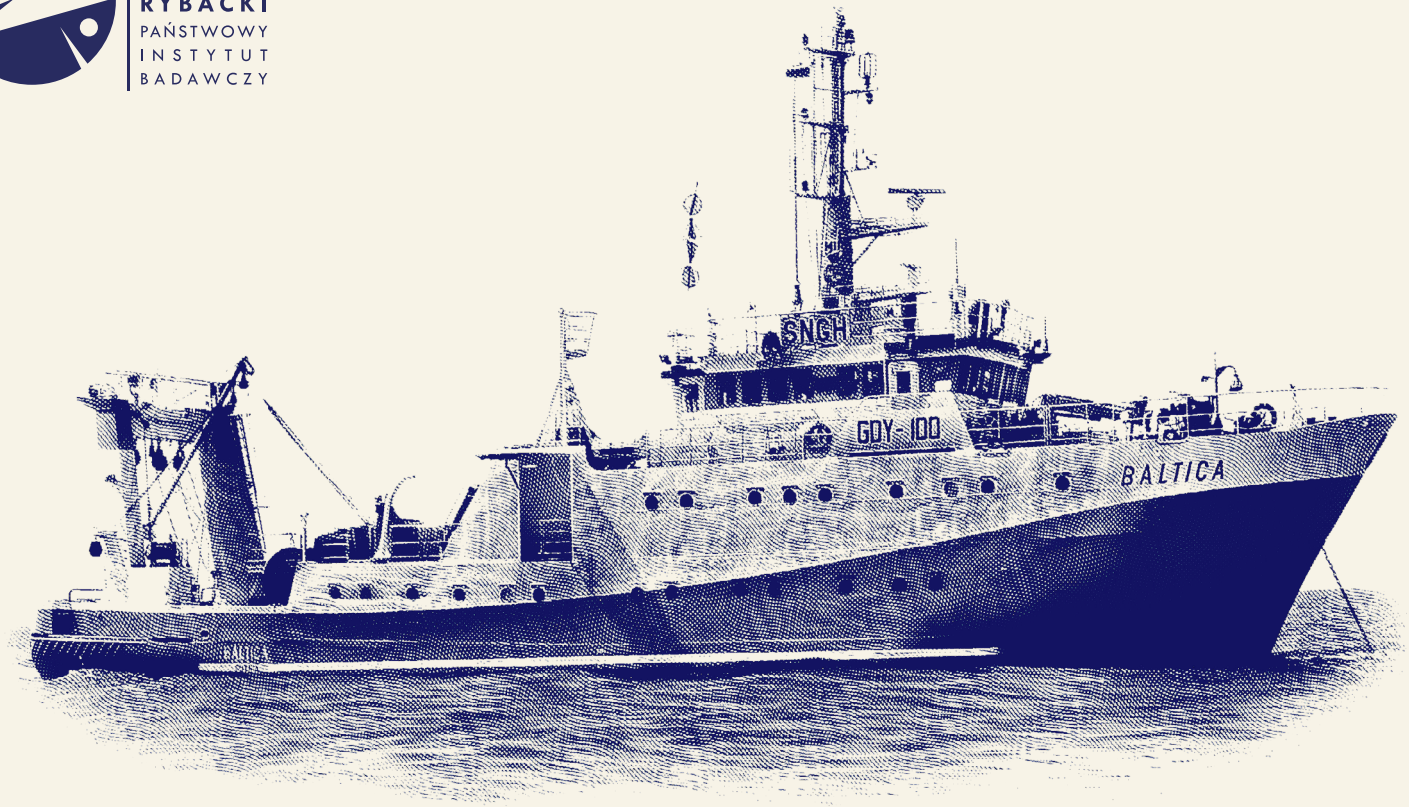
MORSKI
INSTYTUT
RYBACKI
PAŃSTWOWY
INSTYTUT
BADAWCZY



r/v Baltica – 30 lat badań rybackich i oceanograficznych

Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy

MIR MORSKI INSTYTUT RYBACKI PAŃSTWOWY INSTYTUT BADAWCZY

r/v BALTICA
30 lat

r/v Baltica – 30 lat badań rybackich i oceanograficznych

Gdynia, czerwiec 2023 r.

Wydawca

Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy

ul. Kołłątaja 1, 81-332 Gdynia
email: sekretariat@mir.gdynia.pl

Tel.: +48 58 73-56-232
Fax.: +48 85 73-56-110

Opracował: dr inż. Zbigniew Karnicki

w oparciu o materiały dostarczone przez: prof. dr. hab. Jana Horbowego, mgr. inż. Ireneusza Wójcika, dr. inż. Tomasza Nermera, dr. Adama Woźniczkę, dr. Krzysztofa Radtke, dr Beatę Schmidt, dr. Ilonę Waszak, dr hab. inż. Tamarę Zalewską, prof. IMGW-PIB

Korekta merytoryczna: dr hab. inż. Joanna Szlinder-Richert, prof. MIR-PIB

Projekt graficzny i skład: Martyna Padoł

Redakcja językowa: Anna Jankowska-Tessmer

Wsparcie techniczne: Anna Ochman

Publikacja jest dostępna na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych 3.0 Polska. Pewne prawa zastrzeżone na rzecz autorów. Zezwala się na wykorzystanie publikacji zgodnie z licencją – pod warunkiem zachowania niniejszej informacji licencyjnej oraz wskazania autorów jako właścicieli praw do tekstu. Treść licencji jest dostępna na stronie http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl/

ISBN 978-83-61650-33-1

SPIS TREŚCI

Początek badań oceanograficznych, czyli od czego się zaczęło 7

Starania o nowy statek 10

W trakcie budowy 13

Praca na morzu 19

Inne rejsy MIR-PIB 26

Rejsy IMGW-PIB 29

Niespodziewana sława 31

Patrząc w przyszłość 35

Kapitanowie r/v Baltica 36

Dane techniczne statku 37

Początek badań oceanograficznych, czyli od czego się zaczęło

1

Badanie morza nie jest możliwe bez eksploracji jego głębin przy użyciu statku, rejsów badawczych oraz poboru prób. Pierwszy pracownik Morskiego Laboratorium Rybackiego w Helu, protoplasty Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego, Kazimierz Demel, już ponad 100 lat temu wykorzystywał łodzie rybaków do swoich badań i połowów. Później Laboratorium korzystało z niewielkich jednostek Morskiego Urzędu Rybackiego, a były to łodzie Tryton i Gazda[1].

Według Andrzeja Ropelewskiego, pierwszym statkiem pracującym wyłącznie na rzecz badań polskiego rybołówstwa morskiego był kuter żaglowo–motorowy Zorza, eksploatowany przez Morskie Laboratorium Rybackie w latach 1927–1931. w roku 1929 Laboratorium otrzymało spory kuter motorowo–żaglowy Ewa, który służył przez następne 10 lat, aż do roku 1939. Jednostka ta uratowana przed złomowaniem, została wyremontowana i co ciekawe, pływa do dziś jako prywatny jacht pod nazwą Norda.

1. Pełną listę statków badawczych Instytutu wraz z ich szczegółowym opisem można znaleźć w książce Wiesława Bladego „Polska flota rybacka w latach 1921–2001" wydanej przez Morski Instytut Rybacki w 2002 roku, a także na stronie domowej MIR–PIB pod adresem https://mir.gdynia.pl/o–instytucie/#statki.







Statek badawczy Doktor Lubecki

Po wojnie, Morski Instytut Rybacki w Gdyni, prowadził badania z wykorzystaniem kolejnych jednostek: kuter Ewa II, kuter Michał Siedlecki, kuter Michał Siedlecki II, lugrotrawler Birkut, trawler Wieczno, by w końcu w latach 1968–1988 wprowadzić do eksploatacji statki badawcze Doktor Lubecki, następnie Profesor Siedlecki oraz Profesor Bogucki.

Wiele z tych jednostek, mimo iż były zwane statkami badawczymi, w rzeczywistości były jednostkami rybackimi, dostosowanymi w możliwym, choć mocno ograniczonym zakresie, do potrzeb badawczych Instytutu.

Postęp technologiczny i związany z tym sposób prowadzenia badań oraz ich umiędzynarodowienie wymagało od Instytutu intensyfikacji zbioru danych rybackich i oceanograficznych, a także poprawy ich jakości i dorównania pracom jednostek naukowych pozostałych państw bałtyckich.

Aby to osiągnąć, konieczne było pozyskanie statku badawczego „z prawdziwego zdarzenia", którego Instytut wtedy nie posiadał. Był to koniec lat 80. XX wieku i okres bardzo ważnych przemian społeczno–ekonomicznych w Polsce, a jednocześnie narastającego kryzysu ekonomicznego, stąd starania o nowy statek były olbrzymim wyzwaniem.

Starania o nowy statek

2

Do budowy nowego statku Instytut przygotowywał się bardzo starannie i długo. Pierwszym etapem było określenie założeń, które pozwoliły na dokonanie wstępnych szacunków kosztów budowy. Następnie rozpoczęły się poszukiwania możliwych źródeł finansowania. Ministerstwo odpowiedzialne za rybołówstwo w pełni popierało koncepcję budowy nowego statku, ale nie dysponowało wystarczającymi funduszami. Dlatego jedyną możliwość realizacji swojego ambitnego celu, dyrekcja Instytutu upatrywała w powstałym w 1991 roku Komitecie Badań Naukowych (KBN).

Przedstawiona bardzo konkretna propozycja budowy statku badawczego spotkała się z dużym zainteresowaniem Komitetu, ale poziom kosztów w tamtym momencie była nie do zaakceptowania. Dodatkowo, pewnym problemem dla Instytutu były przyszłe koszty eksploatacji nowego statku, a także pełne wykorzystanie jego czasu.

Na jednym ze spotkań dotyczących budowy jednostki padła propozycja, aby jej współwłaścicielem był Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, który od samego początku czarterował statki MIR do swoich badań meteorologicznych. Była to odważna decyzja, która rozwiązała kluczowy problem pełnego wykorzystania czasu nowej jednostki, jak i finansowania jej budowy. Rozmowa ówczesnych dyrektorów instytutów była krótka i pozytywna. Był to ważny moment, bo propozycja przedstawiona Komitetowi Badań Naukowych uzyskała pełną akceptację i tym samym finansowanie. Rozwiązanie polegające na tym, że dwa instytuty zainwestowały we wspólne narzędzie badawcze było wówczas ewenementem w skali kraju. Fakt, że Morski Instytut Rybacki posiadał spore środki finansowe pochodzące ze sprzedaży słynnego statku r/v Profesor Siedlecki, który po 20 latach intensywnej eksploatacji zakończył swoją morską służbę, znacząco ułatwił pozyskanie brakujących funduszy, a r/v Baltica stawała się w ten sposób następczynią statku r/v Profesor Siedlecki, przejmując od niego dobre geny „of lucky and friendly ship".

Ogłoszony przetarg na budowę statku badawczego wygrała Stocznia Remontowa Nauta z Gdyni. Umowę pozwalającą na rozpoczęcie prac podpisano w dniu 8 stycznia 1991 roku.

Ciekawostką jest ówczesna cena budowy statku, mogąca dziś przyprawić o silne bicie serca.

Zgodnie z art. 3 umowy, wynosiła ona niebotyczną sumę ponad 43 miliardów złotych. Cena w tamtych czasach była ustalana w dolarach, a przelicznik wynosił 9500 zł za 1 dolara. Przy dzisiejszych przelicznikach cena wyniosłaby około 20 milionów złotych.



Uroczystość położenia stępki
Bałtyckiego Statku Badawczego BSB-40
dla Morskiego Instytutu Rybackiego
i Instytutu Meteorologii
i Gospodarki Wodnej w Gdyni.

