wytrzymała żadna z naszych flot:

- prawo morza (200-milowe strefy ekonomiczne) zamknęło dostęp do większości łowisk,
- przełowienie i kryzys zasobów ograniczyły połowy,
- transformacja rozłożyła firmy armatorskie: „Dalmor”, „Odra”, „Gryf” przeszły do historii.

Z floty ponad 120 trawlerów-przetwórní pozostały tylko zdjęcia w albumach i muzeach.

A jak radzili sobie sąsiedzi?

Norwegia zbudowała gigantyczne koncerny rybne i kontroluje połowę światowego rynku łososia. Islandia uczyniła z rybołówstwa fundament swojej gospodarki. Dania eksportuje przetwory rybne na cały świat. A my? **My stoimy nad brzegiem Bałtyku, a obok nas - stoi dorsz, który ma dość zanieczyszczonego morza.**

Czy byliśmy kiedykolwiek „potęgą”? W sensie gospodarczym – nie. Byliśmy efemerydą, która dzięki decyzjom politycznym i **taniej sile roboczej** na chwilę wspięła się na światowe salony morskie. Ale nie mieliśmy ani geograficznego zaplecza, ani kapitału, ani tradycji, by utrzymać się w tej lidze.

Polska morska – z oceanów na plażę

Dziś polskie rybołówstwo dalekomorskie nie istnieje. Zostały jednostki przybrzeżne, które same duszą się w ekologicznej katastrofie Bałtyku. **Morze, które miało być „warsztatem narodu”,** stało się plażą dręczoną tandetną i głośną muzyką.

Tak, mieliśmy swoje pięć minut. Czy mogliśmy mieć jedną minutę więcej? Rozmawiałem dziesiątki godzin z Piotrem Jasnowskim, ostatnim dyrektorem czynnej floty Gryfa. Jedynym, który po latach zastoju wprowadził do floty nowe jednostki.

- Brak woli politycznej?

- Też - odpowiadał. - Ale przede wszystkim całkowity brak zrozumienia dla rybołówstwa jako ważnej gałęzi gospodarki.

Stocznie – od dźwigów do długów

„**Stocznie mamy – niech się świat patrzy!**” – wołano w latach siedemdziesiątych. I patrzył. A potem już tylko kiwał głową, gdy polskie stocznice przegrywały konkurencję z Azją, a my sami nie wiedzieliśmy, czy chcemy budować statki, czy raczej wspomnienia o statkach. Norwegowie stworzyli koncerny offshore, Duńczycy potęgę logistyczne, a my – mamy o upadku stoczni.

Stocznia Gdańska – kiedyś budowała super-trawlery, teraz z trudem ocalała przy wsparciu UE; zatrudnia 2 200 pracowników wobec dawnych, 20 000

Flota handlowa – rejs w niebyt

Miała być dumą, a jest pustą kartą. Polskie statki pływają dziś pod banderami Bahamów i Panamy, bo armatorzy nie chcą płacić wysokich podatków w kraju. Zresztą – kogo to obchodzi? Teraz ma się to zmienić.

Offshore, czyli Don Kichot na Bałtyku

Dziś celem są farmy wiatrowe. Piękne, smukłe, nowoczesne! Ale spójrzmy szczerze: przypominają teatr Cervantesa. Don Kichot w polskiej wersji szarżuje na wiatraki offshore, krzycząc o potęgę energetycznej. Sancho – ten od zdrowego rozsądku – gdzieś się zapodział. Dulcinea, czyli wymarzona Polska morska, majaczy na horyzoncie, piękna i nierealna.

Tymczasem Niemcy budują 30 gigawatów offshore, Dania swoje



energetyczne wyspy, a my? My się zastanawiamy, czy zdążymy z pierwszą farmą do 2026 roku. To nie jest wyścig – to pogoń za własnym cieniem.

Progi: Niemcy celują w 30 GW offshore do 2030, Dania buduje Energy Islands. A my? Obiecujemy farmę Baltic Power (~1,2 GW) na 2026 i kilka aukcji na 4 GW.

Dlaczego im się udało, a nam nie?

Norwegia – morze to ich DNA, od wikingów do Maerska.
Dania – Maersk to gigant, którego kontenerowce opłatają świat.
Islandia – cała gospodarka oparta na rybie, flota "większa" niż kraj.
Holandia – od XVII wieku narodowa obsesja: porty, kanały, żegluga.

A Polska? Zryw, propaganda, akademie ku czci, a potem cisza. My wolimy romantyczne sny o potęgę, niż budowę trwałych instytucji. U nas morze to plaża, smażona flądra i chwytliwe hasło w przemówieniu. U innych – przemysł, eksport, codzienność.

Sen o Polsce morskiej. Jak zgubiliśmy Sancho, a Dulcinea znów nam się wymknęła

Celem polityki morskiej państwa jest budowanie w świadomości społecznej umiejętności wykorzystywania dostępu do morza na wszelkich polach naszej aktywności – od obrony granic po poezję.

Tak można byłoby zwięźle podsumować coś, co Eugeniusz Kwiatkowski – budowniczy Gdyni – określał jako „wyobraźnię morską narodu”. Bo morze nie jest tylko żywiołem, nie jest też jedynie gospodarką, ani strategiczną linią obrony. Morze jest kulturą, stylem myślenia, perspektywą, której Polsce przez wieki brakowało.

Ta programowa formuła II RP, dziś brzmi jak cytat z podręcznika retoryki.

Polska morska, czyli Polska papierowa

Kiedy Stefan Żeromski w 1922 roku pisał „Wiatr od morza”, widział w Bałtyku „los narodu, drogę do przyszłości”.

Eugeniusz Kwiatkowski powtarzał z sejmowej trybuny:

„Naród, który się od morza odwraca, sam sobie zamyka drogę ku potęgę.”

Brzmiało to jak program cywilizacyjny. Zbudowali Gdynię, mieliśmy swoją chwilę triumfu. Ale to była raczej piękna etiuda niż symfonia – i wkrótce orkiestra zamilkła. Wojna przerwała sen o Gdyni, PRL próbował śnić go na nowo – i skończył jak zwykle: pla-

katami, akademiami i długami.

A Polska? Jak ironizował Antoni Słonimski w 1924 roku w wierszu „Sen o potęgę”:

Marzyć o wielkości – oto nasz los.

Trafił w sedno. My lubimy marzyć, ale nie budować.

Polska polityka morska to nie historia nieudacznictwa, tylko wiecznego niespełnienia. Mieliśmy wizję, ale nigdy konsekwencji. Mieliśmy zrywy, ale brakło kapitału i cierpliwości. Mieliśmy hasła – i na nich poprzestaliśmy.

Inni budowali swoje morze cegła po cegle, tonaż po tonażu. My budowaliśmy je w wierszach i przemówieniach.

Morze w Polsce nie stało się „warsztatem narodowym”. Zostało plażą i folderem propagandowym. A Dulcinea – ta Polska morska – znów wymknęła się z naszych ramion.

Polska polityka morska – niespełnione obietnice?

Gdy spojrzymy chłodno: tak, polska polityka morska to głównie historia niespełnionych obietnic.

Po 1945 r. PRL stworzył flotę handlową, pasażerską, dalekomorską, stocznie – ale bez rynkowych fundamentów, z nadmiarem propagandy, bez realnej konkurencyjności. Po 1989 r. ten świat runął.

Po 2000 r. o „Polsce morskiej” mówiło się wiele, ale fakty – milczały. Flota handlowa drastycznie zmalała, stocznie straciły znaczenie, rybołówstwo dalekomorskie przeszło do historii, nauka morska pozostawała na marginesie, marynarka wojenna nie nadążała za potrzebami.

Propagandę mamy mocną, ale żadnego z wielkich hasel – od floty po „energetykę morską” – nie zrealizowaliśmy w pełni.



Stefan Żeromski pisał, że morze to „**los narodu, droga do przyszłości**”.

I tak płyniemy od stu lat — Sarmata z hyrcą zamiast żagla, śnimy, a śniąc - na jawie budować coś próbujemy.

Czy polska polityka morska to historia nieudacznictwa?

Raczej historia wiecznego niespełnienia.

- Były wielkie wizje, ale brakło konsekwencji.
- Były zrywy, ale brakło kapitału i wytrwałości.
- Były hasła, ale brakło czynów.

Inni budowali swoje morze. kilometrami nabrzeży, wodowaniami nowych statków, portami jachtowymi. My budowaliśmy je w wierszach i przemówieniach. Na tyle słabych, że ognia nie wzniciły.

|| Morze? Nie takie żywoły ze szwagrem już opanowaliśmy...



Plaster na polski wrzód morski

Tym plastrem jest propaganda. Nie żadne doniesienia naukowe czy dziennikarskie, ani też komentarze krytyczne, a więc analityczne, porównawcze i szacujące, prowadzone w oparciu o badania oraz prognozy specjalistyczne.

My nasze problemy tylko okładamy kompresami: zimnymi, ciepłymi, suchymi, mokrymi. Pozorujemy działania, bo kolejna ekipa polityczna i tak wszystko wywróci do góry nogami. I powie, jak ten hydraulik wezwany do ciekącej rurki: panie, a co za partacz to robił?

Czy mieści się w tej definicji "plastra propagandowego" szczeciński **XI Kongres Morski**? Ten porównałbym do mistrzostw pingpongistów, którzy popisują się żonglerką, w odróżnieniu od zawodników rozgrywających olimpijski mecz.

Nikt już sztuki prognozowania i refleksji praktycznej nie uprawia. Nie tyle z braku umiejętności i argumentów, wszak to warunki konstytutywne dla rzetelnej informacji, ale ze względu na... wnioski antypropagandowe, płynące z tych procesów myślowych. Na szczęście, obywatele nie mają zielonego pojęcia, co znaczą skróty, jak te: BRT i DWT, więc bez zastrzeżeń połączą opisujące je piękne słowa i zapewnienia, że - wiadomo, Polacy - to są debsiaki! Także na polu gospodarki morskiej.

Wiadomo, morza nie wypijesz, do zlewu go nie wylejesz, więc... jakoś to się tam samo ułoży.

Dziś wystarcza, że propagandysta wymyśli lotny tytuł, opisać fakt jednostkowy, ukazując wyłącznie jego sztuczne, lśniące w słońcu tureckie użębienie.

- Ale zgryz! - zawołają zachwyceni pięknością Lechici.

Tak też kwitują każdą nową wiadomość o kolejnym przeładunkowym rekordzie, nowym nabrzeżu, magazynach portowych czy wyremontowanym taśmociągu. Najwyżej cenione są, w tym opatrywaniu społeczeństwa newsami morskimi, wszystkie pionierskie przedsię-

wzięcia. Wtedy pękamy z dumy, że MY zrobiliśmy coś po raz pierwszy, choć świat robi to już od stu lat. Nic gorszego przytrafić się nie może, jak właśnie **umieszczenie naszego sukcesu na tle szerszym, choćby tylko unijnym; wtedy rodzime rekordy błędą, a niekiedy wręcz znikają**. Nikt nie jest jednak samobójcą - nie potwierdzi tego faktu przed własnymi wyborcami. I co z tego, że koło w kombajnie przebite, skoro trzy pozostałe są sprawne? Tak lawirowano niegdyś. Dziś trzeba bezczelnie milczeć wołając: jesteśmy „mieszczami”!

Szczególnie w odniesieniu do gospodarki morskiej - stosowana jest metoda lukrowania zardzewiałych nitów, ze starości wypadających z burt parowców. No i mnożą się biznesowe capstrzyki - podpisywanie umów, porozumień, patronatów, aktów strzelistych i wieczystych o wzajemnej współpracy. A jak tak pogrzebiesz, po roku lub dwóch zapytasz: córeczka czy synek z tej współpracy się narodziły - przepędzają cię jak grabarza z wesela.

Ot choćby taki przykład... Poglębiamy tor wodny, żeby duży, największy na świecie statek wpłynął do naszego portu. O co tu idzie? O to tylko, żeby NAJWIĘKSZY statek do nas wpłynął? To zysk i koszt zarazem? My nic nie potrafimy robić normalnie, na miarę naszych sił, tylko w myśl starego porzekadła: zastaw się, a postaw się? Megalomania i megamania. Aż dziw, że pan minister, tak radośnie odtrąbiający sukcesy nie chodzi w trzewikach dwa razy większych. Ale tego nikt by nie zauważył. Co innego, gdyby założył kapeluszy trzy razy większy od obwodu głowy. Ale wtedy nie zmieściłby się w filmowym kadry...

Tor wodny jest w naturalny sposób nieustannie wypływany. Poglębiarki - czy są w stanie utrzymać go na poziomie umożliwiającym systematyczne zawijanie dużych jednostek? Prognozy utrzymania głębokości odwołują się przede wszystkim do warunków - najogólniej rzecz ujmując - pogodowych. Np. jak będą sztormy, tor szybciej się wypłyci.

Dostępne wyliczenia tzw. współczynnika „S” (szybkość zasypywania toru - określenie uproszczone) skłania do kolejnych pytań o opłacalność tych operacji. Może warto będzie kiedyś do tych kwestii wrócić pytając: czy warto za każdą cenę tor pogłębiać bez gwarancji, że statki (upraszczając) o większym tonażu, zazwyczaj także i zanurzeniu, będą nieustannie do nas przyływały? Kto pamięta niegdyśjsze operacje odlichtunku? To częściowy rozładunek jednostek na pełnym

morzu. Może warto rozważyć bardziej intensywny powrót do żeglugi kabotażowej (kiedyś lekceważąco określanej mianem - szuwarowej), operującej mniejszymi statkami, łatwiej czarterowanymi, sprawniejszymi od kolosów, uwijającymi się między portami. Taka flota morskich uberoń.

Czy ktoś policzył: ile milionów przeznaczonych na pogłębianie zaowocuje godnym zyskiem w najbliższej dekadzie? Czy mamy gwarancję zleceń przeładunkowych? Albo: ile dopłacimy za okazjonalne przyjmowanie jednostek większych od tych, które wpływają do nas bez kosztownych prac pogłębiarskich?

A przecież każdy milimetr głębszego toru wodnego ma odzwierciedlenie w cenie przywożonych towarów. Mylę się?

Nie inaczej jest w pozostałych dziedzinach morskich.

Wsypujemy kilka wagonów pieniędzy w reanimację stoczni. Czy ma ona portfel zamówień potwierdzony umowami z armatorami? Na rok, pięć lat, dekadę?

Pamiętam szepcane dyskusje z lat 70-80, gdy PŻM zaciskał pasa i podtrzymywał produkcję stoczniową w kraju, a jak tylko nadarzyła się okazja - zwał gdzie zachody słońca mają amarantowy kolor. Rozmawiałem wtedy z dyr. Mieczysławem Andruczykiem, właśnie w Istambule.

- Oplaca się państwu budować statki właśnie tutaj?

Odpowiedź padła po wyłączeniu kamery.

Pamiętam telewizyjne materiały, jakie redagowałem dla Kroniki PŻM (programy przeznaczone dla załóg pływających) i wypowiedzi dyr. Ryszarda Kargera. Później - Janusza Lembasa, z którym często rozmawiałem w Hamburgu, gdzie przez jakiś czas rezydował ten późniejszy dyrektor PŻM. Podobnie z panami dytektorami: Mieczysławem Andruczykiem i Franciszkiem Makarewiczem. Nie protestowali, gdy prowokowałem mówiąc, że na pustyni panuje dla żeglugi klimat bardziej przyjazny niż w Polskim Kraju. Potwierdzali: wszędzie jest szybciej i taniej. Dlaczego teraz miałoby być inaczej? Bo zmieniła się filozofia gospodarowania? Na taką jaka była na Zachodzie? Ale kiedy? Bo Zachód - cichaczem - przeniósł się ze zleceniami na... Wschód. I to daleki! Prawie pół wieku temu!

Nie prowadzimy już "egzotycznych" rozliczeń w rublach transferowych. Nie ma zleceń z ZSRR, ratujących produkcję, a nie finanse stoczni (portfel pękał od zamówień). I tylko nie wiem, czym, jakim miodem teraz przywołamy do nas armatorskie pszczoły, by pasły się na skutniczej myśli technicznej Polski i Szczecina?

Czy tutejsze pochylnie wznowią budowę jednostek konkurujących z azjatyckimi?

Politycy żegludowi - bez względu na stan morza finansów publicznych - pozostają w sferze miłych i przyjaznych pasatów propagandowych - wykrzykują hasła i myśli przepełnione przekonaniem, nadzieją, wiarą, wyjątkowością, niepowtarzalnością, ambicją etc. - niesformułowanej polskiej polityki morskiej. A wszystko zmateriałizuje się dzięki nim, dzięki odwadze i przenikliwej myśli, poświęceniu i trosce o dobro społeczne.

**- Nie tak, jak nasi poprzednicy
- my ... my wiemy, jak uprawiać morze. My mamy stroje kąpielowe**

we! - taki snił mi się kiedyś sen polityczny; pełen sekwencji z milionami i miliardami wszystkich walut świata, wyrzucanych przez fale na morski brzeg; morska szczodrość granicząca z rozrzutnością.

I choć oko wykol - nikt nie znajdzie dowodów wywiązania się z politycznych i finansowych, wszeźniejszych deklaracji oraz poniesionych nakładów. Te zapisywane są palcem na wspomnianym morskim brzegu, który - zgodnie z rytmem wyborów - zalewany jest falą nowych obietnic zwycięskiego obozu politycznego. Uwielbiamy te odurzenia powodowane jednym sztachem morskiego opium...

A fakty?

Te są bezlitosne.

Analizując dane odnoszące się do Polski na tle unijnym - najczęściej pojawiają się określenia opisujące udział i znaczenie polskiej gospodarki morskiej jako **śladowe, znikome, bez znaczenia**.

- w wielkości floty UE (wg nośności - DWT, bandery państw UE) **≈ 0,03%**

- w budowie statków handlowych (nowe budowy, CGT) - w ramach UE - **0,46%** (rok 2022; dla porównania: **2,63%** w 2021; **2,01%** w 2020).

- w stoczniach remontowych (rynek napraw/konwersji) - w ramach UE - Gdańska Stocznia Remontowa „Remontowa” S.A. jest **„największą stocznia remontową w Europie** (kwalifikacja jakościowa). Ale brakuje danych dotyczących procentowego udziału w skali UE.

- w budowie jachtów/łodzi rekreacyjnych - w ramach UE - w 2023 r. **Polska jest na drugim miejscu** w kategorii „pozostałe jednostki rekreacyjne - rynek **małych łodzi/jachtów**, z eksportem ~829 mln USD. **Jesteśmy liderem europejskim w produkcji małych motorówek/jachtów do ok. 11 m (silniki zaburtowe)**

- w budowie statków pasażerskich i promów - w ramach UE - szacunek jakościowy: udział marginalny (**poniżej 1%** CGT UE w 2022).

I oto znaleźliśmy się na kursie kolizyjnym: **opinii i racji**. Faktów i wyobrażeń. Ujmijmy je w dwie tezy:



1) **Teza krytyczna:** „znikome znaczenie” (wniosek z analiz międzynarodowych)

a) OECD (28 lutego 2024)

„Udział Polski w globalnych ukończeniach statków... spadł do 0,1% w 2020 r.. Od 2009 r. polskie stocznie przeszły z nowych budów na remonty i utrzymanie.”

Źródło: OECD, Peer review of the Polish shipbuilding industry (raport przegląadowy).

Wniosek: w kluczowym podsektorze (newbuilding) pozycja Polski jest marginalna, co ogranicza łączną „wagę” polskiej gospodarki morskiej w ujęciu unijnym (poza niszami).

b) Komisja Europejska – EU Blue Economy Observatory (dostęp: 30 sierpnia 2025)

„Polska niebieska gospodarka to ok. 1% zatrudnienia krajowego i ~0,7% krajowej GVA, relatywnie mały udział w gospodarce.”

Źródło: KE/JRC, profil kraju – Poland (EU Blue Economy Observatory).

Wniosek: nawet w szerszym ujęciu „blue economy” udział ten jest niewielki, co wzmacnia tezę o „małym znaczeniu” w skali UE.

2) **Teza przeciwna:** „niebываłe sukcesy” w latach 2024–2025 (okres rządów KO)

a) Theo Notteboom (luty 2025) – belgijski analityk portowy

„Pojawia się ‘zakres Le Havre–Gdańsk’... spektakularny wzrost regionu trójmiejskiego od 2009 r.; Gdańsk+Gdynia ~7% udziału w 2024 r.”

Źródła: artykuł Nottebooma w Baltic Rim Economies nr 1/2025 (Centrum Balticum) + zapis bibliograficzny UGent (luty 2025).

Wniosek: Trójmiasto stało się nowym biegunem konkurencji w europejskim systemie portowym; w 2024–2025 r. awans jest wyraźny.

b) Eurostat (25 sierpnia 2025) – oficjalna nota „Key figures on

Europe”

„W 2023 r. Gdańsk był trzecim portem UE w żegludze bliskiego zasięgu (61 mln t), po Rotterdamie i Antwerpii-Brugii.”

Źródło: Eurostat, news „Key figures on Europe – busiest short sea shipping ports”.

Wniosek: twarde dane UE potwierdzają skokową pozycję Gdańska w 2023 r., podtrzymywaną i komunikowaną w 2024–2025 (okres rządów KO).

Jak to spiąć (neutralnie)?

Obie tezy są prawdziwe w swoich domenach:

– OECD pokazuje marginalność Polski w nowych budowach (co obniża „wagę” przemysłową w UE).

– Notteboom + Eurostat dokumentują spektakularne sukcesy portowe (Trójmiasto, serwisy Azja–Europa, masa ładunków) w 2024–2025.

PS Definicja KE (oficjalna, PL): *blue economy* = „niebieska gospodarka” = wszelka działalność gospodarcza związana z oceanami i morzami; polityka UE mówi o „zrównoważonej niebieskiej gospodarce”.

Zamiast wniosków

Pytanie: gdy Guliwer dotarł do krainy Lilliputów, czy oni stracili wiarę w to, że w ich świecie wszystko jest największe?

Odpowiedź: Nie. Lillipucianie wcale nie „odczarowują” swojego świata po przybyciu Guliwera. Swift kpi z ich niewzruszonej megalomanii i prowincjonalizmu.

Ich cesarz tytułuje się jako „most mighty Emperor of Lilliput, delight and terror of the universe” - („najpotężniejszy cesarz Lilliputu, rozkosz i postrach wszechświata”).

