

**NIE ODWRACAJMY SIĘ OD MORZA**  
**„MORZE ŻYWI I BOGACI” -**  
ale tylko tych, którzy jego bogactwa wykorzystują.

W wyniku ustaleń po II wojnie światowej Polska odzyskała szeroki dostęp do Bałtyku. Od Gdańska do Świnoujścia z portem w Szczecinie włącznie. Nasze morskie „płuca” rozrosły się, nasze morskie „okno” na świat powiększyło się. Mogliśmy oddychać głębiej i mogliśmy patrzeć dalej. Tak też się stało. Początki były jednak trudne. Zaczęliśmy flotą, która uchowała się z wojennej zawieruchy. Nasze stocznie zniszczone, nasze porty w gruzach i pełne zatopionych wraków. Z entuzjazmem zabraliśmy się do pracy. Z czasem staliśmy się potęgą morską, liczącą się na rynku żeglugowym świata. Powstały dwa wielkie przedsiębiorstwa armatorskie: Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni i Polska Żegluga Morska w Szczecinie. Flota każdego z tych przedsiębiorstw z biegiem lat przekroczyła grubo ponad 120 statków. Łączny tonaż statków P.Ż.M. Na dzień 1 stycznia 1980 r. wynosił 3 236 305 DWT. Stworzyliśmy potężne rybołówstwo dalekomorskie, mieliśmy imponujące przedsiębiorstwo Ratownictwa Okrętowego na morzu. Wszystkie wraki zalegające nasze porty i redy wydobyliśmy własnymi siłami.

Utworzyliśmy drugą cywilną uczelnię morską w Szczecinie. Mamy piękny żaglowiec szkolny Dar Pomorza, który obecnie służy jako pływające muzeum, a po nim zbudowany w polskiej stoczni Dar Młodzieży, oraz statki instrumentalne dla studentów, też zbudowane w polskich stoczniach.

Nasza biało – czerwona bandera widziana była na wszystkich morzach i oceanach świata. Nasze statki zawijały do portów całej kuli ziemskiej, pływały w serwisie liniowym i w trampingu, przewożąc ładunki masowe.

Nasze trawlerzy łowiły na dalekich łowiskach na północy i na południu. Polskie stocznie budowały piękne statki do różnych zadań: pasażerskie, chemikaliowce, kontenerowce, statki do przewozu drobnicy i masowce, statki przetwórcze i łowcze dla naszego rybołówstwa i na eksport.

Można by jeszcze długo wyliczać nasze osiągnięcia w gospodarce morskiej, a naprawdę było czym się chwalić.

W latach 80-tych ubiegłego wieku zmieniliśmy ustrój – staliśmy się w pełni suwerennym krajem. Wydawało się, że ten wielki ruch społeczny w Gdańsku i Szczecinie przyczyni się do jeszcze większego rozwoju naszej gospodarki morskiej. Stało się jednak niestety inaczej.

Po latach patrzę i oceniam jak wykorzystaliśmy ten szeroki dostęp do Bałtyku i stwierdzam: Podejmowane decyzje ostatnich kilkunastu lat sprawiły, że od morza coraz bardziej się odwracamy. Wstąpiliśmy do Unii Europejskiej i od tej pory nasi decydenci przestali samodzielnie myśleć i decydować. Pracują pod dyktando Unii, a decyzje Unii często są sprzeczne z interesami naszego państwa.

**Przedsiębiorstwa żeglugowe poupadały. Polskie Linie Oceaniczne nie istnieją, „Transocean” zlikwidowany, Przedsiębiorstw Połowów Dalekomorskich „Odra” w Świnoujściu i „Gryf” w Szczecinie nie ma. Flotę firmy „Dalmor” w Gdyni można policzyć na palcach. Potężny, nowoczesny przemysł stoczniowy, budujący piękne statki na skalę światową upadł. Stocznie nie produkują. Sprzedajemy wszystko co się da za „psie” pieniądze komu się da i gdzie się da, a najsmutniejsze jest to, że wszystko idzie w obce ręce.**

Porty nasze tracą swoją i tak stosunkowo słabą pozycję na Bałtyku. Komunikacja z wybrzeżem od lat jest tematem dysputy i zwyczajnych drwin. Jedynym tematem, którym możemy się chwalić, to nasze szkolnictwo morskie. Nasze Wyższe Szkoły Morskie urosły do rangi Akademii Morskich. Kształcimy znakomite kadry morskie. Szkoda tylko, że kształcimy fachowców, którzy możliwość rozwoju znajdują daleko poza granicami naszego kraju. Pracują dla obcych armatorów, których wykształcenie kadr nic nie kosztuje. Otrzymują gotowy „produkt” w postaci doskonale przygotowanych do zawodu fachowców. Polska Żegluga Morska w Szczecinie, która rozwija się stosunkowo dynamicznie, nie zatrudni tylu pracowników, ilu opuszcza co roku nasze morskie uczelnie.

W stosunkowo licznej flocie P.Ż.M. Nie mamy ani jednego statku pod naszą polską białą – czerwoną banderą. Względnie dobrze rozwija się nadmorska turystyka, ale to jeszcze za mało, by być z tego dumnym.

Sporty żeglarskie pozostawione są same sobie. O sieci marin – przystani jachtowych na europejskim poziomie – na polskim wybrzeżu nadal można przeczytać i zobaczyć je tylko w projektach.

Mamy wiele sentymentu dla morza, ale potrzebujemy nie sentymentu, a zwyczajnej, intensywnej pracy. Wybrzeże nasze od Gdańska do Szczecina potrzebuje ludzi silnych, mądrych, oddanych sprawie morza na miarę ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, którzy przybywają tu nie po to, by się wygrzewać w słońcu na 500- kilometrowej plaży. Ktoś może mi zarzucić, że tylko narzekam, i że wcale nie jest tak źle. Możliwe, ale takie jest moje odczucie. Tak ja to widzę, a mam do tego moralne prawo. Przepracowałem na morzu i dla morza 42 lata mego zawodowego życia. To wszystko, co opisałem, działo się i dzieje w dalszym ciągu na moich oczach.

Na koniec poważnie i stanowczo stwierdzam i oskarżam kolejne nasze polskie rządy i nasze parlamenty, że dopuściły do wyflagowania polskich statków, wieszając na rufowych drzewcach kolorowe flagi państw, o których większość Polaków nawet nie wie, że istnieją.. No cóż – jest ona tam tylko kawałkiem obojętnego załódze płótna – dominuje biznes.

Nie mogę zrozumieć dlaczego statek, który jest własnością państwa pozbawia się narodowej bandery.

W Szkole Morskiej uczono mnie, że zgodnie z prawem międzynarodowym, każdy statek musi mieć przynależność państwową, a widocznym tego znakiem jest bandera państwa, pod jurysdykcją którego statek uprawia żeglugę. Przynależność państwowa statku handlowego znajduje swoje odzwierciedlenie w Konwencji Genewskiej z 1958 roku, której sygnatariuszem jest Polska. Konwencja nakłada na państwa obowiązek określenia warunków, na jakich przyznają one statkom przynależność państwową i prawo podnoszenia bandery, a uzależnione jest ono od posiadania przynależności państwowej danego statku.

Nie jestem prawnikiem, ale widzę, że nasze prawo można naginać w każdą stronę tak, jak komu wygodnie i aby biznes „się kręcił”

Smutne to, ale nie mam możliwości czegokolwiek zmienić, poza napisaniem tego, co już od dawna leżało mi na sercu.

Wiktor Czapp kpt.ż.w.