Gdynia, 1991.09.10

STOCZNIA REMONTOWA NAUTA

W trakcie budowy

3

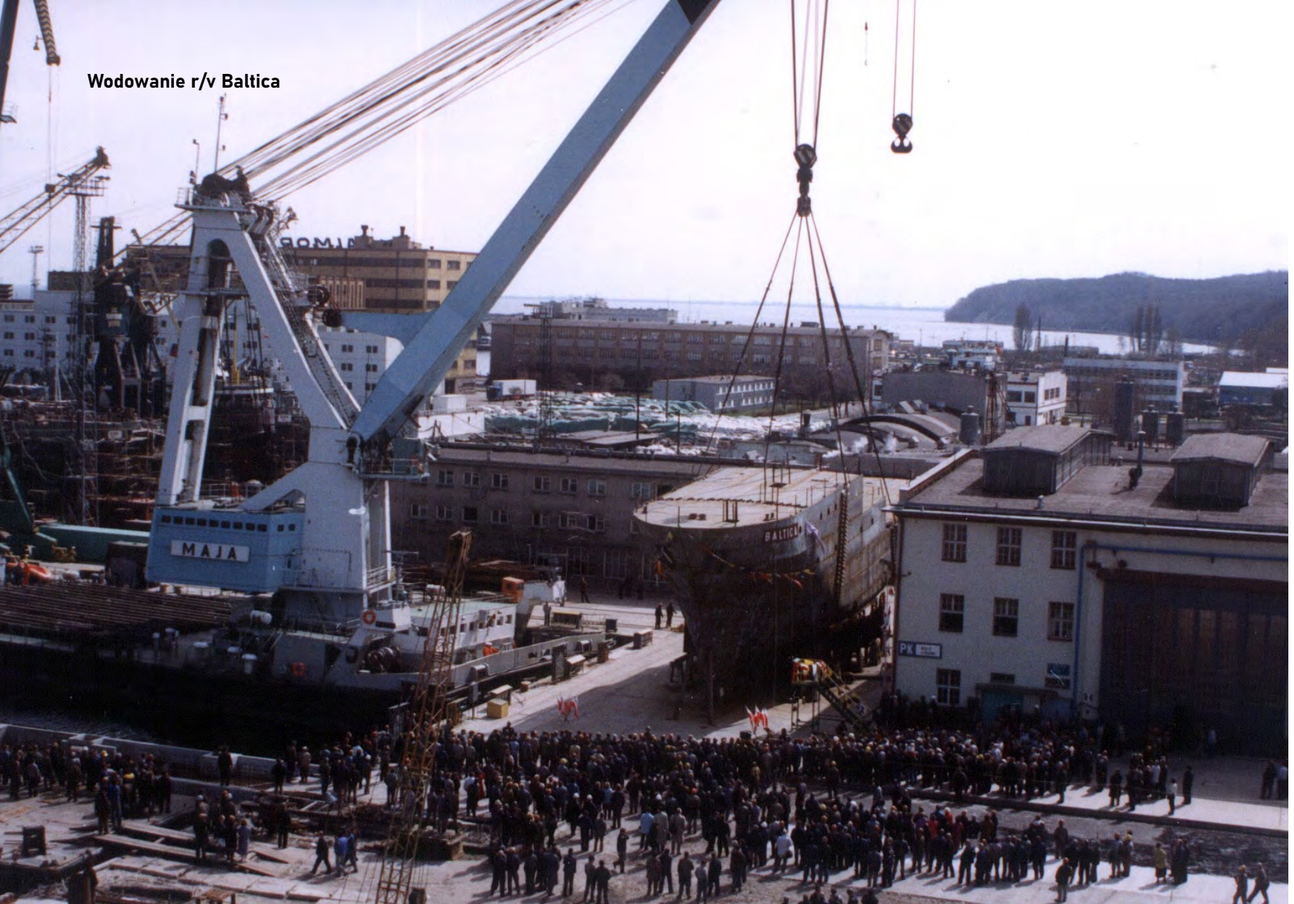
W dniu 10 września 1991 roku na terenie Stoczni Remontowej Nauta położono stępkę pod nowy statek. Pierwsze spawy na stępce położyli dyrektorzy MIR Zbigniew Karnicki i IMGW Zbigniew Dziadziuszko oraz dyrektor stoczni Tadeusz Zielonka. W uroczystości, oprócz wielu znakomitych gości i budowniczych, uczestniczyła pani minister Małgorzata Kozłowska i pani dyrektor Barbara Bolkowska z Komitetu Badań Naukowych. Obie panie od początku były zaangażowane w ten ambitny projekt i umożliwiły jego realizację.

Prace w stoczni postępowały sprawnie i w dniu 22 kwietnia 1992 roku nastąpiło wodowanie statku oraz nadanie imienia. Na stoczni w trakcie budowy statek miał nazwę BSB 40, ale w wyniku ogłoszonego konkursu na nazwę, zwyciężyła „Baltica".

Matką chrzestną statku została Małgorzata Kozłowska z KBN. Mimo iż tradycyjna butelka szampana została rozbita za drugim razem, nie miało to wpływu na przyszłą historię statku.



Pierwsze spawy na stępce BSB 40 w SR Nauta



Wodowanie r/v Baltica

Chwilę potem potężny dźwig uniósł kadłub r/v Baltica w powietrze i przy dźwiękach hymnu narodowego, powoli osadził go na wodzie. Niejednemu świadkowi tego wydarzenia serce mocniej zabiło, kiedy dno statku po raz pierwszy dotknęło wody.

Dnia 31 maja 1993 roku w całej swej krasie i gali flagowej, r/v Baltica zacumowała przy Nadbrzeżu Prezydenta przy Skwerze Kościuszki w Gdyni, gdzie mieszkańcy tłumnie mogli ją podziwiać. Wśród gości znalazła się matka







chrzestna statku Małgorzata Kozłowska, Przewodniczący Komitetu Badań Naukowych, prof. Witold Karczewski, minister odpowiedzialny za rybołówstwo kpt. ż.w. Zbigniew Sulatycki oraz wielu znakomitości naukowych i oczywiście, pracownicy obu instytutów.

Dyrektor stoczni Tadeusz Zielonka zameldował gotowość statku do podniesienia bandery. Zebranych powitał w imieniu współwłaścicieli dr Zbigniew Karnicki, dyrektor MIR i Zbigniew Dziadziuszko, dyrektor oddziału IMGW w Gdyni.

Nowa jednostka została poświęcona przez arcybiskupa Tadeusza Gocłowskiego, który poproszony o przemowę, ze swoim znanym poczuciem humoru powiedział: „proszę się nie denerwować, będzie krótko". Dyrektor Zbigniew Karnicki przekazał flagę statku na ręce kapitana Zapol-





skiego i wydał komendę do podniesienia bandery. Przy dźwiękach hymnu banderę podniesiono i r/v Baltica rozpoczęła swoją morską służbę.

W trakcie minionych 30 lat wykonała już ponad 520 rejsów, spędziła blisko 4,8 tysięcy dni w morzu, zarówno tych spokojnych, jak i sztormowych. Tak więc były to niezmiernie pracowite lata.





Wręczenie Medalu im. K. Demela prof. Walerianowi Cięglewiczowi

Uroczystości podniesienia bandery zostały uświetnione wręczeniem Medalu im. Prof. Kazimierza Demela wieloletniemu pracownikowi MIR i wykładowcy na Wydziale Rybackim w Olsztynie, profesorowi Walerianowi Cięglewiczowi. Miał on ogromne zasługi na polu współpracy międzynarodowej, m.in. od 1956 roku był delegatem do Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES), wybrany najpierw wiceprezydentem (1966–1969), a następnie jako pierwszy i jedyny do tej pory Polak, objął stanowisko prezydenta tej organizacji (1969–1972).



Piękna r/v Baltica w norweskim porcie

Praca na morzu

4

Od pierwszych dni eksploatacji na morzu, r/v Baltica była wykorzystywana jako najważniejsze laboratorium badawcze przez oba Instytuty, prowadząc bardzo różnorodne badania środowiska morskiego Bałtyku i jego zasobów.

Żaden kraj nie jest w stanie samodzielnie dokonać oceny stanu zasobów Morza Bałtyckiego. Z chwilą powołania w roku 1973 Międzynarodowej Komisji Rybołówstwa Morza Bałtyckiego (MKRMB), odpowiedzialnej za zarządzanie zasobami rybnymi Bałtyku, rolę naukowego doradcy tej Komisji zaczęła pełnić Międzynarodowa Rada Badań Morza w Kopenhadze. Opracowała ona procedury poszczególnych badań, rodzajów narzędzi, wielkości prób i sposobu przekazywania zebranych i częściowo opracowanych danych przez wszystkie państwa bałtyckie. Po zakończeniu działalności MKRMB, zarządzanie zasobami rybnymi Bałtyku przejęła Komisja Europejska. Doradcą naukowym Komisji Europejskiej (KE) pozostała nadal Międzynarodowa Rada Badań Morza w Kopenhadze, organizacja o ponad 100–letnim doświadczeniu, współpracująca z ponad 1500 naukowcami z krajów Północnego Atlantyku, w tym Bałtyku.

Przejmując zarządzanie zasobami rybnymi Morza Bałtyckiego, KE usankcjonowała formę i zakres zbioru danych rybackich, wydając rozporządzenie Rady (WE)



nr 199/2008 (Dz.U. L 157 z 20.06.2017 r., z późn. zm.). Realizacja tego rozporządzenia jest obowiązkiem wszystkich państw członkowskich. W Polsce realizuje je Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy, między innymi w oparciu o statek badawczy r/v Baltica. I to jest jej główne zadanie!

Zgodnie z regulacjami KE r/v Baltica, podobnie jak i inne statki badawcze państw bałtyckich, wykonują co roku, w tym samym czasie 6 rejsów badawczych, przy merytorycznej współpracy i koordynującej roli Grupy Roboczej Międzynarodowej Rady Badań Morza ds. Bałtyckich Międzynarodowych Połowów Badawczych Ryb (WGBFS).



Wyładunek połowu na pokład

Pozwala to na oszacowanie wielkości zasobów ryb komercyjnych Bałtyku.



Połowy badawcze dorszy oczkiem 10 mm i młodociane dorsze

Dwa rejsy w roku to rejsy demersalne typu BITS (Bałtycki Międzynarodowy Rejs Włokowy), których głównym celem jest uzyskanie danych do oceny biomasy i liczebności dorszy, płastug, a także ich rozmieszczenia geograficznego i batymetrycznego w warstwie przydennej morza na tle warunków hydrologicznych.

Ryby pozostałych gatunków, które znajdą się w połowach, są elementem oceny bioróżnorodności oraz liczebności i ich rozmieszczenia.

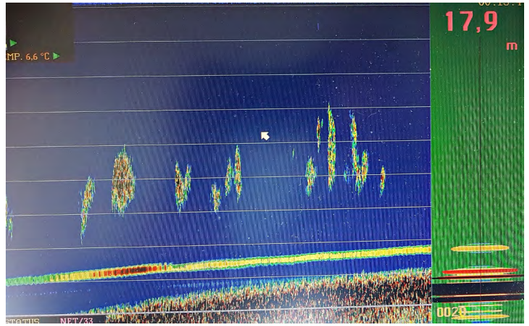
Rejsy zimowe (luty/marzec) są prowadzone w celu zbadania występowania dorszy i storni w okresie poprzedzającym ich rozród oraz aby ocenić udział ryb dojrzałych płciowo, które w roku badań przystąpią do tarła (jako jeden z czynników niezbędnych do oceny biomasy stada tarłowego).



Wyjmowanie otolitów niezbędnych do odczytu wieku ryb
(Na zdjęciu G. Modrzejewski)

Rejsy jesienne (listopad/grudzień) są ukierunkowane na zbadanie występowania dorszy i płastug po tarle oraz na wstępną ocenę występowania dorszy i płastug z pokolenia urodzonego w roku przeprowadzonych badań. Połowy ryb w rejsach BITS prowadzone są włokiem dennym przez wszystkie bałtyckie statki badawcze za pomocą standardowego włoka dorszowego TV3 zakończonego workiem o boku oczka 10 mm.

Kolejne dwa rejsy badawcze dotyczą określenia rozmieszczenia przestrzennego i wielkości bałtyckich zasobów śledzi i szprotów, i prowadzone są w ramach wieloletniego, międzynarodowego programu ICES pt. „International



Zapisy ławic ryb pelagicznych i połowy badawcze





Połów i sortowanie ryb do badań



Baltic Acoustic Surveys (IBAS)". Program ten obejmuje rejsy wykonywane co roku wiosną (w maju)–„Sprat Acoustic Survey (SPRAS)" oraz jesienią (we wrześniu i październiku) – „Baltic International Acoustic Surveys (BIAS)". Zarówno rejsy typu SPRAS, jak i BIAS, nazywane są rejsami akustycznymi, z uwagi na fakt, że do oszacowania liczebności i biomasy ryb wykorzystuje się metody akustyczne. Akustyczne szacowanie obejmuje zebranie danych z echosondy rybackiej na wyznaczonych transektach.





Rozeta butli Nansena i badania w laboratorium statkowym

W trakcie echosondażu wykonywane są również zaciągi pelagiczne, w celu określenia składu gatunkowego ryb, proporcji ich udziału, struktury wielkościowej i wiekowej. Uzyskane informacje umożliwiają przeliczenie zmierzonych wartości echa fali akustycznej na konkretne wartości liczebności i biomasy ryb poszczególnych gatunków.

Uzupełnieniem tych rejsów są rejsy planktonowe, które wykonywane są dwukrotnie w ciągu roku. Ich zasadniczym celem jest określenie liczebności i rozmieszczenia ikry i stadiów larwalnych (tzw. ichtioplanktonu), najważniejszych gospodarczo gatunków ryb (głównie dorsza i szprota) na obszarze Głębi Bornholmskiej, Gdańskiej i Rynny Słupskiej, w strefach ekonomicznych Polski, Szwecji i Danii. Dodatkowo, pobierane są próby fito i zooplanktonu oraz zbierane są dane z pomiarów hydrologicznych (temperatura, zasolenie, pH, natlenienie) na szerokiej siatce ponad 60 punktów badawczych pokrywających ww. obszar.

Badania te są koordynowane z analogicznymi badaniami wykonywanymi przez statki innych państw (Niemiec i Danii), co pozwala na ich prowadzenie w regularnych odstępach czasu. MIR–PIB aktualnie wykonuje te badania w drugiej połowie czerwca i sierpnia, przy czym rejs czerwcowy jest wykonywany we współpracy z duńskim DTU Aqua. Dane pozyskiwane w ramach tych rejsów pozwalają na określenie warunków środowiskowych i intensywności tarła szprotów i dorszy.

Opracowane przez WGBIFS wyniki rejsów są corocznie przekazywane Grupie Roboczej ICES ds. Oceny Rybołówstwa Bałtyckiego (WGBFAS), jako dane wyjściowe do oszacowania zasobów stad ryb podstawowych gatunków komercyjnych w Bałtyku. Informacje te wraz z danymi zebranymi na statkach rybackich oraz w portach i przystaniach rybackich, a także z innych źródeł, pozwalają na oszacowanie przez ICES dla Komisji Europejskiej dopuszczalnego poziomu połowów gatunków ryb na kolejny rok. Komisja wraz z Radą Ministrów UE odpowiedzialnych za rybołówstwo, ustala obowiązujące kwoty połowowe na kolejny rok.

Z kolei wieloletnie wyniki badań zasobów i środowiska są kluczem do śledzenia zmian w zasobach i środowisku Morza Bałtyckiego. Wyniki powyższych badań są również wykorzystywane w przygotowaniu ekspertyz i odpowiedzi na zapytania polskiej administracji państwowej, zwłaszcza Ministra odpowiedzialnego za rybołówstwo, odnośnie stanu zasobów czy wprowadzania bądź modyfikacji technicznych środków ich ochrony.





Siatki planktonowe

Inne rejsy MIR–PIB

5

Poza regularnymi rejsami związanymi z oceną stanu zasobów, prowadzono szereg innych badań z wykorzystaniem r/v Baltica. Niewątpliwie jednym z najważniejszych projektów Instytutu był „Worek T90–ekologiczne połowy dorsza", którego efektem było uzyskanie patentu i wdrożenie worków o nowej konstrukcji, zwiększającej selektywność połowów dorszy bałtyckich. Projekt realizowano we współpracy z Instytutem Techniki Rybackiej w Hamburgu.

W ramach opisanych powyżej rejsów „planktonowych", realizowane są także dodatkowