

## ZBIGNIEW MIAZGA

ur. 1945; Frampol



Miejsce i czas wydarzeń	Lublin, PRL
Słowa kluczowe	Lublin, PRL, zainteresowania marynistyczne, budowa statku, statek Lublin II, Izabella Sierakowska

### Budowa statku Lublin II

Dla mnie taka najbardziej bogata, kolorowa, sympatyczna historia zaczyna się w roku 1986. Wtedy dowiedziałem się, że Polskie Linie Oceaniczne budują statek imponujący – czternastotysięcznik, sto pięćdziesiąt metrów długości, dwadzieścia dwa metry szerokości, dziewięć metrów zanurzenia, no i czternaście tysięcy ton nośności, bo to najważniejsza cecha – który ma przyrzeczone, że na burcie będzie mieć wypisaną nazwę „Lublin II”. „II” dlatego, że od likwidacji poprzedniego statku minęło mniej niż pięć lat, a żeby w papierach marynarki światowej nie było bałaganu, to przynajmniej pięć lat musi być na wygaśnięcie nazwy.

Polskie Linie Oceaniczne budowały serię tak zwanych semikontenerowców, czyli [statków, na których] część ładunku wozi się w kontenerach, a resztę pod pokładem w ładowniach. I kilka miast miało patronować budowanym od [19]86 roku statkom. Pierwsza Warszawa otrzymała taki honor, drugi był Kraków, trzeci Lublin i był jeszcze statek o nazwie „Łódź II” też. To jest w zasadzie już inicjatywa Polskich Linii Oceanicznych, które po prostu kierując się, nie wiem, sympatią czy jakąś dobrą intuicją, jeśli chodzi o współpracę z tymi statkami, wymyśliły tę nazwę. Ja się dowiedziałem na konferencji prasowej Klubu Publicystów Morskich, że budowany jest statek B532, który będzie pływać po morzach i oceanach świata, nosząc nazwę naszego miasta. W tym momencie zaiskrzyło coś pod moją czaszką, myślę sobie – trzeba byłoby zrobić szum prasowy wokół tej rzeczy. Po powrocie napisałem w „Sztandarze Ludu” artykuł, w którym wszystkie te ciekawostki związane z pozyskaniem pływającego ambasadora opisałem i jednocześnie zaproponowałem, żeby czytelnicy zgłaszali kandydaturę na matkę chrzestną statku. No i padały różne propozycje, na placu boju ostatecznie zostały dwie panie – Ewa Żukowska z Wojewódzkiego Domu Kultury i Izabella Sierakowska, wówczas prezes lubelskiego oddziału Związku Nauczycielstwa Polskiego. Ostatecznie wybór padł na Izabellę Sierakowską. Przy jej, a właściwie przy obydwu pań pomocy, rozszerzyliśmy tę ideę sympatyczną wśród mieszkańców Lublina. Trafiliśmy na podatny grunt, bo proszę

sobie wyobrazić, że ponad trzydzieści instytucji, zakładów pracy i osób prywatnych zgłosiło akces do tego klubu. No, z tym że to był troszkę inny Lublin. Była Fabryka Samochodów Ciężarowych, była odlewnia [Ursus], był Bank Depozytowo-Kredytowy i inne instytucje i organizacje. I właśnie z tymi ludźmi udawało się nawiązać kontakt i przygotować się do wyposażenia statku w obrazy lubelskich malarzy, w telewizor, w książki, które nasza redakcja zakupiła, rowery, które wykorzystywane były później przez załogę w czasie postoju w porcie do wędrówki po mieście. I bardzo to była wdzięczna praca.

Jako klub gromadzący upominki dla statku śledziliśmy, jak ten statek jest budowany. No, zaczyna się od tego, że cięte są duże arkusze blach, półtora metra na sześć metrów. I później one są przy pomocy aparatów spawalniczych i innych w suchym doku, czyli w takim suchym basenie, łączone, spawane. I one oczywiście są nierdzewne, bardzo szlachetne, żeby woda morska, która jest elektrolitem znakomitym, no, nie pożarła w czasie jednego rejsu takiego statku. I właśnie jednym z budowniczych tegoż Lublina II w stoczni gdyńskiej był pan Jerzy Koch z Tomaszowa Lubelskiego. On mówił, że patrzył z sentymentem na to dzieło, które wykonywał. Napisał o tym do brata swojego, że taką pracę wykonują. Brat przyjechał, popatrzył na statek, spodobała mu się stocznia, zatrudnił się i obydwaj bracia Kochowie, wśród oczywiście wiesetosobowej załogi, pracowali, łącząc blachę, doprowadzając do połączeń z innymi elementami statku – na przykład z silnikiem, który ważył ileś tam ton – co było rzeczą bardzo trudną, bo to trzeba było precyzyjnej roboty przy bardzo ciężkich elementach. No, ale przyszedł wreszcie moment, że statek stał na suchej stępce, jak to się mówi, że stał już w tym suchym doku i był w zasadzie już z grubsza wyposażony. Wtedy można było podnieść zapory wodne i wpuszczać wodę do basenu. I to było w zasadzie wodowanie statku, bo wcześniej kładło się statek na takiej pochylni i się spuszczało do wody, a tu do tego suchego wpuszczana była woda, unosiła statek, który następnie przez holowniki był odprowadzany do nabrzeża, z którego operowali w dalszym ciągu stoczniovcy.

<b>Data i miejsce nagrania</b>	2012-09-13, Lublin
<b>Rozmawiał/a</b>	Marek Nawratowicz
<b>Redakcja</b>	Justyna Molik
<b>Prawa</b>	Copyright © Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN"