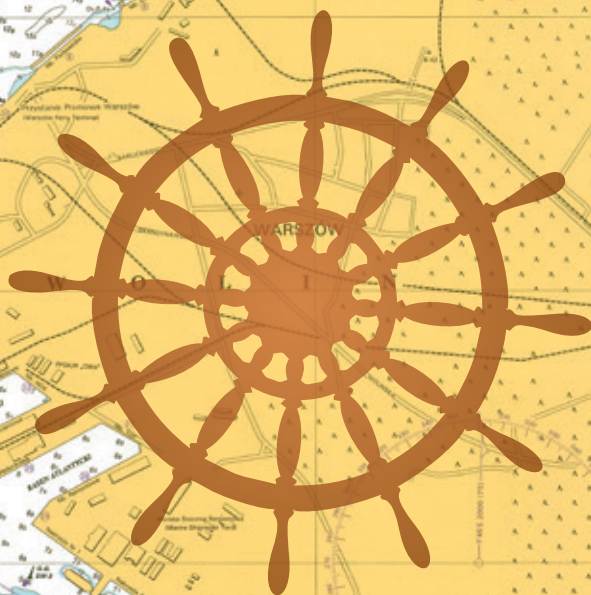


WŁODZIMIERZ GRYCNER

# PILOT MORSKI



Ⓑ

ŚWINOUJSCIE

Scale 1:10 000 at lat 54°00'

**WŁODZIMIERZ GRYCNER**

# **PILOT MORSKI**



**Szczecin 2013**





**Projekt okładki:** Włodzimierz Grycner

**Redakcja:** Magdalena Lewoc

**Korekta:**

Starszy Pilot Morski Bronisław Jany  
dr hab. inż. kpt. ż.s. Jacek Trojanowski  
Magdalena Lewoc

**Skład:** Michał Woźniak

**Zdjęcia lotnicze:** Michał Kasprzak

**Zdjęcia z archiwów własnych:** Włodzimierz Szymański, Piotr Kabut, Stanisław Jednaki, Wojciech Klimaszewski, Jacek Trojanowski, Bogusław Fiuk, archiwum Stacji Pilotów Szczecin i Autor

**Tableau opracowała:** Małgorzata Ginelli w 2006 r.

COPYRIGHT BY WŁODZIMIERZ GRYCNER, 2013

ISBN: 978-83-61233-39-8

WYDAWNICTWO „KADRUK”  
SZCZECIN 2013



# Spis Treści

<b>Zamiast wstępu</b>	6
<b>Handel i żegluga u ujścia Odry. Zarys dziejów</b>	7
<b>Odra</b>	38
<b>Nasz pilotaż</b>	43
<b>Torem wodnym ze Szczecina do Świnoujścia</b>	79
<b>Piloci</b>	142
Stanisław Balczewski, Edward Trojanowski	142
Nasz nauczyciel	150
Spodnie	152
Urwana sznurówka	154
Zanim opadła mgła	158
Pierwsi piloci naszego portu	160
Wspomnienie	162
Mój pilotaż	163
Kolizja	165
Konfucjusz	166
Niespełnione marzenia	167
Kpt. ż.w. Pilot Morski Jan Prüffer	171
Pilot Morski Andrzej Surmacki	171
Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Światosław Kuźniecowa	172
Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Kazimierz Jawor	172
Morski dyrektor	173
Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Stanisław Jednaki	176
Rybak	177
Wyrok	178
Szczęście	179
Siwy włos	182
Kradzież	187
Nauka	191
Ratownictwo	193
Engine trouble	194
Pijany wiking	196
Pożar	197
Manewrowanie	199
Szaman morski	202
Kapitańskie buzi	203
I know everything	204
Panie kolego, a co się stało?	206
Izba Morska	207
Koniec wieńczy dzieło	209
Strachliwy kapitan	211
Dziwne manewry	213





Atak serca.....	215
Bosman.....	216
Bosun.....	217
Bukszprytem w topolę.....	219
Myanmar (Burma).....	221
Cumowanie.....	223
Na półce.....	224
Dawne czasy.....	224
Gościnność.....	225
Holowanie.....	227
O krok od śmierci.....	229
Marisa.....	230
Uciekający Holender.....	231
Zemsta kormorana.....	232
W lodzie i na lodzie.....	234
M/S <i>Mistral</i> .....	235
Murzyn.....	236
Murzyńska pała.....	238
M/V <i>Magdalena</i> .....	239
M/V <i>Nova Cura</i> .....	242
Piątek trzynastego.....	244
Pilotówki.....	245
Sabotaż.....	247
Sternik.....	249
Szkwał.....	250
Uciekinier.....	251
Welcome to Poland.....	252
Pomost Wendy.....	253
Pasażer.....	254
Opowieści pilotowe.....	257
<b>Wspomnienia pilotowe ze świata.....</b>	<b>260</b>
Samson Gula.....	260
Amazonka.....	262
Chiny.....	265
Cieśnina Magellana.....	268
Daleki Wschód.....	272
Eastport.....	277
Haiti.....	278
Cieśniny duńskie.....	281
Kanał Kiloński.....	282
Kanał Panamski.....	286
Kanał Sueski.....	289
Congo River.....	292
Kotwica.....	295
Lodowy pilotaż.....	296
Humber River.....	299



Mielizny.....	304
Mississippi.....	306
Monte Carlo.....	313
Sztorm.....	317
Dlaczego postanowiłem napisać tę książkę?.....	326
<b>Bibliografia</b> .....	328





## Zamiast wstępu

Z przekonaniem polecam Czytelnikom nową książkę kpt. ż.w. inż. Pilotu Morskiego Włodzimierza Grycnera. Czynię to z tym większą przyjemnością, że Autor jest moim byłym uczniem, którego w latach sześćdziesiątych minionego wieku miałem okazję przysposabiać do morskiego zawodu nawigatora w niegdysiejszej Państwowej Szkole Morskiej, która potem została Wyższą Szkołą Morską, a obecnie nosi dostojną nazwę Akademii Morskiej.

Ze swymi poprzedniczkami łączy ją jedynie historia, ciągle te same Wały Chrobrego, a także szeregi absolwentów, jak nasz Autor, który – o ile dobrze pamiętam – ukończył studia na WSM z wynikiem bardzo dobrym. Włodzimierz Grycner otrzymał również najwyższą ocenę po skończeniu Kursu Kapitańskiego. Wyróżniony licznymi odznaczeniami, w tym najwyższym Ligi Morskiej i Rzeczonej – *Pierścieniem Hallera*.

Pierwszym statkiem, którym dowodził był m/s *Przemyśl* (ten sam, którego niegdyś odbierałem z bułgarskiej stoczni) i fakt ten opisał swojej książce pt. *Życie marynarskie*. Od tamtej chwili dowodził statkami przez dwadzieścia siedem lat, a w ścisłej służbie morza pozostaje już od czterdziestu pięciu. Pracował na statkach armatorów polskich, amerykańskich, niemieckich, angielskich, chilijskich i greckich. Od czterech lat jest pilotem morskim w Szczecinie.

A teraz o samej książce. Dlaczego warto rekomendować czytelnikowi dzieło kapitana Grycnera. Spójrzmy prawdzie w oczy. Mimo, że po wojnie uzyskaliśmy nie tylko „dostęp do morza”, ale ponad 500 km wybrzeża Bałtyku, w świadomości społecznej – niewiele z tego wynika. Piśmiennictwo morskie jest nadal ubogie – choć nieco lepiej jest z tym na wybrzeżu wschodnim. Mimo, że w Szczecinie ma siedzibę jeden z największych armatorów Europy – przeciętny mieszkaniec tego miasta (nie mówiąc o mieszkańcach z głębi kraju) – niewiele wie o sprawach z tym faktem związanych. Jeszcze gorzej, w świadomości społecznej wygląda pilotaż. A przecież jest to fach ciekawy, wymagający wysokich kwalifikacji teoretycznych, długiej praktyki i odpowiednich predyspozycji. Pilotowi powierza się obiekty dużej wartości, jakimi są statki nowoczesnej floty. W tej pracy potrzebna jest odporność psychiczna (duże zagrożenie awaryjne) i fizyczna (choćby przeskakowanie na sztormtrap w złą pogodę).

Jest o czym pisać i – jak stwierdza Autor – „temat jak dziko zarośnięty ogródek” – a przypomnieć warto, że od zarania dziejów, żegluga bez pilotów obejść się nie może.

W ambitnie pomyślanej książce kapitana Grycnera znajdziemy wiele wiadomości o morskim pilotażu, a w szczególności – szczecińskim. A więc historia miejsca gdzie ów pilotaż działa, także dzieje tego zawodu w ujęciu historycznym. Objasnienie formalnych struktur, w jakich środowisko pilotów działa. Również prezentacja najznamienszych postaci, ukazanych w działaniu, czyli w trakcie wykonywania obowiązków, co miało zarejestrować przede wszystkim klimat tej pracy, ale przecież także liczne jej uroki.

Zatem po przeczytaniu książki każdy czytelnik, nawet ten spod Przemyśla, czy też Opola, może pozyskać elementarną wiedzę na temat, kim jest Pilot Morski i do czego jest potrzebny.

Taki zamysł wymagał jednak niebywalej dyscypliny pisarskiej i sporych umiejętności dziennikarskich. Czy to wszystko się udało Autorowi, ocenią Czytelnicy. Zachęcam do lektury.

**Kpt. ż.w. Pilot Morski Andrzej Huza**



## Handel i żegluga u ujścia Odry. Zarys dziejów

Pierwsze ślady działalności człowieka na Pomorzu Zachodnim pojawiły się w epoce kamienia łupanego, a więc około dziesięć tysięcy lat przed naszą erą.

Najstarsze ślady osadnictwa człowieka na terenie wyspy Wolin datowane są na okres młodszej epoki kamienia (4200-1700 r. p.n.e.). Po tej grupie ludności pozostały znaleziska archeologiczne w postaci ceramiki oraz kamiennych narzędzi. Pod koniec epoki brązu (1200-400 r. p.n.e.) na wyspie Wolin rozwijała się kultura łużycka, o której obecności świadczą ślady licznych osad oraz fragmenty ceramiki. W okresie rzymskim (400 r. p.n.e.-100 r. n.e.) wyspa zasiedlana była przez plemiona gockie, które w tym czasie przemieszczały się ze Skandynawii aż na tereny stepów nadczarnomorskich. W te okolice docierali również mieszkańcy imperium rzymskiego, głównie kupcy poszukujący jednego z największych skarbów wybrzeża bałtyckiego – bursztynu. Pamiątką ich obecności są między innymi odnajdowane skarby w postaci rzymskich monet.

Wraz z początkiem okresu Wielkiej Wędrówki Ludów (IV-VI w. n.e.) na wyspę Wolin zaczęli docierać Słowianie. Obszar Wolina i okolic stanowił szczególnie korzystne miejsce dla rozwoju osadnictwa. Sąsiedztwo Morza Bałtyckiego oraz szlaki handlowe przechodzące przez te obszary ogólnie sprzyjały rozwojowi. Na tym terenie wykształciło się plemię Wolinian. Centralnym grodem plemienia Wolinian (*Velhuzani*) był Wolin. W przeciągu kolejnych dziesięcioleci Wolin stał się nie tylko prężnym centrum handlowym, ale także jednym z najbogatszych portów w tej części Europy.

Losy Wolinian szybko spłotły się z losami powstającego państwa Mieszka I, którego celem było między innymi przyłączenie do swej monarchii terenów położonych u ujścia Odry. W rezultacie bitwy z Weletami, polski książę Mieszko I, włączył Szczecin do swego państwa, co stało się w 967 roku. Supremację zaś potwierdził zwycięstwem nad wojskami margrabiego Hodona Brunona pod Cedynią w 972 roku, które pozwoliło mu opanować ujście Odry. Jednak jego syn, Bolesław Chrobry, stracił Pomorze nadodrzańskie, mimo spektakularnego politycznego gestu, jakim było powołanie w 1000 roku biskupstwa w Kołobrzegu. W pięć lat później, kiedy król Polski zaangażowany był konflikt z cesarzem niemieckim Henrykiem II, Pomorzanie oderwali Pomorze Zachodnie od Polski, zyskując pełną samodzielność. W ten sposób więź polityczna tych ziem z państwem Piastów została zerwana na całe sto lat.

W XI wieku mocno wzrosła liczebność głównych grodów Pomorza Zachodniego. Był to wiek, kiedy Szczecin doszedł do szczytu swej potęgi, rozwijając się jednak przede wszystkim w oparciu o własne zaplecze gospodarcze, głównie wiejskie, a pozostając poza zasięgiem głównych szlaków handlowych.

Początek XII wieku to dalszy ciąg polskich zabiegów o ponowne przyłączenie Pomorza. W tym też okresie mamy do czynienia z pierwszymi próbami chrystianizacji Pomorza Zachodniego, zapoczątkowanymi przez św. Ottona z Bambergu, który – na prośbę księcia Polski Bolesława Krzywoustego – przybył tutaj z dwiema misjami chrystianizacyjnymi. W ich wyniku, mocą papieskiej bulli, zostały ustalone granice Księstwa Zachodniopomorskiego.

W początkach lat dwudziestych XII wieku Bolesław Krzywousty ostatecznie podbił Pomorze Zachodnie, pokonując Warcisława I. Jednak władanie Polski nad Pomorzem Zachodnim nie trwało długo. W 1157 roku margrabia Albrecht Niedźwiedź brutalnie podbił Pomorze Zachodnie i Szczecin, tworząc Marchię Brandenburską. Po śmierci Warcisława I – pierwszego księcia z rodu Gryfitów, jak również na skutek rozbicia dzielnicowego Polski, Pomorze Zachodnie zaczęło słabnąć. Wykorzystał to cesarz niemiecki Fryderyk Barbarossa, któremu Bolesław I – syn Warcisława musiał złożyć hołd lenny w 1181 roku. Przyjmuje się, że około 1220 roku władcy ziem nad Odrą ostatecznie zerwali kontakty z Polską.





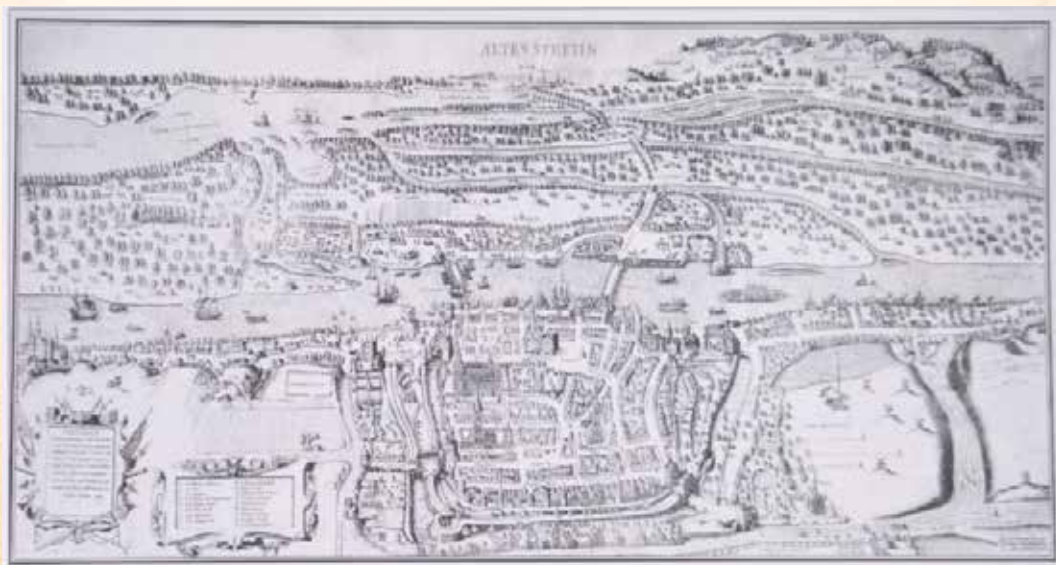
W latach trzydziestych XIII wieku dotarła na Pomorze Zachodnie pierwsza większa fala osadników niemieckich. Napłynęli nie tylko rycerze, kupcy i rzemieślnicy, ale również chłopci. Książęta pomorscy wspierali te migracje, ponieważ pragnęli wykorzystać je podobnie jak inni środkowoeuropejscy władcy dla wszechstronnego wzmocnienia swego państwa. W tych praktykach celował zwłaszcza Barnim I, który przystąpił wręcz do planowego zasiedlenia Pomorza Zachodniego przybyszami z Niemiec. W ówczesnych dokumentach pomorskich wzywano Niemców, Duńczyków, Słowian oraz ludzi innych narodowości, aby osiedlali się na Pomorzu Zachodnim, wiążąc swoje losy z tym regionem Europy. W praktyce jednak osiedlali się tutaj niemal wyłącznie koloniści niemieccy. Koloniści niemieccy powoli dominowali wszystkie pomorskie miasta, w Szczecinie w roku 1243 roku wprowadzono prawo magdeburskie.

Znaczenie polityczne miast pomorskich, zwłaszcza Szczecina, rosło przez całą drugą połowę XIII wieku, aż do połowy wieku następnego. Schyłek XIII wieku to czas wstępowania miast pomorskich do Hanzy.

Wiek XIV zaznaczył się długotrwałymi walkami między Hanżą a państwami skandynawskimi, co oczywiście miało konsekwencje dla Szczecina, uznawanego za ważnego pośrednika w kontaktach gospodarczo-handlowych z Europą Zachodnią i Południową. Spośród portów Pomorza Zachodniego, które uczestniczyły wtedy w eksporcie, pierwsze miejsce zajmował zdecydowanie Szczecin, który wyprzedzał nawet Stralsund. Na Bałtyku prym wiodł port w Gdańsku.

Wraz z upadkiem w połowie XVI wieku handlu hanzeatyckiego, spowodowanym silną konkurencją Anglii i Holandii, skończyły się też czasy świetności szczecińskiego handlu morskiego, gdzie pierwsze miejsca na liście przewożonych towarów zajmowały żyto i pszenica. Szczecin zrezygnował wówczas z łowisk śledziowych u wybrzeży Skanii, wycofał też flotę z Bałtyku.

W trakcie wojny trzydziestoletniej, od roku 1627, protestanckie Pomorze Zachodnie było okupowane przez wojska cesarza Ferdynanda II. Jednak w roku 1630 do wojny przystąpił król szwedzki Gustaw II Adolf, którego wojska latem 1630 roku opanowały w pierwszej kolejności wyspy Uznam i Wolin, a później całe Pomorze Zachodnie. Książę pomorski Bogusław XIV, któremu krótko przed wybuchem wojny udało się zjednoczyć niemal całe Pomorze, musiał teraz związać się sojuszem ze Szwedami.



*Widok na Szczecin i port według H. Kotego z 1625 r.*



Gdy w roku 1637 książę umarł winę za jego bezpotomną śmierć przypisano szlachciance Sydonii, którą oskarżono o czary i klątwę rzuconą na ród książęcy. Została ścięta i spalona na stosie.

W wyniku pokoju westfalskiego z 1648 roku Pomorze Zachodnie podzielono między Szwecję i Brandenburgię. Księstwo Pomorskie przypadło Szwedom, a pozostała część Brandenburgii. Szwedzi uczynili ze Szczecina twierdzę. Co okazało się pomocne, kiedy w 1659 roku miasto oblegli Brandenburczycy. Mieszkańcy wówczas opowiedzieli się za królem szwedzkim i wspólnie odparli najeźdźców. W podzięcie król Szwecji nadał szczecińskiemu gryfowi w herbie miasta koronę i wspierające gryfa dwa lwy. Szwedzi panowali w Szczecinie do 1720 roku, kiedy to w wyniku Wojny Północnej, większa część Pomorza dostała się pod panowanie Prus. Jednak nawet wtedy do Szwecji należała Wołogoszcz, obecny niemiecki Wolgast, z okolicznymi ziemiami, leżącymi nad rzeką Pianą (niemiecka Peene). Szwedzi ustanowili więc na Pianie wysokie cło i w ten sposób nękali kupców, karząc ich za handel z pruskim Szczecinem i ziemiami polskimi. Zaporowe cło na Pianie (zniesione dopiero w 1815!) hamowało rozwój gospodarczy Szczecina i zmusiło króla pruskiego Fryderyka Wilhelma I do szukania innej drogi wodnej, łączącej Szczecin z morzem. Podjęto wówczas pierwsze próby wykorzystania do tego celu rzeki Świny. U ujścia rzeki wybudowano wysunięte w morze ostrogi (falochrony), odcięto wschodnią odnogę Świny, co spowodowało stopniowe sztuczne zwężenie nurtu rzeki i samoczynny proces pogłębiania dna. W roku 1740 poczynania te uświadomiły władzom pruskim, że trzeba udostępnić dla żeglugi zamuloną Świnę. Sześć lat później Świnoujście z małej wioski rybackiej stało się portem morskim.

W 1815 roku, w wyniku postanowień kongresu wiedeńskiego, do Prus włączono także dawne Pomorze Szwedzkie w tym ujście Piany. Powyższe fakty spowodowały, że władze miejskie Szczecina zaczęły rozbudowywać infrastrukturę portową i wszelką służebną. Powstawały place składowe i spichlerze. Uruchomiono nowe stocznie i zakłady szkutnicze, a wiedzieć trzeba, że w drugiej połowie XVIII wieku statki budowano na obszarze obecnych Wałów Chrobrego. Jednak żeglowna Świna nie rozwiązała całego problemu, ponieważ droga przez Zalew Szczeciński nadal była płytka. W pewien sposób rozwiązało problem uruchomienie portu przeładunkowego w Świnoujściu, który pozwolił na częściowy rozładunek statków, zmierzających do Szczecina, lub doładunek w przeciwnym kierunku. Towary te przejmowały też jednostki, które utrzymywały stałą żeglugę między portami w Szczecinie i Świnoujściu. Na rezultaty tych wszystkich starań nie trzeba było długo czekać. Wkrótce nastąpił wzrost obrotów handlowych i znacznie zwiększył się ruch statków w porcie szczecińskim. Szczecin odetchnął morzem, szybko się bogając.

W okresie wojen napoleońskich gospodarka Szczecina poniosła poważne straty. Prusy zostały włączone w system blokady kontynentalnej, której celem było uniemożliwienie wszelkich kontaktów gospodarczych Anglii z kontynentem europejskim. Handel morski podupadł, a obroty szczecińskiego portu spadły do minimum. Niestety, na skutek wojen napoleońskich flota Szczecina utraciła wiele statków, które zostały przechwycone przez Anglików, bądź kupców holenderskich.

W rezultacie postanowień kongresu wiedeńskiego z 1815 roku, miasto zaczęło odgrywać w organizmie gospodarczym Prus rolę portu, który miał zaspokajać potrzeby handlowe ziem polskich, znajdujących się pod pruskim zaborem. Dzięki prowadzonym od 1816 roku pracom regulacyjnym Odra stała się nowoczesną arterią transportową.

Ale na dobre sytuacja zmieniła się dopiero w latach dwudziestych XIX wieku, kiedy to zaczęto budować sieć dróg, które łączyły port szczeciński z Berlinem i Poznaniem. Wówczas nastąpiło ożywienie gospodarcze, które natychmiast znalazło swój wyraz we wzmożonym ruchu statków w porcie szczecińskim. A to z kolei wpłynęło na rozwój handlu i żeglugi, który wymusił inwestycje portowe i budowę nowych statków.





W tym miejscu można dodać, że w 1850 roku do Szczecina zawiązał pierwszy parowiec. Punktem zwrotnym w rozwoju miasta była decyzja o rozebraniu fortyfikacji. Burzenie fortów i murów miejskich rozpoczęto w czerwcu 1873 roku, a proces ten umożliwił dynamiczną rozbudowę. W 1843 roku zbudowano dworzec kolejowy, a w latach 1843-1877 powstały połączenia kolejowe z Berlinem, później z Poznaniem, Wrocławiem i Gdańskiem. W 1851 roku dwaj inżynierowie z Hamburga (F. Früchtenicht i F. Brock) założyli stocznię na Grabowie, która w 1857 roku przekształciła się w spółkę akcyjną pod nazwą Stettiner Maschinenbau Aktien Gesellschaft *Vulcan*. Z przekształcenia – istniejącej od 1837 roku – odlewni żelaza Seydella, powstała w Szczecinie druga stocznia, założona przez D. Möllera i F. Kolberga, co miało miejsce w 1854 roku. Nastąpiło ogólne ożywienie europejskiej gospodarki. Oddana do eksploatacji pierwsza linia kolejowa Szczecin–Berlin była wówczas jedynym w Europie szlakiem, łączącym portowe miasto z zapleczem. Liberalizacja stosunków handlowych zbiegła się ze zniesieniem w 1857 roku ceł sundzkich, co w znacznym stopniu uelastyczyło wymianę na linii Szczecin–Śląsk oraz do Królestwa Polskiego i krajów naddunajskich.

Przewóz towarów tymi szlakami stał się bardziej opłacalny, niż trasą przez Hamburg. W stoczni *Vulcan* inwestorami stali się szczecińscy kupcy oraz przemysłowcy berlińscy. Od 1854 roku działała w Szczecinie także druga stocznia, przekształcona w spółkę akcyjną z udziałem kapitału berlińskiego. Od 1895 roku nosiła ona oficjalną nazwę Stettiner Oderwerke.

Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych Szczecin utracił rangę wielkiego portu tranzytowego. Wpływ na to miała, między innymi, rozbudowa połączeń kolejowych krajów monarchii habsburskiej z własnymi portami nad Adriatykiem oraz wybudowanie Kanału Sueskiego. Protekcyjna polityka celna Niemiec w latach siedemdziesiątych, jak również działania władz rosyjskich, zmierzające do wyeliminowania pruskich portów bałtyckich z obsługi handlu zagranicznego Rosji, ograniczyły związki handlowe Szczecina z Królestwem Polskim do symbolicznych rozmiarów. Wypieranie towarów angielskich z rynków niemieckich przez wyroby krajowe skurczyło kontakty handlowe Szczecina z rynkami zamorskimi. Ponadto nastąpił długotrwały kryzys rolnictwa europejskiego, spowodowany napływem taniego zboża z USA i Rosji. W rezultacie zaplecze Szczecina utraciło rynki zbytu na zachodzie Europy, a miasto na kilkadziesiąt lat pozycję wielkiego portu zbożowego. W roku 1880 dzięki uruchomieniu Kanału Hohenzollernów, żegluga do Szczecina stała się krótsza i pozwoliła na zawijanie statków oceanicznych. Wzorem innych większych miast europejskich, takich jak Hamburg, w porcie powstała duża strefa wolnocłowa. Przed I wojną światową objęła ona 60 ha, w tym 3,3 km nabrzeży, 76 dźwigów i 6 magazynów.

W 1857 roku powstała duża stocznia *Vulcan*, gdzie budowano olbrzymie statki dla rosyjskiej floty, niemieckiej marynarki wojennej, jak i dla innych armatorów. Równolegle rozwijał się przemysł chemiczny, hutniczy i budowlany. Rozbudowywał się nadal szczeciński port i służebna infrastruktura kolejowa. W 1877 roku wybudowano dworzec kolejowy na Kępie Parnickiej, który służył linii łączącej port z Kostrzynem. W 1896 roku dworzec ten zlikwidowano, ale linia kolejowa pozostała. Od 1894 roku budowano w Szczecinie port wolnocłowy. Pierwszy z basenów został oddany do użytku właśnie w tymże roku.

W roku 1900 Szczecin należał do największych i najszybciej rozwijających się miast cesarskich Niemiec. Zamieszkiwało tutaj blisko dwieście jedenaście tysięcy ludzi. Początki XX wieku zapowiadały dalszy pomyślny i wszechstronny rozwój miasta. Kontynuowano rozpoczęte inwestycje, rozpoczynano nowe. Szczególną uwagę władze poświęciły gospodarczej sferze morskiej. Pogłębiano tor wodny przez Zalew Szczeciński do siedmiu metrów, instalując tam właściwe oświetlenie i oznakowanie. Wprowadzono do obsługi ruchu statków holowniki, a zimą lodołamacze. W latach 1872-1913 stocznia *Vulcan* zbudowała



dziewiętnaście dużych statków towarowych i pasażerskich o pojemności powyżej 10 tys. BRT oraz siedemdziesiąt dwie jednostki handlowe w granicach od 100 do 10 tys. BRT. Przebiegająca roczna produkcja wynosiła wtedy około 135 tys. BRT. W pierwszym dziesięcioleciu XX wieku pracowało w *Vulcanie* dziewięć tysięcy osób, zaś powierzchnia stoczni wynosiła 28 ha. W 1875 roku rozpoczęto budowę kanału przez wyspę Uznam. Budowa trwała pięć lat i kosztowała 3,5 mln marek.

W roku 1880 szczecińska flota handlowa liczyła sto dziewięćdziesiąt pięć jednostek o tonażu blisko 48 tys. BRT.

W latach 1893-1900 Kanał Cesarski (obecnie Piastowski) został pogłębiony do głębokości siedmiu metrów, co pozwalało na dotarcie do Szczecina większych jednostek morskich. Część kanału od strony Zalewu Szczecińskiego na przestrzeni dwóch kilometrów umocniono kamiennymi molami.

W latach 1898-1910 wybudowano nowoczesny port wolnocłowy, którego uroczyste otwarcie zaszczcił sam cesarz Wilhelm I.

Zbudowany w stoczni *Vulcan* czterokominowy transatlantyk *Kaiser Wilhelm der Grosse*, zdobył prestiżową *Błękitną Wstęgę Atlantyku*, udowadniając, że jest największym i najszybszym statkiem na świecie.

W roku 1898 ukończono budowę portu wolnocłowego na Łasztowni.

W miejscu fortu Wilhelma zbudowano (1902-1921) najbardziej reprezentacyjne miejsce Szczecina – Hacken Terrasse – obecnie Wały Chrobrego, w których znalazły swe siedziby Dyrekcja Ceł oraz Muzeum.

W roku 1907 stocznia *Vulcan* (zatrudniająca 7800 osób) wybudowała statki pasażerskie *Kaiserin Augusta Victoria* i *George Washington* o pojemności ponad 25 tys. BRT, które należały



*Hacken Terrasse – obecnie Wały Chrobrego.*

do najszybszych na świecie (zdołały *Błękitną Wstęgę Atlantyku*). W 1922 powstała też elektrownia portowa przy ulicy Gdańskiej. Ukończony port w 1922 roku posiadał trzy nabrzeża przeładunkowe. W kolejnym roku port miejski i państwowy połączył się w Szczecińskie Towarzystwo Eksploatacji Portu (Stettiner Hafen Betriebsgesellschaft). W okresie I wojny światowej port w Szczecinie okazał się jedynym spośród portów niemieckich, który mógł pracować bez większych przeszkód. Stał się on wówczas wyłącznym dostawcą zasobów o znaczeniu strategicznym, co przyczyniło się do znacznych inwestycji. Celem ich było utworzenie dużego portu na niemieckim Wschodzie, co miało przyczynić się do dalszej ekspansji w stronę Rosji (*Drang nach Osten*). Mimo, że wojnę Niemcy przegrały, nie zaprzestano prac w porcie. Przeciwnie: zwiększono tam zakres prac modernizacyjnych, i rozpoczęto nowe inwestycje. Na przykład wykopano kilka nowych basenów portowych, i przekopano kanały oraz uregulowano koryto Odry. W wolnocłowej strefie zbudowano sześć magazynów, kilka sześciopiętrowych składów oraz prawie 3,5 km utwardzonego nabrzeża, uzbrojonego w 76 dźwigów.





W omawianych właśnie latach istniały w Szczecinie już cztery stocznie, a mianowicie *Nuschke, Vulcan, Moller-Holberg* i *Carmesin-Werft*. Największą z nich był *Vulcan*, gdzie początkowo produkowano łodzie, pogłębiarki, kotły oraz lokomotywy. Tych ostatnich do wybuchu wielkiej wojny wyprodukowano 2800, a do 1923 roku – aż 4000 sztuk. Pierwsze wyprodukowane tu statki były niewielkimi parowcami bądź żaglowcami. Od 1856 roku zaczęto produkcję niewielkich jednostek stalowych o napędzie śrubowym. Przełom nastąpił w latach 1869-1875, kiedy to zbudowano pierwszy okręt wojenny, mianowicie pancernik *Preussen*. A w trzy lata później stocznia *Vulcan* zajmowała już pierwsze miejsce w produkcji pancerników w cesarskiej Rzeszy. Do wybuchu wielkiej wojny powstało w *Vulcanie* 67 okrętów wojennych, w tym 10 pancerników, 21 krążowników i 36 torpedowców. To wszystko dla *Kriegsmarine*. Natomiast na eksport zbudowano 58 jednostek – 9 pancerników, 4 krążowniki, 6 kontrtorpedowców oraz 93 torpedowce. W sumie zwodowano tutaj 125 okrętów wojennych. Stocznia zatrudniała jedenaście tysięcy pracowników. W 1913 roku przeładowywano w porcie 6,2 mln ton towarów.

W 1913 roku liczba statków zawijających do Szczecina osiągnęła szczyt – 5926 jednostek. W 1914 roku, tuż przed wybuchem wielkiej wojny, ukończono kanał, który połączył Szczecin i Odrę z Berlinem oraz Hawelą. Ta olbrzymia inwestycja wymagała niezwykle inżynierskiego kunsztu. Zainstalowano tam, między innymi, potężną wielopiętrową windę dla statków, wynoszącą je na wysokość 36 metrów. Pod koniec wojny wybudowano w Basenie Górniczym nowe akwenty przeładunkowe – Górnośląski i Notecki. Basen Warty powstał już po wojnie, w 1919 roku, zaś Kaszubski – w 1923 roku.

Po wojnie też powstała Szczecińsko-Pruska Wspólnota Portowa. Jej powstanie miało związek z rządową ustawą, regulującą stosunki własnościowe i organizacyjne w porcie szczecińskim. Powołano dwa nowe przedsiębiorstwa portowe o charakterze spółek akcyjnych – Stettiner Hafengemeinschaft oraz Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft. Pierwsze z nich przyjmowało na własność cały port, mając wpisany obowiązek jego rozbudowy, drugie miało zająć się eksploatacją urządzeń portowych. Udziałowcami obu przedsiębiorstw były – w równych częściach rząd pruski i miasto, które zobowiązało się do ponoszenia wszelkich kosztów inwestycyjnych.

W 1926 roku funkcjonowały już w szczecińskim porcie cztery pomosty załadowcze, o udźwigu pięciu ton oraz trzy o udźwigu piętnastu. Działała też wywrotnica wagonów piętnastotonowych, wysypująca węgiel na taśmociąg, jaki przesyłał go na statek. W porcie zbudowano też magazyn o powierzchni składowej 40 tys. m<sup>2</sup>, cztery elewatory zbożowe i chłodnię, zdolną do przechowywania 2,8 tys. beczek masła.

W rok później jednak wyczuło się w szczecińskiej gospodarce początki kryzysu, jaki zaczął właśnie dławić świat. Padły trzy stocznie – w tym renomowany *Vulcan*. Jego los podzieliły *Ostseewerft* oraz *Nuschke*. Ale władze nie poddawały się.

W 1929 roku rozpoczęto prace przy budowie wielkiego elewatora zbożowego w szczecińskim porcie. Miał być jednym z największych w Europie! Kryzys ekonomiczny spowodował, że prace wstrzymano. Wznowiono je w 1935 roku, na mocy decyzji politycznej. W rok później elewator był gotów. Mógł przechowywać 65 tys. ton zboża. W drugiej połowie lat trzydziestych ponownie wytworzyła się w Niemczech koniunktura gospodarcza. Początkowo rządy Hitlera w III Rzeszy, a w szczególności pomysły ekonomiczne wodza, przynosiły niemieckiej gospodarce pomyślność. Przeładunki towarów w Szczecinie wzrosły wówczas do 8368 tys. ton, czyli powtórzono rekordowy wynik z 1913 roku, kiedy to gospodarka niemiecka kwitła.

W 1938 roku przeładunki w szczecińskim porcie sięgnęły 8,2 mln ton. Dla porównania – w Gdyni przeładowywano w tym czasie około 9,1 mln ton, a w Gdańsku w granicach 7,1 mln ton. Korzystając z dobrej koniunktury, w Szczecinie przystąpiono do rozbudowy stoczni *Oderwerke*,



a także odbudowy stoczni *Vulcan*. Średni tonaż statków zawijających do Szczecina wynosił 522 tony. W roku 1931 rozszerzono tereny portowe o wyspę Ostrów Grabowski. Ale nadszedł rok 1939 i kolejny okres przedwojenny. Niemcy znaczne rozszerzyli granice miasta, tworząc tak zwany Wielki Szczecin.

Dzięki decyzjom administracyjnym i przyłączeniom okolicznych miasteczek oraz wsi liczba mieszkańców Szczecina wzrosła do niemal czterystu tysięcy, a samo miasto – jeśli chodzi o powierzchnię – stało się trzecim miastem III Rzeszy.

W tamtych latach głównym zadaniem portu szczecińskiego stała się obsługa 4,5-milionowego Berlina. W delcie Odry powstał świeży znaczny przemysł, między innymi Fabryka Celulozy i Papy (późniejszy Skolwin), fabryka superfosfatów (w dzielnicy Glinki), huta, stocznie i inne zakłady. Dla potrzeb tego przemysłu nieustannie wpływały do Szczecina statki, dowożąc papierówkę z Finlandii i Szwecji, fosfaty i tomasynę, rudę, węgiel i inne niezbędne ładunki. Wydawało się zatem, że nowa wielka wojna, podobnie jak pierwsza, nie przerwie okresu gospodarczej *prosperity* Szczecina, a jego port nadal będzie inwestował i popisowo się rozwijał. Stało się jednak inaczej. W 1940 roku nad Szczecinem pojawiły się pierwsze alianckie eskadry i miasto „poczuło” czym jest nowoczesna wojna. W trzy lata później bombardowania znacznie się nasiliły.

Celem nalotów zaczęły teraz być również Świnoujście i Police. Niemcy szybko obliczyli, że w czasie wszystkich bombardowań zginęło około stu tysięcy osób, przeważnie mieszkańców Szczecina, Polic i Świnoujścia, ale w głównym stopniu jednak cywilnych uciekinierów ze wschodnich terytoriów III Rzeszy, czyli Prus Wschodnich, Warmii i Mazur. Oprócz ludzi, zaczęły też ginąć miasta – najpierw pojedyncze domy, potem ulice, a w końcu dzielnice – jak na przykład obszary przy szczecińskim porcie i tutejsze Stare Miasto.

Wojna spustoszyła również sam port. Największe szkody powstały na skutek nalotów oraz działań niemieckich grup dywersyjnych, podejmowanych wkrótce po zakończeniu działań wojennych. Z pięciu chłodni portowych, całkowicie zburzeniu uległy dwie największe. Przestały istnieć wszystkie stocznie. Portowy tabor pływający, portowe urządzenia kolejowe i mosty zostały w części lub w całości zniszczone. Tor wodny Szczecin–Świnoujście uległ zamuleniu i zabarykadowaniu licznymi wrakami.



*Powojenny Szczecin.*



*Szczecin nad Odrą w 1945 r.*

Oznakowanie nawigacyjne w praktyce nie istniało. Zniszczenia były tak kompletne i dotkliwe, że pierwsze statki przybywające do Szczecina po zakończeniu działań wojennych, przeładowywane były ręcznie. Dotyczyło to także towarów masowych.

Bez żadnej przesady rok 1945 można nazwać przełomowym w dziejach Szczecina. Obfitował w wielką ilość dramatycznych wydarzeń. Tego właśnie roku miasto zmieniło swą przynależność państwową i wymieniło wszystkich jego mieszkańców. Nigdy wcześniej substancja





miejska nie uległa zniszczeniom w takiej skali. W gruzach leżały całe ulice, a nawet dzielnice. Zdruzgotany został przemysł. Najbardziej zniszczono tereny nad Odrą, w tym dawną Starówkę. Wskutek alianckich nalotów bombowych, szczególnie w latach 1943-1945, zabudowa miasta została zniszczona w 60-70%, port wraz z przyległościami w 70-80%, a obiekty przemysłowe uległy zniszczeniu niemal w 90%.

W dniu 25 kwietnia uciekł z miasta niemiecki *gauleiter* Pomorza i prezydent prowincji zachodniopomorskiej, Franz Schwede-Coburg. Razem z nim uciekły też ostatnie oddziały Wehrmachtu. Następnego dnia Szczecin został zdobyty przez 65. sowiecką armię, którą dowodził generał Paweł Batow, a już 28 kwietnia pojawiły się polskie władze, z pierwszym polskim prezydentem miasta, inżynierem Piotrem Zarembą.

Skierowany przez londyński rząd Witold Bublewski (przedwojenny działacz Ligi Morskiej) przybył do Szczecina przed Piotrem Zarembą... Wszakże miastem nadal dowodził *wojennyj komandir*, pułkownik Aleksiej Fiedotow, a formalne przyznanie miasta Polsce odwlekło się do 5 lipca, do stosownej uchwały konferencji w Poczdamie. Jednak do Szczecina nieustannie napływali nowi mieszkańcy – Polacy. W zniszczonym i jeszcze dymiącym Szczecinie zamieszkiwało więc pod koniec kwietnia dwustu Polaków i około sześciu tysięcy Niemców.

3 lipca odbyło się w Berlinie spotkanie marszałka Gieorgija Żukowa z płk. Leonardem Borkowiczem i Piotrem Zarembą, na którym marszałek poinformował, że Szczecin będzie polski, ale port na razie zostanie w gestii administracji radzieckiej. Polacy powrócili do Szczecina 9 czerwca, ale też na krótko, bo po raz kolejny musieli opuścić miasto dziesięć dni później. Zaraz potem doszło do powrotu ludności niemieckiej – w końcu maja przebywało w mieście 24,5 tys. Niemców, w początkach lipca już 84 tys. Prezydent miasta i wojewoda szczeciński (Leonard Borkowicz) zameldowali się ostatecznie w mieście 5 lipca 1945 roku, a do miasta wkroczyły oddziały Wojska Polskiego. Polska administracja przejęła 5 lipca miasto z wyłączeniem portu, który w całości pozostawał w rękach sowieckich do 1947 roku, a w części nawet do 1955. Przez port szczeciński, również z nabrzeża przy dzisiejszych Wałach Chrobrego, Sowietci wywozili zdobyczne towary, zwożone tutaj z całych wschodnich Niemiec. Jak wyglądał wówczas szczeciński port? Zwalone mosty, zatopione wraki statków i barek, rozwalone dźwigi i nabrzeża, tworzyły obraz kataklizmu. Z ogólnego potencjału składowego magazynów portowych (1939) o powierzchni 133,8 tys. m<sup>2</sup>, ocalała połowa, czyli około 65,1 tys. Elewatory zbożowe pozbawione urządzeń, wymagały remontu i nie były zdadne do użytku. Dwie chłodnie składowe, o pojemności 10 tys. ton każda, zostały zniszczone całkowicie, a pozostałe trzy – uszkodzone w 30%. Nie ocalały w nich żadne urządzenia chłodnicze. Wszystkie 152 dźwigi przeładunkowe, w tej liczbie 6 pływających, zostały zniszczone zupełnie. Tabor pływający (7 holowników, 8 lodołamaczy, plus jednostki pomocnicze) – zatopiono. Stosunkowo najmniej ucierpiały portowe urządzenia kolejowe i promowe. Akweny wód portowych zatarasowano wrakami zatopionych statków i wysadzonymi urządzeniami przeładunkowymi. Tor wodny ze Szczecina do Świnoujścia, na skutek braku konserwacji, został zamulony i w końcowej fazie wojny zarzucony licznymi wrakami. Nie działała tam także instalacja oświetleniowa i sygnalizacyjna. Przed wojną po Odrze pływało około 2,6 tys. barek (berlinek) i 323 holowników. Po wojnie ocalało 100 barek i 11 holowników. Całym tym zrujnowanym obszarem zawiadywała sowiecka Marynarka Wojenna, która dopiero 1 sierpnia przekazała szczecińskim władzom 18 obiektów przemysłowych w porcie. Po zakończeniu II wojny światowej, uchwały Konferencji Poczdamskiej z 2 sierpnia 1945 roku, przyznały Polsce Szczecin i drogę wodną łączącą go z morzem. Szczególnie wiele wraków znajdowało się na Zakręcie Mańków, gdzie działa artylerii, strzelając ze Stepnicy, zatopiły mnóstwo uciekających ze Szczecina statków.



28 kwietnia 1945 roku do Szczecina wszedł pierwszy po wojnie statek – był to szwedzki m/v *Ruth*, a wprowadził go kapitan Jan Karol Hordliczka.

W końcu maja prezydent Szczecina Piotr Zaremba zdecydował się powołać Wydział Morski. Kierownictwo wydziału powierzył przybyłemu z niemieckiej niewoli komandorowi porucznikowi Ignacemu Kuczkowskiemu, który zrobił pierwsze rozpoznanie w porcie szczecińskim, a raport w tej sprawie przesłał do centralnych władz morskich. Utworzono też Wydział Portowy, z kierownikiem Józefem Gendaszykiem i – centralnie – Biuro Odbudowy Portów. Powstał również Morski Instytut Rybacki. Ostateczne objęcie Szczecina przez Polaków, zdopingowało władze do energiczniejszych działań. 12 lipca uruchomiono miejskie wodociągi, a w połowie sierpnia ruszyła pierwsza linia tramwajowa. 23 sierpnia powołano w Szczecinie delegaturę Głównego Urzędu Morskiego (GUM), którą kierował przybyły z Gdańska komandor Jan Łuszczkiewicz i jego ekipa. Zastępcą Łuszczkiewicza został kapitan Kazimierz Bartoszyński. W październiku minister Eugeniusz Kwiatkowski powołał w Szczecinie Ekspozyturę Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża. 7 października ukazał się pierwszy numer *Kuriera Szczecińskiego*. W grudniu poczyniono przygotowywania do repatriacji Polaków z Lubeki i Kilonii do Szczecina. W tym kontekście Rosjanie przekazali do dyspozycji władz polskich około czterystu metrów nabrzeża przy bulwarze miejskim. Na trasie Travemünde–reda Świnoujście statki prowadził pilot sowieckiej Marynarki Wojennej, a z redy pilot niemiecki. Została także udostępniona rosyjska radiostacja do awizowania statków. Na całej trasie nawigacja odbywała się tylko w dzień, nocą statki stawiano na kotwicy.

Ze względu na bezpieczeństwo jednostki płynęły parami. Trzech asystentów-nawigatorów polskich dopuszczono na statki w charakterze praktykantów. Ustalono ruch wahadłowy. Każdy ze statków przyplływających do Szczecina z polskimi repatriantami, w rejsie powrotnym do Niemiec musiał zabrać na pokład wysiedlanych niemieckich szczecinian. 2 grudnia odbyła się w Szczecinie konferencja z udziałem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Stefana Jędrzychowskiego oraz Pełnomocnika Rządu ds. Wybrzeża, Eugeniusza Kwiatkowskiego. Zapowiedziano uruchomienie portu w Szczecinie i przejęcie go przez władze polskie. W Boże Narodzenie wyemitowano pierwszą audycję Polskiego Radia w Szczecinie.

Kiedy do Szczecina zaczęły zawijać statki z UNRRĄ (Administracja Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy, która dostarczała produkty pierwszej potrzeby), powołano do życia Wydział Nawigacyjny. Skierowano tam ośmiu nawigatorów, którzy z konieczności funkcjonowali jako piloci. W lutym 1946 rozpoczęto przekazywanie cztero-kilometrowego odcinka zachodniego brzegu Odry, licząc od dzielnicy Golęcino, w kierunku Skolwina. Przejmowali je z polskiej strony, szef szczecińskiego oddziału GUM-u komandor Jan Łuszczkiewicz i jego zastępca kapitan Kazimierz Bartoszyński, będący też delegatem Pełnomocnika Rządu ds. Wybrzeża. Przejęte nabrzeża znajdowały się w okropnym stanie. Dotkliwie zniszczone, zryte bombami i zasłane żelastwem wysadzonych dźwigów, w zasadzie nie nadawały się do eksploatacji. Stojące tam, opustoszałe magazyny, pozostawały częściowo spalone. W tej sytuacji Biuro Odbudowy Portów przystąpiło do uporządkowania i odbudowy przejętych nabrzeży. Na czele BOP stanął inż. Stanisław Szwankowski.

4 kwietnia do sektora szczecińskiego portu, znajdującego się w gestii polskiej, zawinął statek *Posejdon* pod banderą aliancką, przywożąc repatriantów (bandera aliancka używana była krótko po zakończeniu wojny). 7 kwietnia do portu szczecińskiego wpłynął statek z 380 żołnierzami dywizji generała Stanisława Maczka. Po zejściu z pokładu, przemaszerowali oni zwartym szykiem ulicami miasta. 13 kwietnia odbyła się w Szczecinie wielka manifestacja patriotyczna z udziałem przedstawicieli władz centralnych. Z tej okazji wpłynęły do szczecińskiego portu pierwsze polskie okręty wojenne. 28 kwietnia powołano do życia Szczeciński Obszar Nadmorski, którego dowódcą został komandor Włodzimierz Steyer.





17 czerwca 1946 roku pilot Antoni Gmitrowicz przyprowadził do nabrzeża Huk w polskiej części szczecińskiego portu m/v *Ruth* bandery szwedzkiej. Statek przywiózł 490 ton celulozy. Na tym samym nabrzeżu, w lipcu, trzymasztowy szkuner ż/m *Irma Skillinge* bandery szwedzkiej, jako pierwszy statek w powojennej historii polskiego portu w Szczecinie rozpoczął załadunek eksportowego węgla, a załadował go wtedy 330 ton. Węgiel ładowano ręcznie, bo na kei urządzeń przeładunkowych nie było. W czerwcu wyremontowano drobnicowy magazyn na nabrzeżu Ucho.

1 września ukazał się w Szczecinie pierwszy numer morskiego tygodnika gospodarczego i społeczno-kulturalnego *Pionier Portowy*. Był to organ okręgowego oddziału Państwowego Urzędu Repatriacyjnego i Polskiego Związku Zachodniego.

Władze polskie przejęły od Rosjan stocznię *Oderwerft* oraz zakłady byłej – *Marinewerft*. 7 września utworzono w Szczecinie Kapitanat Portu. Dotychczasowa ekspozytura GUM w Szczecinie została przekształcona w samodzielny Szczeciński Urząd Morski. Na jego czele stanął kpt. ż.w. Jan Godecki. 26 września władze polskie przejęły od Sowietów rejon Polic, łącznie z terenami byłej fabryki benzyny syntetycznej. 1 października utworzono w Szczecinie delegaturę Centrali Zbytu Węgla – Dział Przeładunków Morskich, która przejęła całość operacji przeładunkowych węgla w porcie. Prezydent Szczecina, inżynier Piotr Zaremba rozmawiał z władzami sowieckimi na temat sukcesywnego przejmowania przez władze polskie portów i trasy wodnej na Bałtyk.

Do eksploatacji handlowej portów powołano Biuro Portowe, którego dyrektorem został major Paweł Postnikow. Grupa ofiarnych ludzi, pod kierownictwem inżyniera Prądyńskiego, zabrała się do uruchamiania nieczynnych i zniszczonych stoczni oraz warsztatów rybackich. W wyniku kolejnych porozumień, ekipy sowieckie rozpoczęły usuwanie wraków i pogłębianie toru wodnego na Bałtyk. W tych trudnych pracach pomagała niewielka grupa polskich strażaków, na czele z Janem Wieczorkiem, późniejszym wieloletnim pilotem portowym. Ekipa pracowników Urzędu Morskiego pod kierownictwem szyprów Tadeusza i Władysława Chelstowskich wydobywała małe zatopione holowniki takie jak *Zenek*, *Florian*, *Władysław*, *Tadeusz* i *Zbyszek*. Doprowadzono do stanu używalności nabrzeże Oko, przeznaczone do repatriacji Niemców drogą morską przy użyciu alianckiej floty handlowej. Repatriacje Niemców odbywały się na mocy postanowień Konferencji Poczdamskiej. W dalszym ciągu remontowano kolejne nabrzeża. Na nabrzeżu Ucho unowocześniono magazyn, co stworzyło warunki do wyładunku statków z darami UNRRA. Z kolei na wyremontowanym nabrzeżu Mak zaczęto przeładowywać bydło. Na wodzie, w pobliżu nabrzeża Fant, gdzie znajdowały się liczne wraki, między innymi liniowiec *Usambara* – wykorzystywano tylko kanał i magazyn na superfosfaty. Naprawiono prowizorycznie też nabrzeże Snop, przystosowując je do przeładunków drobnicy. Bilans roku 1946 zamknął się cyfrą 224 zawinięć i 98 tys. ton przeładowanych towarów. W tymże roku zanotowano również w porcie zawinięcia pasażerskie. Do końca 1946 roku przybyło do Szczecina drogą morską 49720 Polaków, ze Szczecina wyjechało 43213 Niemców.

Zbudowano 282 metry pomostów przeładunkowych, z wód Odry wydobyto 338 ton zatopionych części pomostów, założono 820 metrów nowych rurociągów, oddano do użytku dwanaście magazynów, naprawiono też sieć komunikacyjną. Długość eksploatacyjna nabrzeży osiągnęła 7,3 km, dysponowano pięcioma dźwigami brzegowymi i jednym trzydziestotonowym pływającym. W tym też czasie polska Służba Hydrograficzna przejęła obsługę szlaku wodnego Szczecin–Świnoujście, chociaż służbę tę w porcie centralnym w Szczecinie nadal pełniły jednostki floty rosyjskiej. W 1946 zainaugurowano rok akademicki w nowo utworzonej Akademii Handlowej. W listopadzie powstała Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku *Gryf*. W końcu roku na Zalewie Szczecińskim – i na morzu – pływało już 26 kutrów, 112 łodzi motorowych, 115 żaglowo-wiosłowych, które złowiły 1901 ton ryb. Zarejestrowano 475 rybaków.



W 1947 roku prace przy odbudowie i rozbudowie szczecińskiego portu postępowały w dobrym tempie. W jeszcze lepszych dokonaniach przeszkodziła sroga zima. 27 marca przekształcono dotychczasowy urząd Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego w urząd Ministra Żeglugi, którym został Adam Rapacki, jeszcze przedwojenny PPS-iak. 12 maja, przy nabrzeżu Odra, rozpoczęto budowę nowego magazynu drobnicowego. 16 maja wpłynął do Szczecina pierwszy statek bandery polskiej – s/s *Hel*.

Z okazji wizyty *Daru Pomorza* na szczecińskich Dniach Morza dokonano pierwszych sondaży toru wodnego (dotychczas korzystano z sondaży przedwojennych). 4 lipca podpisano konwencję komunikacyjną między Polską a Republiką Czechosłowacką, na mocy której uzgodniono, między innymi, utworzenie w porcie szczecińskim autonomicznego rejonu przeładunkowego dla towarów czechosłowackich, który zlokalizowano na półwyspie Ewa. 21 lipca został powołany w Szczecinie Morski Urząd Rybacki. Otwarto pierwszą regularną linię żeglugową między Szczecinem a Sztokholmem. Zainauguował ją m/s *Oksywie*, na którego rufie widniał Szczecin jako port macierzysty. Statkiem dowodził dwudziestosześcioletni kapitan Jan Kunicki. W sierpniu przekazano do eksploatacji nabrzeże Arsenał, które wkrótce stało się jednym z najwydatniejszych nabrzeży załadunkowych – głównie węgla. Rozpoczęto też budowę przetwórnicy konserw i solarni śledzi, zlokalizowanej na nabrzeżu Oko.

17 września podpisano w Warszawie porozumienie między Polską a ZSRR w sprawie przekazania Polsce portu w Szczecinie. Jednak władze polskie pozostawiły niektóre sektory w dyspozycji sowieckich sił zbrojnych na prawach bezpłatnej dzierżawy do 1955 roku. Dwa dni później, na prowizorycznej drewnianej kładce, imitującej Most Długi (prawdziwy leżał jeszcze na dnie rzeki), nastąpiło uroczyste odprawa wart portowych, sowieckich wartowników zastąpili polscy. Był to symboliczny akt przekazania polskiej administracji portu w Szczecinie. Komendantem Straży Portowej został major Burnatowski. 25 września utworzono przedsiębiorstwo Szczecińskie Stocznie, którego dyrektorem został P. Wieczorek. Odbudowano chłodnię wraz z zamrażalnią, liczącą 3 tys. m<sup>2</sup> powierzchni.

5 listopada rozpoczęto zajęcia w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie. Pierwszym dyrektorem został Konstanty Maciejewicz. Szkoła miała tylko jeden wydział – Nawigacyjny.



*Kpt. ż.w.  
Konstanty Maciejewicz.*



*Kadra pierwszej Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie.*





Powstał oddział gdyńskiego przedsiębiorstwa żeglugowego GAL (Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA). Powstały również szczecińskie oddziały przedsiębiorstw połowów dalekomorskich w Gdyni – *Dalmoru* i *Ławicy*. W tymże roku *s/s Jederen*, bandery norweskiej, przywiózł do Szczecina pierwszą partię śledzi, złowionych przez polskich rybaków na Morzu Północnym. Polska w ramach należnych jej odszkodowań wojennych przejęła trzynaście statków (o pojemności 52827 BRT i nośności 65416 ton). Polska Misja Morska zakupiła pięćdziesięcioletni łodołamacz o mocy 1200 KM – *s/s Bryderen*, przechrzczony potem na *Posejda*.

W końcu grudnia zakończono odbudowę magazynu na wyspie Górnej Okrętowej. W całym roku piloci wprowadzili do szczecińskiego portu 1183 statki czternastu bander, a port przeładował 765 tys. ton towarów, przyjmując 4 tys. zwierząt hodowlanych z UNRRA.

Niewątpliwym wydarzeniem roku 1948 roku było zwodowanie (24 kwietnia) z pochylni przedsiębiorstwa Szczecińskie Stocznie kadłuba statku, którego budowę rozpoczęli Niemcy w roku 1944. Na miejscu trzęsawisk wybudowano 250-metrowe nabrzeże Gliwickie. Jego przekazanie do eksploatacji stało się początkiem wielkich inwestycji w rejonie przeładunków masowych szczecińskiego portu. GAL uruchomiła pierwszą linię regularną na trasie Gdynia–Szczecin–porty skandynawskie. Przedsiębiorstwo *Gryf* zainaugurowało regularną linię żeglugi przybrzeżnej na trasie Szczecin–Sopot. W inauguracyjny rejs wyszedł statek *Beniowski*, będący wcześniej jachtem cesarza Wilhelma II i przekazany Polsce w ramach reparacji wojennych. Niebawem jednak statek został wycofany, a firmę *Gryf* zlikwidowano.

Rok 1949 stanowił odwrót od gospodarki trzech sektorów – państwowego, spółdzielczego i prywatnego. Postępowała centralizacja w zarządzaniu gospodarką morską. Brutalnie wygaszano entuzjazm społeczny z pierwszych lat odbudowy. Porty polskie – a więc i szczeciński – znalazły się teraz w pierwszej linii walki z zachodnim imperializmem. Masowo zwalniano przedwojennych, doświadczonych fachowców sfery morskiej. Nastąpiły też aresztowania. Szczególnie prześladowani byli ci Polacy, którzy powrócili do kraju z Zachodu. Sowieci szykowali się do nowej wojny światowej, a więc porty polskie stały się teraz jednostkami militarnymi, które miały służyć przyszłej machinie wojennej. Z tych – militarnych – względów w polskie porty zaczęto teraz sporo inwestować. Pełną parą szła również ich odbudowa.

18 maja GAL podniosły rangę swego oddziału w Szczecinie powołując jego pierwszą dyrekcję. Dyrektorem został Stanisław Adamski, a zastępcą Jerzy Wojtysko. 26 października w Szczecinie uroczystie podniesiono białą-czerwoną banderę na statku *s/s Soldek*, pierwszym statku po wojnie, zbudowanym przez polskich stoczniovców. W latach 1948-1951 utworzono Spółdzielnię Pracy Rybołówstwa i Przetwórstwa Rybnego *Certa*, która poławiała na Zalewie Szczecińskim i bliskich akwenach Morza Bałtyckiego. Dysponowała ona jedenastoma bazami rybackimi nad Zalewem, wytwórnią konserw rybnych i wędzarnią w Szczecinie. Posiadała także, w ramach należnych jej odszkodowań wojennych, wybudowane od podstaw – warsztaty szkutnicze w Trzebieży i Nowym Warpnie. Przeciętne zatrudnienie wynosiło około 600 rybaków.

W 1949 roku zdolność przeładunkowa szczecińskiego portu wzrosła do 5 mln 970 tys. ton, a liczba statków wpływających do 3873. Do końca roku wybudowano w rejonie Basenu Kaszubskiego nowy port węglowy, składający się z siedmiu nabrzeży (Bytomskie, Gliwickie, Wałbrzyskie, Południowe, Uskok, Noteckie oraz bazę bunkrową w Świnoujściu), o łącznej długości 1291 metrów. W tym samym czasie uruchomiono również blisko 200-metrowy pirs taśmowca węglowego. Ponadto przekazano nabrzeże Czechosłowackie oraz odbudowano i uzbrojono kilka innych (Katowickie, Górnosławskie, Huk, Parnica, Starówka, Arsenał, Odra, Nowy Port, Ucho, Mak oraz elewator *Ewa*), które w sumie liczyły ponad dwa kilometry długości. Jak obiekt towarzyszący zbudowana została duża stacja rozrządowa do obsługi portu oraz taśmowiec węglowy w Basenie Kaszubskim, o zdolności przeładunkowej 2 mln ton rocznie.



Również w 1949 roku zakupiono w Anglii pogłębiarkę *Coronation* o wyporności 7050 BRT, nazwaną potem *Inż. Wenda* i oddano do eksploatacji nowo wybudowane nabrzeże Gliwickie, a wkrótce także – Bytomskie. Wydobyto też wrak parowca *Aleksander*, zatopionego na Parnicy. W końcu 1949 polska flota transportowa liczyła 52 statki o pojemności 170447 BRT i nośności 223160 ton.

Na mocy uchwały Rady Ministrów w sprawie centralizacji dyspozycji w portach, 1 stycznia 1950 roku powołano nową instytucję – Zarząd Portu Szczecin (ZPS). Dyrektorem ZPS mianowano Jana Bilińskiego. Rozpoczęto też budowę nabrzeży dla przeładunków drobnicy w rejonie elewatora *Ewa*. Rozwiązano spółkę akcyjną *C.Hartwig* i *Spedytor*, powołując w ich miejsce państwowe przedsiębiorstwo spedycji międzynarodowej *C.Hartwig*. Pierwszym dyrektorem nowego *Hartwiga* w Szczecinie został S. Laska. Liczba mieszkańców Szczecina przekroczyła dwieście tysięcy. 21 marca powołano państwowe przedsiębiorstwo Polski Rejestr Statków. 30 czerwca Minister Żeglugi wydał rozporządzenie w sprawie kwalifikacji oficerów kulturalno-oświatowych na morskich statkach handlowych, czyli tak zwanych *kaoszczaków*. Oficerowie KO mieli rangę zastępców kapitana na statku i nie musieli wykonywać żadnej konkretnej pracy. Według powszechnej opinii marynarzy, nowi oficerowie związani byli z Urzędem Bezpieczeństwa. W grudniu utworzono państwowe przedsiębiorstwo Morska Agencja Szczecin, świadczące usługi agencyjne. Spadły obroty w polskich portach. Tylko port w Szczecinie zanotował wzrost (globalnie – 5195 tys. ton), przede wszystkim za sprawą wysokich przeładunków węgla. Wynik ten postawił Szczecin na czele portów polskich. W ciągu 1950 roku zawinęło tu 3618 statków, wśród których zaczęły się pojawiać duże, jak na owe lata, statki typu *Liberty*, czy *Empire*.

1 stycznia 1951 roku powołano do życia dwa państwowe przedsiębiorstwa żeglugowe, mianowicie Polską Żeglugę Morską (PŻM) w Szczecinie oraz Polskie Linie Oceaniczne (PLO) w Gdyni. Równocześnie zlikwidowano przedsiębiorstwo Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe SA oraz pracujące pod zarządem GAL-u – przedsiębiorstwo Żegluga Polska i Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe *Polbryt*. W PŻM, w pierwszych miesiącach istnienia, dochodziło do częstych zmian na stanowiskach dyrektorskich. Pierwszym naczelnym został Stanisław Adamski, zaś jego zastępcą do spraw eksploatacji statków – Jerzy Wojtysko. Flota nowego armatora liczyła jedenaście statków, o łącznej nośności 27 tys. ton. Rosjanie przekazali polskiej administracji Port Wolnościowy na Łasztowni i nabrzeże Wrocławskie. W tym samym roku miała miejsce inauguracja gazety radiowej *Głos Marynarza*, zwanej przez marynarzy *świerszczykiem*. Gazetkę redagowała Polska Agencja Prasowa. 22 lipca przekazano w Świnoujściu bazę rybołówstwa dalekomorskiego. Jej budowę kierował Henryk Wagner.

1 października powstała Szczecińska Stocznia Remontowa, w rezultacie wydzielienia ze Stoczni Szczecińskiej bazy remontowej *Gryfia* oraz włączenia do nowego przedsiębiorstwa spółdzielni Żegluga Morska. 31 grudnia powołano przedsiębiorstwo państwowe CHZ *Węglokoks*. Na przestrzeni 1951 roku przeładunki w porcie szczecińskim wyniosły 5602 tys. ton, a zawinęło tu 4688 statków. W portowej obsłudze znajdowały się już trzy lodołamacze – *Posejdon*, *Swarożyc* oraz *Światowid*.

W tymże 1950 roku Zarząd Portu Szczecin (ZPS) otrzymał – wydobyty z wody – lodołamacz *Swantewind*, ex *Swinemünde*, używany potem również jako holownik.

10 stycznia 1952 roku utworzono Przedsiębiorstwo Usług Rybackich *Odra* w Świnoujściu. Pierwszym dyrektorem mianowano W. Wałasa. 22 lipca państwo zmieniło nazwę na Polska Rzeczpospolita Ludowa. 6 grudnia w Stoczni Szczecińskiej zwodowano statek o nazwie *Czułym*, zamówiony przez armatora sowieckiego. Był to pierwszy po wojnie statek, zaprojektowany i zbudowany całkowicie przez tę stocznnię. W 1952 roku – wspomina Mieczysław





Andrut – nastąpiła w Zarządzie Portu reorganizacja obsługi holowniczej portu i w istniejącej Bazie Taboru Pływającego stworzono komórkę eksploatacyjną, której zostałem kierownikiem. Zaczęła ona świadczyć wszystkie usługi taboru pływającego w porcie szczecińskim. Tabor holowniczy wówczas był bardzo skromny, składał się z dwóch holowników parowych o mocy 500 KM, trzech nowych naówczas, bo zbudowanych w latach 1949-1951, holowników parowych o mocy 350-435 KM i jednego spalinowego o mocy 285 KM. Do nich w 1952 roku doszedł holownik parowy o mocy 225 KM. Resztę stanowiły cztery niemieckie holowniki parowe o mocy 60 do 320 KM i jeden spalinowy o mocy 180 KM.

Ponadto Zarząd Portu dysponował następującym taborem pływającym: nieczynnym zbiornikowcem o pojemności ok. 20 ton, pięcioma kutrami pilotowymi, kilkoma czynnymi motorówkami, trzema żurawiami pływającymi drobnicowymi o udźwigach: 90 ton, 60 ton, 26 ton, czterema żurawiami pływającymi chwytakowymi o udźwigach 8 ton, jednym żurawiem pływającym, drobnicowym o udźwigu 30 ton, dwoma żurawiami pływającymi o udźwigach 7 i 5 ton, jednym statkiem przeciwpożarowym.

W roku 1953 nastąpiło częściowe zawieszenie działalności Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Oddano do eksploatacji na półwyspie Ewa odcinek nabrzeża Czechosłowackiego, budowanego przez Zarząd Portu Szczecin od 1950 roku. PŻM uruchomiła linię, łączącą Szczecin z portami Finlandii. Armator ten rozpoczął wydawanie miesięcznika *Nasza Bandera*, który po pewnym czasie zmienił nazwę na *Bryza*. Dalmor przekazał świnoujskiej *Odrze* 29 lugrotrawlerów i lugrów. Zmieniono też dotychczasową nazwę świnoujskiego armatora rybołówczego, na Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich *Odra*. Nowym dyrektorem został mianowany Jan Sołtan. W ciągu roku 1953 przeładowano w porcie szczecińskim 5918 tys. ton towarów. Odwiedziło port 3717 statków.

W roku 1954 w szczecińskim porcie przeładowano ponad 6 mln ton ładunków. Obsłużono 3024 statki.

11 stycznia 1955 roku władze polskie przejęły od Rosjan ostatnią część szczecińskiego portu, na Łasztowni, obejmującą cztery kilometry nabrzeży i 18 urządzeń przeładunkowych. Przebudowano wówczas nabrzeża Radzieckie, Bułgarskie i Rumuńskie. 10 marca Stocznia Szczecińska przekazała Polskiej Żegludzie Morskiej parowiec *Malbork*. Był to pierwszy statek, zbudowany w tej stoczni dla polskiego armatora. Flota PŻM powiększyła się nieznacznie, osiągając zaledwie 57 tys. DWT. W 1955 roku szczeciński port obchodził jubileusz dziesięciolecia funkcjonowania pod polskim zarządem.

W jubileuszowym roku przeładowano tutaj 68 razy więcej towarów, aniżeli w pierwszym roku działalności. Ilość odwiedzających statków zwiększyła się dwudziestokrotnie.

2 stycznia 1956 roku Zarząd Portu Szczecin przejął od czechosłowackiego przedsiębiorstwa *Metrans* rejon przeładunkowy na półwyspie Ewa, eksploatowany przez to przedsiębiorstwo od 1947 roku. Nastąpił podział Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej na dwie firmy – Żeglugę Gdańską i Żeglugę Szczecińską. 13 listopada Sejm PRL powołał na stanowisko Ministra Żeglugi Stanisława Darskiego.

19 kwietnia 1957 roku powołano w Szczecinie Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich *Gryf*. Dyrektorem nowego rybołówczego armatora został Zdzisław Muszyński. 28 maja uchwalono ustawę o utworzeniu Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej, w miejsce Ministerstwa Żeglugi. Ministrem pozostał Stanisław Darski. 13 lipca ukazał się pierwszy numer *Tygodnika Morskiego*. Pogłębiono tor wodny Szczecin-Świnoujście do głębokości 9,6 metra. PŻM posiadała już 30 statków o nośności 142226 DWT.



3 maja 1958 roku Polska Żegluga Morska otworzyła pierwszą w historii żeglugi PRL linię *detaszowaną* między portami Brail–Gałac–Lattakia–Bejrut–Aleksandria. 9 maja Rada Ministrów uchwaliła rozbudowę Szczecina, miasta dotychczas bardzo przez Warszawę lekceważonego. W zakładach Cegielskiego w Poznaniu zakończono montaż pierwszego silnika okrętowego, zbudowanego na licencji szwajcarskiej firmy Sulzer. 13 października otwarto w Szczecinie trzyletnie Technikum Budowy Okrętów. W listopadzie odbyło się morskie plenum Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Szczecinie. Plany powiększenia floty PŻM o szesnaście nowych statków spotkały się z dezaprobatą towarzyszy. Równocześnie plenum wskazało na *konieczność bardziej równomiernego podziału inwestycji tonażowych między Szczecin a Trójmiasto*. 10 grudnia zakończono odbudowę pochylni *Wulkan* w Stoczni Szczecińskiej. Równocześnie położono tam stępkę pod pierwszy statek. Pogłębiano (do dwunastu metrów) tor wodny na redzie portu w Świnoujściu. Utworzono Fundusz Antyczarterowy, z którego Polska Żegluga Morska zakupiła 26 używanych statków. Zakup ten przekształcił szczecińskiego armatora w jednego z największych operatorów tego typu na świecie. Jak się dziś ocenia, transakcja – zakup praktycznie po cenie złomu! – była przypuszczalnie najbardziej udaną operacją handlową, dokonaną przez polski handel zagraniczny i polską żeglugę w historii ich współpracy. Zakupy te dały początek polskiemu trampingowi oceanicznemu. Remonty zakupionych jednostek organizował dyrektor techniczny PŻM, Konstanty Jodko.

27 kwietnia 1959 roku, Stocznia Szczecińska otrzymała imię Adolfa Warskiego – przedwojennego komunisty, rozstrzelanego pod koniec lat trzydziestych na rozkaz Stalina. 28 czerwca PŻM otworzyła dwie nowe linie regularne: Szczecin–Antwerpia oraz Gdynia–Reykjavik. 20 października Stocznia imienia Komuny Paryskiej w Gdyni przekazała PŻM drobnicowiec *Goplanę*. Szczeciński armator, wspólnie z gdyńskimi PLO, uruchomiły linię łączącą Gdynię i Szczecin z Hamburgiem i Bremą.

Z inicjatywy Polskiego Związku Żeglarskiego otwarto w podszczecińskiej Trzebieży Centralny Ośrodek Morski. W eksporcie przemysłu ciężkiego pierwsze miejsce zajęły statki. Niestety, radość z tego dokonania psuła świadomość, że większość jednostek eksportowano do ZSRR, otrzymując w zamian bezwartościowe ruble transferowe. Zaś Sowieci wymagali na statkach elektroniki najwyższej, zachodniej jakości. I tę elektronikę musiała Stocznia importować z Zachodu za dolary.

W roku 1960 Szczecin przeładował 8,8 mln ton towarów. Między 15 a 18 marca przy Szczecińskim Urzędzie Morskim komisja egzaminacyjna przeprowadziła egzaminy na dyplom kapitana żeglugi morskiej. Były to pierwsze tego rodzaju egzaminy w Szczecinie. Komisji przewodził Konstanty Maciejewicz. 24 marca zakończono odbudowę nabrzeża Huty Szczecin na Stołczynie, co umożliwiło przeładunki rudy i koks wprost ze statków.

1 kwietnia utworzony został w Świnoujściu Zespół Szkół Rybołówstwa Morskiego. W jego skład weszły – Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego oraz trzy branżowe technika (m.in. przetwórstwa rybnego oraz nawigacyjno-połowowe). 7 kwietnia powołano w Szczecinie firmę Dalekomorskie Bazy Rybackie (DBR). Dyrektorem został Jan Klonowski. 10 czerwca zostało zainaugurowane połączenie żeglugowe Szczecin–porty Konga, obsługiwane wspólnie przez statki PŻM i Compagnie Maritime Belge.

18 czerwca podniesiono banderę na drobnicowcu *Janek Krasicki*, pierwszym dziesięcioletnim zbudowanym w szczecińskiej stoczni. Podczas zwiedzania statku, przy Wałach Chrobrego runął trap z wchodzącymi ludźmi – wiele osób było rannych.

W tejże stoczni przekazano 30 września do eksploatacji motorowiec *Sapudi*, pierwszy z serii trzynastu statków towarowo-pasażerskich, zamówionych u Warskiego przez Indonezję.





18 października Szczecińska Stocznia Rzeczna (SSR) przyjęła zamówienie na budowę dwóch promów pasażersko-towarowych, przeznaczonych dla Świnoujścia.

Było to pierwsze zamówienie tego rodzaju w SSR. 8 listopada Szczecińskie Warsztaty Szkutnicze rozpoczęły produkcję jachtów typu *Ametyst*. W ciągu roku PŻM przedłużyła regularne połączenie Szczecin–Rouen do Dublinu i innych portów Irlandii.

18 stycznia 1961 roku przy Szczecińskim Urzędzie Morskim, powołano komisję egzaminacyjną, która została uprawniona do przyznawania wszystkich stopni oficerskich w handlowej flocie. Jej przewodniczącym został Konstanty Maciejewicz. 15 marca w stronę portów Ameryki Południowej wypłynął pierwszy statek PŻM, parowiec *Będzin*.

11 maja podniesiono banderę na motorowcu *Lilla Weneda*, zbudowanym przez stocznnię *Wisła* w Gdańsku dla Żeglugi Szczecińskiej. 29 czerwca podpisano porozumienie między szczecińską PŻM a Deutsche Seereederei (DSR) w Rostocku w sprawie wspólnej obsługi linii żeglugowych do portów Afryki Zachodniej. Przedsięwzięcie otrzymało nazwę Zjednoczony Serwis Zachodnioafrykański *Uniafrica*.

9 sierpnia w Stoczni Jachtowej w Szczecinie rozpoczęto budowę 50 jachtów typu *Kadet* dla armatorów w Szwecji.

5 września PŻM zaczęła udostępniać swoje statki handlowe turystom. 8 września z portu w Szczecinie wypłynęły do Conakry pierwsze lugrotrawlery – *Żołna* i *Żuraw*.

15 listopada w PPDiUR *Odra* w Świnoujściu uruchomiono fabrykę konserw rybnych. 25 listopada w Stoczni Szczecińskiej przekazano do eksploatacji nową pochylnię, na której położono stępkę pod tramp o nośności 15,7 tys. ton. 1 grudnia Sejm PRL uchwalił nowy Kodeks Morski. Uchwalono również ustawę o Izbach Morskich. Tym samym anulowano wszystkie przepisy poniemieckie i z czasów II RP. Na Politechnice Szczecińskiej utworzono nowe katedry – podstaw konstrukcji maszyn i mechanizmów okrętowych, siłowni okrętowych, maszyn ciepłych okrętowych i technologii okrętów. PŻM wprowadziła do eksploatacji statki *Boruta* i *Rokita*, przeznaczone do przewozu bydła i koni.

16 lutego 1962 roku zawarto porozumienie między Ministerstwem Żeglugi a Centralnym Zarządem Spółdzielczości Pracy. W myśl porozumienia – jedynymi spółdzielniami pracy, uprawnionymi do wykonywania usług portowych są spółdzielnie *Portservice* w Gdańsku i Gdyni oraz *Shipservice* w Szczecinie. W kwietniu zakończono holowanie doku pływającego dla Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Dok o nośności 3,5 tys. ton holowano przez tydzień z Havertonhill w Wielkiej Brytanii. 22 maja PŻM uruchomiła trzynastą linię regularną ze Szczecina. Tym razem do fińskich portów Kemi i Oulu w Zatoce Botnickiej. Obsługę nowej linii zainaugurował motorowiec *Nimfa*. 9 sierpnia podniesiono w Szczecinie banderę na jachcie *Wielkopolska*, należącym do Ligi Przyjaciół Żołnierza. 3 października 1962 roku rozpoczęła się nauka w nowej Szkole Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie, gdzie utworzono wydziały Nawigacyjno-Połowowy oraz Mechaniczny. Dyrektorem nowej placówki został J. Paradowski. Świnoujska *Odra* zorganizowała pierwszą polską wyprawę na połów śledzi w rejon Ławicy George’a na północno-zachodnim Atlantyku.

6 stycznia 1963 roku, w stoczni Warskiego w Szczecinie, zwodowano masowiec *Kolejarz* o nośności 14,5 tys. ton. Był to największy statek, zbudowany dotychczas w tej stoczni. 3 lipca oficer Polskiej Marynarki Handlowej (PMH), jedyna w kraju kobieta, Danuta Walas-Kobylińska, zdała z pierwszą lokatą egzamin na stopień kapitana żeglugi wielkiej. W styczniu 1965 roku objęła dowództwo peżetemowskiego statku *Kopalnia Wujek*. [Na praktykę popłynęli z Panią kapitan nasi szkolni koledzy: Andrzej Wolf, Roman Zborowski „Czester”, Felek Wałkowski i inni. Spotkalimy się w Hawanie będąc tam na chłodnicowcu m/s *Piast*. Gdy wpływała do Hawany na powitanie grzmiały jej działa zamku Castello del Morro.]



W 1963 roku zainaugurowano działalność Państwowej Szkoły Morskiej.

[To ja i moi koledzy: Lech Katkowski, Andrzej Surmacki, Jan Bronisław Jany, Bogusław Fiuk, Piotr Nowakowski, Wojciech Klimaszewski, Kazimierz Jawor, Jerzy Jałocha, Józef Gabiński, Józef Baj, Wojciech Wyganowski, Jerzy Paluch, Andrzej Wolf, Roman Szućko, Andrzej Robaczyk, Światosław Kuźniecowa, Zbigniew Bochat, Stanisław Kidawa, Stanisław Wąsik, Jerzy Byczkowski, Ryszard Szczygielski, Andrzej Małkiewicz, Eligiusz Bochenek, Zdzisław Maciejewski, Michał Sadłowski, Lech Golmont, Jacek Urbańczyk, Ryszard Szczygielski, Benedykt Gburczyk, Zbigniew Zdrowski, Roman Zborowski, Krzysztof Poniński i ponad stu innych wybrańców z dziesięciu kandydatów na jedno miejsce. Otwieraliśmy nowy rozdział edukacji morskiej w Szczecinie. Po latach pracy na morzach, zostaliśmy kapitanami, a niektórzy także pilotami morskimi.]



*Kpt. ż.w. Zbigniew Szymański.*

Po dziesięciu latach na ulicach morskiego Szczecina znowu pojawiły się marynarskie mundurki.]

Dyrektorem PSM-ki został kpt. ż.w. Zbigniew Szymański. W latach 1952-1956 był także pilotem morskim.

12 października w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano motorowiec *Boginka* o nośności 600 ton, przeznaczony dla szczecińskiej PŻM i przystosowany do przewozu warzyw i owoców.

W latach 1963-1965 w porcie Świnoujście dokonano przebudowy i rozbudowy uruchomionej w 1951 roku Bazy Odlichtunku Statków, którą następnie przeprojektowano na bazę przeładunkowo-składową importowanych towarów masowych (głównie rudy żelaza) o nazwie Świ-1 (nabrzeże Portowców).



*Od prawej: Jerzy Jałocha, Włodzimierz Grycner, Kazimierz Jawor, Stanisław Wąsik, Stanisław Kidawa, Lech Katkowski, Andrzej Robaczyk, Lech Golmont, Jerzy Byczkowski.*

29 stycznia 1964 roku utworzono w Szczecinie Stocznia Remontowa *Parnica*, czwartą tej specjalności w kraju. 3 lutego Szczecińska Stocznia Remontowa rozpoczęła budowę czterech kutrów rybackich, przeznaczonych dla Indii. 1 marca otwarto w Szczecinie oddział Instytutu Morskiego,





którego pierwszym dyrektorem został Stanisław Trojnar. W pobliżu wybrzeży Holandii spalił się motorowiec PŻM *Drawa*. Załogę uratowano.

15 marca w PŻM utworzono dwa zakłady – Żegluga Trampowej i Żegluga Liniowej. Dyrektorem pierwszego został Stefan Perkowicz, a drugiego Tadeusz Żyłkowski.

Szefem całego przedsiębiorstwa pozostawał dyrektor Ryszard Karger. 28 marca Stocznia Warskiego w Szczecinie zwodowała swój setny statek – motorowiec *Stocznowiec*. 2 kwietnia rejs duńskiego promu pasażersko-samochodowego *Jens Kofoed*, zainaugurował linię Kopenhaga–Ystad–Roenne–Świnoujście.

1 maja 1964 roku ósemka wioślarska PSM-ki wygrała na Wałach Chrobrego regaty wyższych uczelni. [Byłem szlakowym tej łodzi, jedynym który trenował wcześniej wioślarstwo. Dołożyliśmy nawet trzy lata trenującej ósemce z Politechniki Poznańskiej].



*Osada zwycięskiej ósemki wioślarskiej PSM 1964 rok. Od lewej dół: Włodzimierz Grycner, Andrzej Robaczyk, Bogusław Kłosowski, Andrzej Wolf, Stanisław Kidawa. Od lewej góra: trener Walendzki, Leszek Ulman, Tadeusz Kufel, Janusz Ciechański.*

W latach 1965–66, w sezonie letnim, trasę Świnoujście–Ystad obsługiwał prom *Visborg*. 29 lipca w stoczni im. Dymitrowa w Warnie położono stępkę pod pierwszy z serii szesnastu trampów, zamówionych tam przez Polską Żeglugę Morską.

1 sierpnia motorowiec PŻM *Boginka* udał się do afrykańskiego portu Lagos, gdzie odbierał ładunki z większych statków liniowych PŻM, transportując je potem do tamtejszych niewielkich portów, w których przeładunki większych jednostek wymagały długich postojów. 10 sierpnia Stocznia Warskiego rozpoczęła budowę prototypowego statku nośności 6 tys. ton, przeznaczonego dla linii zachodnioafrykańskiej PŻM. Tamże – 20 października – zwodowano motorowiec *Chemic* o nośności 14,6 tys. ton, którego wyposażenie w znacznym stopniu wykonano z tworzywa sztucznego. 12 listopada przeszedł na emeryturę minister Stanisław Darski.



Nowym szefem Ministerstwa Żeglugi został Janusz Burakiewicz. PPDiUR *Odra* otrzymało pierwszy trawler-zamrażalnię, przystosowany do eksploatacji zimnych łowisk północnego Atlantyku, jak również podzwrotnikowych.

W roku 1964 Zarząd Portu Szczecin reaktywował przystań promową Świnoujście dla uruchomionej linii promowej Świnoujście–Ystad, która w 1977 roku stała się własnością Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, przyjmując nazwę Baza Promów Morskich. Przebudowana w latach 1988–1994, w roku 2001 została sprzedana Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. W związku z intensywnie rozwijającym się rybołówstwem morskim w 1964 roku powstała w Wyższej Szkole Rolniczej (WSR) Pracownia Problemowa Oceanicznego Przemysłu Rybnego, która stała się załącznikiem nowego wydziału. W 1966 roku powołano Wydział Rybactwa Morskiego.

10 stycznia 1965 roku podczas sztormu na Morzu Północnym utonął wraz z całą osiemnastoosobową załogą motorowiec PŻM *Nysa*. Kilkanaście dni później morze wyrzuciło na brzeg południowej Norwegii tratwę ze zwłokami siedmiu marynarzy. W PMH ogłoszono żałobę. 30 stycznia w stoczni szczecińskiej spuszczone na wodę m/s *Kraków* o nośności 6 tys. ton, pierwszy z serii dziesięciu drobnicowców dla PŻM, która miała przeznaczyć je do obsługi linii do portów Afryki Zachodniej. 8 kwietnia włoska stocznia San Marco w Trieście przekazała PŻM masowiec *Ziemia Szczecińska*, pierwszy z zamówionej serii sześciu statków o nośności 24 tys. ton. 21 maja w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazano do eksploatacji w świnoujskiej *Odrze* trawlera-zamrażalnię *Foka*, którego kadłub podczas wodowania we wrześniu poprzedniego roku – zatonął. 20 czerwca w Policach koło Szczecina rozpoczęto budowę wielkiego kombinatu chemicznego, który zamierzał swe produkty ekspediować drogą morską. W 1965 roku stan posiadania floty PŻM wynosił 102 statki o nośności 479986 DWT (34,7% ogólnej nośności polskiej floty handlowej).

15 czerwca 1966 roku nastąpiło połączenie dwóch szczecińskich uczelni – Państwowej Szkoły Morskiej oraz Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego. W 1968 roku powstała w ten sposób uczelnia otrzymała nazwę Wyższa Szkoła Morska (WSM) w Szczecinie. W 1966 roku pierwsi absolwenci Państwowej Szkoły Morskiej ruszyli na morze. [Ja rozpocząłem pracę na stanowisku starszego marynarza w Polskiej Żegludze Morskiej].

1 sierpnia Stefan Perkowicz, dotychczasowy dyrektor Zakładu Trampingu PŻM, został mianowany Wiceministrem Żeglugi. Stocznia Warszawskiego zwodowała dla PLO motorowiec *Mieszko I* o nośności 7880 DWT, pierwszy z serii dziewięciu. 3 listopada – w tej samej stoczni – położono stępkę pod prototyp masowca *Zagłębie Dąbrowskie*, zamówionego przez PŻM.

14 maja 1967 roku do Gdańska zawinął peżetemowski motorowiec *Ziemia Szczecińska* pod dowództwem kpt. ż.w. Stanisława Petruszewicza, kończąc handlowy rejs dookoła świata, rozpoczęty 20 października poprzedniego roku. 20 czerwca ze Świnoujścia do Ystad wypłynął prom pasażersko-samochodowy *Gryf*, na którym odbyła się oficjalna uroczystość otwarcia połączenia promowego między wspomnianymi miastami. 5 września w Szczecinie podniesiono banderę na motorowcu *Flora* o nośności 450 ton, zbudowanym przez Stocznnię Rzeczną we Wrocławiu. Był to pierwszy kabotażowiec w polskiej flocie. W inauguracyjnym rejsie statek zabrał do Gdańska papier z fabryki w szczecińskim Skolwinie. 9 października zakończono prace pogłębiarskie na torze wodnym Szczecin–Świnoujście. Na Politechnice Szczecińskiej utworzono Katedrę Ekonomiki Transportu Morskiego i Wydział Budownictwa Okrętowego. Przystąpiono do budowy portu barkowego Police, który oddano do eksploatacji w roku 1970.

W kwietniu 1968 roku w stoczni Warszawskiego zwodowano drobnicowiec *Zygmunt Stary*. W statku tym zawarta była milionowa tona nośności statków, zbudowanych przez tę stocznnię. 23 czerwca przekazano do eksploatacji pierwszy etap bazy przeładunku węgla w Świnoujściu – Świnoport II. 5 grudnia podniesiono banderę na motorowcu *Zakopane*, pierwszym z serii





jednostek, budowanych przez stocznię Warskiego dla PLO-owskiej obsługi linii Gdynia–porty Wielkich Jezior Ameryki Północnej. 14 grudnia PPDiUR *Gryf* w Szczecinie sprzedało armatorowi z Ghany osiem lugotrawlerów, które w pierwszym okresie eksploatacji pracowały pod banderą ghańską, aczkolwiek z polskimi załogami. 22 grudnia pierwszym rektorem Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie został Zdzisław Łaski z Politechniki Szczecińskiej. 31 grudnia w Stoczni Warskiego odbyło się przekazanie armatorowi meksykańskiemu masowca *Azteca* o nośności 24,6 tys. ton. W tym samym roku miała miejsce inauguracja pierwszego roku akademickiego w Wyższej Szkole Morskiej.

29 kwietnia 1969 roku Ministrem Żeglugi został mianowany Jerzy Szopa. 11 października na torze wodnym Świnoujście–Szczecin zatonął duński motorowiec *Nordia* o nośności 500 ton, uderzony we mgłę przez inny statek. Oddano w Świnoujściu do eksploatacji bazę węglową Świ-II.

1 stycznia 1970 roku likwidacji uległo przedsiębiorstwo Dalekomorskie Bazy Rybackie w Szczecinie. Statki przejęło PPDiUR *Gryf*. Tegoż dnia weszło w życie arbitralne zarządzenie ministra Szopy, w sprawie nowej organizacji zarządzania flotą transportową w Polsce, opartej na pełnej specjalizacji. Wywodzący się z kadry Polskich Linii Oceanicznych minister brutalnie zaatakował imponujący dorobek szczecińskiej PŻM, który w ostatnich latach stał się solą w oku dyrygentów gdyńskiej firmy żeglugowej. PŻM-owi odebrano linie regularne i promy, pozostawiając wyłącznie tramping. 11 kwietnia zwodowano w Stoczni Warskiego masowiec *Powstaniec Śląski* o nośności 32 tys. ton. Był to największy statek, jaki dotychczas spuszczone na wodę u Warskiego. 31 sierpnia Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazała szczecińskiej PŻM prototypowy masowiec *Manifest Lipcowy* o nośności 55 tys. ton. Był to największy statek, zbudowany dotychczas w polskich stoczniach, jak również największy z eksploatowanych przez krajowych armatorów. 2 września w porcie Ystad podniesiono polską banderę na promie *Skandynawia* (ex *Visby*), który po uroczystości udał się w pierwszą podróż do Świnoujścia. 30 września podniesiono banderę na motorowcu *Tarnów* o nośności 5 tys. ton, zbudowanym w Stoczni Gdańskiej im. Lenina na zamówienie PŻM. Był to pierwszy statek, całkowicie zautomatyzowany. 30 listopada w bazie Świnopot II rozładowano milionową tonę węgla na – zainstalowanej w kwietniu – nowej wywrotnicy wagonów. 14 grudnia miały miejsce masowe protesty trójmiejskich robotników na wieść o drastycznej podwyżce cen żywności. Protesty zamieniły się w zamieszki. Podpalono gmach Komitetu Wojewódzkiego PZPR. Kilkanaście osób zostało zabitych. 16-17 grudnia odbył się solidarnościowy strajk stoczniovców Warskiego w Szczecinie.

W Szczecinie w walkach ulicznych zginęło kilkadziesiąt osób. [Widziałem jak podpalono gmach Komitetu PZPR i Komendę Wojewódzką Milicji. Ruszyłem bowiem wtedy razem ze stoczniovcami *Gryfii* na ulice Szczecina. Mój statek s/s *Białystok* był wtedy remontowany na Stoczni Remontowej *Gryfia* i solidarowaliśmy się ze stoczniovcami].

19 grudnia odszedł Władysław Gomułka, dotychczasowy pierwszy sekretarz partii. Nowym sekretarzem został Edward Gierek.

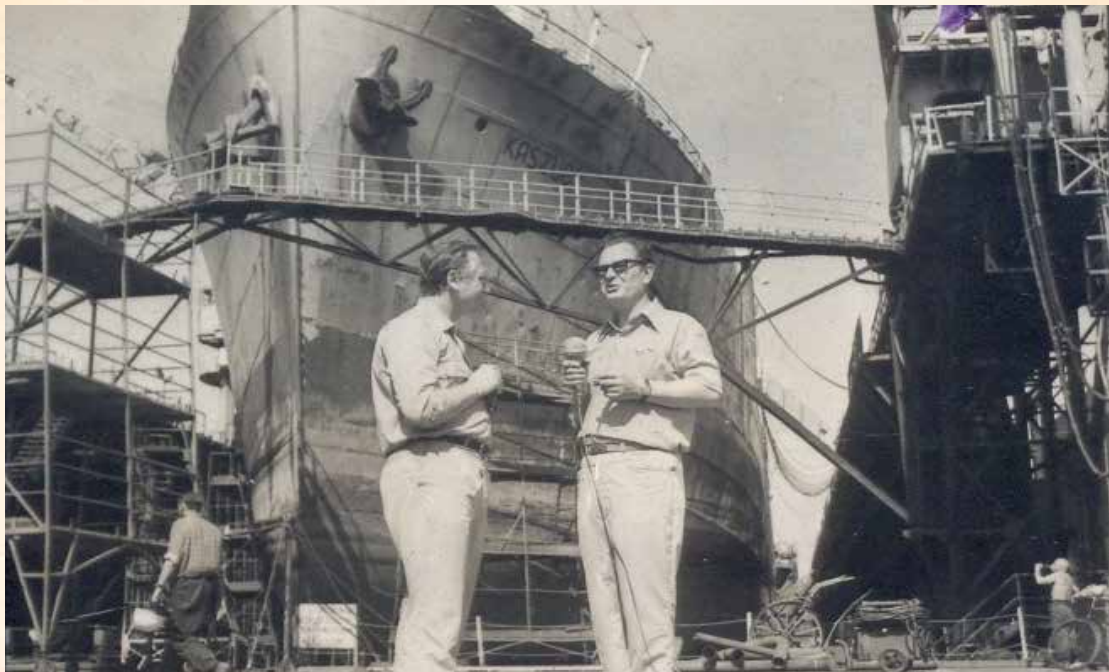
W roku 1971 miały miejsce wielogodzinne rozmowy Edwarda Gierka ze strajkującymi stoczniovcami Warskiego w Szczecinie, po których nastąpiło przerwanie strajku. 1 lutego *Manifest Lipcowy* opłynął – jako pierwszy statek w historii polskiego transportu morskiego – przylądek Horn w rejsie okrężnym Świnoujście–Japonia–Australia–Rotterdam–Świnoujście. 28 maja w Stoczni Warskiego podniesiono banderę na masowcu *Obrońcy Poczty Polskiej* o nośności 32 tys. ton. Był to dwusetny statek zbudowany przez tę stocznię. PŻM – właśnie *Obrońcami Poczty Polskiej* – przekroczyła milion ton tonażu armatorskiej floty. 30 listopada w Malmö podniesiono polską banderę na nowym promie pasażersko-samochodowym szczecińskiego oddziału PLO – *Wawel* (ex *Gustaf Vasa*). Statek obsługiwał linię Świnoujście–Ystad. W zespole portowym przeładunki towarów



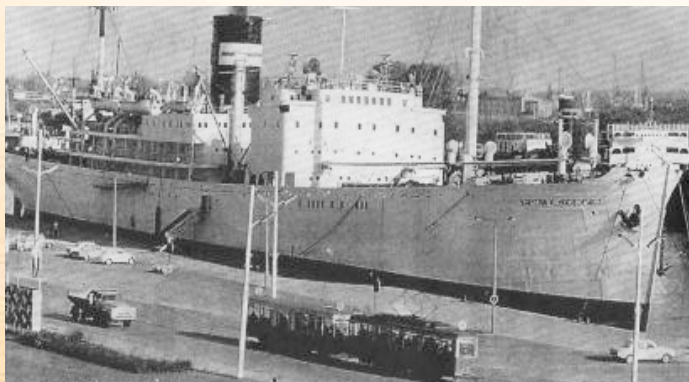
wzrosły do 18,7 mln ton, a flota PŻM liczyła już 108 statków o nośności 1,3 mln ton DWT.

15 marca 1972 roku w Szczecinie podniesiono banderę na motorowcu *Halniak*, należącym do PPDiUR *Gryf*. Był to pierwszy chłodnicowiec dla rybołówstwa, zbudowany przez polski przemysł okrętowy. 7 czerwca Żegluga Szczecińska uruchomiła – jako pierwsza w Polsce – linię wodolotową (*Kometa II*) ze Szczecina do enerdowskiego Stralsundu.

4 kwietnia 1973 roku, na Morzu Śródziemnym, zatonął motorowiec PŻM *Wrocław II*. Całą, dwudziestoosobową załogę podjął z wody francuski okręt wojenny *Guepratte*. 9 czerwca statek *Kaszuby* (ex *Fryderyk Chopin*) zakończył w Szczecinie swój ostatni rejs, jako baza rybołówstwa. Wkrótce statek przebudowany i nazwany *Kapitan K. Maciejewicz* stanął na Wałach Chrobrego. Na statku otwarto Liceum Morskie, a komendantem młodych wilczków w latach 1973-1977 był kpt. ż.w. Andrzej Huza.



*s/s Kapitan K. Maciejewicz w doku – dyr. Andrzej Huza pilnuje remontu.*



*s/s Kapitan K. Maciejewicz na Wałach Chrobrego,  
jako Liceum Morskie.*

19 czerwca Centrala Produktów Naftowych w Szczecinie – jako pierwsza w kraju – wprowadziła do eksploatacji bunkierkę *Gorce*. 22 listopada został odwołany ze stanowiska Minister Żeglugi Jerzy Szopa. Nowym szefem resortu został Kazimierz Olszewski. 14 grudnia zakończył się pierwszy etap budowy Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu. Oddano tam do eksploatacji dok pływający o nośności 4,5 tys. ton.





1 stycznia 1974 rozpoczęła działalność w Szczecinie jednostka organizacyjna *Interport*. Powstała ona na mocy porozumienia między rządami PRL a Niemiecką Republiką Demokratyczną, a służyć ma współpracy między portami obu krajów. 15 lutego w Stoczni Warszawskiej spuśczone na wodę motorowiec *Antoni Garnuszewski*. Był to pierwszy polski statek szkolno-towarowy. 10 kwietnia zlikwidowano Ministerstwo Żeglugi, powołując jednocześnie Ministerstwo Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej. Ministrem pozostał Kazimierz Olszewski. W maju, na linię Świnoujście–Ystad wprowadzony został prom *Mikołaj Kopernik*, zbudowany dla PLO w Norwegii. PLO wycarterowały prom Polskim Kolejom Państwowym (PKP), które potem eksploatowały go wspólnie z kolejami szwedzkimi. 29 czerwca zwodowano w Hamburgu dla PŻM zbiornikowiec *Kasprowy Wierch* o nośności 135 tys. ton. Był to wtedy największy statek Polskiej Marynarki Handlowej. Latem świnoujska *Odra* zorganizowała zakład hodowli ryb słodkowodnych, umieszczając go w wodach przy budowie elektrowni *Dolna Odra* w Nowym Czarnowie pod Gryfinem. 31 października został odwołany ze stanowiska Kazimierz Olszewski. Nowym Ministrem Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej został Jerzy Olszewski.

W roku 1975, po wejściu do PŻM-owskiej służby motorowca *Mirosławiec*, łączna nośność statków tego armatora przekroczyła dwa miliony. 16 kwietnia w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano prototypowy trawler-przetwórnę, typu B-417, o nośności 1520 ton, zamówiony przez świnoujską *Odrę*. Jednostka dała początek serii najnowocześniejszych statków rybołówczych. 29 maja podniesiono banderę na zbiornikowcu PŻM *Zawrat* o nośności 145 tys. ton. Potem statek popłynął do rejonu Zatoki Perskiej, gdzie załadował ropę przeznaczoną do wyładunku w Porcie Północnym, po częściowym odlichtunku w Göteborgu. 16 lipca utworzono w Szczecinie przedsiębiorstwo *Transocean*, które zajmować się miało eksploatacją statków łącznikowych i baz rybackich, zarządzanych dotychczas przez PPDiUR *Gryf*.

5 listopada w szczecińskiej Stoczni Warszawskiej przekazano armatorowi norweskiemu pierwszy z serii chemikaliowców – *Bow Fortune*. W końcu roku polska flota transportowa liczyła 315 statków o nośności 4036 tys. DWT i pojemności 2577 tys. BRT. Flota Żeglugi Szczecińskiej liczyła 95 jednostek, składających się głównie z barek pchanych i pchaczy typu *Bizon* oraz barek motorowych i holowanych przez holowniki.

31 stycznia 1976 roku powstało w Kołobrzegu nowe przedsiębiorstwo armatorskie – Polska Żegluga Bałtycka (PŻB). Nowy armator miał się zajmować turystyką morską, żeglugą kabotażową, aktywizacją miejscowego portu oraz portów w Ustce i Darłowie. Pierwszym dyrektorem został Jan Szymański. W lutym amerykańskie czasopismo *Marine Engineering Log* opublikowało listę najciekawszych statków minionego roku, na której znalazł się chemikaliowiec z Warszawskiego – *Bow Fortune*. 14 kwietnia na redę portu gdańskiego wszedł zbiornikowiec PŻM *Giewont II*, który przywiózł 126 tys. ton ropy. Był to pierwszy polski statek na Bałtyku z tak dużym ładunkiem, po otwarciu przez Duńczyków nowego toru wodnego w Wielkim Błecie. Statkiem dowodził kpt. ż.w Tadeusz Gapiński. 21 kwietnia szczecińska PŻM zakupiła w Norwegii dwa zautomatyzowane masowce produkcji japońskiej o nośności 64,4 tys. ton każdy. Były to – *Huta Katowice* i *Huta Lenina*. Natomiast w japońskiej stoczni Mitsubishi w Kobe PŻM odebrała dwa zamówione *Panamaxy* – *Bełchatów* (72300 DWT) i *Turoszów* – (72412 DWT). 13 sierpnia na promie *Wilanów* przyłynął ze Świnoujścia do Ystad milionowy pasażer.

1 października w Stoczni Warszawskiej położono stępkę pod budowę pierwszego promu pasażersko-samochodowego *Pomerania*, który został zaprojektowany przez zespół stoczniowych projektantów pod kierunkiem inż. Andrzeja Żarnocha.

8 stycznia 1977 roku PLO i Compagnie Generale Maritime uruchomiły wspólną linię żeglugową Szczecin–porty francuskie. 26 stycznia trawler-przetwórnia *Kniażik*, należący do szczecińskiego *Gryfa*, wypłynął na łowiska afrykańskie z pierwszą w dziejach polskiej



dalekomorskiej floty rybackiej kobietą na pokładzie, Elżbietą Trzeciak, która na statku pełniła funkcję trzeciego oficera. Tegoż dnia uruchomiono stanowisko przeładunkowe w nowo budowanej bazie chemicznej – Świnouport III. 1 marca PLO uruchomiły linię Szczecin–Osło–Kopenhaga. 1 kwietnia PŻB w Kołobrzegu przejęła od PLO promy pasażersko-samochodowe, bazę promową w Gdańsku oraz częściowo bazę promową w Świnoujściu. 10 czerwca w Szczecinie na pokładzie statku *Konstanty Maciejewicz* dwudziestu trzech uczniów Liceum Morskiego otrzymało świadectwa ukończenia szkoły. 17 czerwca zlikwidowano Zjednoczenie Portów. Powołano zespoły portowe Gdańsk–Gdynia oraz Szczecin–Świnoujście. Dyrektorem tego ostatniego został Jerzy Korzonek. 25 czerwca w przystani portowej Zakładów Chemicznych w Policach przeładowano pięciomilionową tonę nawozów sztucznych, wyprodukowanych w tych zakładach. 5 lipca uruchomiono linię turystyczną Kołobrzeg–Stralsund, obsługiwaną przez wodoloty NRD i Żeglugi Szczecińskiej.

6 lipca 1978 roku w porcie szczecińskim podniesiono banderę na *Pomeranii*, pierwszym promie pasażersko-samochodowym, zaprojektowanym i zbudowanym w Polsce.

18 sierpnia podniesiono banderę na motorowcu *Koronowo*, pierwszym z serii statków o nośności 3 tys. ton, budowanych dla Polskiej Żeglugi Morskiej przez Stocznę Gdańską im. Lenina. 4 listopada prom *Pomerania* zainaugurował regularne połączenie Świnoujście–Felixtowe.

10 lutego 1979 roku Stocznia Północna w Gdańsku zwodowała dla szczecińskiego *Gryfa* statek *Aquilla*, pierwszy z serii trawlerów-przetwórnicy typu B-407 o nośności 2,01 tys. ton. Był to największy samodzielnie łowiący statek w polskiej flocie rybackiej.

24 października w Szczecinie podniesiono banderę na motorowcu *Kopalnia Szombierki*, pierwszym z siedmiu statków o nośności 16,5 tys. ton budowanych w Wielkiej Brytanii dla PŻM. Ze stanowiska ministra zrezygnował Jerzy Olszewski. Nowym Ministrem Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej został Ryszard Karski. Po raz pierwszy od 1957 roku nie zanotowano przyrostu obrotów w portach, co – między innymi – było wyrazem narastających kłopotów gospodarczych PRL. W 1979 roku Zespół Portowy Szczecin–Świnoujście przeładował ponad 25 mln ton towarów, a Polska Żegluga Morska osiągnęła ponad 3 mln ton nośności. Podjęto decyzję o budowie na Odrze portu pełnomorskiego Police. Budowa portu miała związek z rozbudową Zakładów Chemicznych Police.

21 lutego 1980 roku w szczecińskiej WSM rozpoczęły się zajęcia na nowo utworzonym kierunku – eksploatacja portów. 25 lutego na nabrzeżu Czechosłowackim szczecińskiego portu zakończono budowę stanowiska dla statków *ro-ro*. 12 sierpnia w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazano do eksploatacji szczecińskiemu *Transoceanowi* prototypowy chłodnicowiec *Terral*. Wobec narastających trudności w życiu codziennym, postępujących kłopotów gospodarczych, niedoborów rynkowych i powszechnego odczucia beznadziei, 14 sierpnia rozpoczął się strajk w Stoczni Gdańskiej im. Lenina. 18 sierpnia solidarnościowy strajk w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego. Do końca miesiąca Polskę ogarnęła wielka fala strajków, praktycznie paralizując funkcjonowanie kraju. 30 sierpnia podpisano porozumienie robotników z komunistycznymi władzami w Stoczni Warskiego. W imieniu ludzi pracy podpisywał magazynier z Warskiego Marian Jurczyk, w imieniu komunistów wicepremier Kazimierz Barcikowski. 31 sierpnia podpisano analogiczne porozumienie w stoczni w Gdańsku.

W imieniu robotników sygnował je elektryk Lech Wałęsa, w imieniu komunistów – wicepremier Mieczysław Jagielski. Ogłoszono zakończenie strajków. 29 grudnia w Szczecinie podniesiono banderę na motorowcu *Kościierzyna*, ostatnim z serii szesnastu statków o nośności 4,4 tys. ton, budowanych w stocznich brytyjskich dla PŻM. Oddano do użytku bazę przeładunkową importowanych surowców chemicznych Świ III (nabrzeże Chemików), a w dalszej kolejności – bazę przeładunkowo-składową rudy żelaza Świ IV (nabrzeże Hutników). Do 1980 roku Stocznia Szczecińska wybudowała 322 statki o łącznej nośności 2971400 DWT, oraz 78 kutrów rybackich, a Stocznia Remontowa *Gryfia* wyremontowała ponad dziewięć tysięcy statków.





30 lipca 1981 roku Sejm PRL uchwalił ustawę o utworzeniu Urzędu Gospodarki Morskiej (GUM). Ministrem – kierownikiem GUM został Stanisław Bejger, dyrektor PLO w Gdyni, a jego pierwszym zastępcą – Jerzy Korzonek, dyrektor Zespołu Portowego Szczecin–Świnoujście.

9 listopada Morska Agencja w Szczecinie rozpoczęła angażowanie marynarzy i oficerów marynarki handlowej na statki armatorów zagranicznych. Nastąpiło przekazanie Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku rudowęgłowca *Soldek*, po jego trzydziestodwuletniej służbie dla PŻM. Na trwale zacumowanie *Soldka* przy Wałach Chrobrego nie wyraziły zgody szczecińskie władze. Kraj ogarnęła fala strajków i zamęt walki politycznej. Nastąpił drastyczny regres gospodarki morskiej. 13 grudnia generał Wojciech Jaruzelski ogłosił wprowadzenie w Polsce stanu wojennego.

W roku 1982 wobec desygnowania Stanisława Bejgera do pracy partyjnej, 26 stycznia Sejm PRL powołał Jerzego Korzonka na stanowisko Ministra–kierownika UGM. 1 maja prom *Rogalin* zainaugurował obsługę linii Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. W Sądzie Rejonowym w Szczecinie zarejestrowano spółkę akcyjną Żegluga Polska oraz spółkę Chłodnicze Przewozy Morskie. W porównaniu z rokiem poprzednim, nastąpiło zwiększenie przewozów przez polską flotę handlową oraz przeładunków w portach. Nieznacznie wzrósł też tonaż statków, budowanych przez krajowe stocznie. Natomiast połowy ryb morskich spadły o ponad połowę.

1 stycznia 1983 roku uległo likwidacji Zjednoczenie Gospodarki Rybnej w Szczecinie. 6 stycznia wydano pierwszy numer tygodnika *Morze i Ziemia*. 25 stycznia stocznia w Warnie przekazała szczecińskiej spółce akcyjnej Żegluga Polska nowy statek *General Dąbrowski* o nośności 38,5 tys. ton, który był pierwszym z serii czterech masowców. 17 kwietnia PŻM i Zarząd Portu Szczecin–Świnoujście podpisały umowę w sprawie przebudowy nabrzeża Hutników, aby mogło ono służyć przeładunkom rudy.

2 lutego 1984 roku Polska Żegluga Morska otrzymała nowy masowiec *Ziemia Suwalska*, pierwszy z serii sześciu statków o nośności 26 tys. ton, budowanych w Argentynie w kooperacji z polskim przemysłem okrętowym. 17 lutego w Stoczni Warszawskiej położono stępkę pod budowę masowca *Major Hubal*, pierwszego z serii statków o nośności 32 tys. ton, budowanych dla PŻM. 30 maja Sejm PRL uchwalił pryncypia polityki morskiej państwa. Odnosny dokument zaprezentował posłom Minister–kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej, Jerzy Korzonek. PŻM podpisała kontrakt z turecką stoczną w Pendik na budowę, wedle polskiego projektu, ośmiu nowoczesnych masowców o nośności 23,3 tys. ton. 21 lipca Sejm uchwalił ustawę w sprawie powołania Uniwersytetu Szczecińskiego.

8 października 1985 roku zakończono modernizację i rozbudowę niewielkiego portu w Stepnicy nad Zalewem Szczecińskim. Niebawem zawinął do tego portu pełnomorski statek *Gensche* bandery Republiki Federalnej Niemiec. 15 listopada na stanowisko Ministra–kierownika UGM został powołany Adam Nowotnik. Jerzego Korzonka desygnowano na radcę handlowego w Kopenhadze.

24 czerwca 1986 roku przekazano do eksploatacji bazę rudową w Świnoujściu. Prawie trzy tysiące osób ze sfer morskich podjęło pracę na statkach zagranicznych.

W roku 1987 Stocznia Rzeczna *Odra* w Szczecinie zawarła z Rosjanami umowę na budowę czternastu holowników redowych. 10 czerwca przebywał w Szczecinie papież Jan Paweł II. Na szczecińskich Jasnych Błoniach odprawił Mszę Świętą oraz spotkał się z tysięcznymi tłumami. 15 lipca Stocznia Warszawskiego zwodowała prototypowy masowiec *Armia Ludowa* o nośności 36640 ton, przeznaczony dla PŻM. 30 października Sejm PRL uchwalił likwidację Urzędu Gospodarki Morskiej. Jego kompetencje przejęło Ministerstwo Komunikacji, Żeglugi i Łączności oraz Ministerstwo Przemysłu. W Stoczni Warszawskiej rozpoczęto budowę pierwszego



z sześciu tak zwanych produktowców, czyli statków do przewozu olejów, paliw i innych produktów ropopochodnych.

16 kwietnia 1988 roku podano do wiadomości, że Stocznia Szczecińska jest gotowa podjąć się budowy statku pasażerskiego, który wypełniłby lukę, jaka powstała po odejściu ze służby *Stefana Batorego*. W uzupełnieniu tej deklaracji szczecińska Żegluga Polska SA zaproponowała powołanie do życia spółki, jaka zajęłaby się sfinansowaniem przedsięwzięcia. 15 sierpnia prasa doniosła, że świnoujska *Odra* rozważa wprowadzenie systemu agencyjnego w eksploatacji trawlerów. 18 sierpnia pracownicy kilku zakładów szczecińskiego portu rozpoczęli strajk. 19 listopada Sąd Rejonowy w Szczecinie zarejestrował Wolny Obszar Celny Szczecin-Świnoujście SA.

Po latach kryzysów gospodarczych na koniec 1988 roku polska flota transportowa liczyła: 256 statków o łącznej nośności 4111 tys. ton i pojemności 2820 tys. BRT.

21 marca 1989 roku szczecińska PŻM podpisała kontrakt z duńską stoczną Burmeister & Wain na budowę sześciu masowców – tak zwanych *Panamaxów* – o nośności 71 tys. ton każdy. 22 maja w Berlinie podpisano umowę między PRL a NRD w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej, umowa kończyła wieloletni konflikt, podczas którego Enerdowcy strzelali niekiedy, strasząc statki zawijające do portów w Szczecinie i Świnoujściu. 4 czerwca w wyniku uzgodnień Okrągłego Stołu, odbyły się w Polsce częściowo wolne wybory do Sejmu i Senatu. 29 grudnia Sejm znowelizował konstytucję, m.in. przywracając tradycyjną nazwę państwa – Rzeczpospolita Polska. W wyniku transformacji polskiego transportu morskiego i całkowitej zmiany systemu gospodarowania i recesji w gospodarce światowej, doszło do drastycznych decyzji w kwestii sprzedaży statków – na przykład tylko w latach 1990-1993 flota PLO zmniejszyła się z 93 statków o nośności 888 tys. ton do 54 statków o nośności 841,2 tys. ton. W kolejnych latach następowała dalsza wyprzedaż, aż 2003 roku zostało w PLO 7 statków o nośności 42,3 tys. ton. Regres polskiej floty transportowej sięgnął dna, gdy na koniec 2004 roku flota polska liczyła 118 statków o łącznej nośności 2407 tys. ton i pojemności 1709 tys. GT. Równocześnie mamy do czynienia z przechwytywaniem ładunków przez obcy tonaż. W 1991 roku Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście przekształcono w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. W portach rozpoczęto tworzenie spółek przeładunkowo-składowych, żeglugowych i remontowo-budowlanych. Port zajmuje 1760 ha (47% ogółu powierzchni portów polskich). Długość nabrzeży całego portu wynosiła prawie 40 km, a w administracji Zarządu Portu Szczecin znajduje się 19,3 km. W 1996 roku utworzono Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście. Od 2001 roku zmieniono nazwę na Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Do dziś Szczecin i Świnoujście to jeden organizm transportu wodnego.

Lata dziewięćdziesiąte minionego wieku to dla polskiej gospodarki morskiej najgorszy okres w jej nowszych dziejach. Tak złego czasu nigdy wcześniej nie było. Przywrócenie krajowi suwerenności i rynkowych zasad w gospodarce zrodziło wielkie i powszechne oczekiwania, że wreszcie zakręci zdrowy rozsądek, a gospodarce morskiej zostanie przywrócona ranga, jaką miała w latach II Rzeczypospolitej. Tymczasem nic takiego nie nastąpiło. Najogólniej mówiąc, nastąpił całkowity odwrót państwa od swego morza. W gospodarce morskiej zaczęli brylować rzekomi fachowcy, nieudolni politycy i wreszcie pospolici złodzieje. Dzięki ich połączonym wysiłkom polska gospodarka morska została w ciągu kilku lat spacyfikowana i właściwie zlikwidowana. Zniszczono potężny przemysł rybny, w latach siedemdziesiątych najlepszy i najwydajniejszy na świecie (choć ryb w polskich sklepach nigdy za wiele nie było!).

W większości rozwiązano rybołówczych armatorów. Największe polskie stocznie doprowadzono do upadku. Zrujnowano potężne Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni. W całości





zlikwidowano morskie czasopiśmiennictwo. Trwale zniknął morski resort. Projekt ustawy o portach i przystaniach morskich „mózgowcy” z Wiejskiej „tłukli” przez cztery lata! A i tak wyszedł z tego prawny knot, który trzeba nieustannie poprawiać. Polski fiskus przegonił z polskich statków białą-czerwoną banderę!

Mówiąc krótko – państwo polskie demonstracyjnie odwróciło się od morza, lodowatym wzrokiem przyglądając się upadkowi tej gałęzi gospodarki! Jak na tle tego pejzażu prezentuje się szczecińska gospodarka morska? Nie najgorzej. Przede wszystkim sprzeciwiła się zakusom warszawskich cwaniaczków. Polska Żegluga Morska w początku lat dziewięćdziesiątych wybudowała bowiem na placu Rodła w Szczecinie imponujący, najwyższy w całym regionie, wieżowiec, w którym „zamieszkało” jej dowództwo i wszelkie armatorskie służby dotychczas rozrzucone po całym mieście. PŻM, przedsiębiorstwo państwowe, nie pozwoliło temu państwu – właścicielowi! – na zniszczenie firmy. Dzięki sprytowi i determinacji kolejnych dyrektorów, prezesów spółek-córek, a przede wszystkim zaangażowania samorządu załogi przedsiębiorstwa szczeciński armator funkcjonuje obecnie prawie normalnie, odnawiając swą flotę. Polska Żegluga Morska aktualnie pod dowództwem dyrektora naczelnego Pawła Szynkaruka to największy polski armator oraz jeden z największych w Europie. Przedsiębiorstwo posiada 74 statki o łącznej nośności 2,71 mln DWT, w tym masowce, siarkowce oraz promy.

Aktualnie PŻM realizuje program inwestycyjny, zakładający wejście do eksploatacji do 2015 roku 38 nowych statków.

Flota Polskiej Żeglugi Morskiej to 74 statki, w tym 67 masowców, 3 zbiornikowce do przewozu płynnej siarki /siarkowce/ oraz 4 promy. Wielkość masowców i zbiornikowców zawiera się w przedziale od 11,7 tys. DWT do 82 tys. DWT, natomiast promów – od 6860 DWT do 8870 DWT.

W 2012 roku weszły do eksploatacji: m/s *Solina*, m/s *Narew*, m/s *Raba*, m/s *Olza*, m/s *Prosna*, m/s *San*, m/s *Skawa*, m/s *Ina*, m/s *Szczecin*, m/s *Mamry*, m/s *Koszalin*, m/s *Gdynia* oraz m/s *Puck*.

Nie udało się, niestety, uratować szczecińskich stoczní, nawet tych najlepiej działających. W praktyce znikła z powierzchni ziemi i morza gospodarka rybna. Nie istnieje szczeciński *Gryf*, ani świnoujska *Odra*. Obok PŻM, tylko Zarząd Portów Morskich Szczecin-Świnoujście zanotował umiarkowane sukcesy, przede wszystkim w sferze inwestycji, o co tu zawsze było najtrudniej. 23 sierpnia 1994 roku w porcie szczecińskim został ustanowiony wolny obszar celny. Działalność eksploatacyjna została podjęta 1 lipca 1995 roku na obszarze o powierzchni 4,49 ha.

W 1998 roku w Policach przeładowano czterdziestomilionową tonę towarów, a przeładunki sięgnęły 2,9 mln ton – głównie fosforyty w imporcie i nawozy w eksporcie.

W 2004 roku Zarząd Zakładów Chemicznych Police SA podjął decyzję o powołaniu spółki zarządzającej zakładowym portem. Uchwała o utworzeniu spółki Port Morski w Policach sp. z o.o. została przyjęta przez radnych gminy Police.

W 2000 roku poszerzono wolny obszar celny do 19,39 ha, a następnie w 2005 roku do 19,66 ha. Dzięki pieniądзом Banku Światowego udało się wybudować wreszcie solidny wjazd do portu (most nad Parnicą!). Rozpoczęto wielką inwestycję na Ostrowie Grabowskim, zapowiadaną od lat sześćdziesiątych zeszłego wieku – czyli budowę bazy kontenerowej. Uporządkowano i wzmocniono technicznie niektóre nabrzeża, wybudowano kilka nowoczesnych magazynów, utworzono rozległe place składowe i wreszcie zainwestowano spore pieniądze w rozwój portowego Centrum Logistycznego.

Obroty ładunkowe portu Szczecin w roku 2006: drobnica – 2580,6 tys. ton, 25,9%; węgiel i koks 2440,4 tys. ton, 24,49%; zboże 1692 tys. ton, 16,98%; rudy 500,4 tys. ton, 5,02%; ropa i przetwory naftowe 297,7 tys. ton, 2,99%; drewno 42,1 tys. ton, 0,42%; inne masowe 2412,1 tys. ton, 24,2%. Razem: 9965,3 tys. ton, 100%. Całkowite obroty ładunkowe portu



w 2006 roku wynosiły 9965,3 tys. ton, co stanowiło 16,5% udziału w przeładunkach Polski. Obroty ładunkowe bez wagi własnej kontenerów i jednostek tocznych wynosiły 8158,8 tys. ton, z czego 7788,3 tys. ton przeładowano w międzynarodowym obrocie morskim i 370,6 tys. ton w ruchu krajowym.

Zmiany ustrojowe po 1989 roku umożliwiły podjęcie rozmów na temat stowarzyszenia Polski ze Wspólnotami Europejskimi. Oficjalne rokowania rozpoczęte 22 grudnia 1990 roku zakończyły się podpisaniem 16 grudnia 1991 Układu Europejskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi.

Polska jest członkiem Unii Europejskiej od 1 maja 2004 na mocy tzw. traktatu akcesyjnego podpisanego 16 kwietnia 2003 roku w Atenach. W 2006 roku w porcie Szczecin przeładowano 24125 kontenerów w międzynarodowym obrocie morskim, które łącznie ważyły 329,4 tys. ton. Ponadto 71 samochodów, 3311 *rolltrailerów* pokładowych i 155 innych pojazdów tocznych. Port w Szczecinie w 2006 roku zajął pierwsze miejsce w przeładunkach zboża – obroty ładunkowe wynosiły 1692 tys. ton, co stanowiło 44,9% obrotu wszystkich portów morskich w Polsce. W przeładunkach rud zajął drugie miejsce (po Świnoujściu) przy obrocie 500,4 tys. ton. Obroty ładunkowe węgla wynosiły 2440,4 tys. ton, co stanowiło 23,8% obrotu ładunkowego polskich portów. Do portu Szczecin w 2007 roku zawinęło 2895 statków, których łączna pojemność netto wynosiła 4208,2 tys. ton. Port obsługuje wycieczkowce rzeczne, a także pełnomorskie i armatorów z całego świata, będąc portem macierzystym dwóch dużych polskich armatorów: Polskiej Żeglugi Morskiej i *Euroafrica*. Największym przedsiębiorstwem produkcyjnym w porcie była Stocznia Szczecińska Nowa, która w 2005 roku zatrudniała ok. 5,3 tys. pracowników własnych oraz ok. 1,5 tys. pracowników firm podwykonawczych, a w 2010 roku zbankrutowała. W porcie Szczecin działa osiem chłodziń składowych, które specjalizują się głównie w składowaniu ryby mrożonej. Dwie spośród nich znajdują się na obszarze portu, tj. Chłodziń Szczecińska oraz PPU Port Rybacki *Gryf*. Oferują one powierzchnię z możliwością składowania łącznie do 23,5 tys. ton towarów. Niestety, statków przy nabrzeżach było coraz mniej. Zmalały portowe przeładunki, ponieważ skończył się *boom* na polski węgiel, który w Szczecinie zawsze windował wyniki. Ale największym zagrożeniem dla szczecińskiej gospodarki morskiej są obecnie – obok stołecznych polityków naturalnie – jej prominentni przedstawiciele, a ujmując to precyzyjniej – osobista i zawodowa jakość tych ludzi. Na koniec 2009 roku flota PLO i rybacka prawie nie istnieje, a PŻM dysponuje flotą 71 statków pod obcymi banderami. Ale do 2013 roku PŻM zamierza wprowadzić do eksploatacji trzydzieści cztery nowe masowce. Pływa kilka małych statków pod polską banderą, pozostających w rękach prywatnych armatorów. Słynne produkcyjne stocznie w Szczecinie i Gdyni zbankrutowały, a wyposażenie ich jest wysprzedawane. Zakłady Police stanęły na skraju bankructwa. Do dziś nie wiadomo dokładnie, kto niszczył i niszczy naszą gospodarkę morską.

Szkoda, że dziś zapomina się o morskim charakterze Szczecina i o tym, że pod względem przeładunków był kiedyś największym portem na Bałtyku. A przecież: „Morze żywi i bogaci”. Wygląda na to jednak, że wracamy do czasów: „Po co Polakowi morze, jak orze?”.

Od szesnastu lat Liga Morska i Rieczna organizuje na Odrze ekspedycję *Flis Odrzański*, której co roku jestem Komodorem. Doprowadziliśmy do założenia Stowarzyszenia na rzecz Miast i Gmin Odrzańskich, do zbudowania na Odrze dziesięciu nowych portów, marin, nabrzeży, a następne są planowane. Aby zainteresować ludzi morzem i Odrą, obok tradycyjnych Dni Morza, stworzyliśmy nowe święto Dni Odry.

Jest przecież jeszcze w Szczecinie wielu ludzi kochających morze i Odrę. To oni ciągle walczą o jego morski i rzeczny charakter.





W dniach 4-7 sierpnia 2007 roku odbył się w porcie Szczecin Finał Operacji Żagiel – *The Tall Ships' Races*. Wcześniej żaglowce odwiedziły kolejno – duński Århus, fińską Kotkę i szwedzki Sztokholm. Organizatorzy twierdzą, że teren zlotu odwiedziły dwa miliony ludzi. W 2013 roku Szczecin szykuje się na kolejny Finał Operacji Żagiel – *The Tall Ships' Races*. *Flis Odrzański* też przybędzie i będzie uczestnikiem tej pięknej uroczystości.



*Flis Odrzański w 2010 roku przywiózł z Wrocławia do Szczecina popiersie Eugeniusza Kwiatkowskiego.*



*Dni Odry 2010. Tratwa Flisu Odrzańskiego wpływa do Szczecina.*







*Wały Chrobrego w czasie Dni Odry.*



*Wały Chrobrego podczas The Tall Ships' Races.*







*Wały Chrobrego podczas The Tall Ships' Races.*

Remontowane są reprezentacyjne nabrzeża, a na wyspie Grodzkiej powstaje nowoczesna marina.

W Świnoujściu po wschodniej stronie falochronu buduje się nowy port gazowy. Mamy nadzieję, że przecież kiedyś minie światowy kryzys i wrócimy do czasów morskiego rozwoju.

Brakuje jednak silnej woli politycznej Polski i zjednoczonej Europy w walce o morski Szczecin, co widać choćby na przykładzie upadłej produkcyjnej stoczni, wysprzedań floty handlowej i rybackiej, w braku siły przebicia w długoletnich negocjacjach naszej morskiej granicy na Zatoce Pomorskiej, która do dnia dzisiejszego nie doczekała się formalno-prawnego usankcjonowania. Mówiąc bez ogródek, sprawa polsko-niemieckiej granicy morskiej na Zatoce Pomorskiej, z punktu widzenia zabezpieczenia polskich interesów, od 1980 roku jest nieuregulowana i prowadzi do coraz ostrzejszych konfliktów.

Problem powstał po decyzjach podjętych na konferencji zwołanej przez forum ONZ (XXV sesja plenarna) zwanej „Konwencją prawa morza”, kiedy to wprowadzono nowe zasady wyznaczania granic morza terytorialnego i morskiej strefy ekonomicznej. Tor wodny prowadzący z morza do portów w Szczecinie i Świnoujściu i przyległe kotwiczowisko nr 3, wytyczone i pogłębione dużym nakładem pracy polskich służb hydrograficznych, nie kolidowały wcześniej z morską granicą NRD, przebiegały na wodach międzynarodowych.

Po podpisaniu „Konwencji prawa morskiego” władze NRD jednostronnie określiły swoje nowe granice morza terytorialnego i morskiej strefy ekonomicznej w Zatoce Pomorskiej, zawłaszczając akwen, na którym przebiegał tor wodny i wspomniane kotwiczowisko. Podejmowane próby łagodzenia sytuacji, negocjacje organów administracji morskich – Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Gospodarki Morskiej, a także Ministerstwa Spraw Zagranicznych nie doprowadziły do porozumienia, wręcz przeciwnie rosło zagrożenie, że konflikt wymknie się spod kontroli. Interwencja najwyższych władz partyjnych doprowadziła do czasowego zażegnania konfliktu.



Po zjednoczeniu państw niemieckich Rzeczypospolita Polska i RFN zawarły 14 listopada 1990 roku w Warszawie „Traktat o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy”.

Pomimo obowiązujących regulacji prawnych pomiędzy Rzeczypospolitą a RFN, Niemcy 25 listopada 1994 roku na mocy wspomnianej „Konwencji prawa morza”, ustanawiają swoją wyłączną strefę ekonomiczną na Morzu Północnym i Bałtyku, w skład której włączono północną część toru podejściowego do naszych portów wraz z kotwiczowiskiem nr 3.

Polska zaprotestowała notami dyplomatycznymi z 19 stycznia i 5 maja 1995 roku, w których podkreślano powstałą sprzeczność z wcześniej uzgodnionymi stanowiskami stron. Strona niemiecka odpowiedziała, że w jej rozumieniu wcześniejsze uzgodnienia dotyczyły potwierdzenia przebiegu granicy państwowej, a nie ustanowienia wyłącznej strefy ekonomicznej lub innych działań.

Rząd polski nie zaakceptował takiej argumentacji i w trybie pilnym, rozporządzeniem Rady Ministrów z 22 lutego 1995 roku w sprawie ustalenia granicy redy dla portów morskich w Szczecinie i w Świnoujściu, włączył wody północnego odcinka toru podejściowego i kotwiczowiska nr 3 w akwen redy portowej.

W listopadzie Niemcy ogłosili, że organizują na spornym akwencie ćwiczenia swojej marynarki wojennej. Polskie MSZ wystosowało protestacyjne *pro-memoria* żądając przesunięcia rejonu ćwiczeń poza wody uznawane przez Polskę za morze terytorialne. Niemcy formalnie ćwiczeń nie odwołali, ale prawdą jest, że ich tym razem nie rozpoczęli.

Nie był to jednak koniec incydentów. Niemieckie „interwencje”, próby wywierania presji i akcentowania swojej dominacji były zjawiskiem coraz częstszym. Podejmowane przez stronę polską negocjacje nie zbliżały do uzgodnienia stanowisk stron.

W 2005 roku Ministerstwo Ochrony Środowiska i Bezpieczeństwa Reaktorów RFN wydało jednostronne postanowienie o ustanowieniu rezerwatu przyrody „Zatoka Pomorska”, obejmującego obszar redy Świnoujścia, w tym północny odcinek toru podejściowego i kotwiczowisko nr 3. Mocą rozporządzenia zabroniono, między innymi, poboru i składowania urobku z prac przy pogłębianiu i utrzymywaniu normatywnej głębokości na torze wodnym, co praktycznie pozbawia naszą administrację morską możliwości gwarantowania bezpiecznej żeglugi na torze.

W sierpniu 2006 roku na spornym akwencie niemiecka Marynarka Wojenna przeprowadziła ćwiczenia z ostrym strzelaniem artyleryjskim. Niemcy doprowadzili do sytuacji wymuszonych manewrów naszych promów morskich (m/s *Gryf*, m/s *Mikołaj Kopernik* i m/s *Wawel*). Noty protestacyjne polskiego MSZ zostały zignorowane. Tu widać, że w polityce argument siły jest bardzo pomocny, robi wrażenie więc jest często stosowany w praktyce, nawet w tak „bezpiecznej strefie”, jaką jest Europa Środkowa i Bałtyk.

W grudniu 2009 roku rząd niemiecki przedstawił nowy projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Morza Bałtyckiego. W dokumencie tym ujęto także problem północnego toru podejściowego do portów polskich i kotwiczowiska nr 3. Zawarto tu stwierdzenie, że strona niemiecka na razie nie będzie zgłaszać do tego akwenu roszczeń prawnych, jednak z punktu widzenia Niemiec obszar ten należy do niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej Morza Bałtyckiego.

Zarząd Morskich Portów Szczecin–Świnoujście złożył w Sądzie Administracyjnym w Hamburgu odwołanie od wydanej przez tamtejszy Urząd Hydrografii i Żeglugi zgody dla konsorcjum *Nord Stream* na budowę gazociągu przez Bałtyk. Polska spółka podjęła tę decyzję, gdy niemieccy urzędnicy oddalili jej sprzeciw wobec decyzji o wytyczeniu trasy gazociągu tak, że uniemożliwi ona rozwój portu w Świnoujściu. Obecne położenie gazociągu na odcinku szlaku żeglugowego jest dla nas niekorzystne. Niezagrożony jest ruch statków o zanurzeniu do 13,5 m. *Nord Stream* blokuje jednak dostęp jednostkom o większym zanurzeniu i w praktyce ogranicza rozwój portu.





Jej nazwa nie została poświadczona w starożytnych źródłach. Zdumiewające, ale ówczesni kronikarze w ogóle nie wspominali o jednej z największych rzek tej części Europy! Klaudiusz Ptolemeusz z Aleksandrii, pisząc o obszarach między Łabą a Wisłą, wymienił dwie inne rzeki, mianowicie *Suebos* i *Oviadoua*, które zostały najprawdopodobniej przez niego wymyślane, ponieważ nie potwierdza ich istnienia żaden inny dokument, jak również geograficzna rzeczywistość. Etymologii nazwy *Odra* nie można wytłumaczyć przekonująco na podstawie żadnego znanego języka historycznego, choć podejmowano liczne próby i uznawano ten hydronim za celtycki, germański, słowiański, iliryski czy wenetyjski. Najwcześniejszą nazwę można zrekonstruować, jako *Odra* (inne nazwy pochodzą właśnie od niej, np. *Viadrus* to forma pochodząca dopiero z XVI wieku). Nazywano ją różnie: Ader, Odre, Odrae, Odrum, Oderam, Oder.

Odra ma źródła w Górach Odrzańskich na wysokości 632 m n.p.m. W swym górnym biegu na krótkim odcinku jest obecnie rzeką graniczną między Polską a Czechami, zaś w dolnym – między Polską a Niemcami. Powyżej Gryfina rozdziela się na dwa nurty – uchodzącą do Jeziora Dąbie Odrę Wschodnią (Regalicę) i płynącą przez centrum Szczecina, a omijającą od zachodu wymienione jezioro – Odrę Zachodnią. W okolicy Szczecina, na Międzyodrzu, Odra płynie już kilkoma korytami, z których główne to Duńczyca i Parnica. Odcinek rzeki w rejonie miasta Police i wsi Święta, nosi nazwy, Domiąży i Roztoki Odrzańskiej. Odra uchodzi do Zalewu Szczecińskiego.

A teraz kilka liczb. Długość rzeki od źródeł do ujścia do Zalewu Szczecińskiego wynosi 854 km, a do ujścia do Bałtyku 912 km. W granicach Polski znajduje się 741,9 km. Powierzchnia jej dorzecza to 118,861 tys. km<sup>2</sup>, z czego 106,05 tys. km<sup>2</sup> przypada Polsce. Średni spadek rzeki w jej górnym biegu wynosi 7‰, poniżej Bramy Morawskiej zmniejsza się do 1‰, zaś średni spadek na całej długości wynosi 0,73‰. Średni roczny przepływ to 535 m<sup>3</sup>/s, zaś u samego ujścia rzeki do Zalewu Szczecińskiego – 3 m<sup>3</sup>/s.

Wymieńmy wreszcie główne odrzańskie dopływy, od źródeł do ujścia. Prawostronne to: Olza, Kłodnica, Ruda, Mała Panew, Widawa, Barycz, Obrzyca, Warta, Ina i Stobrawa. Natomiast lewostronne to: Opawa, Psina, Nysa Kłodzka, Oława, Ślęza, Bystrzyca, Kaczawa, Zimnica, Bóbr, Nysa Łużycka, Welse i Osobłoga.

Około 20 tys. lat temu, pod grubą warstwą lodu (3 km) zaczęły powstawać dalekie początki dzisiejszego krajobrazu Zalewu Szczecińskiego i jego okolic. Gdy epoka lodowcowa miała się ku końcowi topniejące masy lodu zamieniały się w wielkie pra-rzeki, budujące pod lodem swoje pra-koryta. Z lodu wytapiały się osady, powstawały z nich morenowe wzgórza dzisiejszego Wolina i Uznamu. Ale jeszcze 8 tys. lat temu nie było Zalewu Szczecińskiego, cały obszar był lądem oddalonym od ówczesnego morza o ponad sto kilometrów. Odra prowadziła swoje wody przez płaską dolinę płynąc wieloma kanałami, których szlaków do dzisiaj nie udało się w pełni odtworzyć. Poziom morza był niższy nawet o trzydzieści metrów, jednak ok. 6 tys. lat temu zaczął się gwałtownie podnosić. Morskie wody w czasie bardzo gwałtownych i długotrwałych sztormów wdarły się w głąb lądu, zalewając niżej położone tereny. Na krótko cały Zalew Szczeciński stał się otwartą zatoką z lądowymi przyczółkami morenowych wzgórz. Od tego momentu krajobraz kształtowały żywioły morza: fale, tak jak dzisiaj atakowały brzeg wymywając tysiące ton materiału, prąd morski niósł je i odkładał mozolnie budując piaszczyste i żwirowe plaże, z których wiatr porywając drobny piasek formował wydmy. I tak około 5 tys. lat temu pasemko lądu odcięło wody zatoki od otwartego morza. Powstał Zalew Szczeciński. Wody zalewu należą do wód brackich – są nieznacznie zasolone (0,5-2 ‰) wskutek



utrudnionego dopływu wód morskich przez wąskie cieśniny oraz dużego dopływu z rzek (średni roczny odpływ Odry  $16,3 \text{ km}^3$ ). Zasolenie wzrasta zimą przy przewadze wiatrów północnych i północno-zachodnich, które wciągają wodę słoną (cofka). W czasie cofki wiatr i wlewająca się woda morska powoduje silny przeciwny prąd, który wstrzymuje odpływ rzeki. Stan wody rośnie, rozlewa się ona wokół zalewu i zalewa niżej położone miejscowości, takie jak Nowe Warpno. Zjawiska lodowe na akwenie występują od połowy grudnia do połowy marca, a czasami dłużej.

Zalew Szczeciński (niem. Stettiner Haff także Oderhaff oraz Pommersches Haff) – jest częścią systemu wodnego estuarium Odry, zlokalizowaną u ujścia Odry, Wkry i Piany nad Morzem Bałtyckim. Przez akwen przebiega granica polsko-niemiecka.

Zalew oddzielony jest od Zatoki Pomorskiej wyspami Uznam i Wolin i połączony z morzem cieśninami: Peenestrom na zachodzie, Świną między Uznamem a Wolinem i Dziwną na wschodzie. Umowną południową granicą zalewu jest wyspa Chełminek, utworzona po wybagrowaniu mielizny u ujścia Odry. Dorzecze Zalewu Szczecińskiego obejmuje  $12109 \text{ km}^2$ , z czego w granicach Polski znajduje się  $2467 \text{ km}^2$ . Stanowią je niewielkie rzeki (m.in. Ina, Gowienica, Wołczenica). Dorzecze to także sieć kanałów pochodzących z czasów, gdy intensywnie zaczęto zmieniać tutejszy krajobraz na rolniczy.

Powierzchnia zalewu z cieśninami to  $911,8 \text{ km}^2$ , z czego  $50,1\%$  ( $457,3 \text{ km}^2$ ) leży na terytorium Polski (bez cieśnin –  $687 \text{ km}^2$ ). Zalew Szczeciński jest największym zbiornikiem wodnym Polski. Maksymalna głębokość wynosi 10-11 metrów na torze wodnym Szczecin–Świnoujście, średnia 3,8 metra. Średnia temperatura Zalewu w okresie letnim (sierpień) wynosi ok.  $20^\circ\text{C}$  a zimą (luty) ok.  $1^\circ\text{C}$ . W okresie od czerwca do ostatnich dni sierpnia na wodach Zalewu odnotowuje się przewagę wiatrów z kierunków N, NW, NE o sile nieprzekraczającej 4-5 $^\circ\text{B}$ . Zalew jest dobrym terenem uprawiania różnego rodzaju sportów wodnych, przede wszystkim żeglarstwa oraz wędkarstwa.

Znajomość wahań poziomu wody, prądów, falowania ma podstawowe znaczenie dla żeglugi. Zmiany poziomu wody mają istotny wpływ na zagrożenie powodziowe. Średni stan wody określono jako wartość 500.

Maksymalne stany wody odnotowane w rejonie wynosiły: Świnoujście 696 cm w dniu 10.02.1874, Karsibór 629 cm w dniu 31.12.1913, Wolin 621 cm w dniu 08.03.1850, Trzebież 637 w dniu 31.12.1913, Szczecin 680 cm w dniu 07.03.1850.

Minimalne obserwowane stany wody wynosiły: Świnoujście 366 cm w dniu 18.10.1967, Wolin 431 cm w dniu 08.11.1862, Trzebież 428 cm w dniu 21.03.1928, Szczecin 434 cm w dniu 18.12.1881.

Wymiana wód między Zalewem Szczecińskim a Zatoką Pomorską odbywa się za pośrednictwem cieśnin Dziwny, Świny i Piany. Wymiana ta ma charakter pulsacyjny o różnej częstotliwości w poszczególnych ujściach. W ujściu Piany w Wolgast zmiany kierunku prądu są częste i dość równomiernie rozłożone w czasie w ciągu całego roku. W Świnoujściu można wyróżnić sezon jesienno-zimowy o dużej częstotliwości zmian kierunku przepływu i sezon wiosenno-letni, kiedy występują dłuższe okresy nieprzerwanego odpływu wód z Zalewu do morza, z rzadką przerwami napływami. W Dziwnowie obserwuje się przewagę odpływu w ciągu całego roku. Główne kierunki prądu układają się wzdłuż rynnego toru wodnego Świnoujście–Szczecin. Występują również prądy prostopadłe do toru, powodując jego zamulanie. Maksymalne prędkości prądów oscylują w granicach dwóch węzłów, aczkolwiek sam podczas pilotowania zaobserwowałem w Kanale Piastowskim prąd o sile około pięciu węzłów przy sztormowym północnym wietrze. Należy zaznaczyć, że w czasie silnych jesiennych wiatrów na Zalewie może wystąpić falowanie (głównie z kierunku północno-zachodniego) o wysokości ponad dwa metry.





Jezioro Nowowarpieńskie jest wcięte w brzegi południowe, Jezioro Wicko Wielkie w brzeg wyspy Wolin u wejścia do starej Świny. Do Małego Zalewu (w Niemczech) uchodzą rzeki Wkra (Uecker) i Zarow, do Wielkiego Zalewu – Odra z Gowienicą.

Część rzeki, która służy transportowi wodnemu, nazywana jest Odrzańską Droga Wodną. Droga ta kilometrowana jest od ujścia do Odry rzeki Opawy, gdzie jest tzw. kilometr 0,0 Odrzańskiej Drogi Wodnej, do ujścia Regalicy do Jeziora Dąbie w kilometrze 741,6. Rzeka pod kątem transportu wodnego podzielona jest na kilka charakterystycznych odcinków. Pierwszy z nich to obecnie nieżeglowna część rzeki, od Opawy do Raciborza. Drugi, to niewykorzystywany do celów transportowych, ale żeglowny odcinek od Raciborza do śluzy w Kędzierzynie-Koźlu. Następny to tzw. Odra skanalizowana od śluzy w Kędzierzynie-Koźlu do śluzy w Brzegu Dolnym, przegrodzony trzydziestoma jednoma stopniami wodnymi. Kolejny to Odra swobodnie płynąca, charakteryzująca się znacznym zróżnicowaniem nawigacyjnym. Najtrudniejszym dla żeglugi na tym odcinku, ze względu na panujące głębokości, jest odcinek od śluzy w Brzegu Dolnym do ujścia rzeki Warty. Nieco lepsze warunki istnieją od ujścia Warty do ujścia kanału Ognica. Natomiast od ujścia kanału Ognicy do Szczecina panują najlepsze warunki dla żeglugi na Odrze. Oprócz śródlądowej drogi wodnej integralną częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej jest morska droga wodna rozpoczynająca się w porcie w Szczecinie, a kończąca przy ujściu Świny do Bałtyku, mierząca 72 km.

Odra od wieków dostosowywana była do potrzeb żeglugowych. Jednym ze skutków tej adaptacji jest skrócenie jej biegu. Np. na odcinku od Bogumina do Hohensaaten w 1740 roku rzeka mierzyła ok. 822 km, w roku 1817 ok. 667 km, a dzisiaj długość rzeki na tym odcinku wynosi 635 km. Odra jest ważną drogą wodną łączącą dorzecza Europy Zachodniej z dorzeczami Europy Wschodniej. Swoje bezpośrednie połączenie z Odrą mają inne drogi wodne:

- Kanał Gliwicki w 98,3 kilometrze Odry,
- Kanał Kędzierzyński, będący częścią Kanału Odra-Dunaj w 9,3 kilometrze Kanału Gliwickiego,
- Kanał Nawigacyjny rozpoczynający się w kilometrze 244,2 i kończący na kilometrze 255,8 Odry,
- Kanał Miejski rozpoczynający się w kilometrze 250,1 a kończący w kilometrze 255,8 Odry,
- Kanał Odra-Szprewa w 553,4 kilometrze rzeki Odry,
- Kanał Fryderyka Wilhelma w 576,8 kilometrze Odry,
- Droga wodna Odra-Wisła z Kanałem Bydgoskim w 617,6 kilometrze Odry,
- Droga wodna Wrieceńska Stara Odra; rozpoczyna się w 644,9 kilometrze, a kończy w 664,9 kilometrze Odry.

W kilometrze 664,9 Odry uchodzą do niej:

- Kanał Freienwald,
- Kanał Odra-Hawela,
- Kanał Hohensaaten-Friedrichsthal,
- Kanał Finow.

Droga wodna Odry, budowana była sukcesywnie w kilku etapach od przeszło 100 lat. Pierwszy znaczący etap robót regulacyjnych, w wyniku którego uzyskano głębokość 1,0 m przy średnim niskim stanie wody, przypada na lata 1874-1885. W latach 1891-1895 skanalizowany został górny odcinek rzeki o długości 80 km od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej. Dalszy odcinek rzeki do Rędzina koło Wrocławia skanalizowany został w latach 1907-1915. Oddany do eksploatacji w 1958 roku stopień piętrzący w Brzegu Dolnym, przedłużył skanalizowany odcinek rzeki do łącznej długości 186 km. W roku 1997 rozpoczęto budowę kolejnego stopnia Malczyce, co spowoduje wydłużenie o dalsze 17,5 km. Na pozostałej długości aż do Szczecina Odra jest już tylko uregulowaną rzeką. Uwzględniając wybudowany w latach 1934-1939 Kanał Gliwicki łączący Odrę z portem w Gliwicach, na odcinku 228 km, od Gliwic poprzez Koźle, Opole i Wrocław do



Brzegu Dolnego, zagwarantowana jest stała głębokość min. 1,8 m niezależnie od naturalnych przepływów w rzece przez cały okres żeglugowy tj. od 15 marca do 15 grudnia. Na pozostałym odcinku 459 km od Brzegu Dolnego do Szczecina, głębokości uzależnione są od naturalnych przepływów uzupełnianych z sześciu dużych zbiorników retencyjnych. Zbiorniki te magazynują na ten cel niemal 350 mln m<sup>3</sup> wody, co nie wystarcza niestety na utrzymanie minimalnej głębokości 1,3 m przez cały okres żeglugowy, zakładanej przy projektach dawnej regulacji, szczególnie na odcinku od Brzegu Dolnego do ujścia Warty. Sytuację pogarsza zły stan budowli regulacyjnych, co przy ograniczonych zasobach wodnych powoduje dalsze skrócenie okresu żeglugowego. Podstawowe zaplecze żeglugi odrzańskiej stanowią porty i przeładownie. Obecnie na odrzańskiej drodze wodnej eksploatowanych jest 11 portów publicznych oraz 18 portów i przeładowni zakładowych, o bardzo zróżnicowanym wyposażeniu technicznym i stopniu wykorzystania.

Maksymalne przewozy żegluga śródlądową na Odrze osiągnięte w roku 1980 w wysokości 14,1 mln ton spadły w latach 1991 i 1992 do poziomu ok. 5,5 mln ton a w najsuchszym 1993 roku żegluga na odcinku Wrocław–Szczecin została praktycznie wstrzymana.

W wyniku wieloletnich zaniedbań (braku pieniędzy) doszło do degradacji rzeki. W Brzegu Dolnym, w dół rzeki tuż za Wrocławiem, urwało się dno i powstał próg, na którym średnia głębokość wynosiła około 70 cm, a tuż za progiem 3,5 m. Progu tego nie mogły przepłynąć śląskie barki, po załadunku osiągające około 1,8 m zanurzenia. W ten to sposób, cała barkowa flota została skazana na złom, a uratowana część zaczęła pływać na zachódzie. Istnieje co prawda jeszcze mały transport w poprzek Odry do Berlina i dalej na zachód i przewozy na dolnej Odrze, ale cały Śląsk został odcięty od morza. Ambitne plany budowanego stopnia wodnego w Malczycach i planowanego zbiornika w Raciborzu od lat są wstrzymywane z powodu braku pieniędzy. Jednak jest nadzieja, że w najbliższych latach stopień wodny Malczyce zostanie ukończony, a głębokość tranzytowa na Odrze osiągnie 1,8 m i znowu ruszą barki ze Śląska do Szczecina.



*Stopień wodny Malczyce.*





Mimo, iż Odra należy do rzek ubogich w wodę, dość regularnie wylewa. W nowszych czasach, najgroźniejszą i największą powódź zanotowano w lipcu 1997 roku. Ofiarą rzeki padły wówczas miasta Racibórz, Opole i Wrocław. Obserwacje poziomu wód przy ujściu Małej Panwi, koło Opola, wskazały w dniach 10 i 11 lipca poziom wód wynoszący 733 cm i przepływ 3,5 tys. m/s. Należy dodać, że średni wieloletni przepływ w tym miejscu wynosi czterdzieści dwa razy mniej (82,5 m/s), a przeciętny poziom wód nawet o ponad 5 m mniej (213 cm). W ostatnich stuleciach zanotowano (28 sierpnia 1813) maksimum wynoszące 644 cm, natomiast minimum (1 lutego 1956) 44 cm. Poprzednia wielka powódź, w 1905 roku, okazała się mniej dotkliwa w skutkach. Przede wszystkim wystąpiła w Breslau (obecnym Wrocławiu), zalewając m.in. ulice w pobliżu dworca kolejowego.

Po wstąpieniu Polski w 2004 roku do Unii Europejskiej ruszyły fundusze europejskie, głównie wykorzystywane na oczyszczalnie ścieków, wały ochronne, mariny i ścieżki rowerowe.

W 2009 i 2010 roku w biegu górnej Odry stany wód osiągnęły stany alarmowe i woda znowu zalała hektary ziemi.



*Flis Odrzański.*

Tym razem jednak Czesi będący także w Unii Europejskiej upuszczali wodę ze zbiorników w porozumieniu z Polakami i udało się uniknąć zalania miast, zresztą chronionych przez wały przeciwpowodziowe, wzmocnione po powodzi z 1997 roku.

Coroczna ekspedycja wodna Ligi Morskiej i Rzecznej zwana *Flisem Odrzańskim*, którą to od piętnastu lat mam przyjemność dowodzić, stworzyła podwaliny turystyki wodnej na Odrze. Stworzyliśmy Stowarzyszenie na rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich. Zaprosiliśmy mieszkańców nad Odrę w wyniku czego powstało nowe święto Dzień Odry – z czasem zatwierdzone przez rady miejskie nadodrzańskich miast. Mimo nie uregulowania rzeki i częstego braku w niej wody, namówiliśmy władze do budowy portów, marin i powstało ich dziesięć, a dalsze są w planach. Rozwinęliśmy nową przyjazną polsko-niemiecką współpracę miast nadodrzańskich. Bo przecież Odra nie jest już rzeką graniczną i nie będzie dalej zaniedbywana, będzie w przyszłości turystyczna, transportowa, czysta, bezpieczna i nadal piękna.



## Nasz pilotaż

Przed wojną pilotaż między Szczecinem a Świnoujściem dzielił się na „trasowy” – z otwartego morza przez Świnoujście do granicy portu szczecińskiego na Gołęczynie – oraz „portowy”, uprawiany w obrębie portu szczecińskiego. Działo wówczas dwudziestu pilotów trasowych, których zwierzchnikiem był komandor pilotów w Świnoujściu, jak również dwudziestu ośmiu pilotów portowych, podlegających kapitanowi portu w Szczecinie.

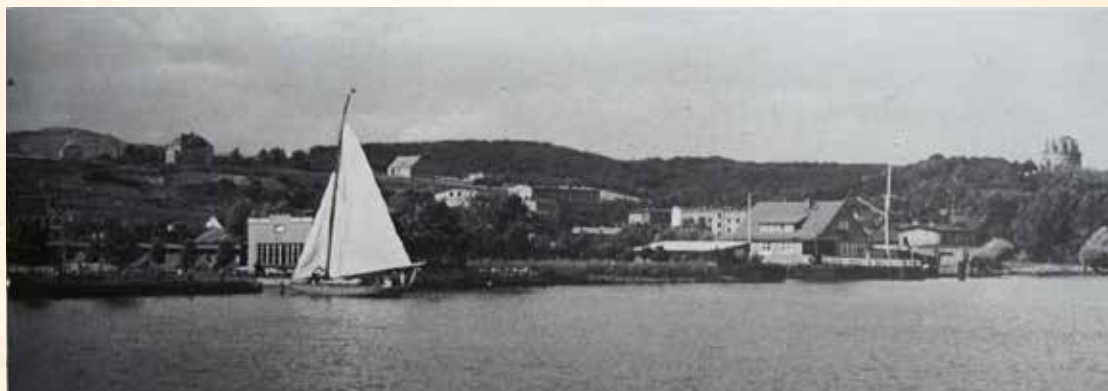
Po wojnie, z przyczyn oczywistych, umiejętność pilotażu na tych akwenach posiadali jedynie Niemcy.

1 stycznia 1946 roku uruchomiono w Szczecinie polską Bazę Pilotów. Jej pierwszym szefem został inżynier T. Wysocki, który miał do pomocy pilota S. Filutowicza, kierownika Bazy Oddziału Nawigacyjnego Delegatury GUM w Szczecinie.

W styczniu 1946 roku Wydział Nawigacyjny przeprowadził lustrację toru wodnego Szczecin–Świnoujście i oznakował go. Akwen usłany był minami i około czterystoma różnymi wrakami.

Ale już 24 kwietnia 1946 roku pilot Antoni Gmitrowicz wprowadził do Szczecina pierwszy statek m/s *Ruth*.

5 listopada Szczeciński Urząd Morski przejął od władz sowieckich służbę pilotową w porcie szczecińskim oraz nabrzeże Władysława IV w Świnoujściu. Wszakże Rosjanie zastrzeżli, że statki zmierzające do „ich” portowych nabrzeży, prowadzić będą sowieccy piloci.



Bei der Fahrt oderabwärts in Richtung Gotzlow grüßt schon von weitem der wuchtige Bismarckturm auf dem Julo-Höhenzug. Immer wieder passieren wir kleine Häfen von Segelclubs und auch die für die Schifffahrt wichtige Hafenlotsen station mit ihrem eigenen Bootssteg für das Lotsenversetzboot und die Barkasse „Hafenkapitän”.

Durch die großen Sichtfenster im Wachzimmer der Lotsenstation kann jedes einkommende Schiff rechtzeitig ausgemacht werden; es ist aber auch telefonisch schon von Swinemünde-Lotsenstation gemeldet. Ebenso ist der Stettiner Hafenlotse zu diesem Zeitpunkt über den bereits zugewiesenen Hafen-Liegeplatz informiert.

Płynąc Odrą w dół, w stronę Gocławia, mijamy małe przystanie klubów żeglarskich i ważną dla żeglugi Stację Pilotów Portowych z własnym pomostem łodziowym. Przez duże okna służbowego pokoju stacji pilotowej można zobaczyć z daleka każdy wpływający statek. Może też być zgłoszony ze Świnoujścia telefonicznie. Również w tym miejscu szczecińscy piloci portowi otrzymują informacje o nabrzeżu, przy którym mają zacumować.

Z albumu „Stettin eine deutsche Großstadt in den 30er Jahren” Hainz Geliński





W nowej placówce pilotowej zaangażowano niemieckiego pilota portowego – Helmuta Kluga, byłego Kapitana Portu za czasów niemieckich. Kapitan Klug, kapitan portu w Elblągu Plötz, oraz kapitan Frünt, byli pierwszymi nauczycielami polskich pilotów.

Należy dodać, że polska Baza Pilotów ściśle współdziałała z pilotami sowieckimi. Również Rosjanie korzystali z usług dziesięciu pilotów niemieckich, którymi byli Johannes Vierow, Hugo Lange, Erich Tramp, Walter Ihns, Otto Ruting, Ferdinand Rudolfs, Paul Mittag, Karl-Jürgens Paul, Paul Passchl, Friedrich Oppeland, Fritz Steffen oraz Louis Krause. Pierwszy z wymienionych był szefem całej tej grupy. Wszyscy niemieccy piloci posiadali dyplomy kapitanów żeglugi wielkiej, mając za sobą przynajmniej kilkuletnią praktykę w funkcji dowódcy statku. Profesjonalne zajęcie się pilotażem poprzedził półroczny specjalny kurs z pilotażu na trasie Szczecin–Świnoujście. W końcu 1946 roku radzieckim szefem pilotażu w Szczecinie był kapitan porucznik Golubcow.

W okolicy szczecińskiego dworca PKP wydobyto z dna niemiecki patrolowiec *Wasser-Schutzpolizei*, nazwany potem swojsko *Partyzantem*. Stropy pod dnem podkładał – nurkując bez skafandra w marcu! – maszynista okrętowy, Longin Skonieczny. Przez rok *Partyzant* służył pilotom na redzie. W drodze na remont w Szczecinie utonął w pobliżu wyspy Chelminek. Niebawem zastąpiły go wydobyte z dna holowniki *Bqk*, *Komar* i *Pilot II*. Kiedy jednak ten ostatni zepsuł się, Kapitanat Portu Świnoujście został bez jednostki nadającej się do wychodzenia w morze. Dostarczano więc pilotów na statki łodzią wiosłową, wewnątrz portu, wywołując ironiczne uwagi zagranicznych kapitanów. Polacy holowników nie mieli, ale posiadali je Rosjanie. Również Punkt Obserwacyjny w Świnoujściu znajdował się w ich rękach.

O statkach zmierzających do polskiej strefy portu, stacja pilotowa otrzymywała zawiadomienie telefoniczne. Statki meldowały się wyłącznie władzom rosyjskim, a cały ruch odbywał się tylko w ciągu dnia, bowiem nie działało oświetlenie nawigacyjne toru. Pierwsze sondowania toru wykonano we wrześniu 1946 roku. Był bardzo zamulony, a jego głębokość sięgała około 7,5 metra. W zimie 1947 rosyjski lodołamacz, mający zanurzenie 7,3 metra, przy średnim stanie wody, w kilku miejscach dotknął mułu. A przecież przed wojną niektóre baseny pogłębiono do ponad 10 metrów!

9 października 1945 roku przekazano Polsce port w Świnoujściu, który też poważnie ucierpiał w wojnie. 15 października polskie ekipy odblokowały wejście do szczecińskiego portu na wysokości nabrzeża Kry, zaminowane i zatarasowane przez Niemców pływającym dokiem. Organizację świnoujskiego Kapitanatu Portu powierzono kapitanowi Janowi Karolowi Hordliczce. W skład grupy organizacyjnej weszli – Mieczysław Zawadzki, Tadeusz Kosior, Sławomir Nalewajko i Mieczysław Karwowski.

Doradca żeglugowy, pionier idei Gdyni, wybitny inżynier Julian Rummel (1878-1954), w swoim raporcie z czerwca 1947 roku pisał do ministra:

*Pilot jest doradcą kapitana. Musi on na swoim odcinku lepiej się orientować, niż kapitan wprowadzanego przez niego do portu statku. Pilot musi znać wyśmienicie prawo drogi, nie tylko teoretycznie, ale odruchowo, bo sekundy decydują. Daje to tylko poważna praktyka w samodzielnym prowadzeniu statków. Innymi słowy, musi on mieć uprawnienia co najmniej kapitana żeglugi malej, z praktyką kapitańską (bez awarii). W wypadku portów leżących w ujściach rzek winien on również doskonale znać przepisy żeglugi w wodach śródlądowych. Poza tym pilot musi mieć stale przed oczyma stan dna tych wód, przez które on może przeprowadzić statek, powiedziałbym, widzieć to dno najzupełniej dokładnie.*

W pierwszym okresie po wojnie zrezygnowano z podziału na pilotaż trasowy i portowy, ponieważ brakowało pilotów. To Niemcy uczyli zawodu polskich pilotów, cierpliwie towarzysząc im na szlaku Szczecin–Świnoujście. Wśród tych pierwszych znaleźli się Stanisław



Balczewski, Konstanty Gowor, Karol Hordliczka, Antoni Gmitrowicz, a nieco później Edward Trojanowski, Karol Skowronek, Piotr Cegielski, Piotr Nowak, Waław Bieliniowicz, Stanisław Plucienniczak, Adam Sroka, Kazimierz Świelik i inni.

Obrazowo mówiąc, zręby polskiego pilotażu w Szczecinie tworzyło w praktyce trzech Niemców i siedmiu Polaków, a całemu temu przedsięwzięciu patronował ówczesny Kapitan Portu Andrzej Gebel, który również całą rzecz organizował. Należy też wspomnieć, że kapitan Karol Hordliczka przetłumaczył z niemieckiego na polski prawo drogi oraz prawidła żegluga po Odrze. Tenże kapitan Hordliczka, wielce zasłużony dla kraju i polskiego Szczecina patriota, został potem aresztowany i w 1954 roku zakatowany na śmierć w więzieniu w Goleniowie.

Potem szczeciński pilotaż zaczął się zmieniać. Z Gdyni zasilili szeregi szczecińskich pilotów kapitan Juliusz Bilewicz, starszy pilot Waław Bieliniowicz, Kazimierz Świelik, Edward Piackus, Stefan Nowakowski i Roman Potocki. W 1947 roku Szczecin miał już dwunastu pilotów! W tym czasie ruch statków był już spory, chociaż przeważały małe stateczki. Należy jednak szybko dodać, że te niby większe, takie jak *Stiernia*, czy *Ludwig*, miały zaledwie po osiemset i siedemset ton. Z powodu braków kadrowych, pilotową służbę pełniło się wtedy „jednym ciągiem”, przez co zdarzało się, że pilota nie było w domu przez tydzień, ponieważ nieustannie pływał w tę i z powrotem. Właśnie braki kadrowe i wynikające stąd przemęczenie pilotów podsunęły pomysł, aby do Szczecina sprowadzić pilotów fińskich. Ostatecznie nic z tego jednak nie wyszło.

W listopadzie 1947 roku, z inicjatywy „grupy orędowników idei”, czyli kapitana Tadeusza Wysockiego, kapitana Mikołaja Domaradzkiego, Antoniego Gmitrowicza, Juliusza Bilewicza i Edwarda Trojanowskiego, zorganizowano w Szczecinie pierwszy profesjonalny kurs pilotów portowych. Zgromadził on przedwojennych szyprów, podoficerów Marynarki Wojennej, a nawet kierowników holowników, w sumie – sześćdziesiąt osób. Zdało czterem.

Na kursie wykładali wybitni znawcy przedmiotu – kapitan Antoni Ledóchowski, Józef Giertowski, Juliusz Bilewicz, Tadeusz Wysocki, Konstanty Maciejewicz, Bolesław Bącznyński i inni.

Przez pięć dni zgłębiano wiedzę teoretyczną, a w weekendy praktykowano na trasie Szczecin–Świnoujście. 15 maja 1948 roku było po wszystkich i czterem nowych pilotów, z ciepłymi jeszcze pismami ukończenia kursu, wyruszyła na trasy, niektórzy do Kołobrzegu, Darłowa, czy nawet Ustki, gdzie także należało odciążyć przepracowanych kolegów.

Ze szczecińskiego rocznika 1948 pilotami wtedy zostali: Zdzisław Brzozowski, Zbigniew Daszyński, Tadeusz Felhnerowicz, Mieczysław Gostębski, Antoni Goszczyński, Aleksander Herman, Waław Kaszubski oraz Adam Schreiber. W ten sposób liczba szczecińskich pilotów urosła do dwudziestu pięciu i można było pomyśleć o pracy na zmiany. „Starszymi” tych zmian zostali piloci Antoni Gmitrowicz i Konstanty Gowor. Pierwsza zmiana trwała trzy i pół doby w systemie non-stop, druga identycznie. W ciągu zmiany piloci przemierzali trasę średnio sześć razy. Rekord ustanowił Henryk Maćkowiak, przeprowadzając kiedyś na jednej zmianie aż dziesięć statków. W tamtych szeregach byli między innymi Stanisław Balczewski, Leon Janowski, Henrych Jaroch, Józef Kaczanowicz, W. Kostka-Błachowski, Stanisław Kupś, Henryk Maćkowiak, Edward Trojanowski, Bronisław Penski, Eugeniusz Szczęśniewski, Stanisław Starzyński, Seweryn Mielczarek, Stefan Słupiński, Eugeniusz Szczęśniewski, Jerzy Ziemięcki i Jan Wieczorek. Ciekawostką jest, że ponad dwudziestka zamieszkiwała w tej samej szczecińskiej kamienicy, na rogu ulic Parkowej i Swarżycy. Kamienicę tę najpierw przeznaczono dla pilotów fińskich, a gdy z nich zrezygnowano, mieszkania przyznano polskim pilotom.

Kim byli? Wielu z nich przeszło dramat wojny. Taki, na przykład, Edward Trojanowski, który z żoną Janiną przyjechał do Szczecina w 1947 roku. Był przedwojennym oficerem Marynarki Wojennej, uczestnikiem bitwy pod Kockiem. W czasie wojny więzieniem oflagu w Woldenbergu





razem z Piotrem Cegielskim i Wacławem Bielinowiczem siedzieli w jednym baraku. W Szczecinie pilotował statki przez ponad dwadzieścia lat i był szefem pilotów, wybranym przez kolegów w czasie strajku pilotów szczecińskich w 1956 roku. Ten strajk był niezwykle zjawiskiem w tamtych czasach, nie miał nazwy, port stanął. Organizatorom nie można było nic zarzucić, bo wszyscy nimi byli, a osiągnęli sukces dzięki niezwyklej solidarności. Traktowali się jak wielka Rodzina i wszystko w Rodzinie pozostało. Tak przynajmniej myśleli inicjatorzy strajku...



*Trzej przyjaciele z Parkowej. Od lewej: Bronisław Penski, Stanisław Balczewski, Edward Trojanowski.*

W 1949 roku Szczecin miał już trzydziestu pilotów, ponieważ szeregi zasilili absolwenci ze świeżo powstałej Państwowej Szkoły Morskiej. Przyszli do pilotażu, bo nie pozwolono im okrętować na statki – byli niepewni politycznie. Od tej chwili na każdej zmianie był już jeden pilot portowy.

Zakupiono dwa kutry pilotowe, zbudowane w Holandii – *Pilot 51* i *Pilot 52*. Na wspomnianych jednostkach zainstalowano radiotelefony, przez co wreszcie można było porozumieć się ze statkami przybywającymi na redę. Żywoć kutrów pilotowych

jest z zasady dość krótki. Ma to związek z charakterem pracy, polegającej na wysadzaniu i zdejmowaniu pilotów ze statków na redzie w różnych warunkach atmosferycznych i wynikającego stąd wymogu całkowitej niezawodności.

W tamtych latach służbę pełnił między innymi kuter *Pilot 60*, zbudowany w 1959 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku. Oto jego „wizytówka”: pojemność 29 BRT, L=14,45 m, B=4,36 m, T=1,9 m. Silnik Puck 4-cylindrowy, 2-suwowy o mocy 120 KM, 1 śruba, V= 8.0 w. Kuter był eksploatowany przez służby pilotowe do połowy lat siedemdziesiątych. Wymieńmy też kutry z lat 1950-1985. *Pilot 61*, *62*, *63*, zbudowane w 1973 roku w Szczecińskiej Stoczni Rzecznej. Wszystkie one miały pojemność 43,51 BRT, L=17,39 m, B=5,01, T=1,75 m, silnik 12-cylindrowy, 4-suwowy, z doładowaniem, o mocy 420 KM, 1 śruba, V=11,5w. Kolejnymi były: *Pilot 64*, *65*, *66*, *67* i *69*, zbudowane w 1977 roku w Stoczni Rzecznej *Odra* w Szczecinie. Ich pojemność 43,00 BRT, L=17,44 m, B=5 m, T=1,6 m. Silnik 12-cylindrowy, 4-suwowy z doładowaniem, o mocy 420 KM, 1 śruba, V=11,5w.

W roku 1950 ministerstwo zorganizowało drugi kurs, który trwał osiem miesięcy, a w którym uczestniczyło trzydzieści osób. Ukończyło osiemnastu! Nowymi pilotami zostali wówczas Walenty Ircha, Gerard Drabkowski, Kazimierz Bay, Stanisław Goliasz, Henryk Lewandowski, Franciszek Haber, Stanisław Kasperek, Józef Klimczak, Franciszek Kmiecik, Mirosław Kuczma, Tadeusz Mikulski, Stanisław Talbuch, Kazimierz Sparażyński, Bogdan Jagniątkowski, Tadeusz Wojciechowski, Jan Wiśniewski i Władysław Radziejewski i inni.

Wspomnę też o kursie, zorganizowanym w Gdyni, między 20 września 1949 roku a 14 lutego roku następnego. Skierowano tam przeważnie absolwentów PSM-ki, którzy – jak to się wtedy mówiło – „dostali zakaz pływania”. W tej grupie znaleźli się Andrzej Huza, Zbigniew



Gniadowicz, Jan Jakóbiec, Bogdan Jaskulski, Mieczysław Ulatowski i kilku innych. Tegoż roku przybyło do szczecińskiego pilotażu jeszcze kilku absolwentów PSM, między innymi: Marian Kuć, Antoni Waiss, Henryk Bansleben, Gustaw Radomski, Bogdan Cendrowski i Mieczysław Szczuka. Ale również ci z zakazem pływania, którzy pomyślnie zaliczyli kurs gdyński – Andrzej Huza, Jan Jakóbiec, Zbigniew Gniadowicz i Bogdan Jaskulski.

W ten sposób powstała trzecia zmiana pilotowa, która spowodowała, że obecnie pracowało się przez dwa dni, a cztery były wolne. Mimo, że czasy były trudne, panowała atmosfera koleżeństwa.



*Stanisław Balczewski, Bronisław Penski, Edward Trojanowski, Janusz Grześkowiak  
w towarzystwie kolegów.*

Przy szczecińskiej ulicy Jana z Kolna 9, w dwóch pokojach, oczekiwało się na statki. Jeśli któryś z pilotów chciał się zdrzemnąć, to raczej było mu trudno, ponieważ w pokojach wyczuwało się duży ruch. Nieustannie ktoś wchodził lub wychodził, ktoś wyjeżdżał w trasę, bądź właśnie z niej wracał. Grywano więc w brydża, racząc się wódeczką i głośno spierając. Naturalnie, gryzł w oczy dym z papierosów, bo palono sporo.

Zapleczem lokalowym był dom na ulicy Parkowej 2, gdzie w jednym pokoju na trzecim piętrze wolni od wacht grali w brydża, popijali i zakaszali tym, co się udało zorganizować lub ugotować „z niczego”. W domu tym mieszkali piloci: Balczewski, Cegielski, Świetlik, Stecki, Prowans i Trojanowski. W sąsiednim domu, a raczej klatce schodowej pod nr 1, mieszkali inni piloci zasilający grono graczy, konsumentów, ale także dostawców jadła i „napitku”: Gmitrowicz, Szymański, Gowor, Penski.

Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych szlaku do Świnoujścia nie „urozmaicały” już wraki. Światła, z gazowych, zamieniono na elektryczne. Odbudowano też nabieżniki. Tor wodny poszerzono i pogłębiono, z dwudziestu czterech do dwudziestu ośmiu stóp, co pozwoliło wpływać do Szczecina nawet dziesięcioletnikom.





Nadano nazwy nabrzeżom w szczecińskim porcie. Mają one swoje źródło w kodzie sygnałowym polskiej Marynarki Wojennej. Są polską analogią angielskiego kodu morskiego np. kra-kilo, oko-oskar, cal-charlie, huk-hotel itp. Nie było jeszcze łączności radiowej pomiędzy statkiem na torze a brzegiem. Używano więc polskiego kodu wywieszając w Świnoujściu i w Policach odpowiednią flagę kodu, potwierdzającą docelowe nabrzeże lub ewentualne zmiany w destynacji.

Następny kurs dla pilotów, jaki zorganizowano w 1952 roku, zupełnie się nie udał, bo pomyślnie ukończyły go tylko dwie osoby – Józef Rybicki i Benno Szymański. Ale i tak nie było źle, bo mniej więcej w tym właśnie czasie przy Zarządzie Portu Szczecin powstał samodzielny Wydział Pilotażu, z własną organizacją i polityką kadrową. A pilotów bywało wówczas niekiedy nawet osiemdziesięciu pięciu!

Ich droga do pilotażu wyglądała rozmaicie, ale zawsze niezwykle barwnie, a nawet dramatycznie. Stanisław Starzyński pochodzący z Włocławka, z wodniackiej rodziny, opisuje tamte czasy. Przed wojną pływał w żegludze przybrzeżnej – do Gdańska, Tczewa, na Hel, czy do Jastarni... W czasie wojny siedział na Wisłoujściu w obozie, potem pracował jako doker w porcie. Po wojnie pływał w Gdańsku na holowniku i wreszcie pod koniec 1947 roku – zgłosił się na kurs pilotażu w Szczecinie. Wspomina:

*Chciałbym utrwalić w pamięci nowych pokoleń wspólny trud, jaki włożyliśmy w rozwój naszych portów. Początki pilotażu nie należały do bezpiecznych, między innymi ze względu na dryfujące miny i liczne wraki. Pławy nie stały na swoich miejscach, a niejednokrotnie pozbawione były też światel. Reda także niebezpieczna, zablokowana wrakami. Niekiedy przepływało się w bliskiej odległości między górą stali, jaką tam demonstrował pancernik Schlesien, a parowcem o kilkutyśięcznej wyporności, jakim był Orion. Przez ładnych kilka lat jego rufa bielila się nad wodą, a potem czas i słona woda pokryła ją żółcią rdzy. W pobliżu toru podejściowego czaiły się inne groźne wraki, a ostatni z nich leżał siedem kabli przed falochronem. Nie było to więc łatwe pilotowanie, zwłaszcza we mgle, a przecież wtedy statki nie miały radarów, czy UKA-efek. Do tego dochodziły mierzyny, powstałe po wieloletniej przerwie w pogłębianiu i brak dokładnych sondaży. Przy nabrzeżu Władysława IV leżał zatopiony frachtowiec m/s Andros, nośności około sześciu tysięcy ton. Zatopiony od bomb, stał się grobem dla kilku tysięcy uciekinierów. Podniesiono go dopiero 30 lipca 1948 roku. Dalej przy półwyspie Kosa, naprzeciwko przewróconego na lewą burtę motorowca Cordillera, utrudniał przejście zatopiony w poprzek Świny parowiec. Przy Nabrzeżu Kosa stał jeszcze statek szpitalny m/s Berlin, liczący około dwadzieścia tysięcy BRT, który na wysokości Międzyzdrojów wszedł na minę i trzy lata przeleżał na dnie. Podniesiony przez marynarkę radziecką, podczas holowania do Świnoujścia, ponownie wszedł na minę i zatonął. Wydobyto go jednak w 1948 roku i przeholowano do Świnoujścia na nabrzeże Kosa, gdzie straszył dziurami w burcie. Jedną więcej dorobił mu zresztą łamiący w pobliżu lód lodolamacz Posejdon. Na wysokości ujścia Starej Świny, wśród wysokich drzew i trzciny, w kilkumetrowej głębokości, leżał zatopiony przez lotnictwo pancernik Kriegsmarine - Lutzow. Wystająca z pokładu wieża artyleryjska, a w niej potężne lufy śmiercionośnych dział budziły ponure reminiscencje. Nie był to przyjemny widok.*

Na tamtym dnie leżała również łódź podwodna. Kiedy ją wydobyto, okazało się, że zatopione były tylko dziobowe i rufowe przedziały, a środkowy nie był uszkodzony. I właśnie tam znaleziono martwą załogę, z dziurkami w każdej głowie. Czy popełnili zbiorowe samobójstwo? Niedaleko IV Bramy Torowej, po wschodniej stronie, tkwił ustrzelony wrak motorowca Leda, który wydobyto w 1949 roku. Dla utrudnienia nawigacji, wycofujący się nieprzyjaciel niszczył wszystko, co tylko zdążył. Od Stepnicy, w kierunku Szczecina, wysadził, na przykład, stawy nabieżników.



*Ale największe trudności sprawiał nam zakręt Mańków, gdzie wiele statków wchodziło na mieliżnę. W pobliżu huty Szczecin należało przepływać z zachowaniem szczególnej ostrożności, ze względu na miny, zatopione podnośniki stoczniowe i pływający dok, które zawężały tor. W dodatku te tony mokrego żelaza oddziaływały na kompasy magnetyczne przepływających statków. Nawet wąski przesmyk, łączący Duńczę z Jeziorem Dąbskim, był zagrodzony dwoma łodziami podwodnymi.*

*Z kolei na Basenie Węglowym sterczały zatopione statki, zaś przy Nabrzeżu Katowickim czał się wypalony wrak s/s Emilie. Przy późniejszym Pirsie leżał parowiec, O.A. Müller. Później go wydobyto, pływał w PŻM jako s/s Wrocław. W Basenie Noteckim przeszkadzały w manewrach dwa zniszczone statki – włoski transportowiec s/s Mantala, szkolny statek s/s Mars i kilka innych mniejszych wraków. Przed mostem kolejowym na Parnicy, zablokowano tor wrakiem Aleksandry. Niemcy holowali statki nawet w górę Odry i zatapiali je tam, tworząc trudne do przebycia rozlewiska i zapory. Niedaleko Swinoujścia, tuż za granicą, na wzgórzu leży cmentarz Golm, gdzie spoczywają w zbiorowych mogiłach tysiące ofiar tej strasznej wojny. Na innych akwenach portowych i trasie do otwartego morza jeszcze sporo wraków utrudniało nam żeglugę...*

Starzy piloci wspominają z leką w oku ówczesną atmosferę w porcie, która w początkach lat pięćdziesiątych miała w sobie nadal coś z klimatu przełomu wieków.

Do Szczecina zawijały bowiem nadal małe drewniane szkunery, często żeglujące na pełnych żaglach. Niektóre z nich, jak parowiec Rex, miały za sobą po siedemdziesiąt lat pływania, a taki *Ingot* niewiele mniej. Te morskie zuchy minionego morskiego świata rozwijały szalone prędkości! Nawet około sześciu węzłów! Wsluchując się w odgłosy pracującego portu, można było wyraźnie wychwycić „rozmowy” pomiędzy statkami i obsługującymi je holownikami. Radiotelefonów jeszcze nie było, ale obowiązywały przecież specjalne „kody” holownicze. Basowe sygnały statków i nieco wyższe w tonacji syreny odpowiadających im holowników, tworzyły w owym czasie charakterystyczne dla portu koncerty, z których zorientowany obserwator mógł sobie odtworzyć przebieg holowania. W późniejszych czasach, na holownikach Zarządu Portu Szczecin, szczególnie w morskich holowaniach, zasłużyli się kapitanowie Zdzisław Maciejowski, Józef Gabiński i Ryszard Szczygilewski, którzy jako absolwenci Państwowej Szkoły Morskiej (rocznik 1963-66), posiadali morskie dyplomy, pozwalające im na morskie holowania. To moi koledzy ze szkolnej ławki z PSM-ki.



*Holowniki w akcji.*





# 60 LAT PILOTAŻU

## W PORTACH SZCZECIN - ŚWINOUJŚCIE

Opr. Małgorzata Ginelli  
2006 r.

1  
9  
4  
6  
ROK



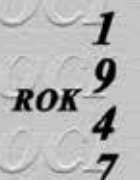
Stanisław Bałczewski  
1948 - ?



Antoni Gmitrowicz  
1948 - 1950 1953 - 1956  
nał pilotażu



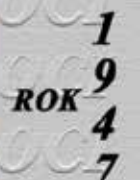
Konstanty Gonor  
1948 - 1953



Wacław Bieloniowicz  
1947 - 1976



Piotr Cegielski  
1947 - 1977



Wacław Bieloniowicz  
1947 - 1976



Piotr Cegielski  
1947 - 1977



Piotr Nowak  
1947 - 1950



Stanisław Flucinićzak  
1947 - 1981



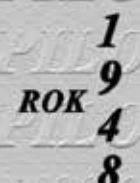
Adam Sroka  
1947 - 1960



Kazimierz Świątek  
1947 - 1959



Edward Trojanowski  
1947 - 1978  
nał pilotażu



Leon Janowski  
1948 - 1974



Leon Janowski  
1948 - 1974



Henryk Jaroch  
1948 - 1978



Stanisław Kapi  
1948 - 1982



Henryk Moćkowiak  
1948 - 1975



Seweryn Mielczarek  
1948 - 1981



Bronisław Penski  
1948 - 1973



Stefan Szupński  
1948 - 1979



Stanisław Starzyński  
1948 - 1977





Walenty Ircha  
1910 - 1977



Bogusław Jaganiakowski  
1950 - 1958



Jan Jakóbiec  
1950 - 1953



Bogdan Jaskulski  
1950 - 1958



Stanisław Kasperek  
1950 - 1978



Józef Klimczak  
1950 - 1989



Franciszek Kmiecik  
1950 - 1984



Mironław Kuczm  
1950 - 1979



Henryk Lewandowski  
1950 - 1968



Tadeusz Mikulski  
1950 - 1975



Roman Potocki



Witold Prowans



Gustaw Radomski  
1950 -



Władysław Radziejewski  
1950 - 1964



Kazimierz Sparczyński  
1910 - 1939



Stanisław Talbuch  
1910 - 1974



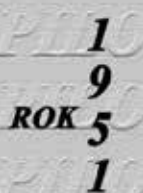
Mieczysław Ulatowski  
1910 - 1952



Antoni Wojs  
1910 - 1953



Tadeusz Wysocki



Tadeusz Tokłowicz  
1951 - 1980



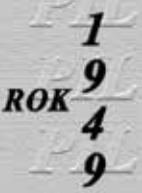
Eugeniusz Szczepietowski  
1943 - 1973



Jan Wiczeorek  
1943 - 1973



Jerzy Ziemięcki  
1948 - 1964



Kazimierz Bay  
1949 - 1972



Zdzisław Brzozowski  
1949 - 1957



Zbigniew Daszyński  
1949 - 1954



Tadeusz Felchnerowski  
1949 - 1957 1972 - 1982



Mieczysław Gostęński  
1949 - 1957



Antoni Gostęczyński  
1949 - 1956



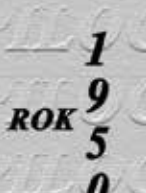
Aleksander Herman  
1949 - 1962



Leopold Kozłowski  
1949 - 1978



Adam Schreiber  
1949 - 1957



1  
9  
5  
0  
ROK

Henryk Baniśien  
1950 - 1953 1980 - 1984

Gerard Drabkowski  
1950 - 1983

Zbigniew Gniadkiewicz  
1950 - 1958

Stanisław Goliński  
1950 - 1974

Aleksander Haber  
1950 - 1977

Andrzej Huzo  
1950 - 1964





1  
9  
ROK  
5  
2



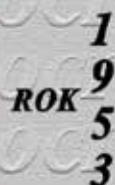
Benno Szymański  
1952 - 1975



Zbigniew Szymański  
1952 - 1955  
szef pilnu



Sylwester Wyszomirski  
1952 - 1958 1962 - 1994



Jerzy Dobniak  
1953 - 1962



Stefan Nowakowski  
1953 - 1968



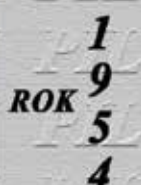
Lucjan Płusko  
1953 - 1957 1968 - 1991



Mieczysław Szczuka  
1953 - 1969



Zygmunt Ziółkowski  
1953 - 1964



Jan Prüffer  
1954 - 1970



Sławomir Studnicki  
1954 - 1959



Stanisław Tymński  
1954 - 1997

1  
9  
ROK  
5  
5



Zbigniew Borowski  
1955 - 1974



Janusz Grześkowiak  
1955 - 1996



Józef Siebnicki  
1955 - 7 1963 - 7



Wiesław Zduniak  
1955 - 1963



Hieronim Zybala  
1955 - 1997

1  
9  
ROK  
5  
6



Kazimierz Olchawa  
1956 - 1997



Edward Płachta  
1956 - 1963



Henryk Szymański  
1956 - 1993



Janusz Włoczek  
1956 - 1971



Władysław Zębala  
1956 - 1993

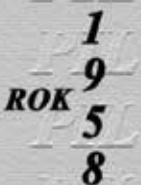
1  
9  
ROK  
5  
7



Leszek Król  
1957 - 1997



Tadeusz Stecki  
1957 - 7



Walerian Bromirski  
1958 - 1971



Wiktor Gzara  
1958 - 1997



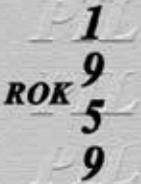
Roman Onderko  
1958 - 1962



Bernard Petryka  
1958 - 7 1976 - 1978



Jan Podsiadły  
1958 - 1963



Mieczysław Węclawski  
1958 - 1961



Zygmunt Błachowski  
1959 - 1974



Jerzy Homa  
1959 - 1983



Roman Niedzielski  
1959 - 1978



1  
9  
6  
5  
ROK



Aleksander Fiszler  
1965 - 2002



Ryszard Kosakiewicz  
1965 - 1974



Zdzisław Mackiewicz  
1965 - 1969



Andrzej Melchinkiewicz  
1965 - 1999



Kazimierz Ocisk  
1965 - 1971



Władysław Petruk  
1965 - 1998



Antoni Płaza  
1965 - 1975



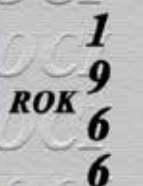
Jan Ramt  
1965 - 1986



Zygmunt Rzątk  
1965 - 1973



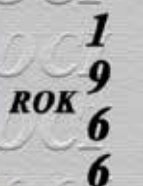
Karol Skowronek  
1965 - 1979



Andrzej Bahóński  
1966 - 1971



Tadeusz Kalita  
1966 - 1992



Jan Monik  
1966 - 1987 2 - 2003



Józef Klapouchy  
1966 - 1986



Michał Komsa  
1966 - 2005



Wojciech Krysztopik  
1966 - 1972 1981 - 1983



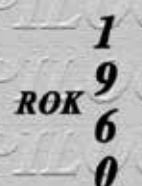
Zbigniew Marcinkowski  
1966 - 1975



Zdzisław Niedziółka  
1966 - 1972



Wojciech Thućk  
1966 - 2004



Czesław Budzyń  
1969 - 1968



Marek Grzeszczyk  
1969 - 1974



Leszek Skulski  
1969 - 1962



Jan Jasziński  
1961 - 1983



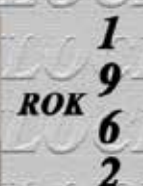
Roman Michalski  
1961 - 1994



Józef Nowocien  
1961 - 1968



Janusz Pekański  
1961 - 1974



Antoni Kukielka  
1962 - 1977



Waldemar Dmowski  
1963 - 1968



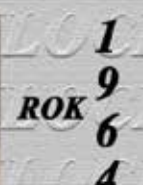
Jerzy Piekarczyk  
1963 - 1965



Julian Romanów  
1963 - 2003



Franciszek Suski  
1963 - 1967 1974 - 1980



Witold Bartkowski  
1964 - 1969



Zenon Domański  
1964 - 1996



Jan Janowicz  
1964 - 1974



Witold Bartkowski  
1964 - 1969





1  
9  
6  
7  
ROK



Bronisław Jacek  
1967 - 1971



Waldemar Łęcki  
1967 - 1968

1  
9  
6  
8  
ROK



Julian Bogucki  
1968 - 1970

1  
9  
6  
9  
ROK



Jacek Jętownski  
1969 - 1974 1991



Tadeusz Wójcickowski  
1969 - 3

1  
9  
7  
0  
ROK



Adam Sobczak  
1970 - 1971 1974 - 1979



Ryszard Sokółowski  
1970 - 2004



Michał Strychacz  
1970 - 1974 - 1989



Michał Szczerko  
1970 - 2003

1  
9  
7  
1  
ROK



Janusz Kaczmarek  
1971 - 1975



Czesław Widojko  
1971 - 1974 1984 - 2001



Władysław Żywiecki  
1971 - 1996

1  
9  
7  
2  
ROK



Tadeusz Orszko  
1972 - 2001



Bronisław Jany  
1972



Wacław Karwatka  
1972 - 1986 1987 - 1992



Edmund Mickiewicz  
1972 - 2004



Ryszard Minkiewicz  
1972 - 1999



Grzegorz Zakrzewski  
1972 - 2006

1  
9  
7  
3  
ROK



Teofil Fabisiak  
1973 - 1977



Andrzej Przybytek  
1973



Hieronim Ślusarczyk  
1973 - 2003  
złoty pilot

1  
9  
7  
4  
ROK



Roman Kozyna  
1974



Maciej Łempicki  
1974  
złoty pilot



Krzysztof Mrówka  
1974 - 1980



Zenon Siąkowski  
1974 - 1976



Marek Woronowicz  
1974 - 2006

1  
9  
7  
5  
ROK



Bolesław Basiak  
1975 - 2005



Konstanty Jarmoszewicz  
1975 - 1983



Jan Koniczny  
1975 - 1984



Marek Koniuszewski  
1975



Janusz Pietraszek  
1975 - 1986





Józef Klimek  
1978 -



Jan Misiak  
1978 - 2002



Tadeusz Rutkowski  
1978 - 1981



Jan Szumłajkowski  
1978 - 2001



ROK

1  
9  
7  
9



Ryszard Ceglarski  
1979 - 1981 1985 - 1998



Szczepan Dąbrowski  
1979 - 1982



Marian Kuć  
1979 - 1986



Robert Ostak  
1979 - 2000



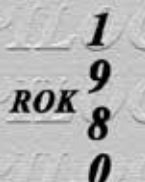
Stanisław Rup  
1979 - 1995



Krzysztof Smoński  
1979 - 1987



Janusz Żok  
1979 - 1998



Kazimierz Chwastek  
1980 - 1982



Andrzej Gajowniczek  
1980 - 1989



Ryszard Janik  
1980 - 1982



Józef Kopyciński  
1980 - 1995



Marian Kowalski  
1980 - 2001



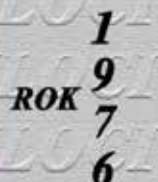
Andrzej Olechnowicz  
1980 -



Janusz Rutka  
1975 - 1977 1980 - 1981



Jerzy Smagański  
1975 - 2001



Kazimierz Boruk  
1976 - 1998



Wojciech Czarnastek  
1976 - 2006



Mirosław Jaroszewicz  
1976 -



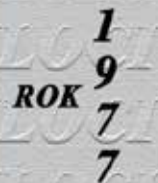
Ryszard Kora  
1976 - 1981



Andrzej Lipski  
1974 - 1984



Zbigniew Zienkiewicz  
1974 -



Roman Bojczuk  
1977 - 2001



Zdzisław Krawczyński  
1977 - 1987



Edmund Łapiński  
1977 - 1981



Jan Majka  
1977 - 1981



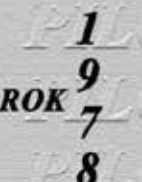
Andrzej Wlechowski  
1977 - 1978 1980 - 1984



Władysław Wlechowski  
1977 - 1999



Włodzimierz Wroński  
1977 - 1981



Maciej Gołński  
1978 - 2001  
1978 - 2001



Sławomir Górecki  
1978 -



Stanisław Kędzierski  
1978 - 1980



Stanisław Kędzierski  
1978 - 1980







Jerzy Wachowski  
1980 - 1983

1  
9  
8  
1  
ROK



Ryszard Sosna  
1981 - 1987 1995 -

1  
9  
8  
2  
ROK



Kazimierz Jędrzejewski  
1982 - 2000



Zdzisław Łucki  
1982 -



Tadeusz Makowski  
1982 - 1989

1  
9  
8  
3  
ROK



Mieczysław Niczaj  
1983 - 1999

1  
9  
8  
4  
ROK



Ryszard Ginella  
1984 - 2006



Krzysztof Talańczewicz Władysław Wojnowski  
1984 - 1988



1  
9  
8  
5  
ROK



Stefan Jurczyk  
1985 - 1988



Lech Strzechowski  
1985 - 2003



Stanisław Szufarski  
1985 - 1998

1  
9  
8  
6  
ROK



Jan Osiński  
1986 -



Zbigniew Rybak  
1986 -

1  
9  
8  
8  
ROK



Juliusz Ferber  
1988 -



Zdzisław Filipkiewicz  
1988 -



Stanisław Kowalczyk  
1988 -



Światosław Kutniecowa  
1988 -

1  
9  
8  
9  
ROK



Jacek Różkowski  
1989

1  
9  
9  
0  
ROK



Stanisław Jednaki  
1990 -

1  
9  
9  
1  
ROK



Włodzimierz Szymański  
1991 -

1  
9  
9  
3  
ROK



Edward Goździk  
1993 -

1  
9  
9  
4  
ROK



Mieczysław Jawor  
1994 -

1  
9  
9  
6  
ROK



Mieczysław Baginski  
1996 -



Lech Katkowski  
1996 -



Dariusz Żyboła  
1996 -



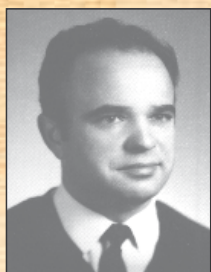


Tableau opracowała Małgorzata Ginelli w 2006 roku.  
Nie wszystkie nazwiska pilotów udało się odnaleźć.

### Oto niektóre z odnalezionych w archiwum zdjęć pilotów:







*Oczki  
Kazimierz*



*Babiński  
Andrzej*



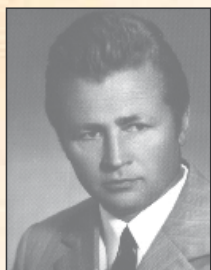
*Niedziółka  
Zdzisław*



*Rząsik  
Zygmunt*



*Borowski  
Zbigniew*



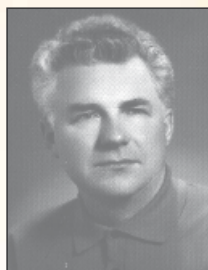
*Kozakiewicz  
Ryszard*



*Grzeszczyk  
Marek*



*Janowicz  
Jan*



*Szymański  
Benno*



*Pluta  
Antoni*



*Marcinkowski  
Zbigniew*



*Tokłowicz  
Tadeusz*



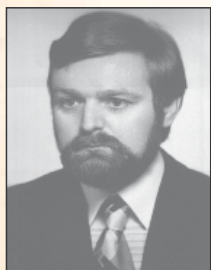
*Krysztopik  
Wojciech*



*Jasiński  
Jan*



*Motuk  
Jan*



*Sosiw  
Ryszard*



*Bakuła  
Jerzy*



*Kaczmarek  
Janusz*



*Gollasz  
Stanisław*



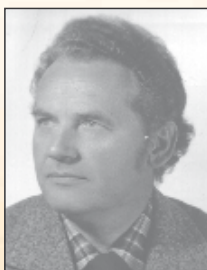
*Wojciechowski  
Tadeusz*



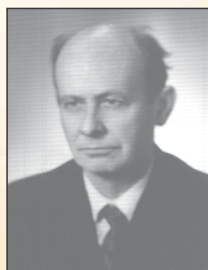
*Balczewski  
Stanisław*



*Homa  
Jerzy*



*Jaroch Henryk*

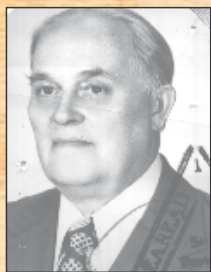


*Bielinowicz  
Wacław*

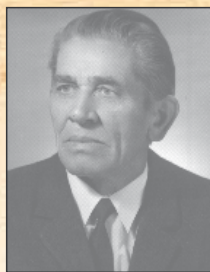


*Niedzielski  
Roman*





*Trojanowski  
Edward*



*Haber  
Franciszek*



*Talbuch  
Stanisław*



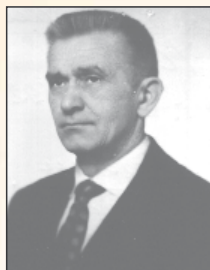
*Nowakowski  
Stefan*



*Drabkowski  
Gerard*



*Penski  
Bronisław*



*Kupś  
Stanisław*



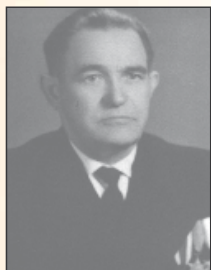
*Mielcarek  
Seweryn*



*Bay  
Kazimierz*



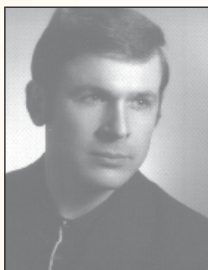
*Mikulski  
Tadeusz*



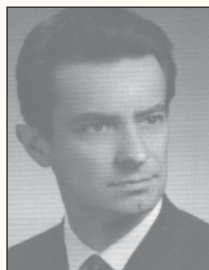
*Piackus  
Edward*



*Lewandowski  
Henryk*



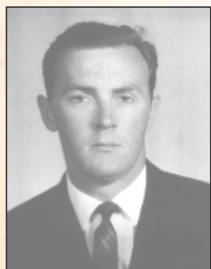
*Żywicki  
Władysław*



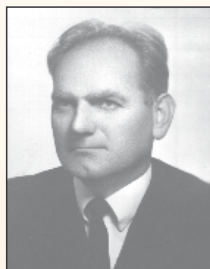
*Zybala  
Heronim*



*Wyszomirski  
Sylwester*



*Tuścik  
Wojciech*



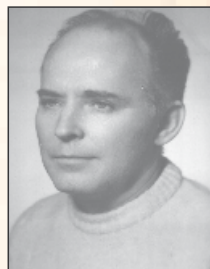
*Szymanek  
Henryk*



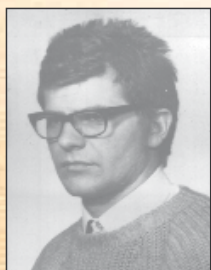
*Szurko  
Michał*



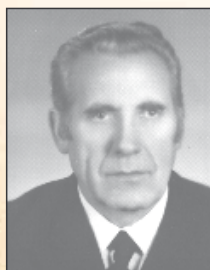
*Szczuka  
Mieczysław*



*Studnicki  
Sławomir*



*Strychacz  
Michał*



*Sparażyński  
Kazimierz*



*Sokołowski Ryszard*



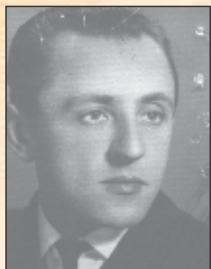
*Romanów  
Julian*



*Przybytek  
Andrzej*







*Plusko  
Lucjan*



*Petruk  
Władysław*



*Minkiewicz  
Ryszard*



*Mickiewicz  
Edmund*



*Michalski  
Roman*



*Melchinkiewicz  
Andrzej*



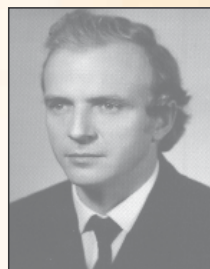
*Łucki  
Zdzisław*



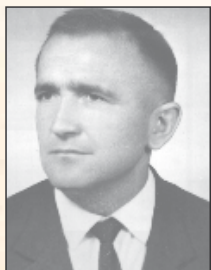
*Łęcki  
Waldemar*



*Koniuszewski  
Marek*



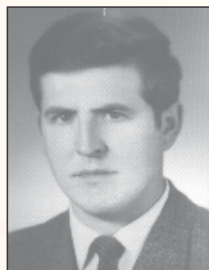
*Komsa  
Michał*



*Klimczak  
Józef*



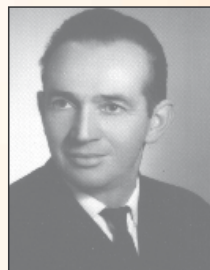
*Kalita Tadeusz*



*Jeżowski  
Jacek*



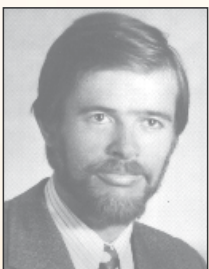
*Jany  
Bronisław*



*Gzara  
Wiktor*



*Grześkowiak  
Janusz*



*Gruszka  
Tadeusz*



*Fiszer  
Aleksander*



Załącznik  
do decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 7 maja 2003r. w sprawie nadania regulaminu  
Stacji Pilotowej w Szczecinie

## **Regulamin Stacji Pilotowej w Szczecinie**

### **§1**

1. Stacja Pilotowa w Szczecinie została utworzona na mocy decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 maja 2003r. zgodnie z art. 229 §1 ustawy z dnia 18 września 2001r. Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1545, zm. 2002r. Nr 41, poz. 365 oraz przepisem §16 pkt 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003r. w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich (Dz.U. Nr 39, poz. 339)
2. Stacja pilotowa w Szczecinie organizuje i koordynuje świadczenie usług pilotowych na obszarze działania Stacji oraz prowadzi szkolenia kandydatów na pilotów morskich i pilotów morskich.

### **§2**

1. W skład Stacji pilotowej w Szczecinie wchodzi:
  - a) szef pilotów,
  - b) zastępca szefa pilotów
  - c) piloci morscy,
  - d) dyspozytorzy.
2. Szefem pilotów może być pilot morski, który posiada uprawnienia pilotowe bez ograniczeń i dyplom kapitana żeglugi wielkiej, jest wpisany na listę pilotów morskich oraz posiada co najmniej 10-letni staż pracy zawodowej, wykonywanej w charakterze pilota morskiego na akwenach objętych zakresem działania Stacji. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie na okres 2 lat na wniosek organizacji społeczno-zawodowej pilotów morskich.
3. Z-cą Szefa pilotów może być pilot morski, który posiada uprawnienia pilotowe bez ograniczeń i dyplom kapitana żeglugi wielkiej, jest wpisany na listę pilotów morskich oraz posiada co najmniej 10-letni staż pracy zawodowej, wykonywanej w charakterze pilota morskiego na akwenach objętych zakresem działania Stacji. Z-ce szefa pilotów wyznacza na okres 2 lat Szef pilotów.
4. Pilotem morskim może być osoba, która posiada kwalifikacje pilota morskiego, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003r. w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich (Dz.U. Nr 39, poz. 339) oraz jest wpisana na listę pilotów morskich.
5. Dyspozytorem Stacji Pilotowej może być osoba, która posiada co najmniej wykształcenie średnie oraz znajomość języka angielskiego w stopniu umożliwiającym swobodne porozumiewanie się.





### § 3

1. Stację Pilotową w Szczecinie utrzymuje i zarządza nią w imieniu przedsiębiorców świadczących usługi pilotowe, przedsiębiorca określony w komunikacie przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Przedsiębiorcy świadczący usługi pilotowe na obszarze działania Stacji zawierają z przedsiębiorcą, o którym mowa w ust. 1, umowy o partycypacji w utrzymaniu Stacji.

### § 4

1. Stacja Pilotowa w Szczecinie posiada dwa punkty dyspozycyjne, po jednym w Szczecinie i w Świnoujściu.
2. Punkty dyspozycyjne są organizowane, utrzymywane i wyposażane w sprzęt i środki niezbędne do świadczenia usług pilotowych przez przedsiębiorcę, o którym mowa w §3 ust. 1.
3. Przedsiębiorca zarządzający i utrzymujący Stację zobowiązany jest zatrudniać odpowiednią ilość dyspozytorów i innych osób w celu zapewnienia całodobowego i prawidłowego działania Stacji.

### § 5

1. Szef pilotów jest przedstawicielem wszystkich pilotów świadczących usługi pilotowe w granicach terytorialnego zasięgu działania Stacji pilotowej.
2. Szef pilotów jest przełożonym przedsiębiorcy, o którym mowa w § 3 ust. 1, w zakresie działania Stacji Pilotowej w Szczecinie.
3. Szef pilotów zarządza Stacją i reprezentuje ją wobec osób trzecich, a w szczególności:
  - a) i przekazuje obowiązki zastępcy na czas swojej nieobecności oraz powiadamia pisemnie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie,
  - b) organizuje pracę stacji, w tym ustala szczegółowy system pracy, pilotów morskich i dyspozytorów i odpowiada za zachowanie obowiązujących norm czasu pracy i odpoczynku pilotów morskich,
  - c) określa niezbędne wymagania w zakresie czystego i schludnego ubioru, identyfikacji pilota morskiego (identyfikator i inne), jego wyposażenia w środki łączności oraz osobiste środki ratunkowe w czasie świadczenia przez niego usług pilotowych,
  - d) konsultuje zagadnienia zawodowe i służy radą pilotom,
  - e) nadzoruje wykonywanie przez pilotów morskich usług pilotowych,
  - f) sprawuje nadzór nad tym, by piloci morscy posiadali wymagane i aktualne dokumenty kwalifikacyjne, uprawnienia oraz aktualne świadectwa zdrowia,
  - g) systematycznie przekazuje Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie dane niezbędne do prowadzenia listy pilotów morskich,
  - h) wnioskuję do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o podjęcie decyzji w sprawie ograniczenia uprawnień lub zawieszenia pilota, w przypadku stwierdzenia naruszenia przez niego obowiązujących przepisów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i wykonywania zawodu pilota morskiego, zwłaszcza w sytuacji stwierdzenia nietrzeźwości w czasie wykonywania obowiązków pilotowych,
  - i) ustala minimalną ilość osób zatrudnionych w Stacji pilotowej oraz określa system ich pracy i zakres obowiązków, w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania Stacji.



- k) współpracuje z Kapitanatami Portów w Szczecinie i w Świnoujściu w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska i porządku portowego,
  - l) organizuje i nadzoruje przebieg wymaganych szkoleń pilotów morskich,
  - m) organizuje szkolenia kandydatów na pilotów morskich i wyznacza pilotów do przeprowadzenia praktyk zawodowych,
  - n) wydaje opinie zawodowe o pilotach morskich i praktykantach pilotowych,
  - o) uczestniczy w pracach Komisji Egzaminacyjnej dotyczących pilotażu.
4. Szef pilotów świadczy usługi pilotowe w przypadkach uzasadnionych potrzebami Stacji lub wynikających z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa morskiego lub porządku portowego.
  5. Na uzasadniony wniosek kapitana statku, armatora lub jego upoważnionego przedstawiciela o zmianę pilota Szef pilotów wskazuje kolejnego pilota.

## § 6

1. Pilot morski świadczy usługę polegającą na udzielaniu kapitanowi pilotowanego statku informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne rejonu pilotowego znajdującego się w granicach terytorialnego zasięgu działania stacji. Służy również kapitanowi doświadczeniem zawodowym, wiedzą z zakresu obowiązujących przepisów portowych oraz znajomością warunków nawigacyjnych występujących w danym rejonie pilotowym i na trasie przejścia pilotowanego statku.
2. Przełożonym pilota w sprawach organizacyjnych jest szef pilotów -
3. Maksymalny czas pilotowania jednego statku przez pilota nie może przekraczać 8 godzin. W przypadku pilotowania kolejno dwóch statków, łączny czas pilotowania nie może przekraczać 12 godzin. W przypadku pilotowania statku do 8 godzin pilotowi przysługuje minimalny czas odpoczynku 16 godzin, a w przypadku pilotowania statków do 12 godzin minimalny czas odpoczynku wynosi 24 godziny.
4. Pilot morski obowiązany jest przestrzegać przepisy związane z bezpieczeństwem morskim, a w szczególności przepisy portowe, postanowienia Regulaminu Stacji, zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, poleceń kapitanów portów, oficerów dyżurnych portów i bosmanów portów, szefa pilotów, a także stosować zasady dobrej praktyki morskiej
5. Pilot morski obowiązany jest przestrzegać zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności powinien korzystać z kamizelek ratunkowych w czasie przejścia z pilotówki na pilotowany statek i odwrotnie oraz przestrzegać zasad dotyczących ubioru i identyfikacji określonych przez Szefa Pilotów
6. Pilot morski obowiązany jest przed przystąpieniem do wykonywania czynności pilotowych zapoznać się z parametrami statku, jego właściwościami manewrowymi, sprawnością techniczną, a nadto z warunkami żeglugi, ruchem statków w porcie i na trasie oraz panującymi i przewidywanymi warunkami hydrometeorologicznymi w rejonie świadczenia usługi pilotowej.
7. Obowiązkiem pilota morskiego jest odmówić świadczenia usługi pilotowej w sytuacjach, które mogą spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, środowiska morskiego oraz porządku portowego, a zwłaszcza gdy:
  - a) brak jest na mostku kapitana statku,
  - b) kapitan statku znajduje się w stanie ograniczającym jego pełną kontrolę nad statkiem,
  - c) brak jest bezpiecznego przejścia z i na statek tj. gdy jest ono niezgodne z wymaganiami określonymi w konwencji SOLAS,





- d) statek posiada poważne usterki techniczne mające wpływ na bezpieczeństwo żeglugi lub ochronę środowiska morskiego,
- e) w innych przypadkach, które mogą spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi lub prowadzić do naruszenia przepisów portowych.
- 8. O odmowie świadczenia usługi pilotowej i jej przyczynie pilot morski ma obowiązek natychmiast zawiadomić właściwy Kapitanat Portu lub VTS i postępować zgodnie z dobrą praktyką morską oraz instrukcjami Kapitanatu Portu lub VTS
- 9. Pilot zobowiązany jest do niezwłocznego zawiadomienia Kapitanatu Portu lub VTS oraz Szefa Pilotów następujących sytuacjach:
  - a) w przypadku wejścia pilotowanego statku na mieliznę, jego awarii lub kolizji z inną jednostką lub obiektem pływającym albo stałym,
  - b) zauważenia zmian lub nieprawidłowości w działaniu oznakowania nawigacyjnego oraz innych niebezpieczeństw dla żeglugi lub zagrożeń dla środowiska morskiego,
  - c) poważnej, mającej wpływ na kierowanie statkiem niedyspozycji kapitana statku lub własnej w trakcie pilotowania jednostki.
  - d) o nie uwzględnieniu przez kapitana pilotowanego statku rad udzielonych przez pilota. W takich sytuacjach pilot postępuje zgodnie z dobrą praktyką morską, instrukcjami Kapitanatu Portu lub VTS oraz zgodnie z informacjami uzyskanymi od Szefa pilotów.
- 10. Niezwłocznie po zaistnieniu sytuacji o której mowa w ustępie 9 litera a pilot sporządza raport o wypadku morskim i dostarcza go szefowi pilotów i właściwemu Kapitanatowi Portu.
- 11. Pilot morski zobowiązany jest do stałego podnoszenia poziomu wiedzy zawodowej i jej aktualizowania w zakresie - warunków nawigacyjnych panujących w rejonie pilotowym oraz obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego, krajowego i miejscowego.

## § 7

- 1. Dyspozytorów zatrudnia przedsiębiorca, o którym mowa w § 3 ust. 1.
- 2. Dyspozytorzy w czasie pełnionej służby podlegają bezpośrednio Szefowi Pilotów.
- 3. Zakres obowiązków oraz czas pracy dyspozytorów określa szef pilotów.

## § 8

- 1. Do 31 stycznia każdego roku, na stronie internetowej Stacji Pilotowej w Szczecinie ( lub podmiotu , któremu powierzono prowadzenie Stacji pilotowej) będzie podawana informacja o planowych terminach i ilości kandydatów przyjmowanych na praktyki pilotowe w danym roku kalendarzowym z uwzględnieniem konieczności zapewnienia prawidłowego funkcjonowania Stacji pilotowej i zasady swobodnego dostępu do wykonywania zawodu.
- 2. Wyboru kandydatów do podjęcia praktyki pilotowej dokonuje zespół w składzie: szef pilotów, trzech ? przedstawicieli organizacji społeczno-zawodowej pilotów morskich oraz przedstawiciel Urzędu Morskiego w Szczecinie jako obserwator.
- 3. Lista wszystkich kandydatów na pilotów Stacji, którzy złożyli podania, lista wszystkich kandydatów, spełniających wymagania formalne oraz lista osób zakwalifikowanych w danym roku na praktyki pilotowe będzie opublikowana do 31 marca na stronie internetowej Stacji Pilotowej w Szczecinie.
- 4. Kandydat na pilota odbywa wymaganą praktykę pilotową z pilotami wyznaczonymi przez szefa pilotów.



5. Szkolenie praktyczne powinno odbywać się w różnych porach roku, w porze dziennej i nocnej, w różnych warunkach hydrometeorologicznych oraz we wszystkich rejonach
6. Kandydat na pilota, przed przystąpieniem do części praktycznej szkolenia, zobowiązany jest w szczególności do dokładnego zapoznania się z rejonem pilotowym oraz z przepisami obowiązującymi na jego obszarze.
7. Szef pilotów wydaje kandydatowi zaświadczenie o odbyciu praktyki pilotowej po jej zaliczeniu. Zaliczenie praktyki następuje na podstawie uzyskanej opinii pilotów prowadzących praktykę oraz potwierdzenia uczestnictwa w wykonywaniu usług pilotowych w ilości wymaganej przepisami.

## § 9

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może dokonać zmian w regulaminie Stacji Pilotowej w Szczecinie z urzędu lub na wniosek szefa pilotów.

PRZEPISY PORTOWE wersja ostateczna bez LNG\_07\_08\_2012

## Rozdział VI Pilotaż

**§ 81.** 1. Do korzystania z usług pilota, z zastrzeżeniem ust. 2, obowiązane są:

1) statki oraz zestawy pchane lub holowane w porcie Świnoujście, o długości całkowitej 60 m i większej, za wyjątkiem statków cumujących w basenach Bałtyckim i Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej, które obowiązane są do korzystania z usług pilota, o ile długość całkowita statku przekracza 50 m;

2) statki oraz zestawy pchane lub holowane w porcie Szczecin lub Police, o długości całkowitej 50 m i większej;

3) statki oraz zestawy pchane lub holowane w portach innych, niż wymienione w pkt. 1) i 2), o długości całkowitej 40 m i większej;

4) statki, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statki wymienione w § 21 ust. 1 niniejszego zarządzenia;

5) statki pasażerskie podczas przewozu pasażerów bez względu na długość, z wyjątkiem statków pasażerskich żeglugi śródlądowej na odcinku Trasa Zamkowa – Bulwar Chrobrego w porcie Szczecin.

2. Zasady i warunki uzyskania zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

3. Kapitan portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli uzna, że wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi.

**§ 82.** Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota powinien, zgodnie z wymaganiami systemu meldunkowego, powiadomić o tym kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

**§ 83.** 1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego kwalifikacje i uprawnienia zawodowe określone w odrębnych przepisach.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki, uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego oraz opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania określają odrębne przepisy.





3. Kapitan portu może zezwolić na pilotowanie przez oficera Polskiej Marynarki Wojennej okrętu wojennego o obcej przynależności państwowej, wchodzącego i wychodzącego z portu Świnoujście, jeżeli długość całkowita okrętu nie przekracza 85 m.

**§ 84.** Pilot w trakcie wykonywania czynności pilotowych, obowiązany jest stosować się do wymagań obowiązującego systemu meldunkowego dla pilotowanego statku oraz każdorazowo na żądanie kapitanatu portu lub VTS, udzielać wymaganych informacji.

**§ 85. 1.** Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel w stacji pilotów:

- 1) dla statków wchodzących do portu - co najmniej na 4 godziny przed obsadzeniem statku pilotem;
- 2) dla statków wychodzących z portu - co najmniej na 2 godziny przed spodziewanym wyjściem statku.

2. Zamówienie pilota powinno zawierać:

- 1) nazwę statku, sygnał rozpoznawczy, banderę;
- 2) tonaż statku (GT);
- 3) długość całkowitą statku (LOA);
- 4) maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej;
- 5) spodziewany czas przybycia do miejsca obsadzania statku pilotem (ETA) Pilot-1, Pilot-2 albo Pilot-3, zgodnie z rejonami określonymi w § 86;
- 6) dane holowników przeznaczonych do obsługi statku;
- 7) wszelkie informacje na temat miejsca i sposobu cumowania statku.

3. Pilot przed udaniem się na statek obowiązany jest zapoznać się z:

- 1) aktualną sytuacją dotyczącą ruchu innych statków;
- 2) aktualnymi ostrzeżeniami nawigacyjnymi;
- 3) z lokalizacjami prac hydrotechnicznych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin oraz w portach Świnoujście, Szczecin i Police;

- 4) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym;
- 5) aktualną i prognozowaną sytuacją hydrometeorologiczną.

4. Jeżeli według opinii wyznaczonego do obsługi statku pilota okoliczności uzasadniają użycie większej ilości holowników niż określono w § 99 ust. 1, to jest on zobowiązany zgłosić to kapitanowi statku, a o ostatecznej decyzji kapitana statku poinformować kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

**§ 86. 1.** Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od wyznaczonego miejsca obsadzenia pilotem do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

2. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od następujących miejsc ich obsadzania:

- 1) „Pilot-3” – przy pławie N2, dla statków z zanurzeniem powyżej 11,0 m do 13,2 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej;
- 2) „Pilot-2N” – na pozycji oddalonej około 1 Mm na północ od pary staw 3 - 4, dla statków z zanurzeniem w zakresie od 7,0 m do 11,0 m płynących z kierunków północnych na Zatoce Pomorskiej;
- 3) „Pilot-2E” – na pozycji oddalonej około 0,5 Mm od wschodniej granicy obszaru VTS, przy południowej granicy kotwiczowiska 2A, dla statków z zanurzeniem w zakresie od 7,0 m do 11,0 m płynących z kierunków wschodnich na Zatoce Pomorskiej;
- 4) „Pilot-1” – na pozycji oddalonej około 0,5 Mm na południe od pary staw 5 - 6, dla statków z zanurzeniem poniżej 7,0 m płynących od strony Zatoki Pomorskiej;
- 5) od miejsca postoju statków na kotwiczowiskach;
- 6) przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej, dla statków płynących od strony



graniczy Rzeczypospolitej Polskiej na Zalewie Szczecińskim.

3. W warunkach nadmiernego falowania dla danego typu i wielkości obsługiwanego statku, z zastrzeżeniem § 11 ust. 1 i 2 oraz § 27 ust. 1 pkt. 2) lit. f), pilot może obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi statku oraz nie będzie powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.

4. Przepis ust. 3 nie ma zastosowania do:

1) statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, o których mowa w § 50 ust. 1;

2) statków o większym niż 7,5 m;

3) statków nawigujących w porze nocnej.

5. Pilot, który zamierza obsadzić statek w innym miejscu niż określone w ust. 2 z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku, uzyskaną przed osiągnięciem przez statek pozycji określonej w ust. 2 oraz ma obowiązek:

1) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;

2) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;

3) powiadomić o powodach i pozycji obsadzenia statku właściwy kapitanat portu lub VTS;

4) rozpocząć usługę pilotową ze statku pilotowego od miejsca określonego w ust. 2.

6. Pilot, który zamierza zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2 z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku, oraz ma obowiązek:

1) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;

2) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;

3) powiadomić o powodach i pozycji zejścia ze statku właściwy kapitanat portu lub VTS;

4) kontynuować usługę pilotową ze statku pilotowego do czasu osiągnięcia przez statek pozycji pary pław 7 – 8.

7. Pilot na statku wychodzącym w morze, przed zejściem ze statku zobowiązany jest poinformować VTS o swoim zamiarze. W przypadku, gdy podejściowym torem północnym nawiguje wchodzący do portu zbiornikowiec LNG, VTS może nakazać przedłużenie pełnienia usługi pilotowej do czasu bezpiecznego minięcia zbiornikowca lub do wskazanego miejsca.

**§ 87. 1. Obowiązkowej zmianie pilotów podlegają:**

1) statki o długości całkowitej powyżej 140 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w porcie Świnoujście oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w Basenach Bałtyckim, Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu;

2) statki o długości całkowitej powyżej 140 m wchodzące i wychodzące z portu Szczecin;

3) statki o długości całkowitej powyżej 150 m wchodzące i wychodzące z portu morskiego Police;

4) statki odcumowujące ze Świnoujścia i udające się do Szczecina lub Polic, o ile długość całkowita statku przekracza 160 m lub zanurzenie statku jest większe niż 9,00 m, oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m odcumowujące z Basenów Bałtyckiego, Atlantyckiego oraz Morskiej Stoczni Remontowej i udające się do Szczecina lub Polic.





2. Kapitan portu może rozszerzyć obowiązek zmiany pilotów na inne statki niż wymienione w ust. 1 pkt 2) i 3).

3. Miejsce zmiany pilotów ustala się na 2,0 Mm od miejsca zacumowania/ odcumowania. Miejsce zmiany pilotów w porcie Świnoujście ustala się na 5 kilometrze toru wodnego Świnoujście - Szczecin .

**§ 88.** 1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. W warunkach zalodzenia akwenów portowych i redy kapitanat portu lub VTS może zezwolić na użycie holownika do przewozu pilota.

3. Przyjęcie i zdanie pilota powinno być zgodne z wymogami Konwencji SOLAS 74.

**§ 89.** 1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałyby to naruszenie przepisów portowych, albo, że statek nie jest zdolny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, podając przyczynę odmowy i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.

3. Każdorazowo przed wejściem na statek pilot obowiązany jest do odczytania aktualnego zanurzenia statku i powiadomienia o tym kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

4. Pilot wykonujący czynności pilotowe na statku o zanurzeniu większym niż 11,0 m oraz zbiornikowcu LNG, winien wykorzystywać własny system nawigacyjny do dokładnego pozycjonowania statku na torze wodnym. Rodzaj oraz niezbędne parametry systemu nawigacyjnego wykorzystywanego przez pilota określają odrębne przepisy.

5. Pilot wykonujący czynności pilotowe na zbiornikowcu LNG winien spełniać niezbędne dla tego typu statku wymogi kwalifikacyjne określone w odrębnych przepisach.

6. Po obsadzeniu zbiornikowca LNG, pilot zobowiązany jest do sprawdzenia wraz z kapitanem statku elementów wyposażenia mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

**§ 90.** Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota, może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

**§ 91.** 1. W czasie sztormu szef pilotów lub osoba przez niego wyznaczona podejmuje decyzję o wstrzymaniu wychodzenia w morze statków pilotowych, o czym dyspozytor stacji powiadamia pisemnie, drogą elektroniczną lub faksem, VTS Świnoujście oraz VTS Szczecin.

2. W przypadku wstrzymania wychodzenia statków pilotowych w morze, wszystkie statki zamierzające wyjść z portu lub wejść do portu, winny być o tym powiadomione przez:

1) dyspozytora stacji pilotów podczas zamawiania pilota;

2) właściwy kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, na kanale roboczym UKF, podczas ruchu na torze wodnym.

3. W przypadku dysponowania wolnym miejscem przy nabrzeżu, na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na wyjście z portu bez pilota w warunkach sztormowych, użytkownik nabrzeża obowiązany jest udostępnić nabrzeże do zacumowania statku w celu oczekiwania na poprawę pogody. Warunki postoju określa użytkownik nabrzeża.

**§ 92.** Dokowania, wydokowania oraz wodowania statków wykonywane są przez pilota wyznaczonego przez szefa pilotów.



W Szczecinie w 1989 roku grupa pilotów pod wodzą pilota Macieja Łempickiego postanowiła przekształcić pilotaż i powołała spółkę prawa handlowego, zajmującą się świadczeniem usług pilotowych. Powstała spółka z o.o. *Szczecin Pilot*. Był to pierwszy prywatny pilotaż w Polsce.

**Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Maciej Łempicki** urodzony 24.01.1947 roku w Poznaniu był szefem szczecińskich pilotów od 1984 roku. PSM w Szczecinie ukończył w 1967 roku, a WSM w 1976 roku. Pierwszy samodzielny pilotaż wykonał w 1973 roku wyprowadzając ze Szczecina statek *Zielona Góra*. Piloci i kapitanowie chwalili go jako mistrza pilotażu i doskonałego menadżera. Spółka zaczynała od zera, a dziś ma siedem pilotówek i nowoczesną, ciekawą architektonicznie stację pilotów. W 2005 roku z własnych pieniędzy zbudowało ją czterdziestu sześciu szczecińskich pilotów...



*Szefowi pilotów Maciejowi Łempickiemu  
gra pilot Lech Katkowski.*



*Kapitanat Portu Szczecin.*

Tu w Kapitanacie Portu Szczecin piloci wynajmowali pokój w oczekiwaniu na statek. Początkowo, po wybudowaniu nowego obiektu Kapitanatu Portu, stacja pilotów zajmowała całe północne skrzydło, a dyspozytorzy pracowali w pomieszczeniu bezpośrednio przylegającym do pomieszczeń Dyżurnego Oficera Portu, co w znacznym stopniu ułatwiało i usprawniało pracę obu formacji.







*W 2005 roku piloci zbudowali w Szczecinie nową piękną stację pilotową, która stanęła w miejscu dawnej, przedwojennej stacji.*



*Pamiętnikowa tablica fundatorów stacji pilotowej.*





*Pani Jolanta Bodzewska.*



*Gabinet dyrektora - szefa pilotów  
Macieja Łempickiego.*



*Gabinet głównej księgowej.*



*Stacja Pilotów na zewnątrz.*



*Stacja Pilotów na zewnątrz.*



*Stacja Pilotów wejście.*







*Stacja Pilotów wejście.*



*Wejście do Stacji Pilotów.*



*Dyspozytor Janusz Wołagiewicz i mechanik Andrzej Słupny.*



*Nowy dyrektor pilot Janusz Majewski z główną księgową Wandą Łuczak.*



*Jolanta Bodziewska i Anna Ptaszyńska.*





*Księgowa Lidia Kowal.*



*Superintendent Lech Pasiorowski i mechanik Edward Blacharczyk.*



*Oto nowy nabytek spółki Szczecin Pilot – zimą nieprzydatny. Zima 2009 na 2010 była mroźna i śniegu nasypało.*



*Helenka skuta lodem i szybka łódź Pilot 62 czekają na wiosnę.*



*Pilot portowy Bronek (Jasiu) Jany wchodzi na pilotówkę z pilotem trasowym Włodzimierzem Grycnerem, na pilotówce oczekuje Piotr Komsa.*



*Mechanicy Edward Blacharczyk i Jerzy Teofilak remontują silnik.*







*Pilotówki przy nabrzeżu w Świnoujściu.*



*Szybka pilotówka Pilot 64.*



*Szef pilotów Maciej Łempicki i superintendent Lech Pasiorowski testują nowo zakupioną w 2011 roku pilotówkę: Pilot 60.*



*Szyper Tadeusz Gromada, mechanik Jerzy Teofilak.*



*Piloci ruszają na redę obsadzić statki.  
Od lewej: Wojciech Rybak, Piotr Rzewuski, Andrzej Bejger, Juliusz Ferber,  
Włodzimierz Grycner, Jacek Różkowski, Piotr Szelepajło.*





*Od lewej: Włodzimierz Grycner, Wojciech Rybak, Juliusz Ferber,  
Tomasz Mossur, Dariusz Kaczyński.*



*Mechanik Bogdan Gryzik.*



*Znowu płyniemy na redę – szyper Zbigniew  
Bugajny, mechanik Grzegorz Pstrucha  
i z tyłu pilot Jacek Szurko.*



*Szyper Janusz Pietkiewicz, zwany Jan Tygrys – ze względu  
na długoletnie dowodzenie holownikiem Tygrys.*







*Od lewej: szef pilotów Maciej Łempicki wypływa na trasę. Za sterem szypier Zenon Mrukowski obok stoi mechanik Waldemar Sienicki, a przy stoliku pilot Jan Dzwonkowski.*

Mój szkolny kolega Bronisław Jany, który w pilotażu spędził aż trzydzieści sześć lat, kiedyś opisywał swoją pracę w taki oto sposób:

*Każdy doświadczony marynarz wie, że najtrudniejsza jest żegluga w pobliżu wybrzeży, przy wejściu do portów, w ujściach rzek i wąskich przejściach, na wodach o dużych wahanach głębokości. Wymaga ona bowiem w takich miejscach doskonałej znajomości głębokości toru wodnego, pływów, prądów morskich, położenia niebezpiecznych płycizn, zamuleń, słowem wszystkich uwarunkowań. Wiedza na ten temat była niezwykle cenna w czasach, gdy przede wszystkim uprawiano żeglugę wzdłuż wybrzeży, ale również w okresie, gdy już używano map morskich i potrafiąco określać stan wód i prądów oraz położenia statku.*

*Pilotaż morski zaczął się rozwijać wraz z żeglugą oceaniczną. Żeglarzy znających morze posyłał Hiram flocie króla Salomona. Wzmianki o doświadczonych sternikach-pilotach znajdujemy w Odysei Homera. Jedna z inskrypcji na sarkofagu w starożytnym Egipcie głosi, że żeglarz imieniem Knem Hotep, żyjący około półtora tysiąca lat przed naszą erą, jedenaście razy służył jako pilot na Nilu. W I wieku naszej ery rybacy z Zatoki Kambijskiej w Indiach wypływali naprzeciw statkom oceanicznym, aby pomóc im podczas wejścia do portu. Pilotaż był znany w Grecji i na Krecie. Nawet flota Hannibala podczas przetrzymywania armii Kartaginy przez Morze Śródziemne, korzystała z usług pilotów. W Średniowieczu kapitanowie korzystali z usług pilotów, którzy jednocześnie zajmowali się rybołówstwem. Dzięki znajomości lokalnych warunków mogli bezpiecznie wprowadzać statki do portów, położonych z reguły w ujściach rzek, otoczonych mieliżnami. W okresie tym miasta-porty wydawały pierwsze akty prawne oraz regulacje dotyczące pilotażu. Na przykład, pilot, który osadził statek na mieliźnie mógł być przez załogę skazany na karę śmierci. O obowiązkach pilotów była również mowa w zbiorze zwyczajów Walencji z 1250 roku Oto Konsulat Morski, który stanowił o odpowiedzialności pilota w taki sposób:*

*Jeżeli się zdarzy, że zabrany pilot nie będzie w stanie dotrzymać tego co przyrzekł i do czego się zobowiązał, czyli znajomości okolic oraz bezpiecznego wprowadzenia statku, należy takiemu pilotowi bezzwłocznie ściąć głowę, bez litości i bez pardonu.*



*Piloci jako osoby posiadające wiedzę na temat lokalnych uwarunkowań, oraz wysokie kwalifikacje morskie są dla statków pokonujących trudne odcinki tras – wprost bezcenni. Zawód pilota jest uważany za ukoronowanie kariery marynarza, a usługa pilotowa jest sposobem realizacji przez państwo zasady bezpiecznej żeglugi. W Polsce okresu międzywojennego pilot był urzędnikiem państwowym, wysoko usadowionym w hierarchii Kapitanatu Portu. Również w okresie powojennym pilotaż był związany z Urzędem Morskim, aż do czasu przejścia ich przez powstałe wtedy Zarządy Portów. Od tego czasu status pilota ulegał stopniowej degradacji – pilot przestał być urzędnikiem państwowym a stał się pracownikiem portu.*

*Dopiero w 1989 roku piloci największych portów polskich powołali spółki prawa handlowego, zajmujące się świadczeniem usług pilotowych. Realizując zasady bezpiecznej żeglugi, państwo poprzez dyrektorów Urzędów Morskich, sprawuje nadzór nad wykonywaniem usług pilotowych. Dyrektorzy właściwych terytorialnie Urzędów Morskich m.in. określają rejony pilotowe, z podmiotów wykonujących usługi pilotażu tworzą stacje pilotowe i w porozumieniu z organizacją pilotową wydają regulamin jej funkcjonowania. Prowadzą też listy pilotów, przeprowadzają egzaminy i okresowe sprawdziany kwalifikacyjne.*

Ponad 250 pilotów przewinęło się przez powojenny pilotaż szczeciński, ale tylko nieliczni ten zawód pokochali i przepracowali ponad trzydzieści lat. Wśród takich „trzydziestolatków” znajdują się między innymi – Wacław Bielinowicz, Piotr Cegielski, Henrych Jaroch, Stanisław Kupś, Edward Trojanowski, Jan Wiczorek, Stanisław Starzyński, Bronisław Jany, Maciej Łempicki.

Obecna długość toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina, na którym piloci prowadzą statki, wynosi 67,8 km. Trasa Szczecin–Świnoujście to około cztery i pół godziny pilotowania, chociaż niekiedy trwa to dwa razy dłużej. Dodam jeszcze, że trasa urzeka naturą, zielenią, niezliczoną ilością różnych gatunków ptactwa, wśród których króluje wspaniały orzeł bielik.

Do Szczecina mogą zawiązać oceaniczne kolosy o długości 215 m i 9,15 m. Do Świnoujścia odpowiednio 270 m i 13,2 m zanurzenia, a większe tylko za zezwoleniem kapitanów portów.

Pilot morski prowadzi jednostkę ze statkowego mostku, gdzie jest „doradcą” kapitana, ale przecież praktycznie to on obejmuje dowództwo statku, kiedy pojawia się na mostku. I tak: wchodzi na statek w Szczecinie, a schodzi z niego na redzie Świnoujścia. Podczas wprowadzania statku do Szczecina cała ta procedura ulega jakby odwróceniu. Pilot, czekający na zatrudnienie w Świnoujściu, wypływa na redę, kiedy owo zatrudnienie się pojawia. Tam wchodzi na statek i prowadzi go do Szczecina. Istnieją też inne warianty, bowiem może pilotować statek do innych portów na trasie. Pilotować zestaw holowniczy lub pchany.

Ze względów organizacyjnych funkcjonują obecnie dwie wachty, pracujące po dwa tygodnie. Jak już pisałem w innym miejscu, piloci dzielą się na portowych i trasowych. Obie te grupy mają takie same kwalifikacje i mogą się zastępować. Trasowi prowadzą statki po torze i cumują, a portowi głównie zajmują się przeholunkami statków z jednego nabrzeża na inne, jak również manewrowaniem większych statków w porcie, cumując je i odcumowując.

Istnieją dwie stacje pilotowe w Szczecinie i w Świnoujściu, w których pracuje po czterech dyspozytorów (po dwóch na wachtę). To dyspozytorzy śledzą ruch statków, kierują i wożą pilotów na statki.

Trasa do otwartego morza jest trudna, zwłaszcza w zimie, gdy Zalew Szczeciński skutą jest lodem, a północno-zachodnie wiatry popychają tam wielkie pola lodowe, przy zdjętych bojkach trasowych, bądź przesuniętych. Starzy piloci opowiadają, że przed wojną statek zepchnięty przez lód osiadł na mieliźnie, a dryfująca kra weszła na pokład i ścięła nadbudówkę. Załogę uratowano, ale statku się nie udało. Niekiedy jednak prasa donosi o tragicznych wypadkach:





Tragiczny wypadek na redzie. 54-letni pilot, wprowadzający statki do gdyńskiego portu, wpadł do wody przechodząc ze statku na statek. Mimo natychmiastowej akcji ratunkowej, nie udało się go uratować. Do wypadku doszło wczoraj w południe. Edmund D. poślizgnął się przechodząc ze statku-pilota na jednostkę, którą miał wprowadzić do portu. Pomimo podjętej akcji ratunkowej i reanimacji przez lekarzy pogotowia ratunkowego, mężczyzna zmarł po przewiezieniu do szpitala. Przyczyna śmierci nie była wczoraj znana. Tak samo prawdopodobne jest zachłyśnięcie wodą, jak wychłodzenie organizmu albo uderzenie głową o burtę. Przyczynę zgonu wyjaśni dopiero sekcja zwłok – usłyszeliśmy w Komendzie Miejskiej Policji w Gdyni. Wypadki pilotów morskich, niestety, nie należą do rzadkości – komentuje Ryszard Wróbel, prezes Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich. W ostatnich trzech latach zdarzyło się ich kilkanaście, w tym aż cztery w Gdyni. Rodzą się pytania – czy zawód pilota morskiego jest zawodem wysokiego ryzyka? Czy uprawiają go ludzie wystarczająco doświadczeni? Czy środki transportu pilotów są bezpieczne? Gdzie kończy się ryzyko, a zaczyna igranie ze śmiercią?

### **Dziennik Bałtycki: Tragedia w porcie**

Do tragicznego wypadku doszło w środę przed południem w Gdyni. Po stojący na redzie gdyńskiego portu statek *Wilson Hummer* wypłynął o godz. 11 stoczniowy holownik z pilotem. Znajdujący się na jego pokładzie, 54-letni Edmund D. miał wprowadzić statek do portu. Jednak, gdy przechodził na jego pokład, wpadł do wody. W wyniku akcji ratunkowej Edmunda D. wyciągnięto na powierzchnię po 10 minutach.

Podjęto reanimację, udało się przywrócić krążenie i Edmund D. natychmiast został przewieziony do szpitala – mówi Piotr Pepliński z sekcji prewencji Komendy Miejskiej Policji w Gdyni. Niestety, mimo opieki lekarzy, pacjent zmarł. Wypadkiem zaniepokojeni są przedstawiciele Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich. Zdaniem Ryszarda Wróbla, prezesa organizacji, to już czwarte podobne zdarzenie w Gdyni w ciągu ostatnich trzech lat.



*Pilotówka podpływa do burty statku.*



## Torem wodnym ze Szczecina do Świnoujścia



*Obecny tor wodny Świnoujście–Szczecin.*

Pierwsze ślady słowiańskiego grodu na terenie dzisiejszego Szczecina datuje się na VIII wiek. W zapiskach arabskiego podróżnika Ibrachima Ibn Jakuba, który w X wieku opisywał kraje zachodnich Słowian, Szczecin występuje pod nazwą Sadżin lub Sasin. Można z tego wnioskować, że już wówczas był dla tych obszarów ważny.

W X wieku książę Mieszko I przyłączył Pomorze Zachodnie, wraz ze Szczecinem do państwa Polan. Mimo zawirowań politycznych (Szczecin znalazł się pod panowaniem Duńczyków, a po ich odejściu podlegał przemennie niemieckiemu cesarzowi lub elektorowi Brandenburgii) kolejne wieki był dla Szczecina pomyślne. Miasto stało się głównym ośrodkiem gospodarczym ujścia Odry, zyskując także na znaczeniu politycznym, a książę Wacław I, protoplasta rodu Gryfitów, doprowadził do wykształcenia się tutaj odrębnej państwowości. Związek Szczecina z morzem został podkreślony w dokumentach lokacyjnych przyznających miastu szereg przywilejów handlowych, w tym zwolnienie z ceł. W 1278 roku miasto zostało członkiem Hanzy. Dzięki związkowi z Hanzą, nastąpił odczuwalny rozwój gospodarczy trwający cały wiek XIV.





W drugiej połowie XV wieku władzę w Szczecinie przejął Bogusław X. Okres jego rządów naznaczony jest dalszym wzrostem znaczenia Szczecina w regionie.

W XVI wieku Szczecin znajdował się pod panowaniem kolejnych władców dynastii Gryfitów – Barnima IX oraz Jana Fryderyka. Siedzibę władców szczecińskich – Zamek Książąt Pomorskich przebudowano w stylu renesansowym.

W czasie wojny trzydziestoletniej Szczecin zajęli Szwedzi. Działania wojenne podczas potopu szwedzkiego przyczyniły się do upadku gospodarczego miasta. Panowanie Szwedów i budowa twierdzy Szczecin zamknęły możliwości jego terytorialnej ekspansji. W roku 1713 miasto zostało przyłączone do Prus.

Wiek XIX był dla Szczecina czasem rozwoju przestrzennego i inwestycji w infrastrukturę techniczną (sieć gazową wykonano w 1848, wodociąg i kanalizację założono w 1864, a sieć elektroenergetyczną w 1886, pierwsze linie tramwajowe założono w 1879, a ich elektryfikację przeprowadzono w 1897).

W 1873 rada miejska podjęła decyzję o zburzeniu obwarowań i rozbudowie miasta, co wiązało się z likwidacją twierdzy. Szczecin stał się prężną europejską metropolią. Przełom wieku XIX i XX przyniósł miastu dalszy rozwój przemysłowy. Szczecin należał wówczas do największych i najszybciej rozwijających się miast cesarskich Niemiec.

Dynamiczny gospodarczy rozwój miasta przerwała II wojna światowa. Wskutek alianckich nalotów bombowych zabudowa miasta została zniszczona w 60-70%, port wraz z przyległościami w 70-80%, a obiekty przemysłowe uległy zniszczeniu niemal w 90%.

W wyniku uzgodnień traktatów pokojowych od 1945 roku Szczecin znajduje się w granicach Polski.

Do połowy XVII wieku statki pływały naturalną, głębokowodną trasą wiodącą przez cieśninę Pianę. Król pruski Fryderyk Wilhelm I, nękany wysokimi claami nakładanymi przez Szwedów w Włogoszczy, rozpoczął szukanie innej drogi wodnej.

Pierwsze próby pogłębiania ujściowej ryny zachodniej Świny przeprowadzono w 1730 roku. Ich efekt był jednak nietrwały, bo już po pierwszym sztormie rynną uległa powtórnemu zamuleniu. Wtedy pojawił się pomysł obramowania ujścia i wytworzenia w ten sposób nurtu płuczącego rynnę samoczynnie. W wyniku obramowania, wysunięcia w morze ostróg kierujących oraz odcięcia wschodniej odnogi Świny, stopniowe sztuczne zwężenie nurtu rzeki spowodowało samoczynny proces pogłębiania dna. Była to przełomowa chwila dla rozwoju świnoujskiego portu. W roku 1740 poczynania te uświadomiły władcom pruskim, Szczecinowi i portom nad Zalewem Szczecińskim, że trzeba udostępnić dla żeglugi zamuloną Świnę.

Świna (niem. Swine) jest częścią systemu wodnego estuarium Odry najkrótszą z trzech cieśnin (obok Peenestrom i Dziwny) łączących Zalew Szczeciński z Morzem Bałtyckim o długości ok. 16 km i szerokości 100-1000 m. Uchodzi do Zatoki Pomorskiej w Świnoujściu (biorącym swą nazwę od nazwy cieśniny). Jej korytem odpływa 75%, przez Peenestrom – 15%, a Dziwną 10% wód z Zalewu do morza. Rozdziela wyspy Uznam i Karsibór od Wolina.

Sześć lat później Świnoujście z małej wioski rybackiej stało się portem morskim. Do 1745 roku trwale obramowano wschodni brzeg Świny na długości 715 m, co umożliwiło żeglugę.

W latach następnych umocniono brzeg zachodni (660 m). Po przerwie spowodowanej wojną 7-letnią prace wznowiono. W 1776 roku długość umocnionego nabrzeża wynosiła już 1170 m. W 1748 roku ze Świnoujścia wyszło w morze już 628 statków.

Równocześnie trwały prace pogłębiarskie na Odrze w miejscach dotychczas nie wykorzystanych dla żeglugi. W 1741 roku pogłębiono i poszerzono ujście Odry do Domiędzy do głębokości 5 m (przekop tzw. Skolwiński Nurt). Wykonano też wiele prac pogłębiarskich



i korekcyjnych na dolnej Odrze poniżej Szczecina, w wyniku których w 1746 roku głębokość toru wodnego osiągnęła 4,4 m lecz okazała się już niewystarczająca.

Właściwe prace nad torem wodnym rozpoczęły się dopiero ok. 1875 roku i prowadzone były w kilkunastu etapach. Najpierw powstał Kanał Piastowski – przekop o długości ok. 2,5 km przez południowo-wschodnią część wyspy Uznam ominięto w ten sposób mielizny górnej, tzw. Starej Świny. 26 czerwca 1880 roku został oddany do użytku 7,5-kilometrowy Kanał Cesarski (Kaiserfahrt) – współcześnie Kanał Piastowski, łączący Świnoujście z Zalewem Szczecińskim. Do 1895 roku głębokość toru osiągnęła ok. 6 m. W 1889 podjęto decyzję o pogłębieniu toru do 8 m również na Zalewie Szczecińskim. Na Roztoce Odrzańskiej musiano usunąć dwie kamieniste rafy, z których usypano wyspę Chelminek. Prace ukończono w 1900 roku.

W 1894 roku rozpoczęła się budowa nowego portu miejskiego między Parnicą, Duńczycą i Łasztownią. W kolejnym roku oddano do użytku Kanał Wrocławski łączący Duńczycę i Parnicę. Najpierw oddano do użytku Basen Wschodni, a następnie w roku 1910 Basen Zachodni. Strefa wolnocłowa portu zajmowała wówczas 60 ha, w tym 22 ha stanowiły wody. W 1911 roku nad dolną Parnicą (nad jej wschodnim odcinkiem) rozpoczęto budowę portu przemysłowego, gdzie w 1917 roku oddano do użytku rozległy Basen Górnośląski. W 1898 w porcie Szczecin otwarto port wolnocłowy.

Do 1911 roku zrealizowano projekt Kanału Mielińskiego w Świnoujściu. Urobek z budowy i pogłębiania toru wyrzucano na przyległe pola, w miejscowościach nad Zalewem, w ten sposób wyrefulowano biały piasek i powstały plaże. W roku 1928 oddano odcinek przez Roztokę Odrzańską, głębokość toru osiągnęła ok. 8,5 m.

Ukończony port w 1922 roku posiadał trzy nabrzeża przeładunkowe. W kolejnym roku port miejski i państwowy połączył się w Szczecińskie Towarzystwo Eksploatacji Portu (Stettiner Hafen Betriebsgesellschaft). W latach dwudziestych XX wieku rozpoczęto budowę murowanych magazynów, zaczęto zastępować pale drewniane palami betonowymi, budowano wciąż nowe pomosty, nabrzeża, suwnice, wywrotki i dźwigi. W roku 1931 rozszerzono tereny portowe o wyspę Ostrów Grabowski.

Po 1931 oddano do użytku cztery bramy torowe na Zalewie. Latarnie stawy i pławy zasilano płynnym gazem. Bramy wytyczyły dokładnie drogę toru dla żeglugi. W 1935 głębokość toru osiągnęła ok. 9,5 m.

Do powiększenia obszaru portowego przystąpiono w ostatnich dekadach XIX wieku. Najpierw wybudowane zostały nabrzeża na Duńczy. W 1877 roku został wybudowany na Kępie Parnickiej dworzec kolejowy z linią kolejową łączącą port i prowadzącą do Kostrzyna, a w kolejnym roku doprowadzono linię do nowych nabrzeży przy Duńczy. Dworzec ten zlikwidowano w 1896 roku pozostawiając nowoczesny układ kolejowy obsługujący port.

W latach 1924-1927, w wyniku prac pogłębiarskich, tor wodny Szczecin-Świnoujście osiągnął 8,7 m głębokości, przy okazji otrzymując nowe oświetlenie.

W 1929 roku oddano do użytku Przekop Mieleński (Mölln Fahrt) o długości 5,5 km, skracający trasę ze Świnoujścia do Basenu Górniczego oraz Przekop Parnicki (Parnitz Durchstich), usprawniający drogę barek z Odry do Basenu Górniczego. W 1931 roku przekopane zostały Kanały Dębicki (Breslauer Fahrt) oraz Grabowski (Grabower Fahrt) poprawiający żeglugę w rejonie strefy wolnocłowej. Niektóre akweny portu pogłębiono do 9,6 m, przystosowując je do przyjmowania dziesięcioletników.

A przy okazji wspomnijmy o największym, jak dotychczas, uszkodzeniu brzegów Kanału Cesarskiego (Piastowskiego), do jakich doszło w nocy z 8 na 9 lutego 1934 roku, kiedy to potężny sztorm wtłoczył w głąb lądu ogromne masy wody morskiej, zmieszane z wielkimi blokami lodu.

Masowe bombardowania w końcowej fazie II wojny światowej zupełnie unieruchomiły





port, zniszczony dodatkowo przez oddziały niemieckie przed opuszczeniem miasta i niszczone także przez dywersantów już po zajęciu miasta przez wojska radzieckie. Inwentaryzacja powojenna wykazała w porcie 80% zniszczeń. Zniszczone były urządzenia (np. wszystkie 152 dźwigi), akwenty były zatarasowane wrakami, tor wodny dodatkowo zamulił się w wyniku braku konserwacji. Początkowo uruchomieniem i użytkowaniem centralnej części portu zajmowało się wojsko radzieckie i radziecka komendantura portu. Od lutego 1946 roku pewne fragmenty portu były sukcesywnie przekazywane administracji polskiej, cały port przejęty został przez polskie władze portowe 19 września 1947 roku. Zasadnicze prace związane z odbudową portu prowadzone były w ramach tzw. Trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarki w latach 1947-1949. W efekcie zdolność przeładunkowa portu zwiększyła się z 98 tys. ton w 1946 roku do 5,9 mln ton w 1959 roku.

Falochrony I Bramy Torowej Kanału Piastowskiego w Świnoujściu, znajdują się w południowej stronie wyspy Karsibór, po obu stronach Kanału Piastowskiego. Wschodni falochron mierzy 430 m, zachodni 550 m. Obie budowle zastąpiły stare, zniszczone falochrony z początku XX wieku. Modernizacja południowego wylotu tego kanału była największą inwestycją hydrotechniczną w Polsce od pięćdziesięciu lat. Dorobiono im potem ostrogi, które miały zapobiec zamulaniu, nie spełniły jednak tych oczekiwań, a nawet wywołały powstawanie głębokich dziur wewnątrz kanału.

### **Któregoś dnia przeprowadziłem rozmowę z pilotem Piotrem Kabutem, kiedyś pracownikiem szczecińskiego kapitanatu, znawcą problemów portowych.**

Piotr Kabut jest absolwentem WSM w Gdyni z roku 1974. Od roku 1978 związał się z Urzędem Morskim w Szczecinie. Przez pierwsze sześć lat jako pracownik Kapitanatu Portu Szczecin odpowiadał za sprawy związane z torem wodnym i oznakowaniem nawigacyjnym.

Po przerwie związanej z pracą na statkach, powraca do Urzędu Morskiego w 1997 roku aby zająć się budową systemu kontroli ruchu statków na torze wodnym Świnoujście – Szczecin. Po zakończeniu inwestycji w 1999 roku przechodzi do pracy jako pilot Stacji Pilotów w Szczecinie.

### **Oto jego spojrzenie na historię toru:**



*Pilot Morski Piotr Kabut.*

- Z tego co wiem, jesteś pasjonatem portowych tematów. Mam taki ogólny postulat, abyś spojrzał na tor wodny Szczecin-Świnoujście po swojemu. Jaki jest? Czego mu brakuje? Co tam się ostatnio zmieniło? Jakie jest wyposażenie toru we wszelkiego rodzaju znaki, oświetlenie, no wiesz, takie sprawy?

- *Z racji pracy i doświadczenia, wiele problemów i faktów stosunkowo nieźle utrwaliło się w mojej pamięci. Za to z umieszczeniem ich w konkretnym czasie miałbym jednak trudności. Przede wszystkim z braku odpowiednich, dokumentujących zapisków. Chcę wierzyć, że temat naszej rozmowy, a przede wszystkim fakty i realia, staną się dla czytelników twojej książki swego rodzaju wskazówką. Może pomogą także tym, którzy kiedyś zechcą zająć się szczegółową historią portów ujścia Odry.*

### **- Piękna deklaracja. No to zaczynamy...**

- *Tor wodny Szczecin-Świnoujście jest torem wąskim, wykopanym w dnie. Jego głębokość wynosi 10,5 metra, a utrzymywana jest ona na całej szerokości dziewięćdziesięciu metrów dna. Maksymalne zanurzenie statków, wchodzących do portów Szczecin i Police, wynosi 9,15 metra. Dla portu Świnoujście wynosi odpowiednio 13,2 metra. Aby organizować i śledzić*



ruch statków na torze, zainstalowano tam System Kontroli Ruchu Statków, zwany w skrócie VTS, czyli Vessel Traffic System. Powstał on w latach 1997-99 i opierał się na pięciu stacjach radarowych, rozmieszczonych na trasie, których sygnały, przesyłane kablem światłowodowym do centrów koordynacyjnych w Szczecinie i Świnoujściu, tworzyły mapę elektroniczną całego tego obszaru. Wspomniany system pozwalał na obserwowanie ruchu statków na torze i natychmiastowe reagowanie w razie potrzeby. Niestety, obecnie VTS jest już przestarzały. Wiem jednak, że plany Urzędu Morskiego obejmują instalację nowego, uwzględniającego zdobycze współczesne techniki.

### **- Proponuję, abyś pojechał teraz ze Szczecina w stronę świnoujskiej redy...**

- Przypominam sobie 1978 rok, kiedy to zakończono pogłębianie toru. Po raz pierwszy w swych dziejach uzyskał on wtedy głębokość 10,5 metra. Operacja ta wywołała jednak niebывale spustoszenia na trasie. Przede wszystkim spowodowała obsuwanie się brzegów, które przecież były nieumocnione. Na zalesionych brzegach większości szczecińskich wysp portowych do wody waliły się drzewa. Obsuwające się brzegi zawędrowały aż do oświetleniowych słupów Przekopu Mieleńskiego. Potem owe brzegowe oświetlenie nie zostało odtworzone, przez co Przekop Mieleński bardzo długo pozostawał bez światła. Przewracały się także znaki cypłowe wysp Czajcza, Żurawia, Mnisi Ostrów, Długi Ostrów i Wielki Karw. Znamienny jest los Wyspy Czajcza, która ówczesnie oddzielała nabrzeża Fosforowe, Cementowe i Huty od toru wodnego. Jej obsuwające się brzegi znacznie utrudniały ruch statków, co w końcu wymusiło decyzję o wybagrowaniu całej wyspy. Należy tu jeszcze dodać, że przewrócone znaki cypłowe zostały wówczas zastąpione znakami, jakie mocowano na podstawie wbitych w dno rur. Ich obecne umiejscowienie dokumentuje dawne pozycje znaków, kiedy jeszcze stały one na stałym lądzie. Swoją pozycję zachował jedynie znak Żurawia N, co było możliwe dzięki umocnieniu brzegu.

### **- Czy te działania rozwiązały wreszcie problem?**

- A skąd! Sprawa znaków właściwie wlecz się do dziś, ponieważ w jej uporządkowaniu przeszkadza jednocześnie kilka elementów. Podjęto drugą próbę umocowania znaków. Tym razem posilkowano się podstawą z wbitych w dno trzech rur, które dodatkowo sprzężono ze sobą. Tak, między innymi, postąpiono na zakręcie Mańków. Ale rozwiązanie „z trzema rurami” nie wszędzie zdało egzamin, chociaż powiodło się na dalbie nr 36 w rejonie Mijanki Police oraz na zakręcie przy Kopinie. Ale już dwóch zniszczonych dalb, 39 i 42, do dziś tam nie odbudowano, a na ich miejscach wystawiono pławy. Pozostałe znaki zakrętu przy Kopinie służyły w dobrym stanie przez prawie dwadzieścia pięć lat! No, ale przypadki chodzą nie tylko po ludziach. Oto dalba nr 44 została pewnego dnia staranowana przez statek, który przed kolizją utracił zdolności manewrowe. Z kolei surowa zima z 2010 na 2011 spowodowała radosne lodolamanie aż po wyspę Chelminek. Uruchomiło to takie masy lodu, że uszkodziły one dalby 36, 43 i 44. Nawiasem mówiąc, dalby 36 i 44 potem wymieniono na nowe, ale dalba 43 do dziś pozostaje odchylona od pionu.