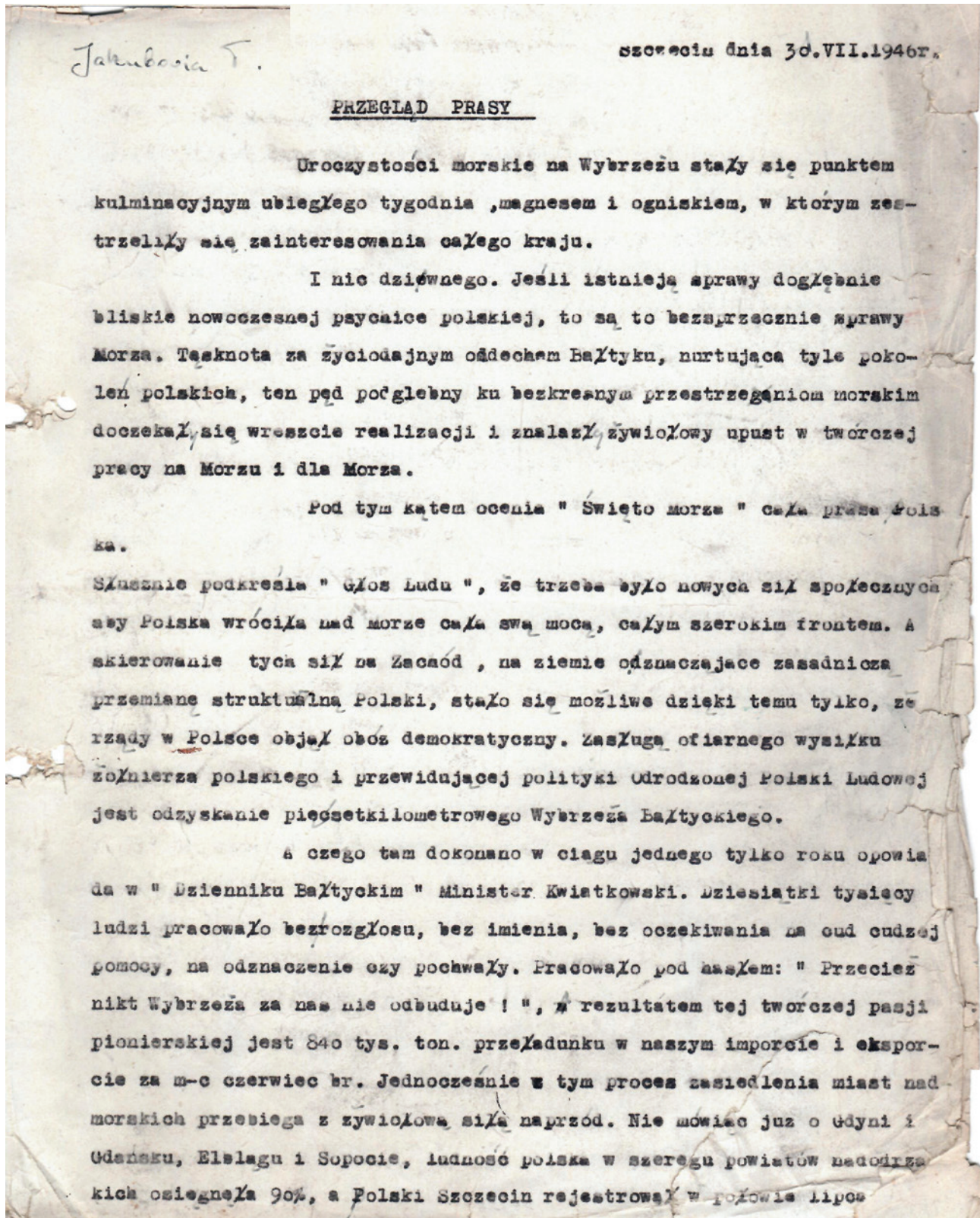


To deklaracja „uniwersalnej” potęgi państwa o obwodzie ok. 12 mil.

Minister Reldresal nazywa Blefuscu „drugim wielkim imperium wszechświata” i dodaje, że miejscowi filozofowie wolą sądzić, iż Guliwer (np. piszący te słowa) spadł z Księżyca, niż przyjąć istnienie innych krajów i ludzi jego rozmiaru. To pokazuje racjonalizację faktów, a nie korektę wiary.

Gdy Guliwer odmawia podboju Blefuscu, dwór przygotowuje wobec „Człowieka-Góry” akt oskarżenia (z projektem oślepienia), jakby wciąż był tylko poddanym cesarza — jeszcze jeden dowód, że nie tracą wiary we własną wyższość.

Wniosek: spotkanie z Guliwerem nie obala ich przekonań o „największości” — Lillipucianie pozostają pewni, że ich dworskie kategorie („dwa wielkie imperia wszechświata”) wyczerpują rzeczywistość, a niewygodne fakty po prostu dopasowują do własnego obrazu świata.



Są ludzie, którzy już wiedzą, że jeśli dwa palce włożą w dwa otwory gniazdka sieci elektrycznej, odkryją urok relacji: elektryczność i ja. Ale czy ta metoda ma zastosowanie także w każdej innej sferze życia? Np. w kreowaniu wizji morskiej potęgi Polski ze słów jedynie?



Miażdż mężnego męża stanu

W maju 2025 roku, na spotkaniu z premierem Rządu RP, gościem 11 Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie, poszedłem dokładnie tam, gdzie pójść... nie powinienem. Dziennikarze (niektórzy) powinni byli wchodzić nowym, głównym wejściem do Teatru Polskiego, od strony Odry. Od „góry” tylko VIPy, którzy mieli miejsca na widowni. Inni zostali wypuszczeni do wielkiego foyer, który okazał się największą kantyną poligonową jaką kiedykolwiek widziałem. Biwak nad biwak! I tylko grilli zabrakło.

Podgrzewacze parówek lśniły jak wyrzutnie rakietowe na Placu Czerwonym. Rozmach i przepych, zaiste... powiatowy.

Ledwo znalazłem się na przedteatralnym podjeździe od ulicy Swarowicza, od razu zostałem „namierzony” przez dwóch specjalistów od ochrony. Zmrużyłem powieki i nie zwalniając kroku szedłem wprost do wejścia. Dostrzegłem lekkie poruszenie osób tworzących zewnętrzny pierścień całej ochrony. Ten i tamta unieśli do ust krótkofalówki, policjanci porządkowi wolno nakierowali „lufy” wzroku na moją osobę. Ale ja z zapamiętaniem robiłem kolejne zdjęcia. Podbiegło do mnie najpierw dwóch funkcjonariuszy, potem policjant, a niskim lotem już pikowała w moim kierunku zapewne oficerka BOR. Ile miała gwiazdek na ukrytych pagonach garsonki - nie wiem, ale po odgłosie obcasików jej pantofelków mogłem wnioskować, że to przynajmniej starsza amancka sztabowa, ale na etacie kapitańskim. Kibic trzciniaista, bez kamizelki kuloodpornej, a talia jakby laserem wyprofilowana.

- *Tak, tak, ten siwy... ciągle robi zdjęcia* - trzask typowy dla głosniczka krótkofalówki przebił się przez zmasowaną serię pytań wypuszczonych w moją stronę przez kolejnych dwóch mundurowych, którzy zaczęli okrążać mnie od lewej flanki. Ich niecierpliwość była stabilna, tak jak moje, przepraszam, guzdraństwo w przeszukiwaniu kiesze-

ni marynarki i torby fotoreporterskiej... Kiedy pierwszy z nich ruszył wprost na mnie - przyjąłem postawę zasadniczą.

- Zaraz... Przed chwilą miałem w ręku moją akredytację... - niepo-radnie poprawiałem okulary, co pozwalało mi niepostrzeżenie aktualizować topografię sił mających mnie - no, oczywiście! - chronić, **żeby przez wszystkich oczekiwany Gość nie podszedł do mnie za blisko**. Ta myśl mnie lekko zmroziła. Ale była logiczna. Oni wszyscy nie chcieli - w najlepiej pojętym moim interesie, dopuścić do tego, aby VIP zanadto się do mnie zbliżył! A więc to o to im chodzi....?

- *Tak, widzę go, siwy i lekko zgarbiony* - rejestruję kolejne słowa z innej krótkofalówki. - *Przejmuję go*.

Już miałem wyjąć komputerowy wydruk akredytacji gdy wyrastający przede mną wprost spod ziemi młodzieniec przesłonił mi cały świat swoją laminowaną przepustką.

- O, takie coś musi pan mieć, aby móc się tutaj znajdować.

- Wie pan, byłem tu milion razy w ciągu ostatniego ponad półwiecza... Pana nigdy wcześniej tu nie widziałem...? Lubi pan teatr? Zaraz, sekundę, mam tu tę akredytację... - I wie pan - wróciłem do przerwanej myśli - nigdy nikt....

- Pan pozwoli - następna figura zajęła miejsce poprzedniej. - Co pan tu robi, jak się pan tu dostał, tu nie ma wejścia...

- Jest... - ripostowałem. - Nawet dwa. Po schodkach z tamtego parkingu i tu... - postąpiłem dwa kroki w lewo, a oni wszyscy, jak odwioł stonogi, falującym ruchem podążyli za mną; hm... mógłbym być wodzirejem. - O, tu, od strony wentylatorów... Pokazać pani? A do foyer i holu kasowego służy para dwuskrzydłowych drzwi. Ale o tym pewnie pani już wie, prawda? Dopowiem tylko, że zimą...

Ale nie dokończyłem zdania, w którym chciałem poinstruować miłych delegatów mojego Anioła Sróza, że zimą, gdy jest mróz, to otwarte są tylko jedno drzwi do teatru... Żeby go nie wychładzać...

- No i od tamtej strony, jest takie boczne wejście, dla aktorów. Tam zawsze zostawiałem teksty dla kolegów, którzy występowali w moich słuchowiskach...

Słuchali z zaciekawieniem (mam nadzieję) i wpatrywali się w przepastną czeluszc mojej reporterskiej torby, która z braku cylindra prestidigitatora miała wyczarować niezbędną przepustkę.

Na największym politycznym „słupie ogłoszeniowym” miasta, czyli ogrodzeniu okalającym wielki basen przeciwpożarowy przy Teatrze Polskim, już wisiały pierwsze banery kandydatów w wyborach prezydenckich. Wszyscy oni z nieukrywanym zakłopotaniem patrzyli na mnie i na tę scenę z ochroną VIPa. Współczuli mi? Popierali

jawnie sekretny serwis ochrony przestrzeni około teatralnej, na którą już, już za sekundę miał wjechać nie Osterwa czy Jaracz, nie Solski lub Modrzejewska, tylko reżyser Nowej Nadziei.

- A oni mają takie przepustki? Tego z lewej znam osobiście... - ruchem głowy wskazałem na plakaty wyborcze. - Jak mnie pan nie będzie popędzał, zaraz znajdę moją akredytację...

Spostponowany młodzieniec nagle się wyprostował. Ten sam, który przez cały czas, w lekko wysuniętej ręce trzymał wielką przepustkę. Taką właśnie powinienem i ja się legitymować. Ale niestety, nie tym razem.

Za amantką sztabową już stało dwóch kolejnych, wyższych ode mnie (187, ale tylko rano) ekspertów od troski o moje się tutaj znalezienie. Nasza gromadka musiała obserwatorom z boku przypominać tę scenę z meczu futbolu amerykańskiego, gdy na boisku zawodnicy zbiegają się w jeden punkt, kładą ręce drugiemu na ramiona, pochylają się w magicznym układzie taneczno-rytualnym, wypowiadają najprawdopodobniej formułę złożoną z wyrazów na literę „fuc...”, by po chwili, jak w balecie „Jezioro łabędzie” - z okrzykiem wystrzelić w górę, siejąc dziki zachwyt wśród największej sportowej widowni na świecie. Kurczę, nie sądziłem, że doznam substratu substytutu takiego show. Taka niespodzianka...!

Wystarczyło wejść nie tam gdzie trzeba i szukać czegoś, czego się nie zgubiło, bo się tego czegoś nigdy nie miało.

- O, mam! - uniosłem prawą rękę w górę i pomachałem... białą kartką.

- Ale to nie jest to! - w powietrzu zderzyły się dwie wysoko uniesione przepustki. Ważna i... żadna.

W tym momencie, niczym seria z karabinu maszynowego - wszyscy wystrzelili we mnie kano nadę pouczeń... i życzliwej radości, że jednak nie zostaną narażony na bliskie spotkanie z premierem, bo - wiadomo - mam inną przepustkę. Ładne słowo - przepustka. (Moim zdaniem powinno się mówić przepuszczka). A ja, pamiętając zwiewność sylwetki primabaleriny Isadory Duncan - kręciłem się w kółko, z uniesioną do góry, nic nie znaczącą kartką. Dla nich.

Dla mnie był to bilet za kulisy realnego teatru mechanizmu państwa, które wypracowało procedury ochrony VIPów.



Show szoku i szok showu!

Nie pamiętam tytułu... Ale swego czasu ten film był dość popularny. Strażnik więzienny, a może naczelnik, staje przed grupą więźniów i tłumaczy im zasady życia za kratami.

Jesteście nikim...

Ale to był propagandowy film amerykański. Na szkoleniach ochro- niarzy naszych Wybrańców Narodu zapewne pada inne zdanie.

Jesteście bogami. Możecie wszystko.

Nie, nie... Pan myślał, że powiem: wszystko co chcecie? Ani przez sekundę myśl taka w mojej głowie się nie pojawiła. Nie. Mimo, że jestem rozstrzygającym wszelkie spory i namaszcującym działania polityków - suwerenem! Człowiekiem o największej sile w państwie demokratycznym. Zbrojnym w rażący głos wyborczy.

Poniżej przykład najbardziej trywialnej i bezmyślnej agitacji poli- tycznej; w polskiej tradycji to na płotach się gacie suszyło...



Jest rok 1983. Jadę na kolejne zaproszenie do Bremerhaven. Rzecznik burmistrza pokazuje mi program uroczystości nadania honorowego obywatelstwa miasta bytemu (od kilku dni) kanclerzowi Helmutowi Schmidtowi.

Uroczystość odbywała się w centrum Columbus. Zjawiam się punktualnie. Na szyi mam fotoreporterski hit owych lat - aparat Zenith. (Proszę się nie śmiać!). Na ramieniu reporterski magnetofon UHER. Nadzwyczajna konstrukcja, słynna w świecie maszyna

Głos Szczeciński

Specjalnie dla „Głosu” z RFN

ULICA Burmistrza Smida, założyciela Bremerhaven jest rzeczywiście urokliwa. Klom by zieleni doskonale wkomponowano między gmachy domów towarowych, rynku warzywnego i otoczenie starego kościoła, którego stopnie są miejscem spotkań „punków”. Cała ulica, od niedawna pozbawiona ruchu samochodowego wręcz roi się w tych dniach plakatami. Potężnych rozmiarów wizerunki polityków, hasła propagandowe, transparenty. Napisy czyta się odruchowo. Powtarzane w nieskończoność utrwalają się w pamięci, oddziałując w sposób automatyczny. „Wir im Bremerhaven”! Czerwony napis, podbity czernią jest wizytówką SPD. Ten niewielki land Niemiec zachodnich — Brema i Bremerhaven, od lat rządzony jest przez tę partię. Jej polityka zyskała sobie tu pełne poparcie mieszkańców. Choć ostatnie dni sierpnia, niezwykle gorące i burzliwe w wydarzenia polityczne związane z wielkim kryzysem gospodarczym bremeńskiej stoczni AG „Weser”, liczne strajki i manifestacje zachwiały nieco pozycję szefa bremeńskiej SPD — Koschnika. Przed jego biurem tysiące stoczników, którym grozi wyrzucenie z pracy skandowało hasła wyrażające wielkie niezadowolenie z ostatnich posunięć gospodarczych burmistrza Koschnika.

Wieczorem, po kolejnej relacji telewizyjnej na temat stocznikowego kryzysu, zaprezentowano film ukazujący sylwetkę tego polityka. Lektor opowiadał o jego gigantycznym dziele, wielkiej pracy, niezłomnej woli, służenia ludziom i miastu. Następnego dnia, 31 sierpnia demonstracje przybrały na sile. Dziennikarze miejscowej audycji telewizyjnej zaprosili do

kl. tak charakterystyczne dla atmosfery piłkarskich stadionów, nie przeszkadzały jednak mówcy. Raz bodaj tylko się zrywał, powiedział kilka zdań na temat niemieckiej młodzieży, o jej małym zainteresowaniu nauką, nie umiejętności poprawnego pisania, braku woli poznawania historii swego kraju. Dodał, że to już wkrótce oni mają przejąć w swoje ręce sprawy tego państwa. Wówczas otrzymał odpowiedź. Z okrzykami szaleńców zbiegli na płytę Stadthalle dziwnie ufrizonowani młodzi ludzie. Tymczasem przed stawicielem sił porządkowych, że chcą rozmawiać z kanclerzem, mają tu coś ważnego do powiedzenia, że przecież żyją w kraju demokratycznym, a w ogóle, to niech on się wy... swoimi rakietami. Jeden z nich demonstracyjnie upadł na podłogę, inni — ci, którzy zostali jeszcze na górze — zaczęli polewać wodą ludzi pilnujących porządku. Młodzież siedząca z prawej strony hali nagrodziła te objawy protestu swoich kolegów gromkimi oklaskami. Ich wrzaski przerwał starszy mężczyzna, który próbował przywołać ich do spokoju przy pomocy parasolki.

— Bardzo mi przykro — powiedział mój sąsiad, Wolfgang Geiger, od którego otrzymałem zaproszenie na tę imprezę. — Nasza młodzież wzbudza w nas wielkie niepokoe. oni nie potrafili dyskutować, nie wiedzą co to argumenty.

Mimo wszystko, podziwiałem tego człowieka. Przez dwie godziny mówił pełną mocą swego głosu. Reagował natychmiast na najmniejszy odruch sali. Podchwytował sorzyjące mu oczy, uśmiechy, starał się opanować salę modulacją głosu. Ilekroć jednak podejmował kwestie związane ze zbrojeniami, z potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa Niemcom, koniecznością współpracy z Amerykanami — młoda część widowni była bezwzględna.

Gdy sala niemal opustoszała, poszedłem ze znajomymi do estrady. Pan Geiger przedstawił mnie swojemu szefowi, właścicielowi ogromnej fabryki paszy dla zwierząt.

skromność sięgał wolnym ruchem ręki do kieszeni po swą nieodłączną tabakę. Jakby w zwolnionym filmie posypywał dłoń ciemnobrunatnym proszkiem i głęboko wciągał aromatyczny proszek. (Nie kichnął ani razu). Później piórem z zielonym akcentem nanosił jakieś uwagi na przygotowany konspekt swego wystąpienia, zdejmował okulary i ponawiał ceremonię zażywania tabaki.

A nadburmistrz mówił. Badania polarne, centrum opracowywania materiałów naukowych, początek i port macierzysty wypraw podbiegunowych — oto nowa szansa Bremerhaven. W 1978 roku, kiedy kilka niemieckich miast wiodło spór o prawo pierwszeństwa w posiadaniu na swym terenie ośrodka polarnego właśnie H. Schmidt przychylił się do argumentów obywateli Bremerhaven. Jego więc też zasługą jest to, że obok Columbus-Center powstaje teraz gmach Polarnego Instytutu.

Nade wszystko jednak życzeniem mieszkańców tego „morskiego miasta” jest, aby kanclerz znów mógł przewodzić niemieckiemu narodowi. W duchu pokoju i rozwoju kraju. Stąd też prezent, jaki ofiarowano gościowi — wspaniałej roboty kompas, który „choć jest ciężki zapewne wskaże H. Schmidtowi drogę do najważniejszego miejsca w Bundestagu”.

Spotkanie wieczorne dopełniło „staremu kanclerzowi” dzień pełen wrażeń. Zwiedzanie miasta, w tym jednego z największych na kontynencie europejskim muzeów morskich. Gdyby mi się kiedyś w życiu nie powiedziało — wyraził życzenie dawnego kanclerza — chciałbym pracować w takim muzeum. Wystąpienie było bardzo krótkie. Kilka trafnie dobranej komplementów pod adresem Bremerhaven, czyków, kilka uwag ogólnych zakończonych niebanalną pointą. Atmosfera rozluźnienia, towarzyskiej pogawędki.

CDU — SPD

Walka

o władzę

Komandori Orderu Z dla N. I

MOSKWA (PAP) Nikieta Chruszczow, premier Związku Radzieckiego, otrzymał Orderu Złotego Gwiazdy.

Z tej okazji w Moskwie odbyły się uroczystości, w których uczestniczył także sekretarz Rady Ministrów, Leonid Breżniew.

W spraw List o duchowny do El

LONDYN (PAP) Władimir Łenin, założyciel Związku Radzieckiego, otrzymał Orderu Złotego Gwiazdy.

W liście podchwytywał sorzyjące mu oczy, uśmiechy, starał się opanować salę modulacją głosu. Ilekroć jednak podejmował kwestie związane ze zbrojeniami, z potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa Niemcom, koniecznością współpracy z Amerykanami — młoda część widowni była bezwzględna.

W najbliższym czasie planowane jest spotkanie z premierem Wielkiej Brytanii, Margaret Thatcher.

Zapewni papieża

RZYM (PAP) Jan Paweł II, papież, odwiedził Włochy w tym roku. W czasie podróży odwiedził także miasto, na którym odbyły się ostatnie wybory prezydenckie.

Ameryka

skonstruowana przez i na potrzeby NRD-owskiej Stasi.

Nie pamiętam, czy przy wejściu ktokolwiek pytał mnie o zaproszenie, legitymację, akredytację. Ale bilecik od burmistrza trzymam w ręce. Wchodzę do sali - sporo towarzystwa w kamuflażu z dymu tytonio-

wego i drogich perfum. W głębi - fortepian, stojaki na nuty. Kanclerz jest wziętym kameralistą. Nagrał nawet płytę „długogrającą”.

Podchodzę bliżej, mijam kolejny krąg i nagle... stoję twarzą w twarz przed panem kanclerzem. Burmistrz Bremerhaven przedstawia

studia Bernda Neumanna, szefa bremieńskiej CDU. Powiedział, że trzeba „przyjrzeć się dokładnie” posunięciom kolegów z SPD. Wykorzystał tę i wszystkie inne okazje, by z jak najlepszej strony zaprezentować się wyborcom. Mówi się nawet, że 5 tysięcy osób z AG „Weser” mogłoby pracować dalej, gdyby z Bonn nadeszły pieniądze, niewielkie choćby kredyt, wsparcie dla stoczni. Mówi się też, że pieniądze te przyjdą jednak dopiero wówczas, gdy na gmachu bremieńskiego magistratu, obok statuy Rollanda pojawi się flaga CDU.

Walka wyborcza odbywa się więc w tym morskim regionie w młwej zasadzie: cel uświeca środki. Z okna mojego hotelowego pokoju wiele razy obserwowałem taką oto scenę: grupa kilku młodych ludzi podchodzi do plakatu z wielką fotografią kanclerza Kohla. Jego łagodnie choć konsekwentnie patrzące na Bremerhaven oblicze upiekaszono dodatkowymi rekwiizytami. Najchętniej jednak zdecydowanym uderzeniem pięści lub obcasem wybijano w plakacie dziurę. Dokładnie mierzony cios pozostawiał kanclerzowi jedynie kryształowo białe kotnierzyk z krawatem i. uszy.

— Bardzo im zależy na obiecu władzy tutaj, w Bremie i Bremerhaven — powiedział mi Erwin Knapper, jak każdy Niemiec żywo interesujący się życiem politycznym swego kraju. — Ale to tylko pobożne życzenia. Tutaj ludzie dobrze wiedzą, na kogo głosować.

Świadomość tę mają także działacze z C.U. Nie szczędzą więc pieniędzy, czasu by wpływać na opinie publiczną. Nawet kanclerz Helmut Kohl zdecydował się w tej walce o umysł bremieńskiego landu wziąć udział.

Wielka Stadthalle w Bremerhaven rozbrzmiewała muzyką. Miejscowi ze spół estradowy od godziny umiali czas oczekiwania na przyjazd kanclerza. Przed wejściem musiałem trzy razy okazać zaproszenie. Gdy podchodziłem do sieci akumulator lampy błyskowej podbiegło do mnie dwóch wysokich drabów. Jeden delikatnym, lecz zdecydowanym ruchem ujął moją torbę, drugi szepnął do ucha kilka uprzejmości oraz zdanie, które można przetłumaczyć w jeden tylko sposób: czy był pan już rewidowany? Odpowiedziałem, że nie i zapewnilem w odpowiedzi na kolejne pytanie wprost, że bomby nie mam. Śmieciuchnieli się odstąpili kilka kroków, a ja poczułem na twarzy blask flesza.

Orkiestra skończyła właśnie grać motyw „Wolga, Wolga...” i ustyszałem dźwięki „Podmoskiewskich wieczorów”. Wówczas rozległy się owacje, gwizdy i okrzyki. Środkiem lodowej tafli przykrytej teraz matami szedł kanclerz. Zatrzymywał się, rozmawiał z ludźmi, ścisnął dłonie. Na trybunach dziesiątki „punków” podniosły wrzask. Obok nich gruki 12—13-letnich uczniów okrytych białym prześcieradłem z niewybrednym, choć orkatratycznie napisanym hasłem tupota nogami w parkiet. Rzeźczywiście — pomyślałem — zapowiada się „wielka impreza”. Jak zresztą zostało to zaznaczone na specjalnej karcie wstępu.

Na dobra sprawę nie bardzo wiem o czym mówił kanclerz. Jego dwugodzinne wystąpienie niemal w całości było zagłuszone ogromną wrzawą rozhisteryzowanej wręcz młodzieży. Zwolennicy CDT poszczególne partie wystąpienia nagradzali oklaskami. Trąb-

— Trochę za dużo tej demokracji, prawda? — zapytał pan Wilhelms. Na kłapie marynarki miał przypiętą legitymację partyjną. Był zmęczony. Jutro kolejne spotkanie z wyborcami. Czy będzie równie napięta atmosfera? Nie szczędzi jednak sił, organizuje wiece, agituje. Jest przekonany, że tylko CDU jest w stanie poprowadzić Niemcy do lepszej przyszłości.