### **- Co z zakrętem Mańków?**

- No właśnie. Kiedy w latach osiemdziesiątych posadowiano wspomniane znaki cypłowe, Urząd Morski podjął też wysiłek, aby rozwiązać sprawę stałego oznakowania zakrętu Mańków oraz zakrętu przy wyspie Kopina (Latarniana). Jednak pierwsze podejście to było tylko ustawienie znaków, zawieszonych na pojedynczej rurze, wbitej w dno. Atak zimy niemal natychmiast zniszczył wszystko. Z „jednorurowych” znaków ostał się jedynie – tkwi do dziś – ten, który sygnalizuje gazociąg Odolany naprzeciwko Pomostu Wendy.

Ale zatrzymajmy się na chwilę przy wspomnianym gazociągu. Jego rurę układano w dnie na głębokości siedemnastu metrów, licząc od powierzchni wody. Działo się to, jeśli dobrze pamiętam, w latach osiemdziesiątych. I wówczas miejsce przejścia rury z lądu do wody oznakowano dwoma solidnymi przyczółkami, opatrując je dużymi tablicami zakazu kotwiczenia w tym





miejscu. Wróćmy jednak do naszego głównego wątku, czyli do zakrętu Mańków. Kiedy pierwsze podejście ze znakami tak brutalnie zweryfikowała zima, postanowiono uczynić następny krok. Pojawiły się więc tam znaki, umocowane na trzech rurach. Nic z tego! Także te znaki udało się zniszczyć zimie. Stało się jasne, że żadna prowizorka nie może mieć tam miejsca. W 1998 roku wykonano więc porządne betonowe fundamenty i w nich to posadowiono znaki. Dzięki temu, służą do dziś. W ten sposób rozwiązano problem nawigacji na zakręcie. A chcę przypomnieć, że wcześniej próbowano ułatwić tam żeglugę przez wbicie dalby w linii nabieżnika Mańków, w takiej samej odległości od środka zakrętu, jak odległość od stawy Stepnica Dolna. Na owej dalbie umieszczono reflektor radarowy, a w zimie umieszczano racon. Obecnie wspomniana dalba jest całkowicie niewidoczna, bo – pochylona – znajduje się pod powierzchnią wody.

**- Powiedziałeś na wstępie, że pogłębianie toru w późnych latach siedemdziesiątych, wywołało swego rodzaju kataklizm w linii brzegowej. Jak długo przychodziła ona do siebie?**

- Stabilizowanie się linii brzegowej wysp po wschodniej stronie toru wodnego ciągnęło się bodaj dziesięć lat. Z tego względu od zakrętu Bykowo aż do Basenu Górniczego brzeg pozostawał nieoświetlony. W końcu Urząd Morski ustawił tam dalby, zaczynając od numeru 48 naprzeciwko znaku Żurawia S, a kończąc na numerze 104 przy zakręcie w Parnicę Wschodnią. W ten połowiczny sposób rozwiązano problem oświetlenia Przekopu Mieleńskiego, który tonął w mroku od końca lat siedemdziesiątych.

Pozostając niejako w temacie oświetlenia toru wodnego, przenieśmy się teraz do Świnoujścia połowy lat dwutysięcznych. Przeprowadzono tam wówczas remont Kanału Piastowskiego od trzynastego kilometra po wyjście na Zalew Szczeciński. Wyremontowano wtedy skarpy i brzegi, które zostały też wyposażone w latarnie. Stara Ostroga Wschodnia oraz przewrócona Ostroga Zachodnia zostały zastąpione solidnymi falochronami. Na główkach umocowano światła, wskazujące wejście do Kanału Piastowskiego od strony Zalewu.

**- Jak sądzę, nie były to jedyne prace w rejonie Świnoujścia?**

- Oczywiście, że nie. Przy okazji przebudowy Kosy Środkowej pod koniec lat dwutysięcznych, która miała związek z potrzebami Marynarki Wojennej, zlikwidowano znak na Północnym Mielinie oraz wybagrowano sam cypel. Na końcu tak okrojonej wyspy umocniono brzeg i ustawiono latarnię, stanowiącą teraz nowy północny cypel wyspy Mielin. Dodajmy, że jej skrócenie pozwoliło jeszcze na ustawienie tam dużej obrotnicy, co – mówiąc obrazowo – szeroko otwarło rejon Odry Portu w Świnoujściu. Muszę w tym miejscu wspomnieć o pozornie marginalnym problemie, jaki często niweczy wysiłki Urzędu Morskiego, aby utrzymać znaki nawigacyjne przy torze w dobrym stanie. Tym problemem są... kormorany, a ściślej ich odchody. Oto świeżo ustawiony znak w ciągu kilku miesięcy staje się całkowicie nieczytelny na skutek ptasich zanieczyszczeń. Podam tu przykład starych wież kratownicowych III Bramy Torowej, które zostały wymienione na nowe rurowe w roku 2010, a które obecnie nadają się już do ponownego malowania właśnie ze względu na ptasie odchody.

Zaś odpowiadając na twoje pytanie, wspomnę jeszcze, że ów remont Kanału Piastowskiego będzie kontynuowany. Z tego, co wiem, dojdzie on do trzynastego kilometra, licząc od Północnego Mielina. Remontuje się też wschodni falochron wejściowy do świnoujskiego portu. U jego podstawy układane są garbiony z kamieniami, co ma wzmocnić całą konstrukcję. Między nasadą falochronu a nabrzeżem Chemików, niedokończona konstrukcja straszy wystającymi prętami. Jak zapewne pamiętasz, owe nabrzeże było budowane przez PŻM w czasach prosperity. Ale przyszły gorsze czasy, inwestycji nie ukończono...

W Świnoujściu naprawdę dużo się obecnie dzieje. Sztandarową inwestycją jest budowa gazoportu. Postępy tej budowy możemy śledzić na bieżąco, kiedy prowadzimy statki w bezpośredniej jej



bliskości. Przypuszczam, że finał budowy gazoportu wymusi zmiany w organizacji ruchu statków na torze podejściowym do Świnoujścia, a inaczej mówiąc – torze północnym.

### **- Czy w świnoujskim „pejzażu morskim” dużo się zmieniło?**

- Powstał nowoczesny terminal promowy, inwestor zamierza budować tam pierwsze stanowisko. Nie od rzeczy byłoby wspomnieć o masztach wysokiego napięcia, tak charakterystycznych dla Świnoujścia, które wymieniono na rurowe. Wyremontowano też Basen Bosmański w okolicy dworca kolejowego. Powstała również niewielka, ale nowoczesna baza rybacka, ostatni przyczółek przybrzeżnego rybołówstwa w tym rejonie. Przy nabrzeżu Portowców wyrósł okazały magazyn zbożowy, bardzo modern. Unowocześniono też stanowisko przeładunku paliw PKN Orlen, jak również zakończono wreszcie kilkuletnią przebudowę nabrzeża Górników, gdzie przy okazji ustawiono dwa nowe dźwigi samojezdne do rozładunku węgla. Jak widzisz, skończył się okres, ciągnący się od powojnia, kiedy to węgiel wyłącznie eksportowaliśmy. Obecnie przychodzi czas, kiedy musimy rozładowywać statki z tym paliwem. Cieszyć się, czy smuć?

Dopełnieniem zmian, zachodzących we wschodniej stronie świnoujskiego portu, była likwidacja posterunku Straży Granicznej u nasady falochronu. W ten sposób ostatecznie zgasło jaskrawe światło, jakie „biło po oczach” przepływające statki. Nie męczą się także załogi tysięcy jachtów, jakie przez dziesięciolecia musiały się meldować u wpisów do odprawy.

Zmiany zachodzą również po stronie zachodniej. Zapewne pamiętasz, że świnoujski Basen Północny aż dziesięć lat musiał czekać na decyzję w kwestii dalszego losu, kiedy wyprowadzili się stamtąd Sowieci. W końcu na Basen przeprowadzili spontaniczny szturm żeglarze, co ułatwiło mało mobilnym rządzącym podjęcie decyzji. Obecnie trwają tam prace przy budowie nabrzeży oraz zagospodarowuje się tereny przylegające. W tak zwanym międzyczasie wybudowano tam bazę ratownictwa morskiego SAR, zaś do nowego budynku na cyplu przenieśli się graniczni strażnicy, dawni wopiści, którzy poculi się bezdomni po opuszczeniu siedziby u nasady falochronu wschodniego...

### **- Skoro już mówimy o zmianach w pejzażu toru wodnego, czy też w jego pobliżu, to przypomnijmy też zmiany w Policach...**

- Owe zmiany mają starszy rodowód. Nie są jakby z ostatniej chwili. Myślę tu przede wszystkim o porcie morskim w Policach, który w czasach późnego Gierka budowany był jako „przeładownia statków”, czyli coś na kształt nabrzeża portu zakładowego. Miano tam przeładowywać rozmaite surowce dla potrzeb kombinatu, a ekspediować w świat gotowe produkty, przede wszystkim nawozy. Na przełomie dekad inwestycja „siadła”, a kiedy ją „odmrożono” – stosunkowo szybko przekształciła się w port pełną gębą, gdzie teraz regularnie zawijają statki oceaniczne, między innymi przywożące fosfaty. Na początku lat osiemdziesiątych rozbudowano też w Policach mijankę, wzbogacając ją o stanowisko do przeładunku amoniaku.

### **- W rejonie szczecińskiego portu pejzaż inwestycyjny też się zmienił...**

- No pewnie. Kiedy bagrowano obrotnicę przy Północnym Mielinie w Świnoujściu, szalandy wozily urobek aż do rejonu nabrzeża Katowickiego w Szczecinie. To było zaledwie dwa lata temu! A dziś w tym samym miejscu szczecińskiego portu wyrastają paliwowe zbiorniki kwasu siarkowego. Jednak stosunkowo najważniejszą inwestycją w porcie jest budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim. Idea budowy tego terminalu sięga późnych lat sześćdziesiątych, ale nigdy nie było na jej realizację pieniędzy. Teraz także budowa postępuje opornie. Od kiedy tylko pamiętam, na Ostrowie Grabowskim lokowano urobek pogłębiarski, aby przygotować grunt pod terminal. Jednak miały dziesięciolecia, a wciąż prowadzono tylko prace przygotowawcze. Szczęśliwie, że chociaż pracuje namiastka terminalu w Kanale Dębickim. Jednak podczas prac refulacyjnych nastąpiło obsunięcie brzegu Duńczycy. Przydarzyło się to na odcinku, który prowadzi od toru wodnego do dawnego Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych





i Podwodnych. W skutek tych działań, do Basenu Cichego można obecnie dopłynąć jedynie przez Kanał Przemysłowy, od strony Elektrowni. W latach osiemdziesiątych zagospodarowano północną część Wyspy Dolnej Okrętowej. Powstało tam wówczas nabrzeże Mazowieckie i loże dla doku nr 5 Stoczni Remontowej Gryfia. Ów dok stał się niebawem wizytówką stoczni, gdyż każdy statek wchodzący do portu od strony morza, miał go przed oczami. To była świetna reklama. W tamtym czasie wydawało się, że Gryfia ma nie tylko dobre pomysły, ale też zapewniony byt na długie lata. A teraz nie istnieje już nawet potężna Stocznia Szczecińska! Żal serce ściska. Na zakończenie wspomnę jeszcze o kilku inwestycjach mniejszego formatu. Otóż Urząd Morski wzbogacił się o nowe nabrzeże postojowe dla jednostek hydrograficznych, usytuowane między basenami GUM a SUM. W tym kontekście należy wspomnieć o miłej dla oka budowli, przypominającej statek z dziobem ku północy. To siedziba szczecińskiej Stacji Pilotowej. Co ciekawe, została wybudowana w miejscu, gdzie przed wojną działała podobna stacja niemiecka. Przypominam sobie nabrzeże Snop w latach siedemdziesiątych, które wtedy stanowiło kawałek zdezelowanego betonu. Trudno tam było zacumować nawet niewielkiej jednostce. Tymczasem obecnie jest to jedno z najczęściej odwiedzanych przez statki nabrzeży! Dodam jeszcze, że obok elewatora Snop powstały trzy nowoczesne pojemniki zbożowe, a północna część nabrzeża jest wydłużana. Jeszcze, jednym tchem, dorzucę o zmianach, jakie nastąpiły w rejonie dawnej Huty Szczecin. Nowy właściciel tego miejsca zlikwidował wielkie piece, z grubszą uporządkował cały ten teren. W ten sposób powstał terminal do odbioru metanolu, wyposażony w dwa duże zbiorniki.

Na zakończenie naszej rozmowy odrobina „torowej poezji”. Pamiętasz te maszty wysokiego napięcia w rejonie Inoujścia? Ustawiono je krótko przed szczecińskim zlotem żaglowców w 1985 roku. Kiedy stanęły, od razu powstał typowy polski problem, ponieważ nikt nie umiał zmierzyć wysokości linii nad poziomem wody, a obawiano się kolizji z masztami wpływających jednostek. Uporano się z tym problemem w ostatniej niemal chwili!

**- Dziękuję za rozmowę i odrobinę poezji.**



*Piloci: Piotr Kabut  
i Stanisław Jednaki.*



*Pomnik przed Kapitanatem  
Świnoujście.*

Jednym z wielkich osiągnięć rozwojowych toru, było otwarcie w 1969 roku Północnego Toru Wodnego dla statków o zanurzeniu 36 stóp. Fakt ten uczczono pomnikiem.

Przez lata zmieniało się i zmienia wiele. Na przykład 23 sierpnia 1994 roku w porcie szczecińskim został ustanowiony wolny obszar celny. Działalność eksploatacyjna została podjęta 1 lipca 1995 roku na obszarze o powierzchni 4,49 ha. W 2000 roku poszerzono wolny obszar celny do 19,39 ha, a następnie w 2005 roku do 19,66 ha.

Wreszcie udało się – dzięki zagranicznemu dofinansowaniu – przyzwolicie zmodernizować tor wodny, pogłębiając go, komputeryzując i wyposażając w radary.



Podstawową funkcją portu Szczecin jest import zboża, rud, olejów, papieru, celulozy, bloków granitowych, drobnicy oraz eksport węgla, żelaza, stali, zboża, pasz zbożowych i drobnicy. Razem z portem Świnoujście tworzy zespół portów, który jest najbliższym dużym zapleczem gospodarki morskiej dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski. Port Szczecin znajduje się w odległości 67,8 km na południe od Zatoki Pomorskiej i ok. 20 km od Zalewu Szczecińskiego.

Port Szczecin jest usytuowany na Odrze (Zachodniej) i jej prawym ramieniu – Regalicy. Położony jest w zachodniej części Pobrzeża Szczecińskiego, w północnej części Doliny Dolnej Odry na Międzyodrzu. W skład portu wchodzi akweny będące odgałęzieniami Odry i kanałami: Przekop Mieleński, Kanał Grabowski, Duńczyca, Kanał Wrocławski, Parnica, Kanał Dębicki oraz Jezioro Dąbie.

Odcinek Odry pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin ma status morskich wód wewnętrznych, a status portu morskiego dla portu Szczecin został nadany przez Ministra Żeglugi w 1957 roku.

Podejście do portu od północy odbywa się torem wodnym Szczecin–Świnoujście, a wejście na obszar portu następuje po minięciu Wyspy Żurawiej, leżącej na północ od Wyspy Dębina.

Granice portu stanowią:

- od północy (Kanał Skolwiński), teren portu rozciąga się ok. 6 mil wzdłuż brzegów rzeki Odry do Trasy Zamkowej (Odra Zachodnia);

- od południa – Parnica i baseny na południowym końcu Przekopu Mieleńskiego;

- od wschodu – od Regalicy na Odrze Wschodniej, wschodni brzeg Przekopu Mieleńskiego i rzeki Odry na północ do końca Wyspy Dębiny;

- od zachodu – Odra Zachodnia.

Eksplloatowane tereny portowe obejmują zachodni brzeg rzeki Odry od Wyspy Żurawiej do śródmieścia oraz odgałęzienia rzek: Parnicy i Duńczy.

Port Szczecin jest największym portem rzeczny w zlewni Odry, do której należą takie duże rzeki jak Warta, Noteć czy Nysa Łużycka. Według ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej port Szczecin należy do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Połączenie portu w Szczecinie z Morzem Bałtyckim poprzez tor wodny i port Świnoujście, a także położenie geograficzne obu portów spowodowało, że są one ze sobą związane gospodarczo tworząc zespół portów. Porty te są zarządzane przez spółkę akcyjną użyteczności publicznej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Niektóre nabrzeża są wyłączone z ZPS np. Kra, Energopol, Oko i inne.

Zespół portów Szczecin–Świnoujście stanowi najbliższe duże zaplecze gospodarki morskiej dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski, które skupia istotne obszary przemysłowe kraju, takie jak: Górnośląski Okręg Przemysłowy, aglomeracja wrocławska i aglomeracja poznańska. Duże znaczenie dla portu w Szczecinie ma także położenie blisko Niemiec, a przede wszystkim Berlina, odległego o 140 km od Szczecina. Ponadto od wielu lat porty Szczecin i Świnoujście są dla Czech i Słowacji najważniejszymi morskimi portami tranzytowymi.

Statki pełnomorskie płynące do portu Szczecin przepływają najpierw przez port Świnoujście, a następnie wykorzystują tor wodny Świnoujście–Szczecin, który je łączący. Tor przechodzi przez cieśninę Świny, Kanał Piastowski, Zalew Szczeciński i północny odcinek rzeki Odry. Długość toru wynosi 67,8 km. Głębokość osiągnęła ponad 11 m. Szerokość wynosi ok. 250 m. Klasa drogi wodnej Vb klasa - > 3000 t. Długość całkowita statków wchodzących i wychodzących z portu Szczecin nie może przekraczać 215 m, a szerokość całkowita 31 m. Zanurzenie statków wchodzących i wychodzących z portu nie może przekraczać 9,15 m przy





długości całkowitej do 160 m. Wchodzić do portu i być obsługiwane mogą statki o parametrach maksymalnych 61 tys. ton nośności.

W uzasadnionych przypadkach, przy zachowaniu szczególnych reżimów, otrzymują zgodę na wejście lub wyjście z portu statki o parametrach przekraczających dopuszczalne. Nie występują tu pływy, ale istnieje zjawisko zwane „cofką”. Stan wody w Odrze zależy od kierunku wiatru, północne wiatry wstrzymują odpływ i stan wody rośnie i odwrotnie, przy południowych maleje. Ruchem statków nadzoruje i kieruje Kapitanat Portu Szczecin, a infrastrukturą portową administruje Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

Za utrzymanie urządzeń nawigacyjnych toru wodnego Świnoujście–Szczecin i zespołu portowego odpowiada Urząd Morski w Szczecinie, którego Baza Oznakowania Nawigacyjnego znajduje się przy nabrzeżu Hydrograficznym.

W 2006 roku całkowita długość nabrzeży w porcie Szczecin wynosiła 23380 m, z czego 19833 m nadawało się do eksploatacji. Łączna długość nabrzeży o głębokości powyżej 10,9 m nadających się do eksploatacji wynosiła 1374 m. Całkowita długość nabrzeży przeładunkowych nadających się do eksploatacji wynosiła 14596 m.



*Szczecin – Odra Zachodnia.*

Mazowieckie, Wyposażeniowe, Gnieźnieńskie, Krakowskie, Arsenał, Kapitanatu, Pasażerskie, Bulwar Chrobrego, Wieleckie, Starówka, Bułgarskie, Tureckie, Rosyjskie, Kubańskie, Jugosłowiańskie, Albańskie, Greckie, Egipskie, Rumuńskie, Węgierskie, Polskie, Angielskie, Belgijskie, Holenderskie, Luksemburskie, Zbożowe, Niemieckie, Słowackie, Czeskie, Spółdzielcze, Fińskie, Ciche, PRCiP, Przemysłowe, Farblak, Remontowe, PRO, Nowe, Elektrowni, CPN-3, Parnickie, Naftowe, CPN-1, Sosnowieckie, Koksochemii, Opolskie, Dolnośląskie, Noteckie, Gorzowskie, Drawskie, Górnośląskie, Poznańskie, Toruńskie, Bydgoskie, Rybnickie, Wałbrzyskie, Czołowe, Pirs, Bytomskie, Południowe, Gliwickie, Chorzowskie, Katowickie, Zabrzańskie, Dąbrowieckie.

W porcie w Szczecinie znajduje się dziesięć obrotnic statków: na Odrze na wysokości południowej części nabrzeża Huty (Kra) – obrotnica o średnicy i dla zanurzenia 230 m/8,3 m; u zbiegu Przekopu Mieleńskiego i Kanału Grabowskiego – obrotnica o średnicy i dla zanurzenia 280 m/9,15 m; u zbiegu Przekopu Mieleńskiego i Parnicy – obrotnica o średnicy i dla zanurzenia 300 m/9,15 m (na dużym statku ma się wrażenie, że statek obraca się na leśnej polanie). W Basenie Górniczym: naprzeciw nabrzeża Katowickiego, Taśmowca i wejścia do basenu Górnośląskiego – obrotnica o średnicy i dla zanurzenia 260 m/9,15 m; u zbiegu kanałów Grabowskiego i Dębickiego – obrotnica

Port Szczecin ma sto trzy nabrzeża: Huty – Kra, Cementowe, Fosfatowe, Południowe, Fosfatowe Dalby, Snop, Bunkrowe, Huk, Żeglugowy Basen, Hydrograficzne, BTP, BON, Mak, Jachtowy Basen, Golęcińskie, Oko, Oko Basen, Cal, Drab II, Młyński Basen, Drab III, Warsztatowy Basen, Warsztatowe, Promowy Basen, Wulkan, Drzetowskie Północne, Drzetowskie Południowe, Odra Stare, Odra Nowe, Wrocławskie, Warszawskie, Radomskie, Kieleckie, Gdyńskie, Gdańskie, Przydekkowe, Kaszubskie, Łańcuchowe,





*Widok na stocznię remontową Gryfę  
i stocznię produkcyjną.*

skie Centrum Logistyczne, które obejmuje powierzchnię 20 ha. Dochodzą do niego tory kolejowe i drogi dojazdowe. W obrębie centrum istnieje parking dla 40 samochodów ciężarowych. Na terenie centrum operatorzy logistyczni budują magazyny niskiego i wysokiego składowania, chłodnie, punkty obsługi taboru, zaplecze usługowe dla klientów.

Na terenie portu znajdują się bazy specjalistyczne: baza kontenerowa (*ro-ro*) przy nabrzeżach Czeskim i Słowackim oraz nowo wybudowana baza kontenerowa przy nabrzeżu Fińskim; baza przeładunku paliw w Basenie Górnośląskim – CPN-1 (dla statków do 1,7 tys. DWT); bazy przeładunku paliw na Parnicy: CPN-2 (dla statków do 25 tys. DWT), CPN-3 (dla statków do 2 tys. DWT), CPN-4 (dla statków do 10 tys. DWT); baza przeładunku węgla – nabrzeża w Basenie Górnym: Pirs Taśmowca, Chorzowskie, Gliwickie, Bytomskie, Wałbrzyskie i Katowickie; baza przeładunku rudy i fosfatów – nabrzeże Katowickie w Basenie Górnym.

Szczeciński terminal węglowy posiada na nabrzeżu Pirs wywrotnicę wagonową o zdolności przeładunkowej 1000 ton/h, żurawie o udźwigu do 16 ton, a także powierzchnię z możliwością składowania 200 tys. ton. Podobno był to dar amerykański (w ramach UNRRY), ale samodzielnie został zamontowany przez Polaków.

Największy na polskim wybrzeżu elewator zbożowy *Ewa* o pojemności 75 tys. m<sup>3</sup>, w którym odbywa się przeładunek, składowanie, ważenie, suszenie zboża oraz kontrola fitosanitarna. Obok na nabrzeżu Słowackim w 2010 roku wybudowano duży magazyn zbóż.



*Przy nabrzeżu łódka Czesia.*

Dawniej widoczna na zdjęciu *Czesia* służyła Kapitanatowi Portu i pilotom. Łódź wiosłowa przewoziła działkowiczów na Wyspę Grodzką.







*Elewator Ewa.*

Oprócz elewatora *Ewa* na terenie portu w Szczecinie funkcjonują trzy inne elewatory, których łączna pojemność wynosi 70 tys. NRT.

W Szczecinie dla obsługi ruchu kontenerowego przygotowana jest przestrzeń składowa o pow. 15 tys. m<sup>2</sup> przeznaczona do jednorazowego składowania 800 TEU. Roczna zdolność przeładunkowa terminalu wynosi 50 tys. TEU. Szczeciński terminal kontenerowy jest wyposażony także w dwa magazyny o powierzchni łącznej 14,7 tys. m<sup>2</sup>.

Port Szczecin posiada wolny obszar celny, na którym możliwe jest prowadzenie działalności handlowej, przemysłowej, przetwarzania lub uszlachetniania towarów importowanych. Istnienie takiego obszaru pozwala na składowanie tu towarów spoza Unii Europejskiej bez ponoszenia cła i opłat importowych.

Szczeciński Wolny Obszar Celny zlokalizowany jest w drobnicowym rejonie portu Szczecin, we wschodniej części Łasztowni. Obszar ten obejmuje tereny o powierzchni 19,66 ha, jednak obecnie eksploatowany jest obszar o powierzchni 11,47 ha.

Na obszarze jest pięć nabrzeży (Rosyjskie, Kubańskie, Jugosłowiańskie, Albańskie, Greckie) o łącznej długości 1377 m, przy których mogą cumować statki o maksymalnym zanurzeniu 7,7 m i nośności 10 tys. DWT. W wolnym obszarze celnym znajdują się także otwarte place składowe o łącznej powierzchni 60 tys. m<sup>2</sup> oraz dwa magazyny: nr 7 (wielokondygnacyjny o powierzchni 22 tys. m<sup>2</sup>) i magazyn nr 13 (dwukondygnacyjny o powierzchni 4,2 tys. m<sup>2</sup>). Składowane są tam głównie: bloki granitowe, ziarno kakaowe i aluminium.

Port Szczecin jest skomunikowany autostradą z Berlinem i siecią zachodnioeuropejskich autostrad. Znajduje się w korytarzu komunikacyjnym Północ-Południe poprzez drogową trasę europejską E65 oraz magistrale kolejowe E59 i E-C59.



*Szczecin – widok z wieży katedralnej.*



Funkcję głównego dworca towarowego do obsługi kolejowej szczecińskiego portu pełni stacja Szczecin Port Centralny. Do stacji jest doprowadzona linia kolejowa nr 273, biegnąca z Wrocławia przez Zieloną Górę i Kostrzyn nad Odrą. Szczecin Port Centralny jest częścią rozbudowanego szczecińskiego węzła kolejowego. Dostęp do transportu kolejowego ma większa część południowej części portu. Linie kolejowe są doprowadzone do większości nabrzeży na Łasztowni, a także przy południowych nabrzeżach rzeki Parnicy, Basenu Górnośląskiego, Basenu Noteckiego, Basenu Warty, Basenu Górniczego i Basenu Kaszubskiego.

Bogactwo naturalnego krajobrazu dolnej Odry, w którą wkomponowany jest port z licznymi kanałami, wyspami i basenami sprawia, że na obszarze tym poza działalnością typowo portową, prowadzona jest także działalność turystyczna. Ruch turystyczny i pasażerski obsługiwany jest przez Dworzec Morski Żeglugi Szczecińskiej przy ul. Jana z Kolna. Stąd statki białej floty wypływają w rejsy po porcie. Organizowane są także rejsy po naturalnych akwenach dolnej Odry i Jeziorze Dąbie. Od kwietnia do października utrzymywane jest także regularne połączenie pasażerskie ze Świnoujściem. Kurs wodolotem trwa ok. 75 minut.



*Najpiękniejszym reprezentacyjnym miejscem Szczecina są Wały Chrobrego, to przy nich cumują statki pasażerskie.*

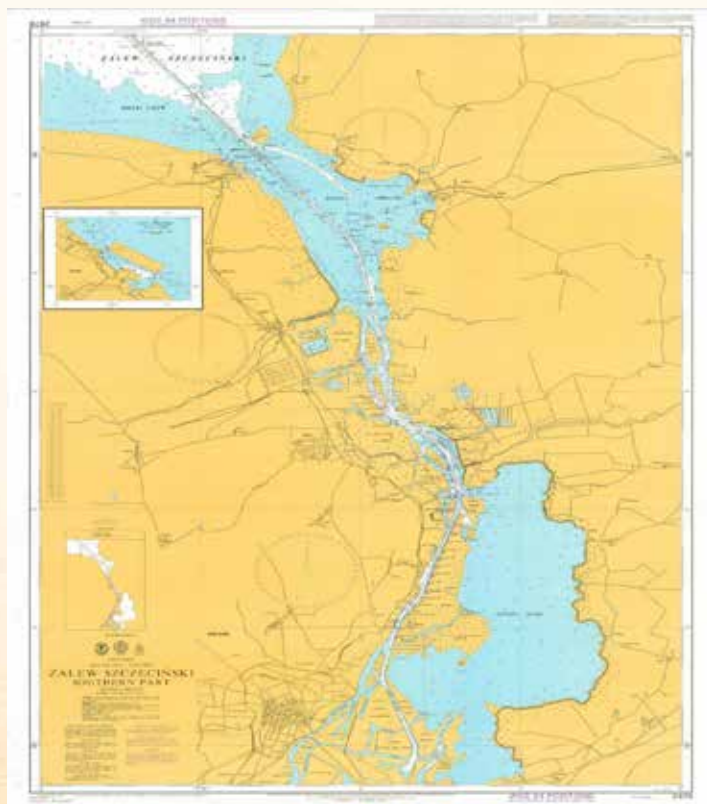
To właśnie z tego pięknego, mojego miasta pilotuję statek z elewatora Ewa na redę Świnoujście. Tor wodny Świnoujście–Szczecin (do 1945 niem. Kaiserfahrt) – stanowi sztuczną drogę wodną. Prowadzi od pławy podejściowej na kotwiczowisku w Zatoce Pomorskiej przez Świnę w Świnoujściu, Kanał Mieliński, Kanał Piastowski, Zalew Szczeciński, Roztokę Odrzańską, Domiążę w Policach i do portu w Szczecinie, przez Przekop Mieliński do Basenu Górniczego lub do Portu Centralnego i na Odrę Zachodnią.





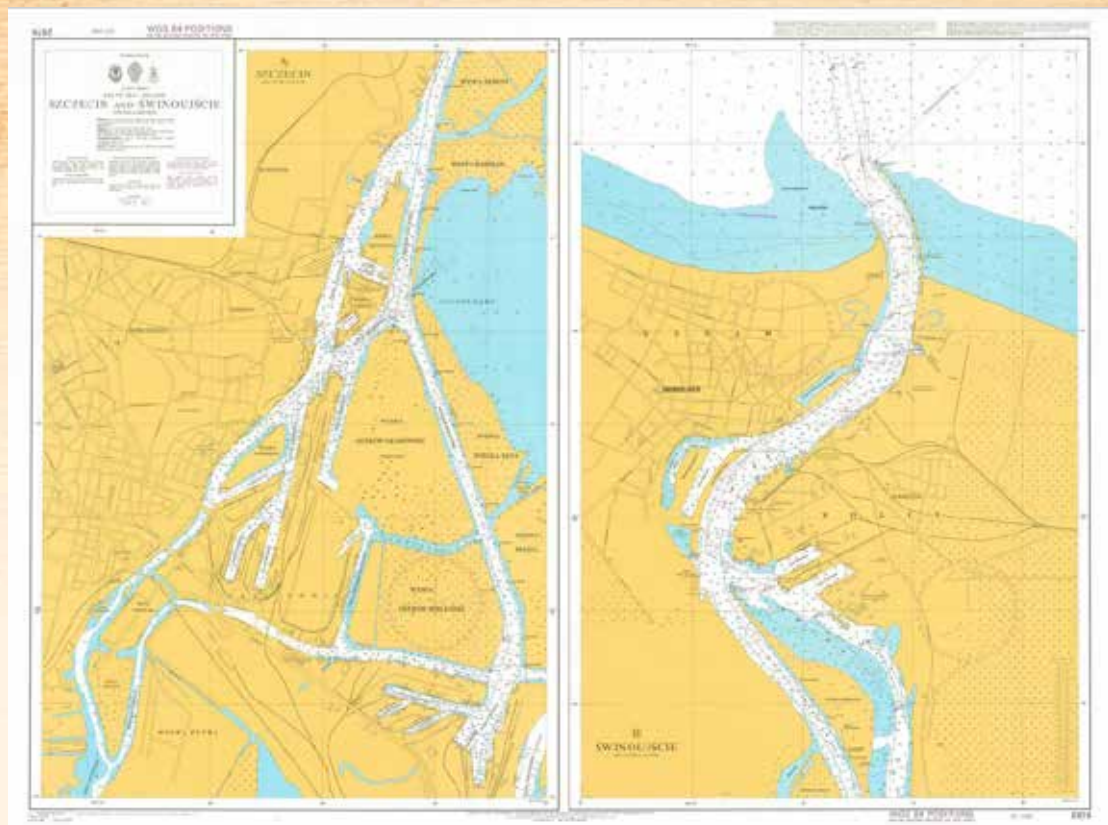
Tor podejściowy do Niemiec prowadzi od II Bramy Torowej, gdzie piloci niemieccy przejmują statki od polskich. Tor ten płynąc od II Bramy Torowej oznaczony jest następnie czterema pławami drążkowymi o nazwach: TW-1, TW-2, TW-3, TW-4. Minimalna głębokość na tym odcinku toru wynosi 4,5 m, a jego szerokość 75 m. Statki płynące tym fragmentem toru mogą prowadzić w nocy za rufą obserwację światła sektorowego na zachodniej stronie II Bramy Torowej.

Po minięciu pławy TW-4 należy w dalszym ciągu sterować kursem 289 stopni pomiędzy pławy 17-18 (wchodzące w skład oznakowania granicy państwa), aż do pławy świetlnej Haff. Pławę należy zostawić po lewej burcie i na jej trawersie należy wykonać zwrot na kurs 310,5 stopnia. Połączenie obu zalewów (wschodniego – Wielki Zalew, z zachodnim – Mały Zalew (Klejnes Haff) zaczyna się w przewężeniu między południowo-wschodnią częścią wyspy Uznam (Usedom), a cyplem lądu przy miejscowości Altwarp. Szerokość tego przewężenia wynosi około 4 Mm, a żeglowne przejście (Woitziger Fahrt) tylko 7 kabli. Średnia głębokość około 4,5 m. Po obu jego stronach znajdują się rozległe mielizny przybrzeżne Osiecka i Rzepczyński Wyskok (Repziner Haken). Tor wyznaczają pławy: Haff, H7, H6, H5, H4, UE, H3, H2, Sud/H1. Od pławy Sud/H1 Peenestrom do Morza Bałtyckiego oznakowanie stanowią pławy systemu bocznego – czerwone, drążkowe o numeracji parzystej (po prawej stronie) i zielone, nieparzyste po lewej stronie toru. Od pławy Peenestrom numeracja ta zaczyna się od numeru 118 i kończy się na Bałtyku numerem jeden. Tor wodny od pławy Sud/H1 Peenestrom ma pogłębioną rynnę oznakowaną pławami systemu bocznego (na odcinku do Wolgast średnia głębokość wynosi około 2,5 m, a od Wolgast do Bałtyku około 5 m). Od toru głębokowodnego prowadzą tory do Kamminke od pławy H6, Ueckermunde od pławy H4, Monkebude od pławy H2, Usedom od pławy 114/U1.



Mapa toru wodnego Świnoujście–Szczecin.





*Mapy toru wodnego Świnoujście–Szczecin.*

Któregoś dnia wyprowadzałem w morze statek *Black Sea*. Stał lewą burtą przy elewatorze *Ewa*. Musiałem więc po odcumowaniu obrócić go w kierunku morza.



*Elewator Ewa.*



*Wały Chrobrego. Wyspa Grodzka. Port Centralny. Wyspa Gryfia.*

Po obrocie nadałem obowiązkowy komunikat przez UKF:

„Uwaga statki w rejonie Orlego Przesmyku, *Black Sea* odcumował z nabrzeża Zbożowego z obrotem i mija elewator *Ewa*. Przy Orlim Przesmyku kręci w lewo do morza”.







*Przy elewatorze Ewa na nabrzeżu Słowackim wybudowano w 2010 roku nowy magazyn.*

Mijamy potężny elewator *Ewa*. W czasie II wojny światowej elewator pełnił prawdopodobnie funkcję obrony przeciwlotniczej, o czym świadczą umocowane na nim karabiny. Z II wojny budynek wyszedł prawie nienaruszony. 15 maja 1946 roku przejął go polska administracja i został nazwany żeńskim imieniem *Ewa*.

Z drugiej strony *Ewy* w Kanale Dębickim rozlokowały się nabrzeża: Słowackie i Czeskie (głównie przeładunki kontenerowe), Spółdzielcze oraz nowo powstałe nabrzeże Fińskie (byłem pierwszym pilotem tam cumującym). Do jeszcze nieoddanego nabrzeża cumowaliśmy awaryjnie.

Pomału rozkręciliśmy maszynę do maksymalnej dozwolonej prędkości ośmiu węzłów. Za rufą została Wyspa Grodzka, na której do dziś istnieje mój szkolny klub wioślarski AZS, oraz gęszcz prywatnych domków i ogródków, a za nią schowane nabrzeże Starówka.

Oddala się Port Centralny z wieloma nabrzeżami, takimi jak: Luksemburskie, Holenderskie, Belgijskie, Angielskie, Polskie, Węgierskie, Rumuńskie, Egipskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Kubańskie, Rosyjskie, Tureckie i najdłuższe nabrzeże Bułgarskie. Tutaj głównie przeładowuje się drobnicę, ale nie tylko.



*Stocznia Remontowa Gryfia.*



*Przekop Mieleński. Odra Zachodnia. Stocznia Gryfia.*

Po kilkunastu minutach, z lewej burty, ukazują się keje obłożone przez statki remontowane w Stoczni Remontowej *Gryfia*. W Basenie Brdowskim w trzech małych suchych dokach stoją statki. Stocznia *Gryfia* ma dużo zleceń i jakoś udaje jej się przeżyć kryzys i się prywatyzować.

Na Wyspie Gryfia i Wyspie Okrętowa usadowiło się wiele remontowych nabrzeży, takich jak: Gnieźnieńskie, obok którego właśnie przepłynąłem, a z drugiej strony nabrzeża: Mazowieckie, Łańcuchowe, Kaszubskie, Gdańskie, Gdyńskie, Kieleckie, Radomskie, Warszawskie, Wrocławskie i Krakowskie (które pełni rolę stacji prób maszyn).

Jeszcze przez kilka chwil z lewej burty statku mogę dojrzeć piękną panoramę Wałów Chrobrego z reprezentacyjnym w Szczecinie nabrzeżem i cumującymi tam: szkolnym statkiem *Nawigator XXI*, restauracją *Ładoga*, oraz dwoma małymi stateczkami wycieczkowymi



białej floty *Odra Queen* i *Peene Queen*, wożącymi chętnych na wycieczki po porcie. Dumnie z daleka za rufą prezentuje się szczeciński zamek, wznosi się moja Akademia Morska, obok Muzeum Narodowe i Teatr Współczesny oraz Urząd Wojewódzki. Przez oka mgnienie ukazuje się Kapitanat Portu Szczecin. Przed dziobem po lewej górują nad stoczniami potężne dźwigi.



*Waty Chrobrego.*



*Stocznie.*





Później z tej samej burty dostrzegam nabrzeża wyposażeniowe i olbrzymie pochylnie z segmentami lub gotowymi już do wodowania kadłubami statków budowanych w Szczecińskiej Stoczni. Myślę sobie – to wielka szkoda, że ta stocznia bankrutuje...

Tu naprzeciw wyspy *Gryfia* rozlokowała się stocznia i liczne nabrzeża, takie jak: Arsenał, Odra Nowe, Odra Stare, Drzetowskie Południowe i Północne, Wulkan, Warsztatowe, Drab, Cał, Oko. Na drugim brzegu Odry Zachodniej do nabrzeży *Gryfia* przylgnęło także pięć suchych doków.



*Między stoczniami: produkcyjną i remontową.*

*Naprzeciw Gryfia widoczny Orli Przesmyk – wejście na Jezioro Dąbskie.*

Po prawej burcie poprzez Orli Przesmyk dostrzegam w słońcu liczne białe żagle jachtów pływających po Jeziorze Dąbskim. Za rufą zostaje Przekop Mieleński, którym wpływa się na Basen Górniczy.



*Przekop Mieleński.*



*Basen Górniczy. Wejście na Parnicę, Basen Górnośląski i na Regalicę.*

Płynąc Przekopem Mieleńskim na Basen Górniczy, nagle po prawej burcie odsłania nam się wejście na rzekę Parnica.

Na Parnicy usadowiły się między innymi nabrzeża: CPN-2, CPN-3, CPN-4 (paliwowe), Gazowe oraz Parnickie. Dalej są nabrzeża Elektrowni, Stoczni Remontowej *Pomerania*, Farbolak i pomniejsze nabrzeża w Basenie Przemysłowym.





*Nowe nabrzeże przeładunku gazu  
wybudowane przez Orlen.*



*Nabrzeże Parnickie.*







*Basen Elektrowni.*



*Basen Elektrowni.*

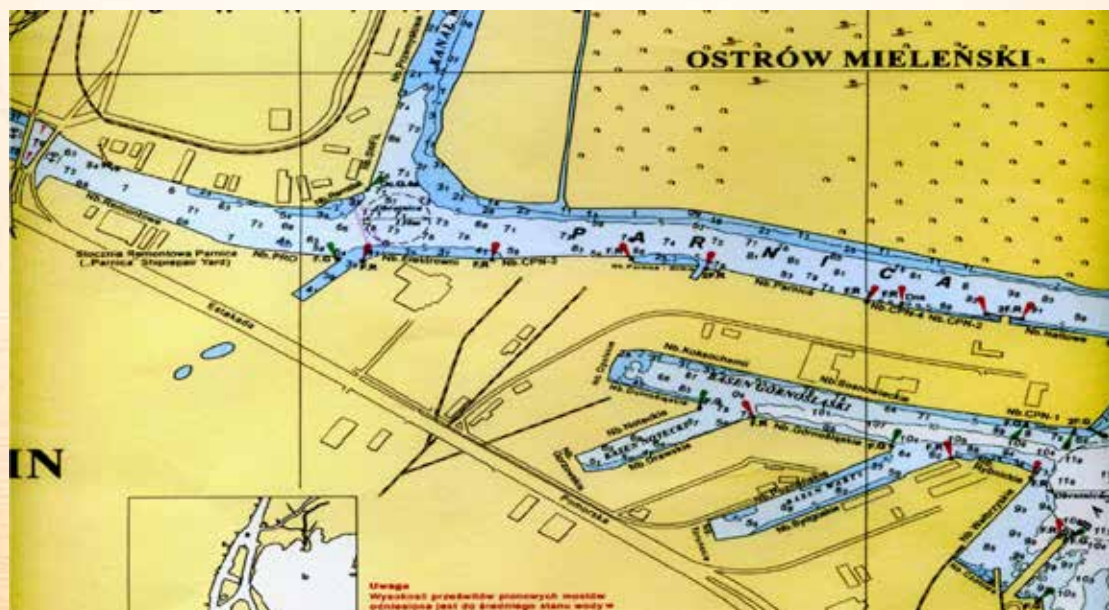


Na Basenie Górniczym głównie przeładowuje się masówkę, a najczęściej węgla. Stamtąd wpływa się na Regalicę (odnogę Odry), Parnicę i w Basen Górnośląski z mniejszymi basenami: Basen Warty i Basen Notecki. W Basenie Górnośląskim rozlokowały się takie nabrzeża jak: Rybnickie, Bydgoskie, Toruńskie, Poznańskie, Górnośląskie, Drawskie, Gorzowskie. Dalej Noteckie, Dolnośląskie, Opolskie, Koksochemii, Sosnowieckie i CPN-1.

Na nabrzeżu Noteckim przez wiele lat ładowano tarcicę. W latach sześćdziesiątych tarcica nie była w pakietach, ładowano deskę za deską. Kilka razy w PSM-ce dorabiając sobie na studia, rozładowywaliśmy wagony z tarcicą, układając sztaple na placu.



*Wejście do Basenu Górnośląskiego.*



*Parnica i Basen Górnośląski.*





Na Basenie Górniczym rozmieściło się wiele nabrzeży, takich jak: Zabrzańskie, Katowickie, Chorzowskie, Gliwickie, Południowe, Bytomskie, Pirs Taśmowca, Czołowe, Wałbrzyskie. Wypływając z Basenu Górniczego, nagle z lewej burty ukazuje nam się ujście rzeki Parnica. Naprzeciw wejście na Regalicę.



*Regalica.*



*Do Pirsu Węglowego cumuje pilot portowy Jan Osiński.*

Ale ja przecież tym razem pilotuję statek z portu centralnego i mijam właśnie Wyspę Gryfia, a na końcu wyspy po lewej burcie ulokowano dok nr 5 – największy szczeciński suchy dok o nośności 15000 ton.. Na doku z daleka kłuje w oczy czerwony kadłub tankowca m/t *Bow Fighter*.



*Dok nr 5.*



*M/V ACS Demonstrator wrócił po nieudanych próbach.*

Tuż przy potężnym doku przycupnął malutki dok SSR, w zeszłym roku długo przerabiany był na nim specjalny statek eksperymentalny m/v *ACS Demonstrator*.

Unia włożyła w niego „grubą forszę”, przeróbka dna i system AIR CAVITY miał spowodować mniejsze zużycie paliwa. Nie całkiem to dobrze wyszło, po próbach wrócił do kolejnej przeróbki. *Szczecin Traffic*, *Black Sea* mija dok nr 5 w drodze do morza – melduję na UKF-ce do VTS.



Mijamy dok nr 5 i z prawej burty wylania się kanalik rzeki Świąta, to tu w czasie wojny Niemcy produkowali i przechowywali słynne łodzie podwodne U-Boty. Zamaskowanych U-Botów między drzewami kanałów nie mogły długo wykryć zwiadowcze samoloty i bombowce, które zrzuciły bomby na stocznię. Teraz królują tu orły bieliki.



*Holowniki Zakładu Usług Żeglugowych przy nabrzeżu Oko.*



*Stocznia pod gołym niebem.*

Tuż za dokiem z lewej burty ukazały się stojące przy nabrzeżu Oko, czerwone bunkierki, obok stały niebieskie holowniki *Serwale* i czarne Zakładu Usług Żeglugowych. Szkoda, że wypierają je z rynku pracy zagraniczne holowniki *Fairplay*. Dalej dumnie powiewa polska flaga w marinie, która straszy widokiem blaszanych hangarów i koślawo zbitych drewnianych pomościków... Dalej także puste nabrzeże Mir-Stal zawalone jakimiś żelaznymi baniakami.



*Nabrzeże Jachtowe i Mak.*



*Baza Oznakowania Nawigacyjnego.*

Tuż obok po lewej burcie mijamy nabrzeża Gołęcińskie (Jachtowe), tu kiedyś była stocznia jachtowa, pozostało tylko kilka jachtów cumujących w małym baseniku. Dalej nabrzeże Mak, na którym rozlokowała się mała stocznia pod gołym niebem. Budują tu ładne małe stateczki, które potem po torach wciągają na pływający ponton i w częściach holują gdzieś tam w świat.

Niedaleko po lewej rozlokowało się ładne nabrzeże Urzędu Morskiego BON (Baza Oznakowania Nawigacyjnego), to tu leżą na nabrzeżu wyciągnięte na zimę bojki toru wodnego, tu są konserwowane. To ładnie utrzymane nabrzeże z małym basenikiem, w którym stoi kilka niebieskich jednostek UM. Obok piloci wybudowali nową piękną stację pilotów.

W tym miejscu przed wojną też stała stacja pilotów.





To tu teraz Dyspozytorzy Stacji Pilotów przyjmują zlecenia dla pilotów, obserwują przepływające statki.



*Andrzej Słupny maluje nasz holownik Helenkę.*



*Nowo wybudowana z funduszy pilotów – Stacja Pilotów.*

Znowu mijamy „dziką” marinę i za chwilę ładna Marina Gocław z Hotelem Jachtowa. W dalszym ciągu, z lewej burty mijamy nabrzeża byłej Stoczni Jachtowej im L. Teligi. Z daleka na górze króluje Wieża Bismarcka z antenami radiotelefonów UKF rodzimej radiostacji Szczecin-Radio.



*Wieża Bismarcka z lotu ptaka.*



*Marina Gocław i Wieża Bismarcka.*

Wznosząca się na Zielonym Wzgórzu w Szczecinie-Gocławiu Wieża Bismarcka jest jedną z dwustu trzydziestu siedmiu wież Bismarcka (niem. Bismarcktürme) wybudowanych w latach 1869-1934. Już za życia Otto von Bismarcka (pierwszego kanclerza zjednoczonego cesarstwa niemieckiego, ur. w 1815, zm. w 1898 roku) powstało pierwszych szesnaście wież. Kolejne wznoszono według określonych reguł jako budowle pomnikowe, w których rozpalano „pamiątkowy” ogień, m. in. w dniach urodzin i śmierci Bismarcka.

Dwudziestopięciometrowa wieża została wybudowana w latach 1913-1921 na wzór mauzoleum Teodoryka Wielkiego (króla Ostrogotów, ok. 455-526) w Rawennie. W środku znajdowało się popiersie Otto von Bismarcka, a na każdym z dziesięciu filarów górnej części wieży umieszczono rzeźbę orła. Połowę kosztów budowy pokryły składki społeczeństwa. Górujący nad okolicą obiekt należy do najbardziej okazałych murków w Polsce, jednak dni uprawianej tu i „niszczącej ją hakami” wspinaczki są już chyba policzone.

Od sierpnia 2002 roku budowla jest oficjalnie zamknięta, chociaż stalowe drzwiczki są regularnie otwierane przez „nieznanych sprawców” – co sprawia, że nie trzeba umieć się wspinać, aby dostać się na górny taras. Zresztą sam też byłem na nim w 1963 roku będąc wtedy w PSM-ce.

Zetknięcie z wieżą jest tym bardziej zaskakujące, że przez swój ogrom i zaniedbanie budowla



ta, porośnięta tu i ówdzie krzaczkami, przypomina raczej skałę z Frankenjury niż dzieło ludzkich rąk. A widok z wierzchołka na Szczecin i Jezioro Dąbie nie ma chyba sobie równych w Polsce i na świecie.

Tuż za ładną Mariną Gocław, znowu chaszcze i zaniedbane nabrzeże, na którym straszą szare baniaki Rutgers VFT graniczące z nabrzeżem Huk, gdzie leżą hałdy węgla i złomu.

Przy nabrzeżu Huk powoli kręcimy na kurs 18,2 stopnie i wchodzimy w nabieżnik Ina S, oraz rufowy nabieżnik Święta – 198,2 stopnie.



*Nabrzeże Huk.*



*Nabrzeże Huk.*



*Nabrzeże Huk i Snop.*

Obok na nabrzeżu Snop, przy starym zbożowym elewatorze stanęły cztery nowe „srebrne” silosy, zbudował je nowy (niemiecki) właściciel firma *Andreas*. Właściciel Piotr Andreas, a wkrótce może to być Ha Ge Kiel.



*Nabrzeże Snop.*



*Nabrzeże Fosfatowe.*





I znowu mijamy małą stocznie pod gołym niebem, stary slip i graciarnię... obok keja *Energopolu* – ruina, przy której cumują barki.

Za *Energopolem* (marina typu „Bangladesz” w krzakach) basen-baza rybacka *Certa* i pomost Fosfatowe Dalby, a w tle dwie straszące ruiny dużych domów. Na nabrzeżu Fosfatowym żółto od stojących na nim żółtych worków z fosfatami.

Wkoło kurz, bo obok jeszcze nabrzeże Cementowe, na którym króluje duży biało-niebieski baniak i stary walący się dźwig.



*Nabrzeże Cementowe.*



*Huta Szczecin – rok 2007.*

Przed nami zza zakrętu wyłania się Huta Szczecin.



*Huta Szczecin przed rozbiórką.*



*Huta Szczecin – rok 2010. Straszą ruiny już nieczynnej Huty.*

Po zamknięciu Huty, rozlokowała się tu prywatna firma Kronospan, wybudowała dwa potężne zbiorniki na metanol i bocznice kolejową, na której stoi kolejka cystern. Cumują więc tu także tankowce z metanolem. Widać pracujące koparki, ale w dalszym ciągu straszy potężna ruina hali z powybijanymi oknami i „wymarła” Huta. Głównym akcjonariuszem Huty Szczecin SA jest obecnie Holding Yitorini, który niedawno przejął pakiet większościowy akcji Huty od Małty Trading z grupy Kronospan.

Były i aktualny właściciel Huty od lat ściśle współpracują. Kronospan na wydzielonym od Huty terenie (około 30 ha) zamierza stworzyć terminal przeładunkowy. Do tego celu zamierza wykorzystać istniejące nabrzeża i infrastrukturę. W 2010 roku rozebrano prawie całkowicie wysłużoną Hutę...





*Nabrzeża: Gocławskie,  
Fosfatowe, Cementowe i Huty  
Szczecin.*



*Kronospan – Kronochem.*

Po prawej burcie na Mewiej Wyspie ciągną się lasy mieszane  
Łęgowe, to dzika wyspa, tu drzewa przewracają się do kanału, tu  
królują orły bieliki, dziki i inne zwierzęta. Mijamy stary, rozlatujący się pomost refulacyjny Lokbud.



*Lokbud.*

Kiedyś miały tu być produkowane pokrywy lukowe statków. Dopływamy po lewej do wej-  
ścia na Skolwiński Nurt, w głębi którego na terenie byłej papierni Skolwin – nabrzeże Fant usa-  
dowiła się kolejna stocznia pod gołym niebem oraz marina. Mijamy świetlną stawę na południo-  
wym cyplu Wyspy Żurawia, którą kiedyś przewrócił statek wycofujący się ze Skolwińskiego  
Nurtu, gdy pomyłkowo tam wjechał.







*Wyspa Żurawia, a za nią Skolwiński Nurt.*



*Nabieżnik Byki.*

Zbliżamy się do zakrętu na Bykach, z rufy między drzewami ukazują się nabieżniki na cyplu Mewiej Wyspy, tak zarośnięte, że dopiero dwa lata po wojnie odkryto, że takie istnieją. Powoli kręcimy w lewo na nabieżnik Łąki kurs 354, oraz rufowy Bykowo – 174 stopnie.

Zza zakrętu po lewej burcie wyłania się duże „drzewo Bronka Janego”, to on ucząc mnie pilotażu, płynąc w stronę Szczecina wskazał mi je jako punkt zwrotny. Niefortunnie jednak aż tu zawędrowały kormorany i brudzą wkoło drzewa. Białe od guana drzewa giną i boję się, że ten wspaniały punkt orientacyjny w przyszłości zniknie, chociaż Bronek mówił, że to „jego” drzewo stoi już czterdzieści lat.



Z prawej burty otwiera się widok na Babinę, to wejście na Jezioro Dąbskie. Mijamy stawę Babina ze światłem sektorowym. Podobno kiedyś we mgle ktoś płynąc do Szczecina pomylił się i tam wpłynął, ale udało mu się wycofać i trafić na tor. Stała tam dalba, wokół której robiono dewiację kompasu. Dalba dawała silne echo na radarze, dlatego statek idący z morza, zakładając że to statek idący kontrkursem, popełnił błąd.

Pilot Roman Kozyra opowiadał mi, że razu pewnego, płynąc do Szczecina nabrał drugiego oficera każąc mu nagle w tym miejscu sprawdzić w Locji, gdzie ma skręcić, bo w tym miejscu są aż cztery możliwości (można wjechać przez Iński Nurt i Babinę na Jezioro Dąbskie, lub Skolwińskim Nurtem i głównym torem do Szczecina). Biedny *drugi* napocił się szukając w Locji, nie wyczuwając żartu pilota.

Po lewej burcie mijamy Wyspę Żurawi Ostrów, a po prawej Mewią Wyspę. Na małej wysepce Rybi Ostrów, zwanej Złotą Rybką rosną piękne żółte kwiatki, to kwitną mlecze. Faktycznie wyspa wygląda jak złota, a kształtem przypomina rybkę ( ale zmniejsza się ta rybka, bo zalewa ją woda, mimo że stan wody dzisiaj jest 500, czyli średni poziom).

Ponad głowami na wysokości 55 metrów ciągnie się linia wysokiego napięcia, którą po obu stronach wody trzymają potężne maszty.



*Skolwiński Nurt – nabrzeże Papierni (Fant) i Marina. Daleko na Inoujściu widoczny betonowiec.*







*Betonowiec.*

Mijamy Iński Nurt i kotwiczowisko, a za nim przechylony betonowiec. Na rufie wyrosło mu drzewo.

To na nim w 2009 roku zakończyły się Dni Odry i czternasty *Flis Odrzański*, którego od lat jestem Komodorem. To tu miasto wymyśliło nocny koncert jazzowy!!! Przybyło nań ponad sto jachtów.

Jak opisują, ten betonowiec miał swoją ciekawą historię – jest koniec lat pięćdziesiątych holowniki ciągną wrak na Jezioro Dąbie, za chwilę osiadzie na płyciźnie przy Inoujściu, w północnej części jeziora. Pozostanie tam już na zawsze.

Wszystko wskazuje na to, że to *Ulrich Finsterwalde*, niewielki tankowiec o wyporności 2947 ton (90 m długości, 15 m szerokości, 6,5 m zanurzenia), należący w czasie wojny do szczecińskiego armatora Lubberl & Reederei. Wspomina o nim Przemysław Federowicz w artykule *Betonowe statki* (Odkrywca, 6/2001). Według niego statek został zbudowany w 1941 roku i służył m.in. do transportu benzyny syntetycznej z fabryki w Policach. 20 marca 1945 roku podczas radzieckiego nalotu na szczeciński port został poważnie uszkodzony. Niemcy próbowali jeszcze wykorzystać go do zablokowania toru wodnego, ale nie do końca im się to powiodło.



Czasu mieli niewiele – mówi Marian Sankowski, od 1947 roku pracownik Urzędu Morskiego w Szczecinie, dziś na emeryturze – nie wiem, czy zerwał im się hol, ale statek osiadł na skraju toru wodnego niedaleko Inoujścia (między Jeziorem Dąbie a Zalewem). Pamiętam, że przy niższym stanie wody nad powierzchnię wystawały jego fragmenty.

Leżał w tym miejscu przez ponad dziesięć lat. Choć nie blokował toru i był oznaczony pławami, stwarzał jednak duże zagrożenie dla mijających się jednostek. Dlatego na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych zapadła decyzja o podniesieniu go z dna i odholowaniu.

Podniesiony został za pomocą wypełnionych wodą zbiorników (kesonów), które opuszczono na dno i przymocowano do kadłuba – opowiada Zbigniew Poniecki, niegdyś szef nawigacji w Urzędzie Morskim, gdzie pracował od 1946 roku – zbiorniki, z których następnie wypompowano wodę i wpuszczono powietrze, uniosły kadłub. Pamiętał nazwę statku: *Finsterwalde*.

Operacją holowania wraku dowodził sam ówczesny kapitan portu szczecińskiego Eugeniusz Wasilewski (zm. w 1984 roku), kapitan żeglugi wielkiej, kapitan szczecińskiego portu w latach 1958-1960, pisarz, legenda marynistyki.

Do dziś mam przed oczami ten widok: dwa holowniki ciągną wrak betonowca – wspomina Poniecki.

Na betonowcu w drewnianym foteliku siedzi kapitan Wasilewski. Na głowie czapka marynarska. Obok siedzi owczarek alzacki, jego pies. Pies wabił się *Lord*. Zawsze był przy kapitanie, razem pływali. Był ważniejszy od całej załogi. Wrak miał być odholowany na Jezioro Dąbie. Nie udało się jednak dotrzeć z nim w pierwotnie planowane miejsce. Prawdopodobnie zaczął nabierać wody. Wtedy chodziło już tylko o to, aby zwodować go jak najbliżej brzegu – dodaje Sankowski. Dlatego ostatecznie osiadł koło Inoujścia na głębokości trzech metrów. W 2009 roku przydał się jako scena do nocnego koncertu...

*Ulrich Finsterwalde* miał bliźniaczą jednostkę – *Karl Finsterwalde*. Losy Karla potoczyły się niemal identycznie jak *Ulricha*. Również należał do Lubberl & Reederei, również obsługiwał m.in. fabrykę benzyny w Policach, także został ostatecznie zbombardowany – dokładnie osiem dni przed *Ulrichem*.

Tyle, że nie w Szczecinie, ale w Świnoujściu. „Feralny dla niego dzień 12 marca 1945 roku zastał go przy nabrzeżu półwyspu Kosa w Świnoujściu – pisze w *Betonowych statkach* Federowicz – około godziny dwunastej nad portem pojawiło się 650 amerykańskich latających fortów B-17 i B-24. W wyniku bombardowania na dnie kanałów portowych spoczęło wiele statków i okrętów. Był wśród nich także *Karl Finsterwalde*. Według Federowicza Rosjanie, gdy weszli do portu, postanowili wykorzystać wrak do blokady toru wodnego do Szczecina. Podnieśli go z dna i 30 kwietnia zatopili w zakolu Kanału Piastowskiego. Nie na długo. Zaraz po wojnie został odholowany kilometr dalej i osadzony niedaleko przystani Karsiborskiej. Tam w 1948 roku zobaczył go Franciszek Góral, emerytowany wieloletni pracownik Stoczni Szczecińskiej.

Pracowałem w biurze konstrukcyjnym stoczni – opowiada – stocznia wysłała mnie do Świnoujścia, abym zinwentaryzował to, co pozostało z wraków, a może być przydatne w produkcji. I tam koło Karsiborza stanąłem na betonowym wraku niedużego tankowca. Spisałem będące na jego wyposażeniu wszelkie zawory i rurociągi, które później trafiły do stoczni.

Dopiero w latach sześćdziesiątych *Karl Finsterwalde* został odholowany na Zatokę Pomorską i zatopiony w rejonie Świdniej Kępy koło Wiselki na głębokości 10 metrów. Przy niskim stanie morza wystaje nad powierzchnię.

Jachty płynące z Jeziora Dąbskiego na Zalew, powinny płynąć Ciasnym Nurtem za wyspą Mnisi Ostrów, żeby nie przeszkadzać na torze. Sam nieraz na moim jachcie *Mamuśka* bałem się, że nie zdążę przeskoczyć na drugą stronę toru, uciekając przed szybko zbliżającym się statkiem, który tu mógł już płynąć dwanaście węzłów.







*Mijamy się na torze z pilotem Darkiem Zybałą.*

Tu też dotarły stada kormoranów, ich ślady widać na białych martwych drzewach, chmara siedzi z prawej burty na palach kanaliku, widocznie tam wpływają ryby z Jeziora Dąbskiego. Pływa też między tymi czarnuchami stado białych łabędzi, naliczyłem dwadzieścia pięć sztuk...



*Pilot Włodzimierz Grycner.*





*Odra Domiąża.*



*Wysepka Kopina zwana Latarnianą.*

Stała tu kiedyś wieżyczka, zwana Punktem Obserwacyjnym Police (PO Police), w której siedział obserwator Urzędu Morskiego, to jemu meldowały się statki, dostawały instrukcje i potwierdzenie miejsca cumowania. Mimo, że już nie obowiązuje tu meldowanie, to ja i wielu innych pilotów meldujemy mijanie Pomostu Police. Meldowanie obowiązywało kiedyś i tak jest bezpieczniej, po prostu płynące statki są lepiej poinformowane. Obowiązek meldowania w tym miejscu powinien zostać przywrócony...



*Pomost Police.*

Mijamy po prawej burcie wysepkę Kopina, zwaną także Latarnianą, kiedyś podobno jakiś statek nie wyrobił tu zakrętu i wszedł prosto na mieliznę. Na szczęście za wyspą jest muliste dno, dali więc cała wstecz, zeszli z mielizny i pojechali dalej. Wchodzimy w nabieżnik Police – 312,7 stopnia, oraz rufowy Ina N – 132,7 stopnia. Kopinę mijamy po prawej burcie, uważając, żeby nie za blisko, bo w odległości 20 metrów od jej brzegu głębokość maleje do sześciu metrów.

Przed dziobem osiem biało-czerwonych kominów osnutych gęstą chmurą dymów, w nos uderza charakterystyczny „smrodek”, to Zakłady Chemiczne Police. Dzisiaj intensywnie dymią tylko dwa, gazety donoszą, że zakłady są na krawędzi bankructwa.

Płyniemy na charakterystyczne wysokie żółte nabieżniki Police, mijając pozostałości przedwojennej przeprawy. Na resztkę betonowego nabrzeża z prawej burty jak zwykle stoi kilka samochodów, została tam jeszcze po Niemcach droga dojazdowa, można przyjechać na ryby, lub popatrzeć na przepływające statki.

Dopływamy po lewej burcie do Pomostu Police, tu często cumują chemikaliowce, obsługujące Zakłady Police. Rurami na pomost płynie amoniak i kwas siarkowy.

Znajduje się tu kotwiczowisko (o wymiarach 0,5 x 0,2 Mm) dla statków o zanurzeniu do 9,15 m i obrotnica o średnicy i dla zanurzenia 400 m/9,15 m.

Mijamy Pomost Police i wchodząc w czerwony sektor stawy Domańce rozpoczynamy zwrot w prawo na nabieżnik Krępa – 356,1 stopnia oraz rufowy Domańce – 176,1 stopnia.





A map of the Vistula River delta area in Poland. The map shows the river branching into several channels. Key locations marked include 'Wiosna Marci' (Spring of March) and 'Półwieki Łąki' (Half-Century Meadows). The map also shows the 'Kiełpiński Ogród' (Kiełpiński Garden) and the 'Wiosna Marci' monument. The map is oriented with North at the top.

Domiąża rozpoczyna się w rejonie południowego krańca wyspy Mnisi Ostrow (Wyspy Mnichów) przy południowej granicy miasta Police, która jest jednocześnie północną granicą Szczecina. Rzeka płynie przez Police i w północnej części miasta w rejonie północnego krańca wyspy Wielki Karw przechodzi w Roztokę Odrzańską – odcinek ujściowy do Zalewu Szczecińskiego.



Z daleka w Wąskim Nurcie ponad wyspą Długi Ostrów i Wielki Karw widać wejście do Portu Barkowego Police.



*Kanał wejściowy do Portu Barkowego.*



*Port Barkowy Police.*

Port Barkowy położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Chemicznych Police w rejonie ul. Jasienickiej w Policach. Posiada nabrzeże o długości 2 x 200 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 m. W porcie barkowym obsługiwane są barki i statki o długości do 120 m i zanurzeniu do 4 m, tj. ok. 3 tys. DWT, aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Szczecin, obracanie statku może odbywać się wyłącznie z pilotem, podczas obracania statku o długości większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca.

Właśnie jakiś mały, niebieski stateczek podchodzi do wąskiego czterdziestometrowej szerokości kanału wejściowego Portu Barkowego Police. W lornetce widzę, że rzucił tuż przed wejściem kotwicę..., dlaczego?

- *Tanais – Szczecin Traffic* – nagle zaskrzeczała UKF-ka. – Czy ma pan jakieś problemy?  
- Odpowiada *Tanais!* Tak mam problemy z maszyną – odpowiedział kapitan, bo statek nie miał pilota.

- Czy rzucił pan kotwicę!?

- Musiałem rzucić, bo mnie niosło na brzeg...

- Tam w tym miejscu jest światłowód... niech pan uważa, żeby go nie zerwać...

Obserwowałem dalej *Tanaisa* zwalniając, bo tu w Szerokim Nurcie obowiązuje maksymalna szybkość ośmiu węzłów, celem ochrony krzaczastych brzegów. Mijamy po prawej nabieżnik Raduń Dolna i prowadzący do niego mały pomost.

Po lewej burcie mineliśmy wejście do Portu Barkowego, zwężenie i słynną pławę nr 33 (Płusko), nazwaną nazwiskiem pilota, który ją tutaj wymyślił dla odgraniczenia mielizny, na którą kiedyś często wchodziły statki.



*Polickie góry fosfatowe.*

Pojawiły się po lewej burcie potężne brązowo-białe hałdy odpadów z polickich zakładów chemicznych. Na kolejnej hałdzie taśmowiec ciągle sypał białą „zarazę”, chociaż Police twierdzą, że nieszkodliwą... Na traswersie pław 39-40 powoli kręcimy w lewo na nabieżnik Stepnica na kurs 348,1 oraz w rufowy Raduń – 168,1 stopnia.





Wpływamy na Roztokę Odrzańską (do 1945 niem. Papen Wasser) – część systemu wodnego estuarium Odry, lejowate ujście Odry Zachodniej do Zalewu Szczecińskiego, które ma ok. 30 km<sup>2</sup> powierzchni. W roku 1928 roku oddano odcinek przez Roztokę Odrzańską, głębokość toru osiągnęła ok. 8,5 m.



*Roztoka Odrzańska.*

Na wodach Roztoki Odrzańskiej wyznaczono granicę między gminą Stepnica a gminą Police. Nad prawym, wschodnim brzegiem roztoki leżą wsie Stepnica z portem rzeczny, Stepniczka, Piaski Małe i Gąsierzyno.

Nad lewym, zachodnim brzegiem roztoki położone są wsie Trzebież (z portem rybackim, pasażerskim, handlowym i jachtowym) i w oddali Uniemyśl, Niekłończycza i Dębostrów.

Mijamy po prawej długi pomost w kształcie litery „T” zwany Pomostem Wendy, gdzie



*Pomost Wendy.*

Roztoka jest kontynuacją nurtu Domiąży (Odra) i rozpoczyna się w rejonie północnego krańca wyspy Wielki Karw w granicach administracyjnych miasta Police. Granicą Roztoki i Zalewu stała się sztuczna wyspa Chełminek koło Trzebieży w gminie Police. Przez wody Roztoki Odrzańskiej przechodzi tor wodny Szczecin–Świnoujście. Roztoka jest też nazywana przez żeglarzy „cichymi wodami”.

Do Roztoki Odrzańskiej uchodzą: Karwia Struga, Gowienica, Karpina, Gunica, Krępa. Brzegi Roztoki są porośnięte trzciną oraz pokryte podmokłymi bagnami i łąkami.

pogłębiarki rurami wyładowują swój urobek.

Co pewien czas pogłębiała tor i staje tutaj pogłębiarka inż. Stanisław Łęgowski. Kiedyś jednak to ja zacumowałem awaryjnie do tego pomostu stumetrowym statkiem, kiedy zepsuła się maszyna i *chief* mechanik stwierdził, że dalej nie pojedzie. Bałem się wtedy rzucić tam kotwicę, bo tuż przed pomostem po dnie biegnie na drugą stronę rurociąg gazowy, który markuje stawa Odolany.

Przed nami słynny niebezpieczny zakręt Mańków, to tu najczęściej statki wchodziły na mieliznę. Od czasu budowy trzech okazałych staw, dwóch czerwonych i jednej zielonej, zakręt stał się bezpieczniejszy.

Naprzeciw tych staw stoją „ślepe” (nieświecące bojki), które tworzą bramki określające dokładniej tor, jednak na zimę są one zdejmowane z powodu dryfujących łodów.

Wychodząc z zakrętu Mańków, kierujemy się prosto pomiędzy wysokie latarnie BT-4 (IV Bramy Torowej). Na kurs 321,3 stopnia w nabieżnik Karsibór, oraz rufowy Mańków – 141,3 stopnia.

Po prawej z daleka Wichowska Kępa (Wyspa Adamowa) (do 1945 niem. Büchenort) – wyspa na Zalewie Szczecińskim u ujścia Odry do Zalewu (tzw. Roztoka Odrzańska) w okolicy Zatoka Wódzka i tor podejściowy do portu Stepnica, gdzie przeładowuje się zrębki drewna oraz pasze i susz traw dla zwierząt. Wyspa wznosi się ok. 1 m n.p.m. i jest niezamieszкана. Porastają ją szuwary. Nazywana często przez żeglarzy Hawajami lub Łysą. Z prawej burty Stepnica (do 1945 niem. Groß Stepenitz).





*Stepnica.*

Po raz pierwszy nazwa Stepnica została wymieniona w dokumentach z 1278 roku. Wtedy właśnie książę pomorski Barnim I przekazał wieś Gottfriedowi von Breslau. Następnie Stepnica należała do słynnego na Pomorzu Zachodnim rodu von Flemming. Od początku znajdował się tutaj port rybacki, mieszkańcy zajmowali się również hodowlą zwierząt oraz korzystali z zasobów leśnych (przetwórstwo drzewne). Osada była mocno związana z Zalewem Szczecińskim, który warunkował transport wodny i rybołówstwo. W XIV wieku właściciele miejscowości przekazali ją zakonowi

cysterek w Szczecinie. Część Stepnicy należała także do kapituły szczecińskiego Kościoła Mariackiego. Znajdował się tutaj również klasztor klarysek, który po reformacji zsekularyzowano i przebudowano na zamek myśliwski, służący książętom pomorskim. Sama Stepnica przypadła w udziale książętom, a następnie przekształcono ją w domenę państwową. W XVII wieku znajdowały się tutaj dwie karczmy i kuźnia. Wieś, założona na planie owalnicy lub ulicówki, została rozbudowana do wielodrożnicy. Dokładny układ przestrzenny został ukształtowany po największym pożarze w 1739 roku. Zbudowano wtedy nowy ryglowy kościół, rozwinęło się także budownictwo statków. W 1850 roku folwark w Stepnicy została zakupiony przez Castnera. W 1870 zamieszkiwało tutaj ok. 1,6 tys. osób. W okresie międzywojennym wieś rozwinęła się jako ośrodek turystyczny, ściągając wielotysięczne tłumy mieszkańców Szczecina i Goleniowa. Magnesem okazała się przede wszystkim tutejsza plaża, ale też przystań jachtowa i bogata baza noclegowa. Do molo przyływały statki białej floty. Działa również kolej wąskotorowa do Gryfic.

Po II wojnie światowej Stepnicę przyłączono do Polski. Wtedy także włączono do niej wieś Czerwonak. Nieużytkowaną linię kolejki wąskotorowej pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku zamknięto, a z czasem rozebrano.

Port Rybacki w Stepnicy nie jest udostępniony dla żeglarzy z powodu remontu sytuacja miała się zmienić w 2012 roku. Port znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie portu handlowego.

Stepnica jest położona nad ujściami rzek Gowienicy i Odry do Zalewu Szczecińskiego, nad Zatoką Stepnicką, która jest częścią tzw. Roztoki Odrzańskiej, w Dolinie Dolnej Odry. We wsi znajduje się port rybacki, przeładunkowy i jachtowy. Do portu mogą zawijać jednostki o zanurzeniu do 3 m, długości 75 m i szerokości 13 m.

Odcinek Odry pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin ma status morskich wód wewnętrznych, a status portu morskiego dla portu Stepnica został nadany przez Ministra Żeglугi w 1963 roku.

Obroty ładunkowe portu Stepnica (2006): drobnica: 2,1 tys. ton, 7,75%; zboże 16,8 tys. ton, 61,99%; inne masowe: 8,2 tys. ton, 30,26%. Razem: 27,1 tys. ton, 100%.

W 2006 roku całkowite obroty ładunkowe portu wynosiły 27,1 tys. ton z czego 25 tys. ton w międzynarodowym obrocie morskim, a 2,1 tys. ton w obrocie wewnątrzkrajowym. Rok wcześniej całkowite obroty ładunkowe w porcie wynosiły 31 tys. ton.

W Porcie Stepnica działają dwa kluby żeglarskie: klub żeglarski *Zalew* i klub żeglarsko-motorowy pod patronatem LOK-u. W lipcu 2011 otwarto tu nowy port jachtowy.

W porcie Stepnica obowiązują następujące zasady ruchu statków: w przypadku braku





plywającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej, aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa kapitan Portu Szczecin, warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości ponad 60 m lub szerokości ponad 11 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 5°B, każdorazowo określa kapitan Portu Trzebież.

Do portu prowadzą dwa podejścia:

podejście północne – prowadzi od pławy ST znajdującej się na torze wodnym Świnoujście–Szczecin do pary pław ST-1 i ST-2, długość toru wynosi ok. 1120 m, szerokość po dnie 35 m, głębokość minimalna – 3 m;

podejście południowe – prowadzi od stawy nr 24 znajdującej się na Zakręcie Mańkowskim toru wodnego Szczecin–Świnoujście.

Obecnie w porcie w Basenie Kolejowym przy nabrzeżu Południowym cumują barki, pchacze, statki o długości do 75 m i szerokości 13 m. W basenie rybackim: jednostki rybackie, przy falachronie jachty. Przy Kanale Krampa (zwanym też kanałem Młyńskim lub Sportowym) stoją jachty.

Średni poziom przyjęty dla portu wynosi 508 cm (wartość mierzona na łacie wodowskazowej, wg zera w Amsterdamie). Maksymalny odnotowany stan wody w porcie Stepnica wyniósł 637 cm (w 1913 roku), a minimalny – 428 cm (w 1928 roku).

### Orientacyjne długości nabrzeży i głębokości przy nich

Basen	Nabrzeże	Długość [m]	Głębokość [m]
Kolejowy	północne	167,3	wyłączone z eksploatacji
Czołowe		61	1,9 – 2,8
Południowe		146,5	3,0 – 3,4
Rybackie Przeładunkowe		75	0,9 – 1,9

Według danych GUS z 2006 roku port Stepnica posiadał 376 m łącznej długości nabrzeży, z czego 225 m nadawało się do eksploatacji. Nabrzeża przeładunkowe stanowiły 294 m, czego nadających się do eksploatacji było 145 m.

Infrastrukturą portową administruje Urząd Morski w Szczecinie. W granicach portu Stepnica wyodrębnić można dwa rejonów funkcjonalne: Basen Kolejowy, gdzie mogą odbywać się przeładunki ładunków masowych i Basen Rybacki, gdzie znajdują się miejsca postojowe dla łodzi rybackich i kilku jachtów.

Kanał Krampa (Kanał Sportowy, Młyński) to wąski kanał na północny zachód od Basenu Kolejowego o długości ok. 300 m i szerokości 28 m. Mieści się tam klub żeglarsko-motorowy.



Trzebież.

Po lewej burcie mijamy Port Trzebież – port morski, położony na zachodnim brzegu przewężenia łączącego południową część Zalewu Szczecińskiego z Rostoką Odrzańską.

Pierwsze kronikarskie wzmianki o Trzebieży pochodzą z ok. 1280 roku, kiedy to pomorski książę Bogusław IV nadał ową wieś mieszczaninowi ze Szczecina. Osada poniosła duże straty w czasie wojen trzydziestoletniej i siedmioletniej. W następnych wiekach Trzebież rozwijała się jako typowa osada nad Zalewem Szczecińskim. W XVIII wieku



uzyskała własny samorząd. W końcu XIX wieku powstał tu port żeglugi pasażerskiej, tranzytowy oraz stocznia. Po roku 1898 Trzebież uzyskała połączenie kolejowe z Policami, a w 1910 roku uruchomiono regularne połączenie pasażerskie. Od 1930 roku wody Zalewu odsłoniły plażę o czystym piasku. Zapoczątkowało to rozwój ruchu turystycznego. W czasie II wojny światowej ucierpiało około 30% zwartej zabudowy. Istniał tu także przejściowy obóz dla polskich robotników przymusowych. Trzebież została zajęta 27 kwietnia 1945 roku przez wojska radzieckie (2. Front Białoruski – 2. Armia Uderzeniowa) i polskie, a pod administrację polską została oddana we wrześniu 1946 roku, po likwidacji tzw. Enklawy Polickiej. Pierwsi polscy osadnicy krótko Trzebież nazywali Zatoką.

W 1946 powstał tu Zarząd Lasów Zaodrzańskich, przekształcony później w Nadleśnictwo Trzebież. Do 1948 roku uruchomiono ponownie port, stocznie, tartak, powstała spółdzielnia rybacka. Osada zaczęła się dynamicznie rozwijać. Największy rozkwit Trzebieży przypada na lata siedemdziesiąte XX wieku. Polska nazwa wsi pochodzi od wyrazu trzebić – wycinać, karczować las. Jest to historyczne nawiązanie do istniejącego tutaj od czasów średniowiecznych wytrzebionego uroczyska, zwanego dawniej Zerebis, co możemy odczytać jako Czerebiesz, Trzebież. Miasto słynie z żeglarskiego ośrodka, kiedyś Centrum Szkolenia Żeglarskiego i portu jachtowego.

Trzebież to największy polski port nad Zalewem Szczecińskim, głównie rybacki, ale także handlowy, pasażerski, jachtowy i wodne przejście graniczne.



*Trzebież.*



*Trzebież.*

Port znajduje się w wewnętrznych wodach morskich. Port Trzebież jest portem tranzytowym dla barek uprawiających żeglugę między Polską a Niemcami. Jest miejscem postoju żeglugi pasażerskiej, a także portem schronienia dla jednostek rybackich i sportowych. Jest także miejscem postoju jednostek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych. Stanowi duży ośrodek sportów wodnych Centralnego Ośrodka Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego dysponujący własnym basenem jachtowym.

Działa tu morskie przejście graniczne z ruchem osobowym i towarowym. Posterunek celny wykonuje kontrolę celną w pełnym zakresie.

W porcie Trzebież obowiązują następujące zasady ruchu statków: maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość 20 m, w celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu statki oraz zestawy holownicze obowiązane są nawiązać łączność z Kapitanatem Portu Trzebież z trzydziestominutowym wyprzedzeniem, w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej, aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa kapitan Portu Trzebież, warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości ponad 75 m lub szerokości ponad 13 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 6°B, każdorazowo określa kapitan Portu Trzebież.





Do portu prowadzą dwa podejścia:

podejście północne – pogłębiony tor wodny o długości około 1,19 Mm ma szerokość w dnie 40 m i głębokość około 5 m;

podejście południowe – pogłębiony tor wodny ma długość około 1,21 Mm, szerokość w dnie 40 m i głębokość około 5 m. Początek toru podejściowego znajduje się przy pławie nr 15 toru wodnego Świnoujście–Szczecin.

Przyjmuje się, że port w Trzebieży składa się z dwóch części. Pierwsza obejmuje basen handlowy (południowy) i trzy małe baseny dla postoju łodzi rybackich. Drugą stanowi basen północny przyległy do Centralnego Ośrodka Żeglarstwa, przedzielony betonowym pirsem cumowniczym w kształcie litery T, który dzieli go na dwa baseny A i B. W basenie tym może jednorazowo dobić ok. 100 jachtów różnej wielkości. Pomiędzy basenem północnym a południowym znajduje się nabrzeże tranzytowe, gdzie odbywają się odprawy graniczne i cumują statki pasażerskie.

Orientacyjne długości nabrzeży i głębokości		
Nazwa nabrzeża	Długość [m]	Głębokość [m]
tranzytowe	206	4,3 – 4,5
dalbowe	595	4,0
PRCiP ?	102	4,1 – 4,3
nr 1 w basenie	198	0,5 – 3,0
nr 2 w basenie	235	2,0
nr 3 w basenie	235	3,7
w basenie żeglarskim	430	0,5 – 0,3

Baseny portowe osłania od północnego wschodu, wyspowa, szeroki, zadrzewiony falochron tzw. Wyspa Refulacyjna o długości 600 metrów. Po jego zewnętrznej stronie leży mielizna Kopanicka sięgająca aż do toru wodnego Świnoujście–Szczecin.

Po lewej mijamy Wyspę Refulacyjną (do 1945 niem. Wellen-Brecher) – sztuczną wyspę na Zalewie Szczecińskim. Wyspa osłania port w Trzebieży koło Polic. Ma ok. 0,03 km<sup>2</sup> powierzchni i wznosi się ok. 1,3 m n.p.m. Powstawała od drugiej połowy XIX wieku z urobku, podczas budowy i pogłębiania portu oraz torów podejściowych do Trzebieży. Ostatnie zasilenie wyspy urobkiem miało miejsce w latach 1996-97, gdy pogłębiano północny tor podejściowy do Trzebieży.

Wąski sześćdziesięciometrowy południowy tor wejściowy i nabieżnik pozwala na wejście do



*IV Brama Torowa.*

małego portu statkom z zanurzeniem maksymalnym do około 4,3 m. Jednak głównie to port jachtowy i centrum szkolenia jachtowego.

Wchodzimy w wysokie latarnie BT-4 (IV Bramy Torowej) i zmniejszamy szybkość do obowiązujących tu ośmiu węzłów.

W IV Bramie Torowej składam też przepisowy meldunek na kanale 69. UKF-ki do *Szczecin Traffic*.

Mijamy po prawej Chełminek (do 1945 niem. Leitholm) – sztuczną wyspę na Zalewie Szczecińskim u ujścia Odry do Zalewu (Rozтока Odrzańska), na północny wschód od Trzebieży. Ma ok. 0,10 km<sup>2</sup> powierzchni i wznosi się ok. 1,7 m n.p.m.



Powstała na mieliźnie po roku 1889 z urobku, podczas pogłębiania toru wodnego Szczecin–Świnoujście wytyczonego bezpośrednio na zachód od wyspy.

W 1889 podjęto decyzję o pogłębieniu toru do ośmiu metrów również na Zalewie Szczecińskim. Na Roztoce Odrzańskiej musiano usunąć dwie kamieniste rafy, z których usypano wyspę Chełminek prace ukończono w 1900 roku.



*Chełminek.*



*Chełminek.*

Chełminek jest ważnym punktem nawigacyjnym oznaczonym dwiema latarniami świecącymi światłem koloru czerwonego. Na Chełminiku znajdują się: dawny dom latarnika, mała przystań, tory wagoników wąskotorowych. Porastają go szuwary, paprocie, olsy. Chełminek obecnie jest niezamieszany, straszy zrujnowanymi domkami kempingowymi, w których czasami buszują żeglarze. Nazwa wyspy pochodzi od wyrazu chełm – wzniesienie. Jest też nazywana przez żeglarzy Wyspą Nawigacyjną i Jasnym Chełmem. Mijamy Chełminek i po prawej burcie na małym kotwiczowisku (zanurzenie do 4,6 m) widzimy trenującego na kotwicy *Nawigatora XXI* – szkolny statek Akademii Morskiej w Szczecinie. Za rufą Chełminek, a przed nami około godzina drogi przez Zalew Szczeciński.

#### Cztery Bramy Torowe wytyczają tor wodny Szczecin–Świnoujście na Zalewie.

Brama	Pozycja (N)	Pozycja (E)	Odległość (Mm)	Różnica (Mm)
nr 1	53°48'28	14°20'20	0	0
nr 2	53°45'58	14°24'33	3,68	3,68
nr 3	53°42'75	14°26'10	3,68	7,36
nr 4	53°39'50	14°32'50	3,68	11,04



*Zalew Szczeciński.*

Zalew Szczeciński, połączony jest z Zatoką Pomorską systemem trzech cieśnin – Peenestrom, Świną i Dziwną, które rozdzielają wyspy Uznam i Wolin od siebie nawzajem i od stałego lądu. Po 1931 roku oddano do użytku cztery bramy torowe na Zalewie, latarnie staw i pław zasilano płynnym gazem. Bramy wytyczyły dokładnie drogę toru dla żeglugi. W 1935 roku głębokość toru osiągnęła ok. 9,5 m.

Płyniemy torem przecinającym Zalew Szczeciński, mimo, że od najbliższych brzołów dzielą nas milowe odległości, to większe





statki nie mogą zboczyć, bo poza nim ciągnie się z obu stron mielizna o głębokości około 5,5 metra. Stałymi znakami orientacyjnymi, służącymi do utrzymania się w jego osi, są oddalone od siebie o 3,68 Mm cztery pary murowanych świetlnych staw, zwanych bramami torowymi. Nie ruszyły ich na szczęście lody, ani też przechodzące statki. Po przekopaniu kanału przed około sto lat temu, tor po raz pierwszy był pogłębiony do głębokości 4 m.

Północno-zachodnie wiatry pchają po nim pola lodowe, bojki trasowe są zdjęte lub zdryfowane. Starzy piloci opowiadają, że przed wojną statek zepchnięty przez lód osiadł na mieliźnie, a dryfująca kra weszła na pokład i ścieła nadbudówkę. Załogę uratowano, ale statku niestety nie udało się.

W Zalewie Szczecińskim wyróżnia się Mały Zalew na zachodzie i Wielki Zalew na wschodzie oraz podrzędne zatoki i zalewy o charakterze jezior. Największe to: Zalew Kamieński w dolnym odcinku Dziwny, Zatoka Skoszeńska u wejścia do Dziwny, Roztoka Odrzańska w ujściu Odry, Jezioro Nowowarpieńskie wcięte w brzegi południowe oraz Jezioro Wicko Wielkie wcięte w brzeg wyspy Wolin u wejścia do starej Świny. Do Małego Zalewu (w Niemczech) uchodzą rzeki Wkra oraz rzeki Uecker i Zarow, do Wielkiego Zalewu – Odra z (Gowienicą).

Zalew Kamieński (niem. Kamminer Bodden lub Camminer Bodden) – to zalew na Dziwnie w okolicy Kamienia Pomorskiego, z trzecią co do wielkości wyspą w Polsce – Wyspą Chrząszczewską, położoną na północnym-wschodzie, u ujścia Dziwny do Bałtyku w okolicy Dziwnowa, tworzy Zatokę Wrzosowską, po stronie zachodniej Jezioro Koprowo z łączącą Lewińską Strugą, natomiast na południe od Kamienia rozciąga się Zatoka Cicha. Na południu zasilany jest przez Wołczenicę, na północ od Kamienia do Zalewu uchodzi również Świniec z Niemicią. Zalew znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 – Ujście Odry i Zalew Szczeciński.

Daleko po prawej burcie rozpostarł się Wolin dawniej Wołyń (niem. Wollin) – należąca do Polski (powiat kamieński oraz powiat grodzki Świnoujście) przybrzeżna wyspa, położona w południowej części Zatoki Pomorskiej. Od stałego lądu oddzielona jest cieśniną Dziwną, Zalewem Kamieńskim i Zalewem Szczecińskim, a od wyspy Uznam – Świną. Powierzchnia wyspy wynosi ok. 265 km<sup>2</sup>.



*Wolin.*

Nazwa wyspy wywodzi się najprawdopodobniej ze starosłowiańskiego słowa „wołyń”, oznaczającego teren podmokły, z czasem uległa nieznacznej germanizacji.

Pierwsze pisemne wzmianki o Wolinie pochodzą z około 870 roku, Wolin jest już wówczas opisywany, jako jeden z największych grodów w Europie. Początkiem wczesnośredniowiecznego miasta była niewielka osada, która dzięki handlowi szybko się rozbudowała. W IX wieku Wolin został otoczony potężnymi umocnieniami drewniano-ziemnymi. Pod koniec IX wieku wieś nabrała cech

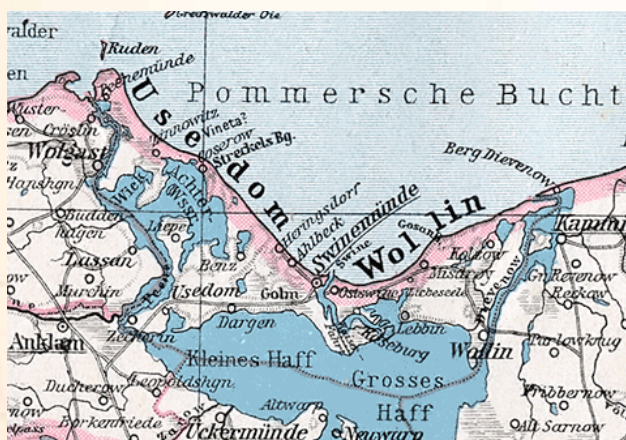
miejskich. Stała się stolicą plemienia Wolinian. Była również ważnym ośrodkiem kulturowym. W szybkim tempie rozwijały się rzemiosła i handel. Największy rozwój Wolina przypada na IX-XII wiek. Pod koniec wieku XII miasto zostało trzykrotnie zniszczone przez Duńczyków, a w pierwszej połowie XIII wieku poddane zwierzchności margrabiów brandenburskich. Wówczas w miejscu dumnego niegdyś Wolina znajdowała się już tylko niewielka osada. Z czasem jednak miasto stopniowo odbudowywano oraz otoczono nowymi umocnieniami. W 1278 roku książę pomorski Barnim I Dobry nadał mu prawa miejskie na prawie lubeckim, choć miasto nie odzyskało już dawnego znaczenia. W roku 1365 stało się członkiem Hanzы lubeckiej, ale



należało do mniejszych jej członków. W połowie XVI wieku miasto zamieszkiwało zaledwie 300-400 osób. Bogata historia Wolina znalazła się w centrum uwagi badaczy i miłośników przeszłości dopiero w II połowie XIX wieku. Dawna, słowiańska legenda o Winecie podsycana była rozbudowanym romantyzmem i uwielbieniem dla historii i tradycji. Dodatkowo legendarny Jónsborg, świadczący rzekomo o germańskich korzeniach Wolina, powodował zainteresowanie tym miastem licznych poszukiwaczy skarbów. W obawie o bezpieczeństwo samego miasta Wolina, burmistrz Wolina zmuszony był wydać surowy zakaz podkopywania domów przez poszukiwaczy skarbów. Okres I wojny światowej oraz Republiki Weimarskiej przyczyniły się do spadku zainteresowania przeszłością Wolina. W toku II wojny światowej na terenie całej wyspy Wolin Niemcy rozbudowywali instalacje wojskowe. Niestety wskutek działań wojennych w 1945 roku miasto zostało zniszczone w 70%. W wyniku ustaleń przywódców trzech zwycięskich mocarstw, wyspa Wolin, wraz z miastem o tej samej nazwie, zostały w 1945 roku włączone do Polski.

Na obszarze wyspy wyróżnić można trzy charakterystyczne półwyspy: Półwysep Przytórski w części zachodniej, Półwysep Międzywodzki w części wschodniej oraz Półwysep Rów na południu Wolina. W środkowej części wyspy znajduje się Pojezierze Wolińskie, z największym Jeziolem Koprowo.

U południowo-zachodniego wybrzeża, na Zalewie Szczecińskim znajduje się szereg drobnych wysepek, z których największa to Wielki Krzek.



Wyspy na mapie z 1905 r.

Port jest położony 3 mile od miejscowości, gdzie rzeka Dziwna wypływa z Zalewu Szczecińskiego oraz 15 mil od ujścia tejże rzeki do Bałtyku. Możliwe jest oczywiście podejście do Wolina od obu stron (od południa – od Zalewu i od północy – od Bałtyku). Podejście od Zalewu jest krótsze i łatwiejsze. Na podejściu południowym głębokości sięgają 2,5 m, a na północnym 2 m. Na południowym nie mamy do pokonania żadnego mostu, a na północnym aż cztery (jeden w Dziwnowie i trzy w Wolinie), z czego jeden (dziwnowski) jest zwodzony, jeden obrotowy i dwa stałe – oba na wysokości ok. 12 m przy średnim stanie wody w rzece. Port ma kilka nabrzeży. Przyjmuje jednostki: pasażerskie, towarowe, handlowe, barki i jachty. Przyporządkowanie jednostek do miejsca postoju jest następujące: nabrzeże Północno-Zachodnie: barki, jednostki pasażerskie, jachty; nabrzeże Postojowe Rybackie: jednostki rybackie; nabrzeże Przeładunkowe: doraźnie jednostki towarowe (barki). Miasto buduje port jachtowy.

Przepluwając Wolin, można dopłynąć do Kamienia Pomorskiego. Jest wysoce prawdopodobne, że ciągłość udokumentowanej źródłami historii zasiedlenia tego miejsca sięga blisko 1850 lat. W czasach antycznych w okolicach Kamienia istniała miejscowość o nazwie Rugium. Została ona odwzorowana na antycznej mapie Ptolemeusza z lat 142-147 n.e. Według wielu hipotez miejscowość ta, zasiedlona przez plemię Rugian, znajdowała się w bezpośrednim sąsiedztwie Kamienia lub w jego miejscu, i wynika to z położenia tej miejscowości na wschód względem ujścia rzeki Odry oraz z usytuowania względem innych zidentyfikowanych już miejscowości Pomorza. Pomiędzy IX a XI wiekiem była tu osada rybacka i portowa,





która otrzymała prawa miejskie w 1274 roku. W 1176 roku przeniesiono z Wolina i powołano w Kamieniu biskupstwo, które podlegało arcybiskupowi gnieźnieńskiemu. W latach niepokoju i rywalizacji państw ościennych o Pomorze biskup kamieński uniezależnił się od arcybiskupa gnieźnieńskiego i od ok. 1188 roku podlegał bezpośrednio Rzymowi.

Nazwa miasta ma pochodzenie wenedyjskie i pierwszy raz pojawia się w żywotach Ottona z Bambergu (u Herborda *civitas ducis Camina*, u Eba *castrum magnum Gamin* lub *in urbe Games*). Inne występujące nazwy to *Chamin* i *Camyna*. Bulla z 14 października 1140 roku dla biskupstwa pomorskiego podaje *Chamin cum taberna et foro*. W bulli protekcyjnej z 25 lutego 1188 roku napisano *apud civitatem Camyn*. Ostatecznie w XIII wieku ustaliła się forma *Camín*.

Nazwa łączona jest z ogromnym głazem narzutowym (obwód w najszerszym miejscu 20 m) położonym w korycie Dziwny, zwany też "Głazem Królewskim", służył jako oznacznik w żegludze, przyczyniając się do powstania nazwy miasta.

Port Kamień Pomorski – to port morski nad Zalewem Kamieńskim, będącym częścią cieśniny Dziwny, położony w Kamieniu Pomorskim, w województwie zachodniopomorskim. Liczba nabrzeży: siedem. Długość nabrzeży 1151,8 m. Maksymalne zanurzenie wpływających statków 3 m.

W porcie rozwinięte jest rybactwo indywidualne, żeglarsstwo i od kilku lat turystyka pasażerska. Zanika funkcja transportowo-przeładunkowa pomimo istniejącego w porcie potencjału technicznego. Jeszcze kilka lat temu w skali jednego roku przeładowywano tutaj prawie 23 tys. ton ładunków masowych, głównie zbóż i kruszyw mineralnych.



*Kamień Pomorski. Nowo wybudowana marina.*



*Port morski został formalnie ustanowiony w 1963 r.*

W granicach administracyjnych portu znajduje się akwatorium o powierzchni 0,0325 km<sup>2</sup>, które stanowi obszar morskich wód wewnętrznych Zalewu Kamieńskiego o średniej szerokości 50 m licząc od linii brzegu.

W Porcie Kamień Pomorski obowiązują następujące zasady ruchu statków: maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 50 m, a maksymalna szerokość 7 m, aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa kapitan Portu Dziwnów, wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm oraz dla siły wiatru do 5°B.

Do portu prowadzą dwa podejścia:

podejście północne – prowadzi z Portu Dziwnów do wyjścia na Zatokę Wrzosowską, następnie wzdłuż wschodniego brzegu Półwyspu Międzywódzkiego i dalej na południe, bliżej



wschodniego brzegu Zalewu Kamieńskiego. Bardzo wąski tor wodny jest oznakowany pławami nieświecącymi, zdejmowanymi na zimę bez zastępstwa. Najbezpieczniej trzymać się środka toru. Głębokości między pławą K-2 a portem wynoszą 2,1-3 m. Podejście od strony północnej uznawane jest za trudne z powodu mielizny i kamieni przy odcinku toru przebiegającym przez Zatokę Wrzosowską;

podejście południowe – prowadzi z portu Wolin, początkowo rowem Dziwny i między wyspami Wolin a Chrząszczewską. Po minięciu stromego cypla na zachodnim skraju północnego brzegu Wyspy Chrząszczewskiej odgałęzia się na wschód od głównego nurtu Dziwny i kieruje się do pławy K-2. Kamień „Królewski Głaz” leżący przed północnym brzegiem Wyspy Chrząszczewskiej, który wystaje około 3 m z wody, należy zostawić na południe od kursu. Podejście od strony południowej uznawane jest za trudne ze względu na most kolejowy i drogowy w Wolinie.

#### Orientacyjne długości nabrzeży i głębokości przy nich.

Nazwa nabrzeża	Długość	Głębokość
Nabrzeże Barkowe	258,20 m	2,2 m
Nabrzeże Postojowo-Sportowe	234,00 m	1,2 m
Pomost spacerowy	60,25 m	3,00 m
Pirs pasażerski	60,75 m	3,00 m
Nabrzeże Zbożowe	100,50 m	wyłączone z eksploatacji
Umocnienie brzegowe	72,00 m	0,8 m
Basen Rybacko-Żeglarski	366,1 m	0,8-1,7 m

Postój w porcie odbywa się przy nabrzeżach:

- statków pasażerskich przy pirsie pasażerskim i nabrzeżu Barkowym;
- pchaczy z zestawem barek i barek motorowych przy nabrzeżu Barkowym;
- jachtów i motorówek przy nabrzeżu Barkowym i w części żeglarskiej Basenu Rybacko - Żeglarskiego;
- łodzi rybackich w części rybackiej Basenu Rybacko-Żeglarskiego oraz czasowo przy nabrzeżu Barkowym.

#### Orientacyjne dane w Basenie Rybacko-Żeglarskim.

Nazwa nabrzeża w basenie	Długość	Głębokość
Nabrzeże Remontowe	108,55 m	1,7 m
Nabrzeże Postojowe	25,65 m	1,7 m
Pomost Żeglarski (pirs)	87,50 m	1,7 m
Pomost Rybacki (pirs)	48,00 m	brak danych
Nabrzeże z wyciągiem łodziowym	39,20 m	0,8 m
Umocnienie brzegowe	57,20 m	0,8 m
Marina		





Płyniemy dalej...

Po lewej burcie na granicy z Niemcami leży Port Nowe Warpno – port morski w województwie zachodniopomorskim, w mieście Nowe Warpno, położony na wschodnim brzegu Jeziora Nowowarpieńskiego, znajdującego się w polskiej, południowo-zachodniej części Zalewu Szczecińskiego, na północny zachód od ujścia Odry.



*Mapa Jeziora Nowowarpieńskiego.*



*Nowe Warpno.*

Miasto Nowe Warpno zostało lokowane najprawdopodobniej w 1295 roku. Lokacja odbyła się na zasadzie translokacji z terenów dzisiejszej dzielnicy Podgródzie, gdzie znajdował się dawny gród słowiański. Miasteczko znalazło się w granicach Księstwa Zachodniopomorskiego, aż do 1648 roku, kiedy na kilkadziesiąt lat znalazło się pod rządami Szwecji. Szwedzi dążyli do szybkiego ufortyfikowania miasta, leżącego na wyspie.

W 1678 roku fortyfikator Christian Kanxdorff przedstawił projekt nowej twierdzy. Fortyfikacje miały łączyć trzy wyspy. Obecny półwysp, na którym znajduje się współcześnie centrum miasta, dawniej nie był połączony z lądem stałym. Plany wybudowania wielkiej twierdzy zrealizowano tylko częściowo. W 1692 roku główna część miasta spłonęła w pożarze. Zniszczony został m.in. ratusz oraz kościół. Świątynię odbudowano, zaś na miejscu starego ratusza w 1697 roku wzniesiono nowy, ryglowy budynek. W 1720 roku Nowe Warpno zostało wcielone do państwa pruskiego. 10 września 1759 roku na Zalewie Szczecińskim, właśnie w okolicach Nowego Warpna, rozegrała się bitwa morska pomiędzy Szwedami a Prusakami. Była to pierwsza bitwa morska w historii pruskiej floty. Zakończyła się zwycięstwem Szwecji.

W XVIII wieku miasto rozbudowało się w kierunku południowym, gdzie istniała dzielnica przedmiejska, obecne Karszno. Wielkie szwedzkie fortyfikacje rozebrano w XIX wieku. Fosa została zasypana, a wyspa stała się półwyspem. Pod koniec XIX wieku miasteczko zostało połączone linią kolejową ze Stolcem i Szczecinem, dzięki czemu stało się ważnym ośrodkiem rybackim i handlowym. W okresie międzywojennym przeżywało rozkwit, jako ośrodek turystyczny. Kursowały promy do Starego Warpna, Trzebieży i Szczecina oraz rejsy po Zalewie Szczecińskim. Kwitło przetwórstwo rybne.

Od 1945 roku Nowe Warpno należy do Polski. Obecnie miasteczko jest małym ośrodkiem turystycznym, siedzibą Urzędu Gminy i Miasta. W latach osiemdziesiątych istniało tu najbardziej uczęszczane promowe przejście graniczne w Europie, głównie dzięki przewozowi towarów wolnocłowych. W porcie Nowe Warpno pływają statki pasażerskie, które przewożą turystów m.in. do odległej o 1,8 km niemieckiej miejscowości Altwarp. W 2010 roku powstał tu mały port jachtowy i „Aleja Żeglarzy”.



Jezioro Nowowarpieńskie leży w południowej części Zalewu Szczecińskiego, a zamykają je dwa półwyspy wraz z małą, niezamieszkaną Łysą Wyspą. Jezioro Nowowarpieńskie wbrew nazwie jest zatoką Zalewu Szczecińskiego, przez co port znajduje się w wewnętrznych wodach morskich. Do Polski należy wschodnia część zatoki, a sam tor wodny prowadzący do portu leży częściowo na granicy pomiędzy Polską a Niemcami.

[Nad Jeziorem Nowowarpieńskim – w Karsznie wybudowałem swój domek letniskowy zwany: *Mamusino* i tam przyływałem z przyjaciółmi, wybudowanym przez siebie jachtem, który nazwałem: *Mamuśka*].

W porcie Nowe Warpno obowiązują następujące zasady ruchu statków cumujących przy nabrzeżu Przemysłowym (odpraw granicznych): maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 40 m, a maksymalna szerokość 8 m, aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa bosman Portu Nowe Warpno, żegluga może odbywać się wyłącznie cyklicznie w odstępach nie mniejszych niż trzydziestominutowych w porze dziennej, wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm, warunki żeglugi przy sile wiatru powyżej 6°B każdorazowo określa bosman Portu Nowe Warpno, łączna moc maszyn statku nie może przekraczać 300 kW. Przejście do zatoki z zalewu przegradza Łysa Wyspa. Dla żeglugi jest dostępny przesmyk między jej zachodnim brzegiem a niemiecką miejscowością Altwarp. Po zachodniej stronie przejścia zalega mielizna Wysok Warpieński z głębokościami 1-2 m. Dobrym punktem orientacyjnym jest wieża kościoła w Nowym Warpnie.

Tor kierunkowy o łamanych odcinkach oznakowują pławy świetlne i nieświejące. Na zimę są zdjęte bez zastępstwa. Między pławą świetlną nr 14 a dalbą graniczną nr 7 tor prawie pokrywa się z przebiegiem granicy państwowej. Między pławą świetlną nr 9 a dalbą graniczną nr 7 jest oznakowany obustronnie pławami nieświejącymi i dostępny dla jednostek o zanurzeniu do 2,5 m. Przesmyk między Łysą Wyspą a miejscowością Altwarp ma zaledwie 100 m szerokości.

Poza torem wodnym do portu występują spłycenia i mielizny, które limitują zanurzenie statków, ponadto wystawiane są sieci rybackie.

Średni poziom przyjęty dla portu wynosi 508 cm (wartość mierzona na łacie wodowskazowej, wg zera w Amsterdamie). Najwyższe stany wody występują przy wiatrach z sektora północnego – do 100 cm powyżej stanu średniego, a najniższe przy wiatrach z sektora południowego – do 76 cm poniżej stanu średniego.



Nowo wyremontowana  
III Brama Torowa.

Orientacyjne długości nabrzeży i głębokości: Pirs Pasażerski 87 m –0,0-3 m, Rybackie 95 m –1,5-2 m, Przeładunkowe 60 m –1,5-2 m, Przemysłowe 65,5 m –3 m.

Na infrastrukturę portu Nowe Warpno składają się pirs postojowy o kształcie nieregularnego rombu o łącznej długości cumowniczej ok. 87 m, nabrzeża oczepowe z czterema pomostami rybackimi o długości 135,7 m, nabrzeże przeładunkowe oraz nabrzeże przemysłowe, gdzie odbywają się odprawy graniczne.





Dopłynęliśmy do BT-3 (III Bramy Torowej), znowu zwolniłem, bo trwał właśnie demontaż bramy i jej renowacja – pływający dźwig zdejmował całą konstrukcję wschodniej bramy. Po tem zdemontowano zachodnią. Zamontowano nowe, nie wiadomo dla czego różniące się konstrukcją od pozostałych bram.



*Pilot Jan Dzwonkowski na trasie.*



*Pilot Włodzimierz Grycner na trasie.*

Daleko po lewej burcie Niemcy i granica polsko-niemiecka, tu czasami przy BT-2 doprowadzamy statki płynące do Niemiec lub zabieramy te płynące z Niemiec.

Zmniejszając szybkość do ośmiu węzłów wchodzimy w nowe ostrogi Kanału Piastowskiego i BT-1 (I Brama Torowa).

Kanał Piastowski (niem. Kaiserfahrt) – część toru wodnego Szczecin–Świnoujście leżący w południowej części Świnoujścia między Świną a Zalewem Szczecińskim. Kanał o długości 8 km i głębokości 10-11 m, w wyniku czego m.in. zaniechano żeglugi Starą Świną.

Przekopany w południowo-wschodniej części wyspy Uznam w latach 1875-1890 w celu usprawnienia żeglugi pomiędzy Szczecinem a Bałtykiem. Po jego wykonaniu doszło do powstania wyspy Karsibór, która dotychczas była półwyspem wyspy Uznam.

Przy BT-2 (II Bramie Torowej), złożyłem na kanale 69. UKF-ki meldunek do *Szczecin Traffic* i na kanale 12. do *Świnoujście Traffic*. Odtąd byłem pod opieką VTS Świnoujście.

Po prawej burcie zostawiliśmy kotwiczowisko, na którym można rzucić kotwicę w razie jakiś problemów dla statków o długości do 200 m i zanurzeniu maksymalnym 4,9 m. Daleko na Wolinie widać „las wiatraków”, to wiatrowe elektrownie.

Od strony Zalewu, Jezioro Wicko Wielkie, tworzy deltę wsteczną z szeregiem porośniętych trzciną wysp, z których największa to Wielki Krzek.



*I Brama Torowa.*

*Wejście do Kanału Piastowskiego.*



Kanał różni się od brzegów Świny znacznym nachyleniem zboczy i w związku z tym niewiele jest roślinności brzegowej w ich obrębie.

Od strony Zalewu (Jezioro Wicko Wielkie) tworzy deltę.



*Kanał Piastowski.*



*W Kanale Piastowskim.*

Na wejściu do Kanału Piastowskiego bywa czasami silny poprzeczny prąd, w zależności od kierunku wiatru, a w kanale kiedyś miałem nawet przeciwny prąd dochodzący do pięciu węzłów. To tak zwana „cofka”, podczas silnych północnych wiatrów, woda z Bałtyku wchodzi do środka, rzeka „staje” i cofa się w głąb Zalewu. W kanale po lewej pomosty refulacyjne, przy których cumują i wyładowują pogłębiarki.

Piękny jest widok częściowo umocnionych brzegów kanału, pokrytych lasem, gdzie na łąkach pasie się stado koni, czasami przebiegnie dzik lub sarenka, szybują orły bieliki. Cieszy ładnie zagospodarowany „Sołtys” (biały domek z czerwonym dachem, basenik z motorówkami, ogród z pomalowanymi na białą pniami owocowych drzew) – to baza techniczna torów wodnych Urzędu Morskiego. Przed domkiem stoi duża kotwica, a na wysokim maszcie dumnie powiewa polska i europejska flaga. Wielu kapitanów pyta kto tu mieszka.

Jest koniec kwietnia 2009 roku słoneczko przygrzewa, północno-wschodni wiatr przyniósł trochę zimna, termometr pokazuje 15°C i pojawiły się już w kanale jachty, a na brzegach wędkarze. Na zakręcie mijamy Tablicę i informuję o tym Promy Karsibory, które kursują na drugą stronę Świnoujścia. Po zakręcie wchodzimy w nabieżnik Mielin kurs 348,3 oraz w rufowy Paprotno 168,3 stopnia.



*Promy Karsibory.*







*Mulnik.*

Potem zwężenie i Mulnik. Tu na Mulniku Marynarka Wojenna wydobyla po wojnie masę niewypalów. Jedną z bomb głębinowych, ówczesny Prezydent Świnoujścia, Możejko, sam przepiłował na pół, aby udowodnić że Marynarka Wojenna „naciąga” miasto na koszty za unieszkodliwianie niewybuchów.

Na półwyspie Mielinek i wyspie Mielin straszą białe od guana martwe drzewa i siedzące na nich czarne kormorany. Na dodatek te czarne stada zżarły nam rybę...



*Wyspa Mielino (Mielin) i półwysep Mielinek.*



*Wyspa Mielin – siedlisko kormoranów.*



Północny cypel wyspy Mielin niedawno „obcięto”. Wykopano i wybagrowano go, bo ma tu powstać wielka obrotnica dla dużych okrętów wojennych. Chyba dużych okrętów NATO, bo my takich nie mamy... Opowiadał mi kiedyś admirał ze Świnoujścia, że bagrując cypel wyspy odkryto na dnie trzy wraki w tym jeden betonowiec. Trzeba go było wysadzić w powietrze.



*Obcięty Północny Mielin, zakończono latarnią.*

Na Północnym Mielinie znowu meldunek do Promów Miejskich, które wożą samochody i pasażerów pomiędzy wschodnią i zachodnią stroną Świnoujścia.

Po prawej burcie Świna, stare ujście Odry, tam usadowiła się Morska Stocznia Remontowa, Baseny Atlantycki z nabrzeżami: Remontowym, Rozładunkowym i TOP oraz Basen Bałtycki z nabrzeżami: Zaopatrzeniowym, NOK, Wypozażeniowym, CPN-6, BON i mniejsze: Północne, Boczne, Czołowe. Na wejściu do tych basenów dawne nabrzeże

Rybackie przedsiębiorstwa *Odra*, nazywa się teraz Euro Terminal.

Pod względem prawnym Świna wchodzi w skład akwenu polskich morskich wód wewnętrznych. Jej północna część – od północnego krańca Kanału Mielińskiego do ujścia do Zatoki Pomorskiej – jest częścią toru wodnego Szczecin–Świnoujście. Na tym fragmencie Świna jest pogłębiona do głębokości 9-15 m. Przeplłynęliśmy Kanał Mieliński – kanał o długości 4 km i głębokości toru wodnego około 10-11 m, przekopany przez wyspę Uznam w środkowej części Świnoujścia. Po jego wykonaniu doszło do powstania wyspy Mielin.

Po lewej burcie mijamy dawne nabrzeże Paliwowe, widać na kei jachty, działa tu teraz Stocznia Jachtowa, obok budują się stateczki to znowu stocznia pod gołym niebem. Za nim ładne nowe, mało wykorzystywane nabrzeże paliwowe Porta Petrol, które w wyniku afer i korupcji chyli się ku upadkowi.



*Porta Petrol.*

Dalej w Basenie Południowym stoi nasza flotylla Marynarki Wojennej.

Tu w 1966 roku na Południowej Kosie spędziłem trzy miesiące pod namiotem na obozie wojskowym na zakończenie PSM-ki. Spać nie pozwalała nam wtedy pogłębiarka *Lucyfer*, która straszliwie wyła iście diabelską syreną i skrzypiała czerpakami, bagrując tor na zakręcie.

Przeplływamy pod linią wysokiego napięcia, wiszącą na wysokości 67 m i wywołującą na radarach przepływających statków fałszywe echo, pokazujące jakoby płynął na nich statek.

Te maszty w ciągu paru miesięcy zostały zastąpione wyższymi – już nie ażurowymi, tylko nowoczesnymi – prostymi.

Wpływamy wreszcie do Świnoujścia.

Jeszcze w XII wieku Świnoujście (hist. Swine, niem. Swinemünde) było grodem przede wszystkim strzegącym ujścia rzeki Świny. Leżało na skrzyżowaniu szlaków handlowych, wiodących ze wschodu na zachód i z północy na południe. U ujścia Świny do Bałtyku istniały





dwa gródki obronne państwa Wolinian, zniszczone w późniejszym czasie przez Duńczyków. Do XVII wieku znajdowały się pod władaniem książąt szczecińskich, a w 1630 roku opanowali je Szwedzi, zaś w 1720 roku Prusacy. Przełom w rozwoju miejscowości przyszedł wraz z istotnymi zmianami gospodarczymi. W 1729 roku ruszyła budowa awanportu Szczecina, wymuszająca też prace związane z pogłębieniem Świny. W naturalny sposób wpłynęło to na rozwój miasta – w połowie XVIII wieku Świnoujście z małej wioski rybackiej stało się portem morskim, który jak we wczesnym średniowieczu Wolin, został ważnym ośrodkiem łączącym ujście Odry ze Szczecinem.

W roku 1824 miasto stało się kurortem, a w 1895, po odkryciu źródeł solanki i borowiny – uzdrowiskiem. W końcu XIX wieku w szybkim tempie powstała dzielnica uzdrowiskowa, oddzielona od centrum miasta parkiem. XIX wiek przyniósł także znaczną rozbudowę portu, wybudowane zostało drewniane molo, pogłębiono tor wodny i wzniesiono latarnię morską, co znacznie poprawiło warunki bezpieczeństwa żeglugi. Uruchomiona została regularna żegluga pasażerska a pod koniec tegoż wieku, miasto uzyskało połączenie kolejowe z Berlinem. Wszystko to wpłynęło korzystnie na jego dalszy rozwój. W okresie międzywojennym Niemcy ulokowali tu silny port wojenny. W czasie II wojny światowej znajdowały się tu cztery obozy pracy przymusowej dla Polaków i Francuzów.

Po wojnie Świnoujście znalazło się w granicach Polski, aczkolwiek niemal do połowy lat dziewięćdziesiątych funkcjonował tu port wojenny sowieckiej Marynarki Wojennej, wraz z rosyjską dzielnicą mieszkaniową.

W latach 1973-84 w granicach administracyjnych miasta znalazły się m.in. Międzyzdroje, Lubin i Wapnica.

Świnoujście – obecnie miasto na prawach powiatu, port morski, uzdrowisko w północno-zachodnim krańcu województwa zachodniopomorskiego, położone u ujścia Świny do Morza Bałtyckiego, to jedyne w Polsce miasto położone na trzech dużych wyspach – Uznam, Wolin, Karsibór oraz na kilkudziesięciu (łącznie 44) małych, niezamieszkałych wysepkach. Według danych z 2008 roku, miasto zamieszkiwało 40901 osób, co lokuje je na piątej pozycji w województwie pod względem ludności. Granice Świnoujścia obejmują powierzchnię 197,23 km<sup>2</sup> (drugie miejsce w województwie i ósme w kraju).

Miasto położone jest nad rzeką Świną, która w północnej jego części uchodzi do Morza Bałtyckiego. Leży ono na trzech zamieszkałych wyspach: Uznam (ok. 36 tys. mieszkańców), Wolin (ok. 4 tys. mieszkańców), Karsibór (ok. 700 mieszkańców) oraz na 41 mniejszych, niezamieszkałych. Znajdują się tu także takie służby jak: Urząd Odprawy Celnej, Sanepid Portowy, Morski Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny.

W 1993 roku tutejszy port handlowy obsługiwał 3291 jednostek, o łącznym tonażu 17,8 mln BRT. Przeładunek dotyczy głównie towarów masowych i drobnicy konwencjonalnej (1993 – 7,7 mln t, 1989 – 9,9 mln t). Dobrze jest wiedzieć, że kiedyś znajdował się tu największy w Polsce port rybacki (ok. 30% krajowych połowów ryb) oraz istnieje baza promowa (przystań i nowoczesny terminal pasażerski, oddany do użytku w 1994 roku), mogąca obsłużyć 1 mln pasażerów, 150 tys. samochodów osobowych, 60 tys. TIR-ów, 30 tys. wagonów kolejowych (baza posiada jedyne w Polsce nabrzeże dla promów kolejowo-samochodowych). Zawijają tu promy, pływające na trasach do Kopenhagi, duńskiego Nyborga, niemieckiego Travemünde oraz szwedzkiego Ystad. Funkcjonuje także sezonowe połączenie z Rønne na wyspie Bornholm. W Basenie Północnym powstał duży port jachtowy.

Świnoujście ma dwa doki pływające o nośności 4,5 tys. (dł. 117 m) i 3,5 tys. ton.



Grupy ładunków	Obroty ładunkowe portu Świnoujście (2006)	obroty [tys. ton]
Drobnica	4960,6	53,43%
Węgiel i koks	2647,2	28,51%
Rudy	848,6	9,14%
Ropa i przetwory naftowe	400,2	4,31%
Zboże	120,6	1,30%
Drewno	42,1	0,45%
Inne masowe	264,3	2,85%
Razem ( $\Sigma$ )	9283,6	1

Świnoujście to także ośrodek przemysłu stocznioowego (stocznia remontowa). W 1992 roku oddano do eksploatacji gazociąg Wolin–Świnoujście–Ahlbeck.

Świnoujście podzielone jest między dwie wyspy. Na wyspie Uznam zlokalizowano centrum handlowo-administracyjne, uzdrowisko, ośrodki wypoczynkowe, przystań Białej Floty, zaś na wyspie Wolin – główne tereny portowe, stocznię i bazę promów morskich. Obie części miasta łączy wyłącznie komunikacja promowa. Granice miasta stanowią: od południa Zalew Szczeciński, od północy Morze Bałtyckie, od zachodu granica państwowa z Niemcami, zaś od strony wschodniej gmina Międzyzdroje. To właśnie dzięki swojemu wyjątkowemu położeniu Świnoujście jest miastem o wielu obliczach – z jednej strony ważnym ośrodkiem gospodarki morskiej (jednym z czterech kluczowych portów w Polsce) i bazą marynarki wojennej, z drugiej – popularnym uzdrowiskiem i miejscowością turystyczną.

Co ciekawe, tylko 40 km<sup>2</sup> wyspy należy do Polski, pozostała część, tj. 380 km<sup>2</sup> znajduje się po stronie niemieckiej. Wolin, o powierzchni 265 km<sup>2</sup>, to największa polska wyspa. Oddzielona jest od stałego lądu cieśniną Dziwną, która tworzy rozlewiska Zatok Cichej i Madejskiej, Zalewu Kamieńskiego i Jeziora Wrzosowskiego. Część Świnoujścia leżąca na wyspie Wolin (dzielnice Warszów, Przytór-Łunowo i Ognica) pełni funkcje przemysłowe. Tu znajdują się największe zakłady związane z gospodarką morską oraz węzły komunikacyjne – terminal promowy, dworzec PKP i PKS. Tutaj dochodzi droga międzynarodowa E-65. Trzecią zamieszkałą wyspą to Karsibór – są tu doskonałe warunki do rozwoju agroturystyki, uprawiania wędkarstwa i sportów wodnych. Na południu wyspy utworzona została ostoja ptaków Karsiborska Kępa. Na powierzchni przeszło 180 ha występuje ok. 140 gatunków ptaków, w tym również gatunki bardzo rzadkie. Jediną łączność pomiędzy wyspami Wolin i Uznam stanowią dwie przeprawy promowe, stąd też mieszkańcy wyspy Uznam mają prawo czuć się prawdziwymi wypiarzami.

W zachodniej części miasta, (na wyspie Uznam) przebiega granica polsko-niemiecka z przejściem otwartym dla ruchu drogowego Świnoujście–Ahlbeck. Natomiast w południowo-zachodniej części – z podobnym przejściem Świnoujście–Garz. Zniesienie kontroli paszportowej, a także udostępnienie obu przejść dla ruchu samochodowo-autokarowego, spowodowały, że miasto stało się jeszcze bardziej dostępne, szczególnie dla naszych turystów z Niemiec i Skandynawii. Od strony Niemiec do wyspy Uznam dociera kolej i drogi numer 110 i 111.

Po niemieckiej stronie granicy znajduje się lotnisko Heringsdorf (12 km). Od Berlina dzieli Świnoujście zaledwie 160 km, od brzegów Szwecji 175 km, a Danii 150 km.







*Nowe maszty wysokiego napięcia w Świnoujściu.*

Po lewej burcie, za Półwyspem Kosa odsłania nam się Świnoujście z miejskimi basenami Węglowym i Zimowym, widać cumujące tam promy miejskie, które regularnie przewożą ludzi i samochody na obie strony Świnoujścia. Tam też cumuje w lecie wodolot kursujący do Szczecina.



*Półwysp Kosa. Świnoujście.*

Po prawej burcie mijamy Terminal Świnoujście, to sześć stanowisk promów morskich, kursujących regularnie na liniach skandynawskich. Przy nabrzeżu stoi nasza chluba – prom pasażerski *Polonia*, gdzie jako pierwszy kucharz pracuje mój syn Radek.



*M/F Polonia.*



*Terminal pasażerski w Świnoujściu.*





*Kapitanat Świnoujście.*

Po lewej burcie na „nabrzeżu Władka”, czyli Władysława IV stoi okazały gmach Kapitanatu Portu Świnoujście.



*Przy nabrzeżu pilotowym dyżurują nasze trzy pilotówki Pilot-69, Pilot-63 oraz szybka łódź Pilot-64.*



*Nowo wybudowana w 2010 roku Stacja Ratownicza SAR.*





Idąc dalej nabrzeżem pilotowym można dojść do basenu jachtowego, latem wypełnionego lasem masztów. Na końcu tej kei znajdziemy nowo wybudowaną stację ratowniczą SAR. Jej białoczerwone budynki nie wszystkim się podobają, ale to przecież wreszcie stacja ratownicza z prawdziwego zdarzenia.

Aktualnie do portu Świnoujście mogą być wprowadzane statki o maksymalnej długości 270 m, szerokości 42 m i zanurzeniu 13,2 m.



*Port Świnoujście.*

Mijamy po prawej burcie kolejne nabrzeża: Portowców, CPN-2, Warsztatowe, Górników, Barkowe, Hutników, Basen Trymerski i Chemików.



*Nabrzeże Chemików. Basen Trymerski.*

*Latarnia Świnoujście.*

Tu powstał port kiedyś eksportujący głównie węgiel i importujący rudy. Teraz pozmieniało się całkowicie w naszej gospodarce, nasze „czarne złoto” stało się zbyt drogie i obecnie importujemy węgiel. Sam trzy lata temu dużym statkiem (140 tys. ton), przywoziłem węgiel z dalekiej rosyjskiej Nachodka (trzydzieści dziewięć dni podróży przez Kanał Sueski) do Amsterdamu, a potem małe statki woziły go do Szczecina.

Ciekawostka, że nawet w małym Basenie Trymerskim, obce stateczki ładują rudę, wywożąc chyba dawne zapasy, które już nie przydały się naszym bankrutującym hutom.

Po lewej burcie mijamy małą przystań jachtową i Basztę Czterech Wiatrów.

Kręcimy w lewo wzdłuż falochronu, mijamy po prawej stuletnią latarnię, nabrzeże Straży



Granicznej, gdzie odprawiano żeglarzy, a w nocy potężny reflektor oślepiał statki.

W 2010 roku reflektor wreszcie ginie, jak miniona epoka izolacji, a odprawy przeniesione są na nabrzeże SAR.

Nad plażą króluje wysoka wieża VTS-u, to tam *Świnoujście Traffic* kontroluje ruch statków. Melduję do *Świnoujścia Traffic* mijanie wschodniej główki falochronu i żegnam się z *Trafikiem*, dziękując panu Marianowi za pomoc. Zaraz na redzie będę schodził po sztormtrapie na poskakującą na fali pilotówkę. Pozdrawiam także Waldka, bohatera mojej książki, który także pracuje na wieży.

Po wschodniej stronie tuż za falochronem powstaje Port Gazowy, widać rozpoczęto już budowę, podobno ma być gotowy w 2014 roku.



*VTS Świnoujście.*



*VTS, nabrzeże Chemików i widoczny plac budowy Portu Gazowego.*

Do portu Świnoujście w 2007 roku zawinęło 4619 statków o pojemności większej niż 100 BRT. Łączna pojemność netto tych statków wynosiła 17400,1 tys. NRT.

Pływy w Świnoujściu nie występują, ale wahania poziomu wody i prądy wchodzące oraz wychodzące mogą występować nagle – w zależności od kierunku wiatrów i osiągać prędkość do 5 węzłów. Podczas zimy, port jest zazwyczaj wolny od lodu. Załadowanie basenów portowych i redy występuje dopiero po okresach długotrwałych mrozów.

A tak wygląda wyjście z portu Świnoujście dzisiaj. Wypływamy na morze.



*Falochrony Portu Świnoujście.*





Statek zamierzający wejść do portu Świnoujście z Zatoki Pomorskiej, o ile nie może mijać się ze statkiem wychodzącym z portu Świnoujście, powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu chyba, że kapitanat portu lub VTS zarządzi inaczej. Poruszanie się wszystkich statków o długości poniżej 20 m, w tym jednostek sportowych, na torach wodnych, kotwiczowiskach i obszarach wód portowych jest podporządkowane ruchowi statków o długości 20 m i większej. Ruch jednostek pod żaglami na torach wodnych, kotwiczowiskach i obszarach wód portowych dozwolony jest wyłącznie w dzień i przy widzialności powyżej 5 kabli (926 m). Port obejmuje akwen cieśniny Świna od ujścia aż do basenu Barkowego w Karsiborze (dziesiąty kilometr toru wodnego Świnoujście–Szczecin) oraz tereny i akweny przyległe. Wejście do portu zabezpieczają dwa falochrony: wschodni – o długości 1400 m i zachodni – o długości około 300 m.

W 2006 roku całkowita długość nabrzeży w porcie Świnoujście wynosiła 5634 m, z czego 5414 m nadawało się do eksploatacji. Łączna długość nabrzeży o głębokości powyżej 10,9 m nadających się do eksploatacji wynosiła 1413 m. Całkowita długość nabrzeży przeładunkowych nadających się do eksploatacji wynosiła 4109 m.

Port posiada dwie obrotnice. Obrotnica północna – o średnicy 350 m dla statków o maksymalnym zanurzeniu 10,5 m – znajduje się pośrodku między Basenem Trymerskim a Basenem Stoczniowym. Obrotnica południowa – o średnicy 320 m dla statków o maksymalnym zanurzeniu 9,2 m – znajduje się na środku cieśniny Świna naprzeciw Basenu Bosmańskiego.

W Świnoujściu 17 maja 2013 roku został otwarty falochron – osłoni on nowy port, do którego przyplывать będą statki przewożące skroplony gaz ziemny.

W ramach programu wieloletniego pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” powstał falochron o długości prawie 2974,3m, ostroga zachodnia o długości 255 m, obrotnica dla statków oraz nowy tor podejściowy do portu zewnętrznego o głębokości technicznej 14,5 metrów. To jedna z największych inwestycji morskich w naszym kraju – jej koszt to miliard złotych.

Pierwsze gazowce mają przyplывать do terminalu LNG w Świnoujściu w 2014 roku. Docelowo każdego roku będzie on przyjmował 5 mld m<sup>3</sup> gazu.

Świnoujski falochron należy do najdłuższych tego typu obiektów w Europie.

Wreszcie po prawie pięciu godzinach pilotowania, trzeba zejść po sztormentrapie i wskoczyć na pilotówkę, a pan Rysiu zawiezie na stację pilotów w Świnoujściu, gdzie można odpocząć przed obsadzeniem następnego statku.



*Plansza planowanego Portu Gazowego Świnoujście. Tak w 2014 r. ma wyglądać wejście do Świnoujścia i do powstającego Portu Gazowego.*





*Pilot na sztormtrapie.*



*Szyper Ryszard Graszka, kiedyś chorąży w marynarce wojennej. Świetny fachowiec i organizator.*



*A tuż obok Kapitanatu Świnoujście stoi nasz mały domek – Stacja Pilotów. Tam często odpoczywamy w oczekiwaniu na kolejny statek.*

A na stacji witają nas sympatyczni dyspozytorzy, piloci, szyprowie – opowiedzą coś ciekawego przy kawce.



*Od lewej: mechanik Krzysztof Stachula, dyspozytor Władysław Ozimek, pilot Jarosław Żukowski.*



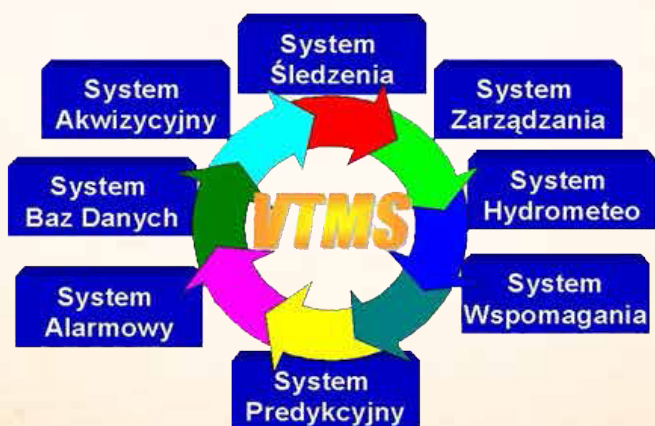


W porcie Szczecin i Świnoujście działa system kontroli ruchu statków VTS. Z systemu mają obowiązek korzystać jednostki znajdujące się lub zamierzające wpłynąć na obszar VTS Szczecin, których długość statku lub zespołu holowniczego (bądź pchanego) wynosi więcej niż 20 m, a także statki z ładunkiem niebezpiecznym i statki przewożące pasażerów w celu zarobkowym.



System kontroli radarowej VTS zapewnia stały monitoring i kontrolę ruchu. VTS (ang. *Vessel Traffic Service* tj. służba kontroli ruchu) – to system kontroli ruchu statków w rejonach, gdzie natężenie ruchu, skupienie dużej ilości jednostek w wąskich przejściach lub obecność niebezpieczeństw nawigacyjnych stwarza duże zagrożenie kolizji lub wejścia na mieliznę. VTS jest ustanawiany przez organ administracji państwa w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska naturalnego i usprawnienia ruchu statków. W skład systemu VTS wchodzi: centrum kontroli, system (systemy) obserwacji oraz łączności.

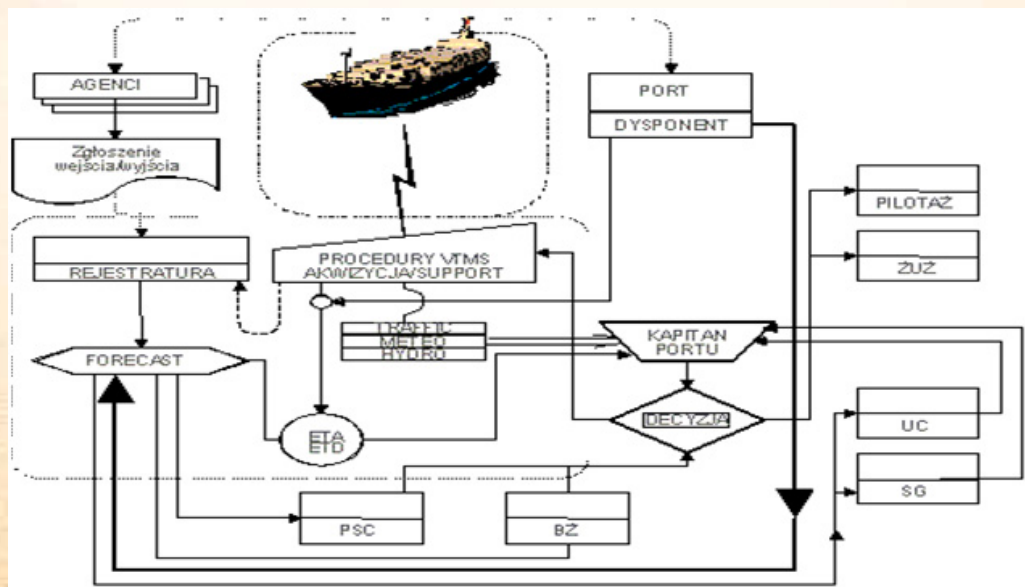
25 stycznia 2000 roku został oddany do użytku Radarowy System Zarządzania i Kontroli



Ruchu Statków na torze wodnym Świnoujście–Szczecin. Koncepcja budowy systemu powstała w Urzędzie Morskim w Szczecinie tu również rozpoczęto starania o uzyskanie niezbędnych funduszy przeznaczonych na jego budowę. W efekcie tych działań uzyskano dostęp do środków



VTMS VTS spełniają wiele funkcji i są usługami prowadzonymi przez kompetentną administrację, służącymi poprawie bezpieczeństwa i wydajności nawigacji i ochrony środowiska. Usługi te muszą mieć możliwość oddziaływania i reagowania na sytuacje związane z ruchem mające miejsce na obszarach działania VTS. Funkcje wewnętrzne VTS obejmują zbieranie danych, ich ocenę i podejmowanie decyzji.





System VTMS składa się z czterech głównych składowych funkcjonalnych:

1. System Raportowania Ruchu Statków (SRRS), ang. Vessel Movement Reporting System (VMRS) oparty na sieci łączności radiowej działającej w paśmie VHF-FM obsługiwanej przez Centra VTS w Szczecinie i Świnoujściu. Sieć komunikacji radiowej składa się z jedenastu stacji komunikacyjnych, rozlokowanych w ten sposób aby zapewnić pełne pokrycie obszaru, na którym działa VTMS.

2. Systemy Obserwacji (ang. Surveillance systems) składające się z szeregu stacji radarowych oraz kamer telewizyjnych.

3. Informatyczny system zarządzania (ang. Management Information System).

4. System rejestracji danych hydrometeorologicznych. System uzupełniają elementy funkcjonalne, realizujące zadania dotyczące: alarmowania, predykcji, wspomagania decyzji, zarządzania i śledzenia oraz archiwizacji danych.

Podstawowym zadaniem VTMS Świnoujście–Szczecin jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi na wodach zatoki pomorskiej oraz torach wodnych ujścia rzeki Odry. Zadanie to realizowane jest poprzez koordynację ruchu jednostek pływających za pomocą zbierania, weryfikacji, organizacji oraz rozdzielania informacji. System VTMS Świnoujście–Szczecin działa w oparciu o koncepcję „ciągłego nadzoru”, na który składają się następujące działania: monitorowanie, informowanie, rekomendowanie, kierowanie.

Monitorowanie prowadzone jest w obszarze VTMS z zastosowaniem: stacji radarowych, kamer telewizji przemysłowej, środków łączności radiowej. VTMS zbiera także informacje z różnych źródeł predykcji ruchu statków, niebezpieczeństw nawigacyjnych, stanu oznakowania nawigacyjnego, oraz innych, które mogą być interesujące dla użytkowników systemu VTMS. Monitorowanie ruchu statków umożliwia także stwierdzenie czy żegluga prowadzona jest przez statki z zachowaniem reguł bezpieczeństwa i przestrzegania odpowiednich przepisów i regulacji.

### **Planowany nowy system jest w opracowaniu.**

Zasadniczym celem budowy nowego Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, Etap I (KSBM-I) jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi morskiej oraz ochrona środowiska w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Istota projektu jest utworzenie systemu monitorująco-kontrolnego dla jednolitego zarządzania bezpieczeństwem w obszarach morskich RP przez Administrację Morską oraz dla wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi z współdziałającymi instytucjami krajowymi i międzynarodowymi.

Projekt jest realizowany przy współpracy trzech Urzędów Morskich: w Gdyni, Słupsku i Szczecinie oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Urząd Morski w Gdyni jest koordynatorem projektu i zamawiającym oraz wykonuje swoje zadania w oparciu o Porozumienie z dnia 25 lutego 2010 roku pomiędzy Dyrektorami Urzędów Morskich i MSPiR.

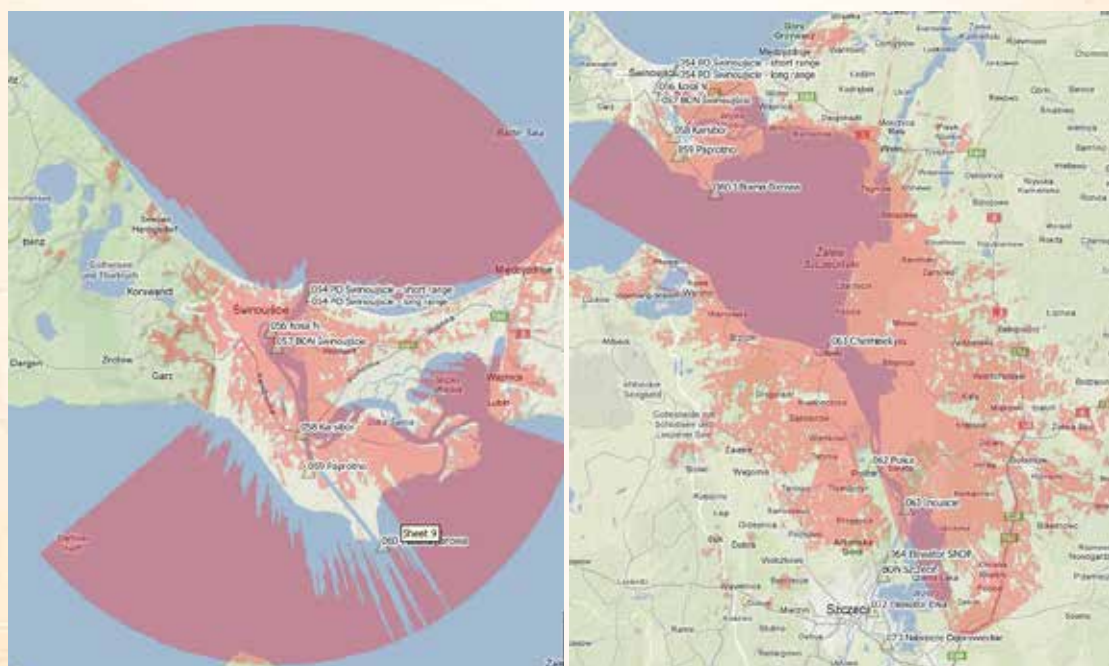
Struktura organizacyjna KSBM obejmować będzie centrum KSBM w Gdyni i dwa pomocnicze centra w Ustce i Szczecinie oraz ośrodki służb ruchu administracji morskiej (służby VTS i Kapitanatów Portów). Centrum i pomocnicze centra KSBM mają realizować zadania nadzoru i monitorowania bezpieczeństwa morskiego w obrębie obszarów odpowiedzialności właściwych terytorialnie urzędów morskich z wyłączeniem obszarów nadzoru poszczególnych

Kapitanatów Portów (Kapitanaty Portów włączone strukturalnie do właściwych terytorialnie Systemów VTS wykonują niezależnie zadania we własnych obszarach odpowiedzialności). Centra KSBM pełnić będą ponadto zadania wymagające całodobowego dyżuru, m.in.: prowadząc regionalny punkt kontaktowy, punkt stałego dyżuru, zabezpieczenie centrów działań kryzysowych i inne.



W strukturze techniczno-organizacyjnej KSBM wyróżnia się cztery odrębne (samodzielne) komponenty:

1. System VTS dla obszaru właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Gdyni (UMG) obejmujący ośrodki nadzoru ruchu: Centrum VTS Zatoka Gdańska w Gdyni oraz służby ruchu Kapitanatów Portów: Gdynia, Gdańsk, Hel, Władysławowo i Elbląg.
2. System VTS dla obszaru właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Szczecinie (UMS) obejmujący ośrodki nadzoru ruchu: centra VTMS Szczecin–Świnoujście (Kapitanat Portu Szczecin i PO Świnoujście) oraz służbę ruchu Kapitanatu Portu Dziwnów.
3. System VTS dla obszaru właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Słupsku (UMSł) obejmujący ośrodki nadzoru ruchu: CDKAM w Ustce oraz służby ruchu Kapitanatów Portów: Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba.
4. System łączności operacyjnej służby SAR z centrami zarządzania w MRCK Gdynia i MPCK Świnoujście. Obecnie funkcjonujący system VTMS Świnoujście–Szczecin wymaga zasadniczej przebudowy obejmującej wymianę sensorów i aplikacji z zachowaniem dotychczasowego systemu transmisji danych. Modernizacja systemu VTMS Szczecin–Świnoujście ma zapewnić uzyskanie podobnych cech użytkowych i funkcjonalności jak w zmodernizowanym systemie VTS Zatoka Gdańska.



**Opracował Główny operator VTS Wojciech Durczak**







### Stanisław Balczewski

Urodził się 21 maja 1916 roku w Buclawiu na Wileńszczyźnie. W 1936 roku z Wileńszczyzny przybył na wybrzeże. Skończył Szkołę Specjalistów Morskich w Gdyni. Był obecny przy budowie *ORP Błyskawica* w Wielkiej Brytanii. Przed wybuchem II wojny światowej został zmustrowany i jako obrońca Helu walczył do momentu kapitulacji. W niewoli przebywał do roku 1945.

Od roku 1946 był pracownikiem Zarządu Portu Szczecin. Pracował jako oficer portu, pilot, starszy pilot, starszy wachty pilotowej. W międzyczasie w latach pięćdziesiątych skończył Szkołę Morską w Szczecinie. Jedną z jego ciekawszych akcji pilotowych był pilotaż dużego doku ze Szczecina do Kilonii. Podczas transportu nadeszło nagle załamanie pogody i istniało realne zagrożenie zerwania doku, jednak dzięki zaangażowaniu załogi i przy współpracy holowników wszystko skończyło się dobrze. Dok został doholowany do portu przeznaczenia. Stanisław Balczewski zmarł 18 września 1972 roku.

### Edward Trojanowski

Urodził się 27 września 1918 roku w Stanisławowie w rodzinie zawodowego oficera. Bez wątplenia miało to wpływ na wybór zawodu. W Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu i Bydgoszczy poznał późniejszych pilotów Piotra Cegielskiego, Romana Niedzielskiego, Tadeusza Steckiego, Wacława Bielinowicza. Dwukrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych we wrześniu 1939 roku trafił spod Kocka („Marynarze gen. Kleberga”) do oflagu IIC Woldenberg. Stamtąd, przez Czerwony Krzyż poszukiwał zaginionego w kampanii wrześniowej ojca. Dopiero po wojnie dowiedział się, że kpt. Edward Trojanowski został zamordowany w Katyniu lub Charkowie. W czasie ewakuacji obozu udaje mu się uciec. Jak większość oficerów MW po wojnie udaje się do Gdyni Oksywie gdzie, otrzymuje przydział do Samodzielnego Batalionu Zapasowego MW. Następnie zostaje zastępcą dowódcy okrętu podwodnego *Żbik*. Krótko po ślubie z Janiną (w czasie wojny w AK) zostaje wydalony ze służby z zakazem zatrudnienia na wybrzeżu, podobnie jak większość Jego kolegów, przedwojennych oficerów. Zamieszkał w Olkuszu gdzie odnajduje Go kpt. Andrzej Goebel (Kapitan Portu, stary znajomy z MW) i proponuje udział w organizowaniu pilotażu w Szczecinie z jednoczesnym zdjęciem zakazu zatrudnienia na wybrzeżu. Proponuje jednocześnie mieszkanie w przygotowanym już budynku w Szczecinie przy ulicy Parkowej. Według wcześniejszej koncepcji mieli tam zamieszkać piloci sprowadzeni z Norwegii i Finlandii. Zrezygnowano



*Edward Trojanowski pilotuje.*



z tego pomysłu ze względów politycznych. Królestwo Norwegii? Finlandia, niekoniecznie będąca w przyjaźni z ZSRR? To nie mogło się udać. I nie udało się... Do dzisiaj dom ten nazywany jest Domem Kapitanów. Zamieszkali tam m.in. kpt. Gowor (pilot, jeden z współtwórców pilotażu), kpt. Gmitrowicz (pilot, jeden z współtwórców pilotażu), kpt. Szymański (przez krótki okres był szefem Pilotów, późniejszy dyrektor PSM), pan Stefanowicz (radca prawny Urzędu Morskiego), kpt. Foltyn (przedwojenny komandor), Bronisław Penski (Starszy Pilot), Piotr Cegielski (Starszy Pilot), Stanisław Grzywiński (dyrektor eksploatacyjny Zarządu Portu Szczecin, w którego pionie funkcjonowała Stacja Pilotów), Kazimierz Świątek (Starszy Pilot), Tadeusz Stecki (Starszy Pilot), kpt. Witold Prowans (pilot, przedwojenny komandor), Jerzy Wojciechowski (przedwojenny kapitan, słynny dowódca monitora z września 1939 roku), Stanisław Balczewski (Starszy Pilot).

Przez Parkową numer 2 mieszkanie numer 8 „przewinęli się” także piloci: Walenty Ircha, Kazimierz Bay, Stanisław Błażejewicz, Roman Niedzielski, Karol Skowronek, Jerzy Choma,



*Piloci: Bronisław Penski, Stanisław Balczewski, Edward Trojanowski.*

Piotr Nowak, Edward Piackus, Stefan Nowakowski, Roman Potocki, Mikołaj Domaradzki „Misza”, Juliusz Bilewicz, Aleksander Herman, Henryk Maćkowiak, Stanisław Starzyński, Leon Janowski, Henrych Jarocho, Stanisław Kupś, Henryk Maćkowiak, Eugeniusz Szczesniewski, Jan Wieczorek, Eugeniusz Szczesniewski, Tadeusz Mikulski, Stanisław Talbuch, Kazimierz Sparażyński, Bogdan Jagniątkowski, Marian Kuć, Antoni Waiss, Henryk Bansleben, Gustaw Radomski, Bogdan Cendrowski i Mieczysław Szczuka, Andrzej Huza, Zbigniew Gniadowicz, Bogdan Jaskulski. Piloci... Wielka Rodzina Pilotów...

Czasami goście nocowali bo brydż się przeciągnął... Trunki były wyborne a i pierogów nigdy nie zabrakło...

Ale zamieszkali w tym budynku także współpracownicy Urzędu Bezpieczeństwa, co znakomicie ułatwiało pełną inwigilację całego budynku, jej miesz-

kańców oraz gości, uzupełnianą spostrzeżeniami ruchomego posterunku (*vis à vis* bramy nr 1) pracowników tego organu. „Otwarty dom” prowadzony przez Janinę Trojanowską przyjmował, dawał schronienie i gościł wielu przedwojennych, wojennych i powojennych przyjaciół niemiłe widzianych przez ówczesne władze. Organ miał więc sporo roboty...

Rodzina wojująca... Trojanowski nigdy nie poddawał się, potrafił walczyć. Tak jak jego żona Janina, pośmiertnie odznaczona Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski za





działalność opozycyjną. Tak jak przodkowie walczący w powstaniu styczniowym za co „nagrodzeni” zostali przez zaborcę całkowitym pozbawieniem majątku. Historia kołem się toczy...

W 1956 roku nastąpił strajk pilotów. Strajk, całkowicie obce zjawisko dla tego systemu politycznego, zdeorganizowało kompletnie pracę portu. Wejście, wyjście statku, przeholunek... Bez pilota? No i rząd musiał błyskawicznie zareagować. Piloci osiągnęli to, co chcieli, przede wszystkim uznanie ciężkiej pracy i stosowne wynagrodzenie. Ponadto po raz pierwszy wybierali sobie Szefa Pilotów. Wybrali Edwarda Trojanowskiego. Był nim prawie do końca służby, prawie do końca...

Zmarł 21 czerwca 1978 roku, na miesiąc przed przejściem na emeryturę...

Przez wiele lat był Delegatem Ministra przy Izbie Morskiej w Szczecinie, był ekspertem Polskiej Izby Handlu Zagranicznego, dewiatorem...

Lubił sport i aktywny wypoczynek. Fotografował. W młodości pływał, jeździł na nartach, uprawiał szermierkę i lekkoatletykę. Był harcerzem, prowadził I Drużynę Brzeską.

Był świetnym wychowawcą. W domu, oprócz dwóch synów, Maćka i Jacka, zawsze przebywały także inne dzieci. Ewa duża, Ewa mała, Danusia, Ala, Iwona, Zbyszek, Jędrrek, Jurek...



*ET Morką na redę z rodziną.*

Wspominają wujka do dzisiaj...

Nie zapominał o współpracownikach i o tych, którzy wspierali działania pilotów i sprzyjali im. Znał ich dobrze i z wieloma przyjaźnił się. Jednym z nich był w czasach intensywnego rozwoju portu szczecińskiego dyrektor naczelny Zarządu Portu Szczecin Kazimierz Kostrzewa. Jego zastępcą do spraw eksploatacyjnych był Stanisław Grzywiński. Byli także dyspozytorki: Stanisław Lisica, Antoni Cieśla, ale był też Jerzy Bakula. Byli kierownicy: pani Bronia, pan Franek, ale też pan Kozakiewicz. Jeździli początkowo Citroenem, Skodą Octavią, Warszawą M-20. Była pani Eugenia Słomska, która prowadziła sekretariat. Był pan Stroński i pan Cichosz. Byli także bezimienni współpracownicy, o których mówił z największym uznaniem: załogi holowników, także pilotówek...



Ale byli piloci, o których dzisiaj nie pamiętamy... Niektórzy przewinęli się przez stację pilotów „na próbę” i szli dalej. Jedni nie chcieli zostać, inni nie mogli...

Pamiętał o tych, których nazwisk nie wymieniano w tych czasach. Byli wśród nich Niemcy Helmut Kluge i Ernest Plötz, którzy uczyli naszych pilotów rzemiosła. Uczyli specyfiki pracy w szczecińskim pilotażu.

Pilotów brakowało, szczególnie w początkowym okresie funkcjonowania portu po wojnie. Ciekawym epizodem w Jego życiu był egzamin na pilota, któremu sam się poddał. Egzamin po kursie pilotów, na którym sam wykładał sygnalizację, MPDM i prowadził praktyczne zajęcia. Wykładowca – egzaminator został przeegzaminowany... Ale przez kogo... Przez kapitanów – Konstantego Maciejewicza, Józefa Giertowskiego, Antoniego Ledóchowskiego, Bolesława Bąbczyńskiego... Kierownikiem praktyk na kursie był kpt. Antoni Gmitrowicz. To był 1948 rok, dziwne czasy...

Ale i we współczesnych czasach przytrafił się szefowi pilotów ciekawy przypadek. W 1973 roku do pilotażu trafił na praktykę syn szefa pilotów Jacek Trojanowski. Skierowany został przez dziekana Wydziału Nawigacyjnego WSM w Szczecinie kpt. Jana Prüffera, byłego pilota... Do dzisiaj wspomina praktykę jako niezwykle intensywny „wycisk” jaki mu się przytrafił, o czym wcześniej uprzedził go kpt. Prüffer – „dostaniesz w kość ale dużo się nauczysz”... Szef miał wiedzę, nie miał litości. Inni piloci także. Najmilej był wspomniany Andrzej Melchinkiewicz, także Mirosław Łęcki, Władysław Zębala...

W czasie służby zmianowej piloci mieszkali w Stacji Pilotów. Mieli swoje pokoje na zmianę z kolegami z innej wachty. Czasami zmęczeni do granic wytrzymałości nie byli w stanie wrócić do domu. Dosypiali po wachcie... Stacja pilotów mieściła się w starym, niemieckim budynku razem z Kapitanatem Portu przy ulicy Jana z Kolna. Dyspozytor pilotów razem z oficerem dyżurnym portu wspomagali się.

Stary, uszkodzony budynek stał tuż przy oczyszczalni ścieków. Pękał ze starości. Podparto go z zewnątrz belkami. Długo nie wytrzymał. Rozpoczęto budowę nowego, nowoczesnego budynku, w którym zdecydowanie rozdzielono administrację portu i pilotaż. Początkowo jeszcze w sąsiednich pokojach... Podział ten czuło się już w czasach, kiedy Kapitanem Portu był kpt. Korzeniowski.

Edward Trojanowski nie doczekał całkowitego rozdzielenia funkcji administracji portowej i usługi pilotowej... Dosłownie i w przenośni. Nie zobaczył nowej Stacji Pilotów. Zmarł 21 czerwca 1978 roku, na miesiąc przed przejściem na emeryturę...

Potrafił znaleźć się w różnych sytuacjach, lubił improwizować w okolicznościach wybiegających poza standardy, szukał nowych rozwiązań. Pisał artykuły do prasy propagując zawód pilota. To była jedyna droga do uświadomienia społeczeństwu roli pilota, trzeba było jednak w treści

wplatać wątek polityczny aby ówczesne władze zgodziły się na ich publikację. Cenzura polityczna... Takie były czasy.

Poniżej jeden z artykułów przedstawiony w takiej formie, w jakiej został wysłany na konkurs ogłoszony przez lokalną prasę. Wygrał w konkursie i został opublikowany. Nieco patetyczny w swej formie, z politycznym retuszem, ale w swej treści zawierał wszystko to, co miało być przekazane czytelnikom.



*Jacek Trojanowski (syn Edwarda Trojanowskiego).*

**Jacek Trojanowski (syn Edwarda Trojanowskiego)**





# Godiõ „Pilot”

## EKSPERYMENT SIE UDAL

=====

Port szczeciński ruszył jak głoszą wyblakłe zapisy w dzienniku portowym nr 1 w kwietniu 1946 r.

Do końca roku zawinęło już ponad sto stateczków, które po załadowaniu najprymitywniejszymi metodami kilku wagonów węgla opuszczały nasz mocno poraniony port.

Żeby organizm portowy mógł sprawnie funkcjonować niezbędnym jest uruchomienie w plejadzie różnych specjalności również służby pilotowej.

Pilot, jak powiada nasz Kodeks Morski i praktyka we wszystkich portach świata, jest doradcą kapitana statku, pilot zna doskonale akwen na którym pełni służbę, pilot jest żywą mapą tego ciasnego zakątka wód morskich jakim jest każdy port dostępny dla statków morskich.

Mapa portu w latach czterdziestych była i wielka, i straszna. Od brzegu morskiego w Swinoujściu do nabrzeży Szczecina biegnie nitka szeroka na sto kilkadziesiąt metrów, po której mogą poruszać się statki. Każde zboczenie z tej trasy niezmiernie wąskiej to osadzenie statku na mieliźnie, to wszystkie konsekwencje awarii, to nieporozumienie najczęściej międzynarodowe.

Mapa była również straszna. Na i obok tej bardzo długiej drogi rozsianych było ponad czterysta zidentyfikowanych wraków różnego kalibru, kształtu i przeznaczenia.

Na redzie tkwił zdrazgotany ogniem artylerii siostrzany pancernik, niesławnej pamięci „Schleswig Holstein”, który pod pozorem wizyty kurtuazyjnej zawinął w sierpniu do Gdańska, by w dniu 1 września ogniem swych dwięście osiemdziesiątka położonym na obrotów Westerplatte, dać sygnał do największej, najkrwawszej i najokrutniejszej wojny światowej - był to wrak „Schlesiens”. Tuż obok krążownik pomocniczy „Orion”, dalej wielki pasażer „Berlin” i jeszcze kilka nieco mniejszych a też imponujących wielkości statków.



Co było całkowicie pod wodą tego na razie nie wiedzieliśmy, ale mogliśmy domyślać się wszystkiego z minami i torpedami łącznie.

W porcie leżała na burcie wielka, większa od "Bato-rego", "Cordyliera", dalej betonowiec / statek pełnomorski zbudowany z betonu / "Finsterwalder", dalej znów "Leda" - na której ostatnie oddziały SS uciekały w popłochu, a dosięgli ich pociski naszych celnych czołgistów, którzy wkroczyli nad Zalw Szczeciński w okolicy Stepnicy.

Nie sposób dziś wymieniać z nazw i opisu tego wszystkiego co legło na dnie pod ciosami potężnego walca, który gniótł faszyzm niemiecki, prąc stale naprzód aż do jądra zła, do stolicy strasznego reżimu.

W tych warunkach pilot portowy był więcej niż potrzebny by w sposób bezpieczny i pewny doprowadzić chętnych polskiego węgla do nabrzeży portowych.

W maju 1947 roku było wprawdzie już czterech pilotów i jeden praktykant, ale wobec perspektyw ruchu statków, było to niczym a brak ten zaczynał dawać znać o sobie.

Żeby zaradzić złu, żeby coś w tym względzie uczynić, gdzieś w górnych rejonach zakiełkowała myśl, by sprowadzić za ciężkie dewizy pilotów fińskich.

Myśl niby piękna, ale za jakie pieniądze. Pilot na całym świecie jest jednym z najlepiej zarabiających marynarzy. Są kraje, gdzie na każde stanowisko pilota czyha w kolejce kilku kapitanów, by w razie wakatu dostać się na to stanowisko. A tu do tego wszystkiego jeszcze import ludzi. Ale chyba w pewnych sferach myśl przybierała kształty realne, bo na ul. Parkowej zaczęto przygotowywać dwa wielkie mieszkania pięcioposobowe, które miały być hotelem dla Finów.

Nieżyjący już kapitan portu Mikołaj Domaradzki, pilot Gnitrowicz Antoni, starszy oficer portu Bilowicz Juliusz i oficer portu Trojanowski Edward, po paru nieprzespanych nocach wyszli do Ministra Żeglugi z czymś całkiem nowym, z czymś co nie miało precedensu w historii jeszcze wówczas ubogiej polskiej myśli morskiej.





Słowo "nowatorstwo", "racjonalizacja" też jeszcze nie zdobyły sobie w tym czasie właściwej pozycji.

Myśl tych czterech była prosta i zwięzła, chociaż materiał obejmował kółkańście arkuszy maszynopisu.

Powołań do życia kurs pilotów, program kursu przedkładańy, kandydatów widziańy w doświadczonych marynarzach floty handlowej i wojennej, którzy nie legitymują się zbyt wysokimi dyplomami, a jedynie dużym doświadczeniem morskim.

Przedłożony memoriał wywołał burzę, było wielu za ale też nie mało przeciwn. Domaradzki wspierany współautorami walczył jak lew i jak lew zwyciężył.

W styczniu 1948 r. wystartował kurs pilotów , eksperyment bezprecedensowy.

Dobra reklama prasowa, duża pomoc Sztabu Mar.Woj. i do pierwszej selekcji stanęło około stu marynarzy.

Kurs rozpoczęło jednak już tylko niepełna czterdziestka, a ukończyło kurs już tylko szesnastu.

Czy eksperyment się udał ?

Chyba tak. W dniu 15 maja 1948 roku dotychczasowa praca pilotów bez przerwy, jak to się mówi na okrągło, zamieniła się na pracę dwuzmianową - 3 doby pracy - 3 doby wolnego, to już chyba było coś.

Eksperyment się udał - zrezygnowano z pomocy fińskiej- dowozy ciężko wypracowywane pozostały w kraju. Eksperyment się udał - w roku 1950 wobec dalszego braku dopływu ludzi do pilotażu, tym razem już Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej z własnej inicjatywy organizuje przy Szkole Morskiej w Szczecinie drugi kurs pilotów.

I znowu doskonałe wyniki - około dwudziestu nowych młodszych pilotów - większość dla Szczecina a kilku dla Gdyni i Gdańska.

Eksperyment się udał - w maju 1950 roku powstaje trzecia zmiana pilotów. Piloci pracują już jak ludzie, doba pracy- dwie doby wolnego.

Eksperyment się udał - w roku 1951 Ministerstwo Żeglugi powołuje trzeci i ostatni kurs pilotów - Szkoły Morskie zasilają już flotę młodą kadrą, już są nowi, młodzi oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej, są więc i kandydaci do pracy w pilotażu szczecińskim.



Eksperyment się udał - po dwudziestu siedmiu latach pierwsza szesnastka prawie w komplecie pełni dalej swą powinność pilotową. Wszyscy dziś mają siwe skronie, wszyscy mają patenty starszych pilotów, wszyscy mają wysokie dyplomy oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Eksperyment się udał - bilansując tych dwadzieścia siedem lat, spotykamy byłych kursantów nie tylko w rubryce "pilot portowy".

Są byli kursanci, w których wielu nie wierzyło w rubrykach "kapitan statku", są w rubryce "starszy oficer", są w rubryce "ławnik Izby Morskiej przy sądzie Wojewódzkim w Szczecinie", są w rubryce "wykładowcy w zawodach morskich".

Kapitał włożony w tych ludzi w okresie pięciu miesięcy w formie wiedzy procentuje stale, bo nawet emeryci coś tam jeszcze orzą na nawię morskiej.

Nie zdradzili zawodu, który im podano, pracowali z pełną świadomością, pracowali nad sobą a wolny czas poświęcali innym, nie obawiając się konkurencji.

Sami zrodzeni z myśli nowatorskiej przejęli tę koncepcję i dalej ją nieśli.

Eksperyment się udał - za pracę zawodową i społeczną dwóch nosi nam na lewej piersi Krzyże Oficerskie Orderu Odrodzenia Polski, jeden Krzyż Kawalerski, kilku złote i srebrne Krzyże Zasługi, wszyscy komplet oznak Zasłużonego Pracownika Morza /brąz, srebro i złoto/ i Gryfa Pomorskiego.

Większość to racjonalizatorzy i przedownicy pracy socjalistycznej, to inicjatorzy czynów społecznych, to trzon, dziś już wielkiej rodziny pilotów szczecińskich.

Eksperyment się udał.

"Pilot"







**Andrzej Stanisław Huza**, pseudonim „Zwiad”, urodził się 9 lutego 1925, zmarł w roku 2010. Kpt. ż.w. uhonorowany licznymi odznaczeniami: Krzyż AK, Brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami, Medal Wojska, Gryf Pomorski, Złoty i Srebrny Krzyż Zasługi, Krzyż Partyzancki, srebrny i brązowy medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju”, złota, srebrna i brązowa odznaka „Zasłużony Pracownik Morza”, „Zasłużony Pracownik PŻM”, Krzyż „Pro Mari Nostro”.

Urodzony w Kętach, powiat Oświęcim, syn Władysława – kpt. dypl. WP i Stanisławy – nauczycielki z d. Wojtowicz. Do szkoły podstawowej chodził w Krakowie i Warszawie. Do września 1939 roku ukończył dwie klasy Gimnazjum im. S. Staszica w Warszawie. W czasie okupacji kontynuował naukę na tajnych kompletach w Starym Sączu. Żołnierz AK – ostatni przydział: Pluton Ochrony Sztabu i Pułku Strzelców Podhalańskich. Należał do grupy najmłodszych żołnierzy tego pułku, walcząc w okolicach Nowego Sącza. Zaraz po maturze (20.02.1946 – Bochnia) zdał na Akademię Górniczo-Hutniczą, porzucił jednak uczelnię i przyjechał do Gdyni, by podjąć naukę w Państwowej Szkole Morskiej na Wydziale Nawigacyjnym. Wziął udział w pierwszym, powojennym rejsie kandydackim na *Darze Pomorza*. W Portsmouth spotkał się z ojcem, oficerem sztabu gen. Władysława Sikorskiego, który jeszcze przebywał w Anglii. 27 maja 1949 roku zdał egzamin dyplomowy. Za swoją działalność w AK pozbawiony prawa pływania. Ukończył Kurs Pilotażu, prowadzony przez kpt. ż.w. Władysława Lekkiego w Kapitanacie Portu w Gdyni (20.09.1949-14.02.1950). 15 lutego 1950 roku rozpoczął pracę w porcie szczecińskim, jako młodszy pilot, jednocześnie specjalizował się w dewiacji kompasu. Ekspert w dziedzinie: „Kompensacja kompasów i określanie dewiacji” (rzeczoznawca Shipcontrol – lista nr 36).

Zweryfikowany w drugiej połowie lat pięćdziesiątych mógł już bez przeszkód wyruszyć na morze. Pływał m.in. na szkunerach szkolnych *s/y Zew Morza* i *Janek Krasicki*. W tym czasie pasjonował się żeglarsstwem. Patent Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej, wydany przez Polski Związek Żeglarski w Warszawie otrzymał 10 czerwca 1957 roku, dyplom Starszego Pilota 17 stycznia 1958 roku. Przez wiele lat pływał na linii zachodnioafrykańskiej i do portów Morza Śródziemnego. Awansował, zdobywając następne dyplomy morskie: dyplom kpt. ż.w. z nr 02476 uzyskał 14 września 1966 roku. Pierwszym statkiem, na którym objął funkcję kapitana był *s/s Soldek* był to rok 1966. W latach 1964-1969 zatrudniony w PSM Szczecin na stanowisku kierownika Wydziału Nawigacyjnego (jednocześnie wykładał dewiację kompasu), po zmianie statusu szkoły – kierownik praktyk. W latach 1969-1973 był kapitanem na statkach PŻM, ponownie w latach 1977-1982. W latach 1973-1977 komendant *s/s Kapitan K. Maciejewicz* (eks *s/s Kaszuby*), dyrektor i współorganizator Liceum Morskiego w Szczecinie. U schyłku lat siedemdziesiątych pojechał na półtora roku do Newcastle i Middlesbrough, by dozorować budowy serii masowców. Nadzorował (wraz z Henrykiem Banslebenem i Gustawem Radomskim) budowę *m/s Przemysł* w Warnie oraz *m/s Kopalnia Machów* w Sewilli. Stan wojenny ogłoszony 13 grudnia 1981 roku zastał go na redzie portu Tartus w Syrii na statku *Kopalnia Moszczenica*. Odszedł na emeryturę 11 marca 1982 roku. W latach 1976-1992 współtwórca i przewodniczący Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej (potem prezes honorowy). Przewodniczący Społecznego Komitetu Budowy Pomnika „Tym, którzy nie powrócili z morza”, odsłoniętego 15 października 1989 roku na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie. Otrzymał tytuł honorowego obywatela miasta Przemysła (06.06.1971). Autor książki wspomnieniowej *Rocznik 25* wydanej w Szczecinie w roku 1998.



W suplemencie do swojej książki kapitan Andrzej Huza pisze:

Już w Kattegacie było spore zalodzenie. Po raz pierwszy (i ostatni) pozwoliłem sobie na luksus przejścia Cieśnin Duńskich z pilotem. Cholera z dryfującym lodem – miałem tego dość w swojej pilotowej praktyce. Przedziwnym zbiegiem okoliczności, zamówienie pilota (którego, na dobrą sprawę, wcale nie musiałem brać), doprowadziło do ciekawego odkrycia. We wczesnych latach pięćdziesiątych byłem młodym (i zaangażowanym) pilotem.

Wymyśliłem suwak pomocny przy ślepej nawigacji (chodziliśmy we mgle, a o radarach jeszcze nam się nie śniło). Dwie tarcze ze skalą logarytmiczną, pozwalały szybko określać współzależności – szybkość, droga, czas.



*Suwak autorstwa Andrzeja Huzy. Zakres logarytmicznych skal cechowanych dostosowany do warunków pilotażu szczecińskiego.*

*Egzemplarz wykonany własnoręcznie w 1954 r.*

*Duński suwak oparty na tej samej zasadzie i w tym samym kształcie co suwak dla trasy Szczecin–Świnoujście, zastosowano jedynie inny zakres skali.*

*Egzemplarz uzyskany od duńskiego pilota w 1982 r.*

Wynalazek został zgłoszony jako projekt racjonalizatorski (jakże to dziś śmiesznie brzmi), ale zaledwie kilka egzemplarzy wyprodukowałem sam i o ile pamiętam, oprócz autora, niewielu się na zaletach suwaka poznało (jednym z użytkowników był przewodniczący Izby Morskiej).

Jakież było moje zdumienie, kiedy zobaczyłem, że duński pilot wyciągnął z torby krążek – jako żywo przypominający mój suwak. Wtedy przypomniałem sobie, że na jednym ze statków, pod duńską banderą, kapitan bardzo się zainteresował moim wynalazkiem i nawet na długo wziął do kabiny, żeby go dokładnie „przestudiować”.

Mój duński pilot był całkiem usatysfakcjonowany, gdy mu zaproponowałem butelkę polskiej wódki za plastikowy krążek.







Kwestując jak co roku na szczecińskim cmentarzu na rzecz pomnika „Tym, którzy nie powrócili z morza” zacząłem rozmawiać o pilotażu z moim nauczycielem i wieloletnim pilotem Kapitanem Huzą.

- Panie Kapitanie – mówię do mojego nauczyciela – mam propozycję, żeby do pomnika dodać jeszcze tablicę informującą o tym, że w 1988 roku razem z Panem wmurowaliśmy tu w pomnik urnę z wodą, symboliczne prochy, zbieraną przez nas kapitanów na morzach i oceanach. Sam też zbierałem tę wodę, szczególnie w miejscach, gdzie zginęło wielu naszych marynarzy i zapisywałem te pozycje w dzienniku okrętowym. Myślę, że wielu ludzi o tym fakcie nie wie.

- Ma Pan rację, taką tablicę umieścimy – przyznał nestor i współorganizator akcji budowy pomnika.

Zadziałał szybko, krótko potem tablica została wykonana i wmurowana w pomnik.



*Tablica na pomniku „Tym, którzy nie powrócili z morza”.*

Deszcz lał, wiatr przewracał nam parasol i urnę, ale kapitan Huza zdołał mi w międzyczasie opowiedzieć kilka ciekawych historii z pilotażu.

- Ciągle brakowało pilotów... Pamiętam, że już w pierwszej dobie służby zdążyłem przebyć trasę Szczecin–Świnoujście czterokrotnie bez odpoczynku. Kiedy wreszcie po północy padłem w kapitanacie wyczerpany na łóżko, okazało się, że za godzinę muszę wyprowadzić następny statek. Rozespany i zły, nie zapalając światła chwyciłem

spodnie i z trudem je wciągnąłem, a po założeniu marynarki i kurtki udałem się do dysponenta, aby dowiedzieć się o jaki statek chodzi. Potem zszedłem do czekającego na mnie samochodu i pomknąłem do portu.

Po odcumowaniu zacząłem odczuwać jakiś ucisk w kroku i w pasie, ale zorientowałem się dopiero o świcie, że mam na sobie dwie pary spodni, z których krótsze i szczuplejsze znajdowały się na wierzchu.

Z samego rana Ludwik C. obudzony by obsadzać statek zaczął szukać swoich spodni. Powiadomiony o tym dysponent i oficer portu rozpoczęli wspólne poszukiwania, jednak bezowocne.

Pojechali więc do domu Ludwika po drugie spodnie, ale małżonka nie chciała im otworzyć drzwi, wiedząc, że małżonek ma klucze do domu. Klucze jednak były w spodniach na tyłku Huzy. Nie widząc innego wyjścia Ludwik mimo wczesnej pory zadzwonił do małżonki o wydanie drugich spodni, czym oczywiście wzbudził podejrzenia i zachwiał zaufanie, jakim go do tej pory darzyła.

Mój nauczyciel zaprosił mnie do swojego domu i parę dni potem go odwiedziłem. Na ścianach wisiały fotografie z minionej epoki i stara broń.



- Niech Cię nie zmyli wygląd tej broni – tłumaczył – to plastiki, sam je składałem. Wręczył mi potem swoją książkę *Rocznik 25* z zachęcającą do pisania dedykacją i sprezentował lampkę nocną swojej roboty.

A ponieważ wiedział, że piszę książkę *Pilot Morski*, dodał jeszcze swoje opowiadania o pilotażu i na moją prośbę przyrzekł napisać wstęp do tej mojej książki.

Potem bywałem u niego w domu jeszcze parę razy, opowiadałem o postępach w pisaniu, a on dopytywał się, kiedy wydam książkę. Mimo swoich 85 lat był bardzo żywotny.

Podczas którejs z wizyt toczyły się jego wspaniałe wspomnienia. Tuż przed moim wypłynięciem w 2010 roku wręczył mi wstęp do książki. O jego śmierci dowiedziałem się w morzu, nie zdążyłem go pożegnać, był wspaniałym człowiekiem.

W swojej książce pisał: „Trasa Świnoujście–Szczecin i obydwa porty – pełne wojennego złomu. Kiepskie oznakowanie nawigacyjne. Nabieżniki nie zawsze paliły. Urządzenia portowe zdewastowane. Przy podejściu do Świnoujścia trzeba było pokonać „Bramę śmierci” – tor wodny prowadził pomiędzy dwoma wrakami. Zresztą wraków było wszędzie pełno. Na Wielkim Mielinie stał nawet lotniskowiec. Podobno nigdy nie wszedł do służby, bo Niemcy nie mieli odpowiednich samolotów. Przy wydobywaniu s/s *Andros*, który został zbombardowany przy nabrzeżu Władysława IV w Świnoujściu, pompy zatykały się szczątkami ludzkimi. Zginęło tam parę tysięcy uciekinierów. Na Starej Świnie, długo jeszcze, wystawał z wody dziób dużej łodzi podwodnej. Dopiero później dowiedzieliśmy się od szefa ratownictwa kpt. Poinca (przychodził na stację pilotów pograć w brydża), że przy wydobywaniu okrętu podwodnego natrafiono na niezalany przedział, w którym byli marynarze. Każdy miał dziurkę w głowie – widocznie nie chcieli powoli umierać”.

„Do portu szczecińskiego wchodziły rozmaite statki Od dziesięciotysięczników (największych jakie wówczas wprowadzano), po skandynawskie drewniane szkunery. Takie żaglowo-motorowe stateczki – wbrew mniemaniu – były uciążliwe do pilotowania. Mała szybkość (jeden z szyprów zapytany o szybkość, figlarnie odpowiadał: „*half past five*”), widoczność ze sterówki wielkości trzydrzwiowej szafy – prawie żadna. Żeby coś widzieć trzeba było wyleźć na dach nadbudówki (no to spróbujcie postać parę godzin na mroźnym wiatyku). Doświadczenie – to słowo nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do manewrowania statkami. Tej specjalności nie da się wyuczyć z podręczników – niewiele też daje asystowanie przy manewrach. Trzeba własnym systemem nerwowym wyczuć inercję statku, jego reakcje na przełożenie steru, działania śruby. Trzeba umieć uwzględnić działanie wiatru, prądu, efektu osiadania i przyssania. Należy się liczyć z niesprawnymi, niekiedy załogami, ich opóźnioną reakcją, niezrozumieniem komend. Wreszcie pamiętać trzeba, że wszystko, co się kręci, świeci, sygnalizuje – może ulec awarii. A poza tym, nie zapominajmy, że statek jest „*she*” – więc jeżeli „ona” – to nigdy nie wiadomo co zrobi. Zdobywanie doświadczeń pilotowych, we wczesnych latach pięćdziesiątych można porównać do nauki pływania przez wrzucenie do głębokiej wody.

Nie wiem jak udawało się bezpiecznie pokonywać trasę Świnoujście–Szczecin w kompletnej mgle. Wszak o radarach nikt wtedy nie słyszał, nie było UKF-ek na statkach – i co tu dużo mówić – nie mieliśmy zbyt wiele ogólnej praktyki morskiej.

Ile nas to kosztowało? Najlepiej przywołać „przypadek Tolka”.

Kilku pilotów z „serii absolwenckiej” mieszkało w trzypiętrowej kamienicy przy ulicy Malczewskiego. Ten dom stał wtedy samotnie pośród rozległego gruzowiska.

Noc była księżycowa, lecz dziś trudno stwierdzić czy to księżyc zwabił Tolka na balkon. Faktem jest, że kiedy spojrzał na pole gruzów, złapał się za głowę ze słowami: „rany boskie, gdzie ja wjechałem!”.





Byłem wtedy jeszcze bardzo młodym pilotem portowym, młodym może nie tyle wiekiem, co, bądźmy szczerzy, doświadczeniem. To o czym mam zamiar pisać nie należy do zdarzeń niezwykłych, ale za to jest charakterystyczne dla pracy pilota. Nasza praca bywa skomplikowana, bo nie ma dwóch jednakowych przejść trasy, nie spotyka się też dwóch jednakowych manewrów. Dzieje się tak nie tylko dlatego, że pilotujemy różne statki, ale i z tego powodu, że może być wiatr o różnej sile i z różnych kierunków, że czasem świeci słońce, a czasem leje deszcz, że bywają mgły i śnieżyce, mróz i lód...

Obudzono mnie po południu po dwóch nieprzespanych nocach „służbowych”. Prowadziłem statki nocą, toteż gdy mi bosman dyżurny tłumaczył, że trzeba prędko wstawać, bo statek już sam wchodzi, nie mogłem go zrozumieć.

- Jaki statek i gdzie wchodzi?

- Minął drugą wrakową – określił dokładnie, a mnie wróciła świadomość.

Pobiegłem do umywalni, przysnąłem zimną wodą na twarz. Przy sznurowaniu butów urwałem sznurówkę. W pośpiechu musiałem za mocno pociągnąć. Ale kiedy ją wiązałem przypomniałem sobie, że ktoś kiedyś powiedział jakoby pęknięta sznurówka wróżyła nieszczęście. Zameldowano:

- Statek dochodzi do główki...

Chwyciłem płaszcz i pobiegłem na pilotówkę. Dochodziliśmy kutrem pilotowym do latarni, gdy zobaczyłem statek wchodzący za falochron. Wiatr pędził dużą falą boczną. Wielki parowiec kładł się z burty na burtę. Minął już główkę falochronu, przestał się kiwać, ale prawie równocześnie zniknęła z przed jego dziobu piana.

- Zastopował – powiedziałem, a sternik od razu docisnął rączkę gazu do końca. Rozumieliśmy w czym tkwi niebezpieczeństwo. Napór wiatru na wysoką burtę zniesie go niechybnie na prawą stronę, a tam jest płytko. Przez chwilę zastanawiałem się jak zasygnalizować, żeby pracował maszyną naprzód.

- Morsem za długo. Kodem flagowym? Przecież nie ma flagi „idźcie naprzód!”

- Dobić do statku jak najprędzej – nic innego zrobić nie można.

- Kiedy zataczaliśmy łuk żeby podejść do trapu, statek był już poza linią bojek. Spojrzałem na wodnicę.

- Cholera! Nie posuwa się naprzód. Czyżby już siedział?

I w tym momencie przypomniałem sobie urwaną sznurówkę i przyszła mi do głowy tchórzliwa myśl – nie wchodzić, nie brać na siebie odpowiedzialności. W sekundę później wskoczyłem na trap. Do wychylonego przez burtę oficera wrzasnąłem:

- *Full ahead!* (Cała naprzód!)

Wspinałem się po trapie jak umiałem najszybciej. Złapałem już ręką za reling burtowy, gdy zadzwonił telegraf. Kadłub zadrżał od obrotów śruby. Mostku dopadłem zdyszany. Kapitan zaczyna się usprawiedliwiać: wszedł sam, bo przy takiej fali nie chciał rzucić kotwicy. Nie mam czasu witać się ani odpowiedzieć. Obserwuję powierzchnię wody i brzeg.

Idzie – kto by przypuszczał, że można tędy przejść. Usiłuję sobie odtworzyć izobaty prawego brzegu. Mielizna jest gdzieś chyba parę stóp od prawej burty, jednak dalej jej język wchodzi w kanał.

- Lewo ster! – statek kręci dobrze. Teraz za szybko – może przyssać rufę.

- Midszyps! Tak trzymać! – głęboki wdech, jesteśmy bowiem na głębokiej wodzie.

Uśmiechnęliśmy się z lekka do siebie z kapitanem. Teraz widzę, że jest to starszy, szpakowaty człowiek, nieco przygarbiony. Cerę ma ziemistą. Również jego gabardina straciła



już dawno swoje „navy blue”. Palimy i rozmawiamy wesoło. Jest mi wesoło, jak mogłem w ogóle myśleć przed chwilą o przesądach. Czuję się dobrze na wysokim mostku. Piękna widoczność, do zmroku mamy przynajmniej dwie godziny. Swoboda mojego zachowania się ma niby świadczyć o dużym obyciu w sprawach fachowych.

(Taki ze mnie bohater jak niebezpieczeństwo minęło). Niedbale rzucam komendy sternikowi – niezbyt głośno, ale wyraźnie.

- Zapamiętaj sobie przynajmniej jak kręci – strofuję siebie w myśli – w porcie będziesz manewrował po ciemku, a słabszego wiatru nie należy się spodziewać. Barometr idzie wciąż w dół. Wchodzimy na zalew. Teraz trzeba zastosować poprawkę bo na otwartej przestrzeni zacznie znosić. Kapitan już wcześniej poszedł na dół, do swojej kabiny.

Powoli zapada mrok. Widzę przed sobą światła nawigacyjne zalewu. Jakiś statek idzie kontrkursem.

- Dwa w prawo! – sternik powtarza głośno, ale steruje kiepsko. Jego poprzędek był znacznie lepszy, widocznie sternik manewrowy.

Podchodzę do kompasu. Dewiację sprawdziłem: wynosi na kursie kompasowym 144-3. Minąłem się z ładnym motorowcem. Widocznie już ktoś z nowej wachty jedzie. Z wysokości mojego mostku nie mogłem dojrzeć kto.

Wśród pilotów istnieje grzecznościowy zwyczaj pozdrawiania się podniesioną dłonią. Bardzo często patrzymy na siebie przez lornetki. Bywa, że patrzysz i widzisz: pilot z drugiego statku również obserwuje cię przez szkła. Opuszczasz lornetkę, aby dać się poznać, ale okazuje się, że kolega zrobił to samo. Zupełnie tak, jak rowerzysta i niezdecydowany przechodzień.

Steruję na światła nabieżnika. Teraz trzeba bardziej uważać, bo pogłębione koryto jest wąskie i nawet pustym statkiem łatwo wejść na mieliznę.

Noc zrobiła się wyjątkowo ciemna. Zbliżyłem się do zakrętu. Mimo, że na statku mają dobrą lornetkę nocną, nie mogą dojrzeć następnego nabieżnika. Jestem trochę zaniepokojony – teraz już wiem na pewno – nabieżniki nie palą!

Robię skręt koło boi świetlnej. Chwila wahania jaki podać kurs. Dewiacja powinna być na nowym kursie – 4, ale za to inna poprawka na wiatr, należy bowiem spodziewać się większego znoszenia. Podaję kurs 177, lecz wcale nie jestem pewny czy taki powinien być.

Idę z lornetką na skrzydło. Przecież z rufy świeci druga para świateł. Górne jest, dolnego nie ma. Zakląłem paskudnie. Liczyłem właśnie na nabieżniki z rufy, tymczasem dolny nie pali również! Steruj teraz na jedno światło z rufy! I wiatr jest jakby silniejszy. O mało mi czapki nie zerwał z głowy. Jak iść dalej?

- Poprawiam w „ciemno”: dwa w prawo!

Szturman wyczuł moją niepewność, widział zresztą przechodzenie na prawo i obserwacje z lornetką. Z własnej inicjatywy dmuchnął w rurę głosową. Z dołu doleciał zaspany głos kapitana. Przyszedł do mnie, wpatrywał się pilnie w ciemność, oczywiście nic nie zobaczył, ale nie omieszkał mnie zapytać czy widzę jakieś światła.

Byłem trochę zły i chciałem odpowiedzieć, że nie można zobaczyć świateł, które nie pali. Powiedziałem jednak grzecznie, że światła prawdopodobnie zgasły.

Jedną z kardynalnych cech pilota winien być spokój. Jeżeli kapitanowi udzieli się zdenerwowanie pilota, to można być niemal pewnym, że wspólnie zrobią ładną awarię. Ale są rzeczy, o których łatwiej rozprawiać niż je realizować. Tak właśnie bywa z opanowaniem. Głos ci się trochę załamał przy podawaniu komendy, lub też może zbyt gwałtownie sięgniesz po lornetkę i już żeś się zdemaskował.

Zaraz po moim oświadczeniu, że światła nie palą, kapitan zaproponował zmniejszenie szybkości. - Zbyt silny wiatr – stwierdziłem lakonicznie.





Znowu pęknięta sznurówka zajęła moje myśli. Tym razem do pary z Izbą Morską.

Wiadomo wszystkim pilotom, jak w Izbie Morskiej traktuje, się szybkość. Można powiedzieć, że jest to zarzut numer jeden przeciw pilotowi. Co kogo obchodzi, że gdybym w tej chwili zmniejszył szybkość, to określenie dryfu będzie zgoła niemożliwe. Z drugiej strony jeżeli na pełnej szybkości wskoczę na grunt?... Brrr! Tłumaczenie nie byłoby przyjemne, bo przepisy mówią... do diabła z przepisami! Ograniczenie szybkości – piękna rzecz, ale teoretycznie. Już zwykle tak się zdarza, że w momentach niepewnych „grzeje” się najczęściej cała naprzód.

Mój niepokój wzrastał z minuty na minutę. W takich wypadkach cała niepewność koncentruje się w stopach. Oczekujesz wstrząsu, jaki będzie przy wejściu na mieliznę. Wydaje się jak gdybyś stał boso na rozgrzanym pokładzie.

Istnieje specjalny zmysł, który podpowiada ci w podobnej sytuacji „jesteś zanadto w prawo” mimo, że nie nie widać i żadnych logicznych przesłanek nie ma, bo równie dobrze wiatr mógł znieść w lewo. „Instynkt radarowy” zasygnalizował mi że: „bojka będzie tuż z prawej burty”. Dlatego przeszedłem na drugie skrzydło. Rzeczywiście prawie natychmiast zobaczyłem blisko burty czarną stożkową boję. Stała się punktem zaczepienia. Już teraz wiem, że kurs został poprawiony zbyt na wiatr.

- Dwa w lewo! – podają dobitnie.

Znowu jestem mądry. Oprócz mnie nikt bojki nie zauważył. Z próżności nie podzieliłem się z kapitanem moim spostrzeżeniem, niech myśli, że ze mnie taki praktyk.

Kurs mamy dobry. Za chwilę potrzebne będzie maksymalne wyłączenie wzroku, aby dojrzeć przejście pomiędzy wyspami.

- Aha... już się rysuje drewniany pomost na lewym brzegu, trzeba zatem kręcić w prawo. Ścięty cypel prawego brzegu jest dość blisko. Nie szkodzi, ma być blisko. Tu jest dużo wody. Pamiętam dobrze jak kiedyś załadowanym statkiem przejechałem prawie po samych krzakach.

Każdy z nas ma w głowie jakby aparat projekcyjny. Idzie na nim film, który był starannie nakręcany na trasie, w czasie długich godzin, dni i nocy i w różnych porach roku. Są tam zarysy brzegów, kształty budynków, kranów, drzew i poszczególnych krzaków. Jakiś kawałek pała, szczątki szalupy na brzegu, dziób zatopionej barki, to wszystko nieocenione przedmioty, których sylwetki masz utrwalone na swoim filmie, w wersji wiosennej, letniej, jesiennej i zimowej.

- Co to! Nabieżnik zaświecił!

Okazuje się, że jesteśmy idealnie na środku. Kapitan stwierdza ten fakt głośno i choć nie dodaje nic więcej, wiadomo, że wyraża mi w ten sposób uznanie. Idziemy jak po sznurku.

Pytam gdzie jest klucz od lampy Morse’a. Szturman przynosi mi aldisa. Kieruję go na punkt obserwacyjny. Sygnalista z punktu już mnie woła. Następuje krótka rozmowa świateł. Podaję nazwę statku. Z punktu otrzymuję informacje gdzie dobijać. Nie odpowiadam od razu. Niech powtórzą jeszcze raz nazwę nabrzeża. Chcę być zupełnie pewny. Postanawiam zachować dziś maksimum ostrożności, dlatego mówię do kapitana:

- Stajemy lewą burtą, prawa kotwica gotowa.

Przesuwam się koło nabrzeża, gdzie stoją statki. Dalej zgrzytają krany i oślepia światło – tu idzie załadunek.

Do świateł portu dołączają się jakieś dwa nowe. Widzę je po lewej stronie. Za chwilę stwierdzam, że to statek wychodzi. Duży grat – trzeba mu zrobić miejsce.

Jesteśmy już blisko celu.

Tylko bez nerwów – obiecuję sobie. Kotwicę trzeba będzie rzucić bo nieźle dmucha, a zatem nie da się wytracić szybkości. Tylko nie wcześniej i nie za późno, upominam się jeszcze.

- Wolno naprzód! – rączka telegrafu podniosła się do góry. Jednocześnie podaję komendy na ster, nie wolno zapominać o dryfie. Ciągnę za linkę syreny, przez kilka sekund słychać tylko syk pary, za chwilę niewyraźny pomruk, wreszcie czysty i silny bas.



Nabrzeże widać dość dobrze. Według otrzymanego sygnału mam stanąć na końcu. Nie dostrzegam jednak wolnego miejsca. Wzdłuż stoją statki. Tylko na początku jest wolne miejsce na jeden statek zaraz za wysuniętym pomostem.

- Gdzie do licha mam dobić?

Tam, gdzie powinienem zacumować, to znaczy za ostatnim statkiem, zmieści się najwyżej motorówka. Sygnały podano przecież wyraźnie i specjalnie kazałem powtórzyć. Coraz mniej mi się podoba ta sytuacja.

- Stop maszyna!

Powtarzam syreną sygnał dobicia. Z lądu nie ma odpowiedzi. Kapitan już po cichu zaczyna kłąć.

- Satan, tam przecież nie ma miejsca! – mówi do mnie.

Znajdujemy się już na wysokości pierwszego statku. Widzę, że sternik kładzie prawo na burtę, tymczasem dziób ucieka w lewo.

- Utrata sterowności.

Szybkość jest i tak zbyt duża, ale nie ma innej rady. Aby móc sterować trzeba jeszcze dodać „gazu”.

- Wolno naprzód! – powiedziałem to może zbyt głośno. Zaciągam się głęboko papierosem. Spokój zaczyna być bardzo potrzebny. Jeszcze parę sekund można poczekać, a ja dotąd nie wiem gdzie stanąć. Jedyne wolne miejsce przy nabrzeżu właśnie mijamy. Powoli dojrzewa we mnie decyzja: wybrać duży statek na początku i stanąć do niego *alongside*.

Sztucznie powolnym ruchem podnoszę lornetkę do oczu.

Stop maszyna!

Za zasłoną stojących statków nie będzie dużego znosu. Szybkość oceniam jako bardzo dużą, nawet przy zatrzymaniu kotwicy. Jesteśmy już mostkiem na wysokości rufy pierwszego statku. Nagle z tyłu po lewej słysząc krzyki. Teraz widzę migające światełka latarki.

- Tu dobić – drze się bosman z wolnego miejsca w tyle.

Kapitan już zupełnie nie panuje nad sobą. Wybucho stekiem skandynawsko-angielskich przekleństw, tupie nogami. Jego wybuch działa na mnie uspokajająco. Trzeźwo kalkuluję. Przede wszystkim wstrzymać choć trochę bieg.

- *Full astearn* – za szybko rzuca rufa.

- Stop!

Powstaje różnica zdań między pilotem i kapitanem. Kapitan jest zdania, że należy robić cyrkulację w prawo, pomagając sobie biegiem wstecznym. Ja jestem za obracaniem przez lewą burtę. Widzę, że cyrkulacji przy tak silnym wietrze na małej przestrzeni nie da się zrobić bez kotwicy. Prawej kotwicy nie chcę rzucać, bo przez ten cholerny pomost można dojść tylko prawą burtą, zatem z lewej kotwicy, dlatego chcę się obracać w lewo. Kapitan się nie zgadza. Moja angielszczyzna staje się coraz bardziej prymitywna i bezładna.

- *We can't... time* – powtarzam i samowolnie dodaję polecenie przygotowania lewej kotwicy.

- Ster prawo na burtę!

- Wolno naprzód!

- *Lego anchor!*

Łoskot łańcucha kotwicznego odczuwam chyba tak, jak rekrut pierwszy strzał z karabinu. Teraz dopiero przytłoczyło mnie ryzyko własnego manewru. Jeżeli nie zdołam wykręcić na tej małej przestrzeni – uderzę dziobem w burtę statku. Taka awaria należy do najgorszych. Zatem jeszcze pod koniec pracy moja urwana sznurówka miałaby coś znaczyć?

Kapitan nic nie mówi. Stoi blady ze wzrokiem utkwionym w dziób statku. Ja też muszę być blady – uprzytamniam sobie. Opieram się o reling, zaciskam na nim dłonie. Żeby tak można pomóc statkowi kręcić. Łapię się na tym, że skręcam, lekko ramionami. Może przejdzie.





Burta statku, stojącego przy nabrzeżu, rośnie jednak zbyt szybko.

- Popuścić łańcuch – krzyczę na bak, osłaniając dłońmi usta.
- Trzymać!
- Przejdzie.
- Bezpośrednie niebezpieczeństwo minęło.
- *Midships.*
- *Steady.*

Kotwica przytrzymała mocno.

- Pół naprzód – teraz uwaga, bo może skoczyć.
- Stop.
- Cała wstecz.

Z dziobu mignęła rzutka.

- Stop maszyna.

Szpring podany – krzyczą z lądu.

Kapitan odżył. Przez tubę podaje na dziób i rufę rozkazy. Z łagodną ironią pozwalam mu się wykrzyczeć.

Jeszcze 15 minut i jesteśmy zacumowani.

Schodzimy na dół do salonu. Kapitan proponuje kieliszek koniaku. Nie odmawiam. Wypełniam swój kwit. Kapitan jest znowu rozmowny, dziękuje za dobrą pracę, klepie mnie po plecach. Podnosimy kieliszki.

- *Skol.*

- Pod te wszystkie głupie sznurówki, w które nie mam zamiaru wierzyć – myślę pijąc złotawy płyn.

Zobaczyłem naprzeciw w lustrze swoje odbicie.

- Tak wygląda – mówię do siebie – dzielny pilot, który wyżył się przesądów.

**Andrzej Huza**

## **Zanim opadła mgła**

We wczesnych latach pięćdziesiątych nie mieliśmy radarów, w całej naszej flocie były tylko dwa – na m/s *Batory* i s/y *Dar Pomorza*. Wtedy nie mieliśmy nawet UKF-ek.

Dzisiejsi piloci zapewne nie wyobrażają sobie, jak można było trasę Szczecin–Świnoujście przejść we mgle, bez tak podstawowych urządzeń – tym bardziej, że w tamtych latach często nie paliły nabieżniki, a boje nie zawsze stały na swoich miejscach.

Mimo to piloci rzadko kotwiczyli na trasie. Nie tylko dlatego, że mało jest kotwiczowisk dla większego zanurzenia.

Niemal po każdym rzuceniu kotwicy trzeba było się tłumaczyć, dlaczego i czy było się dostatecznie czujnym (chodziło o paskudną cechę rodaków, którzy chcieli koniecznie na „zgnili Zachód”).

Z tym bywało nieraz zabawnie. Wiadomo, że statek na kotwicy ustawi się zgodnie z prądem. Jednemu z kolegów kontroler WOP postawił zarzut, że obrócił statek dziobem do Szczecina, podczas gdy miał wychodzić w morze. A no takie czasy „ciemienia łupanego”.

Mgła – taka, jak się mówiło – „ściana”, przyłapała mnie na Zalewie. Wyprowadzałem m/s *Puck*. Angażując wszystkie umiejętności, zmysły i wyczucie, przeszedłem szczęśliwie przez Kanał Piastowski, pokonałem zakręt na Karsiborzu, by w końcu rzucić kotwicę na Starej Świnie.

Kapitan poprosił mnie do swego salonu i zarządził kawę. Mieliśmy sporo czasu, aby pogwarzyć nie tylko o sprawach zawodowych.



Dowódcę m/s *Puck* zapamiętałem jak sympatycznego i kulturalnego pana w średnim wieku. W trakcie rozmowy o latach wojennych padła nazwa miejscowości Szczawnica. Powiedziałem, że znam w Szczawnicy parę osób, w tym dziewczynę o nietypowym uzdolnieniu – biegle grała na harmonii.

Na to kapitan stwierdził krótko: „to moja siostra – Zofia Noworyta” (sic!). I wcale nie na tym koniec zaskoczenia!

Dowiedziałem się, że Noworycianka wyszła za mąż za Włocha – oficera, który nie chciał zginąć na Ost-froncie.

Pamiętam, że w naszym 1 ps Pak był Włoch, z którym mogłem trochę pogadać moją szkolną francuszczyzną – zapewne był to właśnie *tenente* Ezio Micheli – późniejszy mąż harmonistki ze Szczawnicy.

Oczywiście wtedy nie znałem jego nazwiska, ani też nie mogłem wiedzieć o jego planach małżeńskich.

Więc dalej – dowiedziałem się, że nowożeńcy osiedlili się w Italii, że były kombatanant jest burmistrzem i że jego żona ma się dobrze – tylko brakuje jej zimy ze śniegiem.

I było by jeszcze dużo do opowiedzenia gdyby nie delikatne pukanie. To oficer służbowy przyszedł zameldować, że mgła opadła.

**Andrzej Huza**

**Szczecin 12.06.2009 r.**

**Nota biograficzna:**

Zofia Noworyta urodziła się w 1918 roku w Zakopanem. Tam też ukończyła gimnazjum, następnie studiowała na Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. W 1942 roku wysiedlona wraz z rodzicami, z Zakopanego, mieszkała w Nowym Targu, a potem w Szczawnicy.

W Szczawnickiej placówce „Sieć” została zaprzysiężona jako „Szarotka”.

Za pośrednictwem Zuli Pourbaix poznała uciekiniera z obozu jenieckiego – włoskiego oficera z formacji *Alpini* Ezio Micheli, który również należał do AK (pseudonim „Lotnik”).

Dnia 18 października 1944 roku odbył się konspiracyjny ślub „Szarotki” z „Lotnikiem”.

Zgody na zawarcie małżeństwa udzielił bp. Stefan Wyszyński („Wyszański”) (przybył specjalnie z kurii krakowskiej z młodym księdzem Korolem Wojtyłą) – ślubu w języku francuskim udzielał partyzancki kapelan ks. Zygmunt Roman.

Zaraz po przejściu frontu, Zofia i Ezio wybrali się w długą (czterdziestodniową) i ryzykowną podróż do Włoch.

Państwo Micheli byli w Polsce latem 1991 roku. Odwiedzili znane miejscowości na Podhalu i przyjaciół z partyzanckiego środowiska Armii Krajowej.

**Andrzej Huza**





24, 25, 26. IV 1981

Głos Szczeciński

magaz

**P**rzecież laty spotkali-

my się na kapitańskim mostku. Starszy pilot, kpt. i.w. Stanisław Starzyński wyprowadzał nasz statek z portu szczecińskiego i jak

słło się wielu kandydatów, ale niewiele go ukończyło. Mielismy wspólnych wykładowców. Legendarny kapitan kapitanów — Konstanty Maciejewicz, kapitanowie żegluga wielkiego: Bolesław Babczyński, Juliusz Bilewicz i wielu innych. Kierownikiem kursu był starszy pilot, kpt. i.w. Antoni Gmitrowicz. To właśnie ten znakomity człowiek wprowadzał do Szczecina pierwszy statek, którym był m/s „Ruth”. Działo się to 24 kwietnia 1948 roku. W maju 1948 roku przystąpiło do pracy dwunastu świeżo upieczonych pilotów: Blachowski, Balczewski, Janowski, Jaroch, Kaczanowicz, Kupś, Kostka, Maćkowiak, Penski, Trojanowski, Wieczorek i ja. O warunkach w jakich wówczas pracowaliśmy, lepiej nie mówić.

— Napisał pan wspomnienia z

# Pierwsi piloci naszego portu

tamtym czasem, a właściwie z pierwszych dziesięciu lat działalności szczecińskiego pilotażu.

— Czas nieubłaganie umyka, a kto podjął się wydanie moich

wspomnień.

— Już na wstępie opisał pan niezwykle trudną wówczas pracę pilotów.

— Reda Świnoujścia znajdowała się wtedy w okolicy pławy „14”, od której rozchodziły się oczyszczone z przeszkód trzy wąskie tory tzw. „route”. Dla ułatwienia statkom utrzymywania się w bezpiecznych granicach od min, os torów oznakowana była pławami świetlnymi, które niestety, często nie stały na swoich pozycjach lub nie świeciły podawaną w „Wiadomościach Żeglarskich” charakterystyką. Pława „14” umiejscowiona była w linii nabieżnika Galerowo w odległości trzech mil morskich od główek falochronu i wyznaczała drogę prowadzącą do Świnoujścia. Idąc w tym nabieżniku trzeba było przechodzić w bliskiej odległości między dwoma groźnie występującymi nad powierzchnię morza wrakami. Zaminowana reda, liczne wraki zatopionych statków, niepewne oznakowanie oraz wroga propaganda mówiąca o naszej tymczasowości na tych terenach powodowały, że armatorzy kierowali do Szczecina statki o słabych maszynach, stare parowce lub drewniane szkunery, które przy surzających wiatrach często używały jeszcze żagli dla poprawienia swej szybkości, a największa predkość tych jednostek wynosiła od sześciu do ośmiu wę-

zyby z tałem wspominał o nadciągającym czasie sasiadowanego odczynku — emeryturze. Przed kilkoma dniami znów spotkaliśmy się, tym razem na Walech Chrobrego. Wpitał Starzyński mimo iż znał i swoją rękę pendoramę portu szczecińskiego, stał i podziwiał, rżąc się w promieniach kwietnawego słońca portowe akweny, lweiki cumujących przy nabieżnikach statków, poruszające się raloną wysmykłych dźwigów.

— Zapraszamy na kawę — zaprosnował starszy pilot.

Kiedy na mojej twarzy zarysowało się pewne zdziwienie, Stanisław Starzyński zaraz dodał: Ja tu pobliżu mieszkam. Odrę mam smal w zasięgu ręki i — uśmiech i się znacząco.

W niedługim czasie w pokoju rozsił się aromat świeżo zaparzonej urnej, a my wspominaliśmy dawne szczecińskie lata.

— Pamięta pan jak po wojnie glądał nasz port? Zniszczone natęza, urządzenia przeładunkowe, seny, kanały i tor wodny łączący zeczin ze Świnoujściem usiane kami wraków. Pływały bomby, ny. Rozbite oznakowania nawigacyjne. Wówczas była praca pilotów...

Jrodził się we Włocławku. Ojciec był szyprem na Wiśle. Pływał barkach, holownikach. Później przeniesli się do Płocka. Od najmłodszych już lat Stanisław Starzyński miał kontakt z wodą, nie było dziwnego, że został marynarzem. Podczas okupacji odbywał pracę przymusową jako cieśla okręty w porcie gdańskim. Po wyzwoleniu ukończył kurs szyprow klasy przy PSM w Gdyni, a następnie o organizowaniu w Szczecinkursu pilotów, postanowił go ukończyć.

— Pamiętam tamte czasy doskonale — zwraca się. Na kurs zgło-



Pamiętkowe zdjęcie wykonane w maju 1948 roku w Szczecinie. Od dołu od lewej: starszy oficer portu — J. Bilewicz, dyr. Wysocki, dyr. PSM, kpt. ż.w. K. Maciejewicz, dyr. departamentu kadr — Grabis, radca Stefanowicz, st. pilot A. Gmitrowicz, kpt. ż.w. B. Babczyński, kapitan portu — M. Domaradzki, przedstawiciel Związku Zawodowego Marynarzy — E. Trojanowski, L. Janowski, B. Penski, H. Maćkowiak, H. Jaroch, St. Kupś, S. Balczewski, J. Gawronski, J. Kaczanowicz, W. Kostka, B. Sadanowicz, T. Blachowski, S. Starzyński i J. Wieczorek.





od trzech lat nie prowadzę już statków za rączkę — mówi starszy pilot, kpt. ż.w. Stanisław Starzyński.

ów, równa obecnie najmniejszej jaką mogą się poruszać nowo budowane statki. Przy dobrych warunkach nawigacyjnych przeprowadzenie statku z redy do nabrzeża w Szczecinie trwało ponad sześć godzin.

Około pół mili morskiej na północ od główek wejściowych falochronu, po zachodniej stronie w pobliżu toru, leżał wrak oznakowany eloną pławą świetlną. Pława ta przy ograniczonej widzialności o tym nam pomagała, że od niej poprzano kurs na wejście, gdyż istniejący tam prąd brzegowy znosił poważnie statki w kierunku zatokowym, które z uwagi na widzialność musiały podchodzić do wejścia na bardzo małych prędkościach. Zechodząc przez Świnoujście należało zwracać baczna uwagę nie tylko na stojące na środku rzeki statki, lecz manewrujące jednostki wojskowe, wraki oraz łachy mielizn powstałe z powodu długiej przerwy okresowym pogłębianiu kanału. Pierwszym w porcie napotkanym rakiem był m/s „Andros” około tys. BRT znajdujący się przy nabrzeżu Władysława IV, zatopiony

od bomb lotniczych do wysokości nadbudówek. Wokół tego statku wśród miejscowej ludności krążyły legendy o znajdujących się w jego wnętrzu skarbach, które uciekający cesarmani starali się wywieźć z sobą. Nie było w tym prawdy trudno powiedzieć. Po kilku latach wydobyto „Androsa” z dna rzeki, a co tam znaleziono poza licznymi rozkładającymi się zwłokami nie wiadomo. W każdym bądź razie, w czasie akcji wydobywczej wrak ten znajdował się pod specjalnym nadzorem.

W pobliskiej odległości od przetrwóconego na lewą burzę przy nabrzeżu Kosa m/s „Cordyliera” utrudniał przejście wrak parowca o nieznanym mi nazwie, celowo zatopiony w poprzek kanału. Na jego burtę ktoś namalował dużymi literami: „Monte Casino”. Panujący tu wokół ogromnisze zniszczeń prawdopodobnie skojarzył się autorowi tego napisu ze zniszczeniami, jakie powstały w czasie zdobywania przez drugi korpus polski klasztoru wzgórz o tej samej nazwie. Zresztą takich wraków było od groma. Czteryście!

Okres od października do maja dla pilotów ubranych w wiatrem podszyte kurtki i liche buty był najbardziej trudny w walce z takim przeciwnikiem jakim jest zimno. Do Szczecina zawiązywały także statki z mostkami słonecznymi, znaczy się odkrytymi. Widoczność z nich była bardzo dobra, ale poza poręczami dookoła w ciągu sześciu godzin nie chroniło przed wiatrem lub mrozem znajdującego się tam pilota. Tylko miejsce przy sterowym kole było osłonięte do połowy drewnianą obudową z podnoszoną płócienną zasłoną mającą chronić przed wiatrem sternika. Pomieszczenie nawigacyjne nawet ciepłe i wygodne znajdowało się o jedną kondygnację niżej. Kiedyś zapytałam kapitana, który po upływie paru godzin zjawiał się przed hutą na mostku, dlaczego o tej porze roku statek ten nie pływa po Morzu Śródziemnym, ten odpowiadał, że zwyczaj utrzymywania odkrytych mostków jest wprawdzie przestarzały, ale daje tę pewność, że oficer, ani też sternik podczas

pełnienia wachty nie zasną, a dla bezpieczeństwa statku jest to nadal bardzo ważne. To prawda, że dawniej marynarze musieli być ze stali...

— Później, po wielu latach pracy w pilotażu była łatwiejsza?

— Przede wszystkim zmienia się obraz akwenów portowych, drogi nawigacyjnej, redy, ale powiem wręcz, iż bardziej niebezpieczny był okres wcześniejszy, ale za to łatwiejszy. Dlaczego? Po prostu zawiązywały tu statki małe i powolne. Dziś koledzy wprowadzają i wyprowadzają nowoczesne kolony, których minimalne obroty śruby to dawna maksymalna szybkość. Tor wodny jest ten sam, oczywiście nieco poszerzony i pogłębiony, ale wielkość statku nie ułatwia nawigacji w ciasnych przejściach, do tego jeszcze z ograniczoną głębokością. Z drugiej zaś strony dzisiejsze manewry są bardzo sprawne. Siła koni mechanicznych jest proporcjonalna do wielkości jednostki, nie mówiąc już o nowoczesnym wyposażeniu statków w skomplikowane urządzenia nawigacyjne itp. Mówiąc w ogóle o pilotażu muszę stwierdzić, iż kojarzy on mi się z muzyką. Można mieć znakomity słuch, ale bez ciągłej gry, nie zostanie się prawdziwym artystą. Podobnie jest z pilotażem — trzeba go stale uprawiać. Każdy kapitan w mlg orientuje się z jakim pilettem ma do czynienia.

Kończymy naszą przyjacielską rozmowę. Na ścianie pokoju wisi metaloplastyka z piękną barkentyną. Pod nią wyrzuty napis: „Starszemu pilotowi, kpt. ż.w. Stanisławowi Starzyńskiemu koledzy. Szczecin 1978 rok.”

Czterdzieści lat pracy na morzu, w tym ponad trzydzieści w szczecińskim pilotażu.

B. CZUBASIEWICZ





Pokryte ciemnymi chmurami niebo zaczynało już zlewać się z szarością morza, gdy na PO w Świnoujściu obserwator zauważył czteromasztowy szkuner idący pełnym wiatrem z częściowo podniesionymi żaglami. Szedł wschodnią rutą i szybko zbliżał się do redy. Z uwagi na znaczną jeszcze odległość, nie mogąc odczytać jego nazwy powiadomił jednak dyżurnego oficera portu. Jako pierwszy z kolejki, oczekując na statek, po powiadomieniu mnie udałem się na kuter pilotowy, który po uruchomieniu silnika wkrótce odcumował od nabrzeża. Po trwającym prawie godzinę telepaniu się na redzie i z niezbyt zadowoloną miną wszedłem po starym prawie jak statek trapie na pokład. Żaglomotorowiec *Merihelmi* był niezbyt przez nas lubianym ze względu na żółtą prędkość i ograniczoną widoczność przez gęstą pajęczynę olinowania masztów i żagli. Trzęsąc się w takt drgania pracujących silników przez siedem godzin na trasie przed nabrzeżem Kra zgłosiłem swoją obecność czuwającemu tam bez przerwy sygnaliście. Błysnąłem światłem zaledwie kilka razy A-A-A, gdy odpowiedział, że oczekuje na nazwę statku i jego banderę. Po nadaniu nazwy otrzymałem skierowanie na nabrzeże Poznańskie, znajdujące się w Basenie Warty. Niech to diabli wezmą pomyślałem, gdyż została mi jeszcze jedna dodatkowa godzina jazdy na tym rozklekotanym pudle. Zgodnie z przyjętym zwyczajem powiadomiłem kapitana o tym, że będziemy dobijali za godzinę prawą burtą do kei. Zgodnie z przepisami zmniejszyłem obroty maszyn, wlokąc się jeszcze wolniej przez rozległy i ciemny port. Załoga w tym czasie składała deski lukowe i rozpornice na pokładzie, przekładając na koniec wszystkie bomy na lewą burtę. W pobliżu Kanału Brdowskiego wyskoczył nam niespodziewanie z Przekopu Mieleńskiego załadowany i szybki motorowiec, skręcając gwałtownie w prawo. Zauważył nas na tle wysokich zarośli prawdopodobnie w ostatniej chwili, gdyż odległość naszymi burtami była tak niewielka, że oślepił nas czerwony blask jego pozycyjnego światła, ślizgający się niebezpiecznie po masztach, aż zginął szczęśliwie nam za rufą. Niech to chudy Mojżesz... zakląłem pod nosem i odetchnąłem z ulgą, na pewno nie mniejszą aniżeli mój spieszący się tak na zakręcie kolega. Wtedy jeszcze wszyscy uczyliśmy się morza. Po przejściu Przekopu, Basenu Kaszubskiego, na wysokości wraku parowca *O.A. Müller*, spoczywającego jeszcze w wiklinie piaszczystego brzegu, gdzie obecnie znajduje się nabrzeże Wałbrzyskie, wykonałem zwrot w kierunku Górnośląskiego i zastopowałem maszyny idąc dalej własną inercją. Na trawersie pomostu CPN-1, na komendę *Hard to port wheel* statek zaczął powoli iść za sterem w lewo, wchodząc do Basenu Warty. Niemal równocześnie naciśnąłem klakson i po chwili głośny sygnał przerwał panującą ciszę. W głębi basenu mignęło kilka błysków. Dobrze, że już czekają cumownicy pomyślałem z zadowoleniem. Mniej więcej w połowie nabrzeża Bydgoskiego, zauważyłem po lewej burcie nieoświetlony kafar, a przy nim stojący załadowany palami ponton. Brak na nich postojowych światel wskazywał na to, że po całodziennnej pracy jego obsługa nie liczyła na jakikolwiek ruch nocny w tym miejscu, a szkoda. Kiedy dziób płynącego wolno szkunera zrównał się z kafarem, rzuciło nagle statkiem w prawo i niespodziany snop oślepiających iskier zaczął przesuwac się w górę po forsztagu. Marynarze znajdujący się już na dziobowym stanowisku manewrowym zaczęli uciekać przestraszeni w kierunku rufy.

- Pilot! Gdzie ty nas prowadzisz? – zapytał ze złością kapitan.

Nie było czasu na wyjaśnienia czegoś o czym sam nie miałem pojęcia. W dodatku, że wysoka wieża kafara targając i rwąc napotkany po drodze takielunek przechylała się niebezpiecznie na nasz pokład.

- Cała wstecz! Krzyknąłem w stronę telegrafu maszynowego. Po upływie kilku sekund



zapracowały silniki i statek zatrzymał się, cofając się następnie wolno wstecz. W tym samym czasie nachylona nad nami wieża zaczęła się podnosić, aż wróciła do swej pozycji, nie zagrażając już więcej statkowi. Wszystko wyjaśniło się dopiero po włączeniu reflektora i oświetleniu miejsca wypadku. Okazało się, że wjechaliśmy w przeciągniętą w poprzek kanału linę, której jeden koniec był zamocowany na szczycie wieży kafara, a drugi prawdopodobnie dla utrzymania jej w pionie w krzakach na przeciwnym brzegu. Przechodzący statek napinając linę niczym cięciwę łuku powodował przyciąganie i przechył wieży. Z chwilą gdy się cofnął zwalniał naprężenie i tym samym wszystko wracało do normalnej pozycji. Całe szczęście, że nie zostawiono podciągniętej do góry kilkusetkilogramowej baby. Przy tak znacznym przechyle spadłaby na pewno na pokład dziurawiąc go wraz z drewnianym dnem kadłuba. Po wycofaniu się z basenu pułapki, zmuszony byłem zacumować do nabrzeża Górnośląskiego, znajdującego się obok. Na szkunerze po wygaszeniu silników i świateł pokładowych załoga udała się na spoczynek. Pilot po powrocie do Kapitanatu, gdy uspokoiły się już nerwy długo jeszcze siedział przy biurku, pisząc raport o wypadku.

**Stanisław Starzyński**

*Wspomnienia Mieszkańców Pomorza Zachodniego*

## **Mój pilotaż**

Mija trzydzieści sześć lat mojej pracy jako pilota – powiedział Bronek Jany, zwany Jaśkiem. Mam więc chyba prawo mówić „mój pilotaż”. Przez te wszystkie lata przeprowadziłem prawie dziesięć tysięcy statków różnych typów i bander. Były wśród nich małe skandynawskie szkunery z bukszprytem lub żaglem, który co prawda ułatwia sterowanie, ale za to nie miały radaru, czy nawet UKA-efki. Były także barki małe i duże, przewożące 23 tys. metrów sześciennych drewna, jak również różnego typu tankowce, statki handlowe i okręty wojenne. Prowadziłem wraki, doki, piękne żaglowce, ale też wspaniałe dwustumetrowe „pasażery”.

Mogę mówić, że pilotaż wyśnił mi się – kontynuował wywód Bronek. – Kiedy pływałem jako oficer-nawigator na statkach PŻM, wiele razy śniłem, że mój statek wpływa z morza w coraz bardziej zwężającą się rzekę, która w końcu staje się wąziutkim strumieniem. Na własnej skórze doświadczyłem olbrzymiego skoku, jaki przez te lata dokonał się w pilotażu. I to zarówno w jego organizacji pracy, jak i rozwoju urządzeń nawigacyjnych na statkach. Skok technologiczny znakomicie daje się zauważyć, na przykład, w sferze łączności. Gdy na początku siódmej dekady zeszłego wieku rozpoczynałem pracę, pilot statku, podchodzącego, dajmy na to, do Punktu Obserwacyjnego w Policach, nazwę statku zgłaszał przy pomocy lampy *aldis* alfabetem Morse’a. W ten sam sposób odczytywał numer nabrzeża, przy którym statek powinien zacumować. Tak było o zmroku. W ciągu dnia natomiast numer nabrzeża podawany był za pomocą flag sygnałowych. Oczywiście, nierzadko zdarzały się pomyłki, ale – cóż było robić? UKA-efkami dysponowały wtedy tylko niektóre statki. Obecnie nie istnieją już samodzielne punkty obserwacyjne, ponieważ funkcjonuje stała łączność ze stacjami pełnego monitoringu VTS Szczecin i Świnoujście.

Dziwna sprawa, ale w latach siedemdziesiątych, gdy łączność wyglądała tak, jak to opisałem wyżej, statki szybciej przepływały z redy do portu w Szczecinie, niż obecnie. Mój rekord na statku typu *Zdrój* to dwie godziny i czterdzieści pięć minut z redy do nabrzeża Rumuńskiego.

W tych latach „normalną” praktyką było, że statki na redzie godzinami oczekiwały pilota. A tymczasem piloci spokojnie sobie siedzieli w szczecińskiej Stacji Pilotów. Nie można było ich wysłać do Świnoujścia, ponieważ wtedy trzeba było zapłacić im tak zwane nadgodziny, a na to dyrekcja się nie zgadzała. Zaś gdy odbywało się jakieś zebranie członków PZPR, ruch w porcie





zupełnie zamierał. Nie należałem do partii, więc musiałem nieco więcej pracować, ponieważ często zastępowałem obradujących kolegów.

Natomiast na statkach przeważnie było miło – ciągnął dalej Bronek. – Niemal na każdej jednostce radzieckiej, po wejściu pilota, *bufetczica* niemal natychmiast wносиła na mostek tacę z kanapkami i butelkę wódki z jednym kieliszkiem – dla *locmana*. Na statkach zachodnich bander owoce południowe lub paczka dobrej kawy były miłym podziękowaniem za kilkugodzinną wspólną podróż i doprowadzenie statku do nabrzeża lub na redę.

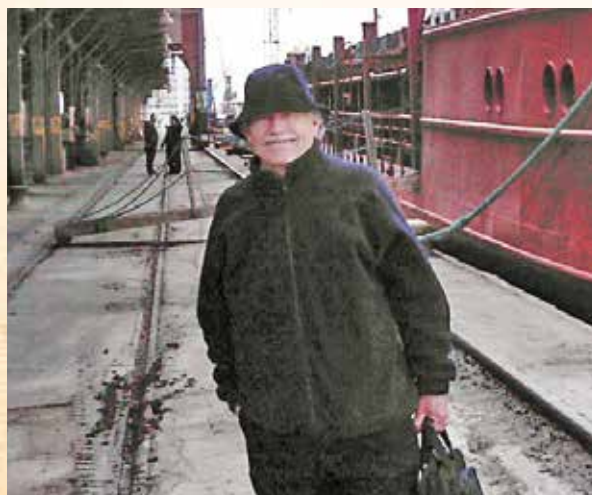
Świadomość społeczeństwa co do kwalifikacji i pozycji zawodu pilota zawsze była w kraju niska, nawet w portowym Szczecinie. Przez jakiś czas w dyrekcji Zarządu Portu grasował pogląd, że piloci – jeśli będą domagać się podwyżek – powinni zostać zastąpieni przez cumowników lub dźwigowych.

Kiedyś w Przychodni Portowej pewien lekarz bardzo był ciekaw, co też może robić pilot w porcie. Grzecznie wyjaśniłem, że lata helikopterem nad portem i redą, czuwając nad ruchem statków. Kiedy indziej wdałem się w medyczną dyskusję z młodą i piękną panią doktor, w kwestii dawkowania zaordynowanych leków. Moje argumenty – z medycznej praktyki oficera statkowego – nie przekonały co prawda mojej rozmówczyni, ale zapoczątkowały znajomość, która zaowocowała naszym małżeństwem.

Zimą – zmienił temat Bronek – najtrudniejszy do przejścia był zawsze zakręt Mańków. Wtedy to bowiem – jak zwykle od grudnia do marca – prawie wszystkie bojki torowe były zdejmowane, a te trzy, jakie pozostawiano, dryfujący łód przesuwali poza tor wodny. Ówcześni kapitanowie statków szczerze podziwiali nasze umiejętności, nie pojmując, dlaczego wprowadzamy statki „na nosa”. Także jesienne i wiosenne mgły stawały się prawdziwą zimą pilotażu. Duża część statków nie miała radaru albo były one marnej jakości. Kapitanowie, mimo iż często sami mieli kłopoty z właściwą obsługą tych urządzeń, nie dopuszczali do nich pilotów ani oficerów statku.

Ja z kolei, w warunkach ograniczonej widzialności, czułem się znacznie pewniej. Miało to związek z faktem, że na statku szkolnym *Nawigator*, słynnym „żygaczu”, uczyłem obsługi i wykorzystania możliwości radarów oraz wykonywania nakresów radarowych kapitanów i oficerów floty handlowej, jak również studentów WSM-ki. Czułem się więc pewniej, niż jeden z moich starszych kolegów, który w przypadku mgły na trasie sugerował kapitanowi statku by ten rzucał kotwicę.

Sam – to znaczy ten starszy kolega pilot – wychodził na skrzydło mostka i obserwował trasę.



*Pilot Bronisław Jany.*

- W tak poważnej i odpowiedzialnej pracy bywają jednak także chwile mniej poważne – stwierdził Bronek sentencjonalnie. – W stanie wojennym każde wyjście kutra pilotowego z pilotem na redę wiązało się z koniecznością dojścia do nabrzeża odpraw, aby trzech dzielnych WOP-istów mogło przeszukać pilotówkę. Moje kolejne uwagi, że do szuflad tak starannie przeszukiwanych nie zmieściłby się nawet sam pan porucznik, człek mikrej postury, miały ten skutek, iż musiałem opuścić pilotówkę. Dopiero interwencja naczelnika umożliwiła mi dalszą podróż i obsadzenie statku.

**Jan Bronisław Jany**



Płynąłem kiedyś na trasie z Bronkiem Janym, kolegą z PSM-ki. Po latach wreszcie mogliśmy sobie spokojnie pogadać. Bronek znany był w pilotażu jako wielki żartowniś.

- W tym miejscu, Bronek – powiedziałem – w nabieżnik Bykowo kręcę na radarze w odległości trzech kabli...

- Jakie trzy kable? Ja kręcę przy tym drzewie! – odrzekł Bronek, pokazując palcem.

Okazało się, że to wcale nie był żart, ponieważ przy drzewie należało rzeczywiście kręcić. Zresztą do brzegu od dziobu mieliśmy trzy kable, nawet sektor światła Babiny zmienił się przy drzewie na czerwony, co znaczyło, że trzeba kręcić.

- Wiesz, Włodek – stwierdził nagle Bronek – nie ma chyba pilota, który nie miałby w swojej karierze jakiś mrozących krew w żyłach przygód. To specyfika tego zawodu, a zarazem złośliwość przedmiotów martwych. Pozwolisz, że opowiem ci jedną z moich przygód?

- Wal! – zachęciłem go.

- Otóż wypłynęliśmy ze Szczecina na statku *Fast Sam*. Przy sterze stał holenderski kapitan. Na zakręcie, tuż przy nabrzeżu Gnieźnieńskim, nieoczekiwanie nasz ster się zaciął. Był wyłożony pięć stopni w lewo. Nagle poleciał na burtę i tak zastygł. Zakomenderowałem całą wstecz, ale na wszystko było już za późno. Na zakręcie bowiem stała w dryfie pogłębiarka *Inżynier Marian Bukowski* i nie dało się uniknąć kolizji. Huknęliśmy więc w lewą burtę *Bukowskiego*, urywając mu rurę ssącą. Przy okazji zrobiliśmy sobie dziurę, na szczęście powyżej linii wody. Potem ster raz chodził dobrze, raz się zacinał, ale jakoś udało się wrócić do Szczecina i przybić do nabrzeża, z którego wypłynęliśmy. Potem była Izba Morska. Powołano oczywiście świadków z pogłębiarki.

- Niech nam pan powie, co pan widział w czasie kolizji? – pytał sędzia pierwszego świadka.

- Proszę Wysokiego Sądu, niczego właściwie nie widziałem, bo stałem na pokładzie, a widok zasłaniała mi konstrukcja dziobowa naszej pogłębiarki.

- A jednak złożył pan Sądowi oświadczenie, że był pan świadkiem kolizji...

- No tak, świadkiem byłem – zgodził się świadek – ale niczego nie widziałem!

Podobnie zeznał następny świadek, zaś sternik pogłębiarki powiedział, że w chwili kolizji schował głowę za pulpitem steru, co uczynił ze strachu. Naturalnie, też nic nie widział. Czwarty oświadczył, że tuż przed wypadkiem udał się do kabiny po tabletki na serce, a obudzili go dopiero na wachtę. Grubo po kolizji. Takie „zeznania” mocno zdenerwowały sędziego, który wreszcie wezwał kapitana pogłębiarki.

- No, panie kapitanie! Może pan coś jednak widział w czasie kolizji? Co pan robił i gdzie pan był w tym czasie?

- Byłem na mostku i zauważyłem płynący na nas statek – odrzekł dowódca pogłębiarki. Nadałem syreną dwa długie ciągłe sygnały!

- Dlaczego nadał pan dwa długie sygnały? I co one właściwie miały oznaczać? – dopytywał się sędzia.

- Pierwszy sygnał był ostrzegawczy, a drugi ratunkowy – odparł kapitan *Bukowskiego*.

- A do kogo te sygnały były skierowane?

- Dookoła – próbował wybrnąć kapitan.

- To nie wie pan, że sygnał ostrzegawczy tworzy szereg krótkich dźwięków?

- Byłem zdenerwowany – wybąkał kapitan.

Najbardziej ucierpiał holenderski właściciel statku, mimo że nie był obecny na rozprawie. Musiał bowiem zapłacić za uszkodzenia z własnej kieszeni, ponieważ ubezpieczenie znalazło błąd w jego papierach i odmówiło pokrycia należności. Co to był za błąd? Oto w nowym czarterze







*Pilot Bronisław Jany na pilotówce.*

Holender zmienił nazwę swojego statku, a w papierach figurowała jeszcze stara. Zatem żeby zapłacić za uszkodzenia, wystąpił do banku o kredyt, ale go nie dostał. Dowiedział się o tym w którymś z europejskich portów, kiedy akurat ładował na statek towary do Szczecina. O negatywnej decyzji dowiedział się też właściciel towarów i nakazał natychmiast przerwać załadunek. Kiedy zaczynano zdejmować z pokładu już załadowane towary, przyszła wiadomość, że kredyt w końcu przyznano. Wszakże Holender

miął dosyć tych niespodzianek i rozchorował się poważnie na serce...

**Jan Bronisław Jany**

## **Konfucjusz**

- Pamiętam kiedyś – opowiadał Bronek Jany – była niska woda i z Polic nie mógł wypłynąć na *full* załadowany statek. Czekał już dwa dni, wreszcie trochę woda „urośła” i spytano mnie czy go wyprowadzę. Obsadziłem go i okazało się, że załoga jest chińska i trudno jest się z nią dogadać po angielsku. Wreszcie wytłumaczyłem kapitanowi, trochę na migi, że będziemy wychodzili rufą i obracali się przy żółtych bojkach.

Odcumowaliśmy dobrze, z rufy i dziobu ciągnęły nas dwa holowniki, no i ruszyliśmy pomału wstecz. Nagle głęboko zanurzony statek zaczął sobie „szukać” głębszej wody i ruszył rufą w kierunku jednej z żółtych bojek.

W tym momencie z rufy na mostek wpadł Chińczyk i gestykulując łamanym angielskim meldował, że na rufie z prawej burty zbliża się bojka.

- Kapitan, bądź spokojny, z prawej burty nie ma żadnych bojek – stwierdziłem.

Nie wiedziałem jednak, że meldujący Chińczyk stał twarzą do rufy i pomyliły mu się burty, a bojka była faktycznie z lewej burty – zresztą obserwowałem ją i widziałem, że się niebezpiecznie zbliża.

- Bojka zniknęła! – krzyczał przez UKF-kę Chińczyk z rufy.

- Bojki nie ma! – krzyczał kapitan.

W pewnym momencie faktycznie bojka weszła pod zaoblenie rufy z lewej burty i wyskoczyła z prawej.

- Bojka wyskoczyła z lewej burty! – meldował z rufy Chińczyk ciągle stojący twarzą do rufy.

- Gdzie wreszcie jest ta bojka!? – denerwował się kapitan.

- Kapitan... czy znasz filozofię Konfucjusza? – spytałem.

- Trochę znam... – odpowiedział zdziwiony.

- No to odpowiedz mi na pytanie. Czy jeśli czegoś nie ma, a wiesz gdzie to jest, to tego nie ma, czy to jest?

Kapitan nie umiał mi jednak odpowiedzieć.





*Pilot Bronisław Jany na pilotówce.*

- Wiesz kapitan, a jeśli chodzi o tę bojkę, to się nie martw, bo ona jest teraz bezpiecznie po prawej burcie – zakończyłem filozoficzną dyskusję.

**Jan Bronisław Jany**

### **Niespełnione marzenia List żony Michała Szurko**

Michał Szurko urodził się 11 września 1941 roku w Rudni, powiat Stolpce województwo Nowogródek. Ojciec Michała – Feliks był flisakiem na Niemnie.

Pierwsze dwa lata wczesnego dzieciństwa spędził we wsi Naliboki, skąd pochodził jego ojciec. Ze wspomnień i opowiadań rodziców (matki Katarzyny i ojca Feliksa) lata okupacji sowiecko-niemieckiej były dla rodziny naznaczone wielkim strachem i stresem.

W Puszczy Nalibockiej ukrywały się oddziały różnej maści bandytów i partyzantów, którzy zatruwali życie mieszkańcom wsi i okolic, w dzień i w nocy. Grupy bezlitosnych oprawców brały udział w pacyfikacji Nalibok w 1943 roku.

W sierpniu 1943 roku Michał i jego rodzice zostali wywiezieni na przymusowe roboty do Niemiec w okolice Hamburga. Tam rodzice ciężko pracowali, Michasia zostawiali samego, w pomieszczeniu bez podłogi i ogrzewania. Po wyzwoleniu, w maju wrócili szczęśliwie do Polski.

Osiedlili się we wsi Krzywin Gryfiński koło Gryfina. Zajęli dom w środku wsi z łąką za ogrodem. Ojciec, za pozostawione na wschodzie gospodarstwo, dostał kilka hektarów ziemi, którą wraz z żoną uprawiali przez długie lata.





W 1948 roku Michał zaczął uczęszczać do szkoły podstawowej, którą ukończył jako bardzo dobry uczeń.

Maturę zdał w roku 1960 jako absolwent Liceum Pedagogicznego w Szczecinie.

Jednak praca nauczyciela nie była jego powołaniem.

Chciał zwiedzać świat, chciał czuć się wolny. Pojechał do Gdyni i zdał egzaminy w Szkole Morskiej, którą ukończył 10 lutego 1964 roku. W międzyczasie były rejsy, z których przywoził dużo fotografii i wspomnień.

W sierpniu 1964 roku ożenił się z Krystyną (nauczycielką), z którą zamieszkał niedaleko rodziców i w pobliżu Szczecina – w Gryfinie. Tu osiadł już na stałe.

W 1966 roku urodził się im syn Jacek, który również poszedł w ślady ojca i ukończył WSM w Szczecinie. Teraz pracuje jako pilot morski na trasie Szczecin–Świnoujście.

W 1968 roku przyszedł na świat Artur – ukończył Akademię Rolniczą w Szczecinie. 4 kwietnia 1964 roku otrzymał dyplom Porucznika Żeglugi Małej, 15 października 1966 roku Porucznika Żeglugi Wielkiej, a 15 września 1970 roku Kapitana Żeglugi Małej.

Pływał na następujących statkach: *Dar Pomorza, Hanoi, Wrocław, Piast, Huta Florian, Modlin, Kopalnia Czeladź, Borowy, Poznań, Skrzat, Toruń, Świetlik, Nimfa, Cieszyń, Gliwice, Kopalnia Bobrek*.

Kochał morze, ale chyba bardziej rodzinę, tęsknił za rodziną i przyrodą. Uwielbiał długie godziny nad rzeką i jeziorem z wędką w ręku. Zbierał mnóstwo różnorodnych grzybów najczęściej w okolicach Wałcza, Piły i Jastrowia skąd pochodzi Jego żona.

Od grudnia 1970 roku zaczął pracę jako pilot morski na trasie Szczecin–Świnoujście gdzie przeszedł wszystkie szczeble kariery.

Prowadził bardzo zdrowy tryb życia, od kilku lat nie palił. Systematycznie chodził na basen, miał w domu zestaw przyrządów do ćwiczeń, z których codziennie korzystał. Sprawność fizyczna była Mu potrzebna w pracy zawodowej. Bez problemu wchodził i schodził ze statków na redzie. Chciał pracować do sześćdziesiątego piątego roku życia.

W 2004 roku zaczął tracić siły, czuł się słabo, zaczął utykać na prawą nogę. We wrześniu poddał się operacji kręgosłupa. Okazała się ona niepotrzebna, a wręcz zabójcza. Po serii badań w listopadzie postawiono (okropną i zwalającą z nóg wszystkich najbliższych) diagnozę - SLA Stwardnienie Boczne Zanikowe, śmiertelna, nieuleczalna choroba. Zaczęła się beznadziejna walka o Jego zdrowie i życie.

Zaangażowała się w to cała rodzina, w kraju i za granicą. Była załatwiona konsultacja u specjalistów w Anglii. Przed wyjazdem do Birmingham, pojechaliśmy do prywatnego sanatorium w Borach Tucholskich – Krojanty koło Chojnic. Po pierwszym dniu zabiegów w nocy z 30-31 maja 2005 roku Michał odszedł we śnie, cicho i spokojnie – tak jak żył. Zostawił po sobie wielką pustkę i niespełnione marzenia.

Planował, że kiedy pójdzie już na zasłużony wypoczynek, będziemy zwiedzać cały świat. Chciał pojechać na wschód, na Białoruś i odwiedzić miejsce swojego urodzenia i wczesnego dzieciństwa. Niestety, nie doczekał tego, nie spełniło się Jego marzenie. Zostawił w wielkiej żałobie żonę Krystynę, syna Artura, który obdarzył Go wnuczką Anią i syna Jacka, od którego ma wnuka Michasia.

**Krystyna Szurko (żona Michała Szurko)**





*Statek Hanoi rok 1962/63 na praktyce od lewej: Jerzy Dudko, Zygmunt Ziembczyk, Michał Szurko, Krzysztof Burtowy, Włodek Taranko, Jan Kuszak, Michał Bajko, Sławek Górecki.*



*Na praktyce: Jerzy Dudko, Zygmunt Ziembczyk, Michał Szurko, Krzysztof Burtowy, Włodek Taranko, Michał Bajko, Sławek Górecki, Jan Kuszak.*







*Michał Szurko  
ze złowionym  
czterdziestokilogramowym  
sumem.*



*Syn Michała – Jacek Szurko  
(pierwszy po lewej)  
przejął pałeczkę pilota po ojcu.*



*Pilot Michał Szurko w starej stacji pilotowej.*





### **Kpt. ż.w. Pilot Morski Jan Prüffer**

Urodził się 14 listopada 1931 roku w Warszawie. Absolwent PSM w Szczecinie (1951) i Wydziału Prawa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu (1961).

Był jednym z marynarzy objętych zakazem pływania na statkach. Pilotem był w latach 1954-1970. Przez szesnaście lat wyprowadzał i wprowadzał statki ze szczecińskiego portu.

Kiedy ja zaczynałem – opowiada – wraków na torze wodnym było już mniej. To, że polubiłem pilotaż, to w dużym stopniu zasługa nauczycieli, pierwszych szczecińskich pilotów. Muszę ich wymienić: Stanisław Starzyński, Bogdan Jaskulski, Edward Trojanowski.

*Kpt. ż.w. Pilot Morski  
Jan Prüffer.*

Pałeczkę po ojcu przejął syn kpt. ż.w. Marcin Prüffer, w szczecińskim pilotażu pracuje od 2005 roku.

*A ja, Włodzimierz Grycner, dziękuję Panu Kapitanowi za naukę nawigacji w PSM.*

### **Pilot Morski Andrzej Surmacki**

Urodzony w 1942 roku w Lublinie. Państwową Szkołę Morską (Wydział Nawigacyjny) ukończył w 1966 roku jako pierwszy rocznik nowo utworzonej szczecińskiej szkoły. Po siedmiu latach pływania – opowiada – będąc w morzu na *Kopalni Zabrze* dostałem telegram z wiadomością o przyjęciu mnie do pilotażu. I tak na początku 1973 roku rozpoczęła się moja przygoda, jako Pilota Morskiego. Pierwsze pół roku



*Pilot Andrzej Surmacki.*

pracowałem jako praktykant, a wzorem pilota był dla mnie pan Karol Skowronek, doskonały fachowiec i jednocześnie bardzo ciekawy człowiek – urodzony w przedwojennym Szczecinie, całą wojnę pracował w porcie szczecińskim, a potem organizował powojenny pilotaż. Bardzo chętnie dzielił się ze mną swoją szeroką wiedzą. Po rozpoczęciu samodzielnego pilotowania, jednym z pierwszych statków do wprowadzenia do portu była właśnie *Kopalnia Zabrze*. Na redzie, często „niedysponowany” kapitan, przywitał mnie słowami: „Chyba pomylił pan wachtę!” Prawdopodobnie myślał, że nadal jestem członkiem załogi, a nie samodzielnym pilotem. W latach siedemdziesiątych połowa statków wchodzących i wychodzących w morze to były statki rybackie. Bardzo często wtedy się zdarzało, że załoga była „zbyt zmęczona” i sam musiałem stawać za sterem. Lubiłem jednak tę pracę, która dawała mi mnóstwo adrenaliny.







*Kpt. ż.w. Pilot Morski Światosław Kuźniecowa.*

### **Kpt. ż.w. Pilot Morski Światosław Kuźniecowa**

Urodził się 19 czerwca 1942 roku w Berezie Kartuskiej. Absolwent PSM w Szczecinie 1966.

W Stoczni Szczecińskiej zwodował ponad dwieście statków. Jako kapitan, a zarazem pilot, brał udział w rejsach próbnych nowo zbudowanych statków. (W latach dziewięćdziesiątych szczecińska stocznia rocznie wodowała 17-20 statków). Pracował w stoczni do 2008 roku, do jej zamknięcia.

Nie ma dwóch takich samych wodowań – opowiada. Nawet w przypadku statków tego samego typu. Każde wodowanie jest inne. Każde wymaga skrupulatnych przygotowań i maksymalnej uwagi. Wodowanie trwało niecałą minutę i w tym krótkim czasie trzeba było wydać wiele komend. Najtrudniejszy do zwodowania był statek typu *con-ro* zaprojektowany przez Marka Nowaka. Miał dwieście metrów długości, wysokie burty i był najcięższy na tej pochylni. To wodowanie poprzedzały nie tylko drobiazgowo wyliczenia, przygotowania, ale także specjalne próby modelowe na basenie w Gdańsku. Emocje były ogromne, ale poszło jak po maśle...

Nie ma dwóch takich samych



*Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski  
Kazimierz Jawor.*

### **Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Kazimierz Jawor**

Urodził się 6 września 1942 roku w Jarosławiu. W latach 1963-1966 studiował w PSM w Szczecinie. W roku 1989 ukończył szczecińską WSM z tytułem inżyniera nawigatora morskiego. Dyplomy kapitana żeglugi wielkiej i pilota morskiego uzyskał w 1976 roku. Dyplom Pilota Pełnomorskiego – Bałtyckiego (*Deep Sea Pilot – Baltic Pilot*) otrzymał w roku 1984. Jego pierwszym statkiem kapitańskim był *s/s Soldek* objęty w dniu 27 grudnia 1977 roku.

Dowodził masowcami (rudowęglowce), drobnicowcami, promami towarowymi typu *ro-ro*.

W latach 1966 do 1983 pracował w PŻM. W 1976 roku na stanowisku starszego oficera nadzorował budowę największego masowca (71412 DWT) dla PŻM w stoczni Mitsubishi Kobe Shipyard w Kobe – Japonia.

Od września 1983 roku do września 1994 roku pracował w Urzędzie Morskim w Szczecinie na stanowisku Kapitana Portu Szczecin. Od 1985 do 1993 roku reprezentował polskich kapitanów portów na Kongresach Stowarzyszenia Kapitanów Portów Europy (European Harbour Masters Association – EHMA).

Od września 1994 roku do września 2007 roku – był pilotem trasowym Świnoujście-Szczecin i pilotem portowym w portach Świnoujście i Szczecin w Spółce Pilotowej *Szczecin Pilot*.





*Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Kazimierz Jawor.*

Twierdzi, że pilotaż to połączenie kunsztu nawigacyjnego z adrenaliną...  
Od 1995-2007 roku był delegatem pilotów szczecińskich na kongresach Europejskiego Stowarzyszenia pilotów Morskich (European Maritime Pilots' Association – EMPA).

Członek szczecińskiego klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej od roku 1980 (legitymacja nr 153).  
Od 1980 roku jest ławnikiem w Izbie Morskiej w Szczecinie.

**Dnia 11 września 2009 roku Kurier Szczeciński napisał:  
Zmarł kpt. ż.w. Piotr Nowakowski.**

### **Morski dyrektor**

W czwartek dotarła do nas wiadomość o tym, że 8 września po ciężkiej chorobie zmarł kpt. ż.w. Piotr Nowakowski, były dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Wiceminister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Urodził się w 1944 roku. Był absolwentem Państwowej Szkoły Morskiej oraz Wyższej Szkoły Morskiej. Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w 1975 roku. W latach 1966-1984 pracował w Polskiej Żegludzie Morskiej. Na statkach szczecińskiego armatora przeszedł wszystkie szczeble kariery zawodowej – od asystenta pokładowego, przez IV, III, II po kapitana statku.

W 1984 roku Piotr Nowakowski rozpoczął pracę w Urzędzie Morskim w Szczecinie, w którym kolejno pracował na stanowiskach m.in. Kapitana Portu Szczecin, dyrektora pionu inspekcji morskiej oraz Dyrektora Urzędu Morskiego.





W latach 1996-1998 był Wiceministrem Transportu i Gospodarki Morskiej. W 1998 roku wrócił do urzędu na stanowisko zastępcy dyrektora ds. inspekcji morskiej. Od 2002 do 2006 roku ponownie pełnił funkcję dyrektora Urzędu Morskiego. W sprawy morskie był też zaangażowany jako radny Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, w którym był przewodniczącym Komisji Gospodarki, Infrastruktury Ochrony Środowiska.

W okresie kierowania przez Piotra Nowakowskiego Urzędem Morskim wzrosła ranga i znaczenie administracji morskiej na Pomorzu Zachodnim. Udało się wprowadzić do instytucji europejskie rozwiązania. Dyrektor Nowakowski był też zaangażowany w sprawę utrwale-  
nia praw Polski do morza terytorialnego i dojścia do portu na Zatoce Pomorskiej.

Od 2006 roku prawie do śmierci był też Pilotem Morskim na trasie Szczecin–Świnoujście.



*Piloci Piotr Nowakowski i Jacek Jeżowski.*



# Kpt. ż.w. Piotr Nowakowski



Niektórzy nazywali go „Czarnym Piotrusiem”. Wysoki, postawny, o ciemnych oczach i włosach, które z czasem stały się szpakowate, nie ujmując właścicielowi niczego z wrodzonej dystynkcji, a nawet wręcz jej dodając. Ci, którzy go znali, będą zawsze pamiętać jego niski, wibrujący głos z charakterystycznym „r”. W każdej sytuacji elegancki, z wysmakowanym gustem. Prawdziwy mężczyzna z klasą. Takiej klasy nauczyć się nie

można. On miał ją jakby od niechcenia. Jego wiedza, doświadczenie i zawodowa intuicja wzbudzały respekt. Onieśmielały. Kiedy szedł korytarzem, stawało się niemal na baczność. Znaczący Kapitan.

Od swoich współpracowników wymagał bardzo wiele, lecz nie mniej niż od siebie. Zdarzało się, że bywał surowy, nieprzejednany w swych sądach, uparty. Nigdy jednak nie ignorował mądrych, przemyślanych argumentów. Jako Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie - niezwykle sprawny w zarządzaniu, świetnie zorganizowany, z zaangażowaniem i pasją podejmujący każdą nową inicjatywę. Praca w administracji była jego drugim, po morzu, powołaniem i spełnieniem. Na wylot znał jej każdy meander, dzięki czemu wszystko mogło chodzić jak w zegarku. Znaczący Kapitan.

Nie ulega wątpliwości, że był postacią kontrowersyjną, niejednoznaczną, wzbudzającą skrajne emocje. Ale z pewnością nie można było mu odmówić wiedzy, kompetencji i otwartości na innowacyjne pomysły związane z usprawnianiem naszej codziennej pracy. Do działania na rzecz gospodarki morskiej zachęcił i przyciągnął wielu młodych ludzi. W kształceniu młodej kadry widział przyszłość i możliwości rozwoju Urzędu. Konsekwentny, zdecydowany, stanowczy - nigdy nie ociagał się z podjęciem ważnych, czasem naprawdę trudnych decyzji. Znaczący Kapitan.

Po odejściu z Urzędu na krótko powrócił na mostek, jako pilot morski. Na krótko, bo czekały go wkrótce inne, ciężkie zmagania. Z chorobą walczył po cichu, otoczony tylko najbliższymi. O wynikach tej walki mieliśmy skąpe informacje. Ostatnią rzeczą, jakiej by chciał, było współczucie. W tym nierównym starciu zachował cały swój silny charakter, poczucie humoru, godność i, paradoksalnie, absolutną niezależność. Odszedł tak, jak żył - zawsze gotów do konfrontacji z żywiołem. Dla tych, co go kochali, nawet wspomnienie jego gniewu będzie po prostu wzruszające.

Zegnają Cię, Kapitanie, Twoi przyjaciele z Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Żegluj spokojnie po Oceanach Niebieskich. ●





## Kpt. ż.w. inż. Pilot Morski Stanisław Jednaki

Urodzony w 1948 roku, pracuje jako Pilot Morski w Szczecinie od 1990 roku. Absolwent Technikum Energetycznego w Opolu, pracował przez dwa lata w Hucie Małapanew w Ozimku koło Opola w brygadzie remontowo-awaryjnej, po czym w roku 1970 zdał z wyróżnieniem egzamin wstępny na Wydział Nawigacyjny ze specjalnością transport morski Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, otrzymując indeks studencki z rąk rektora WSM podczas immatrykulacji zorganizowanej publicznie na Wałach Chrobrego. W czasie studiów wziął udział w zwycięskich regatach *Daru Pomorza* w *Operation Sail* w 1972 roku (które towarzyszyły olimpiadzie), na których ponownie został wyróżniony wraz z kilkoma studentami specjalną nagrodą m.in. złotym medalem Pucharu Bałtyku (na wniosek Komendanta *Daru Pomorza* za kompetencje i sprawność). Będąc członkiem Stowarzyszenia Dziennikarzy Studenckich pisał również reportaże z przebiegu regat dla prasy krajowej. Był także współtwórcą i redaktorem naczelnym pierwszego w szkolnictwie morskim kwartalnika studenckiego *Przed Wachtą*. Wyższą Szkołę Morską ukończył w 1975 roku. Wyróżnieniem za egzaminy końcowe i obronę pracy dyplomowej była możliwość wyboru armatora i pracy na statkach od stopnia oficera. Wybrał Polską Żeglugę Morską w Szczecinie, gdzie został zatrudniony w charakterze asystenta pokładowego.



Podczas pracy u szczecińskiego armatora był autorem publikacji z zakresu praktycznych metod za i wyładunku największych i najnowocześniejszych statków, które służyły pomocą kolejnym kadrom oficerów pokładowych. Jak sam wspomina znaczącą rolę w zdobywaniu jego szlifów morskich odegrali kapitanowie: Aleksander Walczak, Bronisław Duma, Włodzimierz Wojtyś, Marian Cebrat, Jerzy Niemiec – doskonali fachowcy, wspinali marynarze.

*Pilot Stanisław Jednaki w drodze na redę.*

Stasiu powiedz, co myślisz o przyczynach obecnej kondycji Szczecina i regionu? – zadałem mu kiedyś pytanie.

- *Od zarania dziejów – rozpoczął swoją wypowiedź – zawsze przy rzekach i ich ujściach, rozwijała się aktywność ludzi. Zawsze takie miejsca były i są najbardziej rozwinięte cywilizacyjnie, a zwłaszcza gospodarczo. I tak być powinno w przypadku Odry i jej ujścia do morza. Po II wojnie światowej przynależność Szczecina i ujścia Odry nie była do końca pewna. Alianci doskonale zdawali sobie sprawę z politycznego i gospodarczego znaczenia tego regionu dla Polski i Niemiec. Region przypadł Polsce, ale Polska nie doceniła jego potencjału i znaczenia. Przez długi czas panowała nieznosna atmosfera tymczasowości i braku wizji rozwoju. Największym błędem było, moim zdaniem, niewykorzystanie politycznej i gospodarczej siły zachodniego sąsiada, jego potencjału. Rzut oka na mapę – przecież Szczecin jest oprócz Berlina największym miastem na dużym obszarze polsko-niemieckim. Jest też naturalnym portem*



*Berlina i naturalnym miejscem do rekreacji! Gdyby Polska odpowiednio wcześniej zainwestowała w region, przyciągnęłaby w ten sposób inwestorów i turystów z Niemiec, a przy braku pieniędzy i możliwości technicznych, gdyby wykorzystala możliwości polityczne do stworzenia odpowiedniej atmosfery do takiego działania, sytuacja Szczecina i całego regionu byłaby zgoła inna. A tak do dzisiaj są kłopoty z morską granicą, brak przyzwoitego połączenia kolejowo-drogowego z Berlinem, niedoinwestowany port i jak wynika z ostatnich doniesień prasowych, ostatnie miejsce w Polsce jeśli chodzi o rozwój gospodarczy. Nie znaczy, że nic się obecnie nie dzieje. Dzieje się. Tylko o wiele za późno.*

## Rybak

Odcumowaliśmy z nabrzeża Czeskiego dużym fińskim rorowcem i zaczęliśmy z Bolkiem wspominać dobre szkolne czasy. Razem studiowaliśmy, on na *Rybalce*, ja na PSM-ce. To oni w 1962, a my w 1963 roku, otwieraliśmy podwoje nowo powstałych w Szczecinie szkół morskich.

- A pamiętasz, Włodek, że wtedy traktowani byliśmy, jak druga kategoria marynarzy? zapytał Bolek.

- Kto? – chciałem wiedzieć.

- No, my, rybacy...

- Rzeczywiście tak było – przyznałem z lekka zażenowany, ponieważ teraz byłem „uczniem” Bolka, praktykantem pilotażu. – Naprawdę nie wiem, dlaczego was tak wówczas traktowano...

- Przecież to rybacy mieli więcej przedmiotów do nauki, bo oprócz waszych, dochodziły jeszcze rybackie...

- Masz rację, Bolek – przyznałem po raz wtóry – w dodatku po latach okazało się, że wy mogliście pełnić nasze funkcje, ale żaden z nas, choćby nawet chciał, nie potrafiłby zostać rybakiem. Pływałem z rybakami i mogę stwierdzić, że byli lepiej wyszkoleni i bardziej przyzwyczajeni do ciężkiej pracy. Znajdowali się bliżej morza, jeśli tak to można określić. Bardziej byli z tym morzem zżyci. Na przykład, szalupę na wodę rzucali w biegu. I nic złego się nie działo...

- No tak, bo my szalupy musieliśmy rzucać często i w dodatku przy różnej pogodzie.

- No i manewrować też musieliście w złych warunkach – dorzuciłem – zdarzało się wam przecież podchodzić do innych jednostek gdzieś na oceanie, zdawać rybę, pobierać zaopatrzenie ze statku-bazy. A wody nie zawsze były spokojne, prawda?

- No właśnie – uśmiechnął się Bolek – te doświadczenia bardzo przydały mi się później w pilotażu.

- W którym jesteś ponad trzydzieści lat. Przeszedłeś sporo, co?

- Długo by opowiadać, ale opowiem ci takie krótkie zdarzenie. Pewnego razu podchodziłem z morza greckim statkiem na szczecińskie nabrzeże Górnoląskie. Statek miał 110 metrów długości i zanurzenie ponad 8 metrów. Przysługiwał mu jeden holownik, który kazałem zamocować na dziobie. W Basenie Górniczym musiałem statek obrócić, bo mieliśmy zacumować prawą burtą. Wszystko szło normalnie, spokojnie, holownik zamocowany na dziobie, żeby statek pociągnął w prawo przy obracaniu, a potem trzymał dziób w lewo, bo śrubę mieliśmy prawoskrętną. Aż tu nagle dopadła nas w tym basenie mgła. Poleciałem więc kapitanowi wolno wstecz, ale maszyna nie zastartowała! Stało się to dopiero po kilku minutach napiętego wyczekiwania. Jednak mimo wstecznego, nasz statek nadal płynął wolniutko do przodu, bo – jak





wiesz – nie da się zatrzymać tak dużego statku z minuty na minutę. I w takiej sytuacji wynurzył nam się z mgły wielgachny statek, stojący przy nabrzeżu! A przy jego burcie tkwiła jeszcze barka!

- Cała wstecz! – ryknąłem do kapitana.

Ale nie pomogło, nasz statek ciągle płynął do przodu.

- Rzucić lewą kotwicę! – wrzasnąłem.

- Pilot! – odpowiedział kapitan. – Lewa kotwica została pod Ushant!

- Cholera! – zakląłem. – Teraz mi to mówisz?! Rzuć więc prawą!

Jednak prawa też nie poleciała. Może była zardzewiała? A może nigdy jej nie używali?

- Na dziobie, odległość pięć metrów i maleje – meldował *chief officer*.

Holownik ostro ciągnął nasz dziób w prawo, który szedł przerażająco blisko burty obcego statku, a potem prawie dotknął barki. Grecki kapitan był błyśnięty jak ściana. Trzymał kurczowo rączkę telegrafu, hamując nasz statek... piętami! Zaś ja, całkowicie bezradny, stałem jak słup soli.

- Przeszliśmy pół metra! – ryknął z dziobu wystraszony *chief*.

- Teraz już wiesz, Włodek, od czego siwieją piloci – powiedział Bolek.

## Wyrok



*Steruje pilot Bolesław Basiak.*

Różne bywają orzeczenia Izb Morskich – stwierdził pilot Bolek Basiak. Prawdę i winę ustalają, jak im wygodnie. Na potwierdzenie tego poglądu opowiem ci taką oto historię. Ze Szczecińskiej wychodził statek PLO, a wchodziła bunkierka. Spotkali się w zwężeniu między Radunią a Krępą. Bunkierka nie skręciła w nabieżnik Domańce, tak jak powinna, a popłynęła prosto.



Statek PLO, uciekając przed zderzeniem, uciekł w prawo i wszedł na mieliznę. Tymczasem Izba Morska w Szczecinie, określając procent winy, przyznała bunkierce 90%, zaś statkowi PLO 10%. Kapitan statku PLO był tym wyrokiem bardzo zbulwersowany, ponieważ jego statek w ogóle nie był winny sytuacji, a jedynie uciekał przed zderzeniem. To bunkierka pomyliła przecież trasę, tworząc zagrożenie dla ruchu, a on tylko zapobiegł kolizji. Nie zgadzając się z orzeczeniem, odwołał się do Izby Odwoławczej w Gdyni. I tu spotkało go kolejne zaskoczenie, ponieważ Odwoławcza zachowała się jeszcze gorzej, niż szczecińska Izba. Po prostu, podzieliła winę jednostek po połowie, motywując wyrok łatwiejszymi rozliczeniami między ubezpieczycielami. Taki wyrok, według obowiązującego prawa, pozwalał niewinnemu kapitanowi PLO – a także pilotowi – wlepić karę za odszkodowanie!

Wysłuchałem uważnie mojego przyjaciela Bolka, po czym powiedziałem tak:

- Wiesz Bolek, różnie bywa z tym kręceniem. Miałem już takich sterników, którzy po komendzie ster w lewo, kręcili w prawo... Jednego nawet potraktowałem z *bodiczka*.

- Masz rację, dlatego po każdej komendzie trzeba sprawdzać wychylenie steru. Poza tym, niektóre statki bardzo źle sterują. Miałem kiedyś mały statek, który tak źle sterował, że do Świnoujścia dopłynąłem spocony – opowiadał dalej Bolek.

Kapitan wyglądał mi na „zmęczonego”, więc sterowałem sam, na kompas magnetyczny. W dodatku była mgła i na zakręcie Mańków statek nieoczekiwanie poleciał daleko w lewo, że aż musiałem kopać wstecz. Makabra! Podobnie miałem później w Świnoujściu, kiedy jechałem tym statkiem wężykiem, jakbym sam był pijany. Bywa, że niekiedy małą starą łajbą, steruje się gorzej, niż dużym gratem...

## Szczęście



*Pilot Jacek Jeżowski.*

### Pilot Jacek Jeżowski

Jacek Jeżowski zawsze powiedział, że jest jednym z najbardziej utytułowanych pilotów w Szczecinie, ponieważ posiada dyplom technika budowlanego, wydany 6 maja 1961 roku przez Technikum Budowlane w Olsztynie, jak również dyplom technika nawigatora morskiego, przyznany 8 czerwca 1965 roku przez Państwową Szkołę Morską w Gdyni, także dyplom magistra ekonomii, obroniony 11 kwietnia 1974 roku na Wydziale Ekonomiki Trans-

portu Morskiego Politechniki Szczecińskiej oraz dyplom pilota morskiego, wydany 10 czerwca 1974 roku przez Urząd Morski w Szczecinie i wreszcie – najbardziej ukochany – dyplom kapitana żeglugi wielkiej, przyznany 12 sierpnia 1986 roku przez ten sam szczeciński Urząd Morski. Prawda, że imponujące?





Do czasu ukończenia szkoły średniej mieszkał w Olsztynie. Po studiach w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni skierowano Jacka do pracy w Polskiej Żegludze Morskiej. Jak większość absolwentów tego rocznika, nie był zadowolony ze skierowania, ponieważ wówczas wszyscy marzyli, aby pływać na statkach Polskich Linii Oceanicznych. Po trzecim roku gdyńskiej PSM, odbywał obowiązkową praktykę morską.

Był to m/s *Phenian*, PLO-wski drobnicowiec, zatrudniony na linii Dalekiego Wschodu. Praktyka trwała rok. Dwa rejsy, po pół roku każdy, z trzydniowym zaledwie postojem w gdyńskim porcie – skutecznie wybiły Jackowi z głowy miłość do morza. Chciał wszakże pływać w PLO, ponieważ wydawało mu się, że to przedsiębiorstwo w jakiś sposób już poznał. W końcu, mocą wspomnianego skierowania, rozpoczął jednak pracę w PŻM-ie.

Zaczął, jak większość absolwentów PSM w tamtym czasie – od funkcji starszego marynarza. Pierwszym jego statkiem była m/s *Nereida*. Maleńka łajbka, która była przedmiotem westchnień wielu marynarzy, ponieważ kursowała na linii Szczecin–Londyn, którą to linię pływający traktowali jako „biznesową”, czyli taką, gdzie dawało się zarobić na przemyśle poszukiwanych w kraju towarów.

Kiedy po raz pierwszy przyszedł na *Nereidę*, cumowała ona przy szczecińskim nabrzeżu Starówka. Pierwszy oficer polecił mu objęcie wachty na trapie. W ten sposób od razu miał u załogi „tyły”, ponieważ wchodzący marynarze, nie zawsze zresztą trzeźwi, kwitowali obecność nowego kolegi pogardliwym mianem „garbus”. Chyba dlatego, że na „biznesowy” statek bardzo trudno było zaokrętować bez koneksji, a nikt mu nie wierzył, że dostał się tu bez żadnej protekcji, właściwie przypadkowo. Uznano zatem, że miał „garba”, czyli tak zwane plecy.

W czasie krótkich postojów w porcie szczecińskim, oficerowie pokładowi *Nereidy* często korzystali z pomocy tak zwanych *daymanów*, którymi bardzo często byli piloci portowi. W ten właśnie sposób Jacek poznał Leszka Króla, absolwenta szczecińskiej PSM z 1952 roku. Tenże Leszek Król tak często opowiadał nowemu znajomemu o swej pracy w pilotażu, że Jacek postanowił zostać pilotem morskim.

Co też się stało. Gdy latem 1969 roku uzyskał dyplom Porucznika Żeglugi Wielkiej, poprosił o przyjęcie do pracy w Zarządzie Portu Szczecin w charakterze pilota. A trzeba wiedzieć, że otrzymanie pracy w pilotażu nie było wtedy proste. Przede wszystkim należało znaleźć „dojście”. Jacek znalazł je w osobie ówczesnego kierownika działu kadr Zarządu Portu Szczecin, znanego w środowisku kolekcjonera zapalniczek. Jedna piękna zapalniczka marki *Ronson* załatwiła sprawę i 26 września 1969 roku Jacek rozpoczął pracę w wymarzonej pilotażu.

W kwietniu 1974 roku ukończył zaoczne studia na Wydziale Ekonomiki Transportu Morskiego Politechniki Szczecińskiej, broniąc dyplomu magistra ekonomii. Ponieważ studiował na wydziale, wielostronnie wspieranym przez Zarząd Portu Szczecin, uznał zatem, że zdobycie wysokich kwalifikacji w sposób naturalny wymusi na szefostwie ZPS podwyżkę jego pensji. Niestety, ówczesny Szef Pilotów nie podzielił tego poglądu. Urażony Jacek, dał się zatem skusić ówczesnemu rektorowi Wyższej Szkoły Morskiej, Eugeniuszowi Daszkowskiemu i 17 czerwca 1974 roku znalazł się w gronie wykładowców szczecińskiej uczelni morskiej. Rozstał się z nią dopiero 28 lutego 1991 roku. Pracował tam na różnych stanowiskach, między innymi był specjalistą od praktyk morskich, starszym wykładowcą, zastępcą dyrektora do spraw technicznych, a nawet dowódcą statku szkolnego *Nawigator*. Jego głód wiedzy, w połączeniu z tak zwanym niespokojnym duchem, kazały mu pływać na statkach PŻM, statkach szkolnych i statkach obcych bander, co znakomicie wpływało na wzrost jego kwalifikacji w zawodach morskich. 18 maja 1985 roku ukończył kurs kapitanów żeglugi wielkiej z pierwszą lokatą. Wszakże dyplom otrzymał dopiero po zaliczeniu odpowiedniego stażu na statkach, czyli 28 września 1986 roku.



W końcu, po siedemnastu latach nieobecności, osiągnąwszy zamierzone cele, Jacek zapragnął wrócić do pilotażu. O powrocie zadecydował przypadek. W styczniu 1991 roku pracował jako *chief* pokładowy na statku bandery norweskiej m/s *Lundevaag*, który często zawijał do portu w Szczecinie. Właśnie wtedy, na pokładzie wchodzącego do Szczecina *Norwega*, pojawił się pilot Czesław Widejko, absolwent gdyńskiej PSM z 1959 roku, z którym Jacek był zaprzyjaźniony. Przelot statku do szczecińskiego portu Widejko wykorzystał, aby namówić Jacka do powrotu w szeregi pilotów.

Ale to był już inny czas i inni ludzie, niż siedemnaście lat wcześniej, kiedy to pilotaż formalnie należał do struktur Zarządu Portu. Teraz, w styczniu 1991, nie było już PRL i komuny, a piloci pracowali w swojej prywatnej spółce *Szczecin Pilot*. Jedno się nie zmieniło w stosunku do starych czasów – mianowicie nadal nie było łatwo dostać się w ich szeregi! Jacek, w zasadzie miał już wszelkie kwalifikacje – posiadał dyplom pilota morskiego i pięcioletnie doświadczenie pilotowe. Właściwie był „gotowym pilotem”! A jednak o jego zatrudnieniu znów musiały decydować „wyjątkowe okoliczności”! Tak się złożyło, że w tym czasie przeciwko pilotowej spółce toczyło się postępowanie przed Urzędem ds. Konkurencji. Oto PŻM zarzucała spółce działania monopolistyczne, blokowanie dostępności do pilotażu i tym podobne bzdury. Aby przeciąć te oskarżenia, spółka postanowiła przyjąć natychmiast czterech nowych pilotów. Jacek Jeżowski spadł więc im, jak z nieba. No i znalazł się w tej czwórce.

Przez całe dorosłe życie miał, jak to się mówi – zacięcie pisarskie. Przejawiało się to między innymi stałym prowadzeniem dzienników, pisanem opowiadań, a nawet... wierszy.

Przez dwadzieścia lat pracy w pilotażu praktycznie nie miał żadnych poważniejszych wpadek nawigacyjnych. Ot, tylko jedno wejście na mieliznę, nie odnotowane nawet przez administrację morską. Zdarzeniu temu poświęcił zresztą opowiadanie, zatytułowane *Siwy włos*. Zapytany, jak to się stało, że właściwie nigdy nie miał kolizji, Jacek odpowiedział:

- Cóż, miałem szczęście...



*Piloci Jacek Jeżowski i Bronisław Jany.*





Była późna jesień 1973 roku. Wiał silny północny wiatr. Padał śnieg z deszczem. Było zimno. Przyjemnie było siedzieć w ciepłym pomieszczeniu Stacji Pilotów w Świnoujściu i obserwować przez okno te wszystkie objawy złej pogody.

Ale mnie spieszyło się do domu, do Szczecina. Wyprowadziłem jeden statek ze Szczecina na redę portu Świnoujście. Minąłem główki falochronu o 14.30. Teraz była już godzina 18.30 i żadnego statku na wejściu. Denerwowałem się. W Świnoujściu zaczęło się robić mglisto, jakby za mało było deszczu, wiatru, śniegu.

Nadeszła gęsta mgła. Port zamknęto. Perspektywa dotarcia przeze mnie do Szczecina, była coraz mniej realna. Wreszcie około godziny 20.00 zgłosił się na redzie niewielki stateczek o długości około 70 metrów pod szwedzką banderą. Zapytał o możliwości przejścia do portu w Szczecinie. Port Szczeciński czekał na ten statek, ale ta mgła..

- Panie Stasiu – zwróciłem się do dyspozytora pilotów – proszę go zapytać czy ma sprawny radar. Jeżeli wszystko ma w porządku to go wezmę.

- Naturalnie pod warunkiem, że sam wejdzie w główki falochronu.

- Dobrze – powiedział dyspozytor – pogadam z nim.

Dyspozytor wywołał statek na UKF-ce i rozmawiał z kapitanem. Kapitan potwierdził, że radar ma bardzo dobry i w główki falochronu wejdzie samodzielnie.

- No to sam pan słyszy panie Jacku – powiedział dyspozytor.

- Dobra biorę go – zdecydowałem – niech wchodzi.

Pożegnałem dyspozytora i wyszedłem z jego pokoju. Szybko przeszedłem szerokim korytarzem do pokoju pilotów. Ubrałem się wzięłem teczkę i wyszedłem na zewnątrz.

Pilotówka, powiadomiona przez Stację Pilotów, czekała już na mnie z zapalonymi światłami pozycyjnymi i rozpoznawczymi.

Widzialność była praktycznie żadna. Wskoczyłem na pokład pilotówki i wszedłem do nadbudówki. Odcumowaliśmy od nabrzeża.

Szyper pilotówki sterował kierując się ledwo widocznymi światłami wschodniej strony toru wodnego, a przecież płynęliśmy bardzo blisko nabrzeża. Wewnątrz było duszno. Rozpiąłem kurtkę.

- Że też chce mu się pchać do portu w taką pogodę i mgłę – zagaił szyper.

- W tym przypadku ja również chciałem żeby ten statek wszedł. Chcę szybko wrócić do domu – odpowiedziałem.

- Przecież i tak jest już późno. W domu będzie pan, w najlepszym przypadku, za sześć godzin. Tylko się pan umorduje – powiedział szyper.

Nic nie odpowiedziałem. Miał rację. Po co ja się tak spieszę?! – pomyślałem.

Przerwaliśmy rozmowę. Wziąłem słuchawkę UKF-ki. Wywołałem statek. Kapitan poinformował mnie, że jest już dwa kable od wschodniej główki falochronu. Nie mieliśmy radaru. Po światłach nabrzeży orientowaliśmy się gdzie jesteśmy. Zbliżaliśmy się do trawersu latarni morskiej w Świnoujściu.

- Musimy dobrze uważać żeby go nie przegapić – powiedziałem.

- Myślę, że nie będzie tak źle – odpowiedział szyper.

Wreszcie zobaczyliśmy statek. Wynurzał się z mgły bardzo powoli. Szyper energicznie pokręcił sterem w lewo. Musieliśmy obrócić się o 180 stopni i podejść do lewej burty statku.

Po chwili miękko dotknęliśmy burty statku w miejscu gdzie zwisał, ledwo oświetlony, sztormtrap.

Wstałem, zapiąłem dokładnie kurtkę, naciągnąłem mocno na czoło czapkę.



- No to powodzenia panowie – rzuciłem przez ramię do szypra.

Wyszedłem na pokład. Zimny, silny północny wiatr smagał mnie bezlitośnie po twarzy. Szybko wspiąłem się po mocno już zniszczonym sztormpapie na pokład statku.

Na pokładzie oczekiwał mnie czarny marynarz, ubrany we wszystko co miał. Musiało mu być szczególnie zimno.

- Dzień dobry panie pilocie – przywitał mnie łamaną angielszczyzną.

- Jak widzisz, wcale nie taki dobry – zażartowałem.

Ruszył w kierunku nadbudówki statku oświetlając mi drogę latarką. Podążyłem za nim.

Statek był stary. Wszędzie było widać rdzę, spod której tylko gdzieś tam przeblyskiwały oznaki dawnej świetności tego małego statku do przewozu drobnicy.

Dotarliśmy do wejścia do nadbudówki. Silne światło wnętrza oślepiło mnie na chwilę. Owiało mnie duszne, stęchłe powietrze. Do schodów prowadzących na mostek prowadził brudny korytarz. Wszedłem na mostek. Oślepiiony światłem korytarza teraz nic nie widziałem w ciemnościach.

- Dzień dobry kapitanie – przywitałem po angielsku jakąś postać.

- Dzień dobry panie pilocie – odpowiedziała mi postać stojąca przy radarze.

Powoli oswajałem się z panującym tu mrokiem, naznaczonym tylko małymi punkcikami słabych światełek różnych wskaźników. Po kilkunastu sekundach zacząłem rozpoznawać otoczenie, w którym się znalazłem

Na mostku były trzy osoby. Jedna z nich stała pochylona nad ekranem radaru. To był kapitan. Drugą osobą był marynarz stojący przy sterze. Skupiony wpatrywał się w repetytor żyrokompasu. Murzyn, który mnie przyprowadził, zaczął sprzątać mały stoliczek, zbierając brudne filiżanki po kawie. Podeszedłem do okna. Spojrzałem w kierunku dziobu statku. Statek przesunął się wolno środkiem toru wodnego. Widzialność jakby trochę się poprawiła. Widać było wyraźniej światła nabrzeży Świnoujścia.

- Tak trzymać! – rozpocząłem swoją pracę.

- Tak trzymać! – odpowiedział mi jak echo sternik.

Kapitan przestał obserwować ekran radaru. Wyprostował się ze słowami:

- Panie pilocie, mamy uszkodzoną maszynę... – nie mogłem uwierzyć, że to słyszę.

- Nie będziemy mogli iść szybciej niż pół naprzód... – Poza tym na redzie ostatniego portu straciliśmy lewą kotwicę. Mamy więc tylko jedną prawą kotwicę – dodał.

Zdenerwowałem się.

- Przecież Stacja Pilotów pytała się ciebie czy masz wszystko w porządku?! – powiedziałem zszokowany nieodpowiedzialnością kapitana.

- Nie przejmuj się pilocie. Jakoś sobie poradzimy – odpowiedział kapitan z uśmiechem.

Wytrącony z równowagi nie kontynuowałem już tej rozmowy. Zająłem się pilotowaniem.

Mijaliśmy powoli nabrzeże Władysława IV. Mimo, że byliśmy bardzo blisko nabrzeża, światła na brzegu były ledwo widoczne. Spojrzałem na ekran radaru. Nie było żadnego ruchu na kanale portowym.

- Powoli w lewo – podałem komendę do sternika.

- Powoli w lewo – odpowiedział sternik wykładając ster kilka stopni na lewą burtę.

Widziałem jak na ekranie radaru kreska kursowa zaczęła powoli przesunąć się w lewo. Rozpocząłem powolny długi zwrot na tzw. Kosie w Świnoujściu.

- Jakie mamy zanurzenie? – zapytałem.

- Szesnaście stóp – odpowiedział kapitan podchodząc do sternika.

Wymienili między sobą parę zdań po szwedzku i ster przejął kapitan. Sternik wyciągnął z kieszeni starą, wełnianą kominiarkę, naciągnął ją na głowę i wyszedł ze sterówki. Razem z nim wyszedł z tacą marynarz, który mnie przyprowadził na mostek.





Obserwowałem jak na ekranie radaru przesuwają się powoli nabrzeże półwyspu Kosa. Kreska kursowa zbyt szybko przesuwała się w lewo.

- Statek za szybko kręci w lewo!!! – pomyślałem

- Ster zero – wydałem komendę.

- Jest ster zero! – odpowiedział głośno kapitan przy sterze.

Statek powoli kierował się na stację bunkrową przy wejściu do Przekopu Mielińskiego.

- Tak trzymać! – poleciłem.

- Tak trzymać! – usłyszałem odpowiedź.

Na lewym trawersie zamajaczyły światła północnego cypla wyspy Mielin. Wchodziłem w Przekop Mieliński.

- Powoli w lewo! – rozkazałem

- Powoli w lewo! – odpowiedział kapitan.

Obserwowałem na radarze, że statek nie zmienia kursu. Szybko zbliżaliśmy się do stacji bunkrowej. Przy stacji stał zacumowany statek. Spojrzałem zaniepokojony na wskaźnik położenia steru. Wskazówka stała jak zaklęta w położeniu „zero”!!!

- Lewo na burtę!!! – krzyknąłem.

- Lewo na burtę – odpowiedział kapitan, nerwowo kręcąc w lewo kołem sterowym.

- Panie pilocie, chyba zaciął się ster!!!

- Cała wstecz!!! Obie kotwice do wody! – krzyknąłem przestawiając sam gwałtownie rączkę telegrafu maszynowego w pozycję całą wstecz.

Kolizja wydawała się nieunikniona!!!

Wydając te komendy uzmysłowilem sobie, że żadna z nich nie może być wykonana do końca! Przecież on ma tylko połowę mocy i jedną kotwicę – przypominałem sobie przerażony.

Wiedziałem, że już wszystko przepadło. Statek zbliżał się dziobem do nadbudówki radzieckiego tankowca, którego zamglona sylwetka stawała się coraz wyraźniejsza.

W momencie wydania przeze mnie ostatniej komendy kapitan otworzył drzwi mostka i krzyknął coś po szwedzku w głąb schodów. Zrozumiałem, że dopiero teraz wysyła kogoś na dziób do rzucenia kotwicy!

Strach spowodował, że zamarłem w bezruchu czekając na to, co wydawało mi się nieuniknione.

Nagle stał się cud! Statek gwałtownie zaczął kręcić w lewo. Wskaźnik położenia steru wreszcie zareagował i przesunął się w położenie „lewo na burtę”. Maszyna jeszcze nie zapracowała na wstecz. Przesunąłem szybko rączkę telegrafu maszynowego na pół naprzód. Dopadłem do okna, otworzyłem je z wielką siłą i zacząłem krzyczeć jak opętany w kierunku sylwetki biegnącego na dziób marynarza.

- Nie rzucać kotwicy! Nie rzucać kotwicy!!!

W końcu zobaczyłem jak Murzyn odwraca twarz w kierunku mostku. Zrozumiał! Obserwowałem jak statek przyspiesza skręcanie w lewo, pchnięty gwałtownym impulsem śruby okrętowej. Byliśmy jednak już bardzo blisko zacumowanego do nabrzeża tankowca. Minęło wprawdzie ryzyko uderzenia dziobem, ale nasz statek kręcił jak szalony i rufa zbliżała się z dużą szybkością do rufy tankowca.

- Ster zero i prawo na burtę! – krzyknąłem wychodząc na prawe skrzydło mostku, by zobaczyć dokładnie jak przesuwa się rufa.

- Ster zero i prawo na burtę! – usłyszałem odpowiedź z głębi mostka.

Obserwowałem ze ściśniętym sercem jak rufa pilotowanego przeze mnie statku, wprawdzie zwalnia swój bieg do zderzenia, ale kolizja wydawała się nieuchronna.

Teraz już nic nie mogłem zrobić! Stałem, skamieniały ze strachu, trzymając się poręczy skrzydła mostku. Podświadomie odchylałem się od niebezpieczeństwa, tak jakbym to ja miał zderzyć się ze statkiem. Patrzyłem co się stanie ...



Rufa naszego statku była już w odległości zaledwie pięciu metrów od rufy tankowca... aż wreszcie zatrzymała swój niebezpieczny ruch.

Byliśmy uratowani!!!

- Ster zero! Tak trzymać! – wydałem z wielką ulgą następną komendę.

- Ster zero! Tak trzymać! – odpowiedział kapitan.

Na radzieckim statku, kilka osób stało na burcie, wymachiwało rękami, wykrzykując coś ze złością. Rozumiałem ich. Musieli również przeżyć horror widząc zbliżającą się katastrofę.

W tym momencie uświadomiłem sobie, że pilotuję we mgle statek, który jest niebezpiecznym gratem, na którym wszystko się może zdarzyć.

- Jakim prawem twierdziłeś, że ta kupa szmelcu to sprawny statek? – wycedziłem przez zaciśnięte złością zęby. Zaraz pójdziemy na kotwicę. Potem wezwę asystę holownika. Zapłacisz za to wszystko!

- Pilocie. Nie denerwuj się. Przecież nic się nie stało – odpowiedział kapitan.

- Zaraz marynarz przyniesie kawę. A może chcesz czegoś mocniejszego – zapytał, uśmiechając się chytrze...

- Jak tu rozmawiać z tym nieodpowiedzialnym głupkiem? – pomyślałem i oschle rzuciłem:

- Tylko kawę proszę.

Płynęliśmy dalej w gęstej mgle. Po około dwudziestu minutach zrobiliśmy zwrot na Karsiborzu i weszliśmy do Kanału Piastowskiego.

Nie mogłem stanąć na kotwicy wcześniej niż na Zalewie Szczecińskim, gdyż rzucać kotwicę na środku toru wolno tylko awaryjnie, wtedy gdy nie ma innego wyjścia. Było kilka minut po zwrocie na Karsiborze. Stałem pochylony nad ekranem radaru. Nagle...

Nie wierzyłem własnym oczom!

Ekran radaru zgasł!!!?

- Kapitanie! Zgasł radar!!! – zawołałem.

- Zaraz – odpowiedział spokojnie.

Odszedł od steru dwa kroki. Podeszedł do radaru i dosyć energicznie kopnął w konsolę radaru.

- OK! Już działa – powiedział.

Nie wierzyłem własnym oczom. Obraz radaru ożywił się natychmiast.

- Nie martw się pilocie. On zawsze zaskakuje. Ma tę wadę już od Kanału Kilońskiego – opowiadał zadowolony, nie wiadomo dlaczego, kapitan.

Zachowywał się tak jakby nie zdawał sobie sprawy z dramatycznej sytuacji. Płynęliśmy w gęstej mgle, z niesprawną maszyną, bez jednej kotwicy, z niesprawnym radarem i nie wiadomo co się może stać ze sterem!!!

- Tego już jest za dużo! Odpowiesz za świadome stworzenie zagrożenia na torze wodnym – powiedziałem podniesionym głosem.

Kapitan nic na to nie odpowiedział.

Byłem wściekły na siebie.

- Jak mogłem być tak nierozsądny? Mogłem sobie spokojnie spać w Świnoujściu. A mi się spieszyło do domu! – myślałem.

W Kanale Piastowskim, już było nieźle – tylko raz musiałem kopnąć w konsolę radaru by przywrócić obraz. Wreszcie wyszedłem z Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński. Odetchnąłem z ulgą. Postanowiłem zakotwiczyć między II i III Bramą Torową. Nie miałem wyboru statek miał szesnaście stóp zanurzenia.

W połowie drogi między I a II Bramą Torową radar zepsuł się już zupełnie. Nie pomogły już żadne kopniaki. Na sterze zamienił kapitana marynarz.

Zbliżaliśmy się po omacku do II Bramy Torowej.





Obserwowałem żyrokompas, jedyny sprawny instrument, który mógł mi pomóc w pilotowaniu. Wytyczałem wzrok oczekując, dobrze mi znanych, światła Bramy Torowej II. Wszystko zależało teraz od dobrego sterowania.

Poleciałem zredukowanie, już i tak małej, szybkości.

Wreszcie zobaczyłem! Szliśmy prosto na światło prawej (zachodniej) bramy. Byliśmy bardzo blisko!!!

- Lewo na burtę – rozkazałem.

- Lewo na burtę – odpowiedział mi sternik.

Patrzę, a statek zaczyna ruszać w prawo! Idziemy na mieliznę! Dlaczego? – pomyślałem. Zerknąłem na wskaźnik położenia steru. Był wyłożony prawo na burtę!!!

Nie miałem już czasu na wydanie komendy. Dostkoczyłem do steru. Energicznie odepchnąłem sternika. Zacząłem, ile miałem sił w rękach, kręcić kołem sterowym w lewo. Te kilkanaście sekund, w czasie których dziób statku zatrzymał się i zaczął przesuwac się w lewo, wydawało się wiecznością.

Minęliśmy zachodnią II Bramę Torową w odległości kilku metrów. Miałem wszystkiego dosyć!

- *Sorry* pilocie. Pomyliłem się – przepraszał marynarz.

Nie mogłem znaleźć słów, które wyraziłyby moje oburzenie, przeżyty strach i zmęczenie.

- Kapitanie proszę przejąć sterowanie – powiedziałem nad wyraz spokojnie.

- Ten marynarz nie może sterować – dodałem.

- Dobrze – zgodził się kapitan.

Wymienili się na sterze. Marynarz zszedł z mostku.

Widzialność poprawiła się nagle do dwóch mili morskich. Widziałem wyraźnie boje między bramami torowymi. Poleciałem zwiększenie szybkości do wolno naprzód.

- Chyba mgła puściła. Trzeba jechać dalej, by jak najszybciej skończyć z tym szaleństwem – pomyślałem.

- Kapitanie. Jeżeli będziesz sterować osobiście to popłyniemy dalej – stwierdziłem.

- Dobrze panie pilocie – pokornie zgodził się kapitan. Wydarzenia, których byliśmy świadkami, wstrząsnęły i nim w końcu.

Płynęliśmy w zmieniającej się widzialności, między pół do dwóch mili. Gdy dochodziliśmy do pław w połowie między III a IV Bramą widzialność spadła znowu do zera.

- Chyba to tylko chwilowe? – zapytałem szukając potwierdzenia przez kapitana.

- Myślę, że tak – odpowiedział kapitan z wahaniem.

Zredukowałem ponownie szybkość do bardzo wolno naprzód.

Płynęliśmy z bardzo małą szybkością w bardzo gęstej mgłę.

- Kapitanie, musisz bardzo dokładnie sterować. Zbliżamy się do największego odcinka toru wodnego Szczecin-Świnoujście – powiedziałem

- Oczywiście panie pilocie – odpowiedział kapitan.

W wielkim napięciu wpatrywałem się przed dziób statku.

- Idziemy już około dwudziestu minut z szybkością trzech węzłów – kalkulowałem w myślach – za chwilę powinienem zobaczyć światła Wyspy Chełminek na Zalewie Szczecińskim – rozważałem w milczeniu.

Minęło następne dziesięć minut. Nic nie było widać.

Raptem widzialność się poprawiła. Widziałem już światło północnego cypla Wyspy Chełminek. Lecz światło się nie przesuwało!!!

- Kapitanie! Stop maszyna! Stoimy na mieliznie!

W kilkanaście minut później widzialność była już doskonała. Statek stał na mieliznie daleko po zachodniej stronie poza torem wodnym bardzo blisko IV Bramy Torowej. Zeszliśmy z mielizny



przy pomocy holownika, który szczęśliwym trafem kończył asystowanie do IV Bramy dużemu statkowi.

Wróciłem do domu dopiero o godzinie dziewiątej rano. Byłem bardzo zmęczony. W domu żona, powód mojego pośpiechu, przytuliła się do mnie na powitanie i zauważyła:

- Jacusi. Ty już masz siwe włosy.
- I wiem dlaczego je mam kochanie – odpowiedziałem.

**Jacek Jeżowski**

## **Kradzież**

Obsadziłem ten rybacki statek, jeszcze na redzie portu Świnoujście. Była ciemna grudniowa noc. Za dwa dni Wigilia Bożego Narodzenia 1972 roku. Gdy doszedłem na mostek statek mijał główkę wschodniego falochronu. Załoga cieszyła się perspektywą spędzenia Świąt w domu. Widać to było w atmosferze życzliwości i ciepła, z jaką się spotkałem na mostku.

- Panie pilocie – zwrócił się do mnie kapitan. – Trzymamy kurs 146 stopni a maszyna pracuje wolno naprzód. Mamy śrubę nastawną, lewoskrętną.

- Czy napije się pan czegoś? A może pan coś zje? – zapytał.

- Proszę dać pół naprzód. Nie będę nic jadł. Proszę tylko o kawę. Odpowiedziałem.

Kapitan przesunął rączkę telegrafu w pozycję pół naprzód i polecił, oczekującemu już na polecenia stewardowi, przyniesienie kawy również dla niego.

Gdy wyszliśmy z Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński była już godzina 02.30 – 23 grudnia. Przez UKF-kę wezwano statek, który prowadziłem. Wywoływał mnie kolega pilot. Wiedząc, że wprowadzam statek rybacki, przymawiał się o rybę.

Kapitan statku, słysząc naszą rozmowę, skinął z uśmiechem głową.

- Proszę powiedzieć, że będzie ryba – powiedział.

- Nie martw się będzie ryba – powiedziałem do słuchawki.

Minęła może minuta, a już zgłaszał się następny statek. Okres przedświąteczny i nic dziwnego, że każdy marzył o rybie „prosto z morza”.

Uspokoilem kolegów „w eterze”, że ryby starczy dla każdego z nich.

Około godziny piątej rano zacumowałem statek przy nabrzeżu Oko w Szczecinie. Nabrzeże należało do PPDiUR Gryf w Szczecinie.

Ponieważ znajdowała się tam przetwórnia ryb, wyjazd z nabrzeża do miasta był pilnowany przez straż przemysłową przedsiębiorstwa.

Po podpisaniu kwitu pilotowego kapitan, pamiętając o obietnicy, polecił pierwszemu oficerowi by ten wydał mi „kostkę” ryby z chłodni. Poczekalem chwilę przy trapie zejściowym i otrzymałem symetryczną dziesięciokilogramową bryłę zamrożonej mureny. Ryba była profesjonalnie zapakowana papierem pakowym i zawiązana sznurkiem. Pierwotnie miałem zamiar zejść ze statku na pilotówkę. Potem plany się zmieniły i Stacja Pwilotów przysłała po mnie samochód. Gdy schodziłem po trapie, objuczony paczką, samochód już na mnie czekał.

Wrzuciłem paczkę z rybą na tylne siedzenie samochodu i wsiałem do samochodu z przodu.

Ruszaliśmy. Za chwilę byliśmy przy bramie wyjazdowej. Bramy pilnowała pani strażnik przemysłowy w mundurze. Skontrolowała moją przepustkę portową i zaglądnęła przez szybę do wnętrza naszego pojazdu.

- A co tam leży? – zainteresował ją pakunek na tylnym siedzeniu.
- Ryba – odpowiedziałem.
- Jaka ryba? – zapytała wyraźnie ożywiona strażniczka.





- Po prostu ryba, którą dostałem od kapitana na statku, który przed chwilą wprowadziłem – wyjaśniłem.

- Widzi pani jest godzina piąta rano, zacumowałem tu statkiem, stąd ta ryba – uzupełniłem.

- Pani dowódco! Pani dowódco! – krzyknęła strażniczka w kierunku oświetlonego wejścia do stróżówki.

Po kilkunastu sekundach ukazała się w wejściu „pani dowódca”. Była również umundurowana. Z bardzo poważną miną podeszła do samochodu.

- Ten pan wywozi rybę pani dowódco! – zameldowała strażniczka.

- Proszę wziąć tę rybę i wysiąść z samochodu – poleciła mi groźnie przełożona strażniczki.

- Ależ proszę pani – zacząłem wyjaśniać – przecież tu ma pani moje dokumenty, jestem pilotem, wprowadziłem ten statek...

- Proszę wysiąść, bo wezwę milicję! – przerwała mi krzykiem dowódca.

Wysiadłem. Wziąłem paczkę z rybą i udałem się za strażniczką do pomieszczenia straży.

Tam nastąpiło bardzo denerwujące „przesłuchanie na okoliczność”. Daremnie wyjaśniałem, że jeżeli są jakieś problemy, to zostawię tę rybę. Na to przełożona zmiany:

- Co już pan nie chce ryby? Przed chwilą pan chciał...

Widząc, że nie mam szans na rozwiązanie sprawy zrezygnowałem z przekonywania strażniczki. Spisano moje personalia, zabrano rybę, na którą liczyli moi koledzy i pozwolono mi odjechać. Przekonany o tym, że jeszcze tego samego dnia protokół napisany przez strażniczkę trafi w ręce kogoś rozsądnego i zostanie wyrzucony do kosza na śmieci, nie interesowałem się dalej tą sprawą.

Minęły dwa miesiące. Któregoś dnia, po powrocie z pracy do domu, zastałem w skrzynce na listy, druk wypełniony przez Kolegium ds. wykroczeń. Kolegium wzywa mnie w charakterze oskarżonego (!!!) „w sprawie i z paragrafu”, itd...

Byłem zaskoczony, poruszony do głębi i po prostu przerażony. Nie rozumiałem o co chodzi. Wsiadłem w moją „Syrenkę” i szybko pojechałem dowiedzieć się w Kolegium o co chodzi.

Urzędniczka Kolegium wyciągnęła akta sprawy i poinformowała mnie, że jestem „oskarżony o kradzież ryby wartości złotych stu”. Oskarża mnie Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich *Gryf* w Szczecinie. Grozi mi do 5000 zł grzywny i do 3 miesięcy aresztu!!!

Jeszcze dzisiaj pamiętam uczucia przerażenia, gniewu i obawy jakie towarzyszyły mi gdy słuchałem słów urzędniczki.

- Co robić? – myślałem – zarzut jest absurdalny, ale jest.

Muszę udowodniać, że nie ukradłem!!! Muszę udowodniać, że rybę dostałem, bo w portach na całym świecie jest zwyczaj dawania pilotom morskim drobnych upominków. Na statku rybackim dali mi rybę. Gdzie ja teraz znajdę ten statek? Kto potwierdzi, że rybę dostałem?

Wszystkie te pytania zadawałem sobie wstrząśnięty do głębi sytuacją w jakiej postawili mnie ludzie, których nie znałem, którym nic nie zawiniłem.

W tym koszmarze miałem jednak szczęście. Przypadek trafił, że ten statek rybacki był jeszcze w Szczecinie!!! Stał na stoczni remontowej. Zaraz po wyładunku ryby, z której część „ukradłem”, statek stanął na stoczni. Kapitan był na urlopie. Podano mi adres i telefon. Zadzwoniłem. Umówiliśmy się u niego w domu. Wieczorem podczas spotkania z kapitanem, opowiedziałem mu co się stało. Był równie jak ja dotknięty absurdalnością sytuacji. Napisał mi oświadczenie, że dał mi rybę z rezerw ryby niepełnowartościowej czy coś w tym rodzaju. Po prostu dał mi niedobrą rybę. Jak miał wyrzucić za burtę to lepiej zrobić prezent (sic!).

Po wizycie u kapitana byłem już trochę spokojniejszy. Następnego dnia poszedłem złożyć wizytę dyrektorowi naczelnemu PPDiUR *Gryf* w Szczecinie. To on podpisał i skierował sprawę do Kolegium.



Wszedłem do gabinetu dyrektora prawie siłą. Przedstawiłem mu sprawę i oświadczenie kapitana statku. Ubolewał, przeproszał i tłumaczył, że przecież nie sprawdza każdego papierka, który podpisuje. Bzdurne tłumaczenie urzędnicze. Można nie sprawdzać ilości papieru toaletowego, który zużywa personel (choć to była też w tamtych czasach sprawa wagi państwowej), ale jak można oskarżać człowieka o kradzież bez przeczytania o co chodzi?!

Dyrektor wezwał radcę prawnego.

- Zaraz to załatwimy panie pilocie, wycofamy sprawę – powiedział.

Po chwili radca prawny wylał nam obu na głowy kubeł zimnej wody. Okazało się, że nic nie można zrobić!!! Sprawa o kradzież została skierowana do kolegium a nie do sądu.

Z kolegium, sprawy nie można było wycofać, rozprawa musiała się odbyć. Sprawa musiała być rozpatrzona choćby była wyssana z palca!!!

Dzień rozprawy. Przyjechałem przed Kolegium piętnaście minut wcześniej. Byłem zdenerwowany. W dużym korytarzu stała już strażniczką, która w tę pamiętną noc „złapała” mnie na bramie ze „skradzioną rybą”.

Po paru minutach w wejściu pojawił się umundurowany mężczyzna, również strażnik przemysłowy. Jego twarz wyrażała niezwykłą pewność siebie połączoną z tępotą. Od razu było widać kto tu będzie rządził! Podeszedł do strażniczki. Zamienił parę słów.

Obserwując go poczułem niepokój.

Mimo popołudniowej pory, w urzędzie był duży ruch. Co rusz jakieś drzwi się otwierały, ktoś przechodził z pokoju do pokoju. Nieznany mi umundurowany przybysz obserwował bacznie ruch na korytarzu. Ożywał się tylko w momencie, gdy otwierały się drzwi należące do Kolegium ds. wykroczeń. Wyraźnie było widać, że jest tu zadomowiony, ludzie go znali.

Nie wytłumaczę dlaczego, ale przybycie tego człowieka bardzo mnie zaniepokoiło. Nie mogłem się domyśleć roli jaką miałby tam spełniać. Tym bardziej, że uzgodniona i znana mi była treść pisma dyrektora PPDiUR *Gryf* w Szczecinie. W piśmie tym dyrektor zwalnia mnie od wszelkich podejrzeń i wycofuje oskarżenie o kradzież.

Wreszcie coś się zaczęło dziać. „Wysokie Kolegium” przeszło z biura do sali rozpraw. Razem z nim wszedł do środka umundurowany, wzbudzający mój niepokój strażnik. Nikt nie zapytał się tego człowieka, kogo reprezentuje? Czy ma prawo uczestniczyć w tej sprawie?

Po prostu strażnik wszedł na salę rozpraw i zajął miejsce po stronie „Wysokiego Kolegium”.

Po chwili wezwano strażniczkę. Stałem na korytarzu coraz bardziej zdenerwowany i czekałem na wezwanie. Wreszcie polecono mi wejść „przed oblicze”.

Zaczął się wypytywanie.

A dlaczego wziąłem rybę? Wyjaśniłem, że są zwyczaje portowe na całym świecie, itd. Zadawali mi dalej bardzo, ich zdaniem, podchwytliwe pytania typu:

- Czy obywatel wziął już kiedyś rybę na statek?

- Tak – odpowiedziałem krótko.

- Proszę nam powiedzieć, kiedy to było i ile obywatel tej ryby wziął? – brzmiało następne pytanie.

- Rok temu wprowadzałem statek rybacki do Basenu Odra w Świnoujściu, dostałem rybę – odpowiedziałem wewnętrznie rozbawiony.

- No a ile było tej ryby? – zapytał z miną myśliwego osaczającego zwierzynek, jegomość w dobrze już wysłużonym, brudnym i wymiętym garniturze.

- Dostałem wtedy trzy wędzone śledzie – kpiłem już sobie, z poważną miną.

Wreszcie przerwano to idiotyczne przesłuchanie. Przewodniczący wziął do ręki dokument i odczytał. Było to pismo dyrektora *Gryfu*.





- W takim razie – zaczął przewodniczący – sprawę wyjaśniono i chyba już nikt nie ma nic do dodania – powiódł wzrokiem po obecnych na salce rozpraw osobach.

Na to poruszył się umundurowany strażnik przemysłowy.

- Ja mam zastrzeżenia panie Przewodniczący – powiedział wstając.

- Proszę – przedstawiciel armatora ma głos – powiedział przewodniczący.

Nie wiem skąd wiedział co to za osobnik, jeżeli go nie legitymował, ani nie żądał żadnych wyjaśnień.

Strażnik zaczął mówić. To co mówił wprowadziło wszystkich w osłupienie!!!

- To nie może być tak panie przewodniczący – zaczął pewnym tonem – dyrektor nie ma tu w tej sprawie nic do wyjaśnienia i zwalniania od winy. Ryba jest państwowa i nie będąc własnością dyrektora ani kapitana, nie mogła być dana nikomu.

- Ja mam instrukcję dyrektora w sprawie ochrony mienia, proszę Wysokiego Kolegium. Moi pracownicy postąpili zgodnie z tą instrukcją.

Wysokie Kolegium w pierwszej chwili „zbaraniało”. Szybko się jednak pozbierało.

- Proszę wszystkich o opuszczenie sali. Kolegium naradzi się – powiedział pan przewodniczący.

Ja wyszedłem. Strażnik chciał zostać, ale go jednak wyproszono.

Po kilku minutach poproszono mnie i świadków do sali.

- Z powodu zasadniczej sprzeczności między pismem dyrektora PPDiUR *Gryf* w Szczecinie a wypowiedzią przedstawiciela tegoż przedsiębiorstwa (nikomu w dalszym ciągu nie przyszło do głowy sprawdzić, kto upoważnił tego człowieka do reprezentowania przedsiębiorstwa) Kolegium odracza rozprawę i wezwie dyrektora PPDiUR *Gryf* do osobistego stawienia się na następnej rozprawie – powiedział przewodniczący i zaczął układać papiery przed sobą.

W dalszym ciągu więc byłem oskarżony o „kradzież ryby wartości złotych stu”.

Następnego dnia rano wpadłem zdenerwowany do gabinetu dyrektora *Gryfu* i opowiedziałem mu jak szanują jego zdanie podlegli mu pracownicy.

Zbladł. Podniósł słuchawkę telefonu i poprosił o połączenie z dowódcą Straży Przemysłowej. Rozmowa była niezwykle krótka.

- Zna pan sprawę pana Jeżowskiego – zapytał dyrektor.

Z drugiej strony zaczęło się tłumaczenie, że zastępca, bez polecenia, z własnej inicjatywy...

- Nic mnie to nie obchodzi. Jeżeli jeszcze raz usłyszę o tej sprawie, to może pan się zwolnić – podniesionym głosem rzucił do słuchawki dyrektor i ją odłożył.

- Przepraszam pana – zwrócił się do mnie – ten człowiek, który był wczoraj na rozprawie to zastępca dowódcy Straży Przemysłowej. Poszedł tam z własnej inicjatywy, bez żadnego upoważnienia. Po prostu nadgorliwiec. Może być pan pewny, że następna rozprawa zakończy pomyślnie to wielkie nieporozumienie.

Faktycznie następna rozprawa odbyła się już bez sensacji. Sprawę umorzono „z powodu braku znamion przestępstwa” – chyba tak to brzmiało.

Byłem znowu uczciwym człowiekiem.

**Jacek Jeżowski**



Wyprowadziliśmy z Lechem Katkowskim m/v *Sealark* na redę i poczułem się zmęczony ponad czterogodzinnym sterowaniem. Przepisy zabraniały, lecz piloci i tak osobiście sterowali małymi statkami. Uważali bowiem, że zrobią to lepiej, niż najlepszy marynarz, który przecież nie zna toru. Zmęczeni, zesłiliśmy z Lechem na podskakującą na fali pilotówkę i ruszyliśmy w stronę świnoujskiego portu.

- Lesiu – zapytałem – ciekawe, co teraz nam zaplanują...

- Na stacji się dowiemy – odparł. – Myślę jednak, że nie ma żadnego statku do Szczecina. Zatem trochę pośpimy...

Na stacji pilotów pojawiliśmy się przed północą.

- Idźcie teraz spać – powitał nas dyspozytor. – Statek macie dopiero około czwartej nad ranem...

Ucieszyliśmy się. Cztery godziny snu! Lechu poszedł do łóżka na piętrze, ja ulokowałem się w pokoiku na parterze. Wyciągnąłem pościel z szafki i pościeliłem sobie na twardej tapczaniku. Mimo zmęczenia, nie mogłem zasnąć. Moje myśli nieustannie wędrowały ku *Sealarkowi*, którego pozostawiliśmy na redzie. Właśnie zamierzałem już liczyć barany, kiedy w drzwiach stanął dyspozytor.

- Panie praktykancie! – powiedział od progu. – Czy mógłby pan przenieść się na górę do Lecha? Ze Szczecina przyjechało dwóch pilotów i nie mam gdzie ich położyć...

Co było robić? Mimo, że miałem za sobą dwadzieścia pięć lat kapitaństwa, tu byłem tylko praktykantem. Spakowałem więc na pół śpiąco pościel, zarzuciłem ją sobie na plecy, po czym w samych gaciach ruszyłem na piętro. Tam, tuż za drzwiami pokoju Leszka, zahaczyłem pościelą o wieszak, po czym runąłem z nim na podłogę.

- Do cholery! – wrzasnął świeżo obudzony Leszek. – Co tam się, kurde, dzieje!? – *Sorry*, Lechu, to ja, Włodek, wyrzucili mnie z dołu do ciebie.

- To kładź się i nie hałasuj!

Rozpakowałem pościel, położyłem się i bardzo starałem się zasnąć. Ale nic z tego. Najświeższe wydarzenia, namiętne chrapiący Leszek i latający nade mną komar znakomicie mi w tym przeszkadzali. Kiedy jednak już osiągałem sukces, z hałasem otworzyły się drzwi. Stał w nich dyspozytor.

- Wstawać! Macie statek! Za dziesięć minut pilotówka na redę!

Nie było czasu na nic. Nawet na umycie zębów i siusiu. Zakładaliśmy ubrania w niebywałym pośpiechu, co chwila na siebie wpadając. Po kilku minutach wyskoczyliśmy przed budynek. Osaczyły nas zapachy letniej nocy. Obudziły mnie na dobre. Zerknąłem na zegarek. Jezus, Maria! Dopiero pierwsza! A obiecano nam sen do czwartej! Zakląłem siarczyście. Biegiem ruszyliśmy do pilotówki, która natychmiast wystartowała.

M/v *Ostanhav* wpływał już w ostatnią parę bojek 7-8, tuż przed falochronem, kiedy go dopadliśmy. Wdrapaliśmy się po sztorntropie, gnając na mostek po trzy stopnie.

- To melduj i jedź! – polecił Leszek.

- Cholera! Jak tu się steruje? – myślałem intensywnie, badając w ciemności pulpit sterowniczy.

- *Captain!* – zacząłem przepytywać szwedzkiego dowódcę statku. – Jakie jest zanurzenie? Jak przełącza się ster na ręczne i automatyczne? Czy jest jakaś poprawka kompasu?

Kiedy kapitan odpowiedział, poinformowałem go, że obejmuję prowadzenie i osobiście będę sterował. Nie widział przeszkód. Ziewnął i poszedł spać. A ja zameldowałem UKA-efką.

- *Świnoujście Traffic!* *Ostanhav* obsadzony 01.30, pilot Lech Katkowski i praktykant Włodzimierz Grycner!

Szybko oswoiłem się ze sterem. Sprawdziłem też w nabieżniku kompas. Już odechciało





mi się spać – to nowy zastrzyk adrenaliny. Do IV Bramy widzialność była dobra i sterowało mi się dobrze. Nagle statek zasnęła mgła, w kilka sekund zniknął mi z oczu dziób statku.

- No to teraz masz okazję wykazania się znajomością toru wodnego – powiedział Leszek stając mi za plecami. – Steruj tylko przy pomocy radaru...

I wszystko pięknie się udało. O siódmej rano, w gęstej mgle, dotarliśmy do Basenu Węglowego, zamierzając cumować na Chorzowskim Dwa, prawą burtą. Co oznaczało, że należało statek obrócić i wchodzić rufą. Na mostku pojawił się zaspany szwedzki kapitan.

- O, nic nie widać – zdziwił się i zaraz dodał. – Pilot, ty cumujesz!

- OK, *no problem!* – odpowiedział Leszek, mimo, że to przeważnie kapitanowie manewrowali przed dojściem do nabrzeża. – A, proszę powiedzieć, *Captain*, jeśli *kopie się* maszyną wstecz, to, w którą stronę leci dziób?

- W prawo – odpowiedział kapitan.

*Kopnęliśmy wstecz, a dziób poleciał w lewo...*

- No cóż – stwierdził Leszek. – Skoro statek tak chce, to kręcimy przez lewą burtę! Cholera widzialność zerowa – zaklął. Widzisz coś tam na dziobie? – spytał.

- Nic! Jakiś cień, chyba statku – odpowiedziałem intensywnie wypatrując.

Tymczasem dziób *Ostranhav* przeszedł niebezpiecznie blisko statku, który stał przy nabrzeżu Katowickim. Udało się jednak bezpiecznie obrócić, a gdy już zostało tylko pięć metrów do kei, szwedzki kapitan nieoczekiwanie stwierdził:

- Teraz ja przejmuję dowodzenie i dojdę sam do kei!

Zacumowaliśmy, a ja, ziewając, szepnąłem Lechowi:

- Spać! Spać! I jeszcze raz spać!



*Pilot Lech Katkowski, praktykant Włodzimierz Grycner.*





*M/S Grot Rowecki w Kanale Piastowskim.*

Wypłynęliśmy ze stoczni *Gryfia*. Po remoncie m/v *General Rowecki* udawał się w kolejny rejs. Tym razem praktykowałem u mojego przyjaciela – Tadeusza Kuncera. *Rowecki* liczył 198,29 metra długości, co – jak na Szczecin – czyniło go statkiem dużym. Ale ja w ostatnich trzech latach pływałem na 270-metrowych gigantach, więc nie miałem żadnego kompleksu niższości. Spokojnie *Roweckiego* pilotowałem.

Nagle na Zalewie, tuż przed III Bramą, na mostku zadzwonił telefon. *Chief* z maszyny meldował, że dalej nie pojedzie i trzeba natychmiast rzucić kotwicę.

- Co się dzieje? – zapytał kapitana Tadeusza Kuncera.
- Maszyna staje – odpowiedział podenerwowany kapitan.
- Zadzwon pan, żeby jeszcze parę minut pojechali – spokojnie poradził Tadeusz. – Musimy minąć III Bramę, żeby w nią nie huknąć.

*Chief* mechanik pluł w telefon, ale maszyna i tak stanęła. Na szczęście statek sterował na stopie i *Roweckiemu* udało się minąć Bramę bezpiecznie.



*Pilot Tadeusz Kuncer.*





- Lewo na burtę! – polecił Tadeusz, który objął pilotowanie.

*General* siłą bezwładu powoli wsunął się na płyciznę po zachodniej stronie toru.

- Rzucić prawą kotwicę! – komenderował mój przyjaciel. – Luzować do dwóch szakli!

Na szczęście statek był w balaście i na dziobie miał tylko 3,6 metra zanurzenia, a tu poza torem Zalew liczył do 5,5 metra głębokości. Na rufie mieliśmy zanurzenie 5,7 metra, wszakże rzucona kotwica skutecznie nas zatrzymała i na mieliznę ostatecznie nie weszliśmy. Rufa wystawała około czterdziestu metrów na tor i za rufą spokojnie przepływały statki.

- No, udało się – westchnąłem z ulgą. – Gratuluję, Tadeuszu!

Kapitan połączył się z armatorem i zamówił holowniki. Po godzinie przybyły dwa ze Świnoujścia, ale nie chciały podać holu, żądając wcześniejszego podpisania umowy o akcji ratowniczej. W tak zwanym międzyczasie „maszyniści” uruchomili swoje *ustrojstwo* i *Rowecki* właściwie gotowy był do drogi. Chodziło teraz tylko, aby holowniki przytrzymały mu rufę, aby nie wpakował się nią na płytką wodę po drugiej stronie toru. Jednak *Samson* i *Uran* nadal nie podejmowały akcji, twardo obstając przy swoim i wydzwaniając do dyrektorów.

Ta jałowa dyskusja trwała jeszcze z dobre pół godziny, aż wreszcie *Samson* opłynął *Roweckiego*, aby stwierdzić, że nie stoi on na mieliznie. W dyskusję włączyli się Kapitanat Portu Szczecin i VTS, czyli *Szczecin Traffic*. „Połączone mózgi” jednoznacznie stwierdziły, że to nie może być akcja ratownicza, a jedynie usługa holownicza-nawigacyjna. Holowniki przyjęły decyzję do wiadomości i podjęły hole. Potem wyciągnęliśmy kotwicę, zaś *Uran* sprowadził rufę statku na tor. Maszyna wystartowała i ruszyliśmy na redę. Na wszelki wypadek przytrzymaliśmy jeszcze holowniki na luźnych holach, ale okazało się to już zbędne, bo bez kłopotów dotarliśmy na redę. Kapitan wylewnie nam podziękował, a potem podarował dwie butelki francuskiej brandy *Le Chevalier*, po której następnego dnia człowiek miał ochotę się wieszać. Dlatego na morzu zwano ten trunek śmiercią marynarza.

## Engine trouble

- To tu! Widzi pan, panie praktykancie, ten pomost po zachodniej w Kanale Piastowskim? Tuż przed tym pomostem maszyna odmówiła nam posłuszeństwa – opowiadał pilot Piotr Kabut. – A przy pomoście stała pogłębiarka *Inżynier Marian Bukowski*...

- A jakim statkiem pan płynął? – zapytałem.

- Hiszpańskim *Aramo*, ku morzu. Weszliśmy do Kanału Piastowskiego, szybkość około ośmiu węzłów. Nagle hiszpański kapitan rozdarł się na całego.

- *Engine trouble!*

Maszyna stanęła. Statek przestał sterować, kręcił w lewo, prosto na pomost i w burtę stojącą tam pogłębiarkę.

- *Let go starboard anchor!* – poleciłem kapitanowi.

Ten krzyknął coś po hiszpańsku i ujrzałem przez szybę, jak marynarz biegnie na dziób. Po chwili prawa kotwica poszła na grunt. Dziób zaczął kręcić w prawo, a rufa niebezpiecznie zbliżać się do pogłębiarki...

- *Let go port anchor!* – ryknąłem.

Poszła lewa kotwica na grunt i to było wszystko, co mogliśmy zrobić. Teraz już tylko można było się modlić. Zahaczmy rufą o pogłębiarkę, czy nie? Rufa jednak zrobiła nam miły prezent, bo przeszła o metr od burty *Bukowskiego*. Wychodzący prąd pchał ją dalej, aż ustawił statek dziobem do Szczecina. W tym momencie zza zakrętu wynurzył się statek typu *Ziemia*, z maksymalnym zanurzeniem, płynący też do Szczecina.



- Uważaj! – krzyknąłem do niego przez UKA-efkę. – Mamy problemy z maszyną, musiałem rzucić kotwice!

- OK! – odpowiedział. – Widzę, już hamuję...

Staliśmy tak dwadzieścia minut. Hiszpanie biegali, bezradnie pokrzykując.

W końcu okazało się, że maszyna zadziałała. Odetchnąłem.

- *Captain!* – powiedziałem dowódcy. – Skoro maszyna jest OK, to wyciągamy kotwice!

Na dodatek łańcuchy kotwiczne pokręciły się, ale jakoś je wyciągnęli.

Ruszyliśmy w kierunku Szczecina w ostatniej chwili, bo już prawie mieliśmy „na rufie” doganiającą nas *Ziemię*.

Wypłynęliśmy na Zalew, zrobiło się luźniej. Przepuściliśmy *Ziemię*, obróciliśmy się na torze w stronę morza i znowu płynęliśmy we właściwym kierunku. W trakcie obracania miałem tak zwane uczucia mieszane, obawiałem się mielizny, gdyż mój *Hiszpan* miał aż sześć metrów zanurzenia! No, ale znowu się udało. Ktoś tam na górze jednak nad nami czuwał...



*Praktykuję u pilota Piotra Kabuta.*





Wpływaliśmy na Regalicę. Tu jeszcze statkiem nie cumowałem. Miałem jednak doświadczonego pilota, Andrzeja Olechnowicza, który spokojnie uczył mnie nowego fachu.

- Panie Andrzeju – powiedziałem do niego – nazwisko *Olechnowicz* to my, dawni absolwenci, dobrze jeszcze pamiętamy z *Daru Pomorza*...

- Tak, to ten oficer, który nas tak wtedy ganiał! Moja dalsza rodzina...

- Piękne czasy naszej młodości – rzekłem w rozmarzeniu – wtedy to się balowało...

- No, rzeczywiście. W Szczecinie to były czasy *Bajki* i *Kaskady*, gdzie balowali marynarze całego świata. Codziennie waliły tam tłumy, ale nie każdy mógł się dostać...

- To prawda – odparł pilot.

- Pamiętam rok 1981 – wspominałem – chyba kwiecień, płonęła *Kaskada*, byłem wtedy na morzu, gdzieś tam w okolicach Afryki, gdy nagle rozkrzyczała się UKA-efka, że pali się nasz dom rozrywki. Z odejściem *Kaskady*, skończyła się era wesołych zabaw marynarskich w Szczecinie...

- Panie Włodku, kiedyś, już dawno temu, miałem pilotować norweski statek, a tu zabrakło w załodze marynarza. Nie mogliśmy odcumować, bo WOP nie pozwalał. Milicja zaczęła faceta szukać po całym mieście i w końcu go przywieźli kompletnie pijanego. Sytuację pogarszał fakt, że znaleziono przy nim kilka książeczek żeglarskich, a jeszcze bełkotał, że został okradziony przez prostytutki. Wopiści byli w kropce, bo tyle książeczek? Może to norweski szpieg? Po sprawdzeniu jednak uznali, że jedna z książeczek jest tą samą, jaką okazywał na wejściu statku. Więc po naradzie zezwolili na wypłynięcie. Zaczęliśmy rzucać cumy, a tu nagle zauważyłem, że na dziobie wybuchła jakaś awantura. Oficer meldował stamtąd, że ów pijany marynarz lata z nożem i chce wszystkich pozabijać. Widać było uciekających marynarzy, a za nimi biegnącego pijaka. Niebawem mieliśmy go na skrzydle mostku. Wymachiwał nożem i wrzeszczał, że nas wszystkich pozabija.

- Ale nie pozabijał? – zapytałem *pro forma*, aby pilot mógł złapać oddech.

Nagle wpadł na skrzydło mostka i wymachując nożem krzyczał w amoku: Zabiję was wszystkich skurwysyny!!!

- Wtedy udało nam się zamknąć na mostku. Przez bulaj kapitan toczył z nim rozmowy. W końcu marynarz odłożył nóż na skrzydle mostka. Wpuszczono go do sterówki, kapitan zabrał nóż i wydawało się, że to koniec awantury. Jednak po chwili szalenciec znalazł w kuchni inny nóż, po czym znowu zaczął gonić marynarzy na rufie.

- *Help!!! Help!!!* – słychać było na rufie.

Wopiści, którzy wszystko widzieli z kei, zaoferowali pomoc. Ale norweski kapitan odmówił, żądając Brygady Antyterrorystycznej. Brygada została zamówiona, a my i część załogi zamknęliśmy się tymczasem na mostku. Wściekły, pijany Wiking znowu wpadł na skrzydło mostka i wymachując długim nożem pokazywał wymownym ruchem, jak to nam będzie podrzywał gardła.

Kapitan znowu zaczął z nim pertraktować, aż ten odłożył znowu nóż, a wtedy marynarze zaskoczyli pijaka od tyłu, związali go i zanieśli do kabiny. Odwołaliśmy więc jadącą już Brygadę Antyterrorystyczną i wreszcie po paru godzinach horroru, mogliśmy wypłynąć. Jednak, gdy schodziłem ze statku na redzie, eskortowało mnie do trapu kilku marynarzy. Podobno szalenciec znowu się uwolnił i gdzieś tam szukał ofiary.

- Przypuszczam, że zdenerwowały go nasze „dziewczynki” – zażartowałem.

- A może nie wytrzymał procentów polskiej gorzałeczki?

No, ale czasy się zmieniły, nie ma już pijanych marynarzy i tym razem spokojnie zacumowaliśmy na Regalicę.





*Pilot Andrzej Olechnowicz.*

## **Pożar**

Odcumowaliśmy z Polic statkiem *Talty*, płynąc w kierunku redy Świnoujście. Statek był polski, chociaż na rufie powiewała bandera panamska. *Talty* należał do Polskiej Żeglugi Morskiej, niegdyś mojego armatora, u którego przepracowałem ponad trzydzieści lat. Polskość statku bardzo mnie ucieszyła. Pomyślałem bowiem, że przelot nie będzie nudny. Może da się z kimś pogadać? A może nawet spotkać kogoś znajomego?

- Ooo, kogo ja widzę? – przywitał mnie na mostku dowódca. – Pan kapitan za pilota?

- Jeszcze nie, jestem praktykantem, pilotem jest pan Strychacz – odpowiedziałem grzecznie, ściskając dłoń nieznanego mi kapitana, intensywnie szukając w pamięci, czy go gdzieś kiedyś już nie spotkałem.



*Na pilotówce piloci: Michał Strychacz i Kazimierz Jawor.*

Ale męczyłem się niezbyt długo, ponieważ kapitan przyszedł mi z pomocą.

- Pan mnie nie zna, ale ja pana znam. Pana twarz jest bardzo popularna, przede wszystkim dzięki telewizji...

Przejechałem wzrokiem listę załogi, ale kolegów nie znalazłem. Ciekawe, gdzie są teraz wszyscy ci, z którymi przez tyle lat wspólnie pracowałem na morzu?

- Widzi pan, kapitanie, na stare lata awansowałem na asystenta – zażartowałem.





- U takiego kapitana mógłbym być nawet asystentem – odrzekł dowódca szarmancko.
- No, dosyć tych pogaduszek – wtrącił Strychacz. – Pilotuj pan wreszcie, panie asystencie!
- Oczywiście, z przyjemnością! – odrzekłem. – Jeśli pan pozwala?

Pan Strychacz znany był w środowisku ze swojej „angielskiej flegmy”, czyli tak zwanego „świętego spokoju”. Miał też dobry charakter, polegający na przyjacielskim stosunku do świata i ludzi. Teraz rozsiadł się wygodnie w fotelu i zanurzył w lekturze gazety. Zapowiadało się na spokojny przelot na redę. W dobrym nastroju dopłynęliśmy do zakrętu na Mańkowie. I nagle stanęła maszyna. Kapitan chwycił za telefon i zadzwonił do mechaników.

- Co się dzieje? Dlaczego maszyna stoi?

- Panie kapitanie, pożar w maszynie! – zameldował *chief*. – Musimy rzucić kotwicę, bo w tej sytuacji nie da się pracować maszyną!

- Panie pilocie, *chief* mechanik powiada, że dalej nie pojedzie, ma na dole pożar! – przekazał kapitan. – Sugeruje, aby rzucić kotwicę!

- Z tym zanurzeniem nie da rady – odpowiedziałem. – A co się tam pali mechanikom, może pan zapytać?

Po chwili już wiedzieliśmy, że pali się przelotnia na piątym tłoku silnika. Zaproponowałem, aby mechanicy pożar spokojnie gasili, a maszyna jednak powinna jechać dalej. Odpowiedzi nie było, przez chwilę panowała cisza. Płynęliśmy więc rozpędem i jakoś statek sterował.

- Ci mechanicy w ogóle nie mają pojęcia o żeglowaniu – rzekł nagle marynarz na mostku.

- Przecież gdybyśmy rzucili tu kotwicę, od razu usiedlibyśmy na mieliźnie, prawda?

- Prawda – odpowiedziałem. – Na *Siekierkach* miałem kiedyś dwadzieścia pożarów przelotni i wszystkie swobodnie ugaszono...

Oczekiwanie na start maszyny dłużyło się straszliwie. Wszyscy wpatrywali się w tachometr obrotów silnika, jakby



*M/S Tałty w Kanale Piastowskim.*

- No to jesteście uratowani! – odetchnąłem z ulgą, zerkając na ciągle spokojnego pana Strychacza, nie dającego wyprowadzić się z równowagi. I w tym stanie ducha powolutku doturlaliśmy się do redy. Wszakże pożar i przymusowe dryfowanie spowodowały, że za dużo sobie nie pogadałem.

był to film porno. Statek po mału przestawał sterować i wydawało się, że nieuchronnie czeka nas mielizna.

- *Stand by* na kotwicach! – krzyknął na dziób kapitan.

I w tej właśnie chwili tachometr drgnął, a maszyna ruszyła. Natychmiast zaterkotał telefon.

- Panie kapitanie! – denrowował się w słuchawce mechanik. – Ugasiliśmy! Podwiesiliśmy piąty układ i jedziemy! Możemy jednak kręcić tylko do pół naprzód, nie więcej!





*Włodzimierz Grycner praktykuje u pilota Juliusza Ferbera.*

## **Manewrowanie**

Manewrowanie statkiem to najwyższe wtajemniczenie marynarskie. To sztuka, do której trzeba mieć talent. Mawiają, że trening czyni mistrza. Trenowałem więc usilnie, pływając po świecie przez czterdzieści lat na różnych statkach, ale manewrowałem zazwyczaj razem z pilotami. To oni przeważnie wydawali komendy i cumowali „moje” statki. Rzadko wtrącałem się w manewry i coś tam korygowałem. Czyniłem tak tylko wtedy, kiedy zauważałem, że coś nie gra. Ale, powiadam, zdarzało się to rzadko. Dlaczego? Bo mimo, że to ja lepiej znałem „swój” statek, ale to oni, piloci, przebijali mnie wiedzą o miejscowych warunkach. Uznawałem, że w konkretnym miejscu to oni są fachowcami. Aż wreszcie, po odbyciu praktyki i przeprowadzeniu stu sześćdziesięciu statków pod fachowym okiem, zdałem egzamin i sam stałem się morskim pilotem na trasie Szczecin–Świnoujście. Szybko okazało się, że to wcale nie jest lekki kawałek chleba...

Na początek dostałem statek z redy do szczecińskiego nabrzeża Fosfatowe Dalby. Statkiem dowodził rosyjski kapitan. Była noc, widzialność słaba. Podpływalismy do nabrzeża, a ja zastanawiałem się, w którym miejscu dokładnie znajduje się pomost nabrzeża. Szukałem go w radarze i lornetce, ale ciągle nie miałem pewności. Radar był słabiutki, wreszcie udało mi się zobaczyć w nim małą kreseczkę pomostu.

Zdenerwowałem się. Jak to jest, myślałem intensywnie, byłem w tym miejscu ze dwa razy podczas praktyki, a nie pamiętam, jak wygląda ten cholerny pomost? Nogi zaczęły mi się robić miękkie w kolanach, ponieważ statek ciągle płynął, a ja nadal nie wiedziałem, w którym dokładnie miejscu mam zacumować. Wszakże zdecydowałem podpłynąć bliżej nabrzeża





Fosfatowego, bo z bliska – tak rozumowałem – z pewnością wreszcie zobaczę dalby i pomost.

Gdzieś przed dziobem przebijały mgłę mocne światła nabrzeża Snop, ale – jak na złość – „moje” dalby tonęły w mroku.

- Dyspozytor Fosfatowe Dalby! – huknąłem w UKA-efkę. – Gdzie pan jest?

- Jestem tu na pomoście, macham latarką! – odkrzyknął dyspozytor.

- Nie widzę żadnej latarki!

I w tej właśnie chwili, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, tuż przed dziobem wyłoniły się dalby i pomost przy nich.

- Cholera, ten pomost jest krzywy! – krzyknąłem do ruskiego kapitana. – Lewo na burtę! Wolno naprzód!

Płynęliśmy prosto na uskok pomostu, a nie tam, gdzie mieliśmy cumować. Zauważył to dyspozytor z latarką.

- Nie tu powinniście cumować! – krzyczał w UKA-efce. – Wasze miejsce jest za uskokiem, na prostej!

- Wiem, wiem, już widzę! – odkrzyknąłem.

Statek kręcił w lewo, ale *kopnięcie* do przodu niebezpiecznie szybko zbliżało go do pomostu. Rzutki z dziobu poleciały na pomost do cumowników. Nagle zauważyłem, że statek za szybko leci na betonowe dalby. Pomyślałem, że Rusek za mocno *kopnął* maszyną.

- Cała wstecz! – ryknąłem ze skrzydła.

Tymczasem na pomoście cumownik porzucił rzutkę i w popłochu uciekał przed zbliżającym się dziobem.

- Huknie, nie huknie? – kłębiło mi się w czaszce... Zatrzyma się, czy będzie dziura w dziobie!?

Jednak nasz kochany stateczek zatrzymał się przy dalbie nawet jej nie dotykając.

Odetchnąłem z wielką ulgą, ale kolana mi drżały. Cumownik wrócił i zacumowaliśmy bezpiecznie.

Stałem na skrzydle, ciągle jeszcze przeżywając ostatnie minuty, gdy tenże cumownik zapytał mnie z pomostu.

- Panie Pilocie, dlaczego tak dziwacznie cumujecie?

- Chodź pan tu! – krzyknąłem obrażony. – Zacumuj pan sam, jak jesteś taki mądry!

Człowiek uczy się na błędach! Ja już na zawsze miałem zapamiętać jak wyglądają Fosfatowe Dalby.

Z czasem zawodowo dojrzałem, poczułem się pewniejszy siebie. No i dostałem do pilotowania z redy mały statek *Elvita*, który nie miał dziobowego steru i trzeba było go obrócić na rogu nabrzeża Huk, a zacumować lewą burtą przy nabrzeżu Snop. Wydawało mi się to niezwykle proste. Okazało się jednak, że musiałem ostro popracować maszyną, do przodu i wstecz. Kiedy byłem w czasie obracania, a trwało to znacznie dłużej, niż myślałem. Nagle zauważyłem statek, zbliżający się od strony Szczecina. A przecież wcześniej informowałem w eterze wszystkich zainteresowanych, że będę obracał stateczek przy Snopie.

Ale „zainteresowani” również chyba nie przypuszczali, że tak to długo potrwa, bo nagle zjawili się za moją rufą, podczas gdy ja blokowałem im tor.

- Statek dopływający do Huku! – ostrzegłem w UKA-efce. – Uważaj, bo na Snopie jeszcze się obracam!

- Widzę, już zwolniłem! – odpowiedział pilot Wojtek z tamtego mostku.

- *Full ahead, hard starboard!* – krzyknąłem do rosyjskiego kapitana. – Cała naprzód, prawo na burtę! Musimy szybko usunąć się z toru, bo statek siedzi nam na rufie!

Nasza *Elvita* ostro ruszyła do nabrzeża, tyle tylko, że za szybko i trudno ją było wyhamować. Nabrzeże Snop rośło nam w oczach.



- *Full astern!* – darłem się na skrzydle. – Cała wstecz!

Nagle zrozumiałem, że chyba walniemy w keję. Kolana zaczęły mi drgać, ale niczego więcej nie mogłem już zrobić. Pozostawało czekać. Huknie, czy nie huknie?

- Dwadzieścia metrów, dziesięć – meldował oficer z dziobu – pięć, jeden, oparł się o nabrzeże!

I w tej właśnie sekundzie poczułem lekki wstrząs, znak, że *Elvita* dotknęła nabrzeża. Odetchnąłem. Potem rozpocząłem cumowanie.

- Podać dziobowy szpring! Prawo na burtę, bardzo wolno naprzód! – wydałem z ulgą polecenie.

- Wojtek, możesz już płynąć! Jestem przy kei! – poinformowałem przez radio pilota na statku, który wcześniej zwolnił, a teraz znajdował się za moją rufą.

- Dyspozytor na Snopie! – zapytałem dla porządku. – Jak tam? Dobrze stoimy?

- Dobrze, tylko odrobinę podnieśliście nam blachy na nabrzeżu!

- E tam, nic nie było – starałem się zbagatelizować sprawę.

- No rzeczywiście – odpowiedział dyspozytor, a ja po raz kolejny odetchnąłem z ulgą.

Kiedy indziej wyprowadzałem z *Gryfi Baltic Carrier*, który był po remoncie. Jak to często bywa po stoczni – ster strumieniowy nie działał. Rosyjscy mechanicy próbowali go uruchomić, ale w końcu się poddali.

- Panie kapitanie! – rzekłem. – Trzeba zamówić holownik, niech nas wyciąga z tej dziury!

- Dobrze, zadzwonię do agenta, niech zamówi holownik...

Po paru minutach przybył *Serwal 3* i zawiązaliśmy go na rufie. Wyciągał nas slalomem, rufą między stoczniami. Musiałem go co chwila korygować. Niebezpiecznie jednak zrobiło się dopiero wtedy, gdy *dolożył do pieca* i zamiast ostro kręcić między stocznie, pociągnął nas na pochylnie stoczni *Wulkan*.

- Lewo na burtę! Cała naprzód! – warknąłem. – A ty, *Serwal*, przestań ciągnąć! Kapitan, nie gadaj tyle przez telefon, bo zaraz walniemy rufą w pochylnię!

Na szczęście, rufa przeszła bezpiecznie. Ale niewiele brakowało. Znowu przybyło mi siwych włosów. W tym zawodzie nie brakuje „adrenalinki”.

## Kpt. ż.w. Pilot Morski

### Lech Katkowski



*Pilot Lech Katkowski.*

Urodził się 21 września 1942 roku w Grodnie. Po ukończeniu we Wrocławiu Technikum Żeglugi Śródlądowej, odbył praktykę na pasażerskim stateczku *Diana*, nazywanym „szczecińskim *Batorym*”. Pływali do Wicka koło Międzyzdrojów. Następnie pracował na barkach i holownikach. W wieku niespełna dwudziestu lat był już szyprem. Państwową Szkołę Morską w Szczecinie ukończył w 1966 roku, a dyplom kapitański otrzymał w 1978 roku. W 1996 roku został pilotem i przez jedenaście lat wprowadzał i wyprowadzał statki ze szczecińskiego i świnoujskiego portu.





- Kapitanie! Czy mógłbyś zabrać tym razem dwóch pilotów? – zapytałem kapitana statku podchodzącego na redę Świnoujście. Tym razem trzeba było poprosić o zgodę, bo statek był specyficzny. Właściwie, to był holownik pchający wielką barkę, a na ciasny mostek holownika prowadziła wąska rura, w której można było się zaształować.

- Nie ma problemu – odpowiedział Duńczyk.

- Problem jest – jeden waży osiemdziesiąt kilogramów, a drugi sto dziesięć – dodałem.

- Nie ma sprawy, kilogramy nie grają roli, będzie trochę ciasno, ale się zmieścimy – wesoło zakończył kapitan.

Udało mi się jakoś prześliznąć na mostek przez wąską rurę. Co prawda w połowie się zakleszczyłem, ale pomógł mi napis na kloszu lampy: *Keep smile*. Popilotowaliśmy ten dziwny zestaw. Było ciasno, ale przyjemnie.

Początek sierpnia 2005 roku był chłodny i deszczowy, pilotowaliśmy z Lechem tę pustą barkę do Szczecina. Lechu mój przyjaciel od czasów PSM-ki, znany był jako wielki żartowniś. Zawsze wesoły i dla wszystkich przyjacielski, przepięknie grał na gitarze i śpiewał. To on uczył nas morskich piosenek, rozbudzał romantyczne marzenia, a teraz od lat swoim śpiewaniem uświetnia nasze towarzyskie spotkania.

- Leszek – opowiedz mi coś ciekawego z życia pilota – mówię do przyjaciela.

- Oj dużo się dzieje w życiu pilota – zaśmiał się Leszek. Od tych „ciekawostek” aż włosy siwieją. Ale opowiem ci wesołą historyjkę, która zdarzyła mi się parę lat temu.

- Faktycznie, lepiej żartować niż chorować – dodałem z uśmiechem.

- W 2000 roku po otrzymaniu uprawnień pilotowych bez ograniczenia zostałem oddelegowany do Świnoujścia na pół roku. Pracowaliśmy we dwóch na wachcie w systemie dwie doby na sześć dob wolnych. Obsadzaliśmy statki na zasadzie raz ty, raz ja. W ten sposób przypadł mi do wprowadzenia duży *Grek* – 240 metrów długości i 12,8 metra zanurzenia. Po dwu dniowym oczekiwaniu na poprawę widzialności. Wreszcie widzialność się poprawiła i otrzymałem polecenie obsadzenia *Greka*. Szybką pilotówką ruszyliśmy na daleką redę. Płynąc torem podejściowym między bojami 5 i 6, a bojami 3 i 4 wpłynęliśmy w pas gęstej mgły, a po minięciu bojek 3 i 4 mgła nagle ustąpiła.



*Pilot Lech Katkowski.*

Obsadzając *Greka* wiedziałem więc, że to tylko pasmo mgły, bo przed chwilą przepłynąłem je pilotówką.

Wieża kontrolna Świnoujście potwierdziła mi, że to tylko pasmo mgły, które kończy się przed parą bojek 7-8, tuż przed falochronem wejściowym, a dalej jest już dobra widzialność.

- No to jest moment do zabawienia się kosztem greckiego kapitana – pomyślałem sobie.

Kiedy wpłynęliśmy statkiem w pasmo gęstej mgły, kapitan zwrócił się do mnie przestraszony:

- *Pilot, dense fog!*

Wtedy tuż przed bojkami 7-8 zacząłem machać rękami i mamrotać pod nosem zaklęcia. Stałem tak na skrzydle mostka wykonując ruchy rękoma na wzór afrykańskiego szamana.



Kapitan podchodził do mnie kilkakrotnie, lecz w milczeniu przytykałem palec do ust i nie przerywałem swoich czarów.

Wreszcie kapitan nie wytrzymał, złapał mnie za rękaw i ze zdziwieniem w głosie, spytał:

- Pilot, co ty robisz?
- Rozganiem mgłę – odpowiedziałem spokojnie.
- Co?... Co robisz?... – spytał jeszcze raz z niedowierzaniem.
- No, mówiłem ci, że rozganiem mgłę – powtórzyłem stanowczo.
- E... tam, żartujesz ze mnie – zaśmiał się kapitan.
- Co...? Nie wierzysz... mi? No to zaraz się przekonasz – dodałem z powagą na twarzy.

Greki patrzył na mnie jak na wariata, ale gęba nagle mu się rozdziawiła, kiedy tuż za bokami 7-8, kurtyna mgły opadła i ukazał się falochron wejściowy do Świnoujścia. Przed nami dryfowały też oczekujące na nas holowniki.

Widzialność była piękna.... Grek stał jak słup soli... Dosłownie go „zamurowało”.

Wreszcie po paru minutach doszedł do siebie, dopadł mnie i szarpiąc za rękaw pytał:

- Pilot! Jak tyś to zrobił?...
- Eee... To jest moja wielka tajemnica – odpowiedziałem, zachowując całą powagę.
- Pilot! Ty musisz mi ją zdradzić, przecież to jest niemożliwe... ale przecież widziałem to na własne oczy... – pokrzykiwał zdenerwowany.
- Widziałeś to!/? – spytał drugiego oficera.
- Widziałem... W głowie się nie mieści... Ten Pilot to jakiś czarownik – odpowiedział Filipińczyk. Ale u nas na Filipinach też tacy są – dodał.

Kapitan całkowicie zdezorientowany, dalej szarpiąc mnie za rękaw, próbował dowiedzieć się, jakie to magiczne słowa wypowiedziałem i jak udało mi się rozpędzić mgłę. Nie mogąc dowiedzieć się, postanowił nawet przekupić mnie kartonami papierosów i butelkami wódki. Byłem jednak nieugięty...

- Kapitan! Nie mogę ci zdradzić magicznych słów, bo straciłbym całą swoją moc – poinformowałem go kończąc definitywnie sprawę.

Za parę dni, Roman Kozyra – kolega pilot, który wyprowadzał ten statek, pyta mnie:

- Lechu! Powiedz mi coś ty zrobił, że ten grecki kapitan uwierzył, że potrafisz rozganiać mgłę?...
- No, bo potrafię – odpowiedziałem tajemniczo.

## Kapitańskie buzi

Na burcie przywitał nas lekko podcięty ukraiński kapitan, w uśmiechu błyskając złotymi zębami. Statek stał wciśnięty w róg nabrzeża Chorzowskiego. Brakowało miejsca na wyjściowe manewry, bo za rufą blisko nas stał inny statek. Występowałem w roli praktykanta pilotażu, podziwiając piękne manewry pilota Leszka Katkowskiego, mojego przyjaciela od prawieków.

Leszek zademonstrował prawdziwy pilotażowy kunszt – odchyłał statek bezpiecznie na szpringu, obracał go na basenie i kierował dziobem do wyjścia. Ukraiński kapitan cały był szczęśliwy, wylewnie Leszkowi gratulował.

- Pilot, to były wspaniałe manewry! – wołał. – Od razu widać, że jesteś stary praktyk!
- U nas w Szczecinie wszyscy tak potrafią – odpowiedział Leszek skromnie.

Kiedy jednak potem rozpoczęli długą, gorącą dyskusję, obejmującą większość problemów współczesnego świata, a także polsko-ukraińską wspólną historię – ja jako praktykant zająłem się pilotowaniem statku. Tymczasem oni doszli wreszcie do porozumienia, a Leszek odśpiewał





kapitanowi swą ulubioną piosenkę *Czeremsynę*. Co z kolei tak wzruszyło Ukraińca, że rzucił się na szyję Leszkowi, szlochając i obcałowując go po obu policzkach. Kiedy spróbował zrobić to samo z moimi policzkami, musiałem z lekka zaoponować, ponieważ jednak ktoś statek prowadzić musiał. Ale należne wzruszenie okazałem, aby nie pomyślał, że jestem cham i prostak. Policzki jednak musiałem wytrzeć. No, ale oto przecież pogodziły się dwa zwaśnione słowiańskie narody! Potem wszyscy płakali, aż w końcu ukraiński kapitan złapał Leszka za rękaw i pociągnął w czeluść statkowych schodów, jak się domyślałem – do swojej kabiny. Po kilku minutach wrócili uśmiechnięci, a kapitan dzierżył w dłoniach butelki różnych mocniejszych napojów oraz kartony papierosów.

- Wiesz co, Włodek? – śmiał się Leszek. – On wyrwał drzwi do *bundu* i wyciągnął stamtąd to wszystko!

- To dla was, piloci – *mołodcy!* – darł się ukraiński kapitan, uśmiechając szeroko. – Jesteście wspaniali! A wy i my to przecież Słowianie, prawda?

Przyznaliśmy mu rację.



*Pilot Lech Katkowski w objęciach kapitana.*

### **I know everything**

- Dopływaliśmy do nabrzeża Czeskiego, gdy niemiecki kapitan stwierdził, że zacumuje sam – opowiadał Lech Katkowski.

- *Captain*, uważaj na lód przy nabrzeżu – ostrzegłem go.

- *Pilot! I know everything!* – zapiszczał cienkim głosikiem kapitan.

- OK. Twój statek, masz prawo sam go zacumować...

- *Pilot! No problem! I know everything! I was here many times!* – zatrzęszczał.

No i zaczął podchodzić niebezpiecznie, więc mu na to zwróciłem uwagę.

Ale tylko go zdenerwowałem. Nieoczekiwanie zaczął malować niewidoczną linię na podłodze.



- *Pilot, do not pass this stripe! Don't pass this stripe!* – zawył piskliwie.

- *OK, it's up to you!* – odrzekłem, rezygnując z dyskusji z ewidentnym wariatem. Tymczasem podano szpring dziobowy i kapitan zaczął składać się na nim do nabrzeża. Zatrzymał go tam jednak spiętrzony lód. Zaczął więc wychylać ster na burty i ów lód „wyganiać”. Cienko mu to szło, więc znowu próbowałem pomóc. Ale wydarł się na mnie jeszcze głośniej.

- *Pilot! I said, I know everything! I told you don't pass this stripe!*

- Pal cię licha! – zdenerwowałem się. – Żebyś tak huknął w to nabrzeże!

Nie trzeba było długo czekać, gdy rozległ się huk. Statek wałnął rufą w beton.

- *Nothing happen! Nothing happen!* – zapiszczał płaczliwie kapitan.

Wyjrzałem za burtę, a tam cumownicy i agent właśnie pokazywali uszkodzoną keję.

- *No good, Captain! Big problem!* – wypaliłem mu w twarz z mściwą satysfakcją.

- *Plenty damages! You said, you know everything! Now you'll pay for it!*

- *Pilot, sorry, very sorry...* – wyjąkał, rzeczywiście przestraszony.

Złożyłem raport w Kapitanacie, a szef Portu dowalił wszystkowiedzącemu kapitanowi wysoką karę. I co powiesz? Tak się jakoś złożyło, że akurat wypadła moja kolejka i musiałem wyprowadzać tego mądralę z Czeskiego. Poszedłem tam wściekły. A tu prawdziwa niespodzianka.

- *Welcome on board!* – pisał niemiecki kapitan wyraźnie ucieszony na mój widok.

- *What do you like to drink, my friend?*

- *Hello, Captain!* – zapytałem z gryzącą ironią. – *Do you know everything?*

- *No, pilot! I do not know everything! You know everything!* – zapiszczał pokornie.

- Wiesz Lechu – wtrąciłem – ja też przeżyłem tego wszystkowiedzącego kapita na własnej skórze. Na dodatek dwukrotnie. Pewnego razu, już jako samodzielny pilot, obsadziłem niemiecki statek na redzie. Zostałem tam małego, chudego kapitana, który w trampkach, dzinsach i z chusteczką wokół szyi, wyglądał naprawdę śmiesznie. Spoglądał na mnie spod okularków, równocześnie rozmawiając przez telefon, gdy tymczasem jego statek spokojnie dryfował prosto na bojkę numer 7 i mieliznę. Kogoś mi przypominał i nagle zrozumiałem, że to ten sam facet, który tak mocno zaszedł tobie za skórę.

- Kapitanie, zaczynam pilotowanie – powiedziałem głośno, po czym zakręciłem gałką autopilota, chcąc skrócić w lewo, by wprowadzić statek na tor i uniknąć zderzenia z bojką.

- *Pilot! Don't touch anything!* – zapiszczał niemiecki dowódca, przerywając na chwilę telefoniczne gaworzenie. – *I'm Captain here!*

Mimo tej jego interwencji, udało mi się jednak jakoś wykręcić, wpłynąć na tor, unikając tym samym zderzenia statku z bojką. Ale, nie da się ukryć, zdenerwował mnie.

- *And I am Pilot here!* – powiedziałem więc stanowczo.

- *I know everything here! I was thousand times here!* – rozdarł się niemiecki kapitan na całego.

- No i mało brakowało, a byłbyś huknął w bojkę i wlał na mieliznę! – rzekłem. – Jeżeli nie potrzebujesz pilota, jedź sobie sam. Ale pamiętaj, według przepisów masz sterować ręcznie!

Potem UKA-efką poinformowałem *Świnoujście Traffic*, że kapitan nie chce wykonywać moich poleceń.

- Panie Włodku – odpowiedział oficer dyżurny – możemy statek postawić na kotwicy i zażądać wymiany kapitana!

- Nie chciałbym robić aż takiej afery – odpowiedziałem – może uda mi się z nim jakoś dogadać.

Kiedy statek wpłynął w wejściowe główki, kapitan-okularnik wreszcie mnie posłuchał. Przerzucił sterowanie na ręczne i zaczął kierować osobiście. Milcząco stanąłem mu za plecami, kontrolując jego poczynania. Jechał jednak prawidłowo, więc zająłem się tylko meldunkami na UKA-efce. Na Zalewie, bez pytania, znowu przerzucił sterowanie, mimo, że doskonale wiedział, że jest to wbrew przepisom. Zadzwoniłem wtedy do ciebie, pamiętasz?





- Lechu! Płynę z „twoim” niemieckim kapitanem, tym, co to „wszystko wie”. Nie chce mnie słuchać. Co mam z nim zrobić?

- Postaraj się go przetrzymać – poradził Leszek. – Jeśli napiszesz na niego raport, czeka cię cały szereg męczących przesłuchań. Szkoda twojego czasu!

- Dobra, spróbuję, dzięki Lechu! Zobaczmy jak będzie dalej!?

Tymczasem naprzeciw nas płynął duży statek. Polecilem kapitanowi, aby przeszedł na sterowanie ręczne. Tym razem wykonał polecenie, wołając na mostek pierwszego oficera. Ten, gdy się pojawił, słuchał moich poleceń. Szczęśliwie i spokojnie płynęliśmy w stronę Szczecina. Ale piszczący kapitan nieustannie kręcił mi się za plecami i coś tam mruczał. Przed samym Szczecinem podszedł blisko, szturchnął mnie łokciem w bok i pojednawczo zapytał, czy nie napiłbym się kawy.

- *Nein!* – warknąłem, aż przerażony odskoczył.

Kiedy zacumowaliśmy, już zupełnie spuścił z tonu. Podpisał kwit pilotowy, wyciągnął do mnie dłoń i rzekł:

- *Pilot! Thank you and sorry, but I am not bossy, I just have some ideas and I am 63 years old!*

- *And I am 61! And what?* – odpowiedziałem. – I co z tego wynika?

- *See you!* – rzekł na pożegnanie.

- *See you!* – odpowiedziałem z mieszanymi uczuciami...

Prawdziwym przeciwieństwem „wszystkowiedzącego okularnika” był niemiecki 73-letni kapitan, nazwiskiem Gerd Engel, którego spotkałem na trasie kilka razy. Ten zawsze uśmiechnięty i grzeczny facet naprawdę wiedział wszystko, ale wcale się z tym nie obnosił. Emanował spokojem półwiecznej praktyki, zdobytej na morzach i oceanach. Był też pilotem i wielkim żeglarzem, który na katamaranie samotnie opłynął świat wiele razy. Snuliśmy wspólnie na mostku morskie opowieści, wymieniliśmy wizytówki, obdarowując się wzajemnie książkami swojego autorstwa. Miałem w ten sposób niewątpliwą przyjemność obcowania z naprawdę wielkim człowiekiem morza.

## Panie kolego, a co się stało?

W pierwszym roku samodzielnego pilotowania miałem ciekawe zdarzenie – opowiadał Lechu. Wychodziłem ze Szczecina małym, starym i nie za szybkim statkiem. Gdy kręciłem z Regalicy, właśnie z Pirsu Węglowego na Basenie Górniczym odbiła duża barka z pchającym ją holownikiem. Załadowana węglem na *full* barka miała osiem metrów zanurzenia i rozwijała „zawrotną” szybkość 7,5 węzła.

Przy Hucie dogoniliśmy ten zestaw i nagle wywołał mnie prowadzący ich pilot i zaproponował, żebym go wyprzedził. Przy Hucie było już za późno, więc powiedziałem, że będę go wyprzedzał na Policach, po jego prawej burcie. Przed Policami wywołał mnie ponownie i zapowiedział, że zmniejsza szybkość i zejdzie trochę w lewo. Poinformowałem kapitana mojego statku, że będziemy wyprzedzać zestaw. Daliśmy całą naprzód i rozpoczęliśmy wyprzedzanie. Mijają minuty, a my ledwo go doganiamy. Wywołuję zestaw i proszę, aby zmniejszył szybkość...

- Dobrze panie kolego! – Zmniejszam szybkość i schodzę w lewo – odpowiedział.

Ale po paru minutach okazało się, że ani nie zmniejszył szybkości, ani nie zszedł w lewo. Spotkaliśmy się na polickim zakręcie... Wreszcie nasze dzioby zrównały się i tak płynęliśmy „łeb w łeb” w kierunku zwiężenia. Powoli zaczynało nas ssać do barki i sytuacja stała się niebezpieczna.

- Prawo na burtę! – wydałem komendę, żeby uniknąć przyssania. No i uniknęliśmy przyssania



do barki, ale dziobem wjechaliśmy na brzeg. Kapitan „dostał” hysterii, ale mu wytłumaczyłem, że brzeg jest mulisty i nic się nie stało...

Faktycznie tak było. Uszkodzeń nie było, zenzy i balasty były suche, a jak daliśmy wstecz, to statek łatwo zszedł na głęboką wodę. Nie było wtedy jeszcze *Trafiki* więc nikt nas nie śledził i raportu też nie było potrzeby robić. Popłynęliśmy spokojnie dalej do morza.

Po pół godzinie pilot zestawu zawołał na UKF-ce:

- Panie kolego, a co się stało?

- Dziękuję za współpracę panie kolego! – odpowiedziałem.

Od tego czasu już więcej nie dałem się nabrać na wyprzedzanie z niepewnym pilotem.

## Izba Morska

Odcumowaliśmy ze szczecińskiej stoczni w gęstej mgle. Nie było widać dziobu naszego lotowskiego stateczku, który właśnie skończył remont i płynął teraz do domu.

Pilot Sławomir Górecki zasiadł za sterem i – wpatrując się w mały radarowy ekran – z wielką znajomością poprowadził statek w kierunku redy Świnoujścia. Na Zalewie, kiedy tylko widzialność nieco się poprawiła – pozwolił mi prowadzić stateczek dalej. Sam zaś zaczął opowiadać.

- Panie praktykancie, najbardziej denerwuje mnie stronniczość Izby Morskiej...

- Cholera – mruknąłem – jestem tam ławnikiem!

- No to niech pan posłucha. Opowiem o mojej kolizji, która miała swój koniec w Izbie Morskiej. Pilotowałem wtedy m/v *Lipsk nad Biebrzą*...

- Och! – wtrąciłem znowu. – Co za przypadek! Jakieś dwadzieścia lat temu byłem tam kapitanem!

- Płynęliśmy wtedy ze Szczecina z węglem – ciągnął dalej Sławomir Górecki. – Dopłynęliśmy niemal do II Bramy, kiedy statek zaczął gwałtownie kręcić w lewo.

Dałem całą wstecz, ale nie poskutkowało. Tymczasem, prawdziwy pech, z naprzeciwną płynęła *Lena S*. No i wjechaliśmy jej prosto w lewą burtę. Statki szczyły się, a potem dryfowały z lekkim wiatrem na zachodnią stronę toru. Na szczęście w tym nieszczęściu, oba miały małe zanurzenia i dlatego nie osiadły na mieliźnie. Po pewnym czasie *Lena S* „przebalastowała się” na prawą burtę i tym sposobem wyciągnęła swoją dziurę ponad lustro wody. Była bezpieczna! *Lipsk nad Biebrzą* zresztą też. Po kilku manewrach udało nam się oba statki rozłączyć, po czym popłynęły one do świnoujskiej stoczni. Tam zostały wyremontowane. Niebawem sprawa znalazła się w Izbie Morskiej w Szczecinie.

- Panie pilocie! – zapytał sędzia pilota z *Leny S*. – Jak pan odczuł zderzenie z *Lipskiem nad Biebrzą*?

- Panie sędzio! – odparł pilot z *Leny S*. – Kiedy w nas huknęła *Lipsk*, wylała mi się zupa, którą właśnie wnieśli na mostek...

- No dobrze, a pan jak to odczuł? – sędzia zwrócił się z kolei do mnie.

- Nie odczuliśmy dużego uderzenia – odrzekłem z powagą. – Zupa mi się nie wylała.

- A można wiedzieć, jaka to była zupa? – zapytał sędzia.

- Żurek - wysoki sędzie, a na drugie był bryzol z pieczarkami - dodałem z uśmiechem.

- Co, pańskim zdaniem, było przyczyną kolizji? – chciał wiedzieć sędzia.

- Nie znam przyczyny, ale nagle, na prostej drodze, statek gwałtownie zaczął kręcić w lewo...

- Może mu przyssało rufę? – sugerował sędzia.

- Statek miał niewielkie zanurzenie i płynął prawidłowo torem. Nie zauważyłem, żeby mu przyssało rufę. Może śruba nastawna statku nagle się przesterowała, a to wywołało nagły





skręt w lewo? Wnioskuje, aby rozpatrzyć tę ewentualność, ponieważ dowiedziałem się, że w przeszłości *Lipsk* miał już podobne problemy ze śrubą.

- Czy użył pan steru strumieniowego, żeby wstrzymać to kręcenie? – dążył dalej sędzia Wunsch.

- Nie użyłem, gdyż ster nie był włączony. Zresztą, nie na wiele by się to przydało przy całej naprzód...

- Co też pan opowiada! – wtrącił się energicznie ławnik – inżynier ze stoczni. – Robiliśmy próby z dużym statkiem i przy całej naprzód ster strumieniowy odchylił statek o kilka stopni!

- No to musi pan chyba wiedzieć – skontrolałem – że po włączeniu ster powinien rozgrzewać się kilka minut, a przy całej może się nawet spalić!

- Nie wierzę, żeby śruba tak nagle się przesterowała – pan inżynier przeszedł dyplomatycznie do innego tematu.

- Mogę pana inżyniera zapewnić, że takie wypadki już bywały, na przykład na statku *Wieluń*. W I Bramie przesterowała im się śruba i zrobili zwrot na Zalew.

Na szczęście mieli małe zanurzenie i wrócili na tor. Zresztą, kiedyś miałem podobne zdarzenie, statek kręcił cały czas w lewo, co poznałem po kilwaterze.

Pan inżynier wołał zamilknąć, a pałeczkę oskarżycielską przejęli kapitanowie, broniący statku ze strony Polskiej Żeglugi Morskiej. Pan kapitan Aleksander Nowicki rozpracowywał naukowo całą kolizję, starając się wybronić *Lipsk* za wszelką cenę. Kiedy jednak sędzia Wunsch zażądał starych statkowych dzienników, gdzie powinna być zapisana wcześniejsza stłuczka w Amsterdamie, spowodowana właśnie zacięciem się śruby nastawnej, okazało się, że dzienników nie ma.

Rozprawa zakończyła się bez orzeczenia winy, z domniemaniem, że do kolizji przyczynił się trzeci oficer, który sterował statkiem, dlatego że świeżo zamustrował i nie znał dobrze jego właściwości manewrowych.

- Jak pan widzi, panie praktykancie – zakończył opowieść pilot Sławomir Górecki – w Izbie liczą się przede wszystkim interesy armatora.



*Pilot Sławomir Górecki na skrzydle mostka rosyjskiego żaglowca STS Siedow.*





*Pilot Sławomir Górecki na pilotówce.*

### ***Finis Coronat Opus Koniec wieńczy dzieło***

Małym stateczkiem, załadowanym potasem po sufit, odcumowaliśmy z portu morskiego Police. Był to m/s *Christian* bandery Antigua & Barbuda, własność pewnego Niemca. Dowodził nim mój kolega z PSM-ki Zbigniew Bochat (pseudonim „Szpara”), z którym nie widzieliśmy się sporo lat, więc na mostku od razu „popłynęły” morskie opowieści. Któż by wtedy pomyślał, że za parę miesięcy, będę przemawiał nad jego grobem. Umarł w morzu na posterunku, gdzieś tam na redzie w Grecji.

Wtedy na trasie opowiadać zaczął pilot Zbigniew Zienkiewicz.

- Wszystko dobre, co się dobrze kończy. Dawno temu, na redzie Świnoujścia czekał na kotwicy duży grecki statek. Miał za duże zanurzenie. Zgłosił dziewięć i pół metra, po czym stanął, czekając na wyższą wodę. Cekał potem jeszcze ze dwa tygodnie, a stan wody ciągle był za niski. Tymczasem Grek miał w ładowniach fosfaty, przeznaczone dla Polic. Więc dyrektor tamtejszych zakładów zamęczał nas telefonami, domagając się natychmiastowego wprowadzenia statku i grożąc zatrzymaniem produkcji z powodu braku surowca.

- Zatem zapasy surowca miał raczej niewielkie – wtrąciłem. – Zresztą, czy kapitan greckiego statku nie umiał wyliczyć, ile może tych fosfatów załadować, aby nie mieć kłopotów z zanurzeniem?

- No, nie wiem – odrzekł pilot Zienkiewicz. – O ile dobrze pamiętam, to tamten kapitan tłumaczył mi, że tak właśnie kazał mu ładować czarterujący, nawiasem mówiąc – PŻM. Ale wróćmy do wątku. Przypominam sobie, że akurat była niedziela, piękny słoneczny dzień. Tkwiłem na stacji pilotów w Świnoujściu, statków do pilotowania nie było. Pomyślałem więc





w pewnej chwili, a może by tak wprowadzić tego *Greka*? Wody trochę przybyło, przepisy pozwalały na wejście statków z zanurzeniem do dziewięciu metrów. Był to pociągający pomysł, zwłaszcza, że grecki kapitan doniósł, że zmniejszyło mu się zanurzenie, ma zaledwie kilka centymetrów powyżej dziewięciu. Chwyciłem więc za słuchawkę i zadzwoniłem do Lucjana Plusko, koordynatora pilotów w Szczecinie. Słuchaj Lucjan, powiedziałem, może wprowadzić tego *Greka*, co? Przecież nie będziemy targować się o głupie kilka centymetrów! Plusko zadzwonił do Kapitanatu, a potem do mnie. Dobra, rzekł, załatwione, bierz go!

Potem wszystko szło dobrze aż do Zalewu, kiedy grecki kapitan nagle wystartował do mnie z pytaniem, ile weźmiemy holowników na mijance w Policach. Zaartowałem, że tak wielki statek powinien wziąć przynajmniej sześć. Bardzo się zdenerwował, mówiąc, że go armator powiesi za taką ilość – może tylko pięć, co?

I polecał po butelkę whisky, aby mnie przekupić. Nie zdążyłem nawet się pośmiać, bo właśnie dopłynęliśmy do mijanki w Policach. A tam – macie pojęcie? – nie czekał na nas żaden holownik. Ani jeden! Zatrzymałem więc statek i stanęliśmy w dryfie. Potem zadzwoniłem do dyspozytora holowników na Gołnowie i zapytałem, dlaczego nie ma holowników. Odrzekł, że agent nie zamówił. W chwilę potem pojawił się agent, który wyjaśniał, że nie wiedział, iż ten *Grek* w ogóle wchodzi. Więc zadzwoniłem do koordynatora pilotów Lucjana, mówiąc mu, że agent nie załatwił holowników, zaś ja stoję z *Grekiem* na polickiej mijance w dryfie.

Na takie *dictum* Plusko obiecał przerzucić holowniki ze stoczni, bo tam właśnie miały one niebawem wyprowadzać jakiś statek. W oczekiwaniu na ich pojawienie się przy mijance, musiałem jednak jeszcze godzinę podryfować.

- Ale numer! – zawołałem.

- To jeszcze nic – powiedział spokojnie Zienkiewicz. – słuchajcie, co stało się potem. Oto nasz grecki statek ustawił się rufą do wejścia na Police i spokojnie sam dryfował do kei. Tylko dwa razy kopnąłem maszyną do przodu, aby go wyprostować, ale w zasadzie spokojnie sam doszedł do nabrzeża. Tam nam podali cumy z ręki i stanęliśmy bez pomocy holowników. Najprostsze na świecie manewry! I wówczas pojawił się pierwszy holownik, dobił do burty *Greka* i powiedział, że musi podpisać cztery kwity. Kapitan, cały szczęśliwy, podpisał kwity i przyniósł mi znowu whisky *Chivas Regal*. A holowniki wróciły do stoczni, gdzie zajęły się wreszcie tamtym statkiem.

- To koniec? – zapytałem.

- Niestety, nie. Wówczas, na tym *Greku* w Policach też uważałem, że to koniec. Wszyscy przecież powinni być szczęśliwi, czyż nie? A tu się nagle pojawiło dwóch *draft surveyorów*, którzy odczytali zanurzenie *Greka*. I wyszło, że na dziobie mamy 9,51 metra, a na rufie 9,56! Następnego dnia wezwał mnie na dywan Kapitan Portu i oświadczył, że rozpoczyna postępowanie karne, ponieważ nie sprawdziłem zanurzenia statku. Ponadto niebezpiecznie manewrowałem statkiem, cumując przy kei bez pomocy holowników. W dodatku obserwator PO Police jakoby zauważył, że przekroczyłem prędkość na torze, bo czas przejścia był krótszy o cztery minuty. Wobec tych wszystkich grzechów, on, Kapitan Portu, będzie wnioskował o obniżenie mi pilotowanego tonażu oraz skierowanie sprawy do sądu.

- I co? Dali ci popalić?

- Nie, ponieważ to nie ja decydowałem o wprowadzeniu statku, tylko koordynacja w porozumieniu z Kapitanatem. Wstał się za mną ów dyrektor Polic, Szef Pilotów, Starszy Wachty i kilku innych. Wszystko dobre, co się dobrze kończy. Zamiast kary dostałem odznaczenie „Srebrny Zasłużony Pracownik Morza”.





*Pilot Zbigniew Zienkiewicz z kapitanem Zbigniewem Bochatem (moim kolegą z PSM).*

### **Kpt. ż.w. Pilot Morski Andrzej Kasprzycki**

Urodził się 11 listopada 1949 roku w Tarnowskich Górach. W 1971 roku ukończył PSM w Szczecinie. Pilot Morski od roku 2000.

### **Strachliwy kapitan**



*Praktykuję u pilota Andrzeja Kasprzyckiego.*





W czasie wielu lat pracy na morzu, także w pilotażu, pracowałem z wieloma najróżniejszymi ludźmi. Byli to osobnicy najdziwniejszych charakterów i różnych narodowości, od mężczyzn wyjątkowo spokojnych, żeby nie powiedzieć „mruków”, poprzez straszliwie gadatliwych narwańców, na „ciężko przestraszonych” skończywszy. Poniższe zdarzenie miało miejsce na przełomie któregoś października i listopada, w najgorszym czasie dla pilota morskiego, bowiem wtedy zwykle zaczynają atakować jesienne sztormy i gęste mgły. Wtedy to niezwykle często wzrasta u pilotów poziom adrenaliny, spowodowany chociażby wielkością prowadzonego statku, kiepską pogodą, a szczególnie słabą widocznością na torze wodnym.

Otóż któregoś takiego dnia, po całonocnym wyprowadzaniu statku w morze, dyspozytor Stacji Pilotów w Świnoujściu poinformował mnie przez radio, że za trzy godziny będę wdrapował się na pokład *Volgo-Balta*, którego muszę zaprowadzić do portu barkowego w Policach. Wiadomość ta bardzo mnie ucieszyła, ponieważ sądziłem, że na tym statku odrobinę odpocznę. *Volgo-Balty* są bowiem statkami z małym zanurzeniem i podczas ich pilotowania nie trzeba tak bardzo uważnie pilnować środka toru wodnego. W dodatku, barkowy port, licząc od świnoujskiej redy, to aktualnie najbliższe miejsce do cumowania.

Do tych zalet doliczyłem jeszcze moje doświadczenie ze współpracy z rosyjskimi załogami, które są zazwyczaj zdyscyplinowane, zawsze chętne do pomocy. Na statkach Rosjanie nigdy nie sprawili mi kłopotu.

Dobry nastrój i perspektywa trzech godzin spokoju spowodowały, że postanowiłem dać nieco odpocząć nogom, niebawale zmęczonym po całonocnym wystawianiu na mostku. Poprosiłem więc dyspozytora, aby mnie obudził, po czym wpakowałem się do łóżka. Ale nie zdążyłem nawet porządnie zasnąć, kiedy usłyszałem głośnie pukanie do drzwi.

- Andrzej, koniec spania! Do roboty!

Zerknąłem na zegarek. Nawet dwóch godzin nie dali pospać! Szybko dowiedziałem się, dlaczego. Oto za oknem królowała „zerówka”, czyli taka mgła, że z mostka dziobu nie widać. Zakląłem w duchu, bo przecież liczyłem na spokojny przelot do Polic. A mgła zapowiadała kłopoty.

Przygoda zaczęła się dziwnie. Zwykle statki obsadzamy na redzie, w zgodzie z portowymi przepisami, między parami pław 7-8 a 5-6. W szczególnych wypadkach, na przykład w czasie silnego sztormu, robimy to w porcie. Tym razem było inaczej. Przy zerowej widzialności kapitan *Volgo-Balta* poprosił, żeby go obsadzić wcześniej. Trochę mnie to zdziwiło.

W oczach załogi kutra pilotowego też dostrzegłem niedowierzanie. No, ale klient nasz pan, nieprawdaż? Popłynęliśmy więc na redę ku miejscu, jakie wskazał kapitan.

Wszystko odbyło się, jak zawsze. Wszedłem na pokład, na mostku zameldowałem przez radio do *Świnoujścia Traffic*, podając odpowiednie dane. Dostałem zgodę na wejście, popartą informacją o planowanym ruchu jednostek na torze wodnym. *Trafika* poinformowała mnie jeszcze o ograniczonej widzialności na całym torze wodnym, a nie tylko w rejonie Świnoujścia, czego z grubsza się spodziewałem. Na koniec potwierdziła przeznaczenie statku – Police, port barkowy.

Kapitan statku był młody. Wyglądał na bardzo spiętego. Zachowywał się dziwnie, co rusz zerkając nerwowo na ekran radaru. Kiedy mijaliśmy świnoujską bazę promów morskich, zapytał mnie, czy właśnie tu będziemy skręcać. A to była odnoga Starej Świny, prowadząca do Morskiej Stoczni Remontowej. Odpowiedziałem więc, że nie skręcimy, bo to nie ten szlak. Po chwili zauważył jednak na radarze wejście do Basenu Południowego, który zajmują okręty Marynarki Wojennej. I znowu miał jakieś wątpliwości.

- Pan *locman*, a tu skręcimy?

- *Niet*, kapitan! – odpowiedziałem.

- No to gdzie my właściwie idziemy, co?



Odrobinę mnie zdenerwował, ponieważ nie lubię, gdy ktoś wtrąca się do mojej pracy. Odpowiedziałem więc odrobinę za głośno.

- *Kapitan, ty mnie nie mieszej, charaszo?*

I wróciłem do przyglądania się ekranowi radaru, bo przecież mieliśmy silną mgłę. Ale zrobiło mi się głupio, że tak na niego warknąłem, więc dodałem, że płyniemy do portu barkowego w Policach. Ta informacja najwyraźniej kapitanem wstrząsnęła.

- Pan *locman*, ja tam dawno nie był, a tu taka mgła!

W pierwszej chwili nie wiedziałem, co powiedzieć. Ale coś mnie podkusiło, aby sprawdzić jego odporność psychiczną. Chciałem też przekonać się, jak zareaguje.

- Kapitan, to jeszcze nic, bo ja tam w ogóle nie byłem!

W kapitana jakby piorun strzelił. Wręcz zaniemówił. Zauważyłem, że coś jest z nim nie tak. Ale nadal ciągnąłem grę.

- Kapitan! – pocieszałem go obłudnie. – Nie martw się. W Trzebieży łowią rybacy, a stamtąd do Polic podobno blisko. Zapytamy ich o drogę i pójdzie łatwo!

Kapitan spojrzał na mnie takim wzrokiem, jakby chciał sprawdzić, czy mam wszystkie klepki w porządku. Jego oczy mówiły wyraźnie – „co oni mi tu za artystę przysłali”? Nie chciałem go dalej stresować i uznałem, że czas przerwać zabawę.

- Kapitan, jak myślisz, po co jest pilot na statku, a? Jestem tu przecież po to, abyś ty się nie martwił! Zaprowadzę cię bezpiecznie do Polic! Nawet w takiej mgle!

Kapitan w jednej chwili odzyskał humor. Na jego twarzy nawet pojawił się uśmiech. W końcu uwierzył, że pilot jedynie trochę z nim pożartował.

No i tak było. Dalsza wspólna podróż była spokojna i właściwie nie miała historii. Zaczumowaliśmy w porcie barkowym bez kłopotów. Kapitan wylewnie ścisnął mi dłoń i bardzo dziękował za pilotaż.

- Wiesz, naprawdę bałem się z tobą jechać w takiej mgle, pan *locman*!

- Wiem – odparłem uprzejmie. – Ja z tobą też się bałem, kapitan!

Potem w wielkiej zgodzie poszliśmy do jego kabiny, gdzie uroczyście wręczył mi „marynarski suvenir”.

A swoją drogą, pilotaż w „zerowie” do portu barkowego w Policach wymaga sporych umiejętności. Więc przy takim napięciu, poczucie humoru jest bardzo wskazane.

Andrzej Kasprzycki

## Dziwne manewry

- Panie Włodku, ma Pan dobry statek, na dodatek stoi dziobem do wyjścia... życzę dobrej drogi – pożegnał mnie dyspozytor pilotów.

Faktycznie, m/t *Amonith* stał przy „fosfatowych dalbach” dziobem w kierunku wyjścia w morze. Niewielki 83-metrowy tankowiec prezentował się ładnie, a na jego rufie dumnie powiewała norweska bandera. Sprawdziłem zanurzenie na rufie – było 4,3 metra.

Na pokładzie przywitała mnie polska załoga.

- Cała załoga polska? – zapytałem.

- Tak jest ...Panie pilocie! – odpowiedział uśmiechnięty wachtowy.

Kapitan – starszy pan – przywitał mnie serdecznie ściskając dłoń.

- Jesteśmy gotowi – zameldował.

- No to płyniemy – skwitowałem i zameldowałem gotowość do *Szczecin Traffic*.

- Możecie odcumowywać – pozwolił *Traffic*.





- Panie pilocie! To ja odcumuję – zadeklarował się kapitan.  
- Bardzo proszę, to pański statek, proste manewry – dodałem.  
- Wie pan nie mamy steru strumieniowego, to ja się trochę odchyłę na rufowym szpringu, bo wiatr jest dopychający.

- Bardzo słusznie – potwierdziłem i poszedłem do nawigacyjnej wypełniać „Kwit Pilotowy”.  
- Cholera rzucili mi rufowy szpring!!! – usłyszałem za chwilę krzyk kapitana.  
- Jak to rzucili, bez polecenia? – zdziwiłem się.  
- No właśnie! Nie było polecenia, widzi pan jakich tu mamy cumowników – denerwował się kapitan. Taki długi szpring znowu podawać... Może odcumujemy na dziobowym? – zaproponował kapitan.

- No dobra... to odchylaj pan rufę na dziobowym szpringu – zgodziłem się.  
- Jak pan kopniesz wstecz, to dziób w którą stronę leci? – zapytałem.  
- W prawo, mamy śrubę prawoskrętną – odpowiedział kapitan.  
- To dobrze, wyjdzie pan rufą na kanał, dziób skręci w prawo i tylko potem jechać do przodu, proste manewry – dodałem i zająłem się dalej wypisywaniem kwitu.

Kiedy wyszedłem z nawigacyjnej, statek był na środku kanału, ale zdziwiłem się, bo wszystko się zgadzało oprócz tego, że dziób kręcił w lewo zamiast w prawo.

- Cholera! – zakląłem – znowu okazało się, że statek to „ona” (po angielsku *She*) i jako kobieta nigdy nie wiadomo co robi.

- Nie chce kręcić w prawo, wiatr go trzyma – denerwował się kapitan.

W tym momencie zobaczyłem kręcący na Huku wychodzący w morze statek.

- Panie kapitanie! Statek wychodzi w morze i nie możemy kręcić mu przed dziobem, myślę, że musimy popłynąć w kierunku Szczecina i bezpiecznie zakręcić na Huku.

- Ma pan rację, *safety first* – zgodził się kapitan.

- Marcin, *Amonith*! Nie będę kręcił Ci przed dziobem! Płynę w kierunku Szczecina, mijamy się normalnie lewymi burtami, wykręcę na Huku! – krzyknąłem na UKF-ce.

- OK! Dziękuję! – odpowiedział Marcin (pilot).

Dopłynęliśmy już prawie do Huku, gdzie miałem się obrócić, gdy nagle odezwał się na UKF-ce inny statek.

- Włodek! Ja też wychodzę w morze i jestem przy doku nr 5, za dziesięć minut będę na Huku, może będzie bezpieczniej jak popłyniesz dalej i obrócisz się przy doku nr 5?

- Masz rację Stasiu, bezpieczeństwo najważniejsze! Płynę dalej! Obrócę się przy doku nr 5 – stwierdziłem i powiadomiłem *Szczecin Traffic*.

Tym sposobem popłynąłem do Szczecina, zamiast do Świnoujścia i na redę....

Na szczęście nie było więcej „przeciwników” tzn. tych płynących do morza, no i udało się wreszcie przy doku nr 5 wykręcić (zresztą przez prawą burtę) i popłynąć we właściwym kierunku... na redę.



Wyprowadzaliśmy z Markiem statki ze Szczecina o tej samej porze.

- Jeżeli holownik *Hermes* będzie zacumowany do tej barki „na sztywno” – powiedziałem, gdy podjechaliśmy autem na nabrzeże – to zestaw miałby łącznie sto czterdzieści metrów. Wtedy zaliczałby mi się do „dużych statków”. A ja, jak wiesz, potrzebuję pilotowania pół setki dużych statków, co pozwoli mi na uzyskanie wyższych uprawnień zawodowych. Może więc zgodzisz się na zamianę, co?

- Jak chcesz, to jedź! – odpowiedział Marek.

Zamiana statków bardziej odpowiadała Markowi, ponieważ zestaw płynął powoli, a „mój” statek był szybki. Wdrapałem się więc na mostek holownika *Irbis*, niemal od progu pytając kapitana, w jaki sposób zamierza holować barkę o długości stu dziesięciu metrów, która zwie się *Jaguar*.

- Panie pilocie – odpowiedział kapitan. – *Irbis* ma 28,5 metra i będzie holował *Jaguara* przy pomocy trzydziestometrowego holu. Natomiast holownik *Hermes* liczy 29,9 metra, a zamocujemy go „na sztywno” do rufy barki. Łącznie cały ten zestaw będzie miał 198,4 metra.

- Bardzo się cieszę, panie kapitanie – rzekłem. – Jeśli *Hermes* będzie „na sztywno”, to taki zestaw zaliczą mi do dużych statków...

Potem połączyłem się ze szczecińską *Trafiką*.

- Woła zestaw holowniczy *Irbis*, barka *Jaguar* i holownik *Hermes*! – krzyknąłem na kanale 69. UKA-efki.

- Słucham *Irbis*? – odpowiedział *Szczecin Traffic*.

- Zestaw gotowy do wyjścia, pilot Grycner, maksimum zanurzenia 3, 8 metra, do Rotterdamu. Barka z holownikiem *Hermes* na sztywno z rufy, razem sto czterdzieści metrów długości, a *Irbis* ciągnie na trzydziestometrowym miękkim holu. Razem zestaw liczy 198,4 metra!

- Czy ma pan zezwolenie pilotowania statków do dwustu metrów? – zapytał *Traffic*.

- Nie mam – odpowiedziałem. – Tylko do stu siedemdziesięciu metrów. Ale według przepisów hol się nie zalicza, więc chyba się mieszczę...

- Zaraz to skonsultujemy...

Po chwili UKA-efka znowu zaskrzeczała.

- Może pan płynąć, jest zezwolenie...

- Dziękuję! – szczerze się ucieszyłem. – Jedziemy!

Sterował kapitan, ale ja wydawałem komendy. Barka *Jaguar* zachowywała się na holu poprawnie. Niekiedy tylko lekko „myszkowała”. Natomiast *Hermes* właściwie nie miał niczego do roboty, ponieważ przycumowany był do rufy *Jaguara*. Slalom zaczął się dopiero wtedy, gdy za sterem usiadł pierwszy oficer, Polak. Natychmiast mnie zdenerwował.

- Panie *chiefie*, do cholery, gdzie pan jedziesz?! Nie możesz pan utrzymać kursu?!

Nie odpowiadał. Widziałem, że się stara, brakowało mu jednak umiejętności. Był wyraźnie zdenerwowany. Wreszcie nie wytrzymałem i krzyknąłem na dół, z mostku do mesy:

- Kapitan! Proszę na mostek!

Pojawił się natychmiast.

- Panie kapitanie, tak dalej nie będziemy jechać. *Chief* nie umie sterować, barka płynie slalomem. A tu blisko są mielizny i taka jazda jest skrajnie niebezpieczna!

- OK – odrzekł na moje *dictum*. – Ja posteruję, *chief* niech idzie sobie odpocząć...

I znowu płynęliśmy poprawnie. Umiejętnie mijaliśmy statki, a na zakręcie Mańków bezpiecznie minęliśmy pracującą tam pogłębiarkę *Inżynier Łęgowski*.

Poproszony przez kapitana, *chief* przyniósł kawę. Jej aromat przyjemnie „rozlał się”





na mostku. Minęliśmy IV Bramę i pierwszy oficer znowu zmienił kapitana za sterem. Nie posterował jednak długo, bo historia się powtórzyła. Jechał tak fatalnie, że ponownie musiałem poprosić kapitana do steru. Tym razem *chief* poszedł „odpoczywać” definitywnie.

- Panie pilocie – usprawiedliwiał go kapitan. – Muszę panu powiedzieć, że *chiefowi* brakuje praktyki. Wcześniej pracował w Polskim Ratownictwie Okrętowym, a tam, jak pan wie, praca polega głównie na gotowości. Rzadko wyrusza się w morze... No i jeszcze to, że u nas *chief* robi dopiero drugi rejs. To mało, aby nabrać rutyny. On o tym wie, ma kompleksy, denerwuje się i tak dalej...

- No to będzie miał pan ciężko – rzekłem. – Zwłaszcza, że płyniecie przez Kanał Kiloński. Tam przyjdzie samemu usiąść za sterem...

- No właśnie, dlatego chciałem go nauczyć sterować...

Dopływaliśmy już prawie do Świnoujścia, gdy nagle na mostek wpadł marynarz.

- Panie kapitanie! *Chief* chyba ma zawał serca! – wykrzyczał zdenerwowany.

Zaoferowałem swoją pomoc.

- Proszę się nie martwić. Niech pan biegnie do *chiera*, sam posteruję...

Po kilku minutach „Stary” powrócił na mostek. Powiedział, że *chiera* trzeba przekazać do szpitala w Świnoujściu, bo istotnie źle wygląda, trzęsie się i poci. Poczulem się winny. Może za mocno go opieprzyłem?

Zawołałem pilotówkę, która zabrała *chiera* na brzeg. Na kei czekał już ambulans. Potem wyprowadziłem zestaw na redę, gdzie kapitan rzucił kotwicę, ponieważ przyszło mu teraz poczekać na nowego pierwszego oficera. Po raz setny okazało się, że ta praca, stresuje nie tylko pilotów.

## Bosman

- Włodek, to ty? – zapytał mnie siwy facet, siedzący na ławce w poczekalni do lekarza.

- Ano ja – odpowiedziałem odrobinę niepewnie, ponieważ nie umiałem siwego faceta rozpoznać. Twarz jakby znajoma, ale skojarzeń żadnych. Kto to może być, u diabła? Wszakże nieznajomy usiłował mi pomagać.

- To ja, Stanisław! Byłem bosmanem w porcie Szczecin! Spotykaliśmy się, kiedy pływałeś na *Cieszynie*, pamiętasz?

- Chłopie! – zawołałem. – Toż to było trzydzieści lat temu! Troszkę się zmieniliśmy przez te lata! Boże, ale ty masz pamięć!

- Pamiętam cię doskonale. Byłeś zawsze przyjacielski i wesoły. Sporo wódki razem wypiliśmy. Wtedy wszyscy w porcie ciągnęli, jak smoki. No, to były dobre czasy. A co ty teraz porabiasz?

- Jestem pilotem na trasie Szczecin–Świnoujście – odrzekłem.

- Dawno temu, przez trzy i pół roku, pracowałem w Punkcie Obserwacyjnym Police. Czy tam ktoś jeszcze wachtuje?

- Nie. Cumują statki do pomostu, wyładowują...

- Ja tam zostałem zesłany za karę – rzekł. – Wysłali mnie na tę cholerną wieżę, bo padłem w porcie. Zdarzył się w porcie wypadek, zginął marynarz z pchacza. Ja w tym czasie piłem wódkę na statku z jakimś kapitanem. Wylazłem na keję, a tu, bracie, cała oficjalka z dyrektorem na czele. Gdy mnie ujrzeli „podgrzanego”, od razu zesłali na tę wieżę do Polic. Był to dla mnie koniec świata, ponieważ mieszkalem w Dąbiu i do pracy musiałem dojeżdżać kilka



godzin. Najpierw autobusem, potem tramwajem, znowu autobusem, a jeszcze na piechotę ze dwa kilometry. Zaś gdy zdarzała się cofka, to wałami szło się aż cztery kilometry! Najgorsze, że odcięli mnie od wody i biznesu. W porcie to zawsze wtedy flaszki kapitanowie dawali, a i zarobić można było. A na tej wieży nawet pospać nie dawało rady, bo statki nieustannie meldowały i należało odpowiadać im na UKA-efce. Kiedyś uderzyła ciężka mgła, widzialność zero, pilot Sylwester Wyszomirski prowadził duży statek. Patrzę, a tu dziób tego statku wynurza się z mgły i jedzie prosto na mnie, na tę moją wieżę. Nie wiedziałem, czy uciekać, czy w portki robić. W ostatniej chwili ryknąłem w UKA-efkę:

- Panie Sylwku! Jedzie pan prosto na mnie! Dziobem już jest pan na czwartym piętrze wieży!

Zakotłowało się. Statek kopał maszyną całą wstecz. Jednak zatrzymał się. Ale co strachu się najadłem, to najadłem. Miałem tam zresztą więcej takich historii. Oj, przeżyłem swoje na tej wieży w Policach na tym Punkcie Obserwacyjnym... Prawdziwa katorga!

Ciekawie opowiadał, ale musiałem jego opowieść przerwać, bo właśnie otworzyły się drzwi i pielęgniarka poprosiła mnie do środka. Wstałem i serdecznie uściśnięm dłoń Stasia.

- Trzymaj się, stary! Bardzo się cieszę, że cię spotkałem!

## Bosun

Tuż przed „główkami” świnoujskiego portu „moja” pilotówka dogoniła niebieski stateczek, wyposażony w nienaturalnie wielkie maszty, a noszący nazwę *Kormoran*. Wdrapałem się po sztorntropie na pokład, po czym szybko ruszyłem na mostek, bojąc się, że statek wjedzie na falochron. Na mostku, coś tam mamrocząc, uściśnął mi rękę chudy, niepozorny, starszy facet, a inny – potężnie zbudowany drab – miażdżąc mi dłoń – wyjaśnił łamaną angielszczyzną:

- To jest kapitan, a ja jestem pierwszym oficerem...

- Wszystko porządku? – zapytałem rutynowo.

- Oczywiście, pilot! – odrzekł potężny *chief*. – Nie martw się, ten statek zawijał do Szczecina wiele razy...

- To włączcie radar – poleciłem.

- Pilot, a może włączymy go później? – znowu odezwał się *chief*, a kapitan z aprobatą kiwnął głową.

- Nie, natychmiast! – rzekłem z pewnym naciskiem. Padał deszcz, widoczność słaba, a poza tym chciałem wiedzieć, czy radar działa. Pilotowanie objąłem w główkach i dopiero kręcąc galką autopilota, zauważyłem, że steruję na kompas magnetyczny.

- Nie macie żyrokompasu? – zapytałem zdziwiony.

- Nie mamy – wyjaśnił *chief*. – Steruje się na kompas magnetyczny. Więc uważaj, pilot, bo *midship* przesunięty jest pięć stopni w prawo!

- Ile lat ma ten statek? – spytałem, rozglądając się dookoła.

- Tylko czterdzieści – odpowiedział z uśmiechem potężny *chief*. – Chcę dodać, pilot, że musisz uważać płynąc pod liniami wysokiego napięcia i nad kablami elektrycznymi, bo ten kompas magnetyczny głupieje i autopilot kręci sterem na burtę...

- Dobrze, żeś mi to powiedział – skwitowałem nerwowo. – Przechodzimy więc na ręczne sterowanie, bo tu jest pełno kabli, a niebawem w Świnoujściu będziemy przepływali pod linią wysokiego napięcia. Nie chciałbym wylądować na brzegu! Chwileczkę, macie system AIS?

- Mamy, o tutaj, zakryty klapką... Ale jest wyłączony...

- To go włączcie, bo według przepisów powinien pracować – poleciłem.





- Dobra, włączymy – rzekł *chief* – długo jednak nie popracuje, bo ma słabe baterie.

Radar pracował równie słabo. Przez zaparowane i zalane deszczem szyby niewiele było widać. Na dodatek brakowało wycieraczek, a środek statku zasłaniały wielkie maszty. Byłem zdenerwowany. Co to za statek? Z jakiego wieku? Co oni jeszcze mają w zanadrzu? Czym mnie zaskoczą?

- Mówilem Filipińczykom, żeby nic na dole nie gotowali, bo para leci na szyby – marudził barczysty *chief*. – Te cholerne maszty także mieli ściąć, lecz brakuje na to forsy...

Nieoczekiwanie okazało się, że *chief* jest Litwinem. Kiedy kapitan znikł z mostku, nagle rozgadał się po rosyjsku. W tym właśnie języku postanowił się wyplakać.

- Pilot – żalił się – kapitan to Niemiec, właściciel tego statku. Cholerny sknera. Jeść daje cienko, musimy sobie dokupywać. Dlatego Filipińczycy ciągle coś tam na dole gotują, brak kucharza...

- O, cholera! – wydusiłem zgnębiony. – Myślałem, że tutaj coś zjem! Cały dzień nic nie miałem w ustach!

- Pilot! Coś ci przyniosę z kabiny! – zaoferował się barczysty *chief*, Litwin. – Ostatnio kupilem salami!

Po chwili przyniósł kawałek chleba i gruby plaster salami. Za nim pojawił się Filipińczyk, niosący herbatę. Zająłem się zatem kanapką. I w tej właśnie chwili usłyszałem warczenie. Na moich butach stał wielki rudy labrador. Szczęrzył kły i warczał. Ogromny łeb wcisnął między moje nogi i wymownie wlepił ślepią w kanapkę.

- Nie oddam ci tej kanapki, sam jestem głodny – stwierdziłem desperacko, odgryzając pierwszy kęs.

- Pilot, to pies kapitana, wabi się Bosun czyli Bosman. „Stary” karmi go lepiej, niż nas. Kiedyś zauważyłem, że Filipińczycy chcieli mu zabrać mięso. W końcu dojdzie do tego, że go zjedzą, bo psy to u nich przysmak. Na dodatek są wkurzeni, bo kapitan każe im sprzątać psie gówna...

*Chief* skończył opowiadać, a Bosun wreszcie zlaźł z moich butów. Natychmiast jednak zaczął wyć, wyraźnie zrozpaczony, że mu nie dałem salami. *Chief* skomentował to natychmiast.

- Pilot, on wyje po przyjacielsku. Wyje, gdy kogoś polubi. Nie bój się, on ci nie zrobi krzywdy! Bosun! Spokój! To jest twój przyjaciel, pilot, wiesz?

Bosun jednak nie bardzo rozumiał Litwina, ponieważ znowu niebezpiecznie zawarczał. I w tejże chwili zawarczał też kompas...

- Nic, nic, on tak czasem ma, że warczy na zakręcie – tłumaczył *chief*.

Bosun odpuścił już salami i przyniósł w pysku poduszkę. Rzucił ją pod moje stopy i groźnie zawarczał.

- A teraz czego chce? – zapytałem.

- Chce się bawić, musisz w tę poduszkę rzucić, a on będzie aportował – wyjaśnił *chief*.

Rzuciłem mu więc parę razy tą poduszkę po kątach mostka, ale on ją znowu przynosił i dalej nie dawał mi prowadzić statku, domagając się dalszej zabawy.

Miałem już tego wszystkiego dość. Tego statku, psa, skąpego kapitana, litewskiego *chiewa*, wyplakującego się po rosyjsku. Podniosłem poduszkę i cisnąłem ją na schody, Bosun poleciał w te pędy i runął piętro niżej, a ja zamknąłem drzwi na mostek.

- Uważajcie! – krzyknąłem na UKA-efce do płynących z przeciwka statków. – Pies nie daje mi sterować!

- To zjeżdżaj z toru! – odkrzyknął ktoś.

- Włodek! – zawołał pilot z najbliższego statku. – Znam ten statek, będziemy mijać się w IV Bramie, a tam ich kompas magnetyczny głupiej, ster leci na burtę!

- Dzięki! – odpowiedziałem. – Już mi o tym powiedzieli! Przeszedłem na ręczne sterowanie!

Mimo tych wszystkich pułapek, udało mi się jednak dopłynąć i zacumować bezawaryjnie. Bosun chyba się nie obraził za zamknięcie mu drzwi przed pyskiem, bo odprowadził



mnie do trapu. Stał na tylnych łapach, a przednie oparł o burtę, sprawdzając co się dzieje na kei. Potem szczekaniem popędził Filipińczyków do pracy przy wyrzucaniu trapu, a następnie pierwszy zszedł na ląd. Na kei pożegnał mnie wyciem.

## Bukszprytem w topole

Zadzwoniłem do kolegi pilota. Bolek, poprosiłem, możesz zamienić się ze mną statkami? Tobie przypada *Dar Młodzieży*, a ja mam wielką na niego ochotę. Da się zrobić?

- Jeśli się zgodzę – rzekł Bolek – to jaki statek mi przypadnie?

- Masz *Spikę* za dwie godziny z Katowickiego. Rusz za tobą po godzinie. Wiesz, zależy mi na tym *Darze*! Chciałbym tam zrobić kilka zdjęć do mojej książki o pilotażu...

- Dobra, jedź! – odpowiedział Bolek, który u nas słynął z uczynności i koleżeńskości.

- OK, dzięki! Zadzwonię do stacji pilotowej i powiem, że zamieniliśmy się statkami...

I tak to się zaczęło. Ubrałem się elegancko pod krawat i pojechałem na Wały Chrobrego obsadzić *Dar Młodzieży*. Na kei tkwiła szczecińska telewizja. Stało też sporo ludzi, którzy przyszedli pożegnać dziennikarzy, wybierających się na *Darze* w rejs do Sankt Petersburga. Na mostku powitał mnie z marsową miną niespełna czterdziestoletni kapitan. Właśnie mieliśmy odcumowywać, gdy nagle pojawił się jakiś facet i poprosił o kilkunastominutową zwłokę.

- Panie kapitanie – rzekł wyraźnie zdenerwowany. – Nie mam pewności, czy wszyscy moi są już na burcie. Nie mogę ich policzyć, chociaż ciągle próbuję. Porozchodzili się gdzieś, czy co?

Kapitan milcząco kiwnął głową. Widać było, że ma już dosyć napiętej atmosfery przed wyjściem, ale w szczególności zgrai na burcie, która siedziała na pokładzie i od dłuższego czasu ciągnęła gorzałę.

- Panie pilocie, nie mogę sobie z nimi dać rady! – poskarżyła się młoda blondyneczka, asystentka pierwszego oficera. – To już ich kolejny rejs, a niektórzy w ogóle nie trzeźwieją, trudno się z nimi dogadać. Mówię im, że na statku nie wolno pić, a oni mają mnie gdzieś. Nawet nazwiska podają mi jakieś wymyślone...

- No to rzeczywiście ma pani problem – odrzekłem. – Gdyby, nie daj Bóg, któremu z nich coś się stało, to za to odpowie kapitan!

W oczekiwaniu na wyjście, uzgodniłem z kapitanem, że po odcumowaniu popłyniemy do przodu w stronę mostu Trasy Zamkowej. Tam zagłowiec obrócimy w kierunku wyjścia.

- Wie pan, kapitanie! – powiedziałem z umiarkowanym entuzjazmem. – To wszystko naprawdę będzie bardzo ładnie wyglądało! *Dar* majestatycznie przepłynie wzdłuż Wałów Chrobrego, a nie tak, jak zwykle, gdy go holownik rufą wlecze w morze!

Nie wspomniałem jednak, że w tłumie na kei jest także moja dziewczyna. Związaliśmy więc krótko holownik *Fair Play IV* na rufie, bo *Dar* ma mocny – trzysta koni mechanicznych! – ster strumieniowy na dziobie. Na UKA-efce zawiadomiłem *Szczecin Traffic*, że chcielibyśmy obrócić naszą piękną fregatę tuż przed mostem i uzyskałem od ich dyspozytora dodatkowe informacje.

- Panie pilocie, niech pan tylko nie przechodzi zbyt blisko Wyspy Grodzkiej – poradził. – Tam jest sześć metrów głębokości. Wszakże dziś mamy trzydzieści centymetrów więcej wody ponad stan średni.

Manewr obracania fregaty tuż przed mostem Trasy Zamkowej był niewątpliwie trudny, ale wykonalny, co zresztą potwierdził mój kolega Bronek, który jest doświadczonym pilotem z bardzo długim zawodowym stażem, a do którego wcześniej zadzwoniłem – jakby to napisać – „w ramach konsultacji”. Niedawno tam pogłębiano, głębokości się wahały, ale zawsze





w granicach siedmiu metrów. A my tymczasem mieliśmy 6,25 zanurzenia! No i jeszcze było trzydzieści centymetrów wody ponad stan, o czym informował dyspozytor *Szczecin Traffic*. Wcześniej obracały się tam statki o długości 125 metrów, a *Dar* liczył przecież niespełna 109 metrów i to łącznie z wystającym na dziobie bukszprytem.

Spokojnie zatem odcumowaliśmy od Wałów Chrobrego, przy czym osoby na pokładzie zawzięcie machały rękami zgromadzonym na kei tłumom, co mnie osobiście umiarkowanie dziwiło, ponieważ za chwilę mieliśmy przecież defilować tu lewą burtą, tyle że jadąc już w stronę wyjścia. W tej chwili jednak płynęliśmy środkiem w stronę mostu. Minęliśmy po prawej zacumowanego *Nawigatora XXI* i gdy brakowało nam jeszcze około siedemdziesięciu metrów do środka obrotnicy, odezwałem się do holownika.

- *Fair Play*, przechodź pan pomału na moją prawą burtę, będziemy obracali się przez lewą!

*Fair Play* potwierdził polecenie, zaczął przechodzić i po chwili meldował, że ma trudności z manewrowaniem, gdyż pracuje w mule. Z rufy do kei mieliśmy około pięćdziesięciu metrów, a holownik, mimo krótkiego holu, za bardzo zbliżył się do nabrzeża i teraz bełtał w czarnej mulistej wodzie.

- *Fair Play!* – zawołałem. – Jeśli pan nie może przejść, to niech pan stanie i chociaż przytrzyma mi rufę!

Zdecydowałem bowiem, że wobec rozwoju sytuacji, która nagle zrobiła się trudna, należy w tym miejscu już zacząć obracać fregatę. Miejsca było dosyć, gdyż *Dar* między pionami ma około osiemdziesięciu metrów, a tylko dziób z bukszprytem sterczy mu na trzydzieści do przodu. Fregata praktycznie stanęła w miejscu, tylko trochę dryfując z prądem w dół rzeki. Ster strumieniowy działał dobrze i dziób ostro kręcił w lewo.

- Rufa przechodzi trzydzieści metrów – meldował tkwiący tam oficer.

- Dziób przechodzi dwadzieścia metrów – zameldował oficer z dziobu.

Uciekłem na skrzydło mostku przed kapitanem, który nieoczekiwanie okazał się człowiekiem nerwowym. Cieszyłem się w duchu, że wszystko jest w porządku, a dziób ładnie kręci. Nagle dostrzegłem, że sterzący bukszpryt zahaczył o gałąź topoli, rosnącej na brzegu Wyspy Grodzkiej.

- Kapitanie! – wykrzyknąłem zdziwiony. – Bukszpryt urwał gałąź! A przecież z dziobu meldowali, że przechodzimy czysto dwadzieścia metrów?!

- To wcale nie jest śmieszne – odburknął kapitan.

Potem wykręciliśmy już bez żadnych problemów, a następnie przedfilowaliśmy wzdłuż Wałów Chrobrego, pozdrawiając syreną miasto Szczecin i jego mieszkańców, którzy zebrali się na kei. Zaś na bukszprycie „nieśliśmy” zielony wianuszek liści topoli...

- To wieniec laurowy – zażartował oficer. – Bukszpryt zwyciężył topolę...

*Fair Play IV* w końcu wykaraskał się z mułu. Rzuciliśmy hol, bo właściwie na nic się nam nie przydał. A wręcz przeszkodził, bo ostatecznie musieliśmy sami sobie dawać radę. Holownik nie przeszedł na naszą prawą burtę, chociaż miejsca miał przecież dosyć. Jednak poszedł za blisko kei i utknął. Gdyby nie stanął w mule, to popłynęlibyśmy około siedemdziesięciu metrów do przodu i tam byłoby więcej miejsca do obrotu. Tak to z grubsza wyglądało.

Na mostku pojawił się oficer, który wcześniej, w czasie manewrów, tkwił na dziobie.

- Panie! – zapytałem z pewną irytacją. – Jak to jest? Meldował pan, że przechodzimy czysto dwadzieścia metrów, czyż nie?!

- Przechodziliśmy i przeszliśmy pomosty około dwadzieścia metrów, ale ile bukszpryt przechodzi, tego nie mogłem zobaczyć – wytłumaczył zrecznie. I natychmiast dodał. – A jeśli będzie pan to opisywał w swojej książce, proszę napisać, że mam na imię Michał...

- *Szczecin Traffic!* – krzyknąłem w UKA-efkę jak już wszystko się uspokoiło. – Poproszę na kanał dwudziesty. Podczas obracania urwaliśmy bukszprytem gałąź z drzewa Wyspy Grodzkiej!



- Widzieliśmy! – odpowiedziała *Trafika*. – Na razie ekolodzy nie wnieśli protestu!

Kiedy na redzie Świnoujścia schodziłem na pilotówkę, żegnała mnie oklaskami cała burtą dziennikarzy. Nie wiedziałem tylko, czy dziękowali za wyprowadzenie na morze, czy za urwaną gałąź.



*Dar Młodzieży.*

## **Myanmar (Burma)**

Wdrapałem się na pokład małego stateczku, stojącego na redzie. U szczytu sztormentrapu przywitał mnie uśmiechnięty „kolorowy” marynarz. Na mostku uściśnąłem dłoń polskiego kapitana i objąłem prowadzenie statku, pilotując go do Szczecina. Po chwili stał za moimi plecami ciemnoskóry kucharz, pytając z uśmiechem, co chciałbym wypić, ewentualnie zjeść.

- Kapitanie – zapytałem – skąd pan wytrzasnął tak miłą załogę?

- Z Burmy – odparł – obecnie Myanmar. Rzeczywiście są bardzo usłużni. Wykonują wszystkie moje polecenia natychmiast. Niekiedy myślę, że gdybym kazał im wyskoczyć za burtę, to skoczyli by bez wahania. Ale nie ma róży bez kolców, wie pan? Mam bowiem też na burcie ruskich mechaników, a ci przeważnie chodzą pijani, w dodatku do wszystkich prac potrzebują serwisu.

Jakby na potwierdzenie jego słów, na mostku zjawili się Rosjanie – pierwszy mechanik i motorzysta.

- Kapitan, tego silnika, z którego cieknie na pokładzie, nie da się nareperować, trzeba wołać serwis – stwierdzili stanowczo.

- A rozebraliście go? Sprawdziliście, co mu jest?

- Nie da się go rozebrać! – stwierdzili zgodnie mechanicy.

- Co to znaczy nie da się rozebrać!? – zdenerwował się kapitan. Musicie próbować i powie-





dzieć mi jakie części trzeba ewentualnie zamówić – tłumaczył wyraźnie zdegustowany kapitan.

Na to mechanicy obrócili się na pięcie i przeklinając po rusku, wyszli. Zgadywałem po cichu, czy poszli rozbierać silnik, czy też raczej na wódkę.

- Sam pan widzi, z kim muszę pracować! – narzekał kapitan. – Polski mechanik też lubi marudzić, ale ma złote ręce. Gdy zaistnieje potrzeba, niemal wszystko zrobi sam. A ci? Żal, że armator zatrudnia takich, pożał się Boże, tanich fachowców. W rezultacie więcej płaci za remonty...

- A zna pan opowieść o naszym mechaniku? – zapytałem, żeby nieco rozluźnić atmosferę.

- Chyba nie znam...

- Więc proszę posłuchać. Siedzi mechanik w filharmonii, wiercąc się w fotelu i mocno denerwując. W czasie przerwy wpada na scenę, dopada do puzonisty i mówi – *daj pan, kurde, ten instrument! Od dwudziestu lat jestem mechanikiem i ręczę, że ta rura da się wyjąć!*

- No właśnie – zaśmiał się kapitan. – Nie ma takiej rzeczy, której by nie rozebrał nasz mechanik!

Ale ostatecznie humory poprawiło nam wejście uśmiechniętego kucharza, który wniósł na mostek obiad. Była to smakowita kaczka *a la Myanmar*.

- *Kyie zu tin pa tal* – podziękowałem mu w jego ojczystym języku. – Dziękuję bardzo!

### **Kpt. ż.w. Pilot Morski Jacek Rózkowski**

Urodził się w 1947 roku w Gdyni. W roku 1964 ukończył Liceum Ogólnokształcące w Bydgoszczy, a następnie – w roku 1967 Państwową Szkołę Morską w Szczecinie. Po ukończeniu PSM -ki rozpoczął pracę jako starszy marynarz w Polskiej Żegludze Morskiej, gdzie zdobywał kolejne szlify oficerskie. W 1982 roku doszedł do szczytu drabiny marynarskiej otrzymując dyplom kapitana żeglugi wielkiej i obejmując pierwsze dowództwo na m/s *Bolesławiec*. Potem w międzyczasie pracował kilka lat na statkach obcych bander i lata te wspomina jako wspaniałe lata kapitaństwa.

W 1989 roku rozpoczął pracę w szczecińskim pilotażu. Pilotował statki do roku 2012, kiedy przeszedł na emeryturę. Pracę pilota uważa za ukoronowanie pracy zawodowej z racji jej specyfiki, niekiedy ekstremalnych warunków jej wykonywania i związanego z tym stresu. To był mój słuszny wybór – mówi – pokochałem tę adrenalinę.



*Pilot Jacek Rózkowski*



## Cumowanie

- Podchodziliśmy kiedyś ruskim statkiem do nabrzeża Huk – opowiadał dalej Jacek Rózkowski. – Ruski kapitan objął dowodzenie.

- Panie pilocie – rzekł do mnie. – Teraz ja zamanewruję, znam to nabrzeże. Nie raz tu cumowałem.

- Jak pan sobie życzy, to pański statek. Ma pan prawo zacumować – odpowiedziałem.

Na nabrzeżu oczekiwali nas już cumownicy, agent i kierowca pilotów. Kierowca nawet pomachał mam przyjacielsko. Podchodził więc kapitan, statek był już blisko nabrzeża i Rusek dał maszyną wstecz, a tu maszyna nie startuje.

- *Nu suka! Poszła nazad swołocz!* – zaryczał kapitan, zaparty nogami, wyginając rączki telegrafu maszynowego.

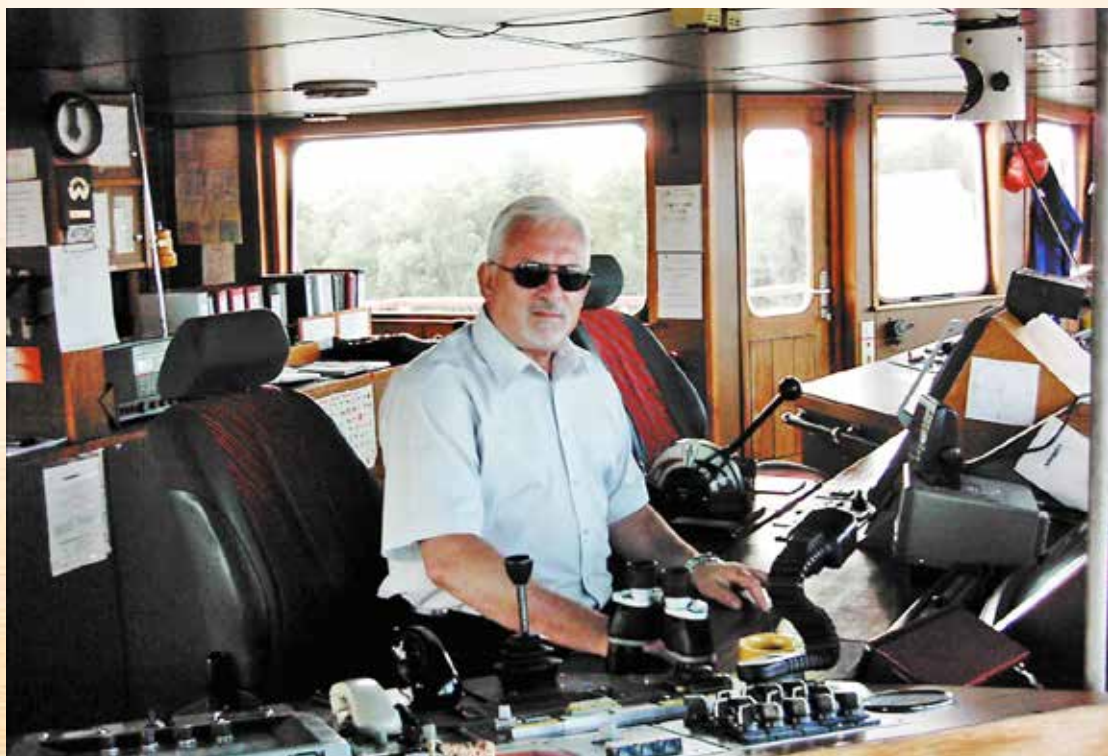
Tupał, sobaczył piekielnie, aż nagle maszyna jakby go usłyszała i zastartowała wstecz, tyle że trochę było już za późno. Statek huknął o nabrzeże i dał odbojnice, belki i cement, aż huczało. Do ucieczki rzucili się cumownicy, agent i jeszcze przed chwilą machający kierowca. Dyla dawali tak, jakby śmierć zajrzała im w oczy. Wreszcie statek zatrzymał się...W powietrzu unosiła się chmura pokruszonego cementu i śmierdziało paloną gumą odbijaczy.

- *Nu i stoim!* – stwierdził kapitan. – *Starpom kak tam na bakie?*

- *Sudno wpariadkie, niczto nie słucziloś, tolko ciut priczal rozpizdili* – odpowiedział pierwszy oficer.

- *Pilot niszto nie było! Priczał to my nareperujem!* – powiedział i tak też zrobił ruski kapitan.

Raportu nie było, tylko niektórzy najedli się trochę strachu.



*Pilot Jacek Rózkowski.*





## Na półce

- Była mroźna zima, wchodziłem do Szczecina greckim statkiem – opowiadał pilot Jacek Rózkowski. – Filipińscy sternicy trzęśli się za sterem z zimna, bo na mostku nie działało ogrzewanie, a szyby pokryte były lodem. Załoga próbowała je odmrozić, polewając gorącą wodą. W rezultacie prawie niczego nie było widać i w zasadzie nie powinienem pilotować takiego statku...

- Pływałem z Filipińczykami – wtrąciłem – i wiem, że oni w zimie nie potrafią pracować...

- Zmieniali się na sterze co dwadzieścia minut, opatuleni nawet gazetami – ciągnął Jacek. – Sterowali zresztą fatalnie, po prostu, jakby zamarzali. Tuż przed IV Bramą zorientowałem się, że sternik zamiast wykonać moją komendę ster dziesięć w prawo, wykonał dziesięć w lewo. Akurat zmieniali się marynarze przy sterze, a ja przerażony stwierdziłem, że znikła mi z oczu IV Brama, którą jeszcze przed chwilą widziałem. Dopadłem steru, ale już było za późno. Statek kręcił ostro w prawo, na mieliznę po zachodniej stronie toru. Zaordynowałem lewo na burtę i całą wstecz, lecz nic to nie dało. Statek wjechał dziobem na półkę, miękko wsuwając się w muł. Staliśmy na mieliznie połową statku, rufa wisiała na torze. Próbowaliśmy potem z tej półki zejść, kręcąc sterem i kopiać maszyną wstecz, ale bez sukcesu. W końcu wezwaliśmy holowniki. Przyszły aż cztery, podpisały umowę i po dziesięciu godzinach ściągnęły nas na głęboką wodę. Teraz już na holu i w asyście holownika na rufie dotarliśmy do Szczecina. Uszkodzeń statku nie było, bo siadł miękko na mule. Nie było też Izby Morskiej. Przedłożyłem tylko raport, opisujący całe zdarzenie. W jego rezultacie grecki kapitan został wezwany przez Kapitana Portu na przesłuchanie. Wyobraź sobie, Włodek, że stwierdził, iż statek był źle pilotowany, bo przed IV Bramą zaobserwował, jak przechodzi on blisko zielonej bojki.

- Widział pan tą bojkę osobiście? – spytał Kapitan Portu.

- Tak, oczywiście! – potwierdził Grek.

- To pan kłamie, bo owe bojki zdejmowane są na zimę! Zatem musiał pan ją widzieć na mapie!

- Dla Greka oszukać kogoś to honor – stwierdziłem – a oszukany to głupek. Znam ich!

- Masz rację – rzekł Jacek. – Gdy Grekom potem sprawdzili dokumenty, to wyłapali znacznie więcej oszustw. A moim sternikiem, który wpakował statek na półkę, był... motorzysta!

## Dawne czasy

W małej nowowarpieńskiej restauracji, zając się słynnymi pierogami, słuchałem wspomnień krzepkiego 77 letniego kapitana Zbigniewa Kołodzieja-Lewandowskiego:

- Panie kapitanie – mówił mi w ucho. – Jak pan wie, mam w Nowym Warpnie swój letni domek. Dlatego zwykle stołuję się w tej właśnie restauracji. Gotują tu bowiem „jak u mamy”.

Zgadzam się z panem – wtrąciłem – pierogi tu dają wyśmienite, wiem, bo przecież też mam tu letniskowy domek zwany *Mamusino*.

Z początków powojennego pilotowania – opowiadał dalej – zapamiętałem wiele zabawnych historii, ponieważ przez pewien czas byłem Kapitanem Portu Szczecin.

- Może coś dla ilustracji? – zaproponowałem nieśmiało.

- No, na przykład, kiedyś szwedzki statek, stojąc na kotwicy, wywiesił sygnał flagowy WG. Wszyscy zachodziliśmy w głowę, czego on też chce. W końcu wysłaliśmy pilota, żeby dowiedział się o co chodzi.



- Czego chcę? – zdziwił się Szwed. – Chcę pilota! Wywiesiłem odpowiedni sygnał flagowy i dziwię się, że tak długo czekam!

Potem pokazał szwedzką książkę kodów flagowych, gdzie stało jak byk, że w Polsce sygnał wzywania pilota, to kod flagowy *WG*. Przeryliśmy więc w kapitanacie wszystkie książki kodów, bo przecież międzynarodowy sygnał wzywania pilota to *G*, prawda?

No i okazało się, że książkę szwedzką tłumaczono z duńskiej, a duńską z niemieckiej. To Niemcy tak przetłumaczyli nasz kod sygnałowy! Po polsku było napisane, że sygnał wzywania pilota jest wg – czyli według – Międzynarodowego Kodu Flagowego. Zaś szkopy uznały, że pisanie wg małymi literami jest mało eleganckie i poprawili to na litery duże – czyli *WG*. I w ten sposób powstał nowy sygnał wzywania pilota.

- Tak, to były ciekawe czasy... – ciągnął kapitan Kołodziej-Lewandowski. – Niektórzy mieli wówczas zakaz zamieszkiwania w dwustukilometrowym pasie wybrzeża, uznawano ich bowiem za niepewnych. Zapamiętałem pilota, który załamał się nerwowo, gdyż nagle otrzymał nakaz wysiedlenia. Stracił pracę, dom i chęć do życia. Wtedy nawet mapy były tajne, wie pan? Uzyskiwałem je po znajomości od niemieckich kapitanów. W wielkiej konspiracji nanosiliśmy na nie kable i inne obiekty, żeby nie przedostały się w ręce „szpiegów”...

- Panie kapitanie! – zachwyciłem się pamięcią kapitana. – Co pan robi, że ma pan tak znakomitą kondycję? Jest jakaś cudowna recepta na długowieczność?

- Po prostu – odrzekł z uśmiechem kapitan Kołodziej-Lewandowski – trzeba się cieszyć życiem i nie przejmować problemami!

## Gościnność

- Niegdyś częstowanie pilota wódką było normalką, zwłaszcza na ruskich statkach – opowiadał w mojej domowej tawernie Hieronim Ślusarczyk.



*Hieronim Ślusarczyk jako szef pilotów.*





– Kiedyś dawno temu wdrapałem się na mostek ruskiego statku i z punktu nadziałem się na pytanie kapitana.

- *A Wy, locman czewo choczenie? Cofee, czaj?*

- Pić – odpowiedziałem odruchowo, ponieważ byłem zmęczony wdrapywaniem się na jego statek. Przynieśli szklankę i zakręconą butelkę. W ciemności odkręciłem nakrętkę, nalałem sobie do pełna. A potem chlusnąłem całość w gardło, bo byłem spragniony. Nagle poczułem piekący żar w przełyku, oczy wyszły mi z orbit.

- Do cholery! Co wyście mi tu dali?!?

- Jak to co? – odpowiedział zdziwiony kapitan. – Chciałeś pić? Nie mówiłeś o kawie ani czaju! Przecież cię pytałem!

- Wody chciałem, nie wody – wystękałem, ocierając łzy.

- Aaa, wody? – zdziwił się ruski kapitan. – Trzeba było od razu tak mówić!

Przynieśli wodę i udało mi się ugasić żar w gardle.

Do ruskiego częstowania niektórzy piloci przyzwyczaili się aż za bardzo. Ale były inne czasy i jakoś to się udawało. Poza tym, wszyscyśmy się znali, wzajemnie pomagali. Wypoczywało się wspólnie w pokoiku w kapitanacie, rzucało karty, wymieniało informacje. Przy takich okazjach można było się od kolegów niejednego nauczyć. W ten sposób poznałem wiele kruczków manewrowych, których mógłbym nauczyć młodych adeptów zawodu. To można poznać tylko z latami praktyki. Czy wiesz, na przykład, dlaczego do nabrzeża Górnosłaskiego tak ciężko przybić dużym statkiem? Oto masz duży statek, dwa holowniki zaczepione, śruba prawoskrętna. *Kopiesz* przed keją wstecz, a tu rufa nie chce dojść do nabrzeża... Wiesz dlaczego? Bo na jedyne masz na rufie mniejszą głębokość...

- Panie Hieronimie, spisz pan trochę tych swoich wspomnień, co? Umieszczę je w tej książce...

- OK! Zrobione. Masz pan jak w banku...

Kiedyś – wspominał Bronek Jany – niemal na każdej jednostce radzieckiej, po wejściu pilota, *bufetczica* natychmiast wносиła na mostek tacę z kanapkami i butelkę wódki z jednym kieliszkiem – dla *locmana*. Na statkach zachodnich bander owoce południowe lub paczka dobrej kawy były miłym podziękowaniem za kilkugodzinną wspólną podróż i doprowadzenie statku do nabrzeża lub na redę. Teraz czasy się zmieniły, nikt już nie częstuje wódką, a pilot nie tknie gorzały.

- Broniu upadają obyczaje – żartowałem. Na polskich i innych porządnym statkach dla pilota zawsze były kanapeczki na mostku, a podczas posiłków steward wносиł jedzonko. Teraz wchodzi na niemiecki statek o ósmej rano, a kapitan pyta:

- Kawa?

- Śniadanie – odpowiadam z uśmiechem.

- Oh! Śniadanie... już jest po ósmej... musiałbym dać kucharzowi nadgodziny – odpowiada poważnie kapitan, który jak się chwali jest właścicielem tego dużego kontenerowca.

- Nie ma potrzeby, już nie jestem głodny – odpowiadam zmrożony.

- Z tą gościnnością bywa różnie – wspomina w 2009 roku, na kapitańskim opłatku mój nauczyciel – Jan Prüffer. Dawno temu, wchodzi na mostek pięknego angielskiego statku podczas obiadu. A, że pilotowałem przedtem całą noc i nic nie dali zjeść, więc głodny myślę sobie tu coś zjem. Statek nowy, duży, kapitan i oficerowie w mundurach, angielska tradycja...

No wreszcie steward wnosi na mostek obiad. Ślina mi już sama leci, do dymiących smakolików, więc pomału zbliżam się do obiadku, gdy nagle wyrывa mnie z marzeń ostry głos kapitana:

- Pilot! To mój obiad!

Odskoczyłem od talerzy, jak oparzony i poczułem się jakby ktoś mi dał w twarz...

Wyjąkałem *sorry, sorry*... I myślę, że może i przyniosą drugą tacę dla mnie. Nie myliłem się za parę minut steward wniósł drugi dymiący posiłek. Nauczony jednak pierwszą reakcją kapitana, nie zbliżałem się już do obiadku, czekałem może mnie sami zaproszą.



No i dobrze zrobiłem, bo okazało się, że drugi obiad był dla drugiego oficera i za chwilę kapitan i *drugi* żarli cmokając, a ja stałem łykając ślinę i przeklinając Anglików i ich bogatą marynarską tradycję...

Następnym razem w czasie świąt Bożego Narodzenia, pilotowałem holenderski statek.

Na mostku cały czas żarli, a mnie nie zaprosili... Na redzie, jak już schodziłem na pilotówkę, kapitan przeprosił mnie:

- Pilot przepraszam... kucharz tak był zapracowany tymi świętami, że zapomniał przynieść coś do zjedzenia dla ciebie...

- Nic nie odpowiedziałem, ale ręki mu nie podałem.

- Faktycznie panie kapitanie – wpadłem mu w słowo – różnie to bywa z tą gościnnością, ja myślę, że to po prostu zależy od tradycji. U nas się mówi: „Gość w dom Bóg w dom”.

U ruskich też widać słowiańską duszę, mało mają, ale zawsze na mostku częstują chociaż chlebem, serem i herbatą...

- Panie kapitanie, napisał by pan krótko o tych dawnych czasach pilotażu – poprosiłem.

- No wie pan zdrowko już nie te...

- To może syn, który teraz też jest pilotem, spisałby trochę tych historii, które uciekną potomnym – drążyłem dalej.

- OK! Zrobione. Masz pan jak w banku...

Ale chyba chińskim – pomyślałem.

## Holowanie

Z „tańczącej” pilotówki wskoczyłem prosto na pokład niemieckiego holownika *Taucher*. Tam wdrapałem się po drabince na mostek. Miałem dość nietypowe zadanie, bo holownik ciągnął na miękkim holu duży ponton. Rzuciłem okiem na redę i połączyłem się ze świnoujską *Trafiką*.

- *Świnoujście Traffic! Taucher*, zestaw holowniczy obsadzony. Pilot Grycner, zanurzenie 4,2 metra. Kto ma pierwszy wejść – ja czy *Great Eagle*?

Płynęliśmy bowiem po zachodniej stronie toru, obok dużego masowca, wchodzącego właśnie do Świnoujścia.

- Jeśli pan zdoła wyprzedzić *Eagla*, to proszę wchodzić przed nim – odpowiedział *Trafik*.

- Słyszałem, że do zestawu ma przyjść holownik, a ja go tu nie widzę, czy zatem mogę wchodzić bez niego? – zapytałem jeszcze.

- Nie! Holownik *Serwal 3* już płynie do pana...

Zdenerwowałem się. Zbliżaliśmy się bowiem do bojek 7-8, mieliśmy blisko do wejścia, a tu jakieś wyścigi. Nie ustalono kolejności wchodzenia, a *Trafik* powiada, wchodzi pan, jeśli zdążysz, ale poczekaj na holownik, którego nie widać. Wywołałem więc w UKA-efce *Great Eagle*.

- *Great Eagle! Taucher!* Taki bałagan, że nie wiadomo, kto ma wchodzić pierwszy! Jedźcie więc wy, ja zawracam!

- No, ja tym statkiem tu nie wyhamuję! – odpowiedział pilot z mostku *Wielkiego Orla*.

- Nie życzę sobie, żeby mówić, że jest bałagan! – wtrącił się w eterze urażony *Trafik*.

- No to mówię, że nie ma bałaganu! – rzekłem, chociaż bałagan był. Ale skądinąd wiedziałem, że rozmowy są nagrywane i nie chciałem *Trafikowi* robić poruty. Jednak moje oświadczenie niczego nie zmieniło. Nadal nie było wiadomo, kto po kim wchodzi.

A holownik też się nie pojawił.

- Słyszał pan przecież, że holownik zamówiłem pół godziny temu – mówił nadal obrażony





*Traffic.* – Nie jestem winien, że on wychodzi z portu dopiero teraz!

- Jeśli to nie jest bałagan, to co to jest? – zapytałem.

- A po co mi holownik? – zdenerwował się niemiecki kapitan *Tauchera*. – Mogę wchodzić samodzielnie! .

- Nie możesz! – wyjaśniłem. – Takie są portowe przepisy. A poza tym – w jaki sposób zatrzymasz ten ponton?

- Dam wstecz holownikiem i go przytrzymam...

- Kapitanie! – perswadowałem. – Takie manewry są bardzo niebezpieczne i w ogóle nie wchodzi w rachubę. W porcie musisz mieć zamocowany na pontonie holownik, który w razie czego będzie mógł go zatrzymać...

- No, rzeczywiście, agent też tak mówił – przyznał niemiecki kapitan.

Jednak dla pewności zadzwonił do agenta. Ten potwierdził, że musi mieć holownik do I Bramy, a w Szczecinie przypłyńie inny. Kiedy trwało to „gadu-gadu”, pojawił się na redzie holownik *Serwal* 3.

- Panie *Serwal* – krzyknąłem na UKA-efce. – Chodź pan na kanał ósmy. Musi pan zamocować hol na pontonie. Tylko uważaj pan, bo za pontonem ciągnie się lina z bojką.

Mimo wysokiej fali *Serwalowi* udało się zarzucić hol na poler pontonu i uniknąć wkręcenia w śrubę pływającej za nim liny. Mogliśmy wreszcie ruszyć do portu. Ponton niebezpiecznie płynął slalomem, więc skróciliśmy hol, ale nie na wiele się to przydało. Teraz zestaw miał około 134 metry, była noc i słaba widzialność. *Serwal* niewiele mógł pomóc, właściwie tylko hamował. Rozwijaliśmy zawrotną szybkość pięciu węzłów! Niemiec źle sterował, więc zabrałem się za to osobiście. Dopłynęliśmy do I Bramy, gdzie rzuciliśmy *Serwala*, ruszając dalej w samotności. *Serwal* już nie hamował, więc udało się rozpędzić zestaw do ośmiu węzłów. Niemcy szwargotali, myśląc, że niczego nie rozumiem. Klęli na Polskę, ale nagle zamilkli, gdy huknąłem:

- *Noch eine Stunde!*

Holownik *Kornel* pojawił się obok nas na wysokości szczecińskiego nabrzeża Mak. Jemu także udało się zarzucić hol na pontonowy poler, jednocześnie unikając ciągnącej się za pontonem liny.

- Pilot, musimy przerzucić moją załogę na ponton – rzekł niemiecki kapitan – żeby mogli podać liny na keję!

- No to rób to teraz, tu przy doku nr 5, bo tu jest szeroko...

Zwolniliśmy i *Taucher* doszedł rufą do pontonu, ale ponton nagle stanął bokiem, jadąc w stronę krzaków.

- *Kornel!* – wrzasnąłem w UKA-efkę. – Trzymaj pan ten ponton, bo jedzie w krzaki!

Holownik zaordynował całą wstecz, wskutek czego udało się nie wylądować w krzakach. W tym samym czasie dwóch Niemców wdrapało się z naszej rufy na wysoki ponton. Odetchnąłem. Teraz już tylko czekało mnie cumowanie przy Arsenale. Wywołałem więc Stację Pilotów.

- To gdzie cumujemy na tym Arsenale?

- Miniesz dwa duże statki i stajesz blisko Kapitanatu – odpowiedział Rysiu.

Zapowiadało się więc cumowanie proste, jak drut. Ale oczekiwania swoje, a życie swoje. Operacja okazała się trudna, ponieważ brakowało tam miejsca, a nasz *Taucher* kilka razy niemal otarł się o policyjną motorówkę, stojącą blisko nabrzeża Kapitanatu. Ciężko byłoby potem wytłumaczyć policji, dlaczego zmiażdżyliśmy im motorówkę. Na szczęście, wszystko się udało i bezpiecznie stanęliśmy przy kei. No, ale siwych włosów znowu przybyło.



Któregoś dnia pilotowałem m/v *Fri Stream* ze Szczecina do Świnoujścia i jak zwykle dla zabicia czasu zacząłem moje morskie opowieści. Tym razem jednak, to kapitan Krzysztof Samsel zaskoczył mnie swoimi tragicznymi wspomnieniami.

- Dosłownie byłem krok od śmierci – opowiadał. – Uratował mnie jeden krok z mostka na skrzydło statku. Tuż za mną siedł kucharz Piotrek. Stawiał już nawet stopę na skrzydle, ale nie zdążył wyjść na zewnątrz. Statek poszedł na dno w ciągu półtorej minuty. Cała załoga utonęła, sześciu ludzi pozostało w tym „żelaznym pudle”. Tylko mnie udało się uratować. Gdy wykonałem ów krok na skrzydło, dziób właśnie siedł pod wodę. Mnie też wciągnęło, ale szczęśliwie o nic nie zahaczyłem. Nie wiem, jak długo wir mnie trzymał pod powierzchnią, ale jak już wypłynął, to tuż obok pływała otwarta tratwa. A po naszej *Camilii* nie było śladu. Niedaleko na fali kiwał się rybacki statek. To on nas staranował. Ostatnim wysiłkiem dopłynąłem do tratwy, wdrapałem się do środka i odpaliłem czerwoną rakietę.

- O cholera! – zawołałem niebывale podniecony. – Słyszałem o tej tragedii! Ale jak to możliwe, że statek idzie pod wodę w półtorej minuty?!

- To było 19 lipca 1992 roku. Płynęliśmy naszą *Camillą* z Norwegii do Kilonii. Wieźliśmy żwir, to było tylko kilka kupek w ładowni, bo ten statek miał tylko jedną ładownię. Nagle o godzinie 18.30, na *chiefowskiej* wachcie, przy bardzo dobrej widzialności, staranował nas spory, sześćdziesięciometrowy „rybak”. Podobno płynął trzynaście węzłów, podczas gdy my tylko osiem. Walnął nas w sam środek prawej burty. Byliśmy wtedy na wysokości Skagerraku. Momentalnie cała załoga zjawiała się na mostku, nie widziałem tylko mechanika, chyba pobiegł do maszyny. Kapitan ogłosił alarm opuszczenia statku, ale nikt nie myślał, że toniemy. Wszyscy na mostku zjawili się bez kombinezonów ratunkowych. Niektórzy właśnie po nie chcieli wrócić do kabin, gdy nagle statek poszedł na dno „jak kamień w wodę”.

Tylko mnie udało się wykonać ten krok na zewnątrz, na skrzydło, reszta została wciągnięta do środka i nie miała szansy wydostania się... Jak zamknę oczy to ciągle widzę, tę jedną nogę kucharza na skrzydle i falę, która go wypycha do środka...

Tylko kapitan Norweg miał czterdzieści osiem lat i *chief* mechanik około pięćdziesięciu, cała reszta z polskiej załogi to sami trzydziestolatkowie, sprawni i silni, a jednak nie dali rady wydostać się z tej żelaznej trumny...

Ja pływałem wtedy za marynarza, nie miałem wielkiego doświadczenia, ale coś mnie jednak tknęło, żeby nie iść do kabiny po kombinezon i zrobić ten krok na skrzydło.

Widocznie mam jeszcze coś do zrobienia w życiu – smutno zażartował.

- Ja też kiedyś tonąłem na statku *Niewiadów* – wtrąciłem. Ale my tonęliśmy dwadzieścia godzin i uratowaliśmy statek. Jednak najważniejszym wtedy pytaniem było dla mnie, to czy już toniemy i czy już mamy wysiadać? Jako na kapitanie wisiała na mnie ta straszliwa odpowiedzialność, bo przecież wiedziałem, że statki czasami toną w ciągu paru minut... Tak jak to było z tą waszą *Camillą*!

- Byłem potem ciągany po Izbach Morskich – kapitan ciągnął dalej swoją opowieść. Tam wysnuto teorię, że te kupki żwiru w jedynej naszej ładowni, razem z wodą przesunęły się na dziób i statek zarył nosem i momentalnie utonął.

- Cholera! – zakląłem. – Na *Niewiadowie* też woda przenosiła miarki węgiel, tyle że na burtę statku.

Po kolizji – kontynuował – dziób tego rybaka widziałem na naszej ładowni, dziury nie widziałem, bo za chwilę byłem już pod wodą.

Najgorsze dla mnie były jednak spotkania z rodzinami moich nieżyjących kolegów...





Życie jednak toczy się dalej... Za dwa miesiące znowu pływałem na małym statku z jedną ładownią... Zresztą *Fri Stream*, którym teraz dowodzę, jak pan widzi też ma tylko jedną ładownię...

## Marisa

Pod wieczór obsadziłem na redzie m/v *Tinnes*, żeby go przyprowadzić do szczecińskiej stoczni *Gryfia*. Na pokładzie przywitali mnie Filipińczycy, więc pozdrowiłem ich w języku tagalog.

- *Magandang gabi*, dobry wieczór! – powiedziałem. – *Komusta ka?* Jak się macie?

- *Mabuti*, dobrze – odrzekli mocno zdziwieni, bo ten mój tagalog zawsze robił piorunujące wrażenie.

Na mostku uściśnąłem rękę filipińskiego kapitana, który sięgał mi pod pachę.

- *Ayos?* Wszystko w porządku? – zapytałem zniecierpliwiony.

- *Ayos lang*, w porządku – odpowiedział bardzo zaskoczony.

Mimo swoich dwudziestu pięciu lat, *Tinnes* prezentował się nieźle. Liczył ponad sto siedemnaście metrów długości, miał też na pokładzie urządzenie samowyladowawcze. Ledwie zdążyłem się rozejrzeć, kapitan zalał mnie potokiem pytań, szczęśliwie po angielsku.

- *Captain!* Chwilkę! Poczekaj! – przerwałem mu łagodnie. – Zanim zacznę z tobą rozmawiać, muszę zająć się pilotowaniem. Płyniesz bowiem prosto na bojkę!

Wyprostowałem statek, zgłosiłem się do świnoujskiej *Traffiki* i odpowiedziałem na szereg pytań załogi. Najważniejsze z nich brzmiało – gdzie teraz pracują w Szczecinie „dziewczyny”?

- Widzisz, pilot – tłumaczył mi potem *chief*. – Odwiedziliśmy Szczecin półtora roku temu. Wówczas także staliśmy na stoczni. Remont trwał cztery miesiące i wszyscy mieliśmy swoje osobiste „narzeczone”. Nic dziwnego, że teraz załoga chciałaby znowu je spotkać. Strasznie się za tymi kobietami tęskniliśmy!

Wydawałem kolejne komendy na ster, a z ciemności odpowiadał mi cienkim damskim głosem sternik. W końcu zainteresowałem się, kto tak piszczy...

- Co? Macie przy sterze dziewczynę?

- Ha, ha, ha! – zaśmiali się Filipińczycy. – Ona ci się podoba, pilot?

- Fajna, ale nie jest w moim typie...

- To nasza Marisa – śmiejąc się poinformował kapitan.

- Skąd jesteś, Marisa? – zapytałem.

- Z Ilo Ilo, *sir!*

- Coś takiego! – wykrzyknąłem. – Mówisz w języku visaya!? *Wak wak diri ako*, wiédźmo tutaj jestem!

- *Yes, sir!* – zapiszczała Marisa.

- A widziałaś *wak wak*, latające wiédźmy?

- Nie widziałam – odrzekła – ale słyszałam o nich, mają tylko połowę ciała.

- Którą? – zażartowałem. – Lepiej by było, gdyby tę dolną...

- Pilot! – wtrącił się kapitan. – Widzę, że dużo wiesz o Filipinach.

- *Captain!* Wiele lat przepracowałem z filipińskimi załogami.

I tak sobie gawędziliśmy. A po czterech godzinach pilotowania dopłynęliśmy wreszcie do nabrzeża stoczni. Wszakże jeszcze przed manewrami *chief* krzyknął przez głośniki:

- Cała załoga na manewry! Polskie dziewczęta są bardzo ładne!

Marisa sterowała dobrze i elegancko zacumowaliśmy przy nabrzeżu Mazowieckim stoczni



remontowej *Gryfa*. Pochwaliłem Marisę za dobre sterowanie.

- *Polish pilots very good!* – stwierdził zadowolony kapitan.

- *Salamat*, dziękuję... – odpowiedziałem.

Jednak kiedy Marisa zeszła już z mostku, zasięgnąłem języka.

- Fajna ta wasza Marisa, ale jakaś dziwna...

- *She is a man* – odpowiedział ze śmiechem kapitan. – Ona jest mężczyzną...

- Ha! Ha! – roześmiałem się. To macie ładną laskę do używania... Kiedyś na statku też taką miałem... Filipińczycy z „nią” tańczyli na *barbecue* i podobno „jej” używali...

Nawet raz zaproponowała mi swoje usługi... ale nie była w moim guście...

W UKA-efce zaskrzeczał dyspozytor pilotów:

- Włodek, załatwiłem ci taxi do *ferry*...

Rzeczywiście, pod burtą stała taksówka. W rzeczywistości był to stary samochód dostawczy ze skrzynią.

- Panie kapitanie, zapraszam! – wołał kierujący gratem cumownik.

Nie dałem się długo prosić. Zapakowałem się do środka, siadając obok cumownika.

A potem omal mi głowa nie odpadła na dziurach stoczniowych dróg.

- Panie – zapytałem – co to za cudo techniki?

- To stary enerdowski *multicar*! Mamy ich tu w stoczni pełno! Kiedy Niemcy nie mieli czym płacić za remonty, dawali nam *multicary*!

Zadowolony z udanych manewrów, pojechałem do swojej dziewczyny. Potem jednak myślałem z biedną Marisą, która na statku nie miała wzięcia, bo polskie dziewczyny filipińskiej załodze odpowiadały bardziej.



Kpt. ż.w. Pilot Morski Włodzimierz Szymański.

### Kpt. ż.w. Pilot Morski Włodzimierz Szymański

Urodził się 1945 roku w Szczecinie. Absolwent Państwowej Szkoły Morskiej z 1967 roku. Potem przepływał dwadzieścia jeden lat na morzach i oceanach, pracując głównie na statkach szczecińskiego armatora – Polskiej Żeglugi Morskiej. Od 1991 do 2010 roku był pilotem morskim na trasie Świnoujście–Szczecin. Jako pilot zasłynął dokładnością swoich komputerowych obliczeń, spokojem i koleżeńskością.

## Uciekający Holender

- Włodziu! – mówi Włodek do Włodka. Miałem kiedyś ciekawe holowanie.

Tak zaczął swoje opowiadanie pilot Włodek Szymański.

- Holowałem starą szalandę, starym holownikiem ze starego Basenu Cichego. Na dodatek kapitan też był stary.

Doczłapaliśmy się na zakręt Mańków, gdy nagle zaległa mgła jak mleko. Mówię więc do kapitana:

- *Captain!* Włącz radar, bo nic nie widać i dalej nie pojedziemy.





- Pilot, chodź na skrzydło – na to „Stary”. Zobacz ukradli mi skaner!
- Jaki skaner? – pytam zdziwiony.
- No wiesz..., to co się kręci...
- Aaa, masz na myśli antenę radarową? Ale coś tam masz na maszcie...
- Pilot to atropa – dodał uśmiechnięty „Stary”
- Oo! K...a! – wyrwało mi się. – I jak teraz dalej pojedziemy?

Nagle we mgle tuż przed dziobem zauważyłem płynącą z nami barkę.

- Barka na Mańkowie! – zawołałem na UKF-ce. Nie mam radaru. Czy może mnie pan popilotować?

- Nie ma sprawy – odpowiedział szyper barki. Tylko mnie pan nie przejeżdż...

- „Przejeżdż”!?, proszę zmniejszyć trochę szybkość, bo nasz holownik nie nadąza za pana barką.

I tak to w gęstej mgle dopłynęliśmy razem do Kanału Piastowskiego. Tutaj podziękowałem szyprowi i dalej kierując się ledwo widocznym we mgle brzegiem kanału „pożeglowałem” do Świnoujścia. Nieoczekiwanie okazało się, że musimy stanąć na Chemików, bo mój nie zapłacił opłat portowych w Szczecinie.

Zacumowałem przy nabrzeżu Chemików. Pożegnałem kapitana i z ulgą rozstałem się z jego rozlatującym się holownikiem i na pół tonącą holowaną szalandą.

To jednak nie koniec historii, na drugi dzień dowiedziałem się, że „Uciekający Holender” odcumował bez pilota, próbując uciec z portu. Daleko jednak nie ujechał, szybko złapała go Straż Graniczna. Tym razem zapłacił za wszystko!

Ten stary „Stary” był jednak zbyt wielkim ryzykantem, niedługo potem dotarła do nas wiadomość, że jego stara, szalanda zatонуła tuż przed wejściem do śluzy w Rotterdamie...

## Zemsta kormorana

W połowie stycznia 2009 zima nas zaskoczyła. Śnieżyło okrutnie, a temperatura spadała nocą do minus dwudziestu stopni. Odrę pokrył lód. Pod koniec stycznia był już na tyle gruby, że na Zalewie mniejsze statki zaczęły stawać w lodzie. Lodołamaczy nie było, a statki potrzebujące pomocy musiały wołać holownik na swój koszt. Dlatego też piloci postanowili pływać w konwojach, aby małym statkom stworzyć szansę przepłynięcia. Ustawialiśmy konwoje w taki sposób, że najsilniejszy statek torował drogę pozostałym. Pewnego dnia jechaliśmy autobusikiem w sześciu pilotów do Świnoujścia, żeby tam, na redzie, stworzyć z oczekujących statków właśnie taki konwój. Jechał z nami Jacek Różkowski, który miał za sobą szczególne przeżycia. Zapytaliśmy go więc, jak było.

- Ano, było ciężko – odpowiedział. – Wieczorem ledwo udało mi się przebić *Volgo-Baltem* przez lody z polickiego portu barkowego. Szedł konwój ze Szczecina, do którego miałem dołączyć. Konwój był prowadzony przez dwustumetrowy statek, gwarantujący przebicie się przez spiętrzone

lody na Zalewie. Udało mi się załapać, zgrabnie wskoczyłem w rynnę.

Ale daleko nie pojechałem. Utknąłem między IV a III Bramą Torową. Potem chyba z godzinę walczyłem z lodem. W końcu udało mi się uwolnić z uścisku, jakoś dopłynąłem do Świnoujścia. W sumie płynąłem osiem godzin, zamiast trzech.



*Konwój.*



- W Świnoujściu raniutko załapałem się na powrotny konwój do Szczecina – opowiadał dalej. – Tym razem szło dziewięć statków, ja szósty w kolejce, znowu na *Volgo-Balcie*. Jak wiecie, te statki w morzu rozwijają szybkość tylko ośmiu węzłów, nie są więc za silne... Na dodatek, przede mną płynął Mirek Drozd, też na *Volgo-Balcie*. Były chwile, kiedy szybkość spadała nam do dwóch węzłów, gdy trafialiśmy na zbity, nawarstwiony lód. Nie można było przewidzieć tych miejsc, dlatego musiałem ciągle dostosowywać szybkość do wszystkich pięciu statków „płynących” przede mną, a oni do mnie. Nagle miłą za II Bramą Torową, Mirek zameldował przez radio, że staje, bo statek Wojtka Rybaka, płynący przed nim, utknął w lodzie... Natychmiast dałem całą wstecz, a potem kręciliśmy sterem na burty, jednak nie udało się wyhamować... Huknęliśmy w rufę statku Mirka tak nieszczęśliwie, że zahaczyliśmy o jego rufową kotwicę i wcisnęliśmy mu ją w obłó rufy. Gdyby nie owa kotwica, poślizgnęlibyśmy się po burcie i nie byłoby dużego wgniecenia. Za mną pilotował statek *Osa* Piotrek Rzewuski i też hamował. Lecz i on miał słabą maszynę, nie udało mu się zatrzymać statku. Próbował wjechać w lód, ale stały lód odrzucił go na rynnę i zatrzymując się, przejechał mi po mojej prawej burcie... Potem udało nam się popłynąć dalej i wyminąć stojącego od wielu godzin w lodach Włodek Szymańskiego. Włodek płynął małym statkiem ze Szczecina w morze.

Utknął przed II Bramą Torową. Walczył z lodem ze dwadzieścia godzin! Ale dopiero, gdy stanął w poprzek rynnę i zablokował tor, zdecydowano się wysłać na pomoc holownik. W ten sposób Włodek płynął do Świnoujścia prawie do bę!

- Dotarliśmy wreszcie na swoje nabrzeża – ciągnął dalej Jacek. – Przy kejach oczekiwała



*Pilot Włodzimierz Szymański.*



*Na pilotówce płyną na redę piloci: Lech Katkowski i Włodzimierz Szymański.*

już Policja Portowa, Straż Graniczna, Kapitan Portu, Urząd Celny, agenci i inni zainteresowani naszym nieszczęściem. Policja przebadła wszystkich alkomatem, także kapitanów. Wszyscy byliśmy trzeźwi... Mój ruski kapitan zapytał mnie, co ma mówić na zeznaniach – i dodał – że przecież nie było go na mostku!

- Mów prawdę i tylko prawdę – radziłem.
- Ale ja byłem w toalecie i niczego nie widziałem...
- No to mów, że byłeś w toalecie, opisz to dokładnie w raporcie...





Następnej nocy dwoma samochodami wracało do Szczecina sześciu pilotów. Na miejscu ran-kiem czekał na nas następny konwój. I wówczas wreszcie dowiedziałem się, jaka była prawdziwa przyczyna tych wszystkich nieszczęść.

- To wszystko wina kormorana – opowiadał Włodek Szymański. – Kiedy usiadł na dziobowym maszcie, od razu wiedziałem, że coś się stanie. Zaś polski kapitan powiedział, cholera, czego ta czarna gapa tu chce?! Gdybym miał powietrze w syrenie, to bym bydlaka przegonił! Też jakby przewidywał nieszczęście... Kormoran chyba go usłyszał, bo nagle zerwał się do lotu. Po chwili siadł nam na burcie i wlepił w nas ślepią. W pewnej chwili pośliznął się na oblodzonej burcie i runął na lód... Huknął zdrowo o krę, ale podniósł się i stanął. Wyglądał jak czapla. I wtedy właśnie utknęliśmy w lodzie... Potem zobaczyłem, że kormoran w końcu jednak padł. Tylko łapy i skrzydła sterczały z lodu. Próbując wyrwać się z lodowej pułapki, jeździliśmy statkiem wstecz i do przodu, Nie udawało się.

Ciągle zatrzymywaliśmy się przy martwym kormoranie...

- Bo trzeba było ogłosić alarm „człowiek za burtą” i uratować kormorana! – zażartowałem.

- No właśnie! On najwyraźniej nie chciał nas przepuścić. Ale co mu zrobili Wojtek, Mirek, Jacek i Piotrek, którzy podpłynęli do nas później i też utknęli w lodzie? W dodatku zaliczyli kolizje?

- To była jego zemsta – dodał dyspozytor Andrzej, który wiozł nas samochodem.

## W lodzie i na lodzie

Wdrapałem się na mostek małego stateczku *Ajos G*, skutego lodami przy nabrzeżu Poznańskim. Lekko podchmielony rosyjski kapitan przywitał mnie wylewnie.

- *Dobry dzień, kapitan, wsio w pariadkie, wy gatowyje?* – zapytałem.

- *Da kanieszno, my gotowyje* – odpowiedział kapitan z uśmiechem.

- *A padrulka jest?* – pytałem dalej.

- *Jest* – odpowiedział ze spokojem.

- *A rabotajet?* – sprawdzałem na wszelki wypadek, bo już przeżyłem takie przypadki.

- *Niet, nu bugsir zakazali...*

Rzeczywiście, z za zakrętu wynurzył się holownik *Mocny*.

Przed naszym dziobem przy przerębłach łowiło kilkunastu wędkarzy.

- Cholera! – zakląłem w myśli. – Czy ci ludzie nie mają rozumu? Przecież lód jest cienki, a na środku kanału pokruszona rynna. Gdy *kopnę* maszyną, to ich wszystkich potopię...

Ryknąłem więc syreną i wyskoczyłem na skrzydło mostku.

- Zjeżdżać mi z tego lodu! – ryknąłem. – Statek odpływa!

Ruszyli w popłochu na ląd, po drodze zbierając do wiaderek ryby.

- *Mocny!* Proszę na kanał ósmy. – krzyknąłem do UKA-efki. – Zawiążemy pana na rufie i pociągnie nas pan rufą do wyjścia. A potem na Górnośląskie!

- Dobra, tylko niech dadzą dobry krótki hol – odpowiedział szyper holownika.

*Mocny* zamocował hol i zaczął ciągnąć. Jednak trzymał go lód i wpakował się prosto na płyciznę za naszą rufą. Stary, słabo manewrujący holownik nie dawał sobie rady w lodzie, nie mógł przecież poruszać się bokiem. Pracował tylko do przodu lub wstecz, a tu jeszcze lód przytrzymywał.

- *Srednij wpieryod! Prawa na burt* – poleciłem, żeby odrzucić rufę od mielizny i pomóc z niej zejść *Mocnemu*.



- *Mocny!* – krzyknąłem do UKA-efki. – Ciągnij ostro na środek kanału!

Holownik zszedł wreszcie z płycizny i udało mu się wyjść na środek kanału.

- *Mocny!* Teraz w linię, jedziemy do tyłu! – poleciłem, ale nie płynęliśmy prosto. Jeszcze kilka razy musiałem pomagać *Mocnemu*, prostować statek, *kopiąc* maszyną, wychylając ster na burty. W końcu, slalomem, udało się wyciągnąć stateczek z kanału, zakręcić jego rufą w Basen Górnośląski i ustawić go dziobem do wyjścia na Basen Górniczy.

- Uwaga statki na Basenie Górniczym! *Ajos G* po obrocie wychodzi z nabrzeża Poznańskiego w stronę morza – poinformowałem przepisowo na UKA-efce.

- *Charaszo! Zdiela!* – ucieszył się ruski kapitan i przyniósł mi w prezencie dwa piwa.

- *Smatrī locman, eto piwo biez alkoholnyje* – puknął palcem w nalepkę na butelce.

- Co za czasy! – pomyślałem. – Po dobrej robocie człowiek nawet normalnego piwa nie może się napić!

Tymczasem na Zalewie czekała już na nas spiętrzona kra. Mały statek z trudem kruszył lód. Zamiast wędkarzy siedziały na krach orły bieliki.

## M/S Mistral

Na redzie Świnoujścia wszedłem na mały stateczek – m/s *Mistral*, żeby go pilotować do Szczecina. Przywitałem się z estońskim kapitanem i pierwszym oficerem. Po rutynowych pytaniach, meldunku do *Trafiki* i zapoznaniu się z mostkiem, objąłem sterowanie przy pomocy urządzenia, zwanego „rzecznym pilotem”. Dobrze mi się nim sterowało, ale postanowiłem jednak przejść na sterowanie „pilotem automatycznym”.

- Nie! – sprzeciwił się estoński kapitan. – Teraz nie przełączamy!

- A to dlaczego? – zdziwiłem się.

- Bo to niebezpieczne! W zeszłym roku, w rezultacie takiego przełączenia wjechaliśmy w Kanale Piastowskim na ląd!

- Co pan powie! Nic o tym nie słyszałem! Jak to się stało?

- Płynęliśmy wówczas ze Szczecina w morze – zaczął kapitan. – W Kanale Piastowskim pilot kazał mojemu pierwszemu oficerowi przełączyć ze sterowania automatycznego na ręczne. Mnie nie było na mostku, ale *pierwszy* potem opowiadał, że pilot chciał w ten sposób bezpieczniej przepłynąć przed promami na Karsiborzu. Kiedy przełączono, ster od razu poleciał na prawą burtę. Wtedy pilot krzyknął cała wstecz, ale ta komenda tylko zwiększyła skręt dziobu w prawo na ląd. Na szczęście wjechaliśmy tam, gdzie nie było kamieni, chyba na jedenastym kilometrze kanału. Maszyna ostro pracowała wstecz i ostatecznie wyhamowała statek. W zasadzie nic nadzwyczajnego się nie stało, ale jednak wylądowaliśmy w krzakach. Musieliśmy potem pisać masę niepotrzebnych raportów, wołać *surveyora* od Lloyda i tak dalej. Ale statek był cały!

- No, dobra – przerwałem. – Co się jednak stało ze sterem? Dlaczego nie przełączył się prawidłowo?

- Nie wiadomo – odrzekł kapitan. – Wcześniej pracował normalnie. Ale ten statek jest stary, liczy czterdzieści dwa lata i ma prawo się psuć...

- Kiedy jeszcze byłem drugim oficerem – powiedziałem – wjechałem statkiem na ląd w Kanale Kilońskim. Przejechaliśmy po kamieniach i zeszliśmy do wody. Sterowało wtedy dwóch niemieckich sterników, prowadził pilot, a jednak nie udało im się „wyrobić” zakrętu! Wszakże statek okazał się być silny, dobrze zbudowany, bo po kamieniach zostały tylko rysy na kadłubie...





- No, wie pan, nie zawsze tak bywa – stwierdził kapitan. – Gdy byłem jeszcze pierwszym oficerem, mój rosyjski kapitan po wyjściu z Volgastu też wszedł na kamienie. Ale od razu zaczęliśmy nabierać wody. „Stary” nie pozwolił nikogo powiadamiać i w takim stanie dopłynęliśmy na Bałtyk. Potem stanęliśmy w dryfie i „Stary” kazał nam zakładać plaster na dno. Przeciągaliśmy mały, bo dwumetrowy, plasterek pod dnem, ale nic to nie dało. Wtedy kapitan ogłosił „konkurs” na morskie nurkowanie – kto zanurkuje pod kadłub i zobaczy, gdzie jest dziura... Pomyśleliśmy, że oszalał. Nikt się nie zgłosił. W marcu nurkować w lodowatej wodzie? Ku naszemu zdumieniu dowódca sam ubrał się w kombinezon *Aquata* i wskoczył do morza. Wszakże kombinezon nie pozwolił mu nurkować. Pływał więc na powierzchni i wołał, abym mu podał dwa ciężkie szakle. Chciał je włożyć w nogawki! Nie wytrzymałem i popukałem się w czoło. Wylazł więc z wody i w takim stanie popłynęliśmy do Danii. Tam czekaliśmy trzy dni przy kei na wyładunek, a ja odczytywałem zanurzenie, które codziennie wzrastało o pięć centymetrów. Zaś kapitan cały czas udawał, że nic się nie stało. Wreszcie zaczęli wyładunek i wyszło, że w pierwszej ładowni jest zupa z paszy, którą tam wieźliśmy. Statek musiał iść na stocznię i wymienić pół dna. Gdyby dziura była trochę większa, to byśmy utonęli.

- Kapitanie! – zawołałem. – Tyle jest niesamowitych morskich historii, które trzeba by spisać! Zamierzam stworzyć stronę internetową, gdzie byłaby *Morska biblioteka*. Prawdziwe opowieści marynarzy całego świata, tłumaczone na różne języki. Na początek przetłumaczyłem na angielski trzynaście opowiadań z mojej książki. A załogi, którymi potem dowodziłem, przetłumaczyły je z kolei na inne języki. Mam już moje opowiadania w siedmiu językach. Teraz wożę ze sobą płytę CD, więc możesz je przegrać. Przegraj te po angielsku i w tagalog dla twoich Filipińczyków.

- Bardzo chętnie! – zapalił się estoński kapitan. – Daj mi znać, gdy ta strona w internecie już powstanie. Coś bym tam napisał, a przeczytał, na przykład, opowiadanie chińskiego kapitana, przetłumaczone na estoński!

## Murzyn

Spotkaliśmy się w mojej tawernie z Lechem Strzechowskim na wspominki.

- Nazywali mnie Murzyn, ponieważ długo pływałem po Afryce, a piosenki śpiewałem w różnych tamtejszych narzeczeniach – zaczął Lechu.

Potem zabębnił palcami w blat stołu i zaintonował jakąś „dziką” pieśń.

- Lechu, jak biegło ci życie? – zapytałem.

- No to trzeba by zacząć od początku – odpowiedział z uśmiechem.

Urodziłem się w 1943 w Warszawie. Przeżyłem powstanie i ciężkie powojenne czasy. Kiedy w 1947 roku wróciłem z rodzicami do gruzów Warszawy, biegały po nich szczury. Podstawówkę zaliczyłem na Bielanach, a długie spodnie dostałem dopiero w siódmej klasie. Ogólniak imienia Mikołaja Kopernika na Bema przeleciał z problemami, bo w dziesiątej klasie miałem tysiąc godzin nieobecności, z czego 993 usprawiedliwione.

Ale nie opuszczało mnie szczęście. Uczestniczyłem w olimpiadach z fizyki i dlatego jakoś dawałem sobie radę. Do harcerstwa należałem od zawsze, choć nie zawsze stosowałem w życiu harcerskie reguły. W końcu wyrwałem się z domu, ładując w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Egzaminy poszły mi nie za dobrze, ale szczęście znowu dało znać, gdyż przyjęli mnie do Państwowej Szkoły Rybołówstwa w Gdyni.

Praktyki odbyłem na *Turlejskim*, pod słynnym kapitanem Gorządkiem. Potem był ciąg dalszy na *Rutkowskim* i *Krasickim*. W 1965 roku przyjął mnie do pracy w szczecińskim *Gryfie*



dyrektor Grycan. Jako starszy Rybak ruszyłem na m/t *Konger* łowić ryby na morzach i oceanach świata. Wiele przeżyłem, bo to ciężka praca i twardzi ludzie. Lubiano mnie, bo w towarzystwie zawsze byłem wesoły, pogrywałem na gitarze i śpiewałem. Tyrałem więc w *Gryfie* do 1984 roku, z czego pięć w funkcji kapitana. W końcu się pokłóciłem i rozstałem z *Gryfem*. Zrzędzeniem losu trafiłem do szczecińskiego pilotażu, gdzie przepracowałem wiele lat, aż do przyspieszonej emerytury, na którą przeszedłem w 2003 roku.

- Ta ostatnia praca dawała mi wiele satysfakcji – kończył opowieść Lechu – zwłaszcza po jakimś trudnym pilotowaniu. Lubilem ciężkie przejścia w lodach. Pamiętam, że kiedyś kilka statków zamarzło na Zalewie, a ja odważyłem się je ominąć wschodnią stroną, prawie poza torem, niemal do Chełminka. Nie tylko mi się ta ryzykowna sztuka udało, ale jeszcze załapał się ktoś za mną. Innym razem spróbowałem po zachodniej stronie i też się udało. Oni tam ciągle stali, a ja już byłem w domu! Kiedy indziej miałem duży statek, który musiałem zaprowadzić do Polic. To był naprawdę kawał statku i przysługiwały mu chyba ze cztery holowniki. A tu zjawiał się jeden *Kuguar*, gdyż pozostałe były gdzieś tam zajęte. I wcale nie czekałem! Udało mi się bezpiecznie zacumować przy pomocy jednego nieruchawego *Kugara*! Duma rozpięła mi pierś!



*Pilot Józef Klimek z szyprem pilotówki Eugeniuszem Korzeniewskim.*





Udało mi się zamienić kolejność pilotowania z Józkiem Klimkiem i poprowadzić m/v *Huta Zgoda* z Polic na redę Świnoujścia. Korzyść z tej zamiany była podwójna, bo – po pierwsze – potrzebowałem pilotowania większych statków, żeby uzyskać wyższe uprawnienia zawodowe, a – po drugie – kiedyś, dawno temu, byłem na *Hucie* kapitanem. Uboczną więc korzyścią zamiany stały się wspomnienia starych dobrych czasów, gdy człowiek był „młody i wspaniały”. Niektórzy marynarze na *Hucie* jeszcze mnie pamiętali, zatem opowieściom nie było końca. Przy okazji opowiedziałem śląskie kawały, jakie zasłyszałem dwadzieścia lat temu, podczas patronackiej wizyty w świętochłowskiej *Hucie Zgoda*. Ten rejs *Huty*, jaki pilotowałem, był ostatni w wieloletniej służbie statku u szczecińskiego armatora. Statek miał być niebawem sprzedany jakiemuś Syryjczykowi. Wszystko to razem wzięte stworzyło dla tej mojej krótkiej przygody pilota na *Hucie* niepowtarzalny klimat. Na pożegnanie, kiedy już schodziłem ze statku, kapitan podarował mi flaszkę whisky i kij palantowy.

- To Murzyńska pała – powiedział tajemniczo. – Niech pan się przyjrzy, co na niej wypisano. Ten tekst dedykujemy panu...

- Jezu! Toż to moja pała z dawnych lat! – krzyknąłem zdziwiony. To nią Murzynów straszaliśmy...

Zarzuciłem Murzyńską pałę na plecy i pomaszerowałem w stronę sztormtrapu. Po drodze zdążyłem jeszcze przeczytać dedykację: „Pilnuj mienia i siebie, bo musisz żyć!”.

- Po co panu ta pała? – zdziwił się szyper pilotówki.

- To na was, za mój złamany palec – stwierdziłem z powagą. Bo mi niedawno drzwi pilotówki przytrzasnęły palec...

Na świnoujskim nabrzeżu ludzie znacząco się uśmiechali, widząc Murzyńską pałę na moich plecach. Ani na chwilę nie zapomniałem, że jeszcze niedawno w Dakarze pierwszy oficer *Huty Zgoda* straszył nią Murzynów, którzy mieli chrapkę na pokładowe ładunki.

W świnoujskiej stacji pilotowej zauważono mnie przez okno i przed budynek wypadło aż dwóch dyspozytorów.

- Uwaga! – zaśmiewał się Władek. – Idzie do nas Grycner z pałą!

- Nie masz z czego się cieszyć! – wtórował Andrzej.

Mój następny statek, na który wchodziłem, stał po drugiej stronie Świny, przy nabrzeżu Chemików. Naturalnie, zabrałem ze sobą Murzyńską pałę.

- Panie pilocie, po co panu ta pała? – zdziwiła się odprawa graniczna, schodząca właśnie po trapie.

- Czasy są niepewne – odpowiedziałem. – Dla osobistego bezpieczeństwa ją noszę!

Potem, już na pokładzie, przywitali mnie tym samym pytaniem marynarze – Filipińczycy i Rosjanie. Odpowiedziałem im mniej więcej podobnie, dodając jeszcze o niebezpieczeństwach, czyhających na ich statek. Popatrzyli na mnie z niedowierzaniem, ale w końcu zrozumieli żart i razem się uśmialiśmy.

Kapitana na mostku też przestraszyłem. Potem wytłumaczyłem mu więc, jak do tego doszło, że stałem się właścicielem Murzyńskiej pały. Jednak, gdy jego rufowa załoga zaczęła w pewnej chwili psuć manewry, poprosił mnie, abym mu pałę pożyczył.

- Zaraz pójde do nich na rufę! – zagroził.

Pała robiła też wrażenie w mojej „dzielnicy cudów”, gdy wracałem do domu.

- Cześć, szefie! – witali mnie z murków menele. – Uważaj, bo cię zwiną!

- Cześć! Cześć! – odpowiadałem im jak ich koleś.

Pała napędziła też strachu obsłudze, gdy położyłem ją na ladzie w ich sklepie.

- Przyszedłem po pieniądze! – warknąłem.

W sklepie zapadła cisza.



- Chcę wygrać w totka! – zaśmiałem się nas cały głos. – Proszę kupon za dziesięć złotych na „chybił trafił”!

Na zakończenie tych wszystkich zdarzeń Murzyńska pała spoczęła jako eksponat w mojej kapitańskiej tawernie.

## M/V Magdalena

- Panie Włodku, jedziesz pan pilnie busem do Świnoujścia, na *Magdalene* – zatrzeszczał w telefonie głos dyspozytora pilotów. – W nocy zepsuła się na *Magdalenie* maszyna, ale już ją naprawili.



*Od lewej: dyspozytor Janusz Wołagiewicz, pilot Marek Woronowicz na starej stacji pilotów.*



*Szyper Ryszard Grasz.*

- To dobrze – odrzekłem zadowolony. – Obserwuję ruch statków w Internecie i widzę, że *Magdalena* ma 149 metrów, a to pozwoli mi uzyskać wyższe uprawnienia pilotowe...

Po półtoragodzinnej jeździe busikiem do Świnoujścia, na nabrzeżu Władysława IV wsiałem na pilotówkę i popłynąłem na redę. Był mróz, pilotówka cała oblodzona.





Sztormowa fala zalewała ją całkowicie, a przez zalodzone szyby niczego nie było widać.

- Panie Włodek – żartował szyper Rysiu – w nocy na *Magdalenę* wsiadł pilot Włodzimierz Szymański, ale chyba ją za mocno wykorzystał, bo w końcu odmówiła posłuszeństwa. Kiedy dał stop maszyna, to więcej nie chciała się ruszyć – żartował szyper pilotówki.

- Słyszałem o tym – wtrąciłem wesoło – ale już podobno maszynę zreperowali i znowu można na niej pojeździć...

- Tylko nie dawaj pan stop, bo nie ruszy...

- Dobra, będę jechał cały czas tylko do przodu.

- Madzia! – zadzwoniłem do córki. – Płynę na twój statek, nazywa się też *Magdalena*....

- To fajnie, pozdrów załogę – ucieszyła się córeczka.

Ślizgając się po rozkołysanym i zalewanym falą „lodowym” pokładzie pilotówki, udało mi się wreszcie jakoś „doczołgać” do burty statku, wleźć po oblodzonych wantach pilotówki, a potem wdrapać po śliskim sztormtrapie na *Madzię*. Statek należał do polskiego armatora – *Euroafriki* – załoga również polska. Przywieźli ziarno kakaowe z Afryki. Na mostku przywitałem się z kapitanem i rutynowo zapytałem o kilka statkowych danych.

- Panie kapitanie, czy maksymalne zanurzenie 8,1 metra, jest liczone po uwzględnieniu przechyłu, który *Magdalena*, jak widzę, ma na prawą burtę?

- Nie, przechyłu nie uwzględniłem – odparł dowódca. – Może pan zapisać 8,2 metra...

- Przy trzystopniowym przechyle nie wchodzi się do portu – powiedziałem stanowczo.

- Poza tym, przy takim przechyle, zanurzenie będzie dużo większe!

Zawołałem pilotówkę i poprosiłem o odczytanie zanurzenia. Szybko okazało się, że na rufie jest 8,8 metra.

- Panie kapitanie – dodałem zirytowany – nie zacumuje pan przy szczecińskim nabrzeżu Węgierskim, bo tam miejscami głębokość sięga tylko 8,3 metra...

Następnie poinformowałem o wszystkim system kontrolny *Szczecin Traffic*, który potwierdził głębokość 8,3 metra przy nabrzeżu Węgierskim.

- No a teraz, panie kapitanie – powiedziałem – proszę zmniejszyć zanurzenie!

- Nie ma sprawy – zawołał buńczucznie. – Zaraz wypompujemy prawy, czwarty balast, dopompujemy trochę *forepeak* i już uzyskamy wymagane zanurzenie!

Ruszyliśmy więc do portu, wypompowując i pompując balasty. Dziwiło mnie tylko, że nie zrobiono tego wcześniej, zwłaszcza nie wyrównano przechyłu na prawą burtę, mając balast na prawej burcie...

Mieliśmy początek stycznia 2008 roku i akurat zaczynała się prawdziwa zima. Pierwszy świeży lód i połamana kora pokryły tor wodny, widzialność była kiepska, a większość bojek trasowych została zdryfowana przez podróżujący lód. Na Zalewie z trudem udawało się płynąć środkiem toru. Kilka razy nas przyssało i trzeba było wychylać ster na burtę. Zdryfowane bojki próbowała ustawiać motorówka *Syriusz* z Bazy Oznakowania Nawigacyjnego. Właśnie ustawiła numer 5 i pędziła w stronę bojki numer 10, która pojawiła się na środku toru.

- Włodek, *dziesiątka* jest na środku toru – informował mnie pilot Jacek Szurko przez UKA -efkę. – Ominiąłem ją od wschodniej strony, ale mój stateczek jest niewielki, więc się prześlizgnął. Twój euroafrykański kolos z tym zanurzeniem nie da rady tam przepłynąć!

- Dzięki, Jacek! Właśnie zmniejszyłem szybkość, *Syriusz* już tam płynie, mam nadzieję, że zdążą odciągnąć bojkę z toru...

Wtem zadzwonił telefon. Był to pilot portowy Bronisław Jany, mój kolega z PSM-ki.

- Włodek, dlaczego tak wolno płyniesz? Czy maszyna twojej łajby ciągle jeszcze niedomaga? – zapytał z nutką żartu.

- Maszyna jest w porządku – odparłem. – Ale na torze stoi bojka i musiałem zwolnić!





*Piloci na pilotówce: od lewej Juliusz Ferber, Jacek Szurko, Marek Koniuszewski.*

- Jedź, jedź! Bo zrezygnowałem już z obiadu...

Potem zaskrzeczała UKF-ka.

- *Magdalena*, woła *Syriusz*, może pan już jechać, właśnie ściągnęliśmy *dziesiątkę* z toru!

- *Syriusz*, dziękuję za dobrą robotę, wszystkiego najlepszego w Nowym Roku – odpowiedziałem.



*Syriusz ciągnie bojkę.*



*Na sztormtrapie.*

Jakoś udało nam się dopłynąć do Huty bez większych problemów. A tam już na nas czekał Bronek, pilot portowy, który szybko pojawił się na mostku i objął pilotowanie. Zszedłem na holownik, aby sprawdzić zanurzenie *Magdaleny*.

- Bronek! – zameldowałem mu – statek jest na równym kilu, masz na dziobie i rufie po 8,2 metra!

- To bardzo dobrze, bo baliśmy się, że będzie za mało! – zażartował Bronek.

Potem jednak nie był już tak skory do żartów. Rozmawialiśmy na ten temat nieco później.





- Ciężko było obrócić tę cholerną *Magdalenę* – narzekał. – Mimo pomocy trzech holowników, długo nie udawało się pociągnąć jej rufą do Węgierskiego. Przy nabrzeżu cumowały już dwa statki, między nimi miejsca było niewiele. W dodatku wiał silny wiatr, który nas ostro dryfował. To było ryzykowne. Już myślałem, że nie damy rady zacumować prawą burtą...

- No widzisz, Broniu! – pokpiwałem. – Ale czy ktoś mówił, że będzie łatwo?

## M/V Nova Cura

Na redzie Świnoujścia wdrapałem się nocą na holenderski statek o nieco dziwnie brzmiącej dla Polaków nazwie – *Nova Cura*. Czyta się to co prawda *Nowa Kura*, ale niektórzy czytali po prostu *Nowa Córa*. Miałem przyprowadzić tę *Kurę*, czy też *Córę*, do szczecińskiego portu i zacumować przy nabrzeżu Czeskim.

Przy sterze na mostku siedział holenderski kapitan, a wszędzie kręciła się międzynarodowa załoga. Kiedy nadstawiłem ucha, usłyszałem mowę rosyjską, przemieszaną z filipińską. Moje wejście na pokład, powitania, pierwsze polecenia – wszystko to odbywało się w głębokich ciemnościach, ale nawet w takich warunkach zauważyłem, że *Cura* jest niezłe wyposażona w nawigacyjne urządzenia. Pomyślałem więc, że ta *Cura* jest rzeczywiście *nova*. W tym stanie rzeczy, zaproponowałem kapitanowi, że mogę sterować osobiście przy pomocy autopilota. Holender jednak odrzekł, że woli sam, ponieważ autopilota nie jest pewien.

Tu wtrąć, że przepisy zabraniają sterować pilotowi. Często jednak, głównie na małych statkach, łamaliśmy ten przepis, chcąc mieć pewność bezpieczeństwa przy pilotowaniu. Statkowi sternicy często źle sterowali, mylili im się kierunki, a szczególnie lewo czy prawo. Wchodząc w główki falochronu Świnoujście zauważyłem, że holenderski kapitan tylko wyrywkowo wykonuje moje polecenia, a najczęściej steruje według swojego uznania. Oczywiście, to jego statek, ja jestem tylko doradcą. Mimo wszystko, lekko mnie to zdenerwowało, bo jego zachowanie odebrałem jako lekceważenie. Zresztą, holenderscy kapitanowie znani byli z takich zachowań. Uważali, że oni są najmądrzejsi.

- *Captain!* – mruknąłem. – Widzę, że nie wykonujesz moich poleceń. Może ty nie potrzebujesz pilota, co?

- Pilot, ja tu byłem setki razy, znam ten tor bardzo dobrze! – odpowiedział z przechalką.

- Jeśli tak, powinieneś uzyskać formalne zezwolenie! Wtedy możesz sobie jeździć, jak zechcesz! A teraz masz wykonywać moje polecenia, zrozumiano? W przeciwnym wypadku zgłoszę *Trafikowi*, że tego nie robisz!

- Ty, pilot, zamiast się wymądrzać, powinieneś zwracać baczniejszą uwagę na szybkość kątową statku! – odszczeknął się, pokazując paluchem wskaźnik.

- *Captain!* – odpowiedziałem wściekły. – Nie będziesz mnie uczył, na co mam zwracać uwagę! Pływałem po morzach czterdzieści lat, a dwadzieścia pięć byłem kapitanem!

Holender wreszcie się zamknął. Ale chyba również poczuł się urażony, bo nagle przekazał ster drugiemu oficerowi i myknął na dół do swojej kabiny. *Drugi* już dokładnie wykonywał moje polecenia, płynęliśmy więc w spokoju i bezpiecznie.

Nie długo jednak, ponieważ po pewnym czasie holenderski kapitan wpadł na mostek z butelką wódki w łapie. Nie wiedziałem, czy sobie chlapnął, ale zachowywał się cokolwiek dziwnie. Przede wszystkim, usiłował wcisnąć mi ową butlę.

- Pilot, to dla ciebie, nie gniewaj się, gdańska wódka na przeprosiny!

- No chyba, że na przeprosiny – wybałałem lekko zbity z tropu. – Dziękuję. Wypiję



w domu za twoje zdrowie. To ja też dam ci coś w prezencie. Oto płyta CD, gdzie jest nagrana moja książka o marynarskich przygodach. Część jest w języku angielskim. Są tam też tłumaczenia na filipiński tagalog, to możesz je skopiować dla swojej załogi. Chcesz zajrzeć?

- O, napisałeś książkę? – zdziwił się holenderski kapitan. – Naprawdę? Chętnie ją przeczytam. A Filipinczykom skopiuję....

Potem pokręcił się jeszcze po mostku, aż wreszcie stwierdził, że pójdzie odpocząć, ponieważ już wie, że jestem dobrym pilotem. I rzeczywiście poszedł spać. Odetchnąłem.

Po odejściu kapitana trochę o tym incydencie myślałem. Szanowałem Holendrów za ich wiedzę o morzu. Byli bowiem znani w świecie, jako dobrzy morscy fachowcy. Żyli na depresyjnych terenach, wydarli morzu kawał lądu, budując skomplikowane i skuteczne przeciwpodwodzowe systemy. Wyrastali na wodzie i uczyli się morza od młodzieńczych lat. My, polscy kapitanowie, byliśmy bardzo dobrze wyszkoleni w swym zawodzie, szanowani w świecie za morski profesjonalizm, wreszcie poszukiwani przez zagranicznych armatorów. Dowodziliśmy – i nadal to czynimy – wieloma statkami światowej floty. Dlatego nie mogłem sobie pozwolić, aby mnie lekceważył holenderski kapitan. Z drugiej strony, to Polacy – nasi żołnierze – wyzwolali północne terytorium Holandii w czasie ostatniej wojny. Postanowiłem sprawdzić, czy współcześni Holendrzy o tym pamiętają.

- Panowie, czy znacie historię swego kraju w czasie II wojny? – zapytałem dwóch młodych, którzy pozostali na mostku po odejściu kapitana.

- Trochę się uczyliśmy... – odpowiedzieli niepewnie.

- Czy zatem wiecie, dlaczego na północy waszego kraju niektóre z miast, na przykład Breda, ucierpiały stosunkowo niewiele? – drążyłem temat. – W przeciwieństwie do południa Holandii, gdzie miasta przeważnie legły w gruzach?

- Nie wiemy...

- No to wam powiem. Otóż północ Holandii wyzwalała polska pancerna dywizja, dowodzona przez generała Stanisława Maczka. Żeby nie niszczyć starych miast i nie narażać ludności na niepotrzebne cierpienia, stosowali manewr okrążania, nie używając w walkach ciężkiego sprzętu. Zostawiali działa przed miastami i atakowali Niemców na bagnety. W ten sposób 29 października 1944 roku wyzwolili Bredę, która ocalała całkowicie. Ten sposób walki przynosił jednak wiele ofiar wśród żołnierzy. Świadczy o tym polski cmentarz wojskowy w Bredzie, gdzie spoczywa ich dwustu. Muszę przyznać, że wasi ziomkowie docenili ofiarę polskiej krwi. Generał Maczek został po wojnie uznany honorowym obywatelem Holandii. Główna ulica Bredy nosi jego imię. A każdego roku, w rocznicę wyzwolenia, większość domów dekorowana jest polskimi flagami. Natomiast sklepy i restauracje wywieszają napisy: „Dziękujemy Wam, Polacy!”.

Natomiast południe Holandii wyzwolali Amerykanie, a oni najpierw bombardowali wszystko i potem dopiero szła piechota.

- Coś takiego! – zawołali. – Nie wiedzieliśmy o tym! To bardzo piękna historia! Po powrocie do domu chyba pojedziemy do Bredy!

Nie wiem, czy nabrali szacunku do Polaków. Może jakieś ziarno w ich młodych duszach jednak posiałem?





## Piątek trzynastego

Kiedys, dawno temu, statki nie wypływały w piątek trzynastego, bowiem historia notowała najwięcej morskich tragedii właśnie tego dnia. Przesąd, strach, czy siła wyższa? Ale to przecież w piątek trzynastego ukrzyżowano Jezusa Chrystusa!

W październiku 1978 roku taka właśnie wypadła data i nieszczęść zdarzyło się wiele.

Pilot Krzysztof Mrówka wprowadzał do Szczecina mały załadowany rudą stateczek *Aisa*. W tym samym czasie *Suwalki* wypływały ze Szczecina, wioząc węgiel do Danii. Zderzyli się w Świnoujściu na zakręcie, tuż przy Południowej Kosie.

W wyniku kolizji m/v *Aisa* zatonała na torze i leżała tam całą zimę. Izba Morska, chcąc obciążyć kolizją *Aisę*, przemilczała, że tuż przed wypadkiem płynęła tamtędy *Kopalnia Machów* i weszła na mieliznę pod linią wysokiego napięcia, co zresztą było jedną z przyczyn zderzenia *Aisy* z *Suwalkami*.

Łańcuch nieszczęść trwał dalej. Tego samego dnia wchodziła też do Szczecina *Kopalnia Wałbrzych*, która wjechała w burtę stojącemu przy świnoujskim nabrzeżu Chemików statkowi *Kolejarz*. Jak więc widać, nieszczęścia chodzą parami, szczególnie w piątek trzynastego.

- Włodek – opowiadał mi kiedyś pilot Roman Kozyra – możesz sobie myśleć, co chcesz, ale ja w to wierzę. Opowiem ci o takim przypadku. Wiesz zapewne, że holownik *Goliat* został kiedyś zatopiony przez statek *Kopalnia Siersza* w główkach falochronu, na samym wejściu do Świnoujścia. Tak się złożyło, że jakiś czas potem, gdy już *Goliata* wyciągnęli, spotkałem go na trasie. Żeby było jeszcze bardziej niezwykle, pilotowałem wtedy *Kopalnię Siersza*, masz pojęcie? Wyprzedzałem *Goliata* w zwężeniu na Policach i omal ponownie nie zatopiłem, bo już go ssalo pod dziób *Sierszy*. Dосkoczyłem wówczas do UKA-efki i wrzasnąłem:

- *Goliat*, czy nie pamiętasz, że już raz *Siersza* was utopiła?!

W tej właśnie chwili zadymiło z komina *Goliata* i usłyszałem stamtąd ryk komendy, który doleciał aż na mostek *Sierszy*.

- Cała wstecz!!!

Tym razem się udało, ale nieszczęście było blisko. Pilot musi zawsze być czujny. Jak żuraw...



Pilot Roman Kozyra.



Nasza pilotówka kiwała się spokojnie na redzie Świnoujścia. Mijało lato 2005, a pogoda wprost nas rozpieszczała. Słoneczko grzało, chłodziła lekka bryza, czego chcieć więcej? Właśnie oczekiwaliśmy na m/v *Friborg*, który mieliśmy wprowadzić do Szczecina.

- Nie do wiary, ale zaledwie kilka dni temu mieliśmy tu taką falę, że obawiałem się o pilotówkę – zagadnąłem. – Wpadała w doły między krótkimi falami i wyglądało, że się zaraz rozleci!

- E, to było nic, zaledwie siódemka – odezwał się Bogdan Banach.

- A ja pamiętam, jak kiedyś wyszliśmy na redę prawie nową pilotówką 64. Szyprem był Franek Mazurek. Wieźliśmy wtedy pilota, pana Komśę, na dużego chłodnicowca. Wiała z grubsza piątka i spokojnie obsadziliśmy statek. Potem wracaliśmy do Świnoujścia. Nagle przyszedł potężny szkwał. Zakotłowało się, a na wskaźniku wiatru zobaczyłem dwunastkę. Już dopływaliśmy do falochronu, gdy pan Komsa z chłodnicowca krzyknął na UKA-eфеce, abyśmy po niego wrócili, bo przy takim wietrze nie będzie mógł statku wprowadzić. Jego chłodnicowiec był pod balastem i dryfował trzy węzły na wschód.

- Dobra, jedziemy po pana – odpowiedzieliśmy z niechęcią, widząc, co się na bożym świecie dzieje.

- Tymczasem wiatr się wzmacniał, a fala rosła z minuty na minutę – kontynuował swą opowieść Bogdan Banach

- Pilotówkę zalewała woda, ale mimo takich warunków dogoniliśmy statek z panem Komśą, gdzieś koło pary bojek 1-2. Udało nam się zdjąć go z pokładu, chociaż pilotówka skakała przy burcie, jak korek. Potem powrót. Z południowego zachodu wiało coraz mocniej. Pilotówka wpadała w głębokie doły. Woda zalewała nas teraz całkowicie i kilka razy tak huknęło, że myśleliśmy, iż kadłub się rozlatuje. Gdyby wtedy przyszła fala z rufy, to na pewno byłoby po nas. Nie widzieliśmy główek i nie wiedzieliśmy, gdzie płyniemy. Na radarze też niczego nie było widać, tylko biała plama od fal. W pewnej chwili mrówki nam przeszły po plecach, bo zorientowaliśmy się, że dryfujemy ku plażom w Międzyzdrojach. Potem ponad godzinę walczyliśmy z szalejącym sztormem, kilka razy tracąc nadzieję na szczęśliwy powrót. No, ale w końcu udało się. Jednak dobrze jest pamiętać, że pilotówka też potrafi być niebezpieczna. Niejeden pilot się o tym przekonał na własnej skórze.

- Wyobraźcie sobie – wtrąciłem się do opowieści – mnie na pilotówkach na razie jeszcze nic naprawdę groźnego nie spotkało.

- Tylko, pewnego razu przytrzasnąłem sobie drzwiami palec, bo pilotówką rzucało. Udało mi się nie skąpać w bryzgach fal, a nawet zeskoczyć ze sztormtrapu na pomost pilotówki. Jednak biegnąc nocą po jej chybottliwym pokładzie, odruchowo chwyciłem się drzwi, które nagle zamknęły się razem z moim palcem. Zaryczałem tak, że chyba usłyszeli w Szwecji. Strzaskany palec jednak potem nikogo specjalnie nie interesował. Tymczasem na redę wchodził statek, który należało wprowadzić do Szczecina.

Więc mnie tam zwieziono. Z zaciśniętymi zębami, klnąc jak szewc, najpierw wdrapałem się na długi sztormtrap, a później pilotowałem statek aż do portu.



*Pilotówka 62.*

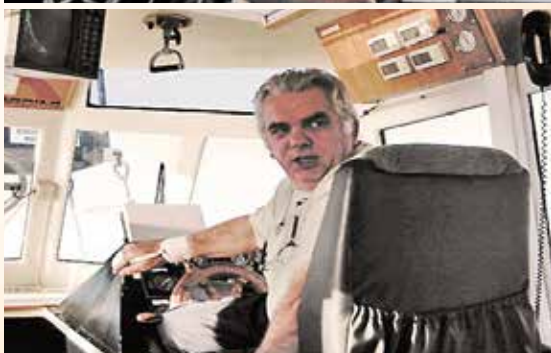
Nie ma lekko, pomyślałem wtedy ssąc złamany i ociekający krwią palec.

Przez następne lata pilotowania, nieraz jeszcze kłamałem drapiąc się lub schodząc po sztormtrapie w bryzgach fal, myśląc, że za chwilę spadnę, albo zmiażdży mnie pilotówka...

Tak, tak panowie, w naszym zawodzie nie ma lekko...







Od góry z lewej szyprowie i mechanicy: Stefan Bardyszewski, Krzysztof Stachula, Bogdan Banach, Zbigniew Przeradzki, Bogdan Gryzik, Eugeniusz Korzeniewski, Bogdan Gryzik, Zbigniew Bugajny, Krzysztof Stachula, Zenon Mrukowski, Bogdan Banach, Ryszard Graszka.





*Szyper Tadeusz Gromada,  
mechanik Tadeusz Achramowicz.*



*Od lewej: Szyper Eugeniusz Korzeniewski,  
mechanik Krzysztof Stachula.*

## Sabotaż

W budynku stacji pilotowej w Świnoujściu oczekiwało na statki kilku pilotów. Oczekiwanie się przedłużało, więc „posypały się” opowieści. Nagle zjawił się Andrzej Melchinkiewicz, który w zasadzie był na emeryturze, ale jeszcze dowodził w Świnoujściu małym wycieczkowcem. Kiedyś pływaliśmy razem w PŻM-ie i polubiliśmy się.

Był fantastycznym człowiekiem, zawsze przyjacielskim, uśmiechniętym i żartującym. Dlatego teraz padliśmy sobie w ramiona, szczerze ucieszeni spotkaniem.

- Słyszałeś o sabotażu w Świnoujściu? – zapytał po chwili.

- Co takiego? Jakim sabotażu? – zdumiałem się.

- Którego dnia, jeszcze w „rosyjskich” czasach Świnoujścia – zaczął Andrzej – naprzeciwko Kapitanatu, wlaź na pływającą *Mirosławiec*. Przekreśliło go tak, że stanął w poprzek toru, prostopadłe do pilotowego nabrzeża. Statek tak mocno *kopał* śrubą, że nabrzeże zaczęło się walić. U Ruskich powstała panika, potem podobno doszukanili się w tym sabotażu. Ale wtedy woda wdzierała się coraz bardziej w ląd, a statek walczył, żeby się nie przewrócić. Sytuację uratował niepozorny „człowieczek z lądu”, bo nikt inny nie umiał sobie z nią poradzić. Udało mu się zebrać w komplecie holowniki, pchacze, strażaka, a także inne jednostki, jakie wówczas stały w porcie. Wszystkie one podparły burtę *Mirosławca* i tak mocno pchały, że udało się go wyprostować. Potem statek popłynął dalej, a temu małemu człowieczkowi z lądu nikt wtedy nawet nie podziękował!

- Pamiętam tę historię – wtrącił pilot Roman Kozyra. – Akurat siedzieliśmy w baraku pilotowym, który stał na tym właśnie nabrzeżu. *Mirosławiec* wchodził i miał stanąć przy nabrzeżu Portowców. To było kawał statku, miał chyba ze dwieście metrów, zanurzenie dziesięć i pół metra. Prąd był wchodzący. Przy rufie tkwił za słaby holownik, który nie dawał sobie rady z przytrzymaniem rufy statku. No i zdryfowało *Mirosławca* na mieliznę.

Kiedy stanął w poprzek toru, ostro pracował śrubą, podmywając z pięćdziesiąt metrów nabrzeża. Powstało wtedy tak zwane *Jezioro Pękalskiego*. Zaś my z baraku uciekliśmy, bo mógł się zawalić...

- Ja również spotkałem tego pilota – włączyłem się do opowieści. – To rzeczywiście był Janusz Pękalski. On wtedy wprowadzał tego *Mirosławca*. A potem, już na innym statku, przeżył zawał serca. W końcu zrezygnował z pilotowania, dawno jest na emeryturze.

Kiedyś opowiedział mi całą tę historię. Twierdził, że na rzece akurat było za mało wody i dlatego dziób stanął na mieliznie i statek obróciło. Potem, gdy już odlichtowali trochę ładunku na barki, to udało się go wyprostować i zacumować. Tak mi opowiadał.





- A jeśli chodzi o sabotaż – uzupełniał Kozyra – to kiedyś wchodził duży szwedzki prom. Wpłynął z dużą szybkością i zerwał z cum kilka ruskich okrętów wojennych. Wszystkie te okręty spłynęły potem z prądem do morza, na redę. Wtedy Ruskie podnieśli alarm i ogłosili sabotaż. Szukali pilota, który wprowadzał tego pasażera. Nie mogli go znaleźć, bo się przed nimi przez tydzień chował. W tym czasie jakoś Ruskich udobruchano...



*Pilot Andrzej Melchinkiewicz.*

Skończyły się wspominki, ponieważ dostaliśmy z Romkiem Kozyrą statki i musieliśmy popłynąć pilotówką w stronę redy. Kiedy mijaliśmy *Powstańca Styczniowego*, zacumowanego do nabrzeża Portowców, Romek zafundował mi kolejną krótką historyjkę.

- W kwestii tego *Powstańca*, uczucia mam mieszane – opowiadał. – Dawno temu cumowałem go w tym właśnie miejscu i nie zauważyłem, że rura ładunkowa z kei jest za nisko wychylona nad wodą. Zaś ten statek ma chyba najwyższą nadbudówkę ze wszystkich dotychczas do Świnoujścia zawijających. No i stało się, zawadziliśmy o rurę skrzydłem statku. Zaparliśmy się o nią z kapitanem, próbując ją odsunąć, ale nie daliśmy rady... A ta cholerna rura zaczęła jeszcze o stojący na skrzydle repetytor żyro i wyrwała go z korzeniami. My zaś „daliśmy dyla”. Kiedy indziej wyprowadzałem *Powstańca Styczniowego* w morze. Zawiązałem holowniki, odcumowaliśmy i – *puff, puff* – wysiadła maszyna. Kiedy przeholowaliśmy statek na kotwicę, przyszedł *chief* mechanik i zameldował, że maszyna już naprawiona. Głośno wtedy zażartowałem, że *Powstaniec* to statek złośliwy. Żarty się skończyły, kiedy doszło do rozprawy w szczecińskiej Izbie Morskiej. Za złamany repetytor sędzia obarczył winą port, ale mnie wytknął, że nie wiedziałem, iż rura ładunkowa znajdowała się zbyt nisko...

- Kiedyś – ciągnął dalej swoje opowieści Romek Kozyra – wyprowadzałem duży statek ze Świnoujścia w morze. Był naprawdę wielki, prawie dwieście czterdzieści metrów długości. Świat zasłaniała mgła, przeszkadzały lody, no ciężkie warunki. Gdy już byliśmy w główkach falochronu i kręciliśmy w morze na kurs 350, nie widziałem nabieżników i nie byłem pewny, czy jesteśmy w linii nabieżnika, bo widzialność była zerowa, a bojki zdjęte na zimę. Wtedy zauważyłem pilotówkę, która znajdowała się bliżej nabieżników. Zapytałem ich, czy widzą te nabieżniki. Potwierdzili. Więc poprosiłem, aby ustawili się w linii nabieżnika i tym sposobem mi pomogli. Zrobili to. I wówczas omal nie wjechałem na zachodnią płyciznę, bowiem pilotówkę zdryfowało na zachód, o czym sama nie wiedziała...



Potem spotkałem Romka na pilotowym przyjęciu. Wypił ze dwa kieliszki, grał na gitarze i śpiewał, zupełnie się wyluzował. Skorzystałem z okazji i pociągnąłem go za język.

- Roman, jesteś żywą legendą pilotażu – zacząłem przymilnie. – Jak tu trafiłeś?

- To historia skomplikowana – zaśmiał się. – Właściwie trzeba zacząć od dzieciństwa. Do szkoły podstawowej poszedłem w wieku pięciu lat, bo moja starsza siostra w tym samym czasie poszła do pierwszej klasy, a ja uparłem się, że będę uczył się razem z nią. Ta decyzja miała wielkie konsekwencje w moim życiu. Bo podstawówkę ukończyłem jako dwunastolatek, a maturę zdałem w wieku lat szesnastu. I wtedy okazało się, że jestem za młody na studia. Dlatego przez rok uczyłem się w studium nauczycielskim, żeby wreszcie, jako siedemnastolatek, trafić do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, którą ukończyłem w wieku dwudziestu jeden lat. I to było moje nieszczęście, bo w dwa lata później zostałem zdegradowany z oficera do szeregowca. Jednak po tygodniu znowu zostałem oficerem, tyle że handlowym, ponieważ akurat dostałem dyplom porucznika żeglugi małej.

## Sternik

- Pilot, nasz statek nie ma steru strumieniowego, ma śrubę prawoskrętną, wskutek czego na wstecz dziób ostro leci w prawo – informował mnie mały skośnooki kapitan. Pomyślałem sobie, że skoro tak, to ciężko nam będzie wyjść rufą z nabrzeża Bułgarskiego. Statek liczył siedemdziesiąt pięć metrów długości i nie przysługiwał mu holownik. Żeby go obrócić, musiałem ostro napracować się maszyną i sterem. Kapitan jakoś nie garnął się do manewrowania. Dobrze chociaż, że na końcu wyraził zadowolenie, iż wszystko się udało. Ale potem natychmiast obrócił się na pięcie i poszedł na dół do kabiny, zostawiając mnie z pierwszym oficerem, zresztą Duńczykiem. Oznajmiłem zatem oficerowi, że według przepisów portowych kapitan powinien być obecny na mostku. *Pierwszy* odpowiedział, że jest ich tylko dwóch, więc kapitan musi niekiedy odpocząć.

Nie było rady, wziąłem się osobiście za sterowanie, mimo że według przepisów nie powinienem tego robić. No, ale chciałem być pewny bezpiecznego płynięcia. Okazało się, że dobrze zrobiłem, ponieważ w Świnoujściu, tuż przed zejściem ze statku, oddałem ster w ręce *pierwszego*, a ten – ku mojemu zdumieniu – nie umiał się za to zabrać.

- Tak trzymać! – wydałem polecenie, zaś oficer położył ster na zero, czyli środek (*midship*). Statek pomału kręcił w lewo, a on nadal trzymał ster w pozycji *midship*. Powtórzyłem polecenie, dodając kurs, ale nie zareagował. Tymczasem statek cały czas leciał w lewo.

- *Chief!* – wrzasnąłem. – Czy ty nie rozumiesz komend?! Tak trzymać! Kurs 010!

I pokazałem mu na wskaźnik kursu.

- Rozumiem, rozumiem! Przecież trzymam na *midship*!

Włosy zjeżyły mi się na głowie, ponieważ nagle pojąłem, że facet nie ma pojęcia o sterowaniu. Natychmiast sam stanąłem za sterem.

- Wołaj kapitana! – rozdarłem się na oficera, zły jak cholera, ponieważ właśnie miałem schodzić ze statku, a tu nie było komu przekazać steru.

*Pierwszy* poleciał na dół i po chwili wpadł na mostek zaspany kapitan. Tymczasem ożywiła się UKA-efka, a ściślej pilotówka w tej UKA-efce.

- Panie Włodku, już pan schodź! Rzuca nami fala! Albo jedź pan z nimi na redę!

- Chwila moment, jeszcze nie mogę zejść! – odkrzyknąłem.

Przekazałem ster kapitanowi, objaśniając mu sytuację. Szczęśliwie wszystko zrozumiał i mogłem już schodzić. Ale ciągle dręczyło mnie pytanie, jak to możliwe, że duński pierwszy





oficer nie potrafił sterować? Przecież to marynarski elementarz!

- Kapitan! – zapytałem na odchodnym. – Skąd wytrzasnąłeś takiego oficera ?

Zamiast odpowiedzieć, skośnooki kapitan bezradnie rozłożył ręce. A *pierwszy* stał cicho w kacie. Milczał.

## Szkwał

Na redzie portu Świnoujście schodziłem po aluminiowym sztormpapie, zawieszonym na wysokiej burcie 148-metrowego rorowca *Tychy*. W dole podskakiwała na fali maleńka pilotówka. Wisząc kilka metrów nad wzburzonym morzem, zorientowałem się nagle, że statek nie zasłania dostatecznie pilotówki, więc ona skacze jak korek na wysokiej fali, bryzgając wokół wodą. Podniosłem głowę i krzyknąłem do oficera, który stał na pokładzie statku.

- Powiedz kapitanowi, żeby bardziej skrzył w prawo i zasłonił pilotówkę!

Oficer krzyknął przez UKA-efkę na mostek, zaś ja nadal wisiałem na sztormpapie sześć metrów nad wzburzonym morzem i szturmującą pilotówką. Statek bardzo wolno kręcił w prawo, a ja pomału traciłem siły na kiwającej się drabince. W końcu stwierdziłem, że chyba już dość tego wiszenia i ruszyłem znowu w dół. Na dole jednak zobaczyłem, że nic się nie zmieniło. Pilotówka nadal tańczyła na fali, a woda bryzgała wysoko. Raz była metr u góry nad moimi stopami, a za chwilę metr na dole... W każdej chwili mogła zmiażdżyć mi nogi.

Pomyślałem, że raz kozie śmierć, bo wiedziałem, że długo na sztormpapie nie wytrzymam. I skoczyłem na platformę pilotówki, mocno chwytając się jej poręczy. I w tej właśnie chwili fala zmoczyła mnie do pasa. Rozwścieczony „przezołgałem się” po pokładzie bujającej się i zalewanej wodą pilotówki, wreszcie docierając do sterówki.

- Cholera, panowie, nie mogliście im podpowiedzieć, aby więcej osłonili was od fali?! – warknąłem wściekle na powitanie.

- Panie Włodku – wymamrotał szyper. – Nie wiedzieliśmy, że jest taka fala, pierwszy raz dziś wypłynęliśmy...

- No dobra, ale co ze mną? Cały jestem mokry!

- Płyniemy na *Olanda*, ooo, tego tam dużego kontenerowca, który już podchodzi szesnaście węzłów do bojek 3-4.

- No to wyschnę po drodze – stwierdziłem zrezygnowany.

*Oland* prezentował się okazale. Kontenery na pokładzie sięgały mostka, niemal kompletnie zasłaniając mu widok na burty i do przodu. Pilotowałem już kiedyś ten statek, a teraz niemiecki dowódca poznał mnie i przywitał serdecznie. Od razu poczułem się „bardziej suchy”, bo ogarnęły mnie cieplejsze uczucia. Oto ładny, nowoczesny statek, piękna słoneczna pogoda, czego chcieć więcej? Więc cztery godziny trasy przeleciały przyjemnie i bez przykrych wrażeń. *Oland* regularnie przyływał do Szczecina, więc niemiecki kapitan doskonale znał trasę, jak również nabrzeże Czeskie, gdzie mieliśmy niebawem zacumować prawą burtą. Doprowadziłem statek do elewatora *Ewa*, kiedy to kapitan stwierdził:

- Panie pilocie, pozwoli pan, że jak zwykle zacumuję do kei samodzielnie?

- Oczywiście, proszę bardzo, to pański statek – odpowiedziałem.

Po tej wymianie zdań, kapitan przeszedł na sterowanie ze skrzydła statku i osobiście zaczął manewrować sterem, maszyną i dziobowym sterem strumieniowym. W tej właśnie chwili dostrzegłem nad zachodnim horyzontem czarne chmury.

- Panie kapitanie – powiedziałem – niech pan spojrzy na niebo, idzie na nas nawałnica!



- Jak zwykle „pogoda manewrowa” – stwierdził niemiecki kapitan, nie przejmując się zbyt.

Deszcz zaczął padać, gdy pomału dochodziliśmy do nabrzeża. Od betonowej kei dzieliło statek jakieś dziesięć metrów, kiedy dmuchnął z burty potężny szkwał. Poleciały ku cumownikom na kei rzutki z dziobu i rufy. Ale nie doleciały pod bardzo silny wiatr. Szkwał uderzył potężnie, prosto w ścianę kontenerów, a statek zaczął ostro dryfować na środek kanału. Kapitan nagle stracił „flegmę” i pewność siebie.

- Pilot! – wrzasnął. – Nie dam rady zacumować! Proszę o pomoc holownika!

- *Szczecin Traffic*, tu *Oland*! Mamy silny szkwał, trudno zacumować na Czeskim, statek dryfuje na nabrzeże Fińskie. Prosimy o pomoc holownika! – zawołałem na UKA-efce.

- Już zamawiamy holownik! – odpowiedział *Traffic*.

Po chwili zgłosił się holownik *Fair Play IV*, potwierdzając, że będzie przy *Olandzie* za kwadrans. Jednak statek dryfował za szybko, więc niemiecki kapitan postanowił cumować lewą burtą do nabrzeża Fińskiego, które leży naprzeciw Czeskiego.

- Pilot! – pytał. – Jak tam jest głęboko?

- Tam jeszcze nikt, nie cumował, ale jest głęboko ponad dziesięć metrów, zaraz dowiem się dokładniej od *Trafiki* – odpowiedziałem...

I znowu połączyłem się z *Trafiką*.

- Nie potrafimy odpowiedzieć na to pytanie – powiedział *Traffic*. – Nie ma oficjalnych sondaży...

- Ja też słyszałem, że tam jest głęboko – ostrożnie wtrącił niemiecki kapitan.

- *Oland* ma 7,7 zanurzenia – powiedziałem w zamyśleniu. – Więc tam powinno dla nas być dosyć wody...

W kilka chwil potem niemiecki kapitan bezpiecznie zacumował przy nabrzeżu Fińskim.

- *Szczecin Traffic*! – meldowałem przez UKA-efkę. – *Oland* już stoi przy Fińskim. Sonda pokazuje, że pod kilem jest pięć metrów...

- O, tak tam powinno być prawie 12 metrów! – wykrzyknął *Traffic*, który nagle przypomniał sobie, jak jest tam głęboko.

Po chwili przyплыł holownik i wzięliśmy hol z rufy. Minęło ze dwadzieścia minut i szkwał nagle ucichł. W tej sytuacji spokojnie przeholowaliśmy *Olanda* na Czeskie.

No i tak to jest. W czasie manewrowania zawsze trzeba być „czujnym jak żuraw”.

## Uciekinier

- Włodek! Szkoda, że cię dziś nie było na statku, który obsadzałem – żałował pilot Jacek Szurko. – Napisałbyś opowiadanie! Nigdy wcześniej nie spotkałem tak wrzeszczącego kapitana!

- A dlaczego wrzeszczał? – zapytałem.

- Pojechałem o piątej rano do stoczni *Gryfia*. Miałem stamtąd wyprowadzić na statek *City of Berytus*, który był po remoncie. Nagle okazało się, że armator nie zapłacił za remont. *Gryfia* postanowiła więc nie wypuszczać statku, aż do uregulowania należności. Pierwszym ruchem było nie wysłanie cumowników. Wtedy niemiecki kapitan wściekł się. Zaczął wyć, kopać szoty na mostku, dusić polskiego drugiego oficera. W życiu nie widziałem tak wrzeszczącego kapitana...

- A do ciebie nie miał pretensji? – spytałem.

- Miał! – opowiadał Jacek Szurko. – Wrzeszczał i na mnie. W końcu postanowił odcumować bez cumowników. W tej sytuacji wołałem zapytać *Szczecin Traffic*. A oni, że to wbrew





przepisom. Niemiecki kapitan znowu zaczął swoje. Pienił się i przeklinał. Zszedłem więc ze statku. Tym sposobem udaremnilo ucieczkę *City of Berytus*, który to statek podobno już kiedyś uciekał z gdańskiej stoczni...

- Czyli był to statek zaprawiony w takich bojach!

- Tak – odrzekł Jacek. – W ogóle był podejrzany, pływał gdzieś po Afryce, trudno byłoby go *Gryfii* tam znaleźć...

- No to dobrze, żeście go przytrzymali! – skwitowałem. – No i dobrze, że cię ten szkop nie złapał za gardło!

## Welcome to Poland

Po remoncie maszyny m/v *Baltic Faith* wypłynął z *Gryfii* w asyście holownika *Fair Play XI*, który miał nas odprowadzić do Police. Z mojej praktyki wynikało, że po remoncie zawsze istnieje duże ryzyko, że coś się będzie działo. Dwa tygodnie wcześniej wprowadzałem ten statek do stoczni, więc teraz przywitałem się z rosyjską załogą, jak ze starymi znajomymi.

- *Zdrastwujcie, kapitan! Nu kak? Wsio w pariadkie?*

- *Pasmatrim, uwidim...* – odpowiedział, odpukując w niemalowaną deskę.

- *Kak remont?*

- *Nu tak, comsi comsa* – zaśmiał się mój rozmówca. – *Prichadili w wosiem czasow i mnoga nie rabotali, patamu szto jeszczio nie napilis i triezwieli. Patom w dziesiat na kofie wychadili i kak wiernulis, toże mnoga nie rabotali, patamu szto uże napilis.*

- To straszne, że tak pracuje ta stocznia – skwitowałem. – *A kak w gorodie paguliali?*

- *Da, kanieszna! Dieŋgi abmieniali na ulicje, patamu szto dawali 2,5 złoty za dollara... Patom w magazynie chatieli platit, no i okazałos szto imieli staryje złoty iz 1980 goda...*

- No nie! – wykrzyknąłem szczerze zdziwiony. – Myślałem, że cynkciarze wyginęli już dawno!

Na Inoujściu, tuż przed mijanką Police, nagle zadzwonił telefon z maszyny:

- *Pan łocman! Dalsze my nie pajediem! Chiefmaszynist gawarit, szto maszyna nie rabotajet!* – zameldował mi kapitan.

- *Bładź!* – warknąłem poirytowany. – Tak jak zawsze po remoncie! *Stand by on anchor!* Kapitan, spytaj maszynistę, co się stało i czy jeszcze kilka minut pojedzie!

- *Pan łocman! Maszynist nie znajet szto słuczilas... On dał stop maszyna, gawarit szto dalsze nie pajediet!*

- No to zaraz wylądujemy w krzakach! – powiedziałem, zastanawiając się, co też zrobić. Statek jeszcze sterował, a my inercją płynęliśmy w stronę mijanki Police, jedynego miejsca, gdzie taki 183-metrowy statek mógł bezpiecznie rzucić kotwicę. Znowu zadzwieczał telefon.

- *Pan łocman, maszynist gawarit, szto adin cylindr over heated, znaczit systiema achłażdżenia nie rabotajet. No ciut wpieriod maszynoj tołknut można, tołka mała.*

System chłodzenia nie działał i jeden cylinder się przegrzewał. Jednak chwilami można było *kopnąć* maszyną. Tak też zrobiliśmy i jakoś dopłynęli do mijanki Police. Szczęśliwie też płynął w asyście holownik, więc zawiązałem go na rufie. Dopłynęliśmy więc do mijanki i rzuciliśmy kotwicę. Holownik *Fair Play XI* trzymał nas w linii nabieżnika, bliżej pomostu Police, a mechanicy zabrali się do naprawy.

- No to mieliśmy szczęście... – odetchnął praktykant Pliszka.

- W każdym nieszczęściu trzeba mieć trochę szczęścia – skwitowałem sentencjonalnie –



gdyby to dopadło nas trochę później, na pewno stalibyśmy teraz w krzakach. Przecież holownik w Policach skończyłby asystę i pojechał sobie do domu!

Po niecałej godzinie mechanicy zadeklarowali gotowość jazdy. Na wszelki wypadek namówiłem kapitana, żeby wziął holownik w asyście aż do Świnoujścia. Ledwie ruszyliśmy, znowu zadzwonił telefon.

- *Pan locman! Maszynist gawarit szto w maszynie szto-tam piszcził pi pi pi! Ani nie znajut szto eta takoje!*

- *Kapitan, ptica letajet, ptica pajot!* – zażartowałem, a wszyscy na mostku wybuchnęli śmiechem. Pojechaliśmy dalej z ćwierkającą maszyną i szczęśliwie dotarliśmy na redę Świnoujścia.

## Pomost Wendy

Siły przyrody są nieokiełznane i głównie one są przyczyną wypadków na morzu.

Ale tuż za nimi plasuje się czynnik techniczny, czyli jak mawiają – złośliwość przedmiotów martwych... Kiedyś przebywałem problem awaryjności floty PŻM w skali dziecięciu lat, pisząc potem pracę dyplomową na ten temat w szczecińskiej Wyższej Szkole Morskiej.

Szkwał, który zdryfował nas z nabrzeża Czeskiego na Fińskie, udowodnił jeszcze raz, że wobec sił przyrody jesteśmy bezsilni. Zmusił nas do ratowania się i „dziewiczego” zacumowania przy nowo wybudowanym nabrzeżu. Podobnie przydarzyło mi się z innym statkiem, gdzie – ratując się – cumowałem przy pomoście, będącym tylko „przystanią” pogłębiarek...

Wyprowadzałem m/v *Ness*, ex *Lehmann Lifter*, ze stoczni *Gryfia* po remoncie. Odcumowanie przedłużyło się o godzinę, bo stoczniovcy coś tam jeszcze spawali w kominie i ładowniach.

- Wiesz, kapitan! – zagadnąłem Niemca. – Teraz trzeba być bardzo czujnym, bo coś może nie działać lub się zepsuć. Tak często bywa po remoncie...

- Pilot! – odrzekł. – Maszyna była remontowana, godzinę ją testowaliśmy na stacji prób, wszystko było OK.

- No i daj Panie Boże, aby tak dalej!

Szybko okazało się, że moje przestrogi o czujności były prorocze. Za Policami, tuż za słynną pławą Płusko, nagle rozdzwonił się telefon i ruski *chief* mechanik stwierdził, że dalej nie pojedzie, bo w maszynie przeciekają jakieś tam rury...

- Pilot! – krzyknął zdenerwowany kapitan. – Mechanik powiada, że dalej nie pojedzie! Gdzie możemy rzucić kotwicę?

- Cholera! – zakląłem. – Właśnie minęliśmy Police i zwężenie, tam mogliśmy stanąć. Zapytaj *chiera*, czy może płynąć jeszcze z pół godziny?

W telefonie zatrzeszczały znowu nerwowe krzyki.

- Pilot! – zdał relację kapitan. – *Chief* nie da rady, musi zastopować maszynę już!

- No to musimy rzucać przy estakadzie, koło Pomostu Wendy. Tyle tylko, że w tym miejscu leżą na dnie rury gazowe i kable. Bez maszyny statek może trafić kotwicą na którąś z tych rur! Cholera! – myślałem dalej. – Dobrze by było zacumować przy Pomoście Wendy, mamy tylko 3,8 metra zanurzenia, a tam jest 5,5 metra wody...

OK! Stop maszyna! – poleciłem. – Wytracamy szybkość i cumujemy przy tym pomoście, kapitanie! Zaraz poproszę *Traffikę* o akceptację, a ty poproś *chiera* maszynowego, aby wytrzymał jeszcze pięć minut!







*Pomost Wendy.*

*Traffic* dał zgodę na cumowanie przy Pomoście Wendy, ale uprzedził, że na postój *Ness* ma niewiele czasu, gdyż za półtorej godziny zamelduje się w tym miejscu pogłębiarka *Inżynier Stanisław Łęgowski*. Zdawałem sobie sprawę, że *Ness* będzie statkiem handlowym, cumującym przy tym pomoście refulacyjnym. Ale dlaczego ma się nie udać? Wody pod kilem dosyć, pomost liczy sto czterdzieści metrów długości, a statek sto. Udaje się cumowanie pogłębiar-

ce, musi udać się i mnie. Tylko żeby maszyna wytrzymała jeszcze te kilka minut!

Ale nie wytrzymała. Tuż przed pomostem stanęła. Został nam więc tylko ster strumieniowy i to właśnie nim manewrując doszliśmy delikatnie do pomostu. Udało się też ruskiemu oficerowi wyskoczyć na pomost i odebrać cumy. Na szczęście, wcześniej wyhamowaliśmy statek i dobijaliśmy bardzo wolniutko.

Po godzinie *chief* mechanik zgłosił, że rura zreperowana i można jechać. Niebawem przybył holownik *Kuguar*, wysłany przez Kapitana Portu Szczecin. Asystował nam potem do Chelminka. Podziękowałem stojącemu na kotwicy *Łęgowskiemu* za udostępnienie pomostu i ruszyliśmy w dalszą podróż.

- Znowu zaliczyłem „dziewicze” cumowanie! – zażartowałem.

- Zapraszamy, ale nie życzymy następnego! – odpowiedział kapitan pogłębiarki.

Już bez dalszych przygód dotarliśmy na redę Świnoujścia. Jednym słowem – mój Święty Antoniczek znowu nade mną czuwał.

## Pasażer



*Pilot Włodzimierz Grycner na skrzydle mostka.*

Rzadko trafia się pilotowi statek pasażerski, który ma cumować przy Włach Chrobrego. A mnie trafiła się właśnie taka gratka! Oto na redzie Świnoujścia wdrapałem się na pokład włoskiego pasażera, którego miałem zaprowadzić do Szczecina. Był duży, ładny i cały bielusiński.

Na dodatek mieliśmy święto Bożego Ciała i piękną słoneczną pogodę.

Rano w Stacji Pilotów obejrzałem w telewizji Mszę Świętą i otrzymałem błogosławieństwo. No i wreszcie ziściły się moje pragnienia, bo zawsze chciałem takim wielkim pasażerem dowodzić.

Na mostku przywitałem się z włoskim kapitanem i jego oficerami w ich ojczystym języku. A gdy okazało się, że sternik pochodzi z Hondurasu, to natychmiast zagadałem do niego po hiszpańsku. Niebawem zmienił go sternik rosyjski, więc nadarzyła się okazja, abym mógł



popisać się swoją znajomością rosyjskiego. Wprawiło to kapitana w osłupienie.

- Niebywałe! – krzyknął. – Pilot, ile ty znasz języków? W mojej załodze służą ludzie czternastu narodowości. Umiałbyś porozumieć się z nimi w ich językach?

- Mógłbym spróbować – odparłem z uśmiechem. – Znam siedem języków i kilka dialektów...

Aby go dobić, na poczekaniu wyrecytowałem po chińsku poemat, liczący sobie pięć tysięcy lat. Aż zagwizdał ze zdumienia. W końcu musiałem przerwać te „pieszczoty”.

- No dobra, *Captain* – rzekłem po angielsku. – Porozmawialiśmy, ale czas na robotę. Powiedz, jakie masz maksymalne zanurzenie?

- Na rufie 5,4 metra... – odrzekł z pewnym wysiłkiem, ponieważ nadal nie mógł ochłonąć.

- Na wodę słoną, czy słodką? – drążyłem temat.

- Na słoną...

- A ile to będzie w przeliczeniu na słodką?

- Nie wiem – odrzekł. – Musimy policzyć. Agent nie poinformował nas, że w Szczecinie popłyniemy w słodkiej wodzie...

Natychmiast rzuciło się do komputerów dwóch jego oficerów, umundurowanych na biało. Zaczęli stukać w klawisze, liczyć, ale jakoś słabo im to szło. W końcu podali rezultat swych wysiłków – około 5,8 m na rufie i 3,88 m na dziobie.

Połączyłem się przez UKF-efkę z *Vessel Traffic Service*, czyli centrum kontroli ruchu statków, a rozmowa potwierdziła, że miałem dobre informacje. Przy kei na Wałach Chrobrego było 5,8 metra, a tego dnia stan wody był wyższy o czternaście centymetrów.

- *Captain!* – rzekłem do włoskiego dowódcy. – Przy kei mamy głębokość tylko pięć osiemdziesiąt. Czy może pan zatem wypompować jakieś balasty z rufy?

- Owszem, zaraz wypompujemy... – odpowiedział z udawanym spokojem, ale zauważyłem, że jest zdenerwowany.

W chwilę potem zaczął się ruch, bo wszyscy zabrali się do wyliczania, ile będzie zanurzenia po wypompowaniu balastów. Wreszcie wyszło, że maksimum 5,2 metra.

- *OK, Captain!* – powiedziałem. – Spokojnie pompujecie! Wszystko będzie w porządku!

Okazało się jednak, że włoski kapitan miał zmienne nastroje. Wypompowaniem balastów nader szybko przestał się przejmować. Nieoczekiwanie wcisnął mi do ręki słuchawkę telefonu.

- O co chodzi? – zapytałem zdziwiony.

- Nic, nic – uspokajał. – To dzwoni moja druga żona. Z Odessy. Ona mówi po polsku. Pogadajcie sobie...

Rzeczywiście mówiła po polsku. Pogadaliśmy krótko, a kapitan przyglądał się temu wielce z siebie zadowolony. A potem opowiedział, że na Sycylii mieszka jego pierwsza żona. Ale w miłości jest lepsza druga, ta, która właśnie dzwoniła z Odessy. Ma z nią tylko jeden problem, mianowicie jest dużo wyższa od niego.

- Chociaż w łóżku to się jakby wyrównuje – żartował zaciskając pięść i pokazując mi zgięte na dłoni równo palce.

Wtem na mostek weszła niemiecka przewodniczka i przez mikrofon zaczęła objaśniać pasażerom pejzaż po obu burtach. Ponieważ nie była specjalnie biegła w znajomości mijanych krajobrazów, za każdym razem pytała o to mnie. W ten sposób raz jeszcze mogłem zademonstrować wszystkim swoje uzdolnienia lingwistyczne, ponieważ z przewodniczką oczywiście rozmawiałem w jej ojczystym języku. A nawet „walnąłem” krótkie przemówionko do niemieckich pasażerów!

Kiedy przecinaliśmy Zalew, wręczyłem włoskiemu kapitanowi płytkę kompaktową z nagraniami moich opowiadań, po angielsku i hiszpańsku. Szybko zostało to przeegrane na statkowy twardy dysk. Przy okazji mostek obejrzał zdjęcia z *Flisu Odrzańskiego*. Pogoda była piękna, płynęło





nam się wspaniale. Musiałem tylko czujnie obserwować rufę, jak zamiata na zakrętach, bo statkowy mostek był na dziobie.

Wreszcie dotarliśmy na Wały Chrobrego, gdzie powitała nas orkiestra i tłum gapiów, ponieważ zawinięcie włoskiego pasażera zapowiedziała wcześniej szczecińska prasa.



*Pilot Włodzimierz Grycner z kapitanem pasażera Vistamar.*

- *Captain!* – zażartowałem. – Widzi pan tam na kei? W tym tłumie na brzegu czeka na mnie moja pani. Manewry muszą nam więc wyjść elegancko!

- Oczywiście, pilot – opowiedział i puścił do mnie oko. – To się rozumie samo przez się. Mamy dwie maszyny i ster strumieniowy, wszystko da się zrobić...

A po manewrach, zapraszam panią do obejrzenia statku – dodał.

I wszystko było pierwsza klasa. Cumowanie rzeczywiście eleganckie, podkreślane przez gorące rytmy szkolnej orkiestry *Olimpia*, która – jak wiadomo – pływa czasami także na *Flisie Odrzańskim*, którego mam zaszczyt być komodorem.



*Grażka za sterem Vistamar.*



Po zacumowaniu i powitaniach włoski kapitan oprowadzał mnie i moją Grażynkę po swym pięknym pływającym domu, gdzie większość pomieszczeń utrzymana była w kolorze białym. Obejrzelśmy baseny do kąpieli, jacuzzi, restauracje, bary i dyskoteki. W licznych gabinetach odnowy widzieliśmy, jak pasażerowie nabierali sił przed nowymi atrakcjami statkowych nocy. W dodatku nad ich zdrowiem czuwało dwóch lekarzy.

Szkoda, że naszych emerytów nie stać na takie rejsy – pomyślałem. Cholera, tu ciężko z żalu westchnąłem, takim statkiem mógłbym podowodzić, ale nie dla mnie były tańce, baseny, masujące dziewczyny i inne atrakcje gorących statkowych nocy.

## Opowieści pilotowe

- Był taki pilot, Kaziu Jędrzejewski – wspominał Andrzej Melchinkiewicz. – Nazywano go *Kanapeczka*, ponieważ zawsze miał z sobą kanapeczki. Kiedyś prowadził statek ku morzu i w Kanale Piastowskim zepsuła się maszyna. Tak zamanewrował, że obrócił jednostkę w stronę Szczecina, a potem znów do morza. Po prostu, zrobił pełną cyrkulację statkiem, który miał sto czterdzieści metrów długości! Była to któraś z *Kopalni PŻM*, wybudowana w Danii. Potem wszyscy się dziwili, jak on to zrobił...



*Pilot Andrzej Melchinkiewicz.*

- Różne cuda się działy – ciągnął Andrzej. – Pewien *Liberciak* płynął ze Szczecina z węglem. Na Karsiborzu go przyssało, potem obróciło. Rzucił kotwicę, ale stanął rufą do morza. Więc gdy przyplłynęły holowniki, aby mu pomóc, musiały wyprowadzać go na redę rufą... Z kolei *Saga Horn* płynął ku morzu w gęstej mgle. W przewężeniu koło Polic, gdzieś koło boi 33, zwanej *Plusko*, zderzył się z innym statkiem, który płynął do Szczecina. *Saga* miał dziurę w dziobie





i tonął. Na szczęście pilot postąpił mądrze. Dał całą wstecz, osadzając statek rufą na mieliźnie, w krzakach. W ten sposób go uratował. Najlepszy był jednak ten pilot, który chciał statek utopić. Gdy przyплыł do Szczecina, w Kapitanacie zapytał go:

- No i co tam się zdarzyło?

Odpowiedział:

- Nic nie wiem na ten temat...

- Wielu pilotów przeżyło historie mrozące krew w żyłach – kontynuował opowieść Andrzej. – Ale niewielu o tym opowiada. Ja także sporo przeżyłem. Pamiętam, na przykład, gdy – jeszcze jako młody pilot – wprowadzałem statek na Regalicę. Kapitan tłumaczył, że na zakręcie lepiej mieć większą szybkość i dać całą naprzód. Jednak już wcześniej płynęliśmy za szybko, więc wypadliśmy z zakrętu na Regalicę. Wylądowaliśmy w krzakach lewą burtą, dałem wstecz, ale prąd nas obrócił i znowu znaleźliśmy się w krzakach, tyle że tym razem prawą burtą. Więc ponownie wstecz. Ledwie statek oderwał się od krzaków, rzuciliśmy kotwicę. Dopiero wtedy ustawiliśmy się w nurcie rzeki i po wyciągnięciu kotwicy dotarliśmy wreszcie do kei. Aż kręciło mi się w głowie od tego obracania statku na rzece!

- Wesołości było wiele – opowiadał dalej. – Pamiętam pilota Kazia Świetlika.

W czasie wojny był polskim żołnierzem w Anglii. Kiedy trafił do pilotażu, miał jeszcze całą angielską bieliznę! To był wielki żartowniś, ten Kazio. Kiedyś wlaź na mieliżnę w zwężeniu koło Polic i stanął w poprzek toru w takiej pozycji, że nie można było go minąć. A tu pilot statku, który wychodził w morze, zapytał go na UKF-efce:

- Z której strony mam cię minąć?

- Z której chcesz – odpowiedział spokojnie Kazio.

No i po chwili również tamten siedział na mieliźnie.

- Mieszkaliśmy wtedy w Kapitanacie. Pamiętam, jak Szymanek grzał herbatę w garnku. Do tego celu używał potężnej grzałki z kotła wojskowego. Razu pewnego zasnął i przepalił „hurtem” garnek, blat od szafki, a nawet swoje buty w szafce. Koledzy go obudzili, gdy już zaczęło się dobrze fajczyć. Mnie kiedyś przepaliła się wtyczka grzałki, gdy przygotowywałem herbatę. Więc ją wyrzuciłem, a do gniazdka wsunąłem same druty. Kazio Świetlik o tym nie wiedział i próbował po ciemku wszystko wyłączyć. Koledzy opowiadali potem, że cały Świetlik zaświecił!

- Najbardziej znanym kapitanem, jaki zawijał do Szczecina, był kiedyś osiemdziesięcioletni Szwed Ingemar. Miał na statku dwie kucharki, jedna liczyła chyba z metr osiemdziesiąt wzrostu, a druga była niewysoka. No i ta mała kapitanowi Ingemarowi tańczyła, a on kręcił filmy... Dlatego przeważnie nie było go na mostku. Kiedyś jego statek wylądował w krzakach. Szczeciński Kapitanat długo go wołał przez radio, a on nie odpowiadał. W końcu jednak zameldował Kapitanatowi kłopoty.

- Co się stało? – spytał Kapitanat.

- Panowie, dajcie ochłonąć – odpowiedział leciwy kapitan. – Zaciął się ster, siedzimy dziobem w krzakach...

Nie wiadomo po czym chciał ochłonąć, może po kręconym filmie?...

Nie przyznał się jednak, że ster się zaciął, bo marynarz oparł się o okno sterówki, gdzie on, kapitan Ingemar, zamontował przyciski steru.

Tak opowiadał mój przyjaciel Andrzejek, a że sam był wielkim żartownisiem, mógł tak snuć opowieści w nieskończoność, ale trzeba było już na statek, może następnym razem opowie więcej...



Morskie i pilotowe opowieści toczą się w mojej kapitańskiej tawernie, gdzie spotykają się przyjaciele z PSM-ki. Wielu z nich zostało pilotami.



*Rok 2012. Przyjaciele z PSM-ki rocznik 1963-66 u mnie w Tawernie.*

*Od lewej: Lech Katkowski (pilot), Jacek Chudecki, Andrzej Surmacki (pilot), Zbigniew Zdrowski, Wojciech Wyganowski, Bronisław Jany (pilot), Kazimierz Jawor (pilot), Światosław Kuźniecowa (pilot), w (pilot), Wojciech Klimaszewski.*



*Przyjaciele z PSM-ki u mnie w Tawernie.*

*Od lewej: Lech Katkowski (pilot), Bronisław Jany (pilot), Bogusław Fiuk, Wojciech Klimaszewski, Włodzimierz Grycner (pilot), Andrzej Surmacki (pilot).*





# Wspomnienia pilotowe ze Świata

## Samson Gula

Dawno temu w 1967 roku na m/s *Szczawnica* popłynęliśmy do portu Burutu w Nigerii. Rzeką Niger ma kilka imion, takich jak Joliba lub Malinke co znaczy „Wielka Rzeką”. Ma długość 4.2 km i jest trzecią co do długości rzeką w Afryce (po Nilu i Congo). Kiedy podchodziliśmy po pilota, akurat ścigały się na wodzie trzy długie wiosłowe łodzie. Ze zdumieniem zauważyliśmy, że wszystkie zbiegają w stronę naszego statku. Pierwszy dopadł do sztorotrapu Samson Gula. Na jego łodzi powiewał transparent z napisem: „Samson Gula Best Pilot PŻM”. Wdrapywał się już na pokład, gdy dopadł go pilot z innej łodzi i za nogi próbował ściągnąć do wody. Zaś wiosłarze wszystkich trzech łodzi solidnie okładali się wiosłami. Wygrał jednak Samson Gula, ponieważ zawsze miał najsilniejszych i najlepszych wiosłarzy. Wszedł na statek z całą rodziną. Był co prawda boso, ale na głowie miał naszą, oficerską czapkę. Natychmiast zażądał kabiny, jedzenia i piwa. Potem poprowadził statek – z nastoletnim synem, sternikiem – krętymi, nieoznaczonymi i nieoświetlonymi odnogami rzeki.

Czasami dżungla wchodziła nam na dziób lub rufę i baliśmy się, że nam spadną na głowę wrzeszczące małpy. Czasami mijaliśmy szalasową wioskę, gdzie dzieci skakały do wody, żeby wyłowić to co rzucaliśmy im w prezencie. Włosy jeżyły się nam na głowie, bo czasami po rzece pływały trupy, a w buszu słyszało się strzały. Trwała permanentna wojna. Ale już bez wymordowanego plemienia Ibo.

Wreszcie zacamowaliśmy w Burutu – w samym środku buszu. To zaledwie szalasowa osada plus kilka domków z puszek po Coca-Coli.

Ledwo opuściliśmy trap, gdy na burtę wpadł nasz angielski agent.

- Panowie, ratujcie! Przed chwilą zabili moich dwóch białych pracowników! Mnie również chcieli, ale uciekłem!



Rzeka Niger.

Po kilku godzinach wzmacniania się gorzałą, zebraliśmy dzielną grupę odwetową i ruszyliśmy na podbój Burutu. Tak straszliwie wyliliśmy i tak głośno uderzaliśmy w blaszane chałupy, że całe Burutu przysnęło zawczasu w busz. Na drugi dzień przyjechały wojska federalne i otoczyły statek dla ochrony. To były zapierające dech chwile.

Po trzydziestu czterech latach tym razem na m/s *African Camellia* znowu popłynąłem do Sapele w Nigerii, właściwie nic się nie zmieniło, nie ma akurat wojny, ale jak to w Afryce może za chwilę wybuchnąć.

Dryfowaliśmy nocą, aby rano podejść do pilota i uniknąć ataku piratów. Potem, z pilotem i ochroną, weszliśmy w busz, na krętą rzekę Benin. Płynęliśmy cały dzień, a rufa i dziób co chwila nurzały się w zieleni. Rzeką płynęły pnienie potężnych drzew, lub oderwane od buszu zielone wyspy. Niekiedy mijaliśmy szalasową wioskę, zwykle poprzedzoną przez całe flotyle prostych łódeczek, wydłubanych z pni drzew.



W łódeczkach siedziały dzieciaki, wołające do nas *Dasz! Dasz!* Wówczas nasi marynarze rzucali im plastikowe butelki, a dzieciaki rzucały się do ich wyławiania, na zasadzie, kto szybszy, ten lepszy.

- Pilot! – zapytałem. – Co te dzieciaki krzyczą?

- *Dasz! Dasz!* Tak krzyczą od lat. Nie wiem tylko, w jakim języku krzyczą...

- To przecież po polsku! – zawołałem przejęty odkryciem. – To chyba jeszcze spadek po nas. Pływaliśmy wtedy kiedyś, jeszcze na regularnej linii. I zawsze rzucaliśmy dzieciakom jakieś prezenty!

- A kiedy to było? – zaciekawił się pilot.

- Niech się zastanowię... Może trzydzieści cztery lata temu? Pamiętam, trwała wojna. Wyrżnięto z półtora miliona ludzi plemienia Ibo. Byłem wówczas asystentem i mieszkalem w jednej kabinie z innym asystentem, Nigeryjczykiem. Nazywał się Samuel Russewe, pochodził z plemienia Yoruba. Zostaliśmy przyjaciółmi. Ciekawe, co teraz robi. Wtedy mieszkał w Lagos. Spróbuję go odszukać...

- Jeśli on był z Yoruba, a dotychczas żyje, to z pewnością jest Wielkim Bossem!

Zbliżaliśmy się do zakrętu *The Fork*, czyli Widelec, gdzie należało skrócić dziewięćdziesiąt stopni w lewo. Nagle rufę przyssało do buszu, a statek nie chciał skrócić.

- *Full ahead!* – wrzasnął pilot.

Jednak komenda niczego nie zdziałała. Dziób *Camellii* nieuchronnie zmierzał prosto w busz przeciwnego brzegu. Stężałem z przejęcia. Dopadłem telegrafu i przesunąłem rączkę na całą wstecz. Nie stał się cud, bo nie mógł. Obserwowałem z rezygnacją, jak nasz dziób powoli pogrąża się w buszu. Nawet tego nie czuliśmy, gdyż busz jest jak gąbka. Szczęśliwie dno było muliste, więc może nie będzie większych problemów z zejściem? Ale małpy mogły nam śmiało już skakać na pokład.

- Cholera, zejdzie, czy nie zejdzie? Co myślisz, pilot?

- *No problem, Captain! No problem!*

Dłuższą chwilę panowała cisza. Każdy z nas mocował się ze swoimi myślami. Uda się wyjść z tego pieprzonego buszu, czy statek będzie miał kłopoty?

- *Going Astern!* – krzyknął nagle uradowany pilot.

Rzeczywiście. Dziób powolutku wysuwał się z gęstej zieleni. Ale w chwilę potem zaatakował rzeczny prąd i znowu popłynęliśmy w drugą stronę, nie tam, gdzie należało. Złapałem kamerę, żeby to wszystko nakręcić. Później zadzwoniłem do maszyny.

- *Chief!* – powiedziałem. – Wjechaliśmy w busz i teraz muszę wykręcić w dobrą stronę, będzie dużo manewrów.

- Diabli nadali! – odkrzyknął. – Akurat wysiadła sprężarka! Może zabraknąć powietrza!

- Jak nie urok, to sraczka! Rób co możesz i jak możesz, ale ja muszę wykręcić w stronę Sapele, *ponia!*

Wszystko jednak skończyło się dobrze. Naszarpałem się potem rączką telegrafu naprzód i wstecz, powietrza maszynie wystarczyło i *Camellii* udało się wykręcić. Żadnych uszkodzeń nie zanotowałem, więc spokojnie popłynęliśmy dalej. Wszakże pilot zaczął się wiercić.

- No, co jest? – zapytałem.

- *Captain*, uważaj przy Young Town. Nie wychodź na skrzydło. Niedawno strzelili tu do jednego kapitana z waszej kompanii!

- Wiem, wiem. Sam mi o tym opowiadał, gdy go zmieniałem na *Azalii*...

Jednak nic się nie przydarzyło. Czy tylko dlatego, że władze zlikwidowały tę wieś na brzegu, z której strzelano? Czy może z tego powodu, że starałem się nie sterczeć dłużej na skrzydełku? Zacumowaliśmy szczęśliwie w Sapele, a na kei powitali nas dyrektorzy młyna z małżonkami. I niemal natychmiast zaprosili nas – z *pierwszym* mechanikiem – do siebie na niedzielny *lunch*.





Ale kiedy niedziela wreszcie przyszła, kierowca służbowej toyoty powiózł mnie samego, ponieważ Janusz musiał *ciągnąć* układ. Rezydencja dyrektora okazała się być elegancka, w dodatku dobrze strzeżona. Gości zebrało się ze trzydziestu. Byli różnych narodowości i kolorów skóry. Sam dyrektor był Walijczykiem, a jego zastępca Amerykaninem. Żona głównego – chuda wyblakła Angielka – serwowała zza baru drinki, a śmietanka towarzyska Sapele, namiętnie popijając – dzieliła się lokalnymi aktualnościami. Jakby korzystając z okazji, opowiedziałem im, że byłem w Sapele trzydzieści cztery lata temu i że wtedy trwała okrutna wojna. Tylko Grek pamiętał te czasy. Zaczęliśmy więc wspominać.

- *Captain!* – powiedział. – Mój ojciec rządził tym nabrzeżem, gdzie wówczas cumowaliście. Oczywiście, wojnę pamiętam. Przez rzekę dało się przejść nie mocząc nóg, po trupach...

- Przypominam sobie – wspominałem, agenta Anglika, którego wtedy uratowaliśmy od śmierci. Pracowników jego biura wyrznięto, zaś on sam przybiegł do nas i schowaliśmy go na statku...

- Pamiętam, panie kapitanie – dorzucił jeszcze Grek – że zabito wtedy też czterech Polaków. Nikt nie wiedział, skąd się w ogóle wzięli. Mieli jednak ze sobą walizkę wypełnioną angielskimi funtami!

- No tak, Polak potrafi – powiedziałem Grekowi. – To były naprawdę straszne czasy. Ale wtedy byłem młody i jakoś niczego się nie bałem...

Tymczasem służba zaprosiła nas do szwedzkiego stołu, który ugiął się od jedzenia. Miałem ze sobą kamerę video, więc wszystko zarejestrowałem. Gospodarzowi też zrobiłem ekstra film, na którym najbardziej wdzięczyły się panie, nie powiem niektóre warte grzechu...

## Amazonka

Nagle w morzu otrzymaliśmy wiadomość, że płyniemy na Amazonkę. Nasza *Kopalnia Ziemowit* miała ładować jakieś wyłoki.

- Panie kapitanie! Nie mamy mapy na Amazonkę! – zameldował drugi oficer. Zdenerwowałem się.

- Jak to? Nie ma pan żadnej mapy?!

- Mamy tylko „generalkę”. Ale na niej nic przecież nie widać...

- Cholera by wzięła! Nie mogli nas zawiadomić w porcie? Zdażylibyśmy coś jeszcze kupić. No dobra, pokaż pan tę „generalkę”...

Potem studiowałem mapę i biadoliłem, że niczego na „generalce” nie widać. Sytuację pogarszał fakt, że dotychczas na Amazonce jeszcze nie pływałem. Nie znałem tej rzeki. Pomyślałem, że przyjdzie poczytać Locję i samemu zrobić mapę. Ale gdy zacząłem studiować Locję oczy powiększały mi się ze zdumienia.

*Rio Amazonas*, największa rzeka na świecie pod względem powierzchni dorzecza i zasobów wód oraz druga po Nilu pod względem długości. Źródła ma w Andach Peruwiańskich na wysokości 5597 metrów. Powstaje z połączenia rzek Uajali i Maranon, po czym płynie przez 6,4 tys. kilometrów. Zajmuje powierzchnię 7,2 miliona kilometrów kwadratowych i toczy maksymalnie około 350 tys. metrów sześciennych wody na sekundę.

U ujścia ma szerokość do 150 kilometrów, za to w środkowym biegu tylko do 20 kilometrów. Głębokość do 80 metrów. Estuarium i delta zajmują powierzchnię około 100 tys. kilometrów, z licznymi odnogami, których jest około dwustu. Aż 180 dopływów liczy od tysiąca



pięciuset do trzech tysięcy kilometrów. Na dodatek w delcie tkwią liczne wyspy, między innymi największa rzeczna wyspa świata, licząca sobie 48 tys. kilometrów kwadratowych.

- Ale potęga! W którą odnogę należy trafić? – pomyślałem, a głośno dodałem. – Panie Drugi! Tu piszą, że ujście tej rzeki odkrył w 1500 roku Vicente Yañez Pinzon. My je teraz odkryjemy na nowo!

Zaciekawiony, czytałem dalej. Amazonka niesie ogromne ilości słodkiej wody, które potem „słodzą” Atlantyk na odległość aż czterystu kilometrów od ujścia, mającego jakby „specjalny charakter”, bowiem jest przegrodzone licznymi kanałami i ławicami osadów, co z kolei jest przyczyną niezwykle gwałtownego działania fali przyptykowej, zwanej *Pororoca*. Fala dochodzi do trzech metrów i porusza się z prędkością prawie dwudziestu kilometrów na go-



Manaus.

dzinę. Zachodzi ona podczas zmiany faz księżyca, głównie w czasie zrównania dnia z nocą, docierając prawie tysiąc kilometrów w górę rzeki i transportując doń słoną atlantycką wodę. Amazonka wylewa średnio dwa razy do roku, a przybór wody sięga do piętnastu metrów. Rzeka jest żeglowna na długości ponad czterech tysięcy kilometrów, od Atlantyku po Iquitos w Peru. Statki morskie mogą docierać do brazylijskiego portu w Manaus.

- No tak – pomyślałem – ale nasza *Kopalnia Ziemowit* ma ładować w Itaquiatiara, to chyba gdzieś w buszu? Jaką odnogę wybrać, aby dopłynąć do pilota?

Na szczęście agent przysłał mi nowe pozycje bojek na wejściowej płyciźnie. W ten sposób równocześnie dowiedziałem się, że tam jest płycizna i wyznaczony tor podejściowy. Pilota miałem dostać w Macapa, gdzie wszakże należało jeszcze dopłynąć, a to prawie dwanaście godzin w górę rzeki.

- Panie *drugi* – poleciłem. – Zrób pan mapę i wyrysuj na niej ten tor podejściowy, no i pozycje tych bojek, co nam przysłał agent...

Ale *drugi* nastawiony był sceptycznie.

- Panie kapitanie – odrzekł – Trudno będzie trafić na bojki na „generalce”, bo pozycję mamy tylko radarową. W dodatku nie ma tam niczego, co mógłbym uchwycić na radarze. Brzegi są płaskie, sam pan widzi. Szkoda, że nie mamy „satelitarki”.

- Trafimy, panie *drugi*, trafimy – pocieszałem go żartem. – Nie w takie dziury trafialiśmy. Tamtejsze ujście ma tylko siedem mil szerokości. Złapiemy brzeg na radarze...

I rzeczywiście trafiliśmy! Na narysowanej przez *drugiego* mapie wjechaliśmy w rząd ustawionych parami bojek, po czym przy silnym przeciwnym prądzie udało nam się pokonać pierwszą płyciznę. Co prawda brzegów Amazonki widać nie było, ale na radarze udało się wychwycić jakieś charakterystyczne punkty.

- No i co, panie *drugi*? – triumfowałem. – Teraz robimy na zmianę radarowe pozycje, co kilka minut!

- Ale panie kapitanie! – denerwował się *drugi*. – Tu pływają całe wyspy! Widocznie ode-  
rwały się od lądu. Brzeg też nie jest specjalnie ciekawy. Nie mogę rozpoznać, gdzie to jest...

- Dobra, rób pan swoje pozycje, a ja swoje, potem będziemy porównywać. Prąd jest chyba z pięć węzłów, musimy uważać, żeby nas nie zniosło.





- Tu przed nami jest wyspa, wokół dwie odnogi. W którą wchodzimy?
- Lewa odnoga jest większa – zdecydowałem. – Wyspę zostawimy więc z prawej burty!



*Amazonka.*

nać, gdyż do portu załadunkowego w Itaquatira dzieliło nas około trzech dni. W połowie drogi, w Santarem, zmieniliśmy pilotów.

Teraz wreszcie mogłem podziwiać cuda lokalnej natury, chociaż nie zawsze, bo niekiedy brzegi znikają nam z oczu. Bywało, że przed dziobem skakały delfiny, przepływały też żółwie, a nawet krokodyle. Podobno w Amazonce żyje ponad dwa tysiące gatunków ryb, z piraniami na czele. Są też węgorze elektryczne i anakondy, czyli miłe węże, sięgające do dwunastu metrów długości. Przyszło mi do głowy, że lepiej byłoby za burtę nie wypadać. Kiedy brzegi zbliżały się ku nam, widziałem tam zbitą ścianę dżungli, z której wieczorami dochodziły niezliczone odgłosy ptaków i dzikich zwierząt, bowiem w tej tropikalnej puszczy żyją jaguary, pumy, kuny, kapibary, oceloty i inne przyjemne zwierzątka. W dusznym nagrzanym powietrzu roilo się od insektów, które leciały do światła i rozbijały się o nadbudówkę, a potem leżały grubą warstwą na pokładzie. Dostrzegałem w niej jakieś czarne żuczki, z których jedne, bardziej okrągłe, miały chyba po pięć centymetrów średnicy, a drugie, płaskie i dwa razy większe, nazywały się *aqua baratta*, co zdołałem ustalić. Zebrałem kilka do słoika, zamknąłem w lodówce i przywiozłem do szczecińskiego domu, bo inaczej nikt by mi nie uwierzył. Takim pancernikiem dostać w czoło to guz pewny...



*Amazonka.*



*Nad Amazonką.*

W Itaquatira obsiadło nas „stado” dziewcząt i rozlało się po statku, jak mrówki. Chociaż agent mnie straszył, że za każdą taką „mrówkę”, złapaną przez ich policję, będę musiał zapłacić po tysiąc dolarów kary, to nie udało nam się jednak połapać wszystkich „mrówek”. Zresztą policja, tak się jakoś złożyła, też nie szukała. Z braku pilniejszych zajęć, pojechaliśmy motorówką zwiedzić najbliższą osadę, ale strach było tam chodzić, bo mogli człowieka zjeść. Całkiem dosłownie.



Po paru dniach załadowani *na full* ruszyliśmy z pilotami w dół rzeki. Wszystko było, jak film puszczony od tyłu. Znowu trzy dni monotonii, zmiany pilotów, a w najbardziej niebezpiecznym miejscu pozostałem bez pilota. Aby mnie pocieszyć, schodzący z pokładu pilot, na pożegnanie poinformował z dobrego serca, że mogę nie zdążyć przepłynąć płycizny, bo woda szybko ucieka. No i rzeczywiście nie zdążyliśmy. Sonda pokazywała, że siądziemy na mieliźnie. W dodatku otuliła nas tropikalna noc. Słowem – czarna rozpacz.

Ale tym razem byłem już mądrzejszy. Miałem przecież za sobą pierwsze doświadczenie, kiedy *Kopalnia Ziemowit* płynęła tą samą trasą w górę rzeki. Wówczas ten szlak jakimś cudem przepłynąłem, w dodatku posiłkując się wyrysowaną przez *drugiego* mapą. A teraz dysponowałem mapą nowiuteńką, zakupioną przez agenta. Mając te atuty, w ostatniej chwili zdecydowałem się na rzucenie kotwicy.

- Panie *chiefie!* – wrzasnąłem, co sił. – Nie zdążymy przeskoczyć tej płycizny! Musimy poczekać na przyływ! Rzuć pan kotwicę! Ale niech pan uważa, bo silny prąd może nas obrócić!

- OK, kapitanie! Postaramy się nie urwać łańcucha!

- Panie *chiefie!* – krzyknąłem znowu. – Patrz pan, jest cholernie płytko! Żebyśmy tylko nie przejechali się po kotwicy, bo zrobimy sobie dziurę w dnie! Niech mi pan melduje, jak *patrzy* łańcuch.

- Zrozumiałem! – odpowiedział z dziobu *chief*.

Rzuciliśmy kotwicę, a statek niemal natychmiast zakręcił się, jak na karuzeli. Zatrzeszczał łańcuch kotwiczny, „zakaszła” dychawicznie maszyna. Stałem na mostku i obserwowałem, jak na dziobie *chief* gapi się w wodę, a potem przypatruje łańcuchowi.

- Trzyma! Nie urwała się! – krzyknął w końcu w moją stronę.

Potem staliśmy i czekaliśmy. Nie było to specjalnie męczące. Rankiem przyszedł przyływ i ruszyliśmy na ocean. Mielizny nie były już groźne, podobnie jak pływające wyspy i inne niespodziewane przeszkody. Kiedy na twarzy poczułem powiew otwartego morza, spadł mi z serca wielki kamień. Udało się! Ciężka to była lekcja nawigacji i samodzielnego pilotażu.

## Chiny

Po tygodniu wyładowywania złomu wyruszyliśmy wreszcie w ostatni rejs, Z Korei do Chin. Tam mieliśmy pozostawić nasze *Siekierki* na zawsze. *Edek* ledwo ciągnął, waląc z komina czarnym dymem, a niekiedy nawet ogniem.

Po drodze slalomem mijaliśmy setki rybackich statków, przed nami stała otworem najdłuższa rzeka Chin i kontynentu azjatyckiego Chang Jiang (Jangcy) – 5520 km długości.



*Chang Jiang (Jangcy).*







*Podejście do Szanghaju – Chang Jiang (Jangcy).*

*Ruch na Chang Jiang (Jangcy).*

W górnym biegu zwana także Jinsha Jiang, a na Wyżynie Tybetańskiej (u źródeł) nosząca kilka lokalnych nazw. W środkowym biegu przepływa przez obszar Kotliny Syczuańskiej, następnie przez Przełom Trzech Wąwozów wpływa na Nizinę Chińską. Uchodzi do Morza Wschodniochińskiego (Dong Hai), tworząc deltę i koryto u ujścia sięgające dziesięciu kilometrów szerokości. Jangcy jest żeglowna na długości 2,8 tys. kilometrów. Połączona jest Wielkim Kanałem z Huang He (Żółtą Rzeką), drugą pod względem długości w Chinach. Na rzece wybudowano liczne hydroelektrownie. Wykorzystywana jest także do nawadniania. Na dwa dni rzuciliśmy kotwicę na redzie Szanghaju. Potem, przez piętnaście godzin, płynęliśmy w górę jednej z pięciu największych rzek świata.

Ruch na rzece, jak na warszawskiej Marszałkowskiej. Mnóstwo małych stateczków i poławiających rybaków. Wyglądało na to, że każdy sobie tu pływał, jak chciał.

W ich nawigacji najważniejsza wydawała się być syrena. Piloci trąbili, jak oszalali! I to cały czas! Hałas okropny.

Od Szanghaju prowadzili nas dwaj młodzi piloci, którzy przekrzykiwali się nawzajem. Na dodatek w UKA-efce też ktoś ciągle wrzeszczał. Piloci musieli więc krzyczeć, aby cokolwiek zrozumieć i dogadać się z kimkolwiek. W nocy mimo, że mieliśmy stać na kotwicy, płynęliśmy dalej. Świeciliśmy aldisem po oczach innych statków, trąbiliśmy na nie grubiańsko i przekrzykiwaliśmy się w UKA-efce. Obaj piloci świetnie się wkomponowali w ten bałagan. Nie tylko na siebie krzyczeli, ale wydawali niezrozumiałe i sprzeczne komendy. Dziw, że kogoś nie przejechaliśmy.

W panoramie Szanghaju naliczyłem kilkaset wieżowców.

- *Captain!* Szanghaj ma około dwadzieścia milionów ludności, a tę prowincję, zamieszkuje sześćdziesiąt milionów ludzi – uświadomił mnie pilot.

- O Boże! Jaka to potęga! – jęknąłem. – Toż to więcej niż nas Polaków na całym świecie.

Wzdłuż rzeki ciągnęły się nabrzeża z nowoczesnymi dźwigami. Pomyślałem, że to już nie te biedne Chiny, z których się pokpiwało. Niedługo prześcigną



*Szanghaj.*



resztę świata. W nocy rzuciliśmy kotwicę na sto siedemnastej mili rzeki i czekaliśmy, co dalej. Kiedy do złomowej stoczni?

Na odprawę przyszło kilkunastu Chińczyków. Ale tylko agent mówił trochę po angielsku. Przyjechali też przedstawiciele stoczni z dyrektorem, aby obejrzeć statek.

Po odprawie zostawili nam kilku umundurowanych żołnierzy, żeby nas pilnowali, oni też nie mówili po angielsku. Z konieczności zacząłem więc uczyć się po chińsku...

Po trzech dniach postoju na kotwicy agent zorganizował nam wycieczkę na ląd. Popłynęliśmy barką prosto do stoczni. Tam czekał na nas znajomy dyrektor. Jak się okazało, miał już dokładny plan, co nam pokazać. Przede wszystkim – swoją stocznnię... Ich stocznia nie wytrzymałaby naszych przepisów BHP. Ale zobaczyliśmy, jak w prosty sposób robią z naszego stateczku metalowe pręty. W wykopany na plaży dół miał on wjechać na całej naprzód. Potem miał zostać pocięty, przewalcowany i na końcu spakowany w paczki prętów. Wszystkie te etapy prześledziliśmy na przykładzie greckiego statku, to znaczy wraku, który kiedyś był statkiem. Dyrektor nas oprowadzał, fotoreporter robił zdjęcia do gablotki, a wszędzie robiliśmy takie wrażenie, jakbyśmy byli co najmniej kosmitami. W stoczni pracowało z grubsza półtora tysiąca ludzi, w tym dużo kobiet. Warunki pracy były prymitywne i ciężkie. Wszakże nieźle opanowali technikę prostego przerabiania statków na stal, z której potem budowali nowe statki. Dyrektor dozował wrażenia, bo przerwał zwiedzanie zakładu i zawiózł nas samochodami do miasta na zakupy.

Muszę przyznać, że na takich zakupach jeszcze nie byłem. Oto my kupowaliśmy, a dyrektor płacił yuanami. *Chief* mechanik liczył, ile kto wydał, aby potem oddać dyrektorowi w dolarach. Na ulicach znowu budziliśmy niesamowite zainteresowanie.

Z pewnością rzadko widywali tu białych ludzi. Nakupowaliśmy figurek ze słynnej chińskiej porcelany, ale największa radość była w handlowaniu. Oczywiście, nikt tu nie mówił po angielsku. *Chief* z pokładu nawet kupił coś za dolary, a potem cała ulica się zbiegła, żeby je obejrzeć. Dziękowałem wszystkim po chińsku *szii szje*, co wywoływało ogólną wesołość tłumu, który cały czas nas obserwował. Ale wszyscy byli dla nas życzliwi i ciągle się uśmiechali. Małe, skośnookie dziewczyny dreptały na takich samych grubych podeszwach, jak nasze modne dziewczyny, a na pozdrowienie *wei* (cześć), wybuchały śmiechem.

W jakiejś budzie kupiłem płyty kompaktowe z chińską muzyką, które okazały się potem płytami video. A wydawało się, że to straszne zadupie... Oczywiście, wszyscy kupiliśmy *kuetz*, pałeczki do jedzenia. Mnie skusiły jeszcze chińskie czapeczki dla moich wnuczek.

W reprezentacyjnej części miasta stał wspaniały, nowy pałac rady miejskiej, a wkoło budowało się nowe budynki dla rządzących. Powstawało też potężne centrum handlowe, ale w stylu odmiennym od naszych.

Po zakupach i zwiedzeniu miasta, wróciliśmy znowu do stoczni, gdzie zapakowano nas do zakładowego hotelu. Ocy wyszły nam na wierzch. W przytulnym pokoiku – przy okrągłym stole – czekał na nas obiad, złożony z piętnastu potraw.

Wszystko smakowało wyśmienicie. Była zupa z żółwia, który zresztą w niej pływał.

I druga, z wodorostów morskich. Zaserwowano dużą, gotowaną rybę i krewetki.

Kotlet schabowy podano na słodko, podobnie jak smażoną wieprzowinę. Piliśmy piwo *pidziu* i mleczko kokosowe.

Potrawy podawały dwie śliczne dziewczyny. Stawiały je na środku stołu, który kręcił się wkoło, z czego jedenastu marynarzy miało wiele dziecinnej radości, gdyż każdy kręcił w swoją stronę akurat wtedy, gdy kolega usiłował coś wybrać. W pokoiku pod sufitem wisiał telewizor. Zainstalowano też mikrofony, aby można było sobie pośpiewać. Zresztą, z sąsiedniego pokoju dochodziły głośne śpiewy Chińczyków. Nie da się ukryć. Byliśmy zaskoczeni przyjęciem.





Wszystkim, nie tylko wyborem potraw i gościnnością. Czegoś podobnego w naszych stocznich nigdy nie widziałem. A przecież szczecińska szczyciła się jedenastym miejscem w świecie!

Po obfitym obiedzie ruszyliśmy znowu na zwiedzanie stoczni. Kobiet tu nie oszczędzano. Pracowały równie ciężko, jak mężczyźni. W mieście obserwowaliśmy kobiety rozładowujące barki z cementem! We dwie nosiły na opartym na ramionach kiju, wiszące w siatce stukilowe worki! Inną barkę, tym razem z kamieniami, też na ramiennych nosidłach rozładowywały tylko kobiety.

Domki prezentowały się biednie. Ale nie widać było biedoty i nikt nie żebrał.

Wręcz przeciwnie, wszyscy zachowywali się godnie i dostojnie. Na ulicach widać było wielu rowerzystów z dziećmi na bagażnikach. Pojawiały się też jednak nowoczesne samochody, trąbiące na wszystkich głośno i bez przerwy.

Pan dyrektor udostępnił nam telefon i mogliśmy zadzwonić do Polski.

Płaciliśmy dolarami, które chował do kieszeni. Jak się zdaje, u nas nie byłoby to możliwe... Na pożegnanie dyrekcja krzyczała *zai jian*, do widzenia, wsadzając nas na barkę, której kapitanem była kobieta. No, tego jeszcze nie było, żeby nas, marynarzy, wiozła kobieta! Okazała się wspaniałym fachowcem. Kilkakrotnie biliśmy jej brawo, gdy w trudnych sytuacjach wymawiała tak, że najstarszy marynarz by się nie powstydział.

Na szczęście, to nie nam przypadło w udziale wjechać naszym kochanym statkiem na plażę, miała to zrobić załoga chińska. Po kilku dniach nabraliśmy jednak podejrzeń, że oni wcale nie chcą naszych *Siekierek* złomować, a nadal na nich pływać. Dlaczego?

Bo za dużo chcieli o statku wiedzieć... Mój następca, chiński kapitan, również nie mówił po angielsku. Pokazywałem mu więc, jak się włącza i wyłącza i jak pracują urządzenia, zaś on opisywał to „krzakami” na szotach obok. Cały mostek pokryty został „krzakami”. Nawet telegraf też był opisany w ten sposób!

## Cieśnina Magellana

Cieśnina Magellana, hiszp. *Estrecho de Magallanes* – cieśnina pomiędzy kontynentem Ameryki Południowej, Wyspami Królowej Adelajdy, wyspą Riesco a wyspami Ziemi Ognistej, łącząca Ocean Atlantycki z Oceanem Spokojnym.

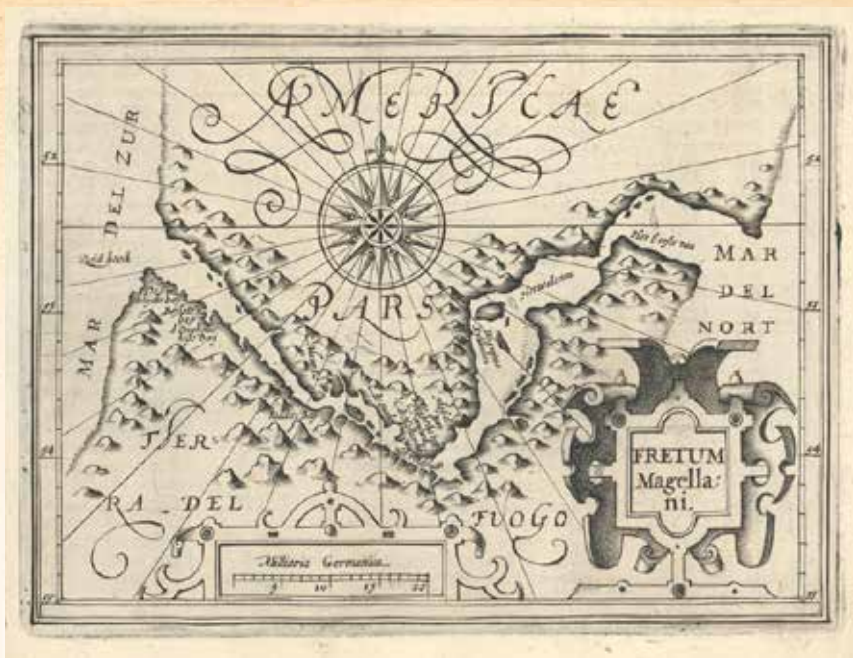
Długość ponad 550 km, szerokość 2,2-45 km, maksymalna głębokość – 1180 m, rozwinęta linia brzegowa (wysokie, skaliste brzegi, liczne wyspy, półwyspy i zatoki). Główny port – Punta Arenas na półwyspie Brunswick.

Cieśnina Magellana stanowi szlak żeglugowy – kursowanie statków utrudniają jednak liczne mielizny i skały podwodne, porywiste wiatry zachodnie, silne pływy (12 m skok u wejścia z Atlantyku, 2,1 m u wyjścia na Pacyfik) i prądy pływowe.

Punta Arenas, miasto w południowym Chile, we wschodniej części półwyspu Brunswick, nad Cieśniną Magellana, stolica regionu Magallanes. 132,4 tys. mieszkańców (dane z 1993 roku). Najdalej na południe wysunięte miasto na świecie (53°9' szerokości geograficznej południowej). Założone w 1849 roku przez J. de los Santos Mardones. Do 1914 (otwarcie Kanału Panamskiego) szybko rozwijało się jako ważny port bunkrowy.

Magellan Ferdynand, Fernão de Magalhães, Fernando de Magallanes (ok. 1480-1521), portugalski żeglarz i odkrywca w służbie hiszpańskiej. W 1519 roku zorganizował wyprawę do Wysp Korzennych, drogą zachodnią. W styczniu 1520 dotarł do La Platy i rozpoczął poszukiwania cieśniny łączącej Ocean Atlantycki i Spokojny, badając przy tym całe południowe wybrzeże Ameryki Południowej.





### Cieśnina Magellana.

W październiku 1520 wyprawa dotarła do cieśniny, zwanej do dziś Cieśniną Magellana, i wypłynęła na ocean, który żeglarze nazwali Spokojnym. Karawele wzięły kurs na Moluki, ale wskutek nieścisłości ówczesnych map dopłynęły do Marianów, a następnie do Filipin.

Tu Magellan zginął walcząc z tubylcami (27 kwietnia 1521). Wyprawa była jednak kontynuowana, dzięki czemu przeszła do historii jako pierwsza wyprawa dookoła świata.

20 września 1519 roku z portu Sanlucar de Barrameda wypływa ekspedycja składająca się z pięciu statków: największym z nich jest *Trinidad* o 110 tonach wyporności. Drugim z nich jest 112-tonowy *San Antonio* oraz mniejsze statki: *Victoria*, *Conception* i *Santiago*. Ogólnie stan statków jest opłakany, za to były dobrze uzbrojone w bombardy i arkebuzy. Magellan, jako człowiek wprawiony w wyprawach przezornie nakazał zabrać dodatkowo 900 lusterek, 400 tuzinów małych noży niemieckich, 50 tuzinów nożyczek, 10 tysięcy haczyków wędkarskich i inne artykuły, którymi miał handlować z tubylcami na zdobytych terytoriach. Na pokładach znajduje się w sumie 265 ludzi, którzy nie są łatwą załogą. Składają się na nią Hiszpanie, Portugalczycy, Francuzi, Włosi, Flamandowie. Wielu z nich to skazańcy którym obiecano ułaskawienie w przypadku powodzenia misji. Wśród nich jest jeszcze jedna osoba – Antonio Francesco Pigafetta, który wcześniej poprosił króla, aby pozwolił mu wziąć udział w armadzie. Nakłonił go w ten sposób, że obiecał mu opisanie całej wyprawy, bo nawet największe odkrycie przygasa w wyniku braku jego opisu. To przemówiło do króla. I rzeczywiście, jego pamiętniki do dziś stanowią jedyne zapiski dotyczące tej wyprawy.

26 września 1519 roku Armada Moluków (bo taką otrzymała nazwę) dotarła do Wysp Kanaryjskich i osiadła na Teneryfie. Przez cały czas wyprawy załoga wiedziała, że płyną w nieznaną. Wiedzieli, że płyną bez map na koniec świata. A słyszeli opowieści o potworach morskich i piekle na końcu świata. Bali się tego, uważali że Magellan, który był trzy razy ranny i miał drewnianą nogę, chce ich wszystkich pociągnąć na zatracenie. Podejrzewano nawet, że Portugalczycy specjalnie przysłali go, żeby osłabić potęgę Hiszpanii. Wtedy jego hiszpańscy zastępcy zaczynają spiskować przeciwko Magellanowi. Spisek jednak zostaje wykryty i spiskowcy zostali aresztowani.





Magellan jednak dostał pierwszy sygnał, który nakazywał mu ostrożność. Od tej pory ufał tylko swojemu szwagrowi, Duarte Borbosie.

13 grudnia 1519 roku Armada dotarła do Rio de Janeiro. Zostają ugoszczeni przez bardzo przyjaźnie nastawionych Indian Guarani. Żyją jak w raju, dlatego nie śpieszy im się do podjęcia dalszej podróży. Guarani ofiarują im żywność, kobiety i wszelkie rozkosze. Dlatego w końcu Magellan w trosce o morale załogi podejmuje decyzję o podniesieniu kotwicy.

Armada zmierza dalej na południe. W tej chwili płyną już po terytoriach, których nie ma na mapach. Toteż cały czas przybijają do każdego wcięcia w lądzie, w nadziei, że to jest wymarzone przejście na drugą stronę kontynentu. Marynarze zaczynają przyglądać się pingwinom, fokom i wilkom morskim. Pokłady chłoszczą lodowate ulewy. W końcu Magellan zdecydował się przezimować na lądzie zwanym dziś Patagonią. Nazwa pochodzi od ludu zamieszkującego te rejony – był to rostry naród pasterzy, o wielkich stopach. Właśnie nazwa Patagonia pochodzi od hiszpańskiego słowa *patagos*, które znaczy wielkie stopy. Magellan chciał powtórzyć wyczyn Kolumba – zamarzył, aby przywieźć dzikusów do Europy, żeby rodacy mogli ich podziwiać. W tym celu użyto podstęp. Zaproszono dwóch tubylców na pokład statku. Potem obławowano ich upominkami. Na koniec powiedziano im, że założą im jeszcze na ręce i nogi bransoletki. Tubylcy byli uszczęśliwieni. Do czasu, gdy okazało się, że bransoletki to kajdany. Jeden z nich z czasem przyjął chrześcijaństwo i cytował marynarzom wyuczone kawałki Biblii. Niestety żaden z nich nie przeżył ekspedycji.

Magellan miał coraz większe wątpliwości, choć nie zamierzał rezygnować. Uważał, że przejście na drugą stronę kontynentu znajdzie w miejscu, gdzie jest szerokie ujście rzeki La Plata. Taką informację dostał od pewnego portugalskiego kapitana, który wpływając w ujście nie widział drugiego brzegu rzeki. Wątpliwości te zaczyna mieć również załoga. Dochodzi do buntu. Szanse Magellana są nikłe – bunt opanował trzy statki – *Victorię*, *San Antonio* i *Concepcion* – w sumie 170 z 265 członków załogi. Plan był taki, że jawnie z buntem wystąpiły tylko dwa statki – *San Antonio* i *Conception* i miały raczej zasygnalizować odmienne zdanie. *Victoria* miała być neutralna i włączyć się do akcji, gdyby Magellan nie chciał ustąpić. Buntownicy powoływali się na dobra królewskie. Uważali, że płyną na zatracenie i w związku z tym chcą pertraktować z Magellanem powrót do domu, aby zachować swoje życie i statki. Magellan połapał się szybko w planach buntowników. W związku z tym wysłał na *Victorię* łódź z dwoma posłami i pismem, żeby Luis de Mendoza, kapitan *Victorii*, stawiał się u admirała na radę. Mendoza przeczytał pismo i zawołał: „Czy mam być aż tak głupi?” i w tym momencie w jego ciele zanurżyły się dwa sztylety. W tym samym czasie do *Victorii* podpłynęła następna łódź w piętnastoma zabijakami. Szybko zmusili załogę *Victorii* do posłuszeństwa. W ten sposób Magellan posiadał już trzy statki przeciwko dwóm. Zaczęły się manewry osaczające. W nocy nieopatrznie *San Antonio* podpłynął za blisko *Trinidadu*. Natychmiast zostały zarzucone haki abordażowe i statek został wzięty zaskoczenia. *Concepcion* już nie stawiał oporu. Przywódcy rebelii darowano życie w zamian za to, że zetnie głowę swojemu kapitanowi.

Z modlitwą na ustach ściął głowę i poćwiartował jego ciało. Zwłoki Mendoza – kapitana *Victorii* też zostały poćwiartowane i umieszczone na palach, na brzegu jako przestroga.

Magellan mianował swojego szwagra kapitanem *Victorii*. Pod koniec sierpnia 1520 roku armada ruszyła dalej, zostawiając na brzegu Patagonii dwóch błagających o litość buntowników. Następne wyprawy, które dotarły do Patagonii nie znalazły nawet śladu po nich. Wkrótce potem Magellan traci pierwszy ze swoich okrętów – *Santiago*. Został wysłany na zwiad i rozbił się o brzeg w wyniku nagłego podmuchu wichury. Załogę udało się uratować. Strata statku odcisnęła jednak piętno na psychice marynarzy. Nie buntowali się pamiętając ostatnią rozprawę, ale błagali admirała aby zawrócić. Ten był jednak nieugięty.

21 października 1520 roku żeglarze dostrzegli cypel z prawej burty, zwany dziś *Cabo Virjenes*, na którym dziś stoi potężna latarnia morska.



Widok zamykają potężne oblodzone łańcuchy górskie. To wejście do cieśniny, niosącej dziś imię słynnego admirała. To Cieśnina Magellana. Ale w tej chwili nikt o tym jeszcze nie wie, Magellan już bez wiary wysłał dwa statki na zwiad: *San Antonio* i *Concepcion*.

Nagle przerażony widzi, że wysłane statki zaczynają manewrować i tańczyć w olbrzymich prądach morskich. Nie ma czasu myśleć o misji ratunkowej, bo *Trinidad* i *Victoria* mają te same problemy – trafiły na olbrzymi sztorm, podczas którego zginęło kilku marynarzy, a na *Victorii* zламаł się maszt. Po zakończonej wielogodzinnej burzy Magellan był zdruzgotany utratą statków wysłanych na zwiad. *Trinidad* i *Victoria* też były w opłakanym stanie. Powoli zaczął myśleć o ponizającym powrocie do Hiszpanii i nagle na zachodzie wyłoniły się dwa rzekomo utracone statki, na pokładach których można było zaobserwować radosnych marynarzy. Okazało się, że odkryli z drugiej strony wąskiego przejścia potężne rozlewisko. Było to Morze Południa. W tym momencie Magellan traci następny statek – *San Antonio*. Bynajmniej nie rozbija się. Sternik Estevao Gomez, człowiek znaczący i cieszący się dużym autorytetem, przekonuje ludzi, że należy zawrócić do Hiszpanii. Mówi, że z Magellanem płyną po śmierć – z nim po życie. Odpływają podstępem. W momencie wpływania do cieśniny zostają w tyle. Na koniec wykonują nagły zwrot i odpływają w kierunku Hiszpanii. Magellan zaniechał pościgu, trzy okręty zanurzyły się w cieśninę mijając obok Ziemi Ognistej – gdzie tubylcy palili liczne ogniska. Cały miesiąc armada przeciskała się przez cieśninę, miotana prądami morskimi. Dla Magallana i marynarzy był to koszmar. Wszyscy byli przekonani, że już nie wrócą do domu.

Wreszcie 28 listopada 1520 roku udało im się wypłynąć z cieśniny, bez straty żadnego okrętu. Był to wielki wyczyn tym bardziej, że do dziś marynarze wolą płynąć przez przylądek Horn oddalony dalej na południe. Cieśnina Magellana dziś straszy wrakami, do dziś mapy cieśniny są niekompletne. Widząc nowy bezkresny spokojny ocean. Admirał rozplakał się. Wygłosił przemówienie, na którym obwołał nowy ocean nazwą *Mer Pacifico* co oznacza Ocean Spokojny. Później nazwano cieśninę na jego cześć, gdyż on sam nazwał ją Cieśniną Wszystkich Świętych.

Wyprawa opłynęła Ziemię, udowodniła jej kulistość. Magellan chciał dopłynąć na Moluki, korzystając z ich odkrycia przez Balboa.



Cieśnina Magellana.

My popłynęliśmy przepięknymi fiordami trzy dni wzdłuż wybrzeża chilijskiego, prowadzeni przez dwóch pilotów, siorbiących przez rurkę Yerba Mate (ich ziołową herbatkę).







### *Cieśnina Magellana.*

Wspaniałe widoki, kręta droga wśród niezliczonej liczby wysepek. Wreszcie zacumowaliśmy w małym porcie, znanym w całym marynarskim świecie – Punta Arenas (Punkt Piaszczysty) w Cieśninie Magellana. To tu od wieków spotykały się załogi rybaków i marynarzy, płynące z długich tras Atlantyku i Pacyfiku. Zmęczeni sztormami tu musieli zatrzymać się, żeby zakupić prowiant, paliwo, wodę lub wyremontować statek przed następnym długim oceanicznym przelotem. Spragnieni miłości marynarze znajdowali tu cichą przystań w licznych, kojących ich troski burdelach. O dziwo, w tym dalekim zakątku świata okazało się, że najśłynniejszy z burdela założyła dawno temu Polka. Zasłużoną staruszkę znali tutaj wszyscy, była doskonałym ambasadorem wszystkiego co polskie i cieszyliśmy się tu ogólną przyjaźnią i szacunkiem.

Cieśnina, chociaż na drugiej półkuli leżała na tej samej szerokości co Szczecin, natomiast klimat był tu zupełnie inny, inna była też flora i fauna. Pływały tu foki, morsy i pingwiny, a wszystko to sprawiały widoczne z daleka lodowce Antarktydy. Woda w cieśninie osiągała maksymalnie temperaturę pięciu stopni Celsjusza. Dawni mieszkańcy Ziemi Ognistej zostali „wykończeni” przez cywilizujących ich misjonarzy, którzy kazali im umyć ciała grubo posmarowane tłuszczem i założyć ubrania. Przyszedł deszcz i mróz, zamarzły ubrania i wymarli tubylcy, nie pomogły liczne ogniska, które palili.

## **Daleki Wschód**

Po długim, bo prawie miesięcznym załadunku żelaza w Rio de Janeiro, m/s *General Zawadzki* popłynął na Daleki Wschód. Pierwszym portem po miesięcznym przelocie przez dwa oceany, był Singapur. Bunkrowanie na redzie pełnej statków trwa parę godzin.

Pilot mówił, że na wszystkich kotwicowiskach bunkruje około 700 statków. Rzuciliśmy kotwicę na redzie w jednym z wielu kotwicowisk przeznaczonych do bunkrowania. Potęga światowa! Miasteczko bunkrujących statków!!!

No, ale dla załogi najważniejszym przecież było w tym czasie popłynąć na ląd i kupić tanio tutaj elektronikę. Załoga wróciła obładowana: telewizorami, kamerami video, wieżami i innym sprzętem. Wszyscy szczęśliwi, że udało się kupić tanio. Agent powiedział mi:

- Kapitan, uważaj na piratów, bo oni będą dokładnie wiedzieli, co masz na burcie z twojej deklaracji celnej od celników i od informatorów ze sklepów.

Potem pokazał mi na mapie rejon, gdzie ostatnio było sześćdziesiąt napadów pirackich.

- Wiesz, oni tutaj uciekają na szybkich motorówkach między rafy, gdzie jest płytko i nasze okręty wojenne nie mogą tam za nimi wpłynąć.

Z kotwicy pozwolono wypłynąć nam bez pilota.

Wypłynęliśmy z duszą na ramieniu, bo cóż można zrobić strumieniami wody z węży



strażackich, które przygotowaliśmy na karabiny maszynowe. Prawie cała załoga była w nocy na nogach, w czasie przepływania niebezpiecznego rejonu. Pech chciał, że w samym środku tego miejsca stanęła maszyna i awarię usuwano 45 minut, stojąc w dryfie. Wszyscy na burtach wyglądali piratów, jednak trzeba mieć szczęście w nieszczęściu, nikt nas nie zaatakował i popłynęliśmy dalej.

Trzeba powiedzieć, że przeważnie najpierw piraci napadają na kapitana, wiedząc, że ma pieniądze w kasie, no i pozbawiają statek dowództwa.

Dopłynęliśmy na redę Bangkoku, gdy zaroilo się od kolorowych łódek, opływających statek. Nim cokolwiek mogliśmy zrobić, pofrunęły w powietrze kotwiczki z linkami i za chwilę wdrapywali się na burty tubylcy. Szybko spuszczaali drabinki i wciągali na burtę dziewczyny.

- Jezus, Maria! Co się dzieje? Czy to też piraci? – krzyczał pierwszy oficer.

- Bosman! – krzychałem ja na pokład. – Zatrzymać ten abordaż.

Statek był jeszcze nie odprawiony przez *imigration* i celników, mogli nam za tych pasażerów wlepić potężną karę. Nikt jednak nie był w stanie zatrzymać wdrapujących się na pokład dziewczyn, zresztą wcale się do tego zbytnio nie palili. Za parę minut na mostku stało już kilka ślicznych dziewczyn, przeszkadzając mi w manewrach rzucenia kotwicy.

- Panie *chiefie*, niech pan spróbuje chociaż wygonić te dziewczyny na skrzydło, bo mi się ręce trzęsą przy telegrafie.

W końcu rzuciłem kotwicę, statek był pełen tubylców, a ja wiedziałem, że nie wolno mi ich wygonić, bo zastrajkują dokerzy i nie będą wyładowywać statku (takie przypadki już tu były). Niedługo trzeba było czekać i na wszystkich pokładach rozpostarły się kolorowe namioty, a pod nimi stragany, kuchnie, bary – grała muzyka, a dziewczyny tańcząc gotowały posiłki dla rodzin dokerów – niejednokrotnie tatusiów.

- Panie *chiefie*, zamknąć wszystkie korytarze, magazynki, pilnować, żeby nas nie okradli.

- Panie kapitanie, włącz wszędzie, gdzie tylko możliwe, wyganiamy i znowu są.

Puk, puk do drzwi i za chwilę miałem starszą, wysłużoną dziewczynę.

- *Captain*, ja jestem Mama San, czy czegoś nie potrzebujesz, a może masz coś do sprzedania?

Od agenta dowiedziałem się, że Mama San to bardzo ważna tu osoba, załatwia wszystko, wszystko może i należy ją traktować z szacunkiem, bo powiązana jest z miejscową mafią.

- Nie dziękuję, nic nie potrzebuję, ale mam na burcie niepotrzebne drzewo sztauerskie.

- *OK, no problem*, zabieram, ile za nie chcesz? – odpowiedziała Mama San.

Faktycznie Mama San, jak się okazało, rządziła wszystkim. Telefon zadzwieczał.

- Panie kapitanie – meldował oficer wachtowy – pojawiła się jakaś druga, fałszywa Mama San i zebrała parę dolarów zaliczki za dziewczyny.

- No i co? – pytam.

- No i zginęła z forsa i z tymi dziewczynami.

- No to śmierć frajerom, jak mawiają, ale zamelduj o tym prawdziwej Mamie San.

Jednak forsa przepadła jak w studni. Puk, puk i w drzwiach znowu stoi Mama San.

Tym razem z dymiącymi talerzami.

- *Captain*, przyniosłam specjalnie dla ciebie przygotowane owoce morza.

Na talerzach smakowicie piętrzyły się: krewetki, langusty, ośmiornice i inne smakowitości,



*Cieśnina Malakka.*





za którymi przepadam. Nie wytrzymałem, zjadłem to wszystko i znowu okazało się, że żarłoczność nie popłaca. Następne trzy dni miałem piekielną sraczkę.

- Cóż *Captain*, ty nie zwyczajny naszej kuchni – tłumaczyła Mama San.

Na pokładach nadbudówki gotowały się przeróżne rzeczy dla dziewczyn i dokerów pracujących w ładowniach. Czasami podczas inspekcji próbowałem różnych specjałów, przeważnie były diabelnie pikantne.

Zorganizowaliśmy wspaniałą wycieczkę do miasta. Obejrzelśmy stare miasto, pałac króla – którego portretami zawieszono było całe miasto. Jak się później dowiedziałem naród kocha i szanuje swojego króla. Odwiedziliśmy też farmę krokodyli i obejrzelśmy, mrożący krew w żyłach *show* z krokodylami. Miałem też okazję głaskać potężnego, żywego tygrysa bengalskiego i przejechać się na słoniu. Gdyby ktoś nie chciał w to uwierzyć, na wszelki wypadek kazałem nagrać to na video. Byli też inni ryzykanci w załodze – czwarty mechanik położył się pod spacerującymi słoniami. Szkoda tylko, że nie mieliśmy okazji zwiedzić Bangkoku *by night*, o którym krążą legendy.

Po pięciu dniach wylądunku wypłynęliśmy na Tajwan. Tajwan, przepiękne, niezapomniane, kolorowe świątynie.

Rozczarowały mnie biurokratyczne przepisy w tym, tak przecież ekspansywnie rozwijającym się kraju. Za przykład może służyć mój ząb. Najpierw skierowano mnie do lekarza ogólnego, żeby wypisać karteczkę do dentysty.

Ogólny chciał sprawdzić, który to ząb, ale nie miał czym, więc uwierzył mi na słowo, że to ósemka. Dentysta jednak, nie chciał sprawdzić czy to może siódemka, bo przecież na papierze jest napisane ósemka. Całe szczęście, że była to jednak ósemka. Na koniec dentysta odmówił sprawdzenia pozostałych zębów, bo nie było wskazania na papierze. I tak było tu ze wszystkim.

Miejscowi, sławni elektrycy nie mogli zreperować mi radiostacji, aż zdenerwował się mój *Radio*, poszedł do miasta, kupił małą część i naprawił sam radiostację.

- *Sorry, Captain* – stwierdził agent – widzisz, u nas zwykle składa się elektronikę z części sprowadzanych z Japonii.

Pożegnaliśmy Tajwan i wyruszyliśmy na Filipiny. Kilka lat pracowałem na statku z Filipińczykami i nasłuchiwałem się od nich niesamowitych opowieści, teraz miałem okazję to sprawdzić. Filipiny były niebezpieczne i gorące, jak wulkany od czasu do czasu tu wybuchające. Rzuciliśmy kotwicę na redzie Manili. Sytuacja z Bangkoku się powtórzyła, dziewczyny opanowały statek. Jednak tym razem porządku pilnowało dwóch miejscowych wachtowych, uzbrojonych w pistolety maszynowe.

Jak się okazało, zamustrowało też na statek, na cały miesiąc krążenia po wyspach, dwóch celników, dwóch z *imigration*, dwóch agentów i specjalny tajniak do mojej osobistej ochrony. Agenci powiadomili mnie, że aktualnie na Filipinach z armią federalną (rządową) walczy, Nowa Ludowa Armia, szkolona w górach przez chińskich komunistów Mao. Walczą też katolicy z muzułmanami oraz bossowie wysp i miast między sobą, którzy mają swoje prywatne armie. Do tego dochodzą jeszcze krążące i grabiące watahy bandytów.

Na koniec poinformowali mnie, że będę musiał przepłynąć przez piracki archipelag Tawi-Tawi, gdzie rządzi pirackie państwo, któremu nikt na razie nie może dać rady. Oni jednak mają tam swoich ludzi i powiedzą mi, którędy i kiedy mam tam przepływać.

Manila była fantastyczna, zwiedzałem ją cały czas z moim uzbrojonym gorylem, który zwierzył mi się, że jest mistrzem walk dalekowschodnich. Dzielnica cudów była niesamowita, tego się nie da opisać, szkoda tylko, że wszędzie musiałem deponować kamerę, bo nie pozwalano mi filmować.

Najwspanialszą była jednak wycieczka z załogą do wodospadów Pagsanjan Falls, tam gdzie Marlon Brando kręcił film *Jeźdźcy Apokalipsy*. Płynęliśmy po dwóch na wysokich



łódeczkach w górę rzeki. Dwóch filipińskich wiosłarzy prowadziło łódeczkę wiosłując lub skacząc do wody i odbijając się od podwodnych skał. Był to akrobatyczny pokaz ich sprawności fizycznej.

My z trudem utrzymywaliśmy balans, siedząc do połowy w wodzie. Czasami rwąca rzeka zmieniała się w pianę na progach, a wiosłarze ciągnęli łódkę z nami pod górę, pod kątem trzydziestu stopni. Brzegi rzeki pokryte były buszem, z którego wypływały wspinałe wodospady.

Jak przysłało na kapitana, dano mi najlepszych wiosłarzy, którzy wyprzedzili całą grupę w szaleńczych zawodach. Filmowałem to wszystko, bojąc się tylko, że i tak już mokra kamera wpadnie mi w końcu do wody. Tak około cztery godziny przedzieraliśmy się w górę rzeki do przepięknych wodospadów, pieczar i jeziora, z którego wypływała rzeka.

Jazda z góry na pełnym biegu pomiędzy skałami była nie mniej fascynująca.

Miesiąc krążyliśmy po filipińskich wyspach i portach, żeglując nieraz na prądzie do ośmiu węzłów, wchodząc między nie oznakowane rafy koralowe i cumując w buszu tym 38- tysięcznikiem bez holowników.

Ktoregoś dnia czekałem do rana, żeby zobaczyć ciemny ślad na wodzie od podwodnej rafy koralowej i znaleźć jaśniejsze wejście między rafami w zatokę wyspy, gdzie mieliśmy wziąć pilota.



*Wybuch wulkanu Mayon na Filipinach.*

„Włosy stanęły mi dęba”, ale na szczęście trafiliśmy między rafy oczywiście w nieoznakowane przejście, a w środku zatoki wdrapał się na burtę siedemdziesięcioletni pilot.

- Pilot, masz jeszcze zdrowie żeby tak wdrapywać się na burtę!? – spytałem.

- *Captain!* Zdradzę ci mój sekret... ale każ przynieść mi jedno jabłko.

Zajadając smaczne jabłko powiedział:

- *An apple a day keeps a doctor away!!!*  
Jabłko dziennie i nie trzeba doktora!!!

W Tabaco wybraliśmy się na czynny wulkan, który jak mówili tubylcy ma właśnie wybuchnąć, na szczęście wybuchł po naszym wypłynięciu.

Organizowałem też wycieczki szalupą w busz lub na przepiękne plaże, zawsze jednak pod opieką naszych stróżów. W kolejnym małym porcie, na wyspie Mindanao, gdzie większość muzułmańska wyrzynała katolików, na odprawie zjawił się jeden z bossów wyspy. Siadł, zapalił cygaro, położył na stół granat i stwierdził:

- *Captain*, mnie się należy skrzynka whisky.

- *Yes, Sir* – natychmiast przytaknęli agenci.

- Ochmistrz – krzyknąłem – skrzynka whisky dla tego pana, tylko szybko!



*Indonezyjskie piękności.*

W każdym z portów trzeba było dawać wysoki haracz i wynajmować dodatkowo uzbrojoną ochronę statku. Raz tylko zostałem nie koronowanym królem wsi i mogłem po niej spacerować bezpiecznie. A stało się tak, dlatego, że zaprosiłem na statek trzydziestoosobową grupę dzieci z miejscowej szkoły. Nikt przedtem nie zaprosił dzieci na statek, dlatego było to wyjątkowe zdarzenie dla maleńkiej wsi.





Dzieci zostały wybrane w nagrodę z różnych klas. Przyjęliśmy je w mesie słodyczami i różnymi przygotowanymi przez kucharza na tę okazję napojami. Dostały też od nas prezenty i zdjęcia z wizyty na statku. Potem pokazaliśmy im cały statek i video film z ich wycieczki po statku. Dzieci piosenkami dziękowały załodze, a na drugi dzień agent powiadomił mnie, że szkoła ogłosiła mnie niekoronowanym królem wsi.

Faktycznie, w następnych dniach postępu całej wsi, a szczególnie dzieci oprowadzały mnie po wsi, byłem zapraszany do domów na przyjęcia, gdzie jadłem filipińskie przysmaki narodowe: takie jak potrawy z psa i *balut*, czyli jajko z kurczakiem w środku. Jajko, najlepiej gorące, łyknąć nie zaglądając do środka, bo kurczak ma pióra, oczy i dzióbek.

Do mojej dyspozycji podstawiono popularny na Filipinach *tricykl*, czyli rower z doczepioną na trzecim kółku przyczepką. Największą radochę sprawilem dzieciom, kiedy zamieniłem się rolami z pedałuującym, zmęczonym Filipińczykiem i wozilem go po wsi.

Zresztą trzeba przyznać, że filipińskie dzieci w każdym z portów witały nas z uśmiechem, podnosząc palce w literę „V” i wołając:

- *Hi, Joe! Hi Victory Joe!*

Dla nich byliśmy amerykańskim Joe – zwycięzcą, wyzwolicielem spod okupacji okrutnych Japończyków. Spotykaliśmy tu pomniki Filipińczyków z obciętymi głowami, pamiątki wojny z Japonią.



*W indonezyjskim supermarkecie.*



Wreszcie trzeba było przepłynąć piracki archipelag Tawi-Tawi.

Agenci zadzwonili do swoich ludzi na archipelag i polecili mi trasę i godzinę przepłynięcia najbardziej niebezpiecznego rejonu. Płynęliśmy już bez ochrony do Indonezji.



*Piraci z Tawi-Tawi.*

W nocy, w rejonie niebezpiecznym nagle pojawiły się w radarze echa trzech szybkich motorówek. Szły za naszą rufą ze dwie godziny. Załoga znowu w pogotowiu czekała, czy to piraci, czy obiecana obstawa.

Nagle motorówki skrzyły w bok – to jednak była obstawa, po prostu wszystko zostało odpowiednio opłacone, a my bezpiecznie przepłynęliśmy przez państwo pirackie.

## Eastport

John – pilot milioner, pilotując nas po amerykańsko-kanadyjskiej granicy, zawsze opowiadał ciekawostki z Eastport. W Eastport bowiem ładowaliśmy papier do Szkocji.

- Widzisz *Captain*, te dwie wyspy? Tu kiedyś dawno temu były dwa forty wojenne – jeden francuski, a drugi angielski. W czasie tej wojny tak się złożyło, że dowódcami obu fortów byli bracia.

Wiesz co robili, żeby się nie pozabijać? Zamawiali za małe kule armatnie, które nie donosiły do fortów i spadały przed nimi do wody. Walczyli ostro, przełożeni byli zadowoleni, bo biznes szedł na handlu amunicją, a nikt nie ginął. Widzisz ludzie tu na północy są inni – przyjacielscy, to surowe warunki klimatyczne zmusiły ich do wzajemnej pomocy.

Faktycznie ludzie byli tu całkowicie inni od tych z południa – tam gdzie można być zabitym za parę dolarów. Nie było tu widać w ogóle Murzynów. Może bali się zimna? Na ulicy ludzie nas pozdrawiali i pytali się skąd jesteśmy?

Oczywiście było tu też powitalne *party* i wręczenie największej plakietki powitalnej na ścianę w mojej kabinie.



*Eastport.*

Byli dziennikarze, zdjęcia i artykuły w gazetach. Szczególnie rozpisywali się, jak to kiedyś uratowałem tonącą na jachcie rezydentkę ich Stanu (Main) – Judy Lawson.

Kontakty się poszerzały – zawijaliśmy tu kilkakrotnie, któregoś razu zaprosiłem więc na burtę dzieci z miejscowej szkoły podstawowej. Wspaniałe spotkanie organizowała agentka statku Jane – żona norweskiego kapitana.

Dzieci obdarowały mnie stosem malowanych laurek. Miejscowi zapraszali mnie do domów

na posiłki, a pewna starsza pani przyniosła mi słoik zebranych i zrobionych własnoręcznie, smakowitych malinowych konfitur.





Pilot jak zwykle zaprasza na swoją fermę łososi i do przetworni rybnej. Płyniemy jego szybką motorówką, wśród dziewiczych wysp, na których żyją słynne amerykańskie orły (te z białymi głowami). W przetwórni pilot sam pakuje w łód trzy piękne (dziewięciokilowe) łososie.

- John, wystarczy już – hamuję jego szczodrość.

- Dawanie prezentów dla Twojej załogi sprawia mi przyjemność – odpowiada z uśmiechem. Oczywiście jemy łososia na statku w różnych postaciach, wędzonego na zimno i ciepło, na surowo jako tatar, w specjalnych zalewach, pieczonego i gotowanego, a załoga prześciga się w przyrządzaniu potraw.

- John – pytam pilota – widzę, że tych Twoich ferm nikt nie pilnuje?

- A po co? – odpowiada z uśmiechem – tu nikt nie kradnie.

- No właśnie, samochód i motorówkę też zostawiasz otwarte z kluczami w stacyjkach?

- Przeczytaj sobie w naszej gazecie rubrykę *Crime Story* – to się dowiesz jakie tu bywają „kryminalne historie”.

Przeczytałem i uśmiełem się przy tym co niemiara, tutejsze przestępstwa to: wybiecie szyby piłką przez bawiące się dzieci, itp.

Mieszka tu w okolicy 1,5 tys. Indian, żyjących bogato, bo parę lat temu wygrali proces z rządem USA i uzyskali 80 mln dolarów odszkodowania za utracone kiedyś tereny łowieckie. Zwrócono im także potężne połacie ziemi, gdzie mogą teraz łowić i polować dowoli. Z jednym z nich zaprzyjaźniłem się, był właścicielem małej stoczni, która budowała holowniki.

Najciekawsze było to, że budowali je bez jakiegokolwiek dokumentacji i dozoru inżynierskiego...

- Kiedyś mój dziad sam budował *canoe*, to i ja teraz nie potrzebuję nikogo do pomocy – stwierdził z dumą.

Jego mały, właśnie zbudowany holownik *Johnny*, dzielnie uczestniczył w naszych manewrach cumowniczych.

- *Captain*, widzisz ten domek na górze? – opowiada jak zwykle uśmiechnięty pilot.

- Ten między wyrąbaną w lesie aleją?

- No właśnie, tam mieszka mój przyjaciel, który ma piękną młodą żonę, to ona mu kazała wyrąbać te drzewa.

- Opowiadał mi niedawno, że chciała oglądać przepływające statki – jest przy tym bardzo podniecona. Tylu samotnych marynarzy!!! On też jest z tego zadowolony, bo się wtedy do niej dobiera. Ha, Ha, Ha!!! – zaśmiewał się pilot.

## Haiti

Załadowana na *full* zbożem *African Azalea* ruszyła na morze – do Lafiteau na Haiti. Teraz dopiero Hindus miał czas na przekazanie mi statku. Najważniejsze było, komu i jak wysyłać teleksy, no i jak rozliczać załogę. Program w komputerze był zabezpieczony nieznanym hasłem, przez jakiegoś Chorwat, co jak się okazało sprawiało różne niespodzianki.

Teleksów musiałem wysyłać „furę”, a raportów „tonę”. Robiłem tu za radiego za zrzeciego oficera i ochmistrza – dziennie przeciętnie dwanaście godzin, a bywało i więcej.

Hindus był fantastyczny, pracował jak robot i wszystko wiedział, przesadnie grzecznie starał się przekazać mi jak najwięcej wiadomości o statku. Niejeden polski kapitan mógłby się u niego uczyć... Załoga mówiła, że jest przewrażliwiony, ale przecież praca kapitana zależy od tego, jaką ma załogę.

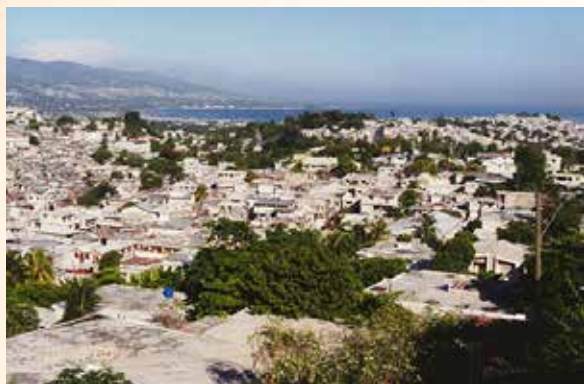


*Chief* oficer (Filipińczyk), według Hindusa był tępy, a drugi oficer jeszcze bardziej... Najlepszy miał być filipiński kucharz.

Po trzech dniach, tuż przed Haiti, Hindus przekazał mi statek i przeniósł się do zapasowej kabiny. Kapitańska kabina była przestronna: salon, biuro, sypialnia z łazienką. Najbardziej ucieszyła mnie wanna i potężna koja, z boku której ktoś zamontował lustro... W biurze stał duży komputer, a w salonie telewizor, dwa magnetowidy i wieża stereo. Na dole w mesie leżało 270 kaset video – tylko kiedy to oglądać? Po pięciu dniach dopłynęliśmy na redę Port Au Prince, gdzie mieliśmy wziąć pilota.

Stacja Pilotowa cały czas obiecywała nam, że pilot już wychodzi, no a my dryfujemy niebezpiecznie wśród raf koralowych – w oczekiwaniu. Hindus biegał mi nerwowo za plecami, obserwując moje manewry, aż w końcu nie wytrzymałem i uciekłem z niebezpiecznego akwenu na zewnątrz redy.

Tu już spokojniej, bezpiecznie dryfuję następną godzinę, a stacja ciągle powtarza, że pilot już wyszedł... Znowu nauczka, żeby nie wierzyć „darmozjadom”...



*Lafiteau.*

- Uff... trochę się tam w środku zdenerwowałem – nic jednak po sobie nie pokazując – bo przecież Hindus za plecami.

Wreszcie zjawił się pilot, wdrapał na burtę i popłynęliśmy do oddalonego o godzinę Lafiteau. Z daleka, na górzystym tle pojawiły się najpierw białe lśniące w słońcu Silosy.

Potem rozpoznałem sterczący w morze mały pirs z taśmociągiem.

- To tam... *Captain!* Tam będziemy cumować lewą burtą – poinformował czarny jak smoła pilot.

Przed keją rzucimy prawą kotwicę jeden szakiel na grunt – tak żeby dragowała.

- *Chief, chief!!!* – krzyknąłem przez UKF-kę na dziób. – *Stand by starboard anchor!!! We'll drop one shackle!!!*

- *Yes, Sir!!! Only one shackle!* – zatrzeszczało w UKF-ce.

Gdzieś w odległości kabla od kei pilot krzyknął:

- *Let go starboard anchor!!!*

- *Let go starboard anchor!!!* – krzyknąłem na dziób i po chwili prawa poszła z hukiem na grunt, a na baku zakurzyło się rdzą z łańcucha.

Statek jednak źle ustawił się do nabrzeża i pilot zrezygnował z podejścia...

- *Half astern, and heave up anchor!* – polecił.

Wybraliśmy więc kotwicę i przymierziliśmy się powtórnie do nabrzeża...

- Oj niedobrze – pomyślałem sobie – cienki ten pilot, ale lepiej, że próbuje drugi raz, niżby miał uszkodzić statek.

Tym razem lepiej ustawił statek i znowu rzuciliśmy prawą kotwicę na grunt.

Spokojnie podchodziliśmy do nabrzeża, a wokoło nas krążyła motorówka, która miała odebrać cumy. Nagle szarpnęło statkiem i w pierwszej chwili pomyślałem, że weszliśmy na rafę, ale potem zobaczyłem, jak łańcuch kotwiczny przeskakuje przez orzech windy kotwicznej...

- Pilot!!! – krzyknąłem. – Kotwica zahaczyła o coś na dnie!

- *OK, Captain! No problem! Half ahead!*

Nie pomogło jednak „pół naprzód”, kotwica trzymała mocno grunt, a statek nie szedł do przodu.





- *Slack the chain Captain... slack!* – polecił pilot i zaczęliśmy luzować łańcuch, powoli dochodząc do nabrzeża. Wyluzowaliśmy go trzy szakle.

- *No problem* – tłumaczył pilot – to już się tutaj zdarzało, wybierzesz kotwicę na wyjście w morze.

- *Co tam jest a dnie?* – spytałem.

- Rify koralowe i skały – odpowiedział z uśmiechem.

- Cholera, żeby tylko nie było problemu na wyjście...

- *No problem Captain*, nawet te trzy szakle pomogą Ci lepiej odejść od kei...

Faktycznie mogło tak być, nie pozostało mi więc nic innego, jak zostawić tak kotwicę – zresztą tak się tu praktykowało.

Podaliśmy długą dziobową na beczkę cumowniczą i zaczęliśmy wybierać. Nagle zobaczyłem jak beczka przewraca się do góry dnem i *chief* ciągnie ją do burty...

- Pilot, beczka się urwała!!! – krzyknąłem.

- *OK! OK! No problem Captain, no problem...* to zdarzało się tu już wcześniej – ona jest źle zakotwiczona do dna...

*Chief* doholował beczkę pod dziób, podciągnął do góry i odwrócił z powrotem, a motorówka zaciągnęła ją do brzegu.

- Uff!!! – westchnąłem. – Ciut za dużo jak na pierwsze manewry.

Na szczęście reszta poszła dobrze – *no problem* – jak mawiał pilot.

Ssawy ugrzęzły w ładowniach i rozpoczął się pięciodniowy wyładunek zboża.

I za parę dni wychodziliśmy w morze.

- *Coman ou je?* (Jak się masz?) – przywitałem nowego pilota po kreolsku.

- *Mwen pa pi mal Captain* (Nieźle kapitanie) – odpowiedział zdziwiony.

- *E ki jan fanmi ou yo ye?* (A jak się ma Twoja rodzina?) – dodałem grzecznościowo.

- *Fanmi'm yo byen, mesi* (Rodzina ma się dobrze, dziękuję) – odpowiedział zszokowany.

Rzuciliśmy cumy i zaczęliśmy wybierać kotwicę, ale jak przewidywałem nie mogliśmy jej wybrać... Winda jęczała, zdenerwowany pilot krzychał kolejne komendy i kręciliśmy się już pół godziny wokół kotwicy... Jeden szakiel został w wodzie... kotwica mocno zaczęła o coś na dnie.

- Cholera – myślę – ładnie będę wyglądał w oczach armatora, gdy trzeba będzie odciąć łańcuch i zostawić tu kotwicę.

Odsunąłem pilota od manewrów i sam wziąłem się do roboty.

W kolejnych próbach stwierdziłem, że jedyną metodą, będzie ustawienie statku w tej samej pozycji jak na wejście i potem wycofanie go wstecz. Jednak wymagało to niebezpiecznego manewru, żeby pokonać wiatr i prąd trzeba było kręcić „pół naprzód” celując prosto w keję...

Do nabrzeża było tylko około osiemdziesięciu metrów i gdyby tak nagle kotwica puściła, lub zerwał się łańcuch... pewnikiem nie zdążyłbym wyhamować przed keją...

- *Half Ahead!!! Hard to port!!!* – poleciłem odpukując w niemalowane drzewo.

Statek skręcił w lewo, łańcuch zatrzeszczał, ale hamulec trzymał...

Na twarzach wszystkich malowało się napięcie.

Wreszcie statek ustawił się dziobem do kei, w pozycji jak na wejście do portu – dziób wydawał się siedzieć prawie na kei. Uff... odetchnąłem z ulgą, kotwica dalej trzyma.

- *Stop Engine! Half Astern!!! Midship!!!* – krzyknąłem do sternika.

Ruszyliśmy wstecz... Do diabła – myślę – żeby ją teraz wyrwać... tylko żeby nie zerwał się łańcuch...

- *Slow Astern!!!* – krzyknąłem i przestawiłem rączkę telegrafu wstecz, żeby trochę zmniejszyć siłę szarpnięcia.

- *Chief watch the chain!!!* – huknąłem na bak.



Nagle statek całą swą masą szarpnął łańcuch kotwiczny... zadrżał kadłub, przeskoczył łańcuch na orzechu windy i poczułem, że kotwica puściła...

- Puściła!!! Puściła!!! – darł się *chief* na baku, a pilot na skrzydle.

- Puściła – to widzę... ale czy nie zerwał się łańcuch? – myśle głośno.

- *Chief* wybierać kotwicę i meldować jak łańcuch.

Męczące chwile oczekiwania – wreszcie z baku meldunek:

- Kotwica nad wodą... cała!!! Wydaje mi się tylko, że ma trochę wykrzywiony jeden pazur...

Poleciałem na dziób zobaczyć ten pazur – faktycznie był trochę wykrzywiony, ale jak sprawdziłem drugą kotwicę, to przekonałem się, że jej pazur jest tak samo wykrzywiony.

Wysłałem telexem protest do Harbour Master i popłynęliśmy dalej – do Houston.

## Cieśniny duńskie

Jeszcze nie tak dawno temu, nasze statki nosiły polską banderę i zawijały do polskich portów. Wracaly ze świata do kraju, oczywiście przez cieśniny duńskie. Oczywiście przepływaliśmy je bez pilota. Zналиśmy wody europejskie jak swoją kieszeń. Pływaliśmy po La Manche, Elbie, Łabie i innych rzekach (tam gdzie wolno było oczywiście bez pilotów). Zawijaliśmy na tak zwanym: „Moście węglowym” do wszystkich duńskich portów. Była to normalna praktyka nawigacyjna i kapitanowie nawet nie myśleli, że może być inaczej. A nikt wtedy jeszcze nie marzył o GPS-ach, AIS-ach, czy elektronicznych mapach.

Kiedys amerykański kapitan zapytał mnie:

- *Captain!* Jak wy to robicie? Pływacie po najniebezpieczniejszych wodach świata, bez pilotów? My w La Manche bierzemy angielskiego pilota, w cieśninach duńskich duńskiego, a w Polsce do cieśnin duńskich, bierzemy polskiego!

- *Captain!* – odpowiedziałem. – Europa to nasz dom, trzeba umieć żeglować u siebie.

Małymi statkami pływało się po wszystkich portach Europy, ale wyczynem było przepłynięcie dużym statkiem przez Sundy. Dlaczego był to wyczyn nawigacyjny?

Otóż trzeba było trochę być ryzykantem. Najpierw na dwadzieścia cztery godziny przed przejściem do Sundu, na trawersie Skagen trzeba było zdecydować się, czy płyniemy na Bałtyk przez Wielki Belt, czy przez Sund. Należało więc planowaną trasę wysłać do SHIPPOS (teraz BELTREP).

Wtedy, żeby przejść przez Sund trzeba było być pewnym, że w kanale Drogden widzialność będzie większa niż dwie mile. Będzie więc widać światła sektorowe Latarni Drogden i Norderose. Bo tylko wtedy można będzie bezpiecznie przepłynąć trzystumetrowej szerokości kanał. Oczywiście było jeszcze niezbędne spełnienie kilku innych wymagań. Po pierwsze trzeba było odpompować balasty, tak aby osiągnąć zanurzenie nie większe od siedmiu metrów. Albowiem w kanale Drogden maksymalna głębokość wynosiła 7,7 metra. Należało pamiętać o osiadaniu statku w płytkim i wąskim kanale i bocznych prądach tam panujących. Nie wolno też było wypompować za dużo balastów, bo wtedy śruba wystawałaby za dużo z wody i statek traciłby sterowność. No i na koniec nie wolno było spotkać się w tym kanale z dużym statkiem płynącym naprzeciw. Informacji *Trafiku* jeszcze wtedy nie było, tak więc swoimi sposobami trzeba było dowiadywać się o pogodzie i ruchach statków. W ten to sposób płynąc dokładnie w białym sektorze rufowej latarni Norderose i w białym sektorze latarni dziobowej Drogden, można było przepłynąć najbardziej niebezpieczny odcinek Sundu. Trzeba było natychmiast reagować, gdy prąd znosił statek, a sektory albo się zaczerwieniały lub zazieleniały.







*Cieśniny duńskie.*

W 1992 roku, płynąc do Gdańska *Hutą Katowice*, udało mi się kilkakrotnie przepłynąć Sund bez pilota. Prawie dwustutrzydziestometrowa *Huta Katowice*, gdyby stała w poprzek kanału, to zablokowałaby cały ruch przez Sund.

Któregoś dnia zjawiłem się u głównego nawigatora PŻM. Siedział tam już kapitan – mój szkolny kolega. On także kiedyś był głównym nawigatorem, ale teraz przypłynął właśnie jakimś *Uniwersytetem*. Wiedziałem, że płynął przez Wielki Belt w tym samym czasie co ja *Hutą* przez Sund. Miał mniejszy statek, ale jednak nie zdecydował się na przejście Sundem. Teraz nagle odezwał się naburmuszony:

- Włodek! Co ty robisz?! Narażasz statek chodząc przez Sund! Poza tym robisz nam kapitanom koło tyłka.

- Andrzejku! – odpowiedziałem z uśmiechem. – Jak się wie jak tam płynąć, to nie ma niebezpieczeństwa. A armator zyskuje o dziesięć godzin szybsze przyjscie do Gdańska i oszczędza około dwudziestu ton paliwa! Trzeba dbać o armatora! – dodałem na wesoło. No i wszyscy zamilkli.

## Kanał Kiloński

Kanał Kiloński przepływałem wiele razy, ale najbardziej utkwiał mi w pamięci rok 1969, kiedy to nasz *s/s Białystok* płynął przez kanał.

Pocziwy *Białystok*, stary *Empire*, miał wielkie drewniane koło sterowe, przy którym trzeba było zdrowo się napracować. Kręciło nim na zmianę dwóch niemieckich sterników, a prowadził nas niemiecki pilot. Statek reagował na ster bardzo leniwie, nie chciał zbyt słuchać steru i płynął sobie niebezpiecznym slalomem.

Gdy w pewnej chwili przyssało rufę do lądu, nie mieliśmy już żadnej szansy, ponieważ dziób *Białegostoku* zarył w kamienie wzmacniające brzegi kanału. Statek trząsł się na tych kamieniach, maszerując po lądzie, a my kopaliśmy maszyną wstecz. Dodajmy, że tuż przed promem, szykującym się właśnie do przeskoczenia na drugą stronę i wypełnionym ludźmi oraz samochodami. Wywołaliśmy niezły popłoch na promie, ale nagle statek zatrzymał się i zszedł do wody. Prędko przesondowaliśmy balasty i żęzy. Nic nie przeciekało.

Nasz pocziwiec popłynął dalej, jak gdyby nic się nie stało. Aż strach pomyśleć, co by się działo, gdybyśmy wtedy jednak w ten prom uderzyli. Niestety, w kilka godzin później historia się powtórzyła, na mojej (wówczas drugiego oficera wacht). Szczęśliwie z tym samym rezultatem, po prostu nasz staruszek przeszedł się prawą burtą po kamieniach, zsunął do wody i popłynął dalej. Po rejsie na doku badaliśmy dno, były na nim tylko rysy, żadnych wgnieceń. No, ale przejdźmy do historii kanału, bo jest o czym opowiadać.

Nord-Ostsee Kanal wcześniej też zwany Kaiser-Wilhelm-Kanal, w nomenklaturze międzynarodowej nazywa się po prostu Kiel Canal.

Założenia jego budowy miały prawie wyłącznie podłoże strategiczne. Geograficzne



położenie Niemiec sprawia, że państwo to ma porty i nad Morzem Północnym i nad Bałtyckim.

Podróż okrętów wojennych z jednych do drugih portów łączyła się z przejściem wkoło Skagen, a więc przez wody terytorialne obcych państw, nie zawsze zaprzyjaźnionych.

Bardzo szybko okazało się, że kanał miał dodatkowo wydatnie skrócić drogę o około 250 mil morskich. Kanał Kiloński jest sztucznie przekopany przez Schleswig-Holstein. Łączy rzekę Elbę (Łabę) w miejscowości Brunsbüttel z Fiordem Kilońskim.

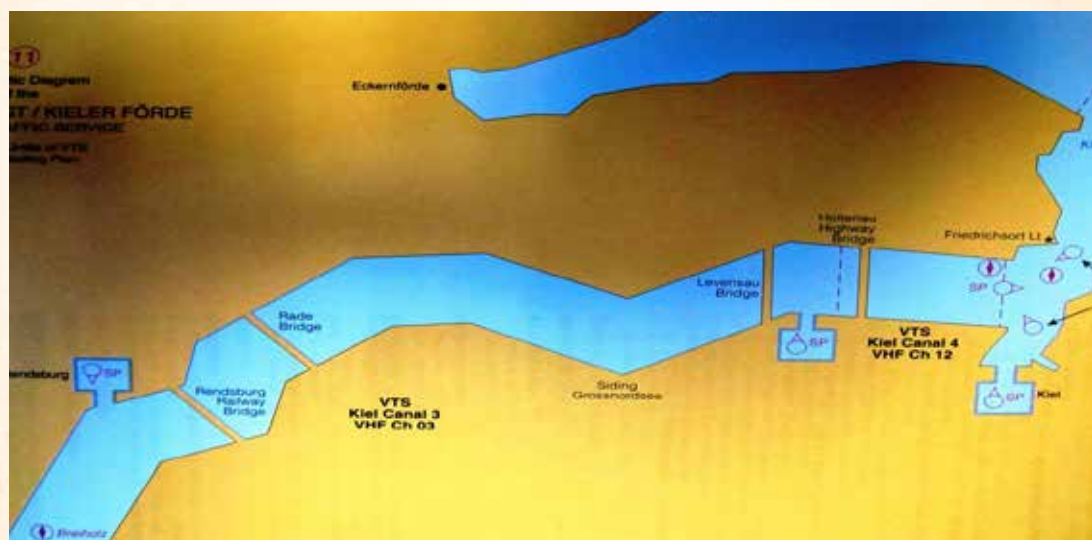
Oryginalny Canal Eider, został zbudowany w 1784 roku, ale był zbyt płytki, by sprostać oczekiwaniom.

Budowę kanału rozpoczęto w 1887 roku, wzięło w niej udział około 9 tys. pracowników i trwała ona do czerwca 1895 roku, a więc osiem lat.

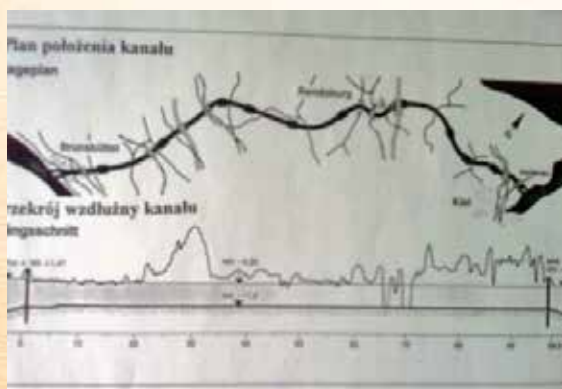
Dzień 21 czerwca 1895 roku uważa się za datę oddania Kanału Kilońskiego dla żeglugi. Otwarcie kanału zostało sfilmowane, kopia filmu zachowała się w Londynie.

Prędko jednak okazało się, że kanał jest zbyt ciasny i płytki dla ówczesnie budowanych statków handlowych i okrętów wojennych. W latach 1907-1914 trwała pierwsza rozbudowa kanału. Chodziło głównie o to, żeby okręty wojenne mogły przepływać z Morza Bałtyckiego na Morze Północne bez konieczności przejścia przez cieśniny duńskie.

Projekty zostały uzupełnione o zespół śluz w Brunsbüttel i Holtenau.



*Holtenau.*



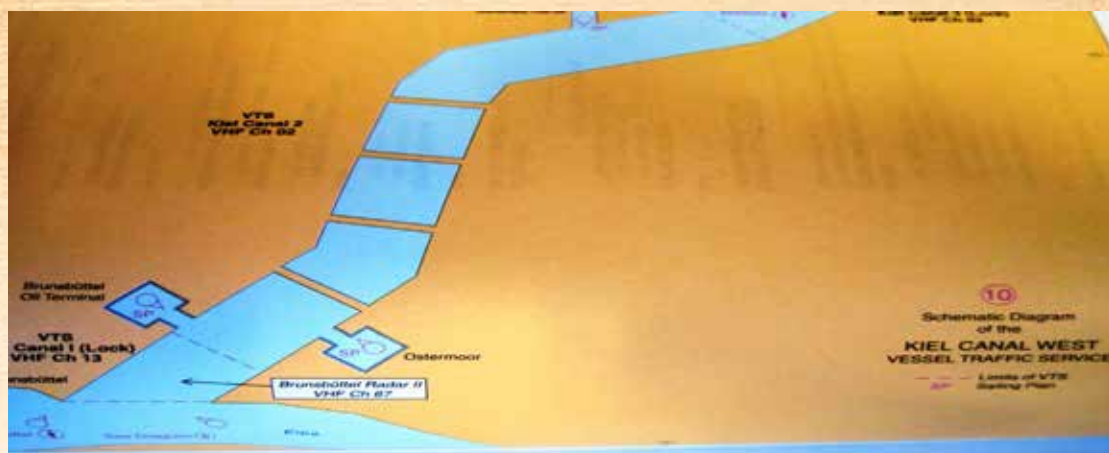
*Przekrój wzdłużny Kanału Kilońskiego.*



*Holtenau.*







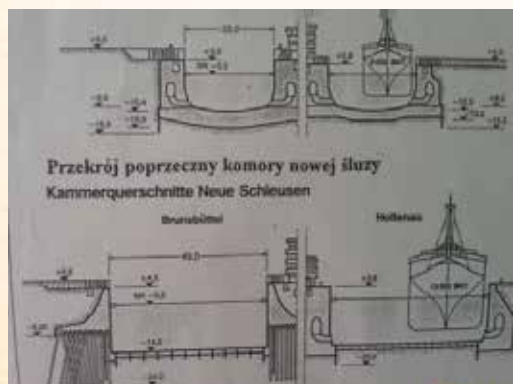
*Kanał Kiloński – Brunsbüttel.*

Dalszą rozbudowę i modernizację, oraz pogłębianie kanału rozpoczęto dopiero po drugiej wojnie światowej w 1965 roku i sukcesywnie trwa ona do obecnych czasów.

Przeciętny czas przejścia statków przez kanał zależy od wielkości i zanurzenia statku i wynosi od 6,5 do 8,5 godzin. Dopuszczalna prędkość w kanale to 12-15 km/h. Ruch w kanale odbywa się w obu kierunkach przez całą dobę. Obecnie kanał dopuszczony jest dla statków o zanurzeniu 9,5 m, długości 160 m i szerokości 27 m lub 7 m zanurzenia dla statków o długości 235 m i 32,5 m szerokości.

Na każdym z końców kanału, z powodu zmiennego stanu wody rzeki Elby i Bałtyku znajdują się podwójne komory śluz. Stare śluzy z roku 1895 przyjmują statki o długości do 125 m i szerokości 22 m. Średni czas śluzowania wynosi około 30 minut. Nowe śluzy wybudowane w 1914 roku mają długość użytkową do 310 m i szerokość 42 m.

Czas śluzowania to około 45 minut. Przy dużym nasileniu ruchu, do komór śluzowych wprowadza się maksymalną ilość statków, aż do wypełnienia komory.



*Przekrój poprzeczny śluz Brunsbüttel i Holtenau.*



*Brunsbüttel.*

Długość kanału wynosi 98,637 km. Liczenie rozpoczyna się od Brunsbüttel.. Szerokość kanału w lustrze wody to 162 m, ale częściowo jeszcze 102,5 m. Szerokość koryta 90 m, a częściowo 44 m. Średnia głębokość wody – 11 m. W kanale znajduje się 12 mijanek. Najmniejsza, np. Königsforde na siedemdziesiątym dziewiątym kilometrze, o długości 712 m i szerokości 134 m, ale np. mijanka Audorf-Rade na sześćdziesiątym szóstym kilometrze, ma 5656 m długości i 120 do 200 m szerokości.



Dwa brzegi kanału łączy dziesięć wysokich mostów kolejowych i drogowych, których najmniejsza wysokość od lustra wody wynosi 42 m. W miejscowości Rendsburg są dwa tunele pod kanałem. Jeden drogowy, zbudowany na sześćdziesiątym kilometrze kanału w latach 1957-61 o całkowitej długości 1276 m i posiadający jezdnie o szerokości 2 x 6,8 m.

Drugi tunel, na sześćdziesiątym pierwszym kilometrze, zbudowany w latach 1962-65 tylko dla ruchu pieszego. Ma długość 130 m a średnica 4,5 m.

Oba brzegi łączy też czternaście promów, w tym jeden podwieszony pod wysokim mostem. Reszta, to tradycyjne, pływające po wodzie promy, zabierające również pojazdy mechaniczne.

Cała strefa kanału jest strefą wolnego obszaru celnego. W kanale obowiązkowy jest pilotaż. Zwolnieni od brania pilota są tylko kapitanowie, którzy zdali wymagany przepisami egzamin.

Piloci prowadzą statki tylko do około połowy długości kanału i zmieniają się w miejscowości Nubbel na pięćdziesiątym ósmym kilometrze. Większe statki obowiązują też branie sterników kanałowych, których przychodzi na burtę zawsze dwóch i zmieniają się oni przy sterze co godzinę.

Obecnie na całej długości kanału zainstalowano siatkę radarową i w czasie złej widzialności pilot otrzymuje porady ze stacji radarowej o istniejących zagrożeniach i położeniu statku.

W czasie jazdy statku przez kanał pilot jest informowany przez radio o natężeniu ruchu w kanale i o sytuacji na trasie. Wzdłuż kanału ustawione są stacje sygnałowe, które dbają o bezpieczeństwo ruchu.

Komputery pomagają systemowi regulacji ruchu. W użyciu jest Verkehrssicherungssystem (VSS). VSS zbiera i transmituje dane przez transpondery, który są umieszczane na statkach na wejściu do kanału. Transponder automatycznie stale gromadzi dane techniczne, takie jak m.in. pozycja i przekazuje je do stacji.

W razie nieprzewidzianych trudności w kanale, statki mogą cumować przy dalbach na mijankach do czasu wyjaśnienia sytuacji. W razie wypadku na wodach kanału, policja wodna (Schffarthspolizei) prowadzi dochodzenie i zabezpiecza materiały, które mogą być przydatne w wyjaśnieniu okoliczności wypadku. W służach maklerzy załatwiają dla statków sprawy zleczone przez kapitanów lub armatorów, m.in. wymianę załóg, zaopatrzenie techniczne, prowiant, bunkier i pitną wodę. Możliwe są również w czasie przejścia przez kanał drobne naprawy usterek technicznych statku.

Admiralicja kanału to Wasser und Schifffahrtsdirektion Nord, która podzielona jest na dwa urzędy. Jeden w Brunsbüttel – dla zachodniej części kanału, oraz urząd w Kiel-Holtenau – dla wschodniej części. Natomiast rozbudową i modernizacją kanału zajmuje się Neubauamt Nord-Ostsee Kanal w Rendsburg.

By zapewnić bezbłędny strumień ruchu, kanał jest bardzo dokładnie zorganizowany.



*Kanał Kiloński.*

Statki są klasyfikowane przez władze kanału Wasserund Schifffahrtsdirektion Nord (WSD) i są umieszczane w jednej z sześciu grup. Klasyfikacja oparta jest na długości, szerokości, zanurzeniu statku i cechach ładunku, na przykład niebezpiecznego. Te grupy określają ruch na kanale. Na przykład, grupa sześć zawiera największe statki, które mogą przepłynąć. Statki, których dodane liczby grupy osiągają sumę sześć (na przykład jedna grupa „trzy” i grupa „cztery”), może tylko spotkać się w bocznych torach. Wyprzedzanie jest tylko możliwe, jeśli suma numerów grup dwóch statków nie jest wyższa niż pięć.





Administracja bardzo dba o czystość wody w kanale, do którego spływa wiele miejscowych rzek i potoków. Sprawia to, że kanał ma prawie niezasoloną wodę. W epoce parowców pilot informował oficera służbowego, w którym miejscu kanału załoga maszynowa mogła uzupełnić wodę w zbiornikach kotłowych dla potrzeb technicznych. Obecnie, na obu brzegach kanału jest wiele miejsc rekreacyjnych, ale kąpiel jest zabroniona. Czysta woda w kanale obfituje w ryby i sport wędkarski jest dozwolony, ale tylko z brzegu.

Kanał jest jedną z najruchliwszych tras na świecie. Rocznie przepływa nim około 60 tys. statków, jak również około 25 tys. prywatnych jachtów.

Przez Kanał Kiloński przepływa dużo statków pasażerskich i wycieczkowych. Przejście statkiem przez kanał jest dużą atrakcją turystyczną, szczególnie w porze dziennej i przy pięknej letniej pogodzie.

## Kanał Panamski

Przeplnięcie Kanału Panamskiego, to wspaniałe przeżycie. Wokół tętniący życiem tropikalny las i spadające ze skał wodospady. Gdzieś na piasku wylegujące się w słońcu krokodyle. Płynące naprzeciw i mijane ciekawe statki, tłum turystów pozdrawiających w słuzach. Można także pomachać rodzinie obserwującej cię w domu, przez Internet, bo w słuzach zamontowane są kamery.

Płyniemy do Buenaventury, przez Kanał Panamski do Kolumbii – z drugiej strony na Pacyfiku.

Kanał Panamski otwarty został w 1914 roku, a s/s *Ancon* był oficjalnie pierwszym statkiem, który go przepłynął. Od tego czasu do 2000 roku przepłynęło go około 830 tys. statków. Podczas kopania kanału usunięto około dwieście milionów metrów sześciennych ziemi.

Kanał używa w słuzach słodką wodę dopływającą z rzek do Jeziora Gatun, przez które przebiega trasa kanału (około osiemdziesiąt kilometrów), a wszystko to leży dwadzieścia sześć metrów ponad poziomem morza... Trzeba więc najpierw w kolejnych słuzach w Cristobal (od strony Atlantyku) podnieść statek na wysokość około dwudziestu siedmiu metrów, a potem z drugiej strony w Bilbao (od Pacyfiku) należy go opuścić prawie tyle samo metrów. Do tego służą trzy słuzы Gatun w Cristobal i z drugiej strony kanału najpierw dwie Pedro Miguel i następne dwie Miraflores.

Wrota słuz mają po dwadzieścia pięć metrów wysokości, a jedna połówka wrót waży 730 ton.

Podczas jednego słuzowania wpuszcza się do słuz, a potem do morza około 197 milionów litrów wody słodkiej.

Za przejście kanałem płaci się 2,57 USD za jedną tonę rejestrową netto, tak więc nasz armator musiał zapłacić około 35 tys. dolarów... ale rekord opłaty zapłaconej przez jeden rowiec w 2000 roku wynosi ponad 184 tys. dolarów... Jak widać kanał nieźle zarabia na swoje utrzymanie, dlatego Amerykanie nie chcieli tak długo się wynieść (oddali go dopiero 31 grudnia 1999 roku).

Nasz statek, mimo że ma tylko 185 metrów długości jest *Panamaxem*, bo ma 3,2 metra szerokości – a słuzы tylko 33,5 metra szerokości.

Rozbudowa kanału trwa. Po przebudowie będą mogły przepływać nim dwa razy większe statki od dzisiejszych *Panamaxów*.



*Słuzы w Cristobal.*



Przed wejściem do śluzy na statek wdra-  
puje się po sztormentrapie dziewiętnastu człon-  
ków ekipy cumowniczej, nasi marynarze tyl-  
ko im pomagają.

Potem mocujemy holownik z dziobu  
i rufy, a następnie po dwie lokomotywy  
z każdej burty na dziobie i rufie. Tak uwią-  
zani zostajemy wciągani do kolejnych śluz.

Na burcie mamy dwóch pilotów: jeden  
amerykański „kowboj” – tak go nazwałem,  
bo miał krzywe nogi i kierował naszym stat-  
kiem po kowbojsku. Nie bardzo mi się to po-  
dobało, bo czasami pchał się niebezpiecznie  
wyprzedzając na trzeciego.

Drugi koreański emeryt wydawał anemiczne komendy z wrodzonym wschodnim akcen-  
tem i to on okazał się naszym nieszczęściem.

Kiedy wpływalismy już naszym kontenerowcem do ostatnich śluz Miraflores, wciągani  
przez holownik na dziobie i przytrzymywani przez holownik rufowy. Zaskrzeczala UKF-ka:

- Dziób *Atacama* cztery lokomotywy mocno! – zameldował mi pierwszy oficer.

- Dziękuję *chief Atacama* – odpowiedziałem zwyczajowo dodając nazwę statku, żeby nie  
mylić z innymi także tu manewrującymi.

- *Drugi Atacama!* Wybieracie stalówki lokomotyw!? – zawołałem rufę.

- *Mostek Atacama!* Lewa burta lokomotywy mocno! Właśnie wybieramy prawą!

Wtedy właśnie zauważyłem, że dziób nasz leci za mocno w lewo na nabrzeże śluzy...

- Prawo na burtę!!! – ryknąłem ze skrzydła do sternika.

Pilot stał na skrzydle z przylepionym na twarzy uśmiechem, tak jakby nic się nie działo...  
Dziób statku odbił się lekko od gumowego odbijacza nabrzeża i wpłynął spokojnie do śluzy.

No faktycznie chyba nic się nie stało – myślę sobie – nawet nikt nie odczuł bum... Po pro-  
stu oparł się delikatnie... A pilot też nawet nic na ten temat nie wspomniał...

Wpłynęliśmy do następnej śluzy i nagle usłyszałem na UKF-fce jak ktoś z nabrzeża infor-  
muje pilota, że mamy dziurę w burcie, z której cieknie woda...

- *Captain!!!* Przecież żadnego uderzenia nie było, ja nic nie odczułem – denerwował się pilot.

- Pilot! Było małe uderzenie, ale ja też myślałem, że nic się nie stało...

- *Captain!* To było normalne złożenie się do nabrzeża, my tak zawsze składamy statek...

Nie wyjaśniałem mu dalej, jakie ma ten statek burty, pamiętając uwagę jednego pilota:

- *Captain!* Jeżeli Twój statek ma tak słabe burty, to nie powinien pływać...



*Lokomotywy w śluzach Kanału Panamskiego.*



*Lokomotywy w śluzach Kanału Panamskiego.*

Zawołałem przez radio mojego agenta, opi-  
sując mu co się stało i informując, że właśnie  
piszę protest.

- *Captain!* Dobrze, że piszesz protest,  
ale według tutejszego prawa, jeżeli chcesz  
coś od nich wyciągnąć, to musisz rzucić  
kotwicę na redzie i czekać na komisję opi-  
sującą szkody...

- Jak długo mam czekać?

- Dzisiaj jest święto, więc może jutro  
mogliby przyjechać...





- Przecież to niemożliwe czekać cały dzień, to za duże straty dla statku...
- *Captain*, decyzja należy do Ciebie...
- No to dziękuję za pomoc... – odpowiedziałem zdenerwowany.

Po wyjściu ze służy, pod burtę podpłynęła motorówka kapitana portu i poprosiłem ich, żeby zabrali mojego *chiefa* celem oględzin tej dziury... Kapitan Portu razem z *chiefem* obejrzeli burtę i zjawili się u mnie na mostku.

- *Captain!* Dziurka jest jakiś metr ponad linią wody, jest mała bo ma około 25 cm, pęknięcie pionowe na wręgu, a woda cieknie z tanku nr 2 używanego do wyrównywania przechyłów – meldował mi *chief*. Jest jeszcze wgniecenie ze 4 metry, ale tam było kilka starych wgnieceń.

- *Captain!* W kanale jest takie prawo, że musisz poczekać na kotwicy na komisję poawaryjną, inaczej nie dostaniesz, żadnego odszkodowania – dodał Kapitan Portu.

- Wiem... wiem, już to słyszałem od agenta...

- *Sir!* Co się stało? – Kapitan Portu spytał pilota.



*Śluzy w Kanale Panamskim.*

- Nic... całkowicie nic... nawet nie poczułem uderzenia, ten statek musi mieć strasznie słabe burty, przecież my zawsze składamy statki na belce nabrzeża – odpowiedział pilot.

- *Captain!* Jaka jest Twoja decyzja? Rzucasz kotwicę, czy płyniesz dalej? – spytał Kapitan Portu.

- Składam protest i płynę dalej, bo to byłoby za duże straty w porównaniu ze szkodami wynikającymi z tej dziurki...

Cholera – myślę – komisja znalazłaby poprzednie wgniecenia i z odszkodowania byłoby nico. Kapitan Portu wyraził swoje ubolewanie z powodu incydentu i opuścił statek.

Protest wręczyłem na zejście przepaszającemu mnie pilotowi i popłynęliśmy dalej. Dla potwierdzenia mojej decyzji zadzwoniłem jeszcze do Gemini i Pan JN, powiedział, że słusznie zrobiłem płynąć dalej, bo oni już mieli w Kanale takie sprawy i nic nie uzyskali...

Grzebiąc potem w dokumentacji znalazłem podobny protest złożony w Kanale przez niemieckiego kapitana.

Skończył się kanał, z daleka widać wie-



*Śluzy Miraflores.*



*M/S Ziemia Szczecińska w śluzach Kanału Panamskiego.*

zowce pięknej panoramy stolicy – Panamy. Wracają wspomnienia spędzonych tam paru dni, w oczekiwaniu na statek *m/v Tolten*.



Pobyt w pięknym hotelu, z niebiesciutkim basenem otoczonym palmami. Taneczne wieczory w nocnych klubach, gorące dziewczyny proponujące masaż... raj na ziemi. Na dodatek na koszt armatora i jeszcze człowiekowi płacą.

## Kanał Sueski

M/V *General Zawadzki* wracał z Indonezji do Europy, znowu był Singapur i Kanał Sueski. Kanał Sueski mieliśmy przepłynąć w końcowej fazie wojny amerykańsko-irackiej. Właśnie wojska amerykańskie zaatakowały na lądzie. Załoga tym razem patrzyła w niebo, czy nie nadlatuje rakiet. W radio mówili o możliwości ataku bronią chemiczną i biologiczną. Kanał pełniący strategiczną i gospodarczą rolę, był jednym z obiektów najbardziej narażonych na atak. Skraca przecież drogę do Azji o około 40%.

Nie mieliśmy na statku ubrań ochronnych stosowanych w razie takiego ataku, bo armator stwierdził, że zagrożenia nie ma.

Rzuciliśmy kotwicę na południe od Contry Rock (przed Suezem) w oczekiwaniu na miejsce w konwoju. Na północ od nas na pięćdziesięciu dwóch kotwiczniskach kłębił się niezliczony rój statków oczekujących na miejsce. Przecież tu rocznie przepływa około szesnaście tysięcy statków. Oczywiście za wyjątkiem czasu, kiedy toczy się tu wojna. Żeglugę na kanale dwukrotnie zamykano z powodu konfliktów w regionie. W 1956 roku, w wyniku tzw. „kryzysu sueskiego” – czyli wojny z Izraelem i w 1967 podczas arabsko-izraelskiej „wojny sześciodniowej”.

Po wojnie Yom Kippur w 1973 roku, Egipt odzyskał kontrolę na kanałem i w 1975 wznowiono na nim żeglugę, dopuszczając do niej po raz pierwszy również Izrael.

Ku pamięci egipskich bohaterów, którzy wtedy w Ismaili przeprowadzili się na wschodni brzeg kanału i polegli w walce na bagnety, stoi tam wielki monument w kształcie karabinowego bagnetu.

W 1988 roku w Stambule podpisano konwencję gwarantującą międzynarodowy charakter Kanału Sueskiego. Jednak znowu trwała w Iraku wojna i baliśmy się, że kanał zostanie zamknięty lada chwila. Trzeba by było „ciągnąć się” wokoło Afryki, a my już siedzieliśmy na tym statku ponad osiem miesięcy... Chcieliśmy więc jak najszybciej do domu. Nie ważne rakiety, które latały w powietrzu!

Kanał Sueski oficjalnie otwarty w 1869 roku łączący Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym miał długość tranzytową 193 kilometry i szerokość od 160 metrów do 200 metrów. Przepływają go nawet załadowane do 18,9 metra 155-tysięczniki, a największy (pod balastem) przepłynął 554 tysięcy DWT.

Nie ma restrykcji odnośnie długości statków, tylko statki o szerokości powyżej 74,6 metra muszą uzyskać specjalne pozwolenie na przepłynięcie kanału.

Płynie się około czternastu godzin, zmieniając trzy lub cztery razy pilota.



*Kanał Sueski.*





Konwoje są formowane w zależności od typu, wielkości i czasu przybycia statku.

*Vessel Traffic Management System* w Ismailia uzgadniał listę konwojów, kolejność statków i listę obsadzających je pilotów. Taką listę otrzymuje każdy z pilotów. Na wejściu i wyjściu z kanału, miejsce każdego statku jest jeszcze raz sprawdzane przez punkty kontrolne i automatycznie poprawiane na ekranach komputerów. Statki wchodzące mają na skrzydłach mostku instalowane elektroniczne urządzenia informujące.

Z góry, to znaczy z północy ruszają dwa konwoje w trzech grupach. Jeden tuż po północy, a drugi o 06.30 rano. Prowadzą je zwykle wielkie, szybkie kontenerowce. Pierwszy na południe reguluje szybkość, tak żeby mijankę przy Kabrit mógł minąć ostatni statek z konwoju płynącego na północ. Ruch dwukierunkowy zaczyna się od stacji sygnałowej Kabrit i ciągnie dalej na północ przez Małe i Wielkie Jeziora Gorzkie, aż do mijanki Deversoir.

Jest jeszcze na północ objazd na Jeziorze Timsah i dalej mijanka Ballah.



*Kanał Sueski – Ismailia.*



*W Kanale Sueskim.*

Na Wielkim Jeziorze Gorzkim i na Jeziorze Timsah są kotwicowiska, w razie gdyby trzeba było zaczekać na spóźnialskich. Północne wyjście-wejście rozwidła się na trzy kanały.

Konwoje płynące na północ mają jedno wejście do kanału i ruch jednokierunkowy, a tym samym wolną drogę aż do Jezior Gorzkich.

Właściwie to przy dobrych układach mogą mieć wolną drogę od Suez, aż do Port Saidu, płyną przez East Kabrit Chanel, wschodni pogłębiony kanał na Gorzkich Jeziorach, wschodni



*W Kanale Sueskim.*

Kanał Deservoir, wschodni Kanał na Jeziorze Timsah, wschodni Kanał Ballad i do wyjścia przez wschodni Kanał od siedemnastego kilometra na północ. W praktyce jednak gdzieś czeka się na kotwicy.

Po dobie oczekiwania, wreszcie ustawiono nas w konwoju, wszedł pilot i ruszyliśmy na północ. Jak się okazało to przejście trwało dwa dni, z czego jeden na kotwicy na Wielkim Jeziorze Gorzkim. Piaszczyste brzegi kanału obsadzone były stanowiskami działek przeciwlotniczych, a atmosfera wojenna. Załoga czuwała w oczekiwaniu, czy zaatakują kanał rakietami, czy uda nam się „przeskoczyć”?

Piloci też zdenerwowani, ciągle nasłuchujący wiadomości... i modlący się.

- Ja muszę modlić się pięć razy dziennie tak jak mi nakazuje Koran – tłumaczy mi pilot.



Ale przed każdą modlitwą, muszę zrobić ablucję, znaczy muszę się umyć.

- Nie ma sprawy! Proszę tu za mostkiem jest toaleta i tam możesz się umyć.

- *Captain!* Tu ja nie mogę się umyć, bo tu jest także ubikacja i to jest miejsce nieczyste. Koran mi nie pozwala w takim miejscu robić ablucji! – stwierdził pilot i wyszedł z toalety.

- Pilot! Ale my na statku mamy tylko takie toalety! – odpowiedziałem zdziwiony.

- *Captain!* Jeśli ja się nie umyję i nie pomodłę, to nie popłyniemy dalej, rzucamy kotwicę! – wykrzyczał histerycznie pilot.

- OK! OK! Nie denerwuj się! Może coś wymyślimy – uspokajałem go. Tylko niech pomyśle, gdzie tu mógłbyś się umyć... Mam! Może w mojej kabinie w pentrze!?

- OK, *Captain!* Sprawdźmy więc tę twoją pentrę!

- Panie *Drugi* – zwróciłem się do drugiego oficera. – Pan teraz jesteś pilotem, słyszał pan, że pilot idzie się myć do mojej pentry!?

- Jasne panie kapitanie, chociaż nie za bardzo wiem jak tu się pilotuje!?

- Dasz pan sobie radę... prosta droga, nie wjedź pan tylko na brzeg, bo wojna nas tu zastanie...

Zaprowadziłem więc pilota do mojej pentry, usunąłem ze zlewozmywaka talerze i go wymyłem, a pilot się tym operacjom przyglądał. Wreszcie stwierdził:

- OK, *Captain!* Teraz tu jest czysto i nie ma ubikacji, to mogę się umyć.

Zostawiłem go samego, ale podglądałem co będzie robił. Jakież było moje zdziwienie, jak zobaczyłem, że pakuje mi nogi do zlewozmywaka, a potem myje tam intymne części ciała.

- Do cholery, a ja mam tam potem myć talerze!?! – wkurzyłem się. Zaraz go stąd wypieprzę na zbity ryj – pomyślałem, ale przypominałem sobie jego obietnicę, że nie pojedzie i rzuci kotwicę. Cholera, trzeba przeboleć, bo jeszcze nas tu zastanie wojna.

Umył się wreszcie, wlaź do mojej kabiny i zaczął mi ją przeszukiwać.

- *Captain!* Widzę, że masz tu kasety porno, to ja takich potrzebuję – powiedział chowając je do torby. Potrzebuję jeszcze parę butelek whisky – dodał, no i papierosy Marlboro.

- Przecież Koran zabrania picia alkoholu! – wypaliłem zgryźliwie.

- Allah nie wszystko widzi *Captain!* – odparował.

Faktycznie – pomyślałem – pamiętam jak piłem z Arabami, przy zasłoniętych zasłonach w oknach. To wystarczyło, żeby nie widział.

Dla świętego spokoju zapakowałem mu torbę żądanymi towarami i udaliśmy się na mostek.

Nie nadaremno marynarze nazywali ten kanał „Marlboro Kanał”, bo wszyscy mnie odwie-

dzający dopominali się o „bakszysz”, czyli prezent, oczywiście Marlboro.

Niektórzy głośno protestowali, że dostali za mało, nawet nie chcieli zejść ze statku.

Najbardziej wkurzył mnie jednak *Shipchandler*, który na samym wstępie zażądał Marlboro.

A przecież na całym świecie to *Shipchandler* przynosi prezenty załodze.

Mimo, że się usilnie broniłem, to i tak musiałem wydać czterdzieści kartonów. Obładowany prezentami



*Ismailia.*

pilot wreszcie wdrapał się na mostek.

- No i jak panie *drugi*? Jak się pilotuje? – spytałem *pro forma*, widząc że wszystko jest OK.

- Dobrze panie kapitanie! Nie ma problemów!





- No to jedź pan dalej, bo on będzie się teraz modlił.

Nasz pilot rozłożył na mostku jakiś kocyk i zaczął się modlić. Bujał się, kłaniał, klękał i wstawał mamrocząc. Trwało to dosyć długo i najbardziej martwiło mnie, że w tym czasie nie zwracał w ogóle uwagi gdzie płyniemy.

Historia powyższa powtórzyła się jeszcze cztery razy i doprowadziła mnie w końcu prawie do szaleństwa. Najważniejsze jednak było, że po dwóch dniach wypłynęliśmy z tego piekła na piękne, błękitne Morze Śródziemne.

- No jesteście uratowani – odetchnęła załoga, a ja szczególnie... nie od wojny... ale od arabskich pilotów.

PŻM zapłacił nam po cztery dolary dziennie za przebywanie w strefie wojennej.

Całe te dwanaście dolarów każdy z załogi przekazał na fundusz budowy marynarskiej kaplicy w szczecińskiej katedrze, bo przecież ktoś tam wysoko nad nami czuwał, że po takim rejsie wróciliśmy cali i zdrowi do domu.

## Congo River

Congo River – w górnym biegu Lualaba liczy 4667 kilometrów długości, to rzeka w Afryce Równikowej, uchodząca do Oceanu Atlantyckiego. Jej zlewnia pokrywa 12% kontynentu.

Jej główne dopływy to: Ubangi (2,3 tys. km), Lomami (1,5 tys. km), Kasai (2,5 tys. km), Lamela, Lufira, Luwua, Aruwimi, Ruki, Kuango. Powierzchnia dorzecza to 3700 tys. km<sup>2</sup>. Źródła jej tryskają na wyżynie Katanga, na pograniczu Zairu, Angoli i Zambii. Przepływa przez jezioro Upemba, Kotlinę Konga i Góry Krystaliczne. Rzekę przecina zespół wodospadów i trudnych do przebycia katarakt.

Przecinając Góry Krystaliczne tworzy zespół najpotężniejszych wodospadów świata. Czterdziestometrowe wodospady Livingstone’a i Chutes De Livingstone, mają średni roczny przepływ 35110 m<sup>3</sup>/s. Dla porównania słynna Niagara ma tylko 5936 m<sup>3</sup>/s. Średni roczny przepływ przy ujściu rzeki to 40 tys. m<sup>3</sup>/s. Ze względu na liczne progi i wodospady, rzeka jest żeglowna tylko na niektórych odcinkach.

W jej dolnym biegu, koło miasta Matadi, znajduje się zespół wielkich elektrowni – Inga. Inga to także nazwa wodospadów o wysokości 96 m.

M/V *African Azalea* płynęła znowu do Matadi na Congo River w zachodniej części Demokratycznej Republiki Konga – ośrodka administracyjnego prowincji Dolny Zair, na lewym brzegu rzeki Kongo, około sto trzydzieści kilometrów od jej ujścia do Oceanu Atlantyckiego. Mieszka tam około 250 tys. mieszkańców (dane z roku 2001).



Matadi.

Matadi to także główny port kraju (jeden z największych w Afryce Środkowej). Wodospady Inga położone czterdzieści kilometrów powyżej Matadi, uniemożliwiają dalszy ruch statków.

Ta rwąca potęga, wpada do Oceanu Atlantyckiego tworząc kanion podmorski.

- *Chief!* Congo River przed nami – teraz maszyna musi chodzić jak



szwajcarski zegarek. Wiesz przecież, że prąd na rzece dochodzi czasami do dwunastu węzłów... to zależy od opadów w górze rzeki.

- *Captain*, ale szwajcarski zegarek chodzi tylko do przodu – zażartował Darek.

- No tam będziesz musiał dać ile masz do przodu, na szczęście z ostatnich wiadomości – prąd ma tylko około siedmiu węzłów.

- Zdaję sobie sprawę, że jakby tam coś stało się z maszyną, to statek stracony – głośno myślał mechanik.

- Odpukać... Wiesz, pod mostem jest największy prąd – tam dajesz ile możesz, a tuż za mostem cumujemy i trzeba hamować.

- Wiem... wiem... byłem tam już parę razy. Raz statek na całej naprzód stanął pod mostem i nie mógł przez parę godzin ruszyć do przodu... walcząc z silnym prądem.

*Banana Pilot* zabrał nas tylko na połowę drogi do Boma, gdzie rzuciliśmy kotwicę w oczekiwaniu, aż nasz siostrzany statek *African Begonia* zwolni nabrzeże.

Od kilku godzin gadałem na radiu z kapitanem *Begonii* (też Polakiem).

- Wychodzimy o czternastej – możecie już ruszać – meldował.

Wybraliśmy więc kotwicę i ruszyliśmy w górę rzeki.

- Cholera... załadunek nam się przedłuży – jak nie wyjdę do piętnastej, to dopiero jutro rano – nagle krzyknął na radiu.

- Pilot! Kapitan *Begonii* mówi, że może wyjść dopiero jutro...

- *Captain*... jakby nie wyszli, to rzucimy kotwicę przed mostem – stwierdził pilot.

- Przed mostem!!! W żadnym wypadku!!! – zaoponowałem. Nie zgadzam się, bo nie damy rady nabrać szybkości na przejście pod mostem – tam gdzie największy prąd.

- OK, *Captain*... to rzucimy trochę bliżej, o tu – pokazał mi na mapie – tylko, że tu mogą do nas strzelać rebelianci z Angoli...

- To może wrócimy na kotwicę do Boma? – sugerowałem.

- Płyniemy dalej – tak chce Stacja Pilotów – po rozmowie na UKF-ce poinformował pilot.

Na szczęście, problem rozwiązał się sam. *Begonia* wyszła o piętnastej, zwolniła nabrzeże i miniliśmy się tuż przed mostem – pozdrawiając syrenami.

- *Speed 5 knots* – meldowałem pilotowi tuż przed mostem.

- OK, *Captain*! *Current only 7 knots* – cieszył się pilot.

Pod mostem jednak prąd dał nam się we znaki, bo statek stanął w miejscu.

Maszyna wyła jak szalona, a my nic do przodu, a most nad głowami. W pewnym momencie nawet zaczęliśmy się cofać...

- Dawaj ile możesz, bo jedziemy do tyłu! – ryknąłem przez telefon do maszyny.

Pilot szukał słabszego nurtu, widać to było po wodzie, aż wreszcie go znalazł i pomalutku ruszyliśmy do przodu.

- Uff! Jesteśmy uratowani! – westchnąłem.

- *Slow Ahead!* – tuż za mostem krzyknął pilot. – Przestraszył się, że za szybko płyniemy na keję – znajdującą się 300 metrów za mostem...

Nagle znowu statek zaczął się cofać – zniosło nas... Na wodzie zauważyłem wyraźny nurt silniejszego prądu.

- *Full Ahead!!!* – ryknąłem i przestawiłem rączkę telegrafu na całą.

Z zapartymi oddechami obserwowaliśmy, czy statek ruszy do przodu... Maszyna wyła na pełnych obrotach – wreszcie pokonałszy prąd i „jak żółw” zbliżaliśmy się do kei.

- *Let go port anchor!!! Stop Engine! Souvenir!* – krzyknął tuż przed keją pilot, bo nagle prąd zmalał, a przy kei wykręcił i był z nami pchając nas na nabrzeże.

Udało się – delikatnie złożyliśmy się prawą burtą do nabrzeża.





- Szybko podawać cumy – poganiałem Filipińczyków – mamy tylko dwadzieścia minut na zacumowanie, bo po osiemnastej płacimy więcej...

Pośpieszyli się – zacumowaliśmy o 17.50 i na statek wtoczyła się piętnastoosobowa zgraja oficjeli na odprawę. Oczywiście każdy przyszedł po *souvenir* – butelkę i papierosy.

Ładowaliśmy w Matadi wytłoki z amerykańskiego młyna.

Od jaskającego się agenta nauczyłem się miejscowego języka Lingala i zaskakiwałem wizytujących pytaniem:

- Boni (Cześć). Sango nini? (Jak się masz?).

- Malamu... (Dobrze) – odpowiadali zdziwieni.

Potem włączałem im muzykę buszmenów Yansi (nagrana dla mnie przez agenta) i tańczyliśmy wspólnie taniec czarownika.

- Ovandaka wapi? (Skąd pochodzisz?) – spytałem kiedyś agenta.

- Mu Yansi (Jestem Yansi) urodziłem się tam gdzie jest wirus Ebola – odpowiedział z uśmiechem.

- To ty jesteś z Kikwitt!!! To niedaleko stąd – tam jest wirus Ebola!!!

- Skąd wiesz *Captain*? – spytał zdziwiony.

- Chodź, to Ci pokażę... Mam wszystko w komputerze.



*Most na Congo River.*

Następnie wyciągnąłem z komputerowej encyklopedii wszystko o wirusie.

- *Captain*, to prawda co tu pisałeś... po tygodniu od zarażenia człowiek krwawi do wewnątrz i na zewnątrz... nie ma ratunku, umiera się w strasznych mękach.

- Cholera! A ja mam dreszcze – może to Ebola? – zażartowałem.

- To masz *Captain* tylko tydzień życia – odpowiedział poważnie agent. – Ale mamy też tu muchy Tse-Tse, to jak cię ugryzie, to zaśniesz i nie będziesz wiedział, że umarłeś – żartował.

- No jeszcze przedtem mogą mnie zabić, bo jest wojna – odpowiedziałem mu poważnie.

Ładowaliśmy przez dziewięć dni, chcieliśmy z *chiefem* mechanikiem wybrać się na farmę młyna Seaboarda, ale agent nie mógł nam załatwić pozwolenia od *imigration* – gdzieś tam w dżungli jeszcze toczyła się wojna domowa. Wojna o kopalnie diamentów.

W dół rzeki było już łatwo, płynęliśmy jak motorówką, nasz staruszek nigdy jeszcze nie rozwijał takiej szybkości.



Załadowaliśmy znowu cement do Åhus w Szwecji. Pierwszy odcinek trasy z Bremen musiałem przebyć z pilotem. Potem po Wezerze i Łabie pilotowałem już samodzielnie, jak zwykle zresztą.



*Podejście do Bremen.*

Niekiedy siedziałem na mostku po dwa-dzieścia godzin! Bo było nas tylko dwóch oficerów i wachty z *chiefem* trzymaliśmy po połowie. Trzeba więc było teraz wykorzystać obecność pilota i trochę odespać.

Nie było mi to jednak dane. Ledwie tylko przymknąłem oko, odezwał się głośnik nad głową.

- Panie kapitanie, mówi *pierwszy*, niech pan natychmiast przyjdzie na mostek!

Zerwałem się na równe nogi i po kilku sekundach byłem już na mostku.

- Co się dzieje, panie *chiefie*?...

- Przed chwilą marynarze rzucili prawą kotwicę przy całej naprzód! Oczywiście poszła w diabły razem z łańcuchem!

- Jak to, rzucili? – spytałem zdziwiony.

- Sam nie wiem, jak tak można! Rzucić kotwicę przy całej naprzód? Zresztą nikt im nie kazał jej ruszać! To samowola!

- A kotwica? – zapytałem znowu. – Co z nią?

- Poszła w diabły! – denerwował się *chief*. – Tylko dymek rdzy zobaczyłem!

Statek w ogóle nie zareagował...

- *Captain!* – wtrącił się mocno zdenerwowany pilot. – Chyba masz *crazy sailors*, pieprzonych marynarzy!

- Panie *chiefie*, wołaj pan tych marynarzy na mostek! – poleciłem.

Po kilku minutach pojawiło się na skrzydle dwóch marynarzy, od stóp do głów upakanych błotem, wylatującym z komory kotwicznej. Stali ze spuszczoneymi głowami, nic nie mówiąc.

- Co się stało!? – wrzasnąłem. – Mówcie do cholery!

- Panie kapitanie, kotwica stuknęła i chciałem ją podciągnąć, a ona nagle poluzowała się i jeden szakiel poleciał do wody – powiedział młodszy.

- Gdy usłyszałem, że leci, przybiegłem pomóc – dukał drugi marynarz. – Próbowaliśmy ją wyciągnąć, a wtedy ruszyła dalej.

- Jak to możliwe, do diabła? Musieliście ruszyć hamulec przed wkuplowaniem!

- Ledwie ją dotknąłem! Od razu poleciała! – płaczącym głosem tłumaczył młody marynarz. – Chyba hamulec nie trzymał...

- Ile szaki w końcu się urwało?

- Liczymy, że około ośmiu...

- No to ładnie – powiedziałem chłodno, aby ich trochę postraszyć. – Armator was za to obciąży! Taka kotwica i tyle szaki, to kosztuje ładnych kilka tysięcy dolarów...

Ale strachy na Lachy. Nikt nikogo nie obciążył i nie obwinił. Nie było też dochodzeń i Izb Morskich. Niemiecki armator stwierdził tylko sentencjonalnie, że takie jest morze, czasami da, czasami zabierze. Wynajęty holownik wyciągnął kotwicę z łańcuchem i w następnej podróży ją zabraliśmy i założyliśmy.





Podobno niegdyś tak srogie zimy bywały, że cały Bałtyk skuwało lodem. Z Polski do Szwecji można było przejść pieszo. Tak mawiali najstarsi marynarze, z którymi zdarzyło mi się pływać. Marynarskich gadek nigdy nie traktowałem zbyt poważnie. A tymczasem na taką właśnie zimę natrafiłem, kiedy moim małym *Lipskiem nad Biebrzą* wychodziłem zimowego poranka z Holtenau. Wiadomo, *Lipsk* maleńki, wszystkiego niecałe trzy tysiące ton nośności oraz dwa i pół tysiąca koni mechanicznych. I jakby na złość jeszcze lekki, bo pod balastem. Ale pomyślałem, raz kozie śmierć, trzeba jakoś przebić się do Szczecina.

Z informacji, jakie dostałem w Kanale Kilońskim, wynikało, że cała droga jest skuta grubym lodem. Większość statków stoi. Lodołamaczy nie ma. Każdy musi radzić sobie sam. Po wyjściu ze służby Holtenau zacząłem przyglądać się statkom idącym ze mną na Bałtyk. Wybrałem najsilniejszy.

- Panie *chiefie*! Płyniemy za tym ruskim trawlerem – zadysponowałem. – Wygląda na to, że ma kilka koni pod maską. Musi służyć nam za lodołamacz...

Ranek był paskudny. Wiał ostry, wschodni wiatr. W dodatku było pochmurno i przenikliwie zimno. Łód wokół statku miał około dwudziestu centymetrów grubości, ale przepływające statki już go pokruszyły. Póki co, było OK. Płynęliśmy za ruskim trawlerem dwa, trzy kable, z szybkością około sześciu węzłów. I tak było do Gedser, gdzie w wąskim gardle łód został spiętrzony przez wschodnie wiatry.

- Uważaj, uważaj! *Najediesz na mienia* – krzyczał w UKA-efce zdenerwowany *Rusek*. – *Dawaj, dawaj wpięriod! Nie bojsja* – odpowiadałem, siedząc mu kabel za rufą. Musiałem tak jechać. Gdybym pozostał w tyle, utknąłbym na amen.

Po prostu, uciekłby mi. Właściwie jechałem od Holtenau całą naprzód, a zdejmowałem tylko trochę na nastawie śruby, gdy do *Ruska* było z pół kabla. Czyli około stu metrów, długość naszego statku. Z mostku wyglądało to tak, jakbyśmy za chwilę mieli wjechać dziobem w jego otwarty na sieci slip. Skóra cierpła mi na samą myśl, że on nagle utknie w lodzie, a ja nie zdążę *Lipskiem* wyhamować... I tak szliśmy wspólnie cały dzień. Nieustanna wojna nerwów. I pokrzykiwania na UKA-efce. Wokół prawdziwe miasteczko statków, które ugrzęzły w lodach. Zapadł wieczór. Mimo naszego reflektora, który cały czas rozjaśniał rufę trawlera, coraz trudniej było obliczyć odległość między nami.

Przy tak małej odległości, radar był mało przydatny. Liczyły się tylko sekundy mojej reakcji na telegrafie. A stałem już przy nim cały dzień!

- *Paliak, uważaj! My stoim!* – nagle wykrzyknął w UKA-efce *Rusek*. Natychmiast przesunąłem rączkę telegrafu na cała wstecz i zacząłem w napięciu obserwować, czy wjedziemy mu na rufę, czy nie?

- Prawo na burtę! – warknąłem do sternika. – O, kurwa, jak blisko! Staniemy, czy nie?! – medytował swojsko *chief*.

- Stoimy! – skwitowałem z ulgą. Udało się. Rzeczywiście *Lipsk* stał. Ale zaledwie kilka metrów od rufy *Ruska*. Łód i maszyna zatrzymały statek dosłownie w ostatniej chwili. Wszakże zatrzymanie statku w takiej temperaturze oznaczało nie tylko sukces, że nie doszło do kolizji. Także przegraną, bo wyglądało na to, że już nie popłyniemy dalej. Potem próbowaliśmy jeszcze z godzinę kopać wstecz i naprzód, lecz nic to nie dało. Tyle tylko, że wycofaliśmy się w stronę wykopanej wcześniej rynny. Rosyjski trawler walczył trochę dłużej, ale w końcu on także zrezygnował. Zapadła cisza. Uderzyło w nas zmęczenie, przemieszane z przynębieniem.

- *Nu, Paliak, tak stoim wmiestie do lieta* – żartował na UKA-efce ruski kapitan.

- Cholera! Masz rację! – odpowiadałem bez humoru. – Lodołamacza tu nikt nie przyśle. Ale może potem spróbujemy pojechać?



- *Posmotrim, uwidim, siejczas ja idu otdychat...*

No i nasz kontakt się urwał. Otulała nas mroźna noc. Staliśmy nieruchomo od kilku godzin. Co pewien czas podrywałem chłopaków do boju. Statek warczał i stękał, próbując wyrwać się z lodowego uścisku. Niestety, wszystko na nic. Sytuacja była naprawdę niebezpieczna, gdyż lody mogły nas zdryfować na mieliznę.



*Oblodzenie statku.*

W tej silnie przygnębiającej atmosferze za całą rozrywkę musiały nam wystarczyć rozmowy między statkami, jakie utknęły wokół nas. *Przemysł* i *Rybnik* stały w pobliżu od dwóch dni. Nagle usłyszałem na UKA-efce rozmowę *Rybnika* z *Bronisławem Lachowiczem*.

- Panie kapitanie, przejedź pan koło mnie, dobra? Może wtedy dałbym radę za panem? ...

- Gdzie pan stoisz? – zapytał w odpowiedzi kapitan *Bronisława Lachowicza*.

- Za *Gedserem* – rzekł dowódca *Rybnika*, po czym podał dokładną pozycję statku.

- Panie kapitanie – odrzekł po chwili *Bronisław*. – Nie da rady. Stoicie na trasie, a ja tnę trasę z boku. I bardzo się śpieszę! Jesteśmy, jak pan wie, kontenerowcem i musimy być punktualnie w Gdyni...

- Ależ, panie kapitanie, tu przy mnie nie ma grubego lodu! – próbował jeszcze wyjść na swoje *Rybnik*. – Przecież nasze statki należą do tego samego armatora!

- Proszę pana, ja się lodów nie boję, mam osiemnaście tysięcy koni i idę w tych lodach trzynaście knotów. Pan wybaczy, ale nie mam czasu na zbaczanie z trasy...

- Panie *Lachowicz*! – włączyłem się do rozmowy. – Mówi kapitan *Lipska nad Biebrzą*.

- Słucham pana!

- Mówił pan, że tniecie trasę. Jeśli tak, to będzie pan przechodził obok mnie. Może chociaż nad nami się zlitujecie?

- Gdzie pan stoisz?

- Za *Gedserem*, ale trochę w bok... Tu podałem pozycję.

- Rzeczywiście, będę koło pana przechodził... Dobra, spróbujemy. Podejdę trochę bliżej, może was wyłuskam – powiedział z wyraźną niechęcią w głosie.

- Uważaj! – krzyknąłem do Ruska. – *Za pół czasu kontienierowiec budiet prachdił!*

- *Spasiba, budiem gatowyje...* Po pół godzinie, gdy *Lachowicz* miał do nas jeszcze ze trzy mile, usłyszeliśmy trzask kruszonego lodu i nasz kochany *Lipsk* zaczął się bujać na wodzie.

Tymczasem *Lachowicz* płynął trzynaście węzłów...

- Panie *Lachowicz*! – wrzasnąłem grzecznie w UKA-efkę. – Czy mógłby pan łaskawie trochę zwolnić, bo nie zdążymy załapać się za wami?

- No, dobra... Ale, wie pan, nie mam czasu. Przejdę obok was i jadę dalej...

- OK, OK. Tylko chwilkę. Żebyśmy zdążyli wskoczyć w wasz tor...

*Lachowicz* przeszedł obok naszej lewej burty, jak taran. Najpierw *Lipskiem* silnie zakołysało, a potem łód zaczął pękać, jak wafelek...

- Wolniej, wolniej! – krzyczałem w UKA-efkę. – Już się rozpędzam!

Rączka telegrafu przeszła na całą naprzód. Szliśmy nawet nieźle. To była duża ulga





po przymusowym postoju. W końcu udało nam się wcisnąć w tor wodny *Bronisława*.

A nasz przyjaciel *Rusek* nie zdążył.

- Panie *Lipsk*! Panie *Lipsk*! Jadę bardzo wolno naprzód, wolniej już nie mogę!

- Dziękuję panu za dobre serce! Może jeszcze kawałek, już prawie siedzę panu na ogonie...

Dowódca *Bronisława Lachowicza* dał nam jeszcze pół godziny wspólnej jazdy. To była wyjątkowa uprzejmość z jego strony. Ale potem znowu zawarczał w UKA-efce:

- Czy już się pan rozpędził? Bo ja teraz jadę wolno naprzód...

- Jadę cała naprzód i trzymam się pół kabla za pańską rufą.

- Widzę, że nie mogę pana dalej holować – oznajmił sucho. – Już mówiłem, że nie mam czasu...

- Kochany, jeszcze kawałeczek – błagałem. – Zaraz będą cieńsze lody. Już nawet widzę pęknięcia. Bardzo liczymy na pańską solidarność...

Do dziś nie wiem, jak mi to się udało. Ale doprowadził nas aż do Arkony.

Aż cztery godziny jechał wolno naprzód! Nad ranem jednak już nie wytrzymał.

- Dalej nie mogę! – stwierdził kategorycznie. – Teraz już musi pan sam dawać sobie radę ...

- Dzięki stokrotne. Nigdy panu tego nie zapomnę. Liczę, że w świetle dnia uda mi się jakoś przebić dalej... „Przywalił” i w krótkim czasie zniknął nam z oczu. W ten sposób zostaliśmy sami w oślepiającej bieli lodów. Nie było to przyjemne uczucie. Pocieszała nas świadomość, że udało nam się przebić tak blisko domu. Ale nie było czasu na rozpamiętywanie. W lodach każda minuta ma znaczenie. Zresztą, nie tylko w lodach.

- Panie *chiefie*! – rzuciłem ostrym głosem, chociaż padałem z nóg po ponad dobie walki.

- Szukamy pęknięć, rynien i słabszego lodu! Płyniemy do trasy promów!

Tymczasem nie było źle. Nadal wiały wschodnie wiatry i pchały lód pod brzegi NRD. Wyszukiwaliśmy popękanego albo cieńszego lodu. Niekiedy trafiał nam się niezamarznięty jeszcze szlak jakiegoś wielkiego statku. Co tu gadać, mieliśmy w tej naszej szamotaninie dużo szczęścia. Bo w końcu udało nam się dotrzeć do trasy naszych promów Ystad-Świnoujście. Była nieźle rozjechana. Teraz chodziło o to, aby nie zgubić przetartego toru. I nie zgubiliśmy. Po trzydziestu trzech godzinach ciężkiego, napiętego zmagania się z lodami dopłynęliśmy wreszcie na redę Świnoujście. A tu sterczało uwieczonych piętnaście statków. Port był, oczywiście, zamknięty. Pilotówka nie mogła wypływać na redę...

- Stacja Pilotów Świnoujście! – krzyknąłem w UKA-efkę. – *Lipsk nad Biebrzą* woła.

- Odpowiada Stacja Pilotów, słucham.

- Wchodzę do portu! Poproszę o pilota przy kapitanacie!

- Co pan też mówi, panie *Pieprz nad Lipskiem*? – odkrzyknął zdziwiony i trochę rozbawiony dyspozytor.

- Tak jest! Wchodzę do portu i poproszę o pilota! – powtórzyłem z dumą.

- Skoro pan taki mocny, to prosimy! Ale uwaga! Ze Świnoujścia wychodzi duży „narzędziowiec”...

- Tym lepiej! Przebiję mi trasę! – stwierdziłem z zadowoleniem.

Nie było jednak tak dobrze, jak to sobie wymyśliłem. Tor był wąski i wychodzący „narzędziowiec” przeszedł tylko pół metra od naszej lewej burty. Modliłem się, żeby nas nie zahaczył. Między burtami łamany lód strzelał w górę jak z działa.

- Udało się! – ryknęli wszyscy na mostku, gdy weszliśmy w główki falochronu.

Pilot wdrapał się do nas i spojrzał zdziwiony.

- Jak pan tu wszedł? – zapytał od razu.

- No cóż, niech pan zajrzy nam pod maskę – odpowiedziałem uśmiechnięty.

- Panie kapitanie, proszę nie żartować! – rzekł pilot. – Przecież wiem, ile to wasze pudełko ma koni! Chodzi o to, że od kilku dni nie wszedł do portu żaden statek! Tylko promom się to udaje!



- Panie pilocie, *Lipsk* to lodolamacz! – zawołałem ubawiony po pachy.

Proszę zobaczyć kogo prowadzimy za sobą! A za nami wchodziły do Świnoujścia *Rolnik* i prom *Silesia*, którym udało się ruszyć z redy i wejść w naszą trasę. Potem zacumowaliśmy w Szczecinie. I nagle zrobił się dziki szum, bo wszystkim przerwaliśmy błogie nieróbstwo. Następnego dnia, z samego rana, wezwano mnie do głównego nawigatora PŻM. Po drodze zamartwiałem się, co też może ode mnie chcieć kapitan Bargielski. Powitał mnie pytaniem.

- Panie Włodku, jak pan wszedł do Świnoujścia? Przecież wszystkie nasze statki stoją w lodach na Bałtyku...

- Panie kapitanie, trzeba spojrzeć pod maskę *Lipska*... – rozpocząłem swoją śpiewkę.

- Dobra, dobra. Niech pan nie żartuje. Z tego pańskiego niespodziewanego wejścia zrobiła się wielka afera. Wszyscy u armatora pytają, dlaczego mały *Lipsk* się przebił, a większe nie mogą? Nawet ministerstwo się zdziwiło...

- No cóż. Jak serio, to serio. Trzeba podziękować *Bronisławowi Lachowiczowi* z PLO – odpowiedziałem poważnie.

A potem usiedliśmy i opowiedziałem głównemu nawigatorowi, jak to z nami naprawdę było. Punkt po punkcie. O wyjściu z Holtenau, o ruskim trałowcu, o *Lachowiczu* i wreszcie o naszych poszukiwaniach cieńszego lodu. Również o tym, że przez trzydzieści trzy godziny nie schodziłem z mostku. Kapitan Bargielski serdecznie mi pogratulował, obiecując wysłać oficjalne podziękowania gdyńskiemu armatorowi.

Nie wiem, czy to zrobił. Ale wychodząc z budynku PŻM zastanawiałem się, czy peżetomowskie podziękowania przypadkiem *Lachowiczowi* nie zaszkodzą.

Bo moje niespodziewanie wejście z *Lipskiem* w niczym mi nie pomogło. Wręcz zaszkodziło, a w mojej kieszeni też nic nie zadzwieczało.

Ale taka już nasza uroda, Panie i Panowie.

## Humber River

Na doku w Gdyni stał mały szary stateczek, patrzyłem na jego podziurawione dno. Po wejściu na mieliznę, trzeba było je wymienić. Oglądałem go potem bardzo dokładnie podczas dwóch tygodni remontu, bo właśnie mustrowałem i miałem przez następne cztery miesiące nim dowodzić.

Staruszek z nowym dnem i niektórymi wyremontowanymi zbiornikami wyruszył znowu na dziwną rzekę Humber, tam gdzie przeżył swoją ostatnią „mieliznianą” tragedię.

Stary kapitan (Polak), bijąc się w piersi „zaklinał się”, że więcej na tym statku nie popłynie i słowa dotrzymał.

M/S *Cemmo* norweski cementowiec woził zwykle cement po Europie. Tym razem mieliśmy załadować cement z Aalborga (Dania) do Goole w Anglii.

Powoli z pilotem dochodziliśmy do nabrzeża cementowni w Aalborgu. Nagle zauważyłem, że prąd za bardzo niesie nas na wystający narożnik nabrzeża.

Dopałem do pilota.

- Pilot, prąd niesie nas za mocno na keję!

- OK, Captain! OK, no problem.

- Full ahead, hard starboard! – ryknął pilot do sternika.

Nasz stateczek nie miał jednak tyle siły, żeby wykręcić i dalej dryfował w obranym kierunku. Schwyciłem rączkę telegrafu i dałem całą wstecz, żeby zmniejszyć siłę uderzenia, miałem





nadzieję, że dziób pójdzie w prawo i statek złoży się łagodnie lewą burtą do prostopadłej kei. Na wstecz jednak nasza dychawiczna maszyna też nie miała siły i nieuchronnie dziób celował w róg kei.

Ryknałem na dziób:

- Uwaga na odbijaczach!

Za chwilę lewą burtą na dziobie delikatnie oparliśmy się o róg nabrzeża.

Odetchnąłem, oparł się – nie uderzył, nie powinno się nic stać. Wybiegłem na skrzydło i oblał mnie zimny pot, na keję sikała woda z mojego *forepeaku*.

- Kapitan tu na rogu kei wystaje metalowe zbrojenie i ono zrobiło nam dziurę w *forepeaku* – meldował pierwszy oficer.

- Do diabła, nieźle się zaczęło! – warknąłem wściekły.

Na kei machała rękoma jakaś kobieta.

- To moja żona, cholera chciałem jej pokazać jak dobrze manewruję, nie przewidziałem, że tu będzie taki prąd – mamrotał zdenerwowany pilot.

Odstawiłem pilota od manewrów i sam powoli zacumowałem do nabrzeża cementowni. Zeszliśmy wszyscy na keję, oczom naszym ukazał się żaloszny widok, z dziury w *forepeaku* jak z fontanny sikała woda na nabrzeże.

Pilot przepraszał mnie w kółko, ale go nie słuchałem.

W głowie kłębiły mi się myśli.

- Cholera, moje pierwsze w karierze uderzenie w keję, dlaczego akurat na tym statku?

- Pierwsze manewry i dziura, jak ja będę wyglądał teraz w oczach armatora?

- *Chief!* Niech pan robi zdjęcia tej dziury i tego nabrzeża! – poleciłem *pierwszemu*. – Ten róg na pewno dawno był rozwalony przez inne statki!

Zgnębiony połażłem do kabiny pisać raporty o wypadku.

Armator zawiadomiony przysłał zaprzyjaźnioną ekipę remontową z Aalborga.

Weszliśmy wspólnie do *forepeaku* i przeraziliśmy się widoku – burty i wręgi były przeżarte rdzą. Ten zbiornik chyba nie był remontowany od nowości!

- *Captain*, tu nie będzie do czego przyspawać łaty – martwił się majster.

Teraz wiedziałem, dlaczego stalowy kątownik na rogu kei, wszedł w burtę jak w masło.

Ładowaliśmy rurą cement prosto z cementowni, gdy nagle usłyszałem huk. Wyjrzałem przez bulaj, nad statkiem unosiła się szara chmura cementu. Pękł fabryczny wąż ładujący cement i około trzydziestu ton szarego proszku pokryło dokładnie cały statek. Załoga rzuciła się szybko do płukania – za chwilę, jak to stwardnieje, będzie bardzo ciężko tę warstwę usunąć!

*Foreman* z fabryki przyniósł mi list obciążający za uszkodzenia rogu nabrzeża – chcieli sobie wreszcie wyremontować całą keję na nasz koszt. Tu się jednak przeliczył, przedstawiłem mu zdjęcia, na których wyraźnie widać było stare uszkodzenia i dodałem do tego mój protest, że na tym bardzo niebezpiecznym rogu nie powinien sterczeć kątownik, lecz chroniący go odbijacz.

Wręczyłem mu także drugi protest za zabrudzenie statku trzydziestoma tonami cementu, zaznaczając, że obciążę ich za malowanie całego statku. Po dyskusji ze swoimi szefami, przyszedł znowu do mnie z propozycją podarcia wszystkich protestów, co natychmiast wykonaliśmy.

Dziurę załatano, ale przy okazji armator dowiedział się o katastrofalnym stanie *forepeaku*. Zamówiłem na jego polecenie kupę żelastwa i rzuciłem dwóch *fitterów* do *forepeaku*, którzy pracowali całe dnie, aż wymienili wszystkie skorodowane wręgi na nowe.

Tyle było z tego wypadku pożytku.

Dziwnie, ale armator nie miał do mnie o to pretensji i w ogóle nie poruszał tego tematu.

Popłynęliśmy na szaloną Humber River, załadowani jak zwykle na *full* – 5,5 metra zanurzenia, tyle ile można, żeby wejść do Goole. Pilot zaczął mnie wciągać w tajniki nawigacji na rzece.





### *Podejście na Humber River.*

Przed wszystkim poprawił mi mapę.

- *Captain*, tej wyspy już nie ma, teraz stworzyła się tu nowa – malował na mapie.
- Poza tym koryto rzeki zmienia się ciągle, prąd dochodzi do ośmiu węzłów, dlatego boje przesuwamy co tydzień w inne miejsca.
- Musisz też wiedzieć, że prawie nigdy nie wiadomo jaki dokładnie będzie stan wody.

Do mostu musimy zdecydować czy wystarczy wody, bo potem już nie można zawrócić.

Przed mostem pilot zdenerwowany latał z lornetką wpatrując się w skalę na filarze mostu i odczytując wysokość pływ.

- Cholera, *Captain*, miało tu być sześć metrów, a jest tylko pięć i pół, akurat tyle ile mamy zanurzenia. Nie wiem czy przejdziemy!



*Humber River.*

Tuż przed słuzą w Goole rzucając kotwicę na silnym prądzie, trzeba się obrócić i rufą płynąć w górę rzeki. Tak trzeba wyliczyć, żeby dokładnie na wysokiej wodzie wchodzić do słuzu.

Udało się! Kotwica złapała, stary łańcuch wytrzymał, wczółgaliśmy się po dnie do słuzu. Po słuzie czekały nas trzy zakręty po dziewięćdziesiąt stopni, gdzie kręcąc na dziobowym szpringu mieściliśmy się w kanałach, mając tylko po parę metrów luzu. W tym porcie nie było holowników do pomocy.

Czołgaliśmy się jednak po mule, statek źle sterował i parę godzin na mostku włosy stawały mi dęba. Pilot dobrze pamiętał ostatnią tragedię *Cemmo*.

- *Captain*, to tu wtedy stali na mieliźnie, przechylili się trzydzieści pięć stopni na burtę, pamiętam były zdjęcia w gazetach. Większość załogi zdjęto ze statku, myśleliśmy że statek jest już stracony. Wiesz popękało dno i woda dostała się do ładowni z cementem.

- Wiem, wiem, widziałem to dno na doku – odpowiedziałem odpukując w nie-malowane drewno.





- Luzować dziobowy szpring – krzyczałem na bak.

- Jak tam rufa, ile metrów przechodzi?

Wiedziałem, że jak będę trzymał się blisko zakrętów przy narożnikach i jak wyluzuję szpring aż do nadbudówki, to rufa powinna przejść około pięć metrów.

Jednak manewrowanie w tych wąskich kanałach było zawsze niebezpieczne, czołganie się po mule i słaba maszyna, stwarzały sytuacje, w której statek nie sterował, kierował się na głębszą wodę i płynął sobie gdzie chciał.

Szczęśliwie zacumowaliśmy, wyładowaliśmy cement swoimi wężami do silosów (statek był samowyładowawczy) i przeholowaliśmy na inne nabrzeże pod załadunek.

Ładowaliśmy i z powrotem do Danii wieźliśmy... cement. Dziwny to interes wozić tam i z powrotem taki sam ładunek, ale załadowca twierdził, że był to gatunkowo inny cement.

Ten wieźliśmy do Korsor na budowę olbrzymiego mostu łączącego wyspy duńskie z kontynentem Europy. Załadowani jak zwykle po uszy na pięć i pół metra, po udanych zakrętach w kolejnych basenach portowych, celowaliśmy właśnie w śluzę, gdy dziób ślizgając się po mule zamiast w lewo zaczął kręcić w prawo prosto na wrota śluzy.



*Humber River.*

- Cała wstecz! – ryczał pilot.

- Odbijacze! – krzyczałem na dziób.

- Oparł się o wrota – meldował *pierwszy*, ale nic się nie stało, tylko pogięliśmy sztyce relingu na wrotach.

Zacumowaliśmy w śluzie i załatwiłem sprawę sztyc za butelkę whisky z *Dock Masterem*. Było przed północą jak zaczęliśmy wychodzić ze śluzy, statek czołgał się po mule i nie słuchał steru.

- Cała naprzód, prawo na burtę! – krzyczał pilot.

- Nie chce iść w prawo – meldował sternik.

Tuż za śluzą złapał nas silny prąd i niósł bokiem w górę rzeki. Dziób nie mógł skrócić w prawo pod prąd, maszyna dyszała na *full*, nie mogąc sobie poradzić z silnym prądem.

- *Let go* prawa kotwica! – wrzasnąłem na bak.

- Luzować do dwóch szakli i trzymać! – podchwycił pilot.

Próbowaliśmy kotwicą przytrzymać dziób w prawo i pomóc statkowi skrócić pod prąd. Nie pomogła jednak kotwica, w ciągu paru minut siedzieliśmy już na mieliźnie. Pilot znający tę mieliżnę, próbował jeszcze manewrując maszyną i sterem zejść z niej, ale silny prąd coraz bardziej wypychał nas dalej, a woda uciekała przy odpływie w zaskakującym tempie. Walczyliśmy z żywiołem z całą determinacją, rufa była na wodzie, więc kopaliśmy maszyną, wybieraliśmy kotwicę, ale prąd wzrastał z minuty na minutę i był od nas silniejszy, przecież nasz staruszek jak się rozpędził w morzu to robił tylko dziesięć węzłów. Po godzinie stało się jasne, że siedzimy na dobre i jedyną szansę zejścia mamy za dwanaście godzin na wysokiej wodzie. Holownika tu nie było, nikt nam nie mógł pomóc.

- *Chief*, mierzymy cały czas balasty i zenzy, żeby tylko znowu nie popękało dno.

Jak woda dostanie się do cementu, to stoimy tu na zawsze – tłumaczyłem *pierwszemu*. Obsondować cały statek naokoło, musimy zobaczyć dokładnie jak siedzi!

Na szczęście staruszek siadł równo na mule, w balastach i zężach było sucho, a przechylił się tylko siedem stopni.



- Boże, żeby tylko nie zwiększył się przechył – modliłem się na mostku.

Całą noc walczyliśmy z żywiołem, w pewnym momencie woda tak uciekła, że na dziobie zobaczyliśmy dno rzeki. Statek jednak trzymał się dzielnie, nie pękał, stał w tej samej pozycji. Nad ranem woda zaczęła rosnać, przybył holownik z dalekiego Hull. Zawiazaliśmy go na rufie, szarpnął ostro, aż strach było, że wyrwie polery. Czekaliśmy na najwyższą wodę i ustanie prądu, w tym momencie kopiąc wstecz maszyną ile można i szarpiąc rufę holownikiem.

Nagle zauważyliśmy, że nasz kochany stateczek ruszył na głęboką wodę.

- Płyniemy!!!! – wydarł się z gardeł marynarzy donośny krzyk radości.

Kolejne sondowania potwierdziły, że wszystko jest OK – przecieków nie było. Zatrzymaliśmy się po drodze przy pomocy w Blacktoft. Wyczerpany, zdruzgotany i podłamany, siedziałem w kabinie pisać raporty, protesty i rysując sytuację wejścia na mieliznę. Nagle do kabiny wpadł superintendent armatora (Anglik) kapitan George.

- *Captain, no problem!* – wykrzyknął. – Widzę, że jesteś niepotrzebnie zmartwiony.

- Ty się nie przejmuj, najważniejsze, że nie ma przecieków! Ja tym statkiem, będąc kapitanem, siedziałem na tej mieliznie dwa razy.

Patrzyłem na niego jak zza grobu, myślami błądząc jeszcze w tamtej nocy, w której przybyło mi lat. Pomyślałem, że może faktycznie zbyt mocno się martwię, jeżeli on się śmieje?

- Taka jest widzisz ta rzeka, a maszyna za słaba na nią, i w dodatku statek ciągle załadowany na *full* – ciągnął dalej Anglik. Wiedziałem to wszystko, ale dobrze było usłyszeć te zdania z jego ust. Faktycznie, nie było czym się martwić, wszystko skończyło się szczęśliwie, a armator przysłał mi i załodze podziękowanie za dobrą akcję ratowniczą.

Nie było też oczywiście żadnych Izb Morskich. Spokojnie zawieźliśmy cement do pięknego duńskiego miasteczka Korsor, dumni, że mamy swój udział w budowaniu potężnego mostu przecinającego Duży Belt.

Znowu mały port i zwrot dziewięćdziesiąt stopni, żeby trafić w wąskie gardło podnoszonego mostu. Pilot tłumaczy, że kiedyś musiał rzucić tu kotwicę i przerwał kable elektryczne pozbawiając całe miasto prądu.

Tym razem poszło jednak elegancko. Wyładowaliśmy w Korsor i znowu załadowaliśmy w Aalborgu cement z przeznaczeniem na... Humber River.

Ucieszyłem się, gdy dwóch angielskich pilotów poinformowało mnie, że tym razem w Goole jest za mało wody i wyładujemy w Immingham.

- *Captain*, to jest mój asystent – wyjaśnił pilot.

- On uczy się na pilota, czy mógłby pomanewrować twoim statkiem?

- OK – stwierdziłem niezadowolony. Niech się uczy, tylko dlaczego akurat u mnie – pomyślałem. Służy przeszliśmy OK i piloci razem zaczęli manewrować w spokojnym, dużym portowym basenie. Myślę sobie nic łatwiejszego do zrobienia, miejsca dużo, spokojnie bez prądu i wiatru. Okazało się jednak, że młody adept pilotażu spieprzył manewry podejściowe i starszy pilot kazał mu jeszcze raz wykręcić w dużym basenie i podejść powtórnie.

To mnie trochę zdenerwowało, że robią z nas statek treningowy, ale mówię sobie, chyba drugi raz podejdziesz dobrze. Rezultat był jednak nieciekawym, manewrowali obaj piloci i na końcu uderzyli dziobem w keję. Myślałem, że nic się nie stało, bo uderzenie było lekkie, ale po oględzinach okazało się, że luźno ułożony kamienny blok nabrzeża, leciutko się przesunął. Statek nie miał nawet zadrapania. Piloci przepaszając twierdzili, że te bloki są tak specjalnie luźno ułożone, żeby wyłudzać pieniądze od cumujących statków. Faktycznie za godzinę zjawił się Kapitan Portu z listem obciążającym. Butelki whisky i trzysta funtów załatwiły sprawę. Wtedy pomyślałem, chyba na tym statku już tak musi być. Czas było wracać do domu, kończył mi się urlop i trzeba będzie mustrować na duży, piękny statek w moim PŻM-ie.





W Korsor miałem schodzić, nowy kapitan jeździł już ze mną ponad tydzień, jak życzył sobie armator uczyłem go wszystkiego i przekazywałem statek dokładnie.

Jakież było moje zdziwienie, gdy na pożegnalne *party* w mesie, *chief* mechanik – Mirek wtaszczył razem z motorzystą coś ciężkiego (30 kg) owiniętego w papier.

- Kapitan, to jest prezent od załogi dla Ciebie – stwierdził Mirek.

Pomału odwinąłem papier i moim oczom ukazał się przepiękny mosiężny bulaj.

- Wspaniały, jak wymarzony do mojego baru – westchnąłem.

- Tak też myśleliśmy, że kapitanowi się spodoba, pucowaliśmy go przez tydzień – dodał motorzysta Kostek.

- Jak to pucowaliście, to skąd go macie?

- Wycięliśmy ze statku – spokojnie stwierdził Mirek

- O Boże! Jak się dowie armator to nas wypieprzy na zbity pysk – jęknąłem.

- Ten bulaj był wewnątrz w maszynie. W ogóle niepotrzebny – wycięliśmy go, a dziurę zaspawaliśmy. Nie martw się nic nie widać – z uśmiechem dodał Mirek.

## Mielizny

- *Chief*, ty tak dobrze robisz te obliczenia, jakbyś miał dużą praktykę we wchodzeniu na mielizny – żartował ze mnie kapitan Szkot, paradując w śnieżnobiałym mundurze ze szklaneczką whisky w ręku. Popijał chyba ze zmartwienia, bo nasz m/s *Care* stał na gruncie w główkach wejściowych rzeki Sulina, w Rumunii, a dwóch pilotów ograbiło go z papierosów.

„Stary” nie wiedział, że kilka lat wcześniej rzeczywiście w jednym tylko rejsie na *Białymstoku* siedzieliśmy na gruncie cztery razy. Zaczęło się wówczas w Kanale Kilońskim. *Białymstokiem* sterowało na zmianę dwóch niemieckich sterników, a kierowali nimi niemieccy piloci.

Pocziwy *Białystok*, stary *Empire*, miał wielkie koło sterowe, przy którym trzeba było się zdrowo napracować. Statek bowiem reagował na koło bardzo leniwie.

Nasz statek wtedy pospacerował po brzegu, zszedł do wody i jakby się nic nie stało popłynął dalej. Do włoskiej Barletty dotarliśmy bez większych przygód. Ale ledwie pilot wszedł na statek, natychmiast wprowadził nas na mieliznę. I to w samych główkach wejściowych do portu!

Siedzieliśmy tam dwa dni. Nie było lekko. Przyszły z pomocą holowniki. *Wywieźliśmy* kotwicę, zaczepiliśmy dziobową o falochron i wspólnymi siłami zeszlismy. A po przebadaniu statku, okazało się, że znowu nic mu się nie stało! Wspaniały *Empire*!



Safi.

Po wyładunku popłynęliśmy do Safi, w Maroku. Wszedł pilot i od razu wprowadził nas na plażę. Zdolny Arab. Statek był pusty, wiał silny sztormowy wiatr.

Po prostu, nie mógł skręcić w główki portu. I zdryfował na plażę. Potem każda fala wpychała nas dalej na piach. Kadłub trzeszczał i stękał przy kolejnych uderzeniach o dno.

*Chief* mechanik, nazwiskiem Skrzypek, który na *Białymstoku* pływał siedemnaście lat, rozkręcił maszynę



do tego stopnia, że omal się nie rozlecieliśmy. Próbowaliśmy zejść z tej cholernej plaży. Niestety, byliśmy bez szans. W ogóle to zrobiło się wesoło. Arabstwo zebrało się na plaży, ciesząc się uragliwie, że przybył im jeszcze jeden hotel. A my? Cóż my? My mogliśmy z dziobu schodzić bezpośrednio na piasek, co niektórych też cieszyło. W końcu jednak zabawa się skończyła. Z portu przybyły nam na pomoc dwa holowniki. Jako drugi oficer mocowałem je na rufie. Skrzypek rozkręcił maszynę na podwójną całą wstecz. Zakotłowało się, statek dostał drgawek. Emocje, jak diabli. Zapracowaliśmy razem, holowniki i my. Statek ruszył się z plaży i zszedł na głęboką wodę.

-Płyniemy! – rozdarła się szczęśliwa załoga.

Cieszyłem się razem z nimi. Stałem na rufie, gdy nagle pękł jeden z holi i wkręcił się w śrubę holownika. Drugi holownik, nie mógł nic na to poradzić, a chciał ratować kolegę. Rzucił więc nasz hol. Zaś *Białystok*, tak wspaniale uwolniony, zaczął znowu dryfować w stronę plaży. Tamtejszy tłum Arabów omal nie oszalał z wielkiego szczęścia. Wrzeszczeli i skakali. Tymczasem wysoka fala przybojowa podnosiła nas i uderzaliśmy dnem o piach. Nasz biedny *Empire* trzeszczał i jęczał, jak w najprawdziwszej agonii. Byliśmy wszyscy przekonani, że tym razem rozlecimy się już na kawałki. A „zestresowane” holowniki zajęły się sobą. Jeden wziął drugiego na hol i zaciągnął do portu. Byliśmy teraz zdani na własne siły. Nasza maszyna okazywała się bezsilna wobec sztormowego wiatru i wysokiej, przybojowej fali. Piasek plaży zaczął już sięgać do pierwszej ładowni. Pomału traciliśmy nadzieję. I kiedy topniała w oczach, zauważyłem nieoczekiwany powrót holowników. Oto uporały się z liną w śrubie i triumfalnie wracały do nas, aby nam podać rękę. Tfu! Hol podać! W kilka chwil później całą operację powtórzyliśmy. I, o dziwo, znowu dała ona efekt. Statek schodził z plaży!

-Płyniemy! – ryknęła ponownie załoga.

- Uuh! Faj! – zawyło zawiedzione Arabstwo na plaży. Tym razem byliśmy uratowani trwale. Holowniki szczęśliwie zaholowały nas do portu. Pomiary balastów i żez nie wykazały żadnych przecieków. Statek był zdolny do dalszej żeglugi. Więc po męczącym załadunku fosfatów, które zapaskudziły cały *Białystok*, wyruszyliśmy w drogę powrotną do kraju.

W kraju posłano nas do stoczni na doroczny przegląd. W końcu przecież statek miał już w kościach ładnych kilka miesięcy pływania i trzeba mu było zajrzeć pod brzuch. Kiedy więc postawiono go na doku, rzuciliśmy się obejrzeć dno. Ale dno było cacy. Kilka lekkich porysowań, wgnieceń żadnych. Czy to możliwe, że statek budowany jeszcze w czasie wojny i praktycznie przeznaczony tylko na jedną podróż w konwoju, byłby tak mocny i miał tak silny kadłub? A jednak! Idę o zakład, że dzisiejsze, nowoczesne statki nie wytrzymałyby takiej próby.

Po dziesięciu latach od tamtego rejsu na *Białymstoku*, zamustrowałem, już jako *chief*, do tego samego, pechowego kapitana. Tym razem na *Eugenii Cotton* popłynęliśmy do Danii.

Pamiętam, że w Świnoujściu wychodziliśmy wieczorem.

W mojej kabinie zebrało się kilku kolegów. Zaprosiliśmy też śliczną pasażerkę. Kapitan obiecał, że wpadnie po zdaniu pilota. Rozpoczęły się marynarskie opowieści. Zaś gdy zacząłem opowiadać, jak s/s *Białystok* wchodził na mielizny, usłyszeliśmy nagle charakterystyczny dźwięk szorowania dna statku po piasku.

Wpadłem na mostek.

-*Chief*, chyba siedzimy... – stwierdził melancholijnie „Stary”.

-Raczej tak, panie kapitanie... Siedzieliśmy na gruncie po zachodniej stronie toru, tuż za główkami falochronu Świnoujścia. Była noc, widoczność słaba. Pilot zszedł przy latarni. Okazało się, że przed nami płynął ruski statek. W pewnej chwili nagle zwolnił. Nasz kapitan – by go nie staranować – musiał skrócić w lewo. No i wyszedł lekko poza tor. A prąd wyjściowy pomógł wsadzić nas na mieliznę.





- *Eugenia Cotton*, co wy tam robicie?! – krzyczał na UKA-efce Kapitanat Portu, widząc w radarze, że coś tu nie gra.

- Cicho, nie odpowiadać! – warknął kapitan. – Spróbujemy zejść!

Jednak nasze wysiłki nie przyniosły rezultatów. Silny prąd wypychał nas coraz dalej na mieliznę.

- *Chief*! Płynie pilotówka! Leć na dziób! Może oni trochę nas popchną?

Ale słabiutka pilotówka, mimo zademonstrowanej ofiarności, nie zmieniła naszego położenia. Trzeba było wezwać holowniki, które ściągnęły nas po dwóch dniach pracy. Dno *Eugenie* nie popękało i mogliśmy płynąć dalej. Załoga mówiła, że to Jonasz. Czyli baba na burcie. Dlatego byliśmy szczęśliwi, gdy pasażerka wymustrowała w Danii. Ale ja wiedziałem swoje. Są pechowi dowódcy, a w każdym nieszczęściu trzeba mieć trochę... szczęścia.

Tego powyższego oczywiście nie opowiedziałem mojemu szkockiemu kapitanowi.

Któryś z pilotów powiedział mi po cichu:

- *Chief*, nie martw się, zejdziemy. My tu ciągle wprowadzamy statki na mieliznę, bo musimy na tym zarobić.

Oczywiście do ściągnięcia był zaangażowany rumuński statek, który holował nas z dziobu.

Po dwóch dniach na mieliznie w główkach Sulina River, zauważyłem nagle, że dziób naszego m/s *Care* nagle się poruszył.

- *Captain*! Za pół godziny schodzimy z mielizny – stwierdziłem i zabrałem Filipińczykowi ster, bojąc się, że wjedzie na główki falochronu...

- Co? Skąd wiesz? – zapytał kapitan z uśmiechem niedowierzania.

- Tego nas uczą w szkole – dodałem.

„Powachlowałem” trochę sterem i dziwnym trafem za dwadzieścia minut zeszliśmy z mielizny.

- *Chief*! Ale pomyliłeś się o dziesięć minut – z kamienną twarzą stwierdził kapitan.

## Mississippi

*Mississippi, ty czarna rzeko, ty musisz patrzeć na trud człowieka, na czarną dolę i lzy...*

Tak śpiewał o Mississippi słynny u nas w latach pięćdziesiątych czarnoskóry śpiewak amerykański, Paul Robeson. Rzeczywiście, ta rzeka, gdyby potrafiła mówić, mogłaby wiele opowiedzieć, także o mnie. Od lat patrzyła bowiem na mój marynarski trud. Polskie statki od wielu dziesięcioleci rzucały kotwicę w jej wodach, by przy tutejszych nabrzeżach ładować zboże lub paszę, przeznaczone dla Europy. Znałem więc Mississippi dobrze, bo bywałem tu teraz często, nie było dnia, aby nie ładowało tu kilka statków PŻM.

W tę podróż płynąłem na *Uniwersytecie Jagiellońskim*, a kierowaliśmy się do Nowego Orleanu. Najdłuższa rzeka świata, bowiem łącznie z Missouri liczy niemal siedem tysięcy kilometrów, nazywana jest przez Indian „Starym Człowiekiem” (*Old Man*) albo „Ojcem Wód”. Teraz zaznaczała swoją obecność już na sześćdziesiąt mil przed ujściem, zmieniając błękitne wody Zatoki Meksykańskiej na szare i mętne. Toczy przecież, osadzając przy ujściu, prawie 211 mln metrów sześciennych mulów rocznie! Ten osad każdego roku przesuwają ujście rzeki do stu metrów w głąb morza. Przy wysokim stanie wpada więc do Atlantyku w sekundę około 51 tys. ton wody! W miejscu, gdzie woda słodka napotyka na słoną, tworzy się na głębokości kilku metrów zawiesina zwana *slush*, tak gęsta, że potrafi nawet zmniejszyć szybkość statku.

Ojciec Wód, czy też Stary Człowiek, ma swe źródła przy jeziorze Itasca, leżącym 460 metrów nad poziomem morza, w stanie Minnesota. Niedaleko St. Louis przyjmuje dopływ Illinois i swej siostry Missouri, zaś nieopodal miasta Cairo łączy się z własnym



dopływem – Ohio. Od tego miejsca bieg rzeki jest kręty i zmienny, dzieli się na ramiona (Bayous) i płynie między wałami, utworzonymi siłami własnymi. Dorzecze Mississippi obejmuje 3,25 mln kilometrów kwadratowych, czyli jest dziesięć razy większe od Polski. Niekiedy Mississippi płynie z szybkością siedmiu węzłów, ale bywa też, że spadek rzeki jest niezwykle mały (20 mm na kilometr), a wtedy jej wody prawie stoją, zaś rzeka osiąga szerokość do dwóch i pół kilometra.

Płynęliśmy między licznymi wieżami wiertniczymi, eksploatującymi złoża ropy i gazu, celując jak zwykle w najgłębsze z trzech wejść na rzekę, mianowicie SW PASS.

Tu zwyczajowo wzięliśmy pilota do Pilot Town.

I to był pierwszy etap naszej piętnastogodzinnej nawigacji po Mississippi, gdyż płynęliśmy do Baton Rouge. Pilot wdrapywał się na burtę z trudem. Był gruby i sapał ze zmęczenia. Słyszałem go już na schodach.

- *Fucken shit!*

- *Welcome on board!* – powitałem go grzecznie na mostku.

Nie miał humoru. Ani ogłady. W dodatku nie potrafił ukryć irytacji.

- Do diabła, *Captain*, dlaczego nie masz windy? Schudłem sześćdziesiąt funtów i teraz ledwie żyję!



*Pilot Town.*

Przeglądałem mu się z uśmiechem. Co za dziwadło! I dlaczego ci Amerykanie mają takie tłuste dupy? W chwilę potem pilot złapał drugi oddech i nagle odzyskał humor. Walnie się do tego przyczyniły smaczne kanapki, przygotowane przez naszego kucharza. Wraz z humorem wróciła też chęć do rozmowy.

- Wiesz, kapitanie, kilka dni temu, tuż przy wejściu w rzekę, z pewnego statku wyskoczyło do wody dwunastu „blindziarzy” z Dominikany. Uratował się tylko jeden i to on opowiadał potem w gazetach, że widział swoją rodzinę pożeraną przez aligatory...





O cholera! – zareagowałem uprzejmie, aby go nie zniechęcać. – Czy to często tu się zdarza?

- Diabelnie często! Te uciekające głupki niczego o tych stronach nie wiedzą. Po prostu, wydaje im się, że uciekają do raju. Gdy zobaczą amerykański ląd, to myślą, że już dopłynęli.

Nie mogą się powstrzymać. I hop do wody! Tymczasem na brzegu czeka na nich prawdziwe piekło, nie raj. Mokradła, przez które nie ma przejścia, a w nich aligatory, węże i inne jadowite gady!

- A jak uratował się ten jeden?

- Gdy zobaczył, co się święci, skoczył ponownie do rzeki. Tu złapał jakiś pień i na nim wypłynął na zatokę, gdzie został potem wyłowiony przez rybaka. Można powiedzieć, że miał chłop szczęście, bo tutejsi znawcy rzeki powiadają, że gdy ktoś do niej wpadnie, to już przepadł!

I tak sobie płynęliśmy. Gawędząc, a zarazem zerkając na rzekę i jej brzegi. Było rano, a moskity z pobliskich mokradeł żarły nas, jak wściekle. Pomyślałem z pewnym niepokojem, że może nas poczęstują jakąś malarią albo żółtą febrą? W końcu dotarliśmy do Pilot Town, gdzie zmieniliśmy pilota na dużo chudsze i przede wszystkim – młodsze.

- Kurde – pomyślałem zdziwiony – taki młody i już pilot?

- *Captain!* – rzekł młody pilot na powitanie. – Mój ojciec był pilotem, a mój wujek pilotuje po Mississippi do dziś!

- Wiem, wiem... Coś o tym słyszałem. Tutaj, aby zostać pilotem, trzeba mieć już pilota w rodzinie, tak?

- Tak, panie kapitanie. Piloci to prawdziwa mafia. Aby się do nich wkręcić, należy mieć jeszcze dwóch pilotów rekomendujących!

- Kiedyś na Mississippi widziałem pilota, który był Murzynem. Asystował białemu pilotowi...

- To prawda, był tu taki. Zmusił nas do tego rząd federalny, żeby pokazać, że nie ma u nas rasizmu. Ale daliśmy tej małpie tak popalić, że długo nie wytrzymał...

- No to pięknie! – powiedziałem z sarkazmem. A w duchu dodałem, że istotnie nie ma w Luizjanie rasizmu, skoro ponad połowa mieszkańców stanu to czarni, w samym Nowym Orleanie jest ich siedemdziesiąt procent, a jeden pilot na rzece wywołał aż taką reakcję!



*Mississippi.*



Tymczasem młody pilot próbował uczyć mnie historii stanu Luizjana.

- *Captain*, czy wiesz, że to biali odkryli te tereny? I to biali o nie potem walczyli? Czarnuchy, jak zwykle, niczego nie zrobiły. Byli u nas tylko niewolnikami...

- Tak, tak, czytałem gdzieś o tym – odrzekłem. – Luizjana została odkryta przez niejakiego La Salle'a, który w 1682 roku wyruszył z Kanady i płynąc po Mississippi dopłynął aż do Zatoeki Meksykańskiej. Odkryte przez siebie tereny przejął potem dla Francji. Naturalnie, w imieniu ówczesnego króla, Ludwika IV, od którego imienia nazwał je Luizjaną...

- Widzę, panie kapitanie – powiedział z uznaniem młody pilot – że znasz naszą historię. Wiesz zatem z pewnością, że to biali Francuzi założyli tu w 1694 roku pierwszą osadę.

- No tak – wtrąciłem – ale rdzennymi mieszkańcami tych ziem byli Indianie, prawda?

- Toteż musieliśmy potem ciągle z nimi walczyć! – zapalił się pilot. – Zresztą nie tylko z nimi! Francuzi ciągle walczyli o niepodległość stanu. Z Anglikami i Hiszpanami, którzy też mieli chrapkę na te ziemie. Francji dopiero w 1817 udało się Luizjanę zjednoczyć...

- Czytałem, że Nowy Orlean, założony przez Francuzów w 1718 roku, przeszedł wraz z całą Luizjaną w 1763 w ręce Hiszpanów – pochwaliłem się wiedzą. – Dopiero w roku 1800 wrócił do Francji, a ta, w trzy lata później, sprzedała go z kolei Stanom Zjednoczonym.

Pilot wręcz promieniał. Nareszcie miał rozmówcę, który wiedział o świetlanej przeszłości stanu Luizjana, o co w tych stronach nie było chyba łatwo.

- No widzisz, ile musieliśmy się tu nawalczyć? Czarnuchów sprowadziliśmy z Karaibów do roboty na plantacjach. A oni tak się rozplenili, że teraz nie można sobie z nimi dać rady...

Płynąc *Uniwersytetem Jagiellońskim* do Nowego Orleanu, minęliśmy po drodze aż trzynaście małych portów. Zauważyłem zacumowane przy nabrzeżach statki.

Na kotwiczowiskach czekały w kolejce inne. Niektóre ładowały wprost z pływających elewatorów. Widok naprawdę imponujący. Z kolei na rzece ruch był wielki, zupełnie jak na Marszałkowskiej w godzinie szczytu. Wśród statków, płynących w górę i w dół rzeki, krążyły holowniki, motorówki, pchacze z potężnymi zestawami barek i co tam jeszcze.

Piloci umawiali się między sobą na „dwa gwizdki” lub na „jeden”, po czym mijali którąś z burt. Wynikało to zresztą z międzynarodowych prawideł drogi: jeden gwizdek (syrena) – skręcam w prawo, a dwa w lewo.

Rocznie zawija w te strony ponad sześć tysięcy statków, a największe mają zanurzenie do prawie czternastu metrów. Na szesnaście mil przed Nowym Orleanem, kiedy płynęliśmy zakrętem, pilot zapytał, czy wiem, dlaczego ten zakręt nazywa się *English Turn*.

Nie wiedziałem.

- Otóż w czasie dawnej wojny z Anglikami – wyjaśnił – flota brytyjska płynąc w stronę Nowego Orleanu dotarła właśnie do tego zakrętu. Tu napotkała piracki żaglowiec, którym dowodził La Fayette. Ten ich okłamał, opowiadając, że pod Nowym Orleanem czeka potężna flota francuska. Anglicy przestraszyli się. I właśnie tu zawrócili. W ten sposób Nowy Orlean wtedy ocalał.

- To oznacza, że kłamstwo niekiedy może być też pożyteczne?

Zamiast odpowiedzi, pilot poczęstował mnie starą historyjką.

- Generał Andrew Jackson, który w 1815 pobił tu Anglików, też stosował różne fortele. Był cholernie twardy. Zresztą, znano go z tego, że dziewięć lat wcześniej oszukał w pojedynku niejakiego Dickensona, broniąc dobrego imienia swojej żony Racheli. Ów Dickenson był świetnym strzelcem, bowiem potrafił nie tylko przestrzelić srebrnego dolara z ośmiu metrów, ale w dodatku przestrzelić sznurek, na którym ów dolar wisiał. A jednak Jackson go oszukał.

Do pojedynku włożył bardzo szeroki płaszcz i Dickenson nie bardzo wiedział, gdzie dokładnie generał ma serce.





Nie da się ukryć, pilot zaciekał mnie.

- I jak to się skończyło? – zapytałem.

- Pierwszy wystrzelił Dickenson – odrzekł. – Był niesłychanie zdumiony, bo po tym strzale generał Jackson nadal stał z wycelowanym pistoletem. Podbiegli ku niemu sekundanci. Zobaczyli, że generał ma przestrzeloną pierś, a buty pełne krwi. Jednak resztką woli wycelował i to on zabił Dickensona. Naprawdę był twardy...

Zmieniliśmy pilota. Tym razem na pokład weszło aż dwóch, oczywiście białych. Jak się okazało, byli to ojciec z synem – praktykantem. Przedstawili się.

- Witam rodzinę pilotów – powitałem ich z uśmiechem.

- Masz rację, *Captain*, to rzeczywiście rodzina, na dodatek mafijna – zażartował pilot.

Tymczasem powoli zbliżaliśmy się do Nowego Orleanu. Zza zakrętu rozlała się przed nami wspaniała panorama miasta. W oddali widać już było las wieżowców, w których ulokowały się hotele i biura.

- Widzi pan, kapitanie, tę starą knajpę z lewej burty na cyplu Algiers Point? – zapytał nowy pilot, ojciec syna praktykanta.

- Widzę – odrzekłem. – Diabelnie stara, musi mieć chyba ze dwieście lat, co? Tyle, ile Stany Zjednoczone...

- *Captain*, to całkiem nowa restauracja. Wewnątrz bardzo ekskluzywna. Obecnie Amerykanie mają świra na punkcie staroci. Właściciel tej knajpy wpakował w nią milion dolarów, tylko po to, aby ją sztucznie postarzyć. Widzisz, *Captain*, ten dach, obity starą zardzewiałą blachą? To nowa blacha i zupełnie nowa rdza!

- Czytałem, że niektórzy wasi milionerzy kupują w Europie stare zamki, rozbierają je cegła po cegle, po czym przewożą do Ameryki, gdzie stawiają na nowo!

W czasie naszej pogawędki Nowy Orlean znacznie się przybliżył i roztoczył sporo uroków. Jak za dawnych lat, pływały rozmaite *kołowce*. Z ich pokładów dolatywała romantyczna muzyka, tańczyły przytulone pary.

A w oddaleniu, centrum miasta rozjaśniały kaskady świateł. Na River Walk i wokół fontanny przechadzały się, jak zwykle, zakochane pary. Pilot zwrócił moją uwagę na rozwalone nabrzeże River Walk.

- Rzeczywiście, potężna dziura w kei – potwierdziłem, lustrując nabrzeże przez lornetkę. – Co się tam stało?

- Trzy dni temu staranował nabrzeże statek! Podobno zaciął się ster. Mój kolega, też pilot, przeżył szok, bo stał na mostku i przez szybę zobaczył, jak na dziób statku spadają ludzie z deptaka. Już tam biegnąc, dzwonił po ambulans. A kiedy stanął na dziobie, ujrzał, że to mane-

kiny z wystaw sklepowych leżą! Bo, pamiętasz, kapitanie, na River Walk działa pasaż sklepów...

Po tym wypadku pozostał tylko szok, bo ostatecznie nikomu nic się nie stało. Naturalnie, kilka sklepów nadaje się do remontu, a statek wylądował w stoczni...

Potem musieliśmy pogawędkę przerwać, bo należało przepłynąć pod dwoma mostami. Przez chwilę wstrzymaliśmy oddechy, gdyż wydawało się, że rufowy maszt nie przejdzie.



River Walk.



Na szczęście mieliśmy jeszcze dwa metry luzu! Ale nie zawsze tak było w tym miejscu. Przeważnie nabierali się na ten strach młodzi marynarze.

Kiedy szlak stracił już pułapki, przysłuchiwałem się, jak ojciec przekazywał swą wiedzę synowi praktykantowi.

- Mój syn jest jeszcze młody – mówił – ale rzekę zna nieźle, bo nad nią się wychował. Pracował już na motorówkach i barkach, a teraz przyszedł czas, żebym go nauczył czegoś więcej...

- Wiesz, pilot – odparłem. – To fantastyczne móc synowi praktycznie przekazywać wiedzę, fach i życie...

Dobiliśmy do K-2, który był pływającym elewator. Tym razem wszystkie skomplikowane manewry wykonał samodzielnie syn, naturalnie pod czujnym okiem ojca. Stanęliśmy na dwóch kotwicach, cumy poszły na bojki i elewator. Barki z paszą już na nas czekały. Z tego miejsca na ląd można było wydostać się tylko motorówką. Załoga szykowała się na zakupy. Rąbnąłem im przemówienie.

- Słuchajcie, panowie! – powiedziałem. – Tutaj niedawno utonął steward z peżetemowskiego statku. Skoczył z pokładu na motorówkę, poślizgnął się i tyle go widziano!

Od tego wypadku obowiązuje zarządzenie Biura, że wszyscy mają być w pasach ratunkowych, jasne?

Nie wszyscy byli zachwyceni, ale jednak założyli pasy i pojechaliśmy w dwunastkę na ląd. Na kei czekał na nas mikrobus. Kierowca jechał potem chyba z godzinę, bo droga wiodła zatłoczonymi autostradami do centrum Nowego Orleanu, aż na Canal Street. Tutaj bowiem ulokowały się tanie wolnocłowe sklepy Greków i Żydów, handlujące głównie sprzętem elektronicznym. W jednym z tych sklepów zacząłem targować się o cenę szerokokątnego obiektywu do mojej kamery. Sprzedawca był cwany, jak lis.

- Ten ryży targuje się ze mną, jak polski Żyd – powiedziałem przez ramię do mojego kolegi, który sekundował targom.

- Tylko nie polski Żyd! Tylko nie polski Żyd! – zaperzył się po polsku rudy sprzedawca. I zaraz dodał łagodniej, bo najważniejszy dla niego był jednak interes.

- Lepiej uważaj co mówisz w tych stronach, bo ci może odstrzelić łeb żydowska mafia! W ten prosty sposób okazało się, że w półtoramilionowym Nowym Orleanie „nasi” również działają.

Potem wybraliśmy się na spacer pomiędzy wieżowcami. Dogłębnie „zwiedziliśmy” kilka wielkich magazynów, gdzie można było kupić dosłownie wszystko, od igły po widły. Wieczorkiem zaś obowiązkowo pofatygowaliśmy się na French Quater. To tu działa wielkie rozrywkowe centrum, sławne na cały świat. To tu grywał Louis Armstrong i inne sławy jazzu.

To tu kończą się coroczne parady w *Mardi Gras*, czyli Tłusty Wtorek.

Na początek obejrzelśmy *striptease* transwestytów i tańce na murze. Później wypiliśmy cocktail *Hurricane* i już trzeba było wracać na statek. Trochę obawialiśmy się krążyć nocą pomiędzy śpiącymi na chodnikach bezdomnymi, ale musieliśmy przecież jakoś dotrzeć do mikrobusu. No cóż, takie spaceru ujawniają też drugie oblicze kapitalizmu. Wszystko jednak poszło dobrze i około dwudziestej trzeciej doбилиśmy motorówką do traju *Uniwersytetu Jagiellońskiego*.

Potem wszyscy, obarczeni zakupami, skakali na podest, a ja czuwałem, aby coś się nie przydarzyło. W końcu pozostało w motorówce tylko nas trzech – ochmistrz, Marian, czyli niegdyśjszy trzeci mechanik, który popłynął w ten rejs w charakterze „honorowego pasażera”. No i ja. I kiedy wydawało się, że skakanie z motorówki na podest traju pójdzie nam już bezboleśnie, zauważyłem, że lekko „podgrzany” ochmistrz skoczył na plecy marynarza, który stał na podeście, bo nie zdążył jeszcze wejść na trap. Przez chwilę zamarło mi serce, bowiem wydawało się, że obaj wpadną do wody. Jednak marynarz wytrzymał niespodziewaną próbę. Mocno trzymał się relingu i utrzymał równowagę. Tylko ochmistrz nie zdał egzaminu, bowiem





z krzykiem wpadł do wody. W niczym nie mogłem mu pomóc, stałem za daleko.

- Człowiek za burtą! – rozdarłem się na całego, po polsku i angielsku, chociaż wszyscy przecież widzieli, co się stało. Skokiem dopadłem do koła ratunkowego z rzutką. Ochmistrz miotał się w wodzie, omieciony reflektorem motorówki. Ciężko „pracował żabką”. Nie miał pasa ratunkowego. Przeleciało mi przez głowę, że wcześniej przecież go miał.

- Trzymaj się! – wrzasnąłem w jego stronę i rzuciłem koło na wodę. Padło metr od niego.

- Kurwa mać! – zawylem wielkim głosem. – Rzutka nie sięga! Za krótka!

Tymczasem z pokładu poleciały następne koła, a nawet pasy ratunkowe. Załoga najwyraźniej wiedziała, co się rozgrywa na wodzie, ale nie widziała ochmistrza, który – tuż przy śrubie okrętowej – ostatkiem sił starał się pokonać silny prąd rzeki. Teraz jego żabka stała się cholernie szybka, wręcz rozpaczliwa. Dwóch młodych Amerykanów, którzy pilotowali motorówkę, starali się tak manewrować, aby podejść bliżej tonącego. Jednak bali się wkręcić go w śruby. Rzuciłem więc ochmistrzowi koło po raz drugi. I znowu za blisko z powodu za krótkiej rzutki.

Wtedy z pokładu statku spadło na wodę inne koło i popłynęło prosto na nos ochmistrza. On go jednak nie widział.

- Koło masz przed nosem! – rozdarłem się ile sił w płucach.

Wreszcie do niego dotarło. Ostatkiem sił wyrzucił ręce w powietrze i złapał zbawienne koło. A chwilę później prąd porwał go w ciemność. W tej sytuacji dopadłem reflektora motorówki, która tymczasem popędziła w dół rzeki. Nerwowo oświetlałem powierzchnię.



*Mississippi.*

Gdzie jest ochmistrz? Żyje jeszcze?

Nagle w świetle reflektora coś błysło...

- Jest! – wrzasnąłem. – To chyba odbłask koła!

Po chwili motorówka znalazła się w pobliżu świecącego punktu.

- Tak! Mam go! To on! – wykrzykiwałem szczęśliwy. A potem zwróciłem się w stronę naszego „honorowego pasażera”:



- Marian! – poprosiłem. – Trzymaj go w reflektorze, ja rzucę koło!

Tym razem Amerykanin dopłynął dość blisko i udało mi się rzucić koło tuż przed nosem ochmistrza. Przy okazji zauważyłem, że kurczowo trzyma się koła, z którym wcześniej odpłynął w ciemność.

- Łap koło! – ryknąłem, aby przekrzyczeć huk silników motorówki.

Łapał. Wisiał więc na dwóch kołach, a ja przytrzymywałem go rzutką. Powolutku przyciągałem ku motorówce. Kiedy wreszcie mi się to udało, poprosiłem Mariana, aby pomógł mi go wyciągnąć.

- Nie da rady! – denerwował się Marian. – Za wysoka burta i za silny prąd!

Amerykanin doradził, abyśmy ochmistrza podholowali na dziób, gdzie zainstalowana była drabinka. Tam jednak okazało się, że ochmistrz nie ma siły, aby wdrapywać się po drabince. Wówczas zdecydowałem się na utworzenie „łańcucha ciał”.

- Trzymajcie mnie za nogi! – krzyknąłem.

Wychyliłem się mocno ku wodzie i tym sposobem udało nam się wspólnie wytargać ochmistrza na pokład. Zaciągnąłem go do sterówki.

Cały dygotał z wysiłku i nerwów. Chociaż było ciepło, poprosiłem Amerykanów, aby włączyli ogrzewanie. Nie na wiele to pomogło. Ochmistrz nadal chciał się rozlecieć od wewnętrznego dygotu.

- Teraz szukamy pozostałych pasów i kół ratunkowych! – poleciłem i ruszyliśmy znowu w dół rzeki. Po dziesięciu minutach mieliśmy wszystko. Jedynie plastikowa torba z zakupami ochmistrza utonęła mi przed nosem. Dopiero teraz dotarło do mnie, co się właściwie stało.

Nie zdążyłem powiedzieć załodze o wypadku. Nie zdawałem sobie nawet sprawy, że cała nasza akcja ratunkowa trwała aż pół godziny. Dla mnie były to zaledwie minuty! Skoczyłem więc do UKA-efki.

- *Uniwersytet Jagielloński!* Woła kapitan!

- Odpowiada *Uniwersytet* – zgłosili się natychmiast.

- Wyciągnęliśmy ochmistrza. Żyje!

- Chwała Bogu! Myśleliśmy, że już po nim!

Tymczasem ochmistrz przyszedł z lekka do siebie i nawet przestał dygotać. Wtedy zaczął mi dziękować.

- Niech pan podziękuje Panu Bogu – odrzekłem cierpko. – Wszyscy mówią, że to cud!

I jak tu nie wierzyć w cuda?

## Monte Carlo

Zaczął się nowy czarter. Mieliśmy wozic francuski cement z Nicei do Aspra Spitia w Grecji. Uprzedzono mnie, że Grekom – eksporterom cementu – zbytnio się to nie podoba i mogą robić nam trudności.

Instrukcja na podróż była dziwna. Miałem dopłynąć do Grecji dopiero za tydzień, chociaż mogłem tam być za dwa dni. Popłynęliśmy więc jakby na wycieczkę. Dryfowaliśmy w co ciekawszych miejscach, na przykład przy Capri. Wszyscy zażywali kąpieli morskich i słonecznych, a my poczuliśmy się, jak na statku pasażerskim.

Do pirsu w Aspra Spitia polecono mi zacumować nocą. Mój grecki agent był mocno zdenerwowany.

- *Captain*, uważaj żeby nie było *pollution*, żadnych rozlewów i cementu w powietrzu. Wszystko jest z ukrycia filmowane, ma być wykorzystane w tej cementowej wojnie...





Na szczęście wyładunek szedł sprawnie, a w wolnych chwilach udało nam się nawet zwiedzić Delfy i Ateny.

Wszystko ma swój kres. W końcu więc musieliśmy ruszyć w powrotną drogę do Nicei. Tam miałem czekać dziesięć dni na załadunek. Stałem statkiem w przepięknej zatoczce Villefranche, leżącej tuż przy Nicei właśnie. Rzuciłem na głębokie dno dwie kotwice, dziobową i rufową. Potem spojrzałem na boży świat. A na bożym świecie luksusowe jachty i wysokie skały, do których przyczepiły się śliczne, kolorowe domki.

Żyć, nie umierać. Codziennie spuszczałyśmy na wodę naszą staroświecką szalupę i pływałyśmy do Nicei. A kiedy nam się chciało, cumowaliśmy wśród luksusowych motorówek przy pomoście w Villefranche, budząc ogólne zainteresowanie turystów.

- Panie, jak głęboko pod wodę schodzi ta łódź? – zapytała jakaś kobieta, widząc że nasza szalupa jest kryta.

- Trzydzieści metrów – odrzekłem z powagą, z trudem powstrzymując się od śmiechu. A baba na to, że Cousteau zanurzał się głębiej.

Któregoś dnia akurat przepływałyśmy obok wielkiego, prawie stumetrowego jachtu motorowego *El Bravo*. Nagle z pokładu doleciał nas ojczysty język. Po powrocie na statek, natychmiast dopadłem UKA-efki i zacząłem wzywać *El Bravo*. Zgłosili się od razu.

- Słyszałem, że macie polskich marynarzy – powiedziałem po polsku.

- Cała załoga jest polska, oprócz dwóch szwajcarskich stewardes – odrzekł męski głos.

- Czy mógłbym zatem zamienić kilka słów z kapitanem, z tej strony kapitan *Startradera*...

- Słucham pana, jestem kapitanem *El Bravo*...

- Miło mi, jest pan dowódcą na pięknym jachcie. Moje osiem pasażerek pyta, czy można go zwiedzić?

- Z przyjemnością będziemy was gościć. Nie mam na burcie swoich pasażerów.

Wyślę po was szybką motorówkę.

O umówionej godzinie ruszyliśmy ekskluzywną motorówką w stronę bielutkiego cuda. Dziewczyny się wystroiły, a ja wbiłem w mundur koloru *khaki*.

Przy trapię przywitał nas kapitan. Z kolei marynarz wachtowy kazał nam zdjąć buty, co mnie trochę zirytowało. Jak to wygląda, dziewczyny bez szpilek, a kapitan bez butów, chociaż w mundurze?

Irytowałem się niepotrzebnie. Taki, po prostu, był tu zwyczaj. A pokłady tak wypucowano, że nasze skarpetki pozostały białe. Kapitan okazał się starszym panem, byłem prezesem Polskiego Związku Żeglarskiego. Osobiście oprowadził nas po jachcie.

Oczy wyszły nam na wierzch. Takiego cuda jeszcze nie widziałem.

Klamki, uchwyty i tym podobne detale były pozłacane. Okrągła kryształowa winda jeździła tylko dwa piętra, ale kosztowała milion dolarów. Reszta też wprawiła nas w osłupienie. Wszystko było na najwyższy połysk – bary, salony, baseny, super kabiny, sprzęt do nurkowania, a nawet skutery wodne. Dwie szybkie motorówki chowały się w otwieranych burtach. W ładowni stał – do dyspozycji kapitana – najnowszy model mercedesa, który wyjeżdżał przez otwieraną furtę.

Na mostku szwajcarskie stewardesy podały szampana, a kapitan przy okazji wspomniał, że takich szampanów ma całą chłodnię. Mnie bardziej zachwyciło wyposażenie nawigacyjne. Było bowiem najnowszej generacji. Cały statek oglądaliśmy z mostku na ekranie wewnętrznej telewizji. Kapitan zabawiał nas opowiadaniem o swoich podróżach i portach, które odwiedzał jachtem. Opowiadał niezwykle interesująco, posilkując się licznymi zdjęciami. Występował na nich w towarzystwie różnych znanych osobistości. Zapamiętałem Fidela Castro, który często bywał na pokładzie, gdy jacht stawał w Hawanie.



- Kapitanie, jestem pod wrażeniem – przerwałem w pewnej chwili. – Czy można wiedzieć, kto jest właścicielem tego cacka?

- Właścicielem jest szwajcarski bankier – odpowiedział. – Przylatuje na jacht z rodziną lub przyjaciółmi. Wówczas organizuję *party*. Mam do dyspozycji złotą kartę kredytową. Wszystko kupuję sam. Samodzielnie też się rozliczam. Takie *party*, o jakim wspomniałem, kosztuje od dwudziestu do trzydziestu tysięcy dolarów. Latem pływamy po Morzu Śródziemnym, zimą po Karaibach. Czasami płynie wesołe towarzystwo, bywa, że tańczą na golasa, a ja ich wtedy filmuję. Oczywiście, tylko na życzenie... Mogę też zabrać za darmo w rejs swoją małżonkę, ale rzadko to robię...

- Kapitanie, mój statek nie jest tak wspaniały, jak ten jacht – rzekłem z pewnym trudem, bo właśnie wyobraziłem sobie, jak płynę po Karaibach z wesołym towarzystwem, a ów kapitan nas filmuje – ale zapraszam pana do nas jutro z rewizytą!

Nazajutrz przy burcie zacumowała motorówka. Na pokład naszego grata wdrapał się po trapie kapitan *El Bravo*. Był w nieskazitelnie białym mundurze.

- Witam na burcie *Startradera* – przywitałem go uściskiem dłoni.

- Panie kapitanie, prosimy o zdjęcie butów – zażartował mój wachtowy.

- Panie wachtowy, wyjątkowo dziś kapitan może wejść w butach – stwierdziłem z całą powagą, a wszyscy parsknęli śmiechem.

Potem usiedliśmy u mnie przy buteleczce whisky. Przez cały wieczór ciągnęły się marynarskie opowieści. Kapitan *El Bravo* potrafił opowiadać wspaniale, a ja mu nie pozostawałem dłużny.

Któregoś dnia sielanka w zatoczce pod Niceą nagle się urwała. Właśnie wpłynął tam duży rosyjski pasażer. I tak *kopnął* maszyną, że wszystkie statki pourywały się z kotwic. Potem dryfowały ku sobie lub na skały. Moja rufowa kotwica zahaczyła na dnie o łańcuch bojki cumowniczej. I to mnie uratowało. Nie wlażem bowiem na bliską skałę, co niechybnie mi groziło. *El Bravo* też zahaczył kotwicą, ale posłał nurka na dno i ten ją wysupłał. Tymczasem *Rusek* niczym się nie przejmował. Natychmiast spuścił szalupy i dwa tysiące jego pasażerów ruszyło na ląd. Mnie natomiast cały dzień zszedł na walce z zahaczoną rufową kotwicą, którą tylko cudem udało mi się wyciągnąć. Przeklinałem *Ruska* zdrowo.

Fala ruskich pasażerów zalała Villefranche. W ciągu kilku godzin wymienili w miejscowym banku ponad milion dolarów i bankowcy musieli szybko pojechać do Nicei po pieniądze. Potem cała ta szarańcza ruszyła na zakupy, jeszcze później do oddalonego o piętnaście kilometrów sławnego Monte Carlo, gdzie grano w ruletkę. Mieszkali w najdroższych hotelach, a w restauracjach płacili prosto z walizek pełnych pieniędzy. Wszystko to opowiadał mój agent, który



Monte Carlo.

był agentem także ruskiego pasażera.

- Wiesz, *Captain*, ten statek odprawia tylko jeden celnik – powiedział – a przecież wszyscy wiedzą, że tam pływa mafia od narkotyków!

Wkrótce potem siedziałem w barze otoczony Ruskimi. Młody człowiek obok miał na szyi długą szramę i gruby złoty łańcuch. Na palcach dźwigał wielkie pierścienie. Zagadnąłem go po rosyjsku. Aż podskoczył na krześle. Uspokoił się, gdy powiedziałem kim jestem.





- *Ad kuda dieńgi bieriesz?* – zapytałem w pewnej chwili z uśmiechem.
- *U nas dieńeg mnoga, wot tak, szoł szoł i pa darogie naszol* – odpowiedział poważnie. Wieczorem podeksytowany agent znowu relacjonował.
- Wiesz, wszystkie taksówki z Nicei wożą Ruskich do Monte Carlo na ruletkę, a dzisiaj widziałem młodą dziewczynę, która kupiła sobie ciuchów za dziesięć tysięcy dolarów...
- Ty lepiej się nimi nie interesuj, bo cię jeszcze zarzną – postraszyłem go trochę.
- *Captain*, ja się ich boję jak ognia!

Tymczasem zawitał mój syn Radek z rodziną. Moją szczecińską Vectrą przedarli się z Polski przez Alpy. W ten sposób mieliśmy do dyspozycji samochód. Na pierwszy ogień poszło Księstwo Monaco, ze słynnym kasynem gry w Monte Carlo. Na słynnej rajdowej trasie poczułem się mistrzem kierownicy. Od czasu do czasu jednak zatrzymywaliśmy się, aby podziwiać widoki. W dole, wśród urwistych skał, w lazurowych zatoczkach kusiły białe jachty. Na wjeździe do Monaco zapraszał ogród botaniczny. Ale niebawem ukazał się naszym oczom widok jak z bajki. Wśród palm i kaskadowych fontann wyrósł w całej okazałości pałac kasyna Monte Carlo. Przed wejściem przysypiały Rolls Roysy i Lamborgini. A pilnowali ich kierowcy ubrani w liberie.



*Casino Monte Carlo.*

W pierwszej sali grali przeważnie turyści, a oprócz ruletek, ustawiono tam też stoły do różnych gier w karty. Obok urządzono salę automatów. Obserwowałem przy ruletce Włocha, który regularnie obstawiał prawie całą planszę, wygrywając wysokie sumy.

- Mamuśka, spójrz, spadł pod stół żeton za dziesięć tysięcy dolców, nadepnij go... – szepnąłem żonie w ucho.

- Sam sobie nadepnij – odpowiedziała. – Naprawdę nie widzisz tych kamer pod sufitem? I żeton leżał sobie spokojnie obok mojej stopy. W pewnej chwili zjawił się facet z obstawy, podniósł go i oddał Włochowi, który nawet nie okazał cienia zainteresowania.

- Stawiamy wszystko na czerwone – usłyszałem za plecami polską mowę.

- Wszystko? – zaoponował młody blondyn. – A może choć trochę się pobawimy?

- Mam dziś farta, tylko na czerwone! – obstawał przy swoim brodacze w średnim wieku.

- No dobrze, skoro tak chcesz – zgodził się blondyn, stawiając piramidę żetonów na czerwone. Kulka poszła w ruch i po chwili wylądowała na czarnym.

- I co? – zapytałem zjadliwie po polsku. – Skończył się panom fart?

Raz kozie śmierć – pomyślałem. I zaprosiłem całą rodzinę na ruletkę.

Wykupiłem bilety i żetony, rozdałem po równo.

- A teraz idziemy się hazardować! – zakomenderowałem. – Każdy kowalem swego losu! Macie wygrać fortunę!

Wiedziałem, że tego banku nie rozbijemy. Szybko zresztą wszystko przegraliśmy.

Ale zabawy było co niemiara. No i przyjemnie było popatrzyć, jak przegrywają inni.

Żeton kosztował od dziesięciu do stu tysięcy dolarów. Zresztą cenę można było negocjować.



Popatrzyli na mnie spłoszeni. Polak? Skąd tu Polak? Ale potrafili się znaleźć.

- E tam, nic się nie stało – odrzekł starszy z nutą lekceważenia w głosie. – Przed kilkoma minutami wygraliśmy to w innym miejscu...

Aby wejść do następnej sali, trzeba było mieć na szyi krawat. Tutejsze stawki były szokiem dla normalnego zjadacza chleba. Niektórzy ów szok przytępalili wódką w barze.

Przeegraliśmy wszystko i wyszliśmy na zewnątrz, głęboko wdychając świeże powietrze. Potem wsiedliśmy do auta i ruszyliśmy zwiedzać całe Księstwo Monaco, liczące trzy kilometry i to z pałacem księcia Rainiera III. Wypoczywaliśmy nawet na przepięknej plaży, gdzie wokół leżały dziewczyny w toplesie. W przezroczystej wodzie pływały rozgniewane ryby, przeciskające się między kąpającymi. Specjalnie się nas nie bały.

Później odwiedziliśmy również inne sławne miejscowości Lazurowego Wybrzeża. Zajrzeliśmy do Cannes, jak również San Remo, tuż za niezauważalną włoską granicą.

A w Nicei noce spędzaliśmy na miejskich placach, wypełnionych po brzegi turystami. Zajadaliśmy się owocami morza i słuchaliśmy krążących między stolikami orkiestr. Bo Nicea nigdy nie zasypiała... To były wspaniałe chwile, na dodatek spędzone z rodziną. Są na świecie takie miejsca, bywają w życiu takie szczęśliwe chwile. Warto ciężko pracować, aby je przeżyć.

Któregoś dnia wracaliśmy szalupą z Nicei. Akurat dzieciaki opowiadały sobie wrażenia z delfinarium, gdy nagle zerwał się silny *Mistral*. W jednej chwili zrobiła się duża fala i rzucało naszą łupiną okrutnie.

- Jezus, Maria! Toniemy – piszczały żony i dzieci, kładąc się w popłochu na dnie szalupy.

- *Drugi* pilnuj, żeby nam silnik nie stanął, bo będziemy siedzieli na skałach! – krzyknąłem przebijając wicher.

Udało się. Przeszliśmy bezpiecznie obok skał i wpłynęliśmy na wody zatoki. Potem w pośpiechu wdrapaliśmy się na statek. Szalupę jednak musiałem zostawić za rufą na holu. Nawet tu, w zatoczce, fala była za duża, aby szalupę wciągać na pokład.

- *Captain*, koniec wakacji, wchodźcie dziś do portu – zameldował przez UKA-efkę agent.

Jednak wejście do małego portu w Nicei nie było wcale takie proste. Przede wszystkim było wąskie, a w dodatku wchodziliśmy rufą i bez holowników. Dobrze, że miałem do dyspozycji dwie maszyny i dwie śruby. Manewrowałem nimi tak, jakbym jeździł na nartach.

- Lewa maszyna pół naprzód, prawa pół wstecz – darł się na skrzydle pilot.

Trzymałem rączki telegrafów w taki sam sposób, jak kijki narciarskie, wykonując charakterystyczny ruch skrętu tyłkiem. Po chwili huk powietrza obu startujących maszyn zagłuszał wszystko wokół. Tym razem wiatr okazał się sojusznikiem, dopychając statek do kei. Znowu udało się nigdzie nie huknąć, omijając stojące tu gęsto stateczki i jachty.

Załadunek trwał kilka dni, bo nieoczekiwanie zabrakło cementu.

I znowu wakacje... Życie nie umierać!!!

## Sztorm

Przybyła podmiana, sześciu nowych załogantów odbiera obowiązki. Jest też na burcie osiem pasażerek (siedem żon i dziecko), które chcą płynąć z nami do Antwerpii.

Na dodatek wieje jedenastka, a wyjść w morze trzeba, bo armator ponagla – ładunek czeka.

Manewry w wąskim basenie i wejście do służby przy takim wietrze, to jak „ruska ruletka” – na szczęście wszystko kończy się dobrze, tylko znowu trochę zzartych nerwów.

W Bremenhaven zmieniamy pilota, nowy najpierw mówi, że będzie schodził ze względu







*Sztorm.*

na pogodę w środku na rzece, później przesuwając zejście jeszcze bardziej w górę Weser, aż w końcu oświadcza, że pilotaż właśnie został wstrzymany ze względu na pogodę i będzie musiał płynąć z nami do Antwerpii. No cóż, bywa i tak w pracy pilota, popłynie z nami na „wycieczkę”...

Na zewnątrz wieje już dwunastka w porywach, wysoka fala uderzając w dziób

przysłania bryzgami cały statek, mimo całej naprzód płyniemy tylko trzy węzły.

Nagle maszyna staje, wkoło mielizny, pilot pędzi do UKF-ki i krzyczy w eter, że mamy *blackout*. Stoję przy telegrafie i momentalnie daję *stop* i ponownie startuję maszyną.

- Maszyna pracuje! – krzyczę za chwilę do pilota.

Strach pomyśleć co by to było, gdyby nie zastartowała – chyba siedzielibyśmy na którejś z pobliskich mielizn.

Pilot schodzi do kabiny, a ja próbuję na wysokiej fali płynąć do przodu.

Łamiąc falę pod kątem około trzydziestu stopni, mogę tylko płynąć kursem, który tnie wszystkie „strefy separacyjne” – czasami płynę kontra na jednokierunkowej trasie... Inny kurs natychmiast powoduje przechyły boczne do trzydziestu pięciu stopni na burtę, a w ładowniach żelazo, które może się „urwać”.

Melduję o tym *German Bight Traffic*, która tu na radarach kieruje ruchem.

Zgadzą się bym przecinał strefy tylko radzą, żebym zapalił dwa czerwone światła (sygnał – nie odpowiadam za swoje ruchy).

Na UKF-ce statki proszą o wprowadzenie do portu, jeden krzyczy, że nie może zostać na zewnątrz, bo to dla niego niebezpieczne!!!

Piloci jednak odpowiadają niezmiennie, że nic na to poradzić nie mogą – pilotaż odwołany, musicie sobie radzić sami.

Za chwilę następny krzyczy, że urwał się z kotwicy – dziewięć szakli łańcucha poszło do morza.

Jest ciężko, przechyły ponad dwudziestostopniowe – szturmujemy, wysoka fala zalewa ładownię, czasami dziób nurkuje pod falę, tony wody wchodzą na bak, a przez statek przechodzi dreszcz potężnego uderzenia. Po takiej fali wydaje się, że dziób już nigdy więcej z niej się nie wynurzy – pokład wygina się i pręży, a maszty wpadają w szaleńczy taniec drgań.

Żeby tylko żelastwo się nie przesunęło...

Płyniemy jednak wciąż do przodu!!!

Pasażerki przeżywają chorobę morską i przyznają się do strachu.

Marianowa – żona *pierwszego* – siedzi na mostku towarzysząc mu na wachcie – cała w nerwach.

Uspakajam ją, że wszystko jest w porządku, to tylko tak groźnie wygląda.

- Włodek, jak tam Ela? – pytam stewarda.

- Leży w koi ledwie żywa – odpowiada z uśmiechem.

Wreszcie docieramy do trasy, którą powinniśmy płynąć na zachód. Jest druga w nocy, gdy próbuję zrobić zwrot w lewo. Przechyły boczne znowu do trzydziestu pięciu stopni, szafka wyrwywają się z szotów – wszystko leci „na łeb na szyję”.

Na mostek wpada Marian – *chief* z pokładu – którego przechył wyrzucił z koi.



Wiadomo, teraz już nikt nie śpi....

Telefon na mostek: – Panie kapitanie, mówi *trzeci*, jak bym był potrzebny to jestem w kabinie!

- Śpij pan, nie jest pan tu potrzebny – odpowiadam czując w jego głosie pytanie: „Co się dzieje”?

Wiem, że w kabinie ma narzeczoną (pierwszy raz na morzu) i matkę – musi je na pewno uspakajać. Nie mam jednak czasu tłumaczyć mu, że wszystko jest w porządku – czasami tak się pływa po morzach.



*Sztorm.*

Dumni mężowie śmiejąc się z nich mówią: „Teraz wiecie jak ciężko pracujemy!!!”

Pogoda polepsza się, wznowili pilotaż na Steenbanku, bierzemy więc pilota i na czas cumujemy w Antwerpii.

Po pewnym czasie wracam jednak na sztormowy kurs – myślę, tak się nie da płynąć, w końcu to żelastwo może mi się rozsytać, a wtedy będzie kiepsko.

Po dwunastu godzinach męczarni docieramy jednak do zwrotu na południe przy Terchelingu i mamy teraz falę zza trawersu. Szybkość momentalnie rośnie do jedenastu węzłów, przechyły zmniejszają się – wreszcie płyniemy!

Po kabinach wszyscy „leczą rany posztormowe” – sprzątają.

Pasażerki wyszły z koi – leczą się... Jeszcze w oczach mają strach i opowiadają jak to się modliły – pewne, że toną. Niektóre przysięgają, że już więcej na morze nie wypłyną!!!



*Pilot ląduje na ładowni.*

Pilot z Bremenhaven szczęśliwy schodząc na ląd, ściska mi dłoń i mruczy pod nosem, że woli jednak pilotować niż sztormować... A armator wysyła podziękowanie!!!





Z punktu widzenia prawa i wieloletniego orzecznictwa pilot jest tylko doradcą nawigacyjnym kapitana. Oznacza to, że na każdym etapie drogi statku – podczas przejścia kanałem, wejścia do śluzy czy też podchodzenia lub odchodzenia od nabrzeża – jeżeli jazda odbywa się z pilotem, kapitan wciąż ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie manewry statku. W żadnym razie obecność pilota na mostku nie zwalnia kapitana od tej odpowiedzialności. W razie wypadku to kapitan ponosi odpowiedzialność, w tym często także za błędne decyzje pilota.

Powyższe stwierdzenie jest zresztą doskonale znane kapitanom, a niektórzy mieli niezbyt przyjemną okazję przekonać się o tej prawdzie „na własnej skórze”.

### Kto prowadzi statek?

Jak to jednak zwykle bywa, teoria często rozmija się z praktyką. W orzecznictwie morskim niejednokrotnie można spotkać na przykład tezę: „nawet jeśli kapitan zezwolił pilotowi na bezpośrednie wydawanie komend na ster i śrubę, to mimo to ponosi za te komendy odpowiedzialność i powinien je kontrolować”. Ktoś, kto używa tu słowa „nawet”, zapewne dawno już nie był na mostku i nie dowodził statkiem.

W praktyce – jak to doskonale wiemy – pilot zazwyczaj nie pyta, czy może wydawać takie komendy, lecz po prostu je wydaje. Jest to zresztą poniekąd naturalne. Trudno wszak wyobrazić sobie, by pilot konsultował każdą komendę z kapitanem: „może teraz dam *prawo piętnaście*?” albo „Panie kapitanie, dam teraz *wolno wstecz*, zgadza się pan?” Takie postępowanie jest wręcz nierealne i stwarzałoby poważne zagrożenie. Często komendy muszą być wydawane bardzo szybko i nie ma czasu na ich konsultowanie.

Podobnie jest ze wstępnym omówieniem manewrów pomiędzy kapitanem a pilotem. Prawo i orzecznictwo wymagają, aby w ramach dobrej praktyki morskiej pilot uzgodnił z kapitanem, jak zamierza wykonywać manewry, np. podejścia do nabrzeża. I tu również praktyka rozmija się często z teorią. Jeśli manewry są w miarę proste i krótkotrwałe, to jeszcze można uzgodnić, że będziemy (przykładowo) obracać się przy elewatorze, holownik dziobowy będzie trzymał dziób, a rufowy ciągnął w stronę nabrzeża X itp. Jednak w przypadku długotrwałych i skomplikowanych manewrów, np. kilkugodzinnego przejścia długim kanałem nie jest już możliwe szczegółowe uzgadnianie wszystkich manewrów (przy moście wykonamy zwrot w prawo, przy przystani będziemy zwalniać itd.). Jeśli już, takie uzgodnienia są realizowane na bieżąco, tuż przed wykonaniem danego manewru.

Bywa zresztą tak, że pilot nie zamierza niczego uzgadniać poza informacją, którą burtą będziemy cumować. W takiej sytuacji również mało realne jest przepytywanie pilota przez kapitana o każdą fazę manewrów. Kilka podstawowych pytań należy wówczas zadać, ale czy można to nazwać omówieniem manewrów?

Jeszcze trudniej jest w przypadku pilotów zagranicznych. Pilot wydaje komendy nie tylko na ster i śrubę, ale także polecenia holownikom, a często także rozmawia w swoim języku z pilotami innych statków (uzgadniając np. sposób wymijania jednostek), służbami VTS itd. Jest naturalne, że kapitan nie musi znać wszystkich języków obcych. Może więc na przykład nie rozumieć poleceń wydawanych holownikom przez pilota w języku niemieckim, francuskim czy arabskim. Trudno też wymagać, aby pilot tłumaczył kapitanowi każdą taką komendę na język angielski. Nie ma zresztą na to czasu.

Wszystkie te okoliczności wskazują, że kapitan jest w dużej mierze zdany na wiedzę i umiejętności pilota. **W praktyce to pilot manewruje statkiem, a kapitan sprawuje nad**



tymi manewrami nadzór. Zasadniczą kwestią dla bezpieczeństwa statku (i dla dobra kapitana) pozostaje zatem sposób i jakość tego nadzoru. Trudno wymagać od kapitana rzeczy niemożliwych, tzn. omawiania czy konsultowania każdego manewru z pilotem, tłumaczenia komend przekazywanych przez pilota holownikom itd. Nie było też dobrze, gdyby kapitan sam wydawał wszystkie komendy na nieznanym sobie akwenie, nie dopuszczając pilota do głosu albo tylko zasięgając od czasu do czasu jego opinii. **Nie oznacza to jednak, że kapitan powinien być wobec pilota bierny czy wręcz bezradny i całkowicie oddawać statek w jego ręce, stając się tylko obserwatorem.**

### Kapitan zaskoczony

Znane są liczne wypadki statków (zderzenia, uderzenia w nabrzeże, wejścia na mieliznę), kiedy to kapitan został zaskoczony manewrem pilota i nie zdążył w porę zareagować. **Czy w takiej sytuacji możemy mówić o prawidłowym nadzorze kapitana nad manewrami pilota?**

Statki – jak to doskonale wiemy – dają niewielkie szanse na naprawienie błędu manewrowego. Wyłożenie (przykładowo) steru na lewą zamiast na prawą burtę wywołuje określony skutek. Jeżeli zauważymy, że dziób leci nam na keję albo na inny statek, zorientujemy się, że wykonany został błędny manewr i wydamy wówczas odpowiednią komendę, zazwyczaj będzie już za późno. Samo przejście płetwy sterowej na drugą burtę trwa zazwyczaj kilkanaście albo kilkadziesiąt sekund. W tym czasie statek nadal będzie miał tendencję do kręcenia w niepożądanym kierunku. Zanim ster ustawi się we właściwej pozycji, zanim na statek zaczną oddziaływać nowe siły powstałe w wyniku pracy strumienia zašrubowego i opływu płetwy sterowej, upłynie kolejna minuta. Zanim te siły zaczną zmienić położenie statku, następna... Mamy więc nikłe szanse na uniknięcie wypadku. Wynika stąd prosty wniosek, że **prowadząc statek o wiele lepiej jest nie dopuścić do wykonania błędnego manewru, niż naprawiać błędny manewr właściwym.** Dotyczy to także jazdy z pilotem. Są to zresztą kwestie doskonale znane kapitanom. Dlaczego zatem kapitan mógł zostać zaskoczony błędnym manewrem pilota? To jest właśnie kluczowe pytanie.

### Kapitan „wyłączony”

Często bywa tak, że kapitan – widząc na początku w miarę prawidłowe manewry pilota – w jakimś sensie „wyłącza się” mentalnie z czynnego prowadzenia statku i staje się *de facto* tylko obserwatorem. Wynika to niejako z naturalnego odruchu człowieka: „jeśli on (pilot) prowadzi statek i daje sobie radę, to ja mogę chwilę odpocząć”.

Taki kapitan przestaje również spoglądać na wskaźnik wychYLENIA płetwy steru, na telegraf lub manetkę śruby. Co to oznacza? W ten sposób przestaje kontrolować poczynania nie tylko pilota, ale także sternika, oficera wachtowego. Pamiętajmy, że są to ludzie, którzy również mogą się pomylić.

Kapitan zaczyna więc patrzeć jedynie na skutki manewrów pilota. W wyniku tego reaguje dopiero wtedy, gdy zorientuje się, że został wykonany błędny manewr, a statek kieruje się ku niebezpieczeństwu. Co więcej, na mostku często kapitan musi zajmować się także innymi kwestiami. Mechanik telefonuje z siłowni i pyta, czy będzie dostarczona nowa chłodnica. I oficer pyta, czy będziemy wypalać skorodowany reling itd. Ktoś woła statek na UKF. Często także sam pilot prowadzi rozmowę z kapitanem lub obsadą mostku na tematy nie związane z nawigacją i manewrami. Są to wszystko okoliczności rozpraszające, lecz nieuniknione. Dobry kapitan nigdy jednak nie zaprzestaje obserwacji i kontroli poczynañ pilota.





Wielokrotnie w literaturze fachowej można spotkać pogląd, że **gdyby kapitan na danym akwenu jechał bez pilota, z pewnością nie dopuściłby do wypadku**. Niewątpliwie kapitan byłby wtedy o wiele bardziej skoncentrowany, ostrożniejszy, bo zdany tylko na siebie.

Obecność pilota na mostku stwarza pewien pozorny komfort: „on lepiej zna akwen, on wpływał tu już setki razy, a więc chyba wie, co robi”. Niestety, często niektórzy kapitanowie zapominają, że jest to komfort czysto pozorny i trwa dopóty, dopóki nic się nie stanie. Dobry kapitan powinien więc umieć zwalczać w sobie ten odruch „wyłączania się”, dekoncentrowania, „zamyślenia się” itd.

## **Czynny nadzór kapitana nad pilotem**

Obserwując prowadzenie statku przez pilota powinniśmy uważnie śledzić tor ruchu statku i przewidywać kolejne manewry tak, jakbyśmy sami wydawali komendy na ster i śrubę, a także komendy holownikom. Przykładowo, jeżeli zbliżamy się do zakrętu podczas przejścia wąskim torem wodnym, zakładamy, że za chwilę powinna zostać wydana komenda „prawo piętnaście”. Jeżeli pilot ją wydaje, to wszystko jest w porządku, patrzymy dalej, jak reaguje statek, czy zaczyna kręcić. Inny przykład. Zbliżamy się lewą burtą do kei, dziób zaczyna odchyłać się szybko w kierunku nabrzeża. Pilot powinien nakazać holownikowi dziobowemu odciąganie dziobu na wodę. Jeśli tak się dzieje i holownik zaczyna odciągać dziób, wszystko jest w porządku, manewry przebiegają prawidłowo.

I tu uwaga! Jeżeli pilot nie wydaje odpowiedniej komendy, jeżeli dziób nadal zbliża się do kei, zwracamy uwagę pilotowi, np.: „niech Hermes ciągnie na wodę”. Jeżeli i to nie pomaga, holownik nadal nie odciąga dziobu, ponawiamy nasze polecenie adresowane do pilota, ale jednocześnie jesteśmy gotowi do wykonania manewru sterem, np. prawo na burtę i *kopnięcia* maszyną „wolno naprzód” lub „pół naprzód”.

Takie analizowanie sytuacji i przewidywanie jej rozwoju jest szczególnie istotne, bo **kapitan przecież lepiej zna swój statek, jego właściwości manewrowe, reakcję na poszczególne manewry sterem czy napędem**. Pozwala to jednocześnie na dokonanie zawnazsu korekty błędnej lub tylko niewłaściwej komendy pilota.

## **Kontrola wykonania komendy**

**Czynny nadzór kapitana nad pilotem wymaga także kontroli prawidłowości wykonywania komend przez sternika i oficera przekazującego telegrafem polecenia do maszyny lub regulującego zaworem skok śruby nastawnej**. Jeżeli kapitan słyszy komendę pilota „hard to starboard”, to odruchem powinno być spojrzenie na wskaźnik wychylenia płetwy sterowej. Sprawdzamy, czy sternik wychyla ster w prawo. Praktyka dowodzi, iż zdarzały się przypadki potwierdzenia komendy, lecz wykonania jej nieprawidłowo. Nie muszę wyjaśniać, że wychylenie płetwy sterowej na niewłaściwą burtę podczas wymijania się statków kanale to niemal pewna kolizja lub wejście na brzeg. Nic już wówczas nie zdążymy zrobić. Podobnie, jeżeli pilot wydaje komendę „wolno naprzód”, to powinniśmy rzucić okiem na telegraf lub manetkę śruby, by upewnić się, że śruba pracuje naprzód.

Szczególno zainteresowania kapitana wymagają takie komendy wydawane przez pilotów, które pozostawiają sternikowi pewną swobodę działania. Mam na myśli: „tak trzymać”, „więcej w lewo”, „powoli w prawo” itd. **Nota bene dobra praktyka manewrowa odradza stosowania takich komend w skomplikowanych sytuacjach manewrowych!** „Więcej” lub „powoli” są to komendy mało precyzyjne i mogą być różnie interpretowane przez



sternika. Jeden wyłoży ster 15 stopni na burtę, a drugi całkowicie na burtę, co już nie daje nam pożądanego zapasu w zakresie manewrowości. Może też spowodować niekiedy gwałtowną reakcję statku, której nie zdołamy już przeciwdziałać. Komenda „tak trzymać” może czasami powodować konieczność wyłożenia steru do skrajnego położenia, zwłaszcza po zatrzymaniu maszyny, kiedy to statek zaczyna tracić sterowność. Nie każdy sternik zamelduje o tym, że pletwa sterowa jest już w skrajnym położeniu, a mimo to statek nie słucha steru. Dobry kapitan musi to zauważyć. Po wydaniu komendy „tak trzymać” powinniśmy kontrolować, jak marynarz wychyla ster, czy nie są to wychylenia zbyt duże.

## **Mobilizowanie pilota**

Czynny, merytoryczny nadzór kapitana nad manewrami pilota bardzo korzystnie wpływa też na pracę tego ostatniego i niejako mobilizuje go. Ma on wówczas poczucie, że kapitan dyskretnie kontroluje jego komendy i jest zarazem współuczestnikiem manewrów. Dobrze jest np. co pewien czas wskazać pilotowi „idziemy teraz 6 węzłów” albo zapytać „czy holownik będzie już podchodził po hol?”. Takie informacje lub pytania utwierdzają pilota w przekonaniu, że kapitan trzyma rękę na pulsie. Przy zbliżaniu się do kei bardzo celowe jest przypomnienie pilotowi: „po daniu wstecz dziób będzie odchylał się na tym statku w lewo”. Pomylenie kierunków oddziaływania bocznego śruby może mieć przecież bardzo groźne następstwa, a niestety zdarza się pilotom. Obserwuję często, że piloci nawet nie pytają, czy statek ma śrubę prawoskrętną czy lewoskrętną. Zaskakuje mnie też, że pilot pyta, czy statek ma śrubę nastawną, widząc manetkę zaworu Westinghouse’a na pulpicie... No ale to już inna kwestia.

Nie należą też wcale do rzadkości przypadki zagapienia się lub „zagadania się” pilota. Jeżeli kapitan czuwa nad poleceniami pilota, także pilot unika sytuacji, w których to kapitan musiałby interweniować i zwracać mu uwagę.

Jeżeli kapitan zachowuje się zupełnie biernie, pilot szybko to wyczuwa i w pewnym sensie zaczyna ignorować z kolei kapitana, przestaje cokolwiek z nim uzgadniać itd. W rezultacie statkiem kierują dwie osoby, które wzajemnie nie wiedzą, do czego zmierzają i w jaki sposób chcą to osiągnąć.

## **Spokojnie, taktownie i tylko w razie konieczności**

Wspomniałem o dyskretnym, taktownym nadzorze kapitana nad pracą pilota. To również bardzo ważne zagadnienie. Kapitan nie musi bezgranicznie ufać pilotowi i nie nawet mu nie wolno tak czynić, ale wszelkie jego interwencje powinny być spokojne i taktowne. Nawet, jeżeli musimy zmienić manewr pilota, można przecież powiedzieć spokojnie „dajmy trochę więcej, wolno naprzód” (zamiast BWN), nie musimy natomiast wyrażać swoich komentarzy: „bardzo wolno naprzód?! To bez sensu!”. Takt i spokój są tu niezwykle pożądane, bo dobry kapitan nie musi na każdym kroku podkreślać, że jest najważniejszy i zarazem dyskredytować pilota.

Podobnie niewłaściwe jest postępowanie kapitana, który zmienia komendę pilota, ignorując go zupełnie i nawet nie wyjaśniając przyczyny. Jeżeli pilot poleca „lewo dwadzieścia”, a kapitan wtrąca się mówiąc „nie, midships!”, stawia pilota w bardzo trudnej sytuacji, gdyż nie wie on, dlaczego kapitan tak postąpił, czy ma zastrzeżenia do pracy pilota, czy pilot ma nadal kierować manewrami, czy też będzie to teraz czynił kapitan osobiście. Warto zatem po takiej interwencji dodać słowo wyjaśnienia: „poczekajmy jeszcze chwilkę, ten statek ma dobrą zwrotność”, albo „poczekajmy z tym manewrem w lewo, bo rufa jest za blisko brzegu”. Niewiele to kosztuje,





a stwarza zupełnie inne wrażenie: dobrej współpracy kapitana z pilotem, a nie autokratycznego rozkazywania.

Stwarzanie nerwowej atmosfery w relacji kapitan-pilot, co łatwo może nastąpić podczas brutalnych interwencji kapitana, krytykowania poczynań pilota, oceniania jego osoby (w dodatku w obecności swojej załogi) odbija się bardzo negatywnie na bezpieczeństwie manewrów. Zdenerwowany pilot lub kapitan może o wiele łatwiej popełnić błąd. Trzeba też pamiętać, że strofowanie lub pouczanie kogokolwiek na mostku podczas manewrów rozprasza także kapitana, wyłączając go z czynnego nadzoru nad pilotem i ruchem statku. A zatem wszelkie pouczenia czy nawet nagany należy zostawić sobie na czas po zacumowaniu.

Kapitan nie powinien też ingerować w komendy pilota „dla zasady”, by wykazać, że czuwa, nadzoruje i decyduje. Trzeba mieć przecież na uwadze, że ustawiczne korygowanie poleceń pilota, jeśli nie jest bezwzględnie konieczne, powoduje zaburzenie jego planu manewrów, stwarza z kolei konieczność reagowania pilota na korekty kapitana. Powstaje stąd niebezpieczne zamieszanie, mogące odbić się negatywnie na bezpieczeństwie statku. Korygujemy zatem komendy pilota tylko wtedy, gdy naprawdę musimy i gdy są one ewidentnie błędne.

### **Nie opuszczajmy mostku**

Szczególnie naganne jest schodzenie kapitana z mostku podczas jazdy z pilotem, co również – niestety – niekiedy się zdarza. Orzecznictwo odnotowuje wypadki, kiedy to właśnie podczas krótkotrwałej nieobecności kapitana w sterówce doszło do zderzenia z innym statkiem, zejścia z toru wodnego itd. Warto pamiętać, że jeżeli kapitan opuszcza mostek, a pozostawia z pilotem oficera wachtowego, stwarza szczególne zagrożenie. Oficer wachtowy zazwyczaj czułby się niezręcznie, zwracając uwagę pilotowi na popełnione błędy lub, tym bardziej, korygując jego manewry. Niewielu jest takich, którzy to uczynią, co najwyżej będą w razie zagrożenia wzywać kapitana na mostek. Łatwo się domyślić, że często jest to już działanie spóźnione.

Z kolei są piloci, którzy na mostku dostrzegają wyłącznie kapitana (jako „równego sobie”), ignorując zarazem pozostałą załogę. Przykre to i niezbyt taktowne, ale czasem spotykane. Taki pilot, po zejściu kapitana z mostku, nie będzie niczego konsultował z pozostawionym w sterowni oficerem wachtowym. Należy zatem unikać nawet krótkotrwałego opuszczania sterowni. Jeżeli wypadek wydarzy się właśnie podczas naszej nieobecności, postawimy się w bardzo przykrej sytuacji. Czasem bywa tak, że zupełnie niezależne od pilota czy oficera wachtowego zdarzenia: „black-out”, zacięcie steru zdarzają się właśnie wtedy, gdy kapitan opuścił sterówkę. Być może, gdyby na niej był, też nie zdołałby zapobiec wypadkowi, ale nieobecność jest zawsze poważną okolicznością obciążającą.

### **To ostateczność**

Nie muszę dodawać, że do wyjątków należeć powinno odsunięcie pilota od manewrowania i zakazanie załodze wykonywania jego komend. Podejmujący taką decyzję kapitan stawia siebie w bardzo trudnym położeniu, zwłaszcza na nieznanym akwenie i w skomplikowanej sytuacji nawigacyjnej lub manewrowej. Co więcej, pozostaje nadal konieczność pośredniczenia pilota w wydawaniu komend holownikom, jeśli rzecz dzieje się na obcych wodach. Trudno wszak wyobrazić sobie, że kapitan będzie wydawał np. holownikom w porcie afrykańskim bezpośrednie polecenia w języku angielskim. Jeśli więc nawet pilot popełnia błędy i musimy zmieniać jego komendy, starajmy się unikać ostatecznego odsunięcia go od manewrów.



Praktyka zna wprawdzie takie przypadki, lecz może to mieć miejsce jedynie w sytuacji, kiedy pilot jest nietrzeźwy albo popełnia ewidentne rażące błędy. W takim przypadku powinniśmy jednak zawczasu dążyć do zmiany pilota, zanim jeszcze rozpoczniemy wchodzenie do portu, służę itd.

### **Rutyna czy rutyniarstwo?**

Przedstawione przeze mnie powyżej przemyślenia i obserwacje nie powinny by przez Państwa odbierane jako „pouczanie”, „instruowanie” czy też krytyka tych czy innych kapitanów. Chodzi jedynie o to, abyśmy mogli od czasu do czasu przeanalizować własne postępowanie i je trochę ulepszyć. Naturalną rzeczą jest, że kapitan pływający już kilka lat wpada w pewną rutynę i w dużej mierze odnosi się to także do sfery współpracy z pilotem. Jeżeli manewry odbywają się bezproblemowo (co czasem po prostu zależy od szczęścia czy też przypadku), zaczynamy uznawać, że robimy wszystko prawidłowo i nie musimy kontrolować swojego postępowania. Wtedy właśnie rutyna przechodzi niekiedy w „rutyniarstwo” – zjawisko bardzo niebezpieczne i weryfikowane dopiero wskutek wypadku. Wystarczyłoby zapytać o to tych kapitanów, którzy mają takie smutne doświadczenia na swoim koncie. Oczywiście mogą się Państwo ze mną nie zgadzać, inaczej interpretować zasady współpracy z pilotem, lecz mimo to będę wdzięczny za zapoznanie się z moimi poglądami.

**Jerzy Bitner**



### **POMNIK PILOTA SZCZECIŃSKIEGO**

*Czy wiesz, że...*

*istnieje projekt pomnika Pilota Szczecińskiego (Stettiner Lotsendenkmal).*

*Autorem projektu i wykonawcą modelu jest, urodzony we Wrocławiu, niemiecki rzeźbiarz Cuno von Üchteritz-Steinkirch (1856–1908).*

*Projekt nigdy nie został zrealizowany, pomnik nie powstał.*

*Ale...*

*jest jego miniatura. Wykonana w 1965 r.*





## Dlaczego postanowiłem napisać tę książkę?

Dedykuję tę książkę ludziom morza – powojennym pilotom, którzy tworzyli nasz pilotaż i tym, którzy go kontynuują. Szczególnie mojemu nauczycielowi – kapitanowi i pilotowi Andrzejowi Huzie, który bardzo czekał na jej wydanie. Napisał do niej wstęp, dodał wspomnienia. Dopytywał się, kiedy będzie wydana. Nie doczekał, odszedł na wieczną wachtę.

Ciężka, ale zarazem ciekawa jest praca na morzu. Praca pilota wymaga dodatkowych predyspozycji i doświadczenia. Wyzwała wiele emocji i trzyma w ciągłym napięciu. Nasi piloci pilotowali kiedyś statki w Kanale Sueskim i w Nigerii. Obecnie pilotują na Humber River, w Kanale Kilońskim i w innych miejscach na świecie. Są poszukiwanymi fachowcami. Nasi kapitanowie, oficerowie i marynarze pływają pod wszystkimi banderami świata. Brak prawidłowej gospodarki morskiej, doprowadził do emigracji polskich marynarzy w świat.

Mam podstawy twierdzić, że znajomość pracy pilotów morskich jest w naszym społeczeństwie nikła. Nawet w portowym Szczecinie. Niektórzy przypuszczają, że pilotujemy statki płynąc przed dziobem na małej łódce lub holowniku. Z kolei inni widzą nas za komputerem w Kapitanacie Portu, gdzie jakoby zdalnie wysyłamy statki na morze. Świetnie to ilustruje pewne zdarzenie, o jakim opowiedział mi pilot Andrzej Kasprzycki. Oto zatrzymał go na drodze policjant.

- Gdzie pan tak pędzisz? – pyta.
- Do pracy – odpowiedziałem.
- A gdzie pan pracujesz?
- Jestem pilotem...
- No tak – rzekł stróż prawa łaskawie. – Wy tak szybko latacie, to leć pan dalej...

Ciężko też rozpoznać pilota morskiego po odzieży, o czym z kolei zaświadcza moja przygoda. Otóż wracałem kiedyś ze Świnoujścia do Szczecina pociągiem, bo akurat nie miałem zatrudnienia. Po prostu, nie było dla mnie statku do Szczecina. Rozsiadłem się wygodnie w przedziale. Pociąg był pospieszny, ale już na początku miał czterdziestominutowe opóźnienie. Najwyraźniej trudno mu było rozstać się z Warszawem. Wtem do mojego przedziału zajrzał jakiś facet.

- Przepraszam, o której odjeżdżamy? – zapytał.
- A dlaczego pan mnie to pyta?
- Bo wygląda pan na konduktora! – wypalił przybysz.
- Ale nie jestem!
- A to przepraszam... – odrzekł facet szczerze zdziwiony.

Potem jednak zajrzał do przedziału prawdziwy konduktor i ze zdumieniem stwierdziłem, że jego służbowy mundur rzeczywiście niewiele różni się od mojego granatowego garnituru.

Mój przyjaciel pilot Bronisław Jany, wielki żartowniś, stał kiedyś z innym pilotem na peronie dworca kolejowego, gdy nagle przechodzący konduktor rzucił w ich kierunku lakoniczne *cześć!* Odpowiedzieli mu tym samym, po czym spojrzeli ku sobie i wybuchli śmiechem. Potem, już w przedziale, skorzystali z tego doświadczenia i gdy do przedziału wszedł konduktor, zaryzykowali.

- Cześć! – powiedział Bronek.
- Cześć! – odrzekł konduktor, a biletów im nie sprawdził.

Pilot Piotr Nowakowski też miał na PKP zabawną przygodę. Kiedy stał na peronie, mijała go grupa rozbawionej młodzieży. Na jego widok zatrzymali się i chórem zaśpiewali: *Konduktorze łaskawy, byle nie do Warszawy...*

Okazało się także, że mój mundur mylony jest z okryciami innych zawodów. Kilka razy omyłkowo zaczepiany byłem na ulicy, gdzie brano mnie głównie za parkingowego.



Kiedys podszedł do mnie na ulicy facet i spytał:

- Panie! Czy na Parkowej już pan spisywał?

- Ja tu nic nie spisuję! – odpowiedziałem wkurzony.

- Aaa, to przepraszam! Myślałem, że pan z energetyki...

W końcu dojrzałem do podsumowań: społeczeństwo nie zna naszej profesji, nie o niej nie wie, a w dodatku myli pilotów z innymi funkcjonariuszami. A przecież mamy takie ładne kapitańskie mundury, których nie wstydziło się nosić powojenni piloci. Ale teraz nawet na Dni Morza ciężko spotkać marynarza w mundurze.

No i najważniejsze, nie wolno nam zapomnieć o naszej morskiej historii i ludziach, którzy ją tworzyli. Nie wolno nam zaprzepaścić tego co stworzyli. Dlatego postanowiłem napisać tę książkę.

*Drogi Włodek, „królu życia”, przyjacielu ze szkolnej morskiej ławki.*

*Dzięki Twojej pracy i talentowi literackiemu pilotaż szczeciński wypłył na szerokie wody i dotrze do czytelników rozsianych po świecie.*

*Przeżywam to w sposób szczególny, gdyż wieloletnia praca w charakterze pilota morskiego była dla mnie spełnieniem w życiu zawodowym.*

**Pilot Morski Jan Bronisław Jany**

*Włodek, napisałeś... Musiałeś to zrobić... Kto zrobiłby to lepiej, kto w ogóle zrobiłby to?*

*Czytam rękopis Twojego opracowania siedząc w kabinie niemieckiego pasażera stojącego w Kaliningradzie, Kenigsbergu czy jak kto woli Królewcu... Na moim biurku leży Zwolnienie z Pilotażu Obowiązkowego w Porcie Kalinigrad. To tylko namiastka uprawnienia Waszego, Pilotów... Tylko na ten jeden statek, ale jestem z niego dumny. Kapitan Portu wręczając mi po egzaminie ten dokument powiedział: „Nu, riedkost: Paliak, Kapitan na giersmanskom sudnie w ruskom portie biez naszewo łocmiena...”. A ja pomyślałem: Polak potrafi, miało się dobrych mistrzów w zawodzie... Wielu z nich wymienileś w swojej książce... Dla mnie Mistrzowie... Piloci...*

**Jacek Trojanowski**

*Duża dawka dobrej, fachowej marynarskiej roboty. Mnóstwo informacji, przypomnienie groźnych i tragicznych wydarzeń, ale też i przywołanie zabawnych przypadków. Ciekawe kalendarium. Wzbogacenie i wypełnienie luki w tematyce wydawnictw marynistycznych. Nie do przecenienia promocja naszego Miasta i Regionu, a przede wszystkim poszerzenie wiedzy /a może dopiero jej ukazanie/ o pilotażu morskim i pokazanie jego niepowtarzalnej specyfiki, specjalistycznego przygotowania fachowego - teoretycznego i praktycznego, wymagającego wyjątkowych predyspozycji, jego historii w naszym Regionie, a także przypomnienie i przedstawienie wielu zasłużonych kapitanów-pilotów.*

**Michał Kasprzak**





## Bibliografia:

1. Wielka encyklopedia PWN t. 26, Starnawski-Śliwy, red. nacz. Jan Wojnowski, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2005, ISBN 83-01-14347-9
2. Wybrzeże I. Od Świnoujścia do Mrzeżyna, Praktyczny przewodnik dookoła Polski, Bielsko-Biała 1998, Wydanie II, Pascal, ISBN 83-87037-84-2
3. Zalew Szczeciński – środowiskowe warunki współczesnej sedymentacji lagunowej, Andrzej Osadczuk, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2004, ISBN 83-7241-436-X
4. Kotowska I., Pluciński M., Port morski Police a sieci logistyczne – analiza i ocena kierunków rozwoju portu, Logistyka, 2007, nr 1, str. 56-59, ISSN 12315478(02)
5. Źródło: Wikipedia.
6. Strona internetowa Urzędu Morskiego w Szczecinie.
7. Tadeusz Białecki, Historia Szczecina, Wydawnictwo Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1992.
8. Jan Kazimierz Sawicki, Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988.
9. Julian Rummel, Sprawozdanie o porcie szczecińskim z czerwca 1947 r.
10. Mieczysław Andrut, Flotylla
11. Wspomnienia mieszkańców Pomorza Zachodniego: „W służbie polskiego morza”.
12. Lech Niekrasz, Pilot tańczy na redzie, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa, 1972





## **WŁODZIMIERZ GRYCNER**

**ur. w 1945r. w Łopusznie,  
w Kieleckiem.**

**Absolwent PSM i WSM  
w Szczecinie.**

**Kapitan Żeglugi Wielkiej  
i Śródlądowej.**

**Pilot Morski. Działacz  
Ligi Morskiej i Rzecznej.**

**Komodor dorocznych  
Flisów Odrzańskich.**

**Odnaczony  
Pierścieniem Hallera.**