Następnego dnia, przy śniadaniu przegladając gazetę. Zaledwie zauważono wizytę, lapidarnie zrelacjonowano przebieg wystąpienia kanclerza. Podobnie wieczorem, w programie sieci „Radio Bremen” Audycję tę oglądałem w gronie znajomych. Nie po raz pierwszy popełniłem nieakt.

— To nawet burmistrza Bremerhaven tam nie było? — zapytałem. Odpowiedź była jednoznaczna — a po co? Niby logicznie, ale jakos nie bardzo mogłem zrozumieć tę oczywistość. Głowa państwa w tej twardej politycznej rzeczywistości nie może liczyć na zaszczyt, choćby kurtuazjiny tylko, towarzyszenia miejscowych władz.

— Pewnie oberburgermeister Lenz przygotowywał w tym czasie moję powitalną na cześć byłego kanclerza, Helmuta Schmidta — powiedział E. Knapper.

Zaproszenie na to „atrakcyjne” spotkanie wręczono mi niezwykle uroczysto. Na czepianym papierze, w gustownie dobranej kopercie kilka uprzejmości i szczegółów związanych z pobytem w Bremerhaven, byłego kanclerza.

„Weser-Forum” to sala posiedzeń senatu miasta. Znajduje się ona w jednym z trzech wieżowców imponującego „Columbus Center”. Mabań 40-tę kwiatów i czerni. Czerni smoków, wieczorowych toilet pań i przejmujący zapach drogich perfum. Obok mównicy czterech pulchoty nutowe H. Schmidt przyjechał punktualnie. Powitano go powstaniem z miejsc i długimi oklaskami. Nikt nie gwizdał, nie dał w trąbki lub gwizdki. Cała śmietanka miejscowa, wszyscy notabie i urzędnicy. Były kanclerz stał przez chwilę przed zebranymi. Jakby zawstydzony, omieszczenie łonu spoglądał spod przymkniętych powiek na orawa cześć sali. Muzyce odczekali chwilę, aż zapanowała idealna cisza. Muzyka Mozarta była bardzo stosowna do powstałej atmosfery. „Moi wielcy Szanowni! Panie i Panowie — rozpoczął swe przemówienie nadburmistrz Werner Lenz — Paragraf 14 naszego prawa miejskiego przewiduje w złiwść przyznania prawa obywatelstwa honorowego Bremerhaven ludzkom, którzy dla tego miejsca zasłużyli się szczególnie. Od 1947 roku korzystaliśmy z tej możliwości trzy razy. Honorowe obywatelstwo przyznaliśmy laureatowi Nagrody Nobla, prof. Adolfowi Butenandtowi, senatorowi Gerhardowi van Heukelum oraz burmistrzowi Wilhelmowi Kaisenowi. Od dziś miasto Bremerhaven ma czwartego honorowego obywatela — jest nim nasz szanowny „stary bundeskanclerz” Helmut Schmidt!”

Ponad trzydzieści kolumn wydrukowanych na zielonym papierze odczytał burmistrz z dużą swadą w głosie, z wręcz aktorskim zacięciem. Wymieniał wszystkie zalety szanowanego gościa, jego nieprzeciętny talent i inteligencję, doświadczenie polityczne i zmysł organizatorski. Wyraził myśl, że Niemcy nie mają jeszcze i chyba mieć już nie będą takiego kanclerza jak Helmut Schmidt. Matkońka „starego kanclerza” nie kryła uśmiechu satysfakcji. On, co kilka chwil, w momentach dyktowanych przez

światowości. Stosownie dobrana barwa tonu aparatury nagłaśniającej czyli głos kanclerza niezwykle aksamitnym, łagodnym; słuchali go jak starego, dawno nie widzianego przyjaciela, który wrócił z dalekich stron z mnóstwem interesujących dykteryjek i opowieści.

Na koniec znów Mozart. Później, w sali bankietowej dalsze rozmowy przy lampce dobrego wina.

Dwa spotkania. Oba na jakże wysokim szczeblu. Jakże jednak odmienne w przebiegu, nastroju, choć cele te same. Burmistrz Koschnik, który towarzyszył kanclerzowi Schmidtowi siedział nieco zaspiiony. Właściwie po nim jednym można było poznać napięcie, które towarzyszyło wszystkim. Inni potrafilili swe uczucia doskonale zamaskować. Jedni, ci z CDU, za wszelką cenę chcą zawiązać umysłami ludzi, drudzy, członkowie SPD, pragną utrzymać swą pozycję. Wiedzą, że w przypadku zmiany rządów, przegrania wyborów będą musieli odejść z miejsc i stanowisk, które niejednemu piastowali przez dwadzieścia lat.

W najbliższą niedzielę w Bremie i Bremerhaven uleć w niebo setki baloników. Czy będzie na nich napis: CDU czy SPD, zdecydую mieszkańcy tego jednego z najmniejszych landów Niemiec zachodnich.

MARK KOSZUR



„Choć jest on ciężki, zapewne doprowadzi Pana znów do kanclerskiego urzędu” — nadburmistrz Bremerhaven, W. Lenz wręcza H. Schmidtowi kompas — upominek mieszkańców miasta.

Wrzesień 1983 r.

na Morzu

HELSINKI (Prawdy). Pałecznej dziennik „demokrati” p

wszystko wskazywał Zjednoczone wiodące swa

Wypowiedzi

Wypowiedzi

Wywiad

WIEDEN (Prawdy). „Arbeiter Zeitung” tarowi nacze go dziennika wi, premier pozytywnie (radziecko-aus) iż w obecnej międzynarodowej Austrii jest i bilizacji.

W odpowiedzi wspólne mocarstw z dzynarodowe dził, że w Austriaków z dzynarodowe

Jednak s mu — pow mi się bezp podobnie i Zachodzie, dzić paralel łoniami ZSS wiąc, utoż nych dział ciwstawnych zawsze dają zwole sobie nizacja sta rakiet średn ienie ich SS-20, nie z nej w Euro powiedzi — nowiedź w nie stworz ne środki USA w Eu igracną bro — Wielkie na poczt Amerykanie plonu moc nuklearnych ku 1974 j niem do u SS-20, óv USA, Jame Kongresu

mnie, wymieniamy się uśmiechami i uściskiem dłoni.

- Jak podróż? - pyta pan kanclerz.

- Dziękuję, doskonale... - ale nie zdradzam, że w moim wartburgu z błotnikami z plastiku, ale pomalowanymi w warsztacie przyjaciela w Gorzowie na złoty lakier metalic, szyba się nie domykała i przez całą drogę miałem wrażenie jakbym siedział w komorze silnika, pędzącego z prędkością prawie 90 km/h.

- W twoim aucie usnąć się nie da - odpowiedziała mi kiedyś żona przyjaciela, tego samochodowego mechanika, gdy znienacka zapytałem, czy śpi, gdy wspólnie podróżowaliśmy zimą porą. Pamiętam, że jakoś dziwnie zgrzytała zębami. ... W tym aucie system klimatyzacji idealnie dopasowywał się do warunków zewnętrznych.

A więc jestem w centrum Columbus. Przemówienia, oklaski, nadobne miny, uduchowione westchnienia - serdeczność, zaufanie, bezpośredniość, wręcz - jak u wujka na imieninach.

Potem koncert. I wreszcie towarzystwo przeszło do sali bankietowej.

Kelnerzy, jak bociany, które nie odleciały do ciepłych krajów - szeleszczącym slalomem krążyli między rozdyskutowanymi gośćmi i serwowali szampan, wino, a nawet - to oczywiście - piwo. Papierosy zostały zastąpione cygaretkami i cygarami. Brylanty w kolczykach par i rubiny w sygnetach panów lśniły po każdym wyzwoleniu światła z mojej lampy błyskowej.

I tu pierwszy raz w życiu doznałem okrutnego uczucia... odrzucenia? Nikt mnie nie chwycił za ramię, nie odciągał na bok, nie stał na drodze do lub z powrotem, żądając okazania dokumentów czy akredytacji. Kurczę! Co jest!?

Kanclerz Helmut Schmidt i Werner Lentz, nadburmistrz Bremerhaven.
Fot. Marek Koszur, 1983



Podszedłem raz jeszcze do pana Helmuta Schmidta.

- Mieliśmy rozmawiać o... - uśmiechnął się.

O wychowaniu morskim i szkoleniu młodzieży na żaglowcach. Wszak Bremerhaven to Seestadt, z Instytutem Polarnym, ze szkołą morską, wspaniałym muzeum, skansenem zabytkowych statków, z chórami i zespołami szantymenów i wielkim nabrzeżem jachtowym. Kanclerz miał swój udział w budowie rangi i wizerunku miasta.

Po chwili zagadnąłem mojego rozmówcę o muzykę. Wyraził nadzieję, iż jako polityczny emeryt znajdzie więcej czasu dla Schuberta.

Ktoś z przysłuchujących się rozmowie napomknął o regatach, inny zauważył, że teraz to nie to co kiedyś, a wielce dystygnowana dama najwyraźniej nie wiedziała, co ma zrobić z pustym kieliszkiem. Pan kanclerz natychmiast wybawił ją z tej kłopotliwej sytuacji, odbierając kryształowe naczynie.

Ani słowa o polityce! Mówiono o kamerlistyce, o brzmieniu nowego modelu Steinwaya albo regatowym *savoir vivre*. Dziś zastanawiam się...

Gdyby jakimś nadludzkim wysiłkiem udało się zabronić naszym „o mój Boże” politykom rozmawiania o kolegach z przeciwnego obozu - wszyscy umarliby z milczenia.

Jakiś czas wcześniej byłem na mityngu partii CDU, udzielającym poparcia polityce Helmuta Kohla. W wielkiej sali miejskiej zebrało się chyba trzy tysiące osób. Przyszedłem tam z moim znajomym. To członek CDU, znany trener sportowy i działacz partyjny. Wysoki, postawny, o tubalnym głosie, później poseł do parlamentu Bremy, przedstawiał mnie różnym osobistościom.

- No, poznałeś całe kierownictwo partii... Szkoda, że kanclerz Kohl tak szybko pojechał na spotkanie z "proletariatem" - powiedział, kończąc prezentację „ważnych polityków”, których nazwiska znałem z gazet. Tak jak cała Europa. Ale nie miałem kompleksów. Byłem z Polski, a świat znał gen. Wojciecha Jaruzelskiego i Lecha Wałęsę, a przede wszystkim Papieża. A kogo z naszych polityków współczesnych zna i podziwia świat? **W europejskiej polityce nie wyewoluowaliśmy ponad poziom planktonu.**

Później, już na tarasie przy Rastenburger Strasse, próbowałem zrozumieć, a mój kolega czynił istotne wysiłki, aby mi wytłumaczyć, że fakt piastowania wysokiego stanowiska rządowego czy partyjnego nie czyni z człowieka obiektem nadprzyrodzonego! Nie! No cóż - pomyślałem - błądzić jest rzeczą ludzką. Oczywiście, mam na myśli mojego kolegę. Gdybyś pożył w Polsce - myślałem - nabrałbyś przekonania, że polityk jednak nie jest zwykłym człowiekiem.

Albo taki radny miejski. Ci faceci stworzyli największą piramidę finansową świata - system pobierania opłat w strefie płatnego parkowania. O wiele więcej miasto mogłoby zarobić na ilości kroków obywateli przemierzających na przykład aleję Wojska Polskiego.

Bandyckie prawo, ale prawo!

Ci sami radni, czy płacą za parking przy Urzędzie Miasta? Jest

temat? Jest. A gdzie mieszkają? Większość poza miastem?

Kiedy dziś wspominam tamte wydarzenia Czytelnik podejdzie do mojej relacji z rezerwą. Bo jakże to, łaskawo... Jeszcze „ciepły” były kanclerz, obok nowe kierownictwo rządu niemieckiego i nowy kanclerz, muzyka Mozarta i Schuberta, a w Polsce - stan wojenny. Ty sobie tam, wśród europejskiego towarzystwa, z kluczami od wartburga i egzotycznym aparatem Zenith rozmawiasz z kim chcesz. Najwyraźniej - sprawiasz tamtym ludziom wyraźną frajdę?

Nie inaczej.

Jeden z polityków zaprosił mnie do swojego domu. Ledwie weszliśmy, zawołał do witającej nas jego żony:

- Pozwól, przedstawię ci - to jest ten dziennikarz z Rozgłośni Polskiego Radia w Szczecinie (*tak dumnie się wtedy nazywaliśmy*), który nagrał rozmowę ze mną. Widziałś coś podobnego? Będę słyszalny na antenie radia w Szczecinie! To w Polsce. Ale show! Zapraszam do piwnicy! (*tam gospodarz urządził sobie kellerbar, małą tawernę*). Ja stawiam!

Tak... Nielatwe jest/było wtedy życie dziennikarza...

A teraz, w maju 2025 - stoję tutaj, otoczony ochroną premiera i z sentymentem żegnam odpływające wspomnienia... Wracam do twardej, zawodowej, bezkompromisowej rzeczywistości wybuchającej kwiecień (wiosennie) naszą demokracją. I wiem jedno - moim zadaniem jest przebić się przez zaporę, a oni - muszą mnie powstrzymać.

O, i to jest coś dla amatorów świeżego, suszonego mięsa. W dodatku dobrze zamrożonego. Ciach... I kęs politycznego życia prasowego - odłupany.



Nie pochwalam swojego zamiaru. Bo gdyby wszyscy, tak jak ja chcieli..., to zrobiłby się tam niezły bigos. A ja tak tylko, w celach... testowych, publicystycznych. Przepraszam.

- Tamtędy!

Polecjuszka (bo jak nazwać „damę wydającą polecenia”) - wdzięcznym ruchem ręki, która wydała mi się w tej chwili dwa razy dłuższa niż w rzeczywistości - wskazała mi zejście ze skarpy do głównego wejścia do teatru. Chciałem się upewnić, sugerując ruchem głowy lekkie powątpiewanie, czy na pewno mam się tam udać, gdy w odpowiedzi na mój gest ujrzałem łas rąk, równie długich jak dłonie pani poleciantki (chyba lepiej brzmi ten wyraz od policjantki). Scena jak z „Ognistego ptaka” Strawińskiego. Oni tak, a ja dokładnie odwrotnie. Dramatyczna scena zakończona *forte* kottów i instrumentów dętych. Omal mnie nie zmiotł z teatralnego podjazdu. Nadludzką siłą oparłem się tej proceduralnej przemocy i z godnością, siwy, zgarbiony - sam odszedłem.

Ale premiera sfotografowałem!

Sytuacja - wypisz, wymaluj jak z opowiadania Michała Zoszczenki (w: Bądź człowiekiem, towarzyszu!, Wydawnictwo Marabut, Gdańsk 1993, Przekł. Natalia i Wiktor Woroszyłscy).

Otóż nasz bohater chciał zobaczyć Włodzimierza Iljicza. Nie, żeby gdzieś tam, w tłumie, na wiecu. Nie. Ale tak normalnie, bezpośrednio, twarzą w twarz, po bolszewicku. I nie dla siebie, a dla historii. Długo się starał, aż zdobył przepustkę do Smolnego. W jednym z korytarzy spotkał milczącego człowieka. Bolszewik jak bolszewik. Normalny, wąski nos, porządny, w okazałym kożuchu. Ten okazał się być kierowcą Włodzimierza Iljicza. Nasz bohater przyjął ten fakt w sposób oczywisty. Wódz rewolucji nie będzie przecież sam kierował samochodem. Pouczył kierowcę, że ten wozí ważną personę, a na drogach niebezpiecznie. Kierowca obiecał, że będzie jeździł ostrożnie. Nasz bohater postanowił opisać tę ważną rozmowę. Ale nie miał ołówka. Pobiegł do kancelarii, a gdy wrócił - kierowcy już nie było. Wybiegł przed gmach i omal nie wpadł pod koła samochodu. Za kierownicą siedział kierowca Włodzimierza Iljicza. A na tylnym siedzeniu on sam, Lenin.

„Przyłożyłem dłoń do daszki, chciałem krzyknąć hurra, ale przełkłem się wartownika i odszedłem na bok.

Odszedłem - i nie chwale się. I nie krzyczę na prawo i na lewo: że widziałem, niby, Lenina.

No, widziałem, to widziałem. Dla siebie jestem szczęśliwy, a kto chce się ode mnie dowiedzieć szczegółów - niech zwróci się bezpośrednio do mnie”.

Nie, nie wyprę się prowienienici, tych zachowań godnościowych, postaw dumnych i pragnień typowych dla Naszego Narodu, którego jestem 'wielkim' synem. Ja też chciałem zobaczyć się z premierem.

Kanclerz Helmut Kohl na wiecu w Bremerhaven, 1983. Fot. Marek Koszur



Kancelarz Heluth Kohl w Bremerhaven, 1983. Fot. Marek Koszur

Ot tak, bezpośrednio. Jak u Zoszczenki, nie dla niczego, tylko dla historii. Może przypominałbym mu to wspólnie, bodaj w 1988 roku, wypite piwo na Ścianie Wschodniej, albo późniejsze w... Ale przecież nie będę Czytelnikom głowy takimi wspominkami zaprzątał... Powiem tylko, że zrobiłem zdjęcie premierowi. Tyle, że gdy wyzwoliłem migawkę mojego Lumixa, plecy premiera schowały się za filarem zadaszenia wejścia do gmachu Teatru Polskiego. Wymyśliłem, że tak podpiszę ujęcie: **premier po tamtej stronie filara**. Ot i pełne zawodostwo! Nagroda World Press Foto murowana. Wszyscy mają normalne zdjęcia premiera, a ja mam nadzwyczajne - zdjęcie premiera za filarem. Nie wiem, czy nie powinienem ufundować tablicę z okolicznościowym opisem całej sytuacji: „Tu, za tym filarem...” etc...

Gdyby tak jeszcze na takiej właśnie fotografii zdobyć autograf... Proszę? Jakiego filara, co pani insynuuje. Oczywiście, że autograf premiera. Przecież filar nie umie pisać. A premier umie: „Na pamiątkę mojemu przyjacielowi, Markowi Koszurowi, jego premier za filarem”... Data i zamaszysty podpis. Premiera, ma się rozumieć.

Ale, ja tu o zdjęciach, a tam się Kongres Morski zaczyna! Biegnę więc do schodków, nimi - w dół, do głównego wejścia. Mijam banery, sztandary, szturmówki, pacholki na jezdni, kilkudziesięciu pracowników, poruszających się w miejscu, ruchem stałym, równomiernym dookółno-zwrotnym, bezcelowym, ale regulaminowym i słusznym. Nagle - „koguty”, trzy szczybki auta, ostre hamowania. Wyszło z nich kilku raczej mężczyźni w spodniach opiętych jak damskie rajstopy, w marynarkach prawie do pępka, z rękawami do pól łokcia. Seria trzasków drzwi aut, ostry gaz, i... znów cisza.

Wwchchooodzęę, ęę, ę...

Rozglądam się, czy aby nie nadciąga kolejny rozpędzony Członek Minister lub D'Elegant Prelegent, który mógłby mnie, Starego, niepostrzeżenie przeciąć na pół... Patrz, jeden z drugim... Jaką moc ma demokratyczna władza. Jak nierówno chroni swoich cherubinów, naszych wybrańców, pupilów, magików i czarodziejów, co jak Piaskowy Dziadek, zamiast piaseczku snu, w oczy sypią nam tony bzdur i pustostwa. To ostatnie jest OK. Bo niewiele waży i tyle też znaczy. Zamula jedynie nasze życie...

Na całej długości foyer teatru - wielka łada recepcyjna. Czuję na sobie wzrok kilku par oczu. Uśmiechają się. Jak moje wnuczki... Tyle, że te zza lady nie rzucają mi się na szyję z okrzykiem - że bilonu już nie kolekcjonują. Te uśmiechy są regulaminowo standardowe. Podeszedłem do pierwszego stanowiska i taśmociąg rejestracyjno-akredytacyjny ruszył z kopyta. Zgadza się, proszę, tutaj, tędy, tak, teraz kolega się panem zajmie.

- Sprawdź, proszę, pana. Pan jest z mediów.

Żywo dyskutujący z kolegami „specjalista” chwytą za jakiś przyrząd, a drugą ręką podaje koszyczek z poleceniem, abym się odmetalizował, wrzucając do korytka rodowe srebra (gdybym takie przypadkiem posiadał) i długopis oraz pasek od spodni (ten szczęśliwie miałem). Gotowe! Pojemnik powędrował o metr dalej, ja podążyłem za nim. Agent (bo jak powiedzieć po polsku?) zajrzał do torby reporterskiej i polecił wypakować jej zawartość. Teraz wskazał aparat fotograficzny.

- Proszę zrobić zdjęcie...

Nowiutki Lumix był bardzo zestresowany. Ja w niego klikam, klikam - a on nic. Funkcjonariusz spojrzął na mnie jakby lekko „pomarańczowym” wzrokiem, z tendencją do migracji tegoż w stronę krwistej czerwieni. Pełna czujność uruchomiona.

- No, nie wiem, o co chodzi...?

- Może tu? Albo tam - ale tylko wzrokiem sugerował przyciskanie w spodziewane wyzwalacze migawki.

Sytuacja robi się głupia. Weryfikuję mój życiorys, stan konta bankowego, dzisiejsze płatności i przelewy, a przede wszystkim - to, czy aktywowałem bilet parkingowy w aplikacji smartfona.

- A!!! - krzyczę na cały głos, zwracając na siebie uwagę kilkunastoosobowej ekipy weryfikatorów. - Przecież obiektyw jest zasłonięty! A to jest super automat. Nie pstryknie zdjęcia, jeśli się nie odsłoni obiektywu!

Charakterystyczny odgłos wydawany przez wyzwalaną migawkę zadziałał jak krople ożywczej wody z przeczyszczonego strumienia.

- Obiektyw był zaślepiony - raz jeszcze, teraz wręcz konfidencjonalnym półszepem zwracam się do weryfikatora. Ten - sam niczego nie dotyka, tylko wzrokiem prosi o wyświetlenie zdjęcia.

Odtworzyłem. Dopiero po tym teście zostałem zaopatrzony w wiszącą do pępka osoby sprawdzającej mnie, zafoliowaną kartę prasową.

Łufff...

Przeszedłem dalej, zestresowany, ale... szczęśliwy. Tłum... Widzę znajome twarze, ukłony, ręka uniesiona w geście pozdrowienia. Wizja mnie, który mógłby w bezpośredniej konfrontacji z ochroną „z góry” zamienić się w porcję zylastego tatara - odpływała bezpowrotnie. Zniknęła całkowicie, gdy na ogromnym telebimie pojawił się pan premier. Ale - o zgrozo! - wszyscy są bardzo zajęci jedzeniem i piciem. I rozmowami. Ten mówi, tamten kiwa głową, obaj przeżuują, popijają i znów, tyle, że teraz tamten mówi, a ten kiwa głową. Przełknięcie, popicie i *da capo*.

A ja - stoję pośrodku i już chciałem powiedzieć: hallo, chcę o tym kongresie, o jego idei, o podejmowanych tu sprawach, o randze i ich znaczeniu, celach, perspektywach - poinformować cały świat. O co tu chodzi?

Nikt sfilii moich nie usłyszał.

Ruszyłem w stronę telebimu. Ustawiono go w samym końcu foyer, w najgłębszym jego zakamarku. Przed nim ustawiono kilka rzędów pleksiglasowych krzesełek. Na nich siedzieli kongresmeni, wpatrzeni w pana premiera, popijający kawkę. A może to konesery lub znawcy właśnie kawy - nie wiem? Wiem, że dla wielu osób ważne jest, aby kawę pić na siedząco, a nie na stojąco.

A na ekranie - pan premier. Kulturalny, dyskretny, mówił lekko przyciszonym głosem dzięki czemu... nikomu nie przeszkadzał. Rozdyskutowana brać ekspertów i znawców była tak zajęta rozmowami i konsumpcją, że nie dostrzegli szefa rządu polskiego państwa morskiego *in spe* a zarazem *praeteritum perfectum*.

Rozejrzałem się wokół. Na żadnej premierze, przy żadnej z okazji, gdy wszystkie sceny Teatru Polskiego były otwarte na przyjęcie widzów - nie

widziałem w foyer tylu ludzi, zajądających się parówkami, kanapkami, ananasami, arbuzami, winogronami, pijących litry kawy i rozdyktowanych w sposób tak asynchroniczny, że błędnik zaczynał mi fiksować. Ten kiwa, tamten przeczy, obok dwóch milczy, jakby wbił ich ktoś na pał, a tam, te trzy panie, mówią równocześnie i jednocześnie. Pewnie to próba jakiejś kantaty... - pomyślałem, odzyskując spokój.

Ważna wskazówka dla dyrekcji teatru: wpływy do kasy wzrosną niebotycznie, jeśli wprowadzą państwo catering i wyszynk, karkówkę, golonkę, bigos, cynadry, a przynajmniej - kotlety mielone. Koniecznie! Widownia się pewnie nie wypełni widzami do końca, ale teatr będzie pękał w szwach!

Przed telebimem coraz mniej koneserów kawy. Wypili co mieli, więc co będą siedzieć, tak po próżnicy? A na ekranie akcja się rozwija. Pan premier przekazuje ministrowi banderę, myślałem, że wypalą fajkę pokoju, jak przystało na rytuał. Na ekranie znów pan premier, a w tle wielkie zdjęcia... Tak, to żaglowiec! I bezbrzeżne morze, i marynarskie wdzianka... Show fał!

Pan premier, tak jak prosto z samolotu „wleciał” na scenę, gdzie zapewniał, gwarantował i imaginował, to równie szybko z niej - odrzucił. Zaskoczona tym faktem była tylko redaktorka depeszowa z laptopem na kolanach, która spisywała płynące z głośnika słowa premiera. Uśmiechnąłem się porozumiewawczo, ale ona nie reagowała; była w trybie „transkrypcji” mowy na pismo. I nagle - jak w baśni z tysiąca i jednej nocy, gdy nastał świt, to Szeherazada-premier urwała swoją opowieść... Myślę, że takie porównanie spodobałoby się panu premierowi. I redaktorce...

Ruszyłem w stronę drzwi prowadzących na widownię. Znajoma „bileterka” teatralna pokazała mi bardzo skwaszoną i zakłopotaną minę....

- Ale tylko wyjść tędy można, wejść - nie...

I... przepuściła mnie, dyskretnie zatrzymując domykające się drzwi, przez które jakiś VIP z widowni wybiegł właśnie do foyer zamienionego w tawernę. (A, i jajecznicza też chyba tam była).

Wślizgnąłem się na niedozwoloną dla mnie, ale już bez premiera - salę.

No, proszę państwa, to tak jakbym ominąwszy gabinet owal-

ny, od razu znalazł się na sali Sądu Ostatecznego.

Dziś na wokandzie kwestia rangi „być albo nie być” Polski Morskiej.

Znajome twarze uczestników, o, nawet nasz rolny pan poseł! Dzień dobry.... Ten próbował rozplątać słuchawki aparatu umożliwiającego słuchanie tłumaczenia wystąpień gości zagranicznych. Ale przecież pan premier i jak dotychczas - wszyscy występujący na scenie mówili po polsku! Pan poseł jednak swoje wie, bo dalej zmagał się z materią splątanych kabelków.

Wreszcie grad oklasków kończy część oficjalną. Pora na wielki finał. Na scenę wlewają się człapiący bębniarze, hejnaliści, dmuchacze - słowem: orkiestra łomotów - ale takich, jakich nie słyszałem i nie widziałem nawet podczas karnawału w Rio oraz w Nicei. Oto - ucieszyłem się - finał w wykonaniu typowej dla naszego regionu **orkiestry morskiej!** Publiczność była conajmniej skonfundowana.

To jedno można o muzykach na scenie powiedzieć bez cienia wątpliwości: wał w bębny tak, jak cyklop głazem w wejście do jaskini, w której uwięził.... pamiętają Państwo - kogo? Nieproszonych gości, czyli Odyseusza i jego żeglarzy!

Oj, cienka linia interpretacyjna mi się tu plecie. W latach osiemdziesiątych cenzor nie miałby wątpliwości, co z takimi „bębniastami” należałoby zrobić? Zabębnić!

„Śmietanka” - jak usłyszałem od oficjela - ekspertów gospodarki morskiej świata (no, powiedzmy) - niczym wspomniany Odys, skryła się w szczecińskim Teatrze Polskim, by roztrząsać bolesne tajemnice współczesnej żeglugi i światowo-europejskiej gospodarki morskiej. Śmietanka... Dobrze sobie... Nam jezioro kumysu nie starczyłoby do wykreowania choćby tylko spisu treści polskiej polityki morskiej.

Ilu było uczestników spotkania? Nieważne. My im za przyjazd, pobyt i wyjazd - zapłaciliśmy, wyżywiłiśmy, do snu ułożyliśmy. Czy wszyscy zwiedzili Szczecin? Jego morskie centrum nauki? Może nawet ten i ów wsiadł do wyeksponowanego tam auta partnera Centrum?

Piękne opakowanie wątpliwych treści.

No, to tyle... Tylko, że miałem pisać o „kreowaniu wizji morskiej potęgi Polski ze słów jedynie”. I nie napisałem. Może to i dobrze? Temat na następny felieton mam gotowy.

Basen muzealny w centrum Bremerhaven, lata 80. XX wieku. Fot. Marek Koszur



...a mieliśmy
rozmawiać o
żeglarstwie...

Teatr z tym... teatrem



No... Nie inaczej.

Jechałem do Binowa w sprawach... morskich.

Przed wjazdem do wioski ogarnęło mnie wzruszenie. Pacholeciem będąc, często na podwórku tutejszego sołtysa, kolegi mojego Ojca, bawiłem się z innymi dziećmi. Przez małą furtkę wbiegaliśmy wprost nad słynne jezioro. Sołtys unosił wtedy palec w górę i kierował go w stronę samotnego budynku, na nieodległym sąsiednim brzegu. Wiedzieliśmy. Jeśli nie będziemy grzeczne to... Ten budynek zajmowali wychowankowie domu dziecka. Hm... Dobrze zapamiętałem to ostrzeżenie.

Ile lat od tamtych dni minęło? 65-68? Zastanawiam się, co takiego kryła w sobie **mentalność** ówczesnego społeczeństwa, by straszenie domem dziecka miało mieć wymiar wychowawczy, dyscyplinujący? Pewnie bałem się strasznie na myśl, że mógłbym stracić Mamę i Tatę. Coś okropnego! Nie inaczej jest dziś. Rolę tamtego sołtysa przejęły horrory, psychodramy i dreszczowce.

Mentalność... To sposób myślenia, postrzegania świata i reagowania na niego, charakterystyczny dla jednostki lub grupy społecznej. Jest to zespół przekonań, postaw i poglądów, kształtowanych przez czynniki społeczne, kulturowe i biologiczne. Mentalność wpływa na to, jak ludzie interpretują zdarzenia, jak się zachowują i jak oceniają sytuacje.

A mentalność żeglarska? Czy sposób postrzegania świata przez ludzi morza jest niezmienny od prawieków? Jest uczciwy?

Droga do wioski (od strony S3) to najprawdziwsza kamienna brukowana jezdnia. Ale nie żeby zwykłe „kocie łby”. To świetnie zachowana mozaika, ręcznie układana, jak pamiętam, połyskująca zawsze po deszczu. Kiedyś częściej można było spotkać podobne drogi, ale żeby z czarnych, granitowych lub bazaltowych sześciaków? To rzadkość. Mam w pamięci uczucie i wrażenia wywołane głaskaniem ich powierzchni. Miłe, transcendentnie ciepłe, bezpieczne. Bo mają w sobie pamięć płomienia, ognia, światła?

I znów czas się cofa... Jakaś mgła się rozsuwa i w wyobraźni widzę coś, czego na jawie nigdy naprawdę nie oglądałem – wysoki szalunek, rysujący przestrzeń przyszłej drogi, a w perspektywie, wśród budzącej się do życia zieleni – dziesiątki krzątających się robotników i pomagających im tragarzy. Układają tę kostkę. Słyszę stukanie, nawoływanie, śmiech... Ten poziomuje, drugi dosypuje piasek, następny zmiata jego nadmiar. Brukarze są skupieni, w oczach pewność fachu i gwarancja, że za tę jubilerską robotę czeka na nich następne sto, może dwieście kilometrów innej drogi,

układanej na kolanach, przy kręgosłupie wygiętym w kształt harfy.

Nagle wizja znika. Wjeżdżam na asfalt. I wpadam w ciszę...? Nie, to pustka między wymiarami. Ostro zahamowałem, tuż przy tabliczce „Binowo”. Na jezdni stali... oni, wiejscy żandarmi? Celnicy? Jakieś myto – myślałem – będą chcieli ze mnie ściągnąć? Ona, ledwie mnie dostrzegła, brwiami zatrzepotała, ale łebka nie uniosła. On – niczym kozak naddnieprzański, z czołem pod grzebieniem zmarszczonym, już do bitki się szykował. Chwyciłem aparat, wycełowałem, a one... przebarwny bażant i jego odaliska – odfrunęły. I wtedy mój wzrok powędrował w prawą stronę.

Oniemiałem...

Teatr jakiego w takiej intensywności chyba nigdy wcześniej nie widziałem. Może sto, może dwieście metrów od drogi – zobaczyłem... ginące jezioro. Albo ono się zapadało, albo dno ku górze się wznosiło. Wysiadłem z auta. Okolica kipiała od wrzasku ptactwa wodnego. To – szybowало, wpadało do wody, tworzyło formacje, a przy tym rozprawało i monologowało. A czego sobie to bractwo nie opowiadało?

Jurassic Park! Premiera wiosenna.



Dwa łabędzie przeleciały tuż nad moją głową.... Słyszał kto szum wywołany wiosłami ich skrzydeł? Nagle całe to towarzystwo poderwało się do lotu. Grad kropel padających na powierzchnię wody uruchomił dźwiękowy dywan cekinowy...

Na twarzy poczułem podmuch powietrza zmieszanego skrzydłami ptaków. Poprzedził go ipsis händlowski akord rezurekcyjny. Oczywiście! Przecież dziś Wielki Piątek – pomyślałem.

– Alleluja! Alleluja! – wołały.

Ciekawe... Dźwięk w powietrzu rozchodzi się, z prędkością 340 metrów na sekundę. A gdybyśmy tak mogli z tym ptactwem trafić do... teatru podwodnego? Tam, pod wodą, dźwięk rozchodzi się z prędkością 1500 metrów na sekundę. Czyli... na powierzchni my nie słyszymy śpiewu ptaka w chwili, gdy on tworzy trele. My słyszymy w pewnym sensie tylko echo ptasich głosów. Pomyślałbyś? Pani także?

Czyli – dedukowałem dalej – także w tym teatrze wszystko jest jakąś nedoróbką. Wyłącznie iluzją. Bo aktor ze sceny mówi, a ja go słyszę z opóźnieniem. Więc jak możemy zgrać nasze emocje? Oczywiście, wiem – przenieść teatr pod wodę. Razem z widownią. Podobno już są takie tusze do rżęs, które nawet w wodzie się nie rozmazują. Więc spokojnie, drogie panie.

A Binowo jest rozkopane. Cywilizacja kanalizacyjna tu wreszcie dotarła. Mój Ojciec znał sołtysa z czasów elektryfikacji tych okolic. I oto ja, w jakimś sensie, domykałem kartę historii. Po ponad siedemdziesięciu latach. Hm... Czas szybko płynie, ale mimo to, ludzie żyją wolno.

Nawigacja doprowadziła mnie na koniec wioski. Gdy ruszałem w drogę, zatelefonowałem do Zenona z informacją, że zjawię się za trzy kwadransy.

– I na końcu drogi zobaczysz szklany domek – usłyszałem w telefonie.

Dom rzeczywiście jest „szklany”. Ale, że z powietrza zbudowany – o tym przekonałem się już w środku. Jakaś teatralna (?) machina? Nic w tym domku nie jest definitywnie z drugim czymś „na fest” połączone! W suficie dziury, w podłodze szczeliny i te... drzwi. Nie mam klaustrofobii, a gospodarz pewnie nie zauważył, że rozglądałem się w ich poszukiwaniu. I znalazłem! Drzwi są w tym domu tylko jedno. Wejściowe.

Zenon Szostak jest kapitanem jachtowym, publicystą i historykiem żeglarstwa; twórca, redaktor i wydawca czasopi-



sma „Zeszyty Żeglarskie”. Kapituła Międzynarodowej Nagrody Żeglarskiej Szczecina uhonorowała pana kapitana Nagrodą im. kpt. Kazimierza Haski w kategorii „Popularyzator Żeglarstwa” za ponad 40-letnią działalność na rzecz upowszechniania żeglarstwa, szczególnie akademickiego, na Pomorzu Zachodnim i w Polsce. (2019)

Patrzę, czy gdzieś zza regału jakiś spinaker nie wystrzeli, rufa jachtu po czubkach butów nie przeleci, ale kapitan bezceremonialnie, mając załoganta na pokładzie, tylko palcem pokazał – idziemy na grę. No, myślę sobie, na jabłko na „Darze Pomorza” wchodziłem w ostatnim rejsie fregaty do Helsinek. Wrzesień 1981. Po tym rejsie żaglowiec zamieniono w muzeum. Jaki to miałoby mieć związek z moją osobą? Temat godny rozważenia. Ale robię dobrą minę do coraz ciekawszej gry – bo oto dom szklany, powietrza w nim więcej niż na jachcie, schody jak wanty, a ja – bez szelek, w trzewikach... Z kubkiem gorącej kawy w lekko drżących z zaciekawienia dłoniach.

Specjalista od razu powiedziałby studentom – widzicie? Oto przykład kliniczny. Słyszysz hasła: jacht, rejs, żagle, kapitan – i twój świat wewnętrzny mebluje adekwatną do sytuacji scenografię. Mnożą się w niej kabestany, szkle, sztormiaki...

Postępuje proces akomodacji psychiki do realiów żeglarskich. Ciśnienie wzrasta, wzrok się w dal wpatruje – czy to widać nieznaną łódź na horyzoncie, czy idący wprost na nas jakiś lotniskowiec? Hm... Mentalność żeglarska...

Umówiliśmy się z Zenonem Szostakiem, żeby porozmawiać o akademickim yachtingu.



Kpt. Zenon Szostak na jachcie Krzysztofa Baranowskiego „Meteor”.
Regaty Poloneza, 08.2025. Fot. Kuba Olejnik

– No, w tym twoim wywiadzie z Andrzejem Sewerynem (TVŚiódemka, nr 03/2025) widać, że się aktor wkurzył na tłumacza filmowej wersji „Króla Leara”. Jak to napisał? Dmijcie „sobie” wichry...? Od razu sprawdziłem w oryginale „oryginalnym”, szekspirowskim i tym oryginale uwspółcześnionym do potocznego języka angielskiego. Przejrzałem inne polskie przekłady. Nigdzie nie ma takiej wersji: dmijcie „sobie” wichry. Kto tak bezmyślnie ten monolog przetłumaczył? Całkowite niezrozumienie istoty „Króla Leara”.



Kiwam głową i patrzę na regał z książkami, ten po lewej stronie. Kurczę... Wszystkie archiwalne numery „Dialogu”? Na dolnej półce, sztaple miesięcznika „Polska”.

– A pamiętasz? Był wtedy wydawany, strasznie trudno osiągalny magazyn „Ameryka”?

– A – proszę, tutaj...

No nie! Teatr. Istny teatr! Cała prasa literacka ostatniego ponad półwiecza! Tu komplet Boya, tam wszystkie „Baśnie z tysiąca i jednej nocy”.

– Moja biblioteka... – mówię.

– Nie, moja – mówi Zenon. I wysuwa wielkie tomisko z poezją Herberta. Drugi filar tej biblioteki – szekspirowski Barańczak.

Podnoszę wzrok. Widzę sztalugi. A obok płótno świeże i płótna sprzed lat.



– Ania, moja żona, kontynuuje tradycje rodzinne... Jej Mama, Danuta Piotrowska, na przełomie lat 50. i 60. XX wieku była kierownikiem literackim Teatrów Dramatycznych w Szczecinie. Malowała, miała wystawy w kraju i m.in. w Londynie, tkła gobeliny. Malarstwo zawsze było obecne w naszej rodzinie. Moja córka idzie w ślady Ani; ona z kolei kontynuowała pasję swojej mamy, a ta – przejęła uzdolnienia plastyczne od swojej mamy. Pochodzą z Lublina.

Ciśnienie rośnie, barometr także, skala Beauforta podpowiada, że szkawał, a w ślad za nim – sztorm, są dopiero przede mną...

- Ale tutaj, popatrz. Coś ci to przypomina?
- No... Rysunki kostiumów teatralnych...
- Ale co to za sztuka?
- No... więc...
- Firc...
- Fircyk w zalot...
- A kto urządzał wystrój sceny...?

Urządzanie wystroju sceny... Przecież to lub niemal identyczne zdanie wczoraj wyczytałem w pamiętnikach Ludwika Solskiego. Bo organizato-



rów sceny teatralnej nie od razu nazywano scenografiami.

– Eh... Pamiętki rodzinne...

Zbieram myśli, ale kapitan nie daje szansy na komentarz.

– A to zdjęcie? – wyjmuję skoroszyt (kto dziś wie, co słowo to znaczy), w nim, w foliowej koszulce – fotografia większa niż pocztówka.

– Poznajesz?

Dwie sylwetki. Po lewej kobieta, tak, chyba ... Nie, na pewno, ale taka męska kobieta, a po prawej stronie – pochylony, z profilem zwróconym gdzieś w przestrzeń za rozmówczynią, która intensywnie, z góry patrzy na dojrzałego, eleganckiego, dystyngowanego dżentelmena... Z wirtuozerią wciągam powietrze, by dać sobie czas na zastanowienie.

– Wanda Wasilewska i Stefan Jaracz.

Kapitan natychmiast odwraca zdjęcie – pokazuje opis – Lublin, 1944...

– Oryginalna fotografia!

Nie siadamy. Szkoda czasu. Kolejny regał, następna półka, siódma teczka, dwunasta koperta, trzeci album... A umówiliśmy się, żeby porozmawiać o sprawach żeglarskich.

Myślę sobie: teraz albo nigdy! Ale gospodarz znów mnie uprzedził.

– Ale ten Szekspir, wiesz, to bardzo ciekawa sprawa...

Przypomnę... Dyrektor Teatru Polskiego w Warszawie, Andrzej Seweryn, jakiś czas temu grał tam króla Leara. Teraz – przygotował monodram – Lear. Mój wywiad z aktorem (miesięcznik TVSiódemka, 03/2025) dotyczył polskich wersji językowych wielkich spektakli realizowanych w ramach The National Theatre z Londynu, retransmitowanych w polskich kinach. W „Królu Learze” wystąpił tam Ian McKellen, kolega pana Seweryna, doskonale znany nam z „Władcy pierścieni”. A historia Leara to najpewniej największe osiągnięcie dramaturgii światowej.



– Kto tak nieodpowiedzialnie i bez zrozumienia opracowuje polskie wersje językowe? Dowcipnisie lub ludzie skrajnie nieodpowiedzialni! – nakręcam się. – Przykład z zaimkiem „sobie” masz od sześciu lat na stronie British Council. Dwa razy pytałem rzeczniczkę prasową tej instytucji: czy to jest poprawne tłumaczenie? Odpowiedziała: przez sześć lat nikomu to tłumaczenie nie przeszkadzało. Lear wzywa na pomoc wszystkie żywioły, by te pomściły go, ukarały niewdzięczne córki, które otrzymały królestwo – osierociły swego ojca, ich dobroczyńcę. Lear jest upodlony, bezsilnym wygnany i załamany. Domaga się sprawiedliwości. Wzywa gromy, które powinny zadusić zarodek „tak niewdzięcznego człowieka”! Cóż za potężne słowa i wizji! Tłumacze i British Council, a więc strażnicy języka angielskiego nie rozumieją,

nie pochylił się nawet nad zwróconą im uwagę. Kompromitacja. Przygotowuję kolejny tekst na ten temat.

– Fascynuje mnie Szekspir. Każdy jego dramat to także dzieło polityczne. Ale również szalenie aktualny komentarz do tamtych czasów.

– (...czyli – naszych – przemknęła mi myśl).

– To był niezły polityk. Spójrz na „Burzę”. Analizowałem ją od żeglarskiej, nawigacyjnej strony... Ale także relacji: bosman – kapitan.

Mój Boże. Skąd ja to znam... skąd znam to uczucie, że chciałby człowiek równocześnie dwa, trzy wątki w jednej rozmowie, równoległe prowadzić, by czas oszczędzić, wyrzucić z siebie kilka kwestii. Ale trudno mówić jednocześnie różnymi językami

– Jak pamiętasz, „Burza” zaczyna się od sceny sztormu. Obserwujemy relację między kapitanem i bosmanem... I to nie jest teatr jakiś. To szalenie skomplikowana relacja i konflikt władzy... Bo, zaraz, zaczekaj, ja już to i owo na ten temat publikowałem...

No i tu wreszcie sezam uchylił swoje wrota... Mój Boże... Obok Muzeum Teatru – zajrzałem do Archiwum Żeglarskiego. Tu, w Binowie, znajduje się arka pamięci o latach świetności szczecińskiego żeglarstwa. I – najważniejsze – galeria ludzi, o których pamięć chcę się upomnieć. Ale bez kapitana Zenona Szostaka – zadanie niewykonalne. Przy jego wiedzy, zasobach, doświadczeniu – będzie to piękny rejs.

Z Binowa przez las wracałem do Podjuch. Droga przepięknie położona, kręta, ale powybijana i zniszczona. Wskakuję na ekspresówkę nad morze.

A w pamięci – tyle wątków z jakże interesującej rozmowy.

Banucha, Kilian, sporo zdjęć ze szczecińskich spektakli z lat 50. XX wieku. Aktorskie kreacje – młody Nosek, Janiszewski, Chwalibóg, Ludwik Bonoit. To... pamiątki rodzinne. A obok – Ludomir Mączka, Wojciech Jakobson, Jerzy Madeja, Maryla Grochowska, Jerzy Borowiec, HOM, przystań AZS, jezioro Dąbie...

Muzeum Teatru Szczecińskiego oraz Żeglarstwa Akademickiego, oddział w Binowie.

Teraz widzę, jak teatr przez lata wrażał w nas i w nasze życie. A z nim – żeglarstwo.

Wiozę ze sobą materiał na trzy, trzydzieści, trzysta czterdzieści... felietonów, a każdy na inny temat. Wystarczyła ledwie chwila. Bo ile czasu rozmawialiśmy? Doświadczyłem tsunami informacji z dziedzin i sfer, tak mi bliskich i ciągle uzupełnianych.

Ledwie kropla tych wiadomości ukaże się w tym numerze miesięcznika „TVSiódemka”. W kolejnych – mam nadzieję – dopiero pożeglujemy, o! Posztormujemy!

I tylko jedna kwestia mnie intryguje.

W ilu szczecińskich domach spotkać możemy podobne domowe filie Teatrów Szczecińskich? Takie też zasoby żeglarskiej pamięci kryją domowe szuflady?

Obawiam się, że Artur D. Liskowacki, który zaplanował opowieść o teatrach szczecińskich na trzy tomy, powinien zweryfikować swoje

plany. Bo teatr w Szczecinie to nie tylko sceny przy Swarożycu czy przy Walach Chrobrego. To poprzez pamiątki, wycinki gazetowe, rodzinne zdjęcia, szkice, obrazy, dedykacje na programach, oryginalne dokumenty ukazujące pracę zespołu – my wszyscy. Teatr jest wszędzie.

Teatr całkiem ogromny.

PS O „Burzy” i kapitana Zenona Szostaka analizie dramatu – mam nadzieję – przeczytają Państwo w kolejnym numerze miesięcznika TVSiódemka.



Zenon Szostak – Burza Williama Szekspira

🕒 07/09/2018 👤 Polska Canada 📁 Literatura 💬 0



The Tempest Williama Szekspira jak przystało na tytuł sztuki zaczyna się dynamiczną, burzliwą sceną, pełną ryku morza (oceanu), z piorunami uderzającymi z hukiem i błyskawicami, walką marynarzy o zapanowanie nad okrętem zagrożonym rozbiściem o pobliski, skalisty ląd.

Pytasz, Marku, o postaci ważne, znaczące, które pozostały w naszej pamięci, czasami uwiecznione na starych fotografiach, wymienione w kronikach, artykułach prasowych, ale też postaci mniej znane, które były, działały, ale pamięć o nich nie zawsze przetrwała po latach.



Szalupa ożaglowana Feliksa Wodzyńskiego. Była ... fundamentem i podstawą majątku (...) 1947.

Ludzie i jachty ⁰¹

Zenon Szostak

Żeglarsko akademickie w powojennym Szczecinie rozpoczęło się w 1946 roku, a dokładnie – jak podają stare kronikarskie zapiski – 12 listopada. Wówczas to, studenci nowo powstałej Akademii Handlowej (filii Akademii Handlowej w Poznaniu), jeszcze zanim rozpoczął się rok akademicki, utworzyli sekcję żeglarską przy Akademickim Związku Sportowym. Po kilku miesiącach, przed sezonem żeglarskim, sekcję przenieśli do szczecińskiego oddziału Akademickiego Związku Morskiego.

Na czele tego długiego pochodu imion i nazwisk – mówię imion, bo czasami tylko one lub tylko nazwiska albo ksywy pozostały w pamięci potomnych – rysuje się wyraźnie i bez wątpliwości postać **Felka Wodzyńskiego**. Pojawił się w Szczecinie w 1946 roku. Był inicjatorem utworzenia sekcji żeglarskiej i co najważniejsze – miał własną szalupę żaglową. Ta łódź była...

...fundamentem i podstawą majątku (...) zapoznając członków praktycznie z arkanami wiedzy żeglarskiej...

Tyle mówi zapis z kroniki AZM, ale wyobraźnia – patrząc na zdjęcie z tamtych lat – pozwala odczytać radość i entuzjazm z twarzy i póz kilku osób, żeglujących na małej łodzi z postawionym żaglem.

Przez lata Feliks Wodzyński był duszą szczecińskiego żeglarsstwa. Wielu z nas pamięta, jak przy różnych okazjach na swojej glinianej okarynie grał walc Brahmsa... Melodia niosła się daleko po wodzie, a w 1998 roku odprowadziła Feliksa do przystani pełnej parkowej zieleni.... przy ulicy Ku Słońcu.

W tych pierwszych latach, jeszcze przesiąkniętych przedwojennymi tradycjami azetemowskimi, wysokimi wartościami moralnymi, wzorcami postępowania, etosem organizacji, obok Wodzyńskiego, zaznaczają swoją aktywność żeglarską pierwsi członkowie zarządu AZM: **Bernard Quandt** – był bez ręki (czy to skutek wojny?), **Mieczysław Babczyński**, **Jerzy Szelestowski** – później, przez wiele lat związany z ośrodkiem żeglarskim w Trzebieży, autor podręczników żeglarskich. Niebawem pojawia się **Ziomek Ostrowski**. Były to czasy gdy ludzie rzeczywiście nagle się pojawiali, albo – i nie było to rzadkie zjawisko – nagle znikali. Pytać o nich: gdzie są, dokąd wyjechali - nie było bezpieczne. Ziomek - harcerz Szarych Szeregów, żołnierz AK w Lublinie, aresztowany przez Rosjan, przetrzymywany na Zamku Lubelskim z wyrokiem kary śmierci, później zamienionym na więzienie we Wronkach. W Szczecinie znalazł pracę (najpierw przy odbudowie portu, u kierującego pracami inż. Bolesława Rossińskiego, jeszcze niedawno jego dowódcy w lubelskiej konspiracji - ps. „Irena”) i na całe życie związał się z żeglarsko akademickim. Był sędzią regatowym. Któregoś roku, właśnie na regatach, brak ostrożności osoby sygnalizującej start do regat wystrzałem z rakietnicy sygnałowej, spowodował, że nabój trafił w nogę Ziomek. Poważny wypadek i niesprawność na całe życie.

Ziomek był bardzo dobrym żeglarzem, również regatowym, przez lata aktywnym we władzach żeglarsstwa akademickiego, ale także pełnym inicjatywy we wszelkich pomysłach i pracach technicznych przy jachtach, na przystani przy jej wyposażaniu technicznym. Na przykład - charakterystyczne ożaglowanie jachtu „Witeź II” - od 1953 r. kecz sztakslowy z ożaglowaniem żebrowym – z tzw. szprajsgaflem („Va Marie”), a także obrotnica i tory wchodzące do hangaru dla slipowania jachtów na Wyspie – o Wyspie powiem za chwilę - to autorskie projekty, zrealizowane przez Ziomek. Było tego więcej, w ogóle Ziomek i jego żeglar-



Od lewej: NN, Bernard Quandt, Mieczysław Babczyński, na jachcie „Kaczorek” na Zalewie Szczecińskim. AZM, lipiec 1948 rok

skie „przygody”, nie mówiąc już o doświadczeniach wojennych i po wojnie, to temat na odrębną opowieść, łącznie z bolesnym dla niego doświadczeniem u ujścia Tamizy. Życie nie szczędziło mu, jak mawiał Conrad, „i miedziaków i kulaków”, choć tych drugich było chyba jednak znacznie więcej.

Bolesław Trochimowicz – (zdjęcie poniżej) był we władzach szczecińskiego oddziału AZMu. Uczestnik sierpniowego turnusu obozu żeglarskiego w Wisłoujściu w 1948 roku, zorganizowanego przez Zarząd Główny AZM RP (taka była pełna nazwa związku, a w nazwie jeszcze mogło być RP). To jedyny ocalały członek załogi jachtu „Poświsł”. Przypomnę: utrata kilu wskutek zerwania przedzwiających bolców balastowych, w konsekwencji zatonięcie jachtu. Czwórka młodych żeglarzy, uczestników obozu – utonęła. Trochimowicz, po piętnastogodzinnej walce na wzburzonym morzu, płynąc pod wiatr i falę, wycierńczony dotarł do brzegu.



Zmiany polityczne w kraju w grudniu 1948 roku, miały wpływ na działalność różnych organizacji, również żeglarskich. **Jurek Szałajko** opowiadał jak...

... na początku marca 1949 roku odbywał się w Warszawie zjazd wszystkich oddziałów AZM ... W tym samym czasie były też zjazdy AZS i Bratniej Pomocy. Czy to przypadek, że w jednym czasie? ... Po obradach, wieczorem, grupkami poszli nad Wisłę, żeby odpocząć, rozerwać się, bo dokąd mogliby pójść, gdy cała Warszawa leżała w gruzach? Było wesoło, na luzie, żartowali, śpiewali, cieszyli się życiem i młodością. I nagle ktoś zaczął przekonywać, że powinniśmy połączyć się z Bratnią Pomocą i AZS, że wtedy będzie lepiej, że władza pomoże, da środki na nowy sprzęt, na rozwój ...

Następnego dnia w jednym miejscu zebrano delegatów AZM, AZS i Bratniej Pomocy. Obrady zakończyły się utworzeniem jednego AZS - Akademickiego Zrzeszenia Sportowego... Zrzeszenia, nie związku. W całym kraju powstawały podobne zrzeszenia, zorganizowane na wzór sowiecki, podporządkowane władzy partyjnej i przez nią kierowane.

Zgodzisz się, Marku, że mówiąc o żeglarskim nie sposób odebrać go od polityki. Nie można zapomnieć o tym, jak wielki wpływ miała polityka na całe życie społeczne, na kulturę, na sport? Szczególnie mocno odczuwano ideologizację życia po grudniowym - w 1948 roku - zjeździe zjednoczeniowym partii PPR i PPS.

Pamiętaj, proszę, że rozmawiamy o młodych ludziach – kilkun-

stolatkach, dwudziestoparolatkach mających w pamięci okrucieństwa wojny. Byli ofiarami unicestwiającej naród polski okupacji niemieckiej. Ten okres pozostawił brutalne ślady w ich psychice. Wszystko, co widzieli wokół siebie, kłóciło się z ich patriotyzmem, wiernością tradycji, wartościami wyniesionymi z domu. Sowietyzacja życia miała wtedy wymiar totalitarny i była bezwzględna. Nie można o tym nie pamiętać patrząc na fotografie z tamtych lat. Hm... A na tych zdjęciach widzisz jachty, białe żagle, nierzadko wesołe, uśmiechnięte twarze młodych ludzi. Bo jednak życie - może szczególnie życie młodych - ma swoje odwieczne prawa, dalekie od rygorów stanowiących w komitetach i na zjazdach partyjnych.

Po latach, uczestnicy tamtych wydarzeń, których poznałem, z którymi rozmawiałem, korespondowałem, powiedzą, być może z nutą pewnej nostalgii, ale też trudno się dziwić, wszak była to ich młodość:

... było szalenie wesoło, wieczorami śpiewaliśmy przy ognisku żeglarskie i nieżeglarskie piosenki ... Był to czas pełen opozycji w stosunku do rygorów komunistycznych. Opozycję „odstawiało” się na wesoło, np. ubieraliśmy się kolorowo, ... słuchało się radia BBC, jazzu...

Właśnie wtedy, po rozwiązaniu harcerstwa, wiosną 1949 roku, cała maszoperia skautów wodnych przy szczecińskim „Pobożniaku” (**Jurek Szałajko, Jerzy Kraszewski, Zdzisław Michalski, Z. Cych**) wraz z jachtem „Przygoda” przeszła do żeglarzy akademickich.

Jurek Szałajko był już doświadczonym i dobrym żeglarzem. No i szły żagle! W sierpniu 1947 roku, z kapitanem Witoldem Bohdanowiczem z Wilna, na jachcie „Orlik” popłynął w rejs morski do Danii i Szwecji. W pierwszych Regatach Jesiennych na Jeziorze Dąbskim był drugi (na jachcie „Tuńczyk”). W 1950 roku, dzięki staraniom jego i Jurka Borowca – to kolejna znacząca postać żeglarskiego akademickiego, do żeglarzy studenckich trafił jacht „Nadir”. Jacht zmieniał nazwy wraz ze zmianami społeczno-politycznymi w kraju: „Ewa I”, „Aurora” „Biały Słoń”, „Przodownik” i wreszcie „Nadir”. Jerzy Borowiec, wspominał:

... jechaliśmy z Jurkiem Szałajką tramwajem na Gołęczin. Wysiedliśmy przy basenie nad Odrą, i zobaczyliśmy na wodzie zadbane, wyremontowany jacht „Ewa”; był on własnością Szkoły Morskiej, ale stał jakby opuszczony. Czym prędzej wróciliśmy do miasta, na al. Piastów i poszliśmy do dyrektora Szkoły Morskiej. Weszliśmy do jego gabinetu, tak jak staliśmy - w krótkich spodenkach. Mówimy dyrektorowi, kpt. Konstantemu Maciejewiczowi, że tam na Odrze stoi bezużytecznie jacht, a my jesteśmy żeglarze-studenci i moglibyśmy pływać na nim, szkolić się. Dyrektor wysłuchał nas, zawołał intendenta szkoły i wypytał go w sprawie. Intendent potwierdził, że studenci szkoły morskiej nie pływają na jachcie. Na to kpt. Maciejewicz: „Nuuu, ta chaliara, dać jacht tym studentom-żeglarzom, niech pływają”. Wyszliśmy z gabinetu i od razu wzięliśmy od intendenta klucze do jachtu, i szybko z powrotem na Gołęczin. Otworzyliśmy jacht i odpłynęliśmy nim na Gocław, do naszego Pałacyku ...

Jako szczecinianin wiesz, że mowa o Pałacyku Jachtowym. Umiejscowiony w peryferyjnej, zaniedbanej dzielnicy, i dziś nadal zapomnianej przez władze miasta, z dala od centrum, ale za to przy Odrze, z przystanią i dużym terenem na postój lądowy jachtów, na ich remonty. To tutaj, w pierwszych latach po wojnie, po opuszczeniu tego terenu przez Rosjan, skupiało się życie żeglarskie nie tylko akademików, ale również innych klubów żeglarskich. Potem obiekt przejęło wojsko, wyrzucając żeglarzy. Ci jednak wrócili na ten teren i są tu obecni do dziś.

Wracając do opowieści o żeglarzach, o Jurku Szałajce, to warto jeszcze dodać, że w latach 1962-1963 żeglował on w załodze jachtu „Hermes” do USA, o którym to rejsie żeglarzy zza „żelaznej kurtyny”, głośno było w kraju i w Stanach. Po latach powie o tamtej żeglarskiej wyprawie:

...odprawa graniczna jachtu (w Polsce – przyp. red.) trwała kilkanaście godzin. Celnicy przesiewali mąkę, kaszę, groch. Dokładnie sprawdzali każdy zakamarek jachtu. Gdy jak potem opowiadaliśmy o tym w Ameryce, to nikt nie chciał uwierzyć. Ale po powrocie, opowiadaliśmy w Polsce jak dobrze żyje się w Ameryce, to też nikt nie chciał wierzyć...

Wraz z Jurkiem Szalająką, w żeglarskim akademickim pojawił się **Jerzy Kraszewski** i **Zdzisław Michalski**. W późniejszych latach nieraz Kraszewskiego miałem na naszej przystani przy ul. Przestrzennej, w Jacht Klubie AZS. On tę przystań zaprojektował, jako inżynier budownictwa wodnego. Ciągłe widzę go, jak dumny, spokojnie idzie keją do swojego jachtu „Lolo”. Hrabia „Lolo” – taką miał ksywę. Pochodził z Kresów, z Wilna – prawdziwy yachtsmen, dla mnie wówczas, był uosobieniem żeglarsza na miarę Everestu. Wcześniej był związany z „Darem Szczecina”. Poprowadził wyprawę na regaty Bermuda Race, a rok później wyruszył w rejs dookoła świata, przerwany na Atlantyku – kłopoty techniczne „Daru”. Ale jacht „Lolo” był dla niego wielkim wyzwaniem – budował go na „naszej” Wyspie Akademickiej na Odrze, niedaleko elektrowni Pomorzany. Ostatnią konstrukcją budowaną na podobnej zasadzie była „Vagari”, należąca do Zbyszka Górkiewicza czyli „Zapasowego”. Ale o nim później, bo „Zapasowy” to już zupełnie inne dekady.

Ta Wyspa to ciekawa historia żeglarskiego akademickiego, miejsce niemal magiczne dla wielu, a dla niektórych to nawet początek uniesień miłosnych i ich konsekwencji na całe życie. Więc Wyspa zaczęła się od **Krzysia Jaworskiego** i **Józia Demczuka**. To wielkie postaci żeglarskiego akademickiego, ale o nich za chwilę.

Kolejny z tej harcerskiej maszoperii skautów wodnych z jachtem „Przygoda” to **Zdzisław Michalski** – płynął na „Orliku”, m.in. z Jurkiem Szalająką, Jurkiem Kraszewskim, w tamtym pierwszym po wojnie zagranicznym rejsie, w 1947 roku, pod kapitanem Witoldem Bohdanowiczem. Z harcerską „Przygodą” i jej maszoperią, po rozwiązaniu harcerstwa, przeszedł do żeglarzy akademickich. Dobrze i dużo żeglował, ale nagle zniknął na kilka lat.

Już w wolnej Polsce, jego kolega, który w czasie zmiany związku na zrzeszenie objął kierowanie żeglarskim akademickim, powie:

...Eeeh, zachciało im się niepodległości ...

Michalski po wyjściu z komunistycznego więzienia wrócił do żeglarskiego: był kapitanem gafłowego szkunera „Zew Morza”, którego w latach 1973-1974 poprowadził w znaczącym dla żeglarskiego polskiego rejsie dookoła świata.

To tyle, o tych trzech z „Przygody”, którzy na lata związali się z żeglarskim akademickim. Był jeszcze z nimi, wtedy w 49. roku, gdy ze swoją „Przygodą” dołączyli do akademików, czwarty – **Z. Cych**. Ale nic o nim nie wiem, znalazłem tylko w kalendarium Ziomka Ostrowskiego jego nazwisko w załodze jachtu „Orlik” w rejsie do Kopenhagi w 1947 r. Potem, w kolejnych latach – cisza – nie spotkałem najmniejszej choćby wzmianki. Spytać nie bardzo jest kogo, jego kolegów z „Przygody” już nie ma.

Na obozie żeglarskim AZS (ogólnopolskim) w Trzebieży, latem 1949 roku, pojawia się **Wojtek Jacobson** (przed którym niebawem otworzą się świat wielkich żagli i znaczące dokonania żeglarskie), **Ludek Mączka** (lwowiak, desant z Wrocławia, później – legenda polskiego żeglarskiego), **Włodek Bąkowski**, **Anna Bukowska** (Rybczyńska), która napisała monografię AZM i książkę o Władku Wagnerze, **Ireneusz Kurzawa**, **Maria Popiel**. Wszystkich wymieniam z pamięci (u Wojtki Jacobsona widziałem listę uczestników tego obozu). Po osoby związane ze szczecińskim żeglarskim akademickim, które zapiszą się trwale na kartach jego historii. Na tym obozie, na turnusie sierpniowym, przy silnym wietrze, koło Chelminka – to wyspa przy Trzebieży, „wrota na Zalew”, zwana też Wyspą Nawigacyjną – zatonał, zalany falą od rufy, jacht „Kaczorek” – kokpit miał bezodpływowy, a sześć osób na tak niewielkim jachcie stanowiło znaczne obciążenie. Niestety, jedna z kursantek nie zdążyła wydostać się z wnętrza tonącego jachtu. Po tym wypadku wprowadzono ograniczenia w uprawnieniach sterników śródlądowych na wodach szczecińskich (ograniczenia do prowadzenia jachtów na Jeziorze Dąbskim i Cichych Wodach – czyli obecnej Roztoce Odrzańskiej).

Na tym obozie kierownikiem wyszkolenia żeglarskiego był **Władysław Stanilewicz**, późniejszy profesor farmacji, wykładowca akademicki – żeglował jeszcze przed wojną, był z klubu żeglarskiego AZM w Łodzi; w następnym roku został aresztowany i skazany na 15 lat więzienia za działalność niepodległościową po wojnie.

Wiosną 50. roku kolejne osoby z rozwiązanej decyzją władz poli-

tycznych harcerstwa, przeszły do żeglarzy akademickich: **Jerzy Kerner** (zwany Aloizem, od Alojzego Gżegżółki z Teatryku Zielona Gęś Galczyńskiego), **Krzysztof Jaworski**, **Leszek Jasiński** (Marynarz Jumbo), **Maciek Karwowski**. Nie przychodzą z pustymi rękoma – w wianie wnoszą do AZS swój jacht „Wicher” (byli drużyną skautów wodnych zorganizowanych jako maszoperia jachtu).

Jerzy Kerner – pozostał w naszej pamięci przede wszystkim z powodu bojera, którego skonstruował we własnym domu, z dostępnych materiałów, tzn. z desek, stalowego teownika i kierownicy z samochodu Opel, z przekładnią linkową na tylną płożę. Byli jeszcze Krzysiu Jaworski i Zbyszek Gerlach, studenci Wydziału Inżynierii Łądowej Szkoły Inżynierskiej. Jako pierwsi w powojennym Szczecinie próbowali sił w tym sporcie na w miarę mocno zamrożonym Jeziorze Dąbskim. W styczniu 1951 roku brali udział w pierwszych Mistrzostwach Polski w Giżycku na jeziorze Niegocin.

W tym czasie, to znaczy wiosną 1950 roku, pojawiła się kolejna grupa harcerzy – skautów (powód ten sam: rozwiązane harcerstwo) wraz ze swoim jachtem, kabinową jolą „Pogoń”: **Stanisław Miłaszewski**, **Zbyszek Gerlach** („Nierdzewny”), **Jerzy Jósewicz**. Zbyszek Gerlach, dla wielu, od zawsze był w Klubie i zawsze, i do końca był bardzo aktywny w działalności na rzecz Klubu. Być może dziwi Cię, skąd taka nazwa ich jachtu, jachtu porzuconego przez uciekających Niemców, zniszczonego, który sami wyremontowali i nadali mu nazwę, właśnie taką, jaka „grała” im w duszy i przypominała o utraconej Arkadii. Zbyszek i Jurek pochodzili z Kresów.

Nie sposób nie powiedzieć więcej o **Krzysztofie Jaworskim**, którego barwne opowieści, nie tylko żeglarskie i nie tylko szczecińskie, czyta się z przyjemnością i zaciekawieniem. Drukowane przez lata w „Zeszytach Żeglarskich” zostały ostatecznie zebrane w dwutomowej książce „Życie na trójkacie”. O tamtych, pierwszych latach 50- tych tak opowiada Autor „Życia na trójkacie”:

... Było szalenie wesoło, wieczorami śpiewaliśmy sobie przy ognisku różne żeglarskie i nie-żeglarskie piosenki, ze szczególnym uwzględnieniem hilly-billies „She'll be coming from the mountains, if she come, singing ya-ya, yppi, yppi, ya”. Był nawet jakiś alkohol, Leszek przytargał ćwiartkę, więc dawka była homeopatyczna. I ta amerykańska piosenka oraz wyżej wymieniona ćwiartka stały się nagle głównym punktem oskarżenia.

Ktoś oczywiście musiał kapować nas gdzie nie trzeba. Z kół zbliżonych do Zarządu Środowiskowego AZS dowiedzieliśmy się, że szykuje się nalot i czystka. Wiadomo było też, że wykonawcą dintojry ma być kolega Złamał z ZAMP (Związek Akademicki Młodzieży Polskiej, czyli przybudówka socjalistycznego Związku Młodzieży Polskiej). Kolega ten, choć ideologicznie słuszny, nosił się wszelako jak bikiniarz, gdyż miał krótkie i wąskie spodnie, wywątowaną w ramionach marynarkę, buty na „słoninie” oraz skarpetki w paski. Leszek bardzo się martwił, gdyż wraz z Sobieszczykiem miał być za głównego oskarżonego o demoralizację i pijaństwo.

Pewnego wrześniowego wieczoru zebraliśmy się przy ognisku. Kol. Złamał w asyście oficjeli, wstawił państwowo-twórczą mowę, żądając surowych konsekwencji w stosunku do wykonawców amerykańskich (a więc imperialistycznych piosenek – to się tyczyło trochę mnie) oraz niesocjalistycznie upijających się studentów. Kiedy skończył wśród ogólnej ciszy, Pan Marynarz Jumbo podniósł się i zabrał głos:

- Tu się nam zarzuca picie wódki, ale to była ćwiartka, i to wieczorem. A kolega Złamał w biały dzień, przed plażą pełną ludzi, pływał na bączku wymachując butelkami alkoholu. Ja skończyłem – i usiadł z godnością.

Zebranie zostało gwałtownie zakończone i do wniosków personalnych nie doszło. Za to zostaliśmy wszyscy gremialnie wyrzuceni z AZS ...

Krzysztof Jaworski w 1952 r., w Regatach Jesiennych zdobył Błękitną Wstęgę Jeziora Dąbie na jachcie „Swantewit” (w załodze, m.in. Józef Demczuk), a w następnym roku wywalczył na Zatoce Gdańskiej w Sopocie Mistrzostwo Polski Jachtów Kilowych (w załodze również szczeciński azetesiacy: Aleksander Lewicki, Zbigniew



Żeglarze akademicki na jachcie „Witeź II”, w Szczecinie-Gocławiu, 1952 r. Trzeci od lewej (pochylony) – Krzysztof Jaworski; brodaty z akordeonem – „dziadek” Leon Dziadkowiec, żaglomistrz, takielator ze stoczni jachtowej; z gitarą Zbigniew Gerlach; za nim Jerzy Jósewicz; pierwszy z lewej stojący na górze – Jerzy Kraszewski; obok Pisarski i Smagacz; obok akordeonisty – Krystyna (?) Schnotale. Foto. z arch. Zb. Gerlacha.

Gerlach, Andrzej Smagacz).

Rok wcześniej, w 1952 roku, w Mistrzostwach Polski Jachtów Morskich rozgrywanych w Gdyni, szczecińskie środowisko żeglarzy akademickich reprezentowała załoga w składzie: **Kazimierz Haska, Aleksander Lewicki i Czesław Skibicki**. Zajęli bardzo dobre drugie miejsce, ulegając tylko bardzo dobremu regatowcowi Zygfrydowi Perlickiemu z Gdańska. Kazimierz Haska przyszedł do Sekcji Żeglarskiej AZS rok wcześniej. Po Regatach Przyjaźni organizowanych przez żeglarzy akademickich, załoga „Wojtki” z Ligi Morskiej, czyli: Kazimierz Haska, Kazimierz Rypiński i Józef Demczuk zmieniła barwy klubowe i przeszła do akademików. Haska był dobrym i znanym w środowisku szczecińskim żeglarzem, działaczem żeglarskim. W roku 1955 zdobył dla Sekcji Żeglarskiej AZS Błękitną Wstęgę Jeziora Dąbie, żeglując na jachcie żeglarzy akademickich „Witeź II”. Potem odszedł z AZS i działał w okręgowym związku żeglarskim, podobnie jak Kaziu Rypiński, który również związał się z okręgowym związkiem, przez lata był sędzią regatowym, postacią znaną w środowisku szczecińskim. Do końca wiernym żeglarzom akademickim pozostał Józio Demczuk – bywał w Klubie, uczestniczył w życiu Klubu, był jego komandorem w latach osiemdziesiątych, a stojący na głównym miejscu w naszym Klubie okazały maszt flagowy - pojawił się dzięki jego staraniom.

Jaworski, jak wcześniej wspominałem, to także Wyspa Akademicka – miejsce zimowego postoju i remontu jachtów żeglarzy z AZS-u. Od 1948 roku żeglarze szczecińskich klubów mieli swoje miejsce w Pałacyku Jachtowym na Gocławiu, przy Odrze. W 51. roku zaczęły się restrykcje WOP-u i ostatecznie żeglarze musieli opuścić Pałacyk.

Przenieśli się na drugą stronę basenu do zniszczonego budynku szkolnego, ale w kolejnym roku i to miejsce zostało im odebrane na potrzeby wojska. Kajakowe poszukiwania nowego miejsca zaprowadziły Jaworskiego i Demczuka w górę Odry, na Pomorzany, a tam „odkryli” wyspę niezamieszkałą, aczkolwiek ze zrujnowanymi budynkami, niektórymi nawet typu hala – w sam raz na lądowy postój jachtów oraz z ... torami ślipowymi. Wyspę zajmowała kiedyś niemiecka kompania saperów! Szczęścia aż nadto.

Jesienią zaczął się nasz exodus – jak opowiada Jaworski. A Ziomek Ostrowski dodaje:

„... Na Wyspie zamieszkał nasz nieoceniony bosman pan Felician Jankowski i jego „morski” pies Aza. W warsztacie pracowali ci sami dwaj szkutnicy (Górecki, Parejko – przyp. red.), których zatrudniałimy na Gocławiu. Patrząc z wieloletniej perspektywy trudno nie nazwać ich znakomitymi...”.

Chciałbym, Marku, zwrócić Twoją uwagę na te słowa Ziomek. Tak, tak, żeglarsko to także ci jakby z boku, na drugim planie, a jednak ważni i nieodzowni ludzie: bosmani przystani, szkutnicy i nasi „bracia mniejsi”, jak mawiał o nich św. Franciszek z Asyżu.

Tymczasem Regaty Jesienne w 52. roku przyniosły zwycięstwo w klasie jolek typu P-7 **Januszowi Kędziarskiemu**, wówczas od roku studentowi architektury Szkoły Inżynierskiej. Janusz przez lata trzymał wysoką formę regatową, zwyciężał niejednokrotnie w różnych zawodach żeglarskich. Kiedy w 1955 roku przekazano z Giżycka do Sekcji Żeglarskiej szczecińskiego AZS („w uznaniu sportowych wysiłków i sukcesów”) dwa przedwojenne „Stary” - kilowe jachty regatowe klasy olimpijskiej, to jeden z nich - „Delfin” (ex „Muszla”) trafił pod opiekę Janusza Kędziarskiego. Ciekawa jest historia tych „Starów”. Otóż ex „Muszla”, jak pierwotnie nazywała się ta łódź regatowa, została kupiona przed wojną, w 1934 roku, przez Oficerski Yacht Klub Polski w znanej stoczni jachtowej „Abeking & Rasmussen” wraz z innymi „Starami” (kupiono wtedy cztery „Stary” i dwa lata później kolejne cztery). W czasie wojny jachty te, jak wiele innych jednostek wodnych

i polskiego majątku narodowego, zostały zagrabione przez Niemców, a te dwa jachty zostały wywiezione z Wybrzeża na Mazury. Po wojnie Oficerski Yacht Klub nie miał racji bytu w socjalistycznej rzeczywistości, więc porzucone przez uciekających Niemców jednostki (w końcu nasze, polskie) przekazano żeglarzom akademickim. Kędziński zdobywał na „Starze” dla barw AZS Szczecin mistrzostwo okręgu, wielokrotnie zajmował wysokie miejsca (również medalowe) w mistrzostwach Polski. Był długo w Klubie i dla Klubu zaprojektował – był architektem – budynki klubowe, bosmankę, hangar na przystani klubowej żeglarzy akademickich nad jeziorem Dąbie przy ul. Przestrzennej w Szczecinie. Janusz był z Warszawy i podczas okupacji, jako młodociany harcerz, uczestniczył w podziemnej działalności Szarych Szeregów. Janusz nigdy nie krył swojego krytycznego spojrzenia na socjalistyczną rzeczywistość. Po stłumieniu sierpniowego zrywu solidarnościowego stracił pracę. Był szykanowany. I wtedy dostał pracę bosmana w naszym Klubie. Zatrudnił go - o dziwo (lub o ironio!), kierownik Klubu z okresu stanu wojennego.



Maryla Grochowska (na bomie), podczas schodzenia jachtu z mielizny. Foto. z arch. M. Grochowskiej-Thomsen

Wracając jeszcze do Mistrzostw Polski Jachtów Kilowych w Sopocie w 1953 roku, należy przypomnieć, że szczecińscy żeglarze byli bezkonkurencyjni. Mistrzostwo Polski zdobyły także szczecińskie żegarki, studentki. Przewodziła im (Mistrzyni Polski) **Maryla Grochowska**, studentka Wydziału Chemii Szkoły Inżynierskiej w Szczecinie z załogą w składzie: Kordalewska, Pyszczyk, Trzosówna. Zwycięska załoga nie reprezentowała AZS Szczecin, ale szczeciński ... LPŻ (Liga Przyjaciół Żołnierza, obecnie LOK). Powód ten sam co przytoczony wyżej w opowieści Jaworskiego: wyrzucenie z AZS. Maryla Grochowska – Thomsen (ten drugi człon nazwiska to cała opowieść, gotowy scenariusz na film) po latach tak to wspominała:

... Przypominam sobie obóz żeglarski AZS-u w Dąbiu. Kierownikiem był Ryszard Książczyński, z nim była jego narzeczona Iga i jej przyjaciółka Ila – narzeczona Kazia Michalskiego – konstruktora jachtowego. Mieszkaliśmy na jachtach, przycumowanych rufą do brzegu, a dziobem do boi. (...) Był to czas pełen opozycji w stosunku do rygorów komunistycznych. Opozycję „odstawiało” się na wesoło, np. ubieraliśmy się kolorowo, obdarci – nawet naszyłam sobie kolorowe łąty na spodnie; słuchało się radia BBC, jazzu. Nie wiem, który rok to był, może 1951, może 1952. (...) chłopcy, w końcu podpadli i zostali wyrzuceni z AZS-u, a ja poszłam za nimi, bo ich bardzo lubiłam ...

„Chłopcy” z AZS, o których wspomina Maryla Grochowska-Thomsen, to: „Pirat” - Zbigniew Banasik. Dlaczego „Pirat”? Bo miał pasiastą koszulę, chustę na głowie i ciemną cerę; miał już wtedy stopień sternika morskiego, był jeszcze z AZM. Natomiast „Bendorzy” - to grupa kolegów (m.in.: Jędrzej Adamski, Tadeusz Poźniak, Leszek Zarębski zwany „Portugalczykiem” albo „Portugalcem”) skupiona wokół Jurka Bendora. Wszyscy też jeszcze z AZM. Dziś, po latach, pamięć o wielu z nich rozplywa się w nawarstwiających się kolejnych historiach.

Maryla Grochowska w tamtych latach 40-tych, 50-tych jako młoda gimnazjalistka mocno przeżyła tzw. aferę Robineau w Szczecinie.:

... Po ukończeniu szkoły powszechnej dostałam się do gimnazjum słynnej pani Szczerskiej, w Szczecinie. Zaczął się dla mnie jeden z najszcześniejszych okresów życia: gimnazjum i żeglarsko, ten okres został niestety zaciemniony przez aresztowanie mojego ojca i brata posądzonych o szpiegostwo na rzecz Francji (sprawa Robineau – przy. red.); oskarżonych za zamkniętymi drzwiami, bez adwokata. Bez świadków, bezprawnie jak to często było za czasów dyktatury komunistycznej. (...) Ja angażowałam się coraz bardziej w żeglarsko, zdobywając stopnie żeglarskie i miejsca w różnych regatach żeglarskich. Największym moim osiągnięciem było zdobycie pierwszego miejsca w Mistrzostwach Polski na morzu w 1953 roku ...

Ale największą niespodziankę i chyba ... zawód sprawiła Maryla Grochowska męskiej części społeczności żeglarskiej. Otóż we wrześniu 1956 roku Regaty Przyjaźni odbywały się po raz pierwszy jako międzynarodowe. Rozegrało je na Zalewie Szczecińskim. Przypłynęli na nie żeglarze z NRD, a wśród nich jacht „Wodan” z młodym kapitanem, studentem z Rostocku, Peterem Thomsenem.

Ów Peter Thomsen nawet wygrał jeden z wyścigów w swojej klasie. Ale nie to było najgorsze. Ziomek Ostrowski (startował wówczas w tych regatach) po latach powie:

„... Kapitan „Wodana” potrafił „poderwać” – a w dwa lata później zabrać jako żonę – znakomitą żeglarke, Marylę Grochowską. Cóż, na morzu strat nie da się uniknąć ...”.

Więc widzisz, Marku, choć czasy były mroczne, to jednak życie egzekwowało potrzeby serca. Bez względu na podziały i ponad granicami.

Na początku lat pięćdziesiątych trafił do Sekcji Żeglarskiej AZS Antoni Jerzy Pisz – po latach popłynął w daleki rejs z Ludkiem Mączką na „Marii” i pozostanie na stałe w Australii. **Geniu Ryżewski** – w latach 70. zdobędzie Mistrzostwo Polski na akademickim jachcie „Dal II”. **Bogdan Fijałkowski**, jako student Szkoły Inżynierskiej, Wydział Elektryczny, nawiązał w 1955 roku listowny kontakt z żeglarzami z Akademischer Segler Verein z Rostocku i Greifswaldu, który zaowocował zaproszeniem polskich żeglarzy (z Gdańska i Szczecina) do udziału w Ostseewoche Regatten i Greifswalden Bodden Regatta w NRD. Ze szczecińskiego AZS wystartowały jachty: „Swantewit” i „Witeź II”. Bogdan Fijałkowski żeglował na jachcie „Swantewit”, pod kapitanem Emilem Żychiewiczem (w załodze m.in. Ludek Mączka) i w regatach w Warnemünde (Ostseewoche Regatten, lipiec 1956 r.) zajęli wysokie, drugie miejsce na dziewięć jachtów, a w regatach Rund um Rügen (Stralsunder Segelwoche) wywalczyli pierwsze miejsce. Miesiąc później, w kolejnych regatach na wodach

niemieckich (Greifswalder Bodden-Regatta) „Swantewita” prowadził Jurek Szałajko i w sztormowych warunkach pokonał żeglarzy niemieckich, potwierdzając zwycięstwem wysokie umiejętności szczecińskich akademików.

Wspominałem przed chwilą Jurka Pisz, z wykształcenia chemika. Prócz zainteresowań żeglarskich (napisał skrypt „O astronawigacji bez kompleksów”, zatwierdzony przez Polski Związek Żeglarski) był amatorem fotografii, a przede wszystkim jej strony technicznej. Później zaangażował się w powstanie i działanie stacji ornitologicznej nad jeziorem Świdwie. Na początku lat osiemdziesiątych gdańskie Wydawnictwo Morskie wydało jego książkę „Marią przez Pacyfik”. I właśnie w tej książce Jurek Pisz, ogarnięty nostalgią za czasem minionym, obrazowo i sugestywnie przywołał wspomnienia z tamtych odległych lat, zapomnianych miejsc; wspomnienia o przyjaciółach żeglarzach. Pozwól, że przytoczę fragment z jego książki:



Ziemowit Ostrowski na jachcie „Dar Żoliborza”, Jastarnia, 1950 r. Foto. z arch. W. Jacobsona.

„... Złapaliśmy pasat południowo-wschodni. (...) I nie wiadomo skąd przyszyły wspomnienia. Kilkanaście lat temu, ba, przecież to przeszło dwadzieścia, nie przypuszczałem, że zamienię Jezioro Dąbskie na Pacyfik. W owych czasach wyprawa do Inoujścia, Lubczyzny czy na Świętą była równie ekscytująca jak rejsy pierwszych żeglarzy w nieznane.

Przecieraliśmy szlaki na łódkach własnoręcznie skonstruowanych ze szczątków ponemieckich jachtów. Głębszy wręgi w parniku zrobionym ze starej ryny, szyliśmy żagle, w czym niektórzy doszli do perfekcji, że wspomnę tylko o Jurkach: Borowcu i Szałajce, czy Zbysku Gerlachu.

Pamiętam zapach tych bawełnianych żagli, przewianych wiatrem i wygrzanych w słońcu, żagli, pod którymi spaliśmy na twardych deskach koi. Nie zastąpią ich najlepsze śpiwory ani miękkie materace i wyścielane koje. Dawne to czasy, lecz do dziś przetrwały nazwy różnych zakątków Dąbskiego, takich jak Meduzostan, Ziemia Umbriagi, Marysin, Przylądek Białego Slonia – któż jednak pamięta, że ochrztili je żeglarze AZS? (...) pozostały wspomnienia, pełne zabawnych historyjek, ciekawych postaci, a przede wszystkim owej radości życia, którą mogliśmy znaleźć w żeglarskim...”

Rok 1956 przyniósł od dawna oczekiwane zmiany zarówno w kraju jak i w organizacjach społecznych, sportowych. Odwiłz październikowa roztopiała lody wszechogarniającej, ponurej stalinowskiej rzeczywistości. Sekcja Żeglarska AZS (zrzeszenie) stała się klubem specjalistycznym w AZS (związek) i przyjęła nazwę Jacht Klub AZS. Pierwszym prezesem wybranym (nie mianowanym) przez żeglarzy akademickich został powszechnie znany w środowisku żeglarz, sędzia regatowy Ziemowit Ostrowski.

Kilka osób, które tu przypominam, to zaledwie niewielkie grono wówczas bardzo młodych ludzi, którzy pojawili się w tamtych latach w szczecińskim żeglarskim akademickim. Dla niektórych był to miły epizod w studenckim życiu, hobby na wolny od nauki czas; dla innych pasja na długie lata, czasami na całe życie. A byli i tacy, którzy czarowi żagli ulegli bezgranicznie, zostawiając na lądzie wątpliwe uroki życiowej stabilizacji.

Więc jeśli pytasz o osoby i te ważne, znaczące, i te mniej znane, ale które tworzyły szczecińską społeczność w żeglarskim akademickim, to mogę, a właściwie muszę, przywołać kolejne nazwiska osób, o których usłyszałem, a czasami, po latach, niektórych spotkałem. Zatem: Juliusz Mikołajski, M. Pisarek, Czesław Michno, Jerzy Laskowski, Wacław Leszczyński, Włodzimierz Warso, Wanda Matraś, Rojewski, Kalota, Halina Skolimowska, Jan Pretzl, Wiesław Zarębski, Ryszard Książczyński, „Bibek” Piereżek, Kazimierz Pogo-

nowski, Danuta Kopacewicz, Michał Domagała, Wojtek Pluciński, Małgorzata Jaworska, Kazimierz Starowiejski, Tomasz Stachowicz („Guma”), Zdzisław Langiewicz, Czesław Skibicki, Eugeniusz Białkowski, Janusz Tyszkiewicz, Ewa Jacobson (z d. Kopczyńska), Maciej Wydrowski, Zofia Ostrowska, Aleksander Salomon, Zbigniew Faberski, Bolesław Lach, Tadeusz Pasek, Jerzy Zuch, Izidor Węclawowicz, Krzysztof Pacan, Józef Peszko, Jerzy Janiszewski, Jerzy Stolarz, Marita Gerlach (z d. Kremky), Wacław Tarnowski, Barbara Około-Kulak (Chmielewska), Witold Kuźniar, Leszek Stelmaszyk, Emil Żychiewicz, Andrzej Marczak, Zygmunt Chełkowski, Danuta Schiller, Krystyna Schnotale, Stanisław Raciborski, Halina Szymak, Zenon Dmochowski, Ryszard Jaroszek, ...

Może ktoś opisać żeglarskie historie tych i innych osób, których nie wymieniłem?

To moje spojrzenie na pierwszy okres akademickiego żeglarskiego w Szczecinie – pierwszy okres to pojęcie umowne, przyjęte *ad hoc* – spojrzenie przez pryzmat osób: żeglarzy, żeglarek, jest oczywiście niepełne, może nawet wybiórcze, ale, jak zastrzegłem na początku, pamięć o wielu nie zawsze przetrwała, nie zawsze udało się dotrzeć do tych nielicznych, którzy pamiętają tamte lata.



Od lewej: Adamski, Jerzy Kraszewski (w czapce, na pierwszym planie); w zejściówce: Maryla Grochowska, kpt. Ryszard Książczyński (w czapce). Foto. z arch. M. Grochowskiej-Thomsen.

|| Byle tylko oderwać się od brzegu...



Luteranizm morski

Chrześcijanin jest całkowicie wolnym panem wszystkich rzeczy, nikomu nie podległym. Chrześcijanin jest najuleglejszym sługą wszystkich rzeczy i wszystkim podległy.

(Marcin Luter, ok. 1520 roku)

A gdyby zamiast chrześcijanin, wpisać: czowiek morza?

W czasach, dla mnie osobiście, całkowicie niesłusznie minionego pacholęstwa, gdy z kolegami wybiegałem na boisko przy szkole podstawowej nr 16 na Gumieńcach, liczyło się tylko jedno: z jakim dziś „zapasem” pokonam ustawioną przez nauczyciela wufę poprzeczkę?

Wtedy **nie rekord, nie przekroczenie nowej bariery było dla nas najważniejsze. Liczył się zapas, z jakim prześlizgnieliśmy się nad wczorajszym rekordem skoku wzwyż. Nadzieja, że jutro, ten zapas pozwoli pokonać kolejne ograniczenia.**

Zamykając ten szósty numer miesięcznika TVSiódemka myślę właśnie o „zapasach”: jak wiele jeszcze treści, problemów i w jakim stylu należałoby opracować, by życiu nadać niekwestionowany sens. Dziś, także w sporcie, liczą się przede wszystkim... pieniądze. Nie same dla siebie, ale gwarantujące status... antysportowy. Sukces zrodzony z „potu i wyrzeczeń” wielu zawodników zamienia w gadżety, dobra materialne, kampanię promującą nas „prawdziwych”, skrywanych za wysiłkiem i determinacją sportowca. Bo w gruncie rzeczy **jesteśmy geszefciarzami tandety, blichtru, błysku i polityury.**

W jednym z felietonów Arta Buchwalda przeczytałem kiedyś

omówienie wielkiej amerykańskiej ankiety, której celem było wskazanie źródła największej satysfakcji człowieka. O czym marzył przeciętny Amerykanin? Badania - jeśli pamiętam - prowadzono w latach 70. XX wieku. Otóż największym marzeniem Amerykanina było wystąpić, pojawić się w telewizji.

Wielu ludzi nigdy sobie nie poradziło z problemem doświadczenia telewizyjnego. Niejeden z nich nie musiał z ekranu nic mówić by być bohaterem przekazu. Wystarczyło, że pojawiła się jego twarz. Choćby tylko w tłumie, przypadkowo, na ułamek sekundy. Ten fakt sprawiał, że ci ludzie, do końca życia i nieustannie, w każdej sytuacji, wracali do tego doświadczenia: byłem w telewizji, pokazano mnie w telewizji, wszyscy mnie widzieli w telewizji, cała Ameryka! Jego znajomi już nie wołali: Billy, John, tylko niemal stygmatyzowali sąsiada: wiesz, to ten, co go pokazali w telewizji.

Nieźmiennie, od pół wieku, obserwuję nasze „zmagania” z morzem w życiu duchowym, a nade wszystko - gospodarczym. Konstatuję, jak morze wpływa na naszą psychikę i jak kształtuje osobowość, by uczynić z niego, z morza, sferę jeszcze piękniejszej, wszechstronnej nas wzbogacającej? Bo - uważam - po to człowiek się doskonali i szlifuje umiejętności, by tworzyć warunki podnoszące nasze życiowe rekordy, poprawiające styl i zasobność życia.

Refleksja nie jest jednak naszą najmocniejszą metodą osiągania celów. Nie prowadzimy gier wojennych w sferze strategii. Gubimy się i giniemy na poziomie taktyki: walenia się po łbach argumentami silnymi, ale zazwyczaj niewiele wartymi. „Ja”, nasze ego, z jednej strony nadaje prędkość światła naszym pragnieniom i dokładnie w takim samym stopniu - hamuje ich zaspakajanie.

Wiele razy w tym numerze padało określenie: polityka morska. Jakkolwiek niefortunnie brzmi ten związek, to pozostanę przy nim dla wygody i łatwości prowadzenia wywodu. Bo **nie ma czegoś takiego jak „polityka morska”: Jest pierwiastek morski w polityce,** w sposobie i stylu życia oraz pracy.

Bez względu na spór terminologiczny czy semantyczny - nie umiemy sobie poradzić z morzem. Jest ono nieźmiennie blichтром i gadżetem sezonowym. Proszę dziś pojechać gdziekolwiek nad polskie morze. Dokądkolwiek. Na plaży - sklecone z desek, byle jakie budy są pełne piwa, drinków i kretyńskiej muzyki. U podnóża

wielkich apartamentowców, do których zjeżdżają auta z przedziału cenowego powyżej 0,5 mln PLN - przez całą dobę drą mordy telebimy ustawione na morskim brzegu. Powtórzyć? Gigantyczne telebimy! Na dmuchanych scenach wodzirejowie i konferansjerzy (naukowa nazwa: animatorzy) zagluszają każdą myśl, jaka zawsze rodziła się w naszych głowach, gdy raz w roku, a może rzadziej, przez całą noc, niekiedy na stojąco i w ścisisku, jechaliśmy z Przemysła.... nad morze.

Stawaliśmy na jego brzegu, niczym pątnicy obarczeni ciężkim grzechem, delektowaliśmy się pierwszymi muśnięciami zimnej fali, gdy stopy wypieszczone ciepłem i karesami rozgrzanej plaży stawaliśmy na mokrym piasku. Wiatr, niebo, mewy i szum.... Szum morza.

Szum morza - dziś zjawisko znane już tylko z nieczytanej literatury.

A gospodarka?

Skrzy się od "sukcesów". Tych praktycznie nie pokazałem w naszej gazecie. Nie tworzą one bowiem jednorodnej materii, świadomie, jak placek drożdżowy z rabarborem, wyrabianej „zbiorowym trudem”. To określenie, rodem z okresu międzywojnia jak i lat po drugiej wojnie światowej - tworzy kolejny stalaktyt naszej cywilizacji.

Dziś, rozbici na małe firmy, specjalistyczne biura i kancelarie, wyrafinowanych producentów ekwipunku czy wyposażenia okrętowego - jesteśmy liderami rynku morskiego w świecie, ale pod nazwą NN albo - jak w sporcie - jako bezpaństwowcy.

Doroczne podsumowania i plebiscyty niejednemu raz podkreślają nasze, polskie zarówno kompetencje w sferze konstrukcji jednostek pływających, jak ich oprzyrządowania, oprogramowania. Ale nikt nie powie, że to sukces Polski. Smutna prawda.

Pamiętam, jakim ewenementem było powstanie firmy Jerzego Wojciecha Piskorz-Nałęckiego w Szczecinie. Rzecz zrazu niepojęta, bo w gospodarce tak scentralizowanej, przybitej łańcuchami komunalów do systemu socjalistycznego - pojawiła się firma prywatna, która postanowiła budować statki! Zaskoczyłem Państwa? Sądzę, że postać inżyniera zasługuje na wnikliwą i pewnie fascynującą opowieść o tamtych latach.

Jerzy Wojciech Piskorz-Nałęcki, projektant statków, m.in. słynnych chemikaliowców. Także pedagog, wzięty popularyzator oraz publicysta. Był posłem na Sejm PRL VI i VII kadencji. W 1950 r. ukończył Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego „Conradinum” w Gdańsku. Stamtąd pojechał na studia do Instytutu Inżynierów Floty Morskiej w Odessie. Był tam prymusem. W 1966 roku uzyskał stopień doktora nauk technicznych na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.

Po powrocie z Odessy otrzymał skierowanie do pracy w Stoczni Szczecińskiej jako mistrz na Wydziale Obróbki Kadłubów. Awansował, awansował, awansował... Został technologiem, potem konstruktorem, głównym projektantem, dyrektorem technicznym oraz generalnym projektantem i kierownikiem Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni. Po osiemnastu latach u Warszawskiego, w 1982 stworzył prywatne biuro projektowe „Marine Consultants”. Zakładał kolejne firmy, podejmował współpracę z kontrahentami zagranicznymi. M.in. opracował projekt statku szkolno-badawczego „Nawigator XXI” dla Akademii Morskiej w Szczecinie.

Wykładał projektowanie okrętów w Instytucie Okrętowym Politechniki Szczecińskiej i tutejszej Akademii Morskiej. Pisał podręczniki i popularne opracowania („Prawdziwa historia Arki Noego”, „Potopy”). Publikował w fachowej prasie zagranicznej. Zarejestrował 35 patentów.

Czy dziś jest wśród nas ktoś pokroju profesora Piskorz-Nałęckiego? Wspominałem inżyniera Zygmunta Chorenia. Chyba przemknął się w tym numerze Kazimierz Kuba Jaworski i Jerzy

Siudy. Żeglarze, konstruktorzy. Nie wymieniałem jednak całej ekipy skupionej wokół profesora Eugeniusza Skrzymowskiego.

Ludzie - to kolejny pod- albo raczej NAD rozdział w naszej opowieści o braku pomysłu na polską politykę morską. Czyli - wyznaczenie jasnego celu i konsekwentne dążenie do jego osiągnięcia. Nie poprzez jednostkowe, miliardowe nakłady i inwestycje, ale, jak w przypadku domu, przemyślane budowanie poszczególnych jego części.

W tym numerze wspominałem o aferze SAC. Pierwszy raz używam tak mocnego określenia wobec tej pionierskiej, spóźnionej ledwie/aż o 20 lat inicjatywy polskich żeglugowców i okrętowców. Bo **niepowodzenie pomysłu jest aferą**. To temat do wyświetlenia. Wiem, jaka będzie w tej opowieści ministerialna plansza końcowa: „nic się nie stało”. A stało się dużo, bo nawet więcej niż 20 lat opóźnienia w rozwoju żeglugi przybrzeżnej, semi-autonomicznej. Krępują mnie te „minutowe video-manifesty” obecnego ministra, który niemalże co rano „wypiewuje” o sukcesach państwa polskiego na „gruncie morza”. Nie, to nie jest oksymoron. I korci mnie, by w złośliwości felietonisty zapytać, czy podczas nagrania pan minister ma na nogach lakierki, gumowe buty oborowego czy oficerki? A może stoi... bosy? Panie ministrze. Sukces musi mieć fundament. Chmury na niebie to nie bombki wieszane na choince. Te chmury powstają tu, na ziemi, wędrują na nieboskłon, a potem zdobią oblicze morza. Praw fizyki, jak mawia klasyk, pan nie zmienisz, więc nie bądź pan ignorantem, a zabierz się do sformułowania punktu po punkcie, data po dacie, ramy do obrazu polskiego morza za lat 25-30.

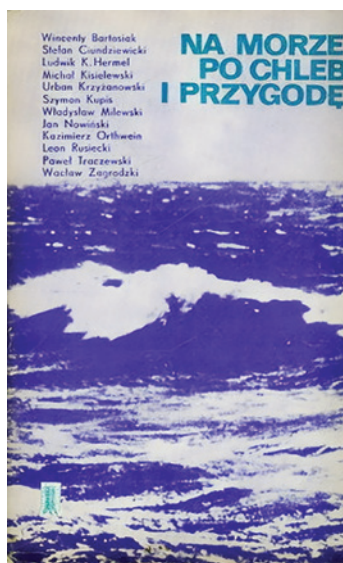
Albo - naprzemiennie, proszę z równym entuzjazmem, jak mówić pan o sukcesach, co drugi dzień meldować z równie zadowoloną miną, co udało się nam i panu położyć na morskie łopatki, zepsuć, zaprzęścić. Dobrze? Umowa stoi?

I do roboty! (A na marginesie - problem trzymania mini-mikrofonu w garści, jakby ten był kolibrem, świat już dawno rozwiązał; mikrofon można wpiąć w klapę marynarki; jest pan jedynym politykiem na świecie, który tak „profesjonalnie” nagrywa amatorskie filmiki).

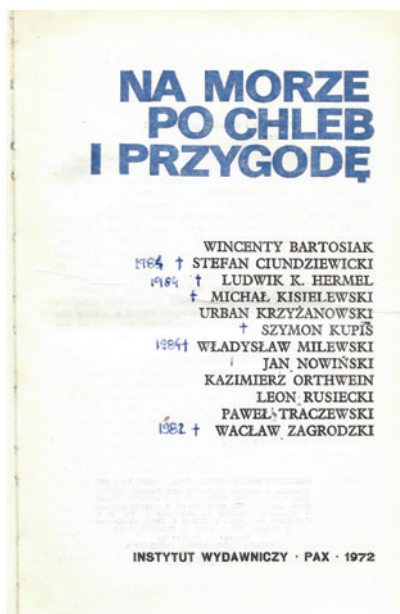
Wracam do projektu SAC. Położyliśmy go partyjnie na łopatki. Przekreśliłiśmy szansę wejścia do grona państw od dwudziestu lat doskonalących idę jednostek semi-autonomicznych. Ale ten dla przyszłości drobny fundamentalnie fakt, nie przeszkadza panu mini-sterowi, trzymającemu w dłoni wspomniany mini-krofonik, wyśpiewywać tak zgrabnie i obślizgłe komunały, jakby to był spłoszony węgorz w akwarium. Złap taką bestię gołą dłońią. No, kto chętny?

Tak, mam też „nerwa” na tę panapremierową, dobrotliwie i przyjaźnie zwróconą do nas twarz, który niczym anestezjolog, podający środek nasenny z uśmiechem prosi: no, odliczaj, od dziesięciu w dół... Przy trójce już uśniesz. I śpij. Ciili.... A gospodarka morska sama się zbuduje.

Naprawdę? Mamy czas? Nasi partyjni następcy muszą przecież od nas za coś obrywać, czyż nie?



Od połowy lat siedemdziesiątych, od lektury książki „Na morze po chleb i przygodę”, którą Ojciec przysłał mi do jednostki wojskowej, w której odbywałem służbę - zacząłem szukać ludzi, którzy byli awangardą polskiej myśli morskiej. Udało mi się spotkać ze wszystkim żyjącymi wtedy (także w świecie) uczniami i absolwentami, a także nauczycielami Szkoły Morskiej w Tczewie i przedwojennej Gdyni. Rozmawiałem z wieloma, którzy z kapitanem Konstantym Maty-jewiczem-Maciejowiczem przyjechali w 1947 roku do Szczecina. Wtedy, w domu pana kapitana Wacława Zagrodzkiego



go, otrzymałem oryginalny rękopiśmienniczy egzemplarz gazetki statkowej, którą tczewiacy stworzyli podczas rejsu „Lwowa” do Brazylii. Pierwszy raz statek pod polską banderą przekroczył wtedy równik. Był rok 1923. I w tej gazecie, w jednym z kupletów napisanych na uroczystość chrztu morskiego, pada określenie: „Pierwsze wy nauczarze, pierwsze okrętniki”...

Nauczarze - uroczę. Okrętniki - nie mniej wzruszające. Piękne, bo u ich podłoża leży silne marzenie i niewyobrażalna w dzisiejszej skali - praca. Ich pożywką były - wyrzuczenia. Znój, niewygoda,

nierzadko zwykła bieda. Ale ci chłopcy, ci mężczyźni, mieli właśnie marzenia. Ich spełnienie, jak woda szukająca najkrótszej drogi do zlewiska, wypracowało zręby sposobów wykorzystania dostępu do morza.

W ciągu dwudziestu lat, z niczego, nadali realny kształt marzeniom. Znamy te dokonania. Po wojnie, ci sami, ocaleni i zdeterminowani - odbudowali gospodarkę morską. W okresie gierkowskim doprowadzili nasz kraj do grona rzeczywiście kompetentnych nauczarzy i okrętników.

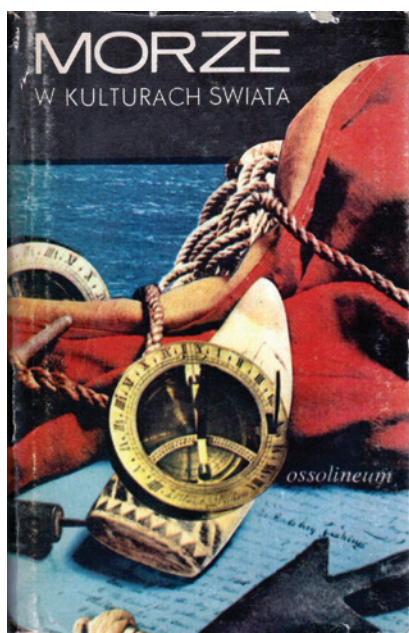
W czym upatruję klęskę i niemoc, która nas, jako społeczeństwo, skutecznie i nieustannie sprowadza do pijalni piwa nad morzem? W edukacji. Tak, nie inaczej jest z analfabetyzmem w zakresie rysunku, śpiewu, tańca czy poezji. Nikt już nie doskonalił nowych pokoleń w ujeżdżaniu Pegaza.

Edukację społeczną można prowadzić na wiele sposobów - jednym z nich była telewizja, jak w Ameryce, gdzie sny spełniają się w Hollywood i w slumsach. Ale także i - przede wszystkim, w codziennych serwisach informacyjnych, w publicystyce tłumaczącej i ukazującej rangę „uprawy morza”. Ładne określenie? Ale... rolnicze. Pszenno-buraczana uprawa morza... Polskie *specialité de la maison*.

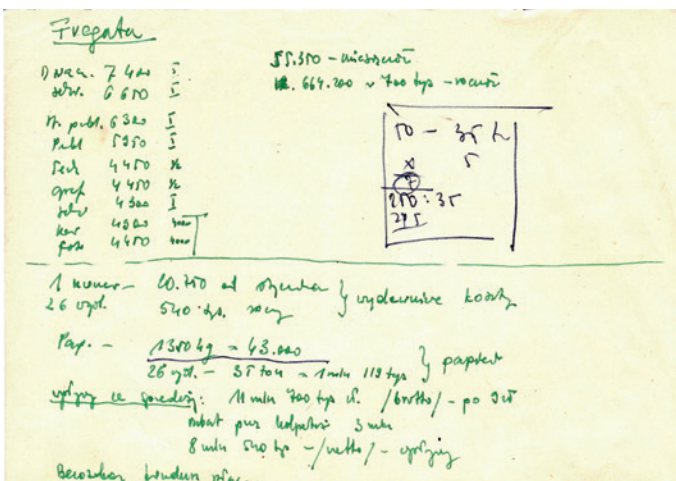
W roku 1981, podczas Kongresu Kultury Morskiej, mówiłem o kwestii wychowania w duchu zrozumienia cywilizacyjnej roli morza.

Motywował mnie niezapomniany znawca tych zagadnień, profesor Andrzej Piskozub. Reaktywowano wówczas Ligę Morską. Mnie powierzono zadanie utworzenia dwutygodnika - gazety morskiej, która z czasem miała stać się dziennikiem. Zapropomowałem tytuł dla tego pisma - „Fregata”. Bo każdy Polak wiedział, co się za słowem fregata kryje. To „Dar Pomorza”, godnościowy powiernik naszych przed- i powojennych ambicji To nasza Shangri La, którą i do której chcieliśmy dopłynąć.

Już powstawała redakcja, już dyrektor



Ryszard Karger z PŻM obiecał i słowa dotrzymał, przywożąc nam ze Szwecji pierwszy transport (bodaj trzy bębny) papieru gazetowego. Towar wówczas niezwykle deficytowy. Przybicie statku anonsowano na pierwsze dni grudnia 1981 roku. Gdy wyruszałem w kolejny, krótki rejs promem do Skandynawii, bodaj 11 grudnia, odebrałem telefon - papier dla państwa będzie w przyszłym tygodniu. Jak się okazało, był to pierwszy tydzień stanu wojennego.



Po jego poluzowaniu z naszego papieru powstało „Morze i Ziemia”, tygodnik nawiązujący do ukazującego się po 1956 roku tygodnika „Ziemia i Morze”. Ten tytuł był wiernym powtórzeniem tytułu zbioru reportaży Franciszka Gila (1954). Ów tytuł, niczym sejsmograf, zdawał się w poszczególnych dekadach wskazywać, co dla tego regionu było ważne od najważniejszego - ziemia czy morze?

Nam potrzebna jest nowa w tej sprawie rewolucja, na kształt i skutek reformacji Marcina Lutra. On używał druku do rozpowszechniania swoich tez przeciwko odpustom oraz do krytyki instytucji kościoła katolickiego. Dzięki wynalezieniu druku, jego teksty, często jako broszury, zazwyczaj w języku niemieckim, a nie tylko po łacinie, były dostępne dla szerokiego grona także niewykształconych ludzi. Luter był w stanie reagować drukiem na bieżące wydarzenia, wchodził w polemikę z oponentami, pisał prace apologetyczne i krytyczne, co było formą komunikacji publicznej i kontrowersyjnej. Język broszur był prosty, komunikatywny i ostry, prowokujący do polemiki. Najważniejsze jednak - „gazetki” Marcina Lutra rozchodziły się bardzo szybko. Na przykład dziełko krytykujące odpusty i żądania kościoła katolickiego, było drukowane 14 razy w 1518 roku, w nakładzie co najmniej 1000 egzemplarzy. Jak na tamte czasy - szaleństwo!

Serce ludzkie jest jak statek na wzburzonym morzu, targane przez wiatry wiejące ze wszystkich czterech krańców niebios.

Luter, jak widać w powyższym cytacie, nie zawsze używał języka obraźliwego, często prowadził argumentację teologiczną. Jego celem było przekonywanie, zmiana doktryny, a nie tylko znieważanie. Niektóre jego publikacje miały również bardzo poważny ton oraz akademicką argumentację. Używał ilustracji i afiszy w postaci drzeworytów, jako elementu przekazu wizualnego, co zwiększało atrakcyjność i przyciągało uwagę. Starał się, by jego przekaz był zrozumiały i przystępny, a druk był szybką reakcją na wydarzenia — to cechy podobne do współczesnej prasy polityczno-kontrowersyjnej.

Gdybym nie widział, że Pan czuwa nad statkiem, dawno porzuciłbym ster ...

A nam, mnie, o to właśnie idzie. O szczeciński portal morski (Gdańsk ma dwie wielkie gazety morskie), o codzienny szczeciński serwis informacyjny, na wzór niegdyś rybackiej prognozy pogody. Przez wiele lat, zasiadając przed mikrofonem Polskiego Radia,

odczytywałem (wolno i dobitnie) specjalne komunikaty dla rybaków, którzy nierzadko odbierali je na pełnym morzu, po północy, by w oparciu o sugestie meteorologów - bezpiecznie nawigować.

Ta gazeta mogłaby uświadamiać szczecinianom ich morski rodowód, podpowiadać, jakie niezwykle pożytki płyną z dobrodziejstwa geograficznego położenia naszego regionu.

Luter nie uprawiał dosadnej satyry, ale ja nie mogę się oprzeć, wielebny pastorze, przed niekiedy łopatologiczną krytyką i prześmiewaniem decyzji podejmowanych przez partyjnych wiosłarzy i sterników, którzy zamiast wiosł, kurczowo trzymają w rękach tylko rowerową kierownicę i na ścieżki rowerowe wydadzą każdy grosz, czyniąc Pomorze - Rowerolandią, żeby uświadomić im, iż są kwestie nie mniej ważne od pasji pedałowania.

Rowery to ratunek dla miasta i dla zdrowia: unikanie korków i podnoszenie tęczy fizycznej. To także styl życia - coś wspaia! Ale żeglarsstwo - jest nie mniej ważne. W stopniu najwyższym rozwija i buduje więzi między ludźmi, zbliża do natury bez jakiegokolwiek znieczulenia. A mało kto ma lepsze warunki do rozkwitu właśnie miłostnego związku, a nie mezaliansu między tymi sferami. Trzeba znaleźć złoty środek, z obu form aktywności uczynić wyznacznik szczecińskiego standardu życia.

Szczeciński klub biznesmenów, towarzystwo luksusowej gnuśności - przywołuję do działania. Bale, przyjęcia, hulanki... Panie prezesie, proszę je zamienić w inicjatywę. Proszę zerwać się ze smyczy samorządowej (np. w przypadku Kwadratu Kultury, padło z Waszej strony: *zrobimy w tej sprawie wszystko, co będzie zgodne z polityką marszałka*) i zamienić ją na wreszcie biznesową samodzielność. Ale do tego potrzebny jest prezes kapitan, master, sternik, nawigator.

Chciałbym, aby już nigdy premier nie przyjeżdżał do nas z archimedesowskim okrzykiem na ustach - **będziemy państwem morskim**. Bo to my premierowi powiedzieć powinniśmy - witamy w państwie morskim. Proszę, tak ono wygląda.

Polska była, jest i będzie nadbałtycką metropolią - dla zagranicznych partnerów. Dla nas stała się ponad 500-kilometrową plażą pełną pijalni piwa i dudniącej muzyki.



Pisałem w jednym z felietonów: mamy na całym Wybrzeżu wszystko to, co ma reszta kraju. Ale oni nigdy nie będą mieli szumu morskich fal, głosu mew, beztróskiego śmiechu maluchów uciekających przed igrającą z nimi falą.

Tej wizji jednak też już nie ma. Nosi ją w pamięci coraz mniej liczna grupa tych, którzy doświadczyli metafizyki Bałtyku. Ona nie zniknęła. Tylko my straciliśmy umiejętność jej dostrzegania i poczucia niezbędności.

Ale, przy okazji... Sprawa nadzwyczaj ciekawa...

Luteranie byli jeszcze bardziej niż my (czyli: kto?) szczurami lądowymi. W ich tekstach religijnych, w modlitwach, pieśniach, w listach, dysputach, wywodach filozoficznych i teologicznych - nie ma morza!

Jak im się ta sztuka lekceważenia morza udawała przez ponad 500 lat? No, widzę przed sobą zadanie powielekroć większe niż dotychczasowe oranie lądowej polskiej mentalności.

Oranie? Czyż nie jest to jednak czynność... żeglarska? Ale nie jestem w stanie przypomnieć sobie żadnej metafory, odniesienia lub porównania fali odwijanej przez dziób łodzi do bruzdy wycinanej pługiem... Nie pamiętam takiego fragmentu z poezji i literatury polskiej. Nie odnajduję podobnych przykładów w literaturze i poezji światowej, także antycznej.

Obawiam się, że natrafiłem na ślad wielkiej afery. Stoimy na wysokim klifie światowego skandalu cywilizacyjnego?

Kto i co się kryje za brakiem tak oczywistej paraleli: orka - żegluga? Jak to możliwe, że dopiero ja zwerbalizowałem ten problem?

Europeana jest cyfrową platformą kulturalną Europy, prezentującą zasoby zgromadzone przez 3000 instytucji. Sprawdziłem - na 50 milionów obiektów, tylko 1600 umieszczono w dziale: Marine Art / sztuka morska. To $\approx 0,0032\%$ kolekcji. Przy czym - katalog zawiera wszystko: dokumenty, dzieła sztuki, artefakty.

I na koniec - afery nad aferami.

Międzynarodowy Związek Muzeów Morskich (International Congress of Maritime Museums, ICMM) skupia ponad 120 członków muzealnych z około 35 krajów. Jeśli do tej liczby wliczyć okręty-muzea (museum ships) oraz muzea „z istotną częścią morską” (transport, etnografia, sztuka morska itd.), to liczba wzrasta do ponad 2 000 takich instytucji.

Okazuje się, że Muzeum Narodowe w Szczecinie nie jest członkiem powyższej organizacji. Z braku funduszy na opłacenie składki członkowskiej? Roczna opłata wyniosłaby 2,5 tysiąca EUR w sytuacji, gdyby przychody z oglądania zasobów morskich MN osiągały poziom 6 milionów EUR rocznie. Bilet do muzeum kosztuje 8 złotych (dwa EUR)? Rachunek prosty: gdyby trzy miliony widzów odwiedzało ekspozycje morskie w szczecińskim muzeum, to...

3 MILIONY WIDZÓW! A WIĘC 10 TYSIĘCY DZIENNIC!

Mamy nową dyrekcję, planowaną aborcję Teatru Współczesnego z gmachu przy Wałach Chrobrego. Więc? Droga do zarobienia 6 milionów EUR - stoi otworem!

Panie marszałku? A dokąd tak pan spieszy?

Do roboty! W trwonieniu grosza (niedorzeczne koncerty na moście w Siekierkach) nie ma pan sobie równych.

Pora na zarabianie!

Porządkuje swoje archiwum i co jakiś czas odkrywam materiały, których nie miałem w rękach... od lat.

Niewiarygodne... I ta teczka też się zachowała? 45 lat temu zajmowałem się powołaniem do życia zrazu dwutygodnika a docelowo - pierwszej, w całości morskiej gazety codziennej w naszym kraju. Takie „sidla” zastawił na mnie red. Władysław Daniszewski, ówczesny redaktor naczelny pionu telewizyjnego w nowatorskim w skali światowej eksperymencie, jakim było połączenie radia i telewizji w jeden organizm medialny, w wieżowcu - siedzibie Ośrodka Radiowo-Telewizyjnego w Szczecinie.

Red. Daniszewski od dawna kusił mnie powrotem do telewizji (po kilkumiesięcznej przygodzie z kamerą w połowie lat 70. - wróciłem jednak do radia). Trwał właśnie mój najpiękniejszy okres zawodowy, dziennikarski, reporterski i twórczy zarazem. I miałbym z tak powszechnej rozpoznawalności moich audycji we wszystkich ogólnopolskich antenach radiowych zrezygnować dla małych form w lokalnej telewizji?

- Ale dostaniesz więcej niż chcesz - kusił, przez te swoje okulary w rogowych oprawkach, z uśmiechem rozbrajającym przede wszystkim śpiącego tygrysa.

Wahałem się bardzo.

- Znam radio, tyle lat w nim przepracowałem. Przecież wiesz... Ale telewizja to nowe medium. Tu leży twoja nowa szansa. Poza tym, widzę, że piszesz coraz więcej. Mało ci było „Głosu Szczecińskiego” to poszedłeś do „Życia Warszawy”. Ale nigdy nie masz pewności, czy redakcja „kupi” twój materiał.....

Nie domyśliłem się, do czego Władysław zmierzał.

- A nie lepiej byłoby mieć... własną gazetę?

No, rzecz rozgrywna była po mistrzowsku. Nagle pochylił się w moją stronę, nie pozwalając oczom, by uciekły w bok.

- No, to sprawę mamy załatwioną.

Tak. Tak przebiegła ta rozmowa. Władysław nie zapytał mnie kolejny raz, czy chcę przejść z radia do telewizji. Podjął taką decyzję i mi ją zakomunikował. Jedyne co wówczas wywal-

czyłem to to, że pracowałem w radiu i w telewizji równocześnie, a wkrótce objąłem kierownictwo Oddziału Szczecińskiego miesięcznika „Morze”. To był doprawdy wielki zaszczyt. Władysław nie rezygnował.

- Będziesz miał swój autorski program. W każdy czwartek masz do dyspozycji całą Kronikę na tematykę morską i... będziemy wydawali gazetę. Twoją gazetę. A rano jedziemy na kongres do Gdańska.

Reaktywacja Ligi Morskiej nastąpiła w dniach 24–25 października 1981 roku podczas Walnego Zjazdu Delegatów w Gdyni, który odbył się w ramach II Kongresu Kultury Morskiej. Decyzja o reaktywacji stowarzyszenia zapadła dzięki staraniom ruchu „Solidarność” i miała na celu odbudowę struktur organizacji po blisko 30 latach przerwy.

Pomijając inne, warte przypomnienia w przyszłości okoliczności szczecińskiej aktywności na tym polu, pełniłem wtedy funkcję rzecznika prasowego tej organizacji.

Wydawaliśmy „ręcznie i nożnie” tworzoną gazetkę, odbijaną na powielaczu. Wiza gazety z prawdziwego zdarzenia kusiła bardziej niż najprzyjemniejszy grzech.

Anna Więkowska-Machaj, Tomek Zieleński, Piotr Zieliński, Krzysztof Pohl, koledzy z gazet zakładowych, wydawanych w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej... Zespół tworzył się spontanicznie, na korytarzu bodaj czwartego piętra w gmachu przy Hołdu Pruskiego.

Problemem był jednak papier. Szalejące strajki, wielka - gigantyczna machina propagandowa wykorzystywała wszystkie rezerwy papieru. Na przydział dla „Fregaty” nie mogliśmy liczyć przed końcem 1981 roku.

I wtedy - jak zawsze i w trudnych sytuacjach, jakie aranżowałem, pomoc uzyskiwałem w Polskiej Żegludzie Morskiej.

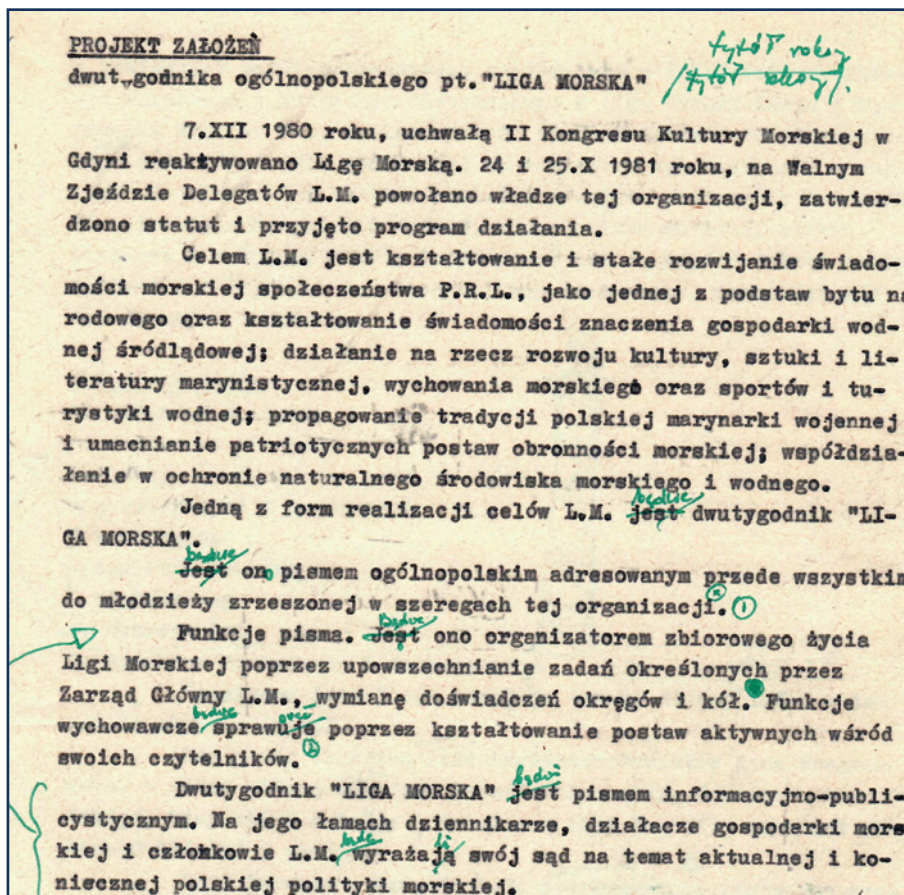
Nie miejsce i nie okoliczność, ale do sformułowania dobrych słów nigdy dość okazji - ta firma, pracujący w niej ludzie to była ekipa dalece wykraczająca sposobem myślenia i działania ponad partyjną i związkową siemkę. Tamci bez wahania sięgali po pałki. Kierownictwo PŻM - nie potrzebowało nawet batuty, by uruchamiać i realizować procesy decyzyjne, skomplikowane dla aparatu partyjnego.

Na moje biurko sływały już pierwsze materiały. Na spotkanie zespołu przygotowałem pracę ręczną - makietę naszej gazety. Prawdziwa wyklejanka - zestaw różnych publikacji naklejonych na egzemplarz „Kuriera Szczecińskiego”.

Ten pierwszy szkic zachował się w moim archiwum i z największą dumą, a zarazem radością dziś go oficjalnie prezentuję.

Piękna to była przygoda. Przerwał ją stan wojenny.

Po jego zakończeniu, znany pisarz, Ryszard Liskowacki, delegowany przez KW PZPR w Szczecinie, powołał do życia tygodnik „Morze i Ziemia”, kierując do mnie bardzo uprzejme pismo, z zaproszeniem do współpracy. Tę uzgodniliśmy w lot, przy szklance herbaty, na tym samym piętrze przy Hołdu Pruskiego, gdzie zakładałem redakcję „Fregaty”. Z naszego też papieru powstał pierwszy nakład pisma tygodnika „Morze i Ziemia”.



W morskim regionie

Droga dla statków

[illegible]

Odbudowa małych portów

(Int. w.) Dobiega końca odbudowa portu i jego eksploatacja, trwało już kilkanaście lat. W tym czasie na łodziach, w sumie zbudowanych około półtora tuzina, zabierało się do pracy 600-700 rybaków, przy których pracowało 1000-1200 ludzi. W tym czasie powstała też kultura rybackiego statku, która była "statkiem" oraz barki. Do miejsca przewidzianego też miejsce dla dziwnych.

Podobne prace wykonano kiedyś w Trzebieży. Nowym Warnie i ostatnio w Kąkuli. W Warnie i Pomorskim. W najdłuższym czasie przystąpił do budowy małych portów po połonnych nad Zalewem Szczecińskim. (Zar)

Wkrótce podniesienie handery

[illegible]

URATOWAŁ
BĄŁYK

Polska Żegluga Bałtycka Właściciel małych portów

Polska Żegluga Bałtycka, poza tym iż zajmuje się turystyką międzynarodową — będąc armatorem promów łączących nas z krajami skandynawskimi — posiada także flotylie składającą się z 19 trawacthów. Są to statki małe, które pływają po Bałtyku i Morzu Północnym. Niezależnie od tego Polska Żegluga Bałtycka zarządza małymi portami Wybrzeża Środkowego, są to takie porty jak Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba.

Największym z tych portów jest oczywiście Kołobrzeg i tu najwięcej dotyczyłaś zrobiono w sensie inwestycji i organizacji przeładunków. Port ten niejako reaktywowano do przeładunków zboża i drobnych towarów. W ubiegłym roku w Kołobrzegu przeładowano 330,4 tys. ton różnych towarów. W Uście, którą PZB przejęła od województwa, przeładowano 100 tys. ton towarów.

Plan na ten rok przewiduje przeladunek w porcie koszarzkim masy towarowej wielkości 450 tys. ton, zaś w Uście przeladunku zboża ma dojść według planu do 100 tys. ton. Podobne wielkości przewiduje się w tym roku w Dąrowie.

W dalszych zamierzeniach, po przeprowadzeniu pełnej modernizacji, wielkość przeładunków sięgną w Kołobrzegu 1 200 tys. ton, zaś w Uście i Darłowie — do 800 tys. ton. W tych dwóch ostatnich portach, konieczne jest pogłębienie kanałów portowych.

Trzeba podkreślić, że w porcie kołobrzesckim poważnie wzrosła

kę oraz kawiarnię. W frakcie budowy jest także blok mieszkalny, który ma być oddany przed końcem bieżącego roku.

Zaświadczenia sprawy mieszkaniowej w sprawie budowy i wykończenia budynku hotelu robotniczego w miejscowości Żebic, w realizacji którego także podobny obiekt o przeznaczeniu na salkówkę. Tu, Żebic zostanie podwyższony o jedną kondygnację gdzie mieścić także będzie część hotelowa. W dalszej perspektywie znajduje się plan powstania trzeciego z Żebic, Żebica; zlokalizowana tam zostanie wielka szkoła przyzakładowa, szkoła siewkarska i kuchnia. Dobre warunki zagospodarowania kompleksu obiektów – jest tam bowiem salkówka i hotele, tak więc uczniowie będą mogli sami w miejscu odbywać praktyki.

Wracając do pozostałych portów, to w Darłowie, poza grodzieniem i utwardzaniem placów w

Wieści
 spod
salingu

Rozmowy pod salingiem

**Kpt. Krystyna na ostatnich
4200 milach wielkiego
kregu**

(Inf. wł.) Inż. Wacław Liskiewicz
wczoraj właśnie wrócił z Cape
town:

— Co słyszał u pani kapitana?
— Już odpoczęła. „Mazurek” w remontowany przy pomocy ryków z odrowskiego „Oreyna”.
— „fa Pomorskiego” z Transocean datmorowskiej „Vegi”. radiotele dostrojony na nowe częstotliwości.
— Zatem wszystko gotowe do (sze) drogi?

— Tak jest. We wtorek Krystiana brać zapas żywności i dy, a w sobotę, lub niedzielię później, wyruszy z Capetown.

— Co opowiadała o przebiegu poprzedniego etapu reisu?

— Twierdzi, że podzieliła banan, a później przelot do Capetown był najbardziej męczący w dotychczasowej podróży. Miał wiatr jakby się sprzyścił cięskowi kamotnicze.

— No to teraz do domu.
— No niezupełnie. Najpie-
knieba zamknąć wielki krag-
ziemska petle. A do tego
leżącego w pobliżu Wysp
skich jest jeszcze równo
morskich. Szmat drogi. U-
że żona popłynie wprost
cecu. Jeśli jednak okolic-

celu, jeśli jednak okoliczności
pozwola — a to zawsze
możliwe — zawinie do
portów na Wyspach Zielo-
nackich. Po prostu tak, ja
mówię uprzednio. Mam na-
myśl, że obejdzie się bez
nieczności. Krystyna cał-
kowicie, ale, choć się
przekonała, ma już tro-
chę czasu.

— A my liczymy
pierwszej reki...

Wzruszył ją ten do-
rogi mawiał:

Konkols

z optymizmem
(Inf. wł.) Wła-
nie. Przenfowadza
stale?
— Coś ty, jest
czesto, przyjeżd-
przede wszystkim
lasy.

Kot

三

Pierwszy

Tego dnia północno-zachodni wiatr narastał świeższy, mocniejszy, aż wzmógł się po południu do sztormu. Fale z pełnego morza atakowały mury i na przyboju i wdzierały głęboko na plażę. Szumiał bór sosnowy, zawodził wiatr, grzmiała woda, huczało morze.

Siastki okrążyły helicki cypel z daleka, gminy z zbiciach grzywaczy. Z wernady wioły skłębione bregu, na spokojniejszej wodę doładowały tyn bregu. W penej chwili, spienionej fali bregu, zychybała na boki i zmknęła w kipieli. W pęta bregu, teraz mocno było rozpo- tęgła, a może jacht. Jego targany podmuchat trępał i zataczał na wzburzonem morzu. Wzłazili zbliżali się jednak szybko, można było zobaczyć, jak wleki musiał być wysztek łodzi, żeż uwrzynać na fali.

Dawny portret Pomorza Zachodniego

Dość wielu Polaków Zachodnim sprzód wojny wolał nie walczyć, a pójść do niewoli. W tym czasie koncentrowano się w obozach przesiedleńczych, a w tych obozach w rzeczywistości przetrzeć w niewolę. W obozach przesiedleńczych, a w tych obozach w rzeczywistości przetrzeć w niewolę. W obozach przesiedleńczych, a w tych obozach w rzeczywistości przetrzeć w niewolę.

Ludwig M.
dziewczynk

Gdańsk, dn. 7 XI 1981r.

LIGA MORSKA
Zarząd Główny
ul. Szeroka 67/68
80-835 Gdańsk
tel. 31-84-53

Do
Prezesa
Zarządu Głównego
RSW "Prasa"
w Warszawie

Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej na posiedzeniu w dniu 7 XI 1981r., uwzględniając wnioski I Walnego Zjazdu podjęło uchwałę o konieczności powołania pisma pt. "Fregata", które realizowałoby zadania statutowe i programowe organizacji.

W związku z tym zwracamy się z wnioskiem o przyjęcie tytułu naszego czasopisma.

Jednocześnie - z uwagi na fakt, iż obowiązek prowadzenia pisma ze strony Ligi Morskiej został scedowany przez Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej, na Zarząd Okręgu Zachodniopomorskiego proponujemy powierzenie realizacji tego przedsięwzięcia Oddziałowi RSW "Prasa" w Szczecinie.

Za Prezydium

Sekretarz

Tadeusz Biały

Prezes

doc. dr hab. Przemysław Smolarek

W załączeniu:

1. Uchwała Prezydium w przedmiotowej sprawie
2. Założenia programowe
3. Kalkulacja finansowa

ROWEREM WODNYM NA ANTARKTYDĘ !!!



JAK ZDOBYĆ
STERNOGRAM

JAK ZORGANIZOWAĆ SPĘW KAJAKOWY

KLUB KOLEKCYJONERÓW
LIGI MORSKIEJ

ZACZŁONEC TYGODNIA

Gdańsk miał „Wybrzeże”, a wcześniej „Tygodnik morski” (utworzony z połączenia tytułów: „Rybak Morski” i „Ster”). W Szczecinie, z niewytłumaczalnych dla mnie względów, nigdy nie aspirowaliśmy do bycia liderem. Jakies kompleksy? Nie sądzę. Pewne jest dla mnie jedno, a na potwierdzenie mam tysiąc argumentów - ekipy Szczecina niemal od zawsze były ambicioodporne.

TECHNIKA

Jak w baśni

Do Saturna ...pod żaglami

Miało to być technologiczne przedsięwzięcie. Żaglowiec miał być pierwszym statkiem, który przeleciałby do Saturna. W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

W tym celu należało wybudować specjalny żaglowiec, który mógłby przetrwać w przestrzeni kosmicznej. Projekt ten był bardzo ambitny i wymagał wielu innowacji technicznych.

NOWA GENERACJA PAROWCZÓW



PODPODANA ELEKTRODOWIA ATOMOWA W ZAKOPIANEM

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

W Zakopanem, w miejscowości Podkozia, znajduje się podziemna elektrownia atomowa. Jest to jedno z najnowszych osiągnięć technicznych w dziedzinie energii jądrowej. Budowa tej elektrowni była bardzo trudna i wymagała wielu innowacji technicznych.

KULTURA

Czesław Czerniawski: Piszę o tym co mi bliskie

SPÓJRZENIA: Jako żołnierz i poeta Czesław Czerniawski przeżył wiele trudnych chwil. Jego twórczość jest pełna emocji i refleksji nad światem. W tym wywiadzie dzieli się swoimi przemyśleniami o literaturze i życiu.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest jednym z najwybitniejszych polskich poetów. Jego wiersze są pełne siły i wyrazu. W tym wywiadzie rozmawiamy o jego twórczości i o tym, co dla niego jest najważniejsze.

SPÓJRZENIA: W 1964 roku Czesław Czerniawski wydał swoją pierwszą książkę. To było wielkie wydarzenie w jego życiu. W tym wywiadzie opowiada o tym, jak powstała ta książka i o tym, co dla niego oznacza.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

SPÓJRZENIA: Czesław Czerniawski jest człowiekiem, który nie boi się trudnych tematów. W jego twórczości często pojawiają się problemy społeczne i polityczne. W tym wywiadzie rozmawiamy o tym, jak on do nich podchodzi.

PLENER FOTO NOWY PRZEDMIOT LIGA MORSKA



W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

W tym wywiadzie rozmawiamy o nowym przedmiocie, który został wybrany przez członków Ligi Morskiej. Jest to przedmiot, który ma być symbolem naszej organizacji i który ma być używany w różnych celach.

LIGA MORSKA Zarząd Główny ul. Słowackiego 7/10 80-395 Gdańsk tel. 31-44-55

UCHWAŁA

Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej o powołaniu pisma o zasięgu ogólnopolskim

Jednym z zasadniczych, statutowych celów Ligi Morskiej jest kształtowanie morskich świadomości społeczeństwa. Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej wychodząc z założenia, iż najbardziej efektywnym i atrakcyjnym środkiem realizacji tego celu jest oddziaływanie za pomocą środków masowego przekazu uznaje za konieczne wydanie własnego czasopisma o zasięgu ogólnokrajowym.

Pismo takie, skierowane do wszystkich zainteresowanych, będzie organem Ligi Morskiej - obejmowałoby zasięgiem tematycznym całą sferę spraw stanowiących zasady programowe stowarzyszenia, przede wszystkim zaś takie dziedziny jak: polityka i gospodarka morską, tradycje polskiej żeglarskiej, turystyka i sprawy wodne.

"Fregata" - tak bowiem proponuje się tytuł czasopisma powinna być również koordynatorem i inspiratorem zbiorowego życia organizacji poprzez upowszechnianie zadań określonych przez I Walny Zjazd i Zarząd Główny LM, przez wymianę doświadczeń między działaczami i członkami poszczególnych okręgów i kół.

Prezydium Zarządu Głównego LM witając z uznaniem i ciekawością środowiska szczyńskiego oraz akceptując dotychczasowe starania Zarządu Okręgu Zachodniopomorskiego o wydanie własnego czasopisma, a następnie w pełnomocnictwie w prowadzeniu działań przygotowawczych, a następnie w pełni redakcyjnej czasopisma z siedzibą w Szczecinie. Prezydium Zarządu Głównego LM zwróci się jednocześnie do Zarządu Głównego RSW "Prasa" z wnioskiem o mianowanie Ryszarda Prasowego Zarządu Zachodniopomorskiego Okręgu LM w Szczecinie redaktorem naczelnym "Fregaty", powierzając mu obowiązek skompletowania składu redakcyjnego.

Za Prezydium

Prezes

doc. dr hab. Przemysław Smolarek

Sekretarz

Tadeusz Białas





O MORSKIE PROPORCJE W PRZEDSTAWIENIU MORZA

Rzecz publicystyki i literatury będzie przywrócić naszej morskiej myśli, naszemu odczuciu morza, równowagę zwichniętą przez kicze, obficie i skwapliwie podsuwane nam przez obce narody za odsunięcie się od morza.

Sprawą ludzi pióra jest zadomowić w wyobraźni przeciętnego Polaka dźwigi obok plaż, stocznie obok rybackich wiosek, przeładunki obok chmur i lazurów, rejsy

249

...polskich frachtowców i polskie centra szkolenia morskiego obok niezmierzonych wód i portowych knajp. Któż bowiem ma uzdrowić nasz typowo lądowy cykl myślenia o morzu? Któż ma ustawić a właściwym i obiektywnym miejscu porty i dźwigi, maklerów i okręty, któż ma ukazać, że plaża i lazur, knajpy i egzotyczne wyspy są nadbudową produkcji, nadbudową pracy rybaka, portowego robotnika i marynarza.

Ostatnie dwudziestolecie - dwudziestolecie jedyne w naszych dziejach wysłku morskiego - stwarzało dostateczne podstawy materialne do przywrócenia efektywnych morskich proporcji naszej myśli morskiej, naszemu przedstawianiu morza

W ciągu dziesięciu lat zbudowaliśmy nowoczesny port, który połączył nas ze światem regularnymi liniami okrętowymi. Mieliśmy w tym porcie elewatory, łuszcarnie, olejarnie, stocznie, hale i magazyny. Odbudowaliśmy po wojnie nie tylko ów port: wyniszczeni i ograbieni, bez obcych kapitałów, bez żadnej pomocy, własnymi rękami i własnymi maszynami w ciągu półtora roku przywróciliśmy zespołowi Gdańsk—Gdynia 65% przedwojennej zdolności przeładunkowej.

Skalę tego wysiłku można sobie uzmysłowić jedynie w zestawieniu ze stratami wybrzeża nowej Polski w ostatniej wojnie. Eugeniusz Kwiatkowski ocenia je na 300 milionów dolarów przedwojennych i to bez strat mienia prywatnego, bez doliczenia wartości tzw. trofeów

wojennych, bez taboru wodnego oraz floty handlowej i wojennej. Ten wysiłek, na historyczną już miarę, przywrócił sprawie morskiej zwichniętą w biegu naszych dziejów równowagę, jeśli chodzi o gospodarstwo narodowe. Nasza świadomość nie nadążała jednak za ową równowagą — za wynikiem stałego wzrostu współczynnika pracy morskiej rolniczego dotychczas narodu, bo za pracą inżynierów i robotników wybrzeża, pracą okrętowych załóg, stoczní i kranów nie nadążała nasza literatura, nie nadążył nasz dziennikarz".

To jest bardzo ważna książka. Bezsprzecznie jedna z najważniejszych, jakie o Ziemi Szczecińskiej, o Polsce przy morzu, na nim i z nim - kiedykolwiek napisano. Białe kruk rynku czytelniczego. Zdobyłem ją kilka dni temu, po ponad półwiecznych poszukiwaniach. I po trosze odnajduję w niej siebie, poprzez wspomnienie Ojca, Matki, którzy

nigdy nie szczędzili sił, by w ich ogródku kwitły nasturcje, malwy, a każdy czyn społeczny dawał satysfakcję i radość. Czytam i zanurzam się w entuzjazmie tamtego pokolenia, ich szczerej fascynacji tym regionem i ludźmi. Podobnie jak Ojciec i Matka - wędrowców, którzy odnaleźli swój dom.



Nie wiem, kim są ci młodzi ludzie?
Zdjęcia zostały zrobione najprawdopodobniej około roku 50. ubiegłego stulecia. Młodzież z okolic Kostrzyna, Krzeszyc, Gorzowa...

Ojciec mówił, że wtedy wystarczyło mieć aparat za 5 złotych, żeby codziennie zarobić 50 złotych. Jechało się na wieś, w niedzielne popołudnie, z kawałkiem prześcieradła i napisem: Na zawsze Twoja, Miła pamiątka znad morza, Kocham cię, Nigdy mnie nie zapomnisz...

Dziewczyny zakładały najlepsze kiecki, a wybór był prosty, bo niewiele ich w ogóle było w szafie. Do tego broszka, łańcuszek, jakaś klamerka lub szpilka we włosach... Często te same precjoza są widoczne na wielu ujęciach fotografowanych osób...

Albo zdjęcie z białym niedźwiedziem, na deptaku w uzdrowisku czy kurorcie. O, to było coś!



Zdjęcia tak atrakcyjne jak te w marynarskiej czapce przez lata tkwiły za szybą kredensu w pokoju stołowym (kto dziś jeszcze używa tego określenia?), zatknięte za lustro, oprawione w zgrzebną drewnianą ramkę wisiało obok krzyżyka lub portretu młodożeńców...

Ludzie lubili się fotografować. Chcieli widzieć siebie w innym świecie, w odświeżonym stroju i pozie, znanej z portretów ludzi możnych i bogatych... Być jak oni lub przynajmniej być kimś innym.

Przejaw kryzysu własnej wartości? Jakaś tęsknota lub atawistyczna nuta?

Wyróżnić się, widzieć siebie innym, ciekawszym, atrakcyjnym, powabnym... Tak reagowali na zmiażdżenie świata wartości w latach drugiej wojny światowej?

W tamtych czasach poziom endorfiny wzrastał, gdy na kilka sekund, na czas jednego zdjęcia, ludzie zakładali na głowę **marynarską czapkę**. Co dziś jest w stanie równie wysoko podnieść poziom naszego hormonu szczęścia?

Stare zdjęcia... Biorę je do ręki. Oddają skumulowaną ongiś energię.

PS Mają te drobiazgi moc tylko dedykowaną, przeznaczoną dla Ciebie. Inny - pokława głową. Po co on tego tyle tu nabitiera? Toż to śmieci jakieś! Możesz mi podać ten koszyk? Albo nie, od razu wrzucimy to wszystko do tamtego worka na śmieci...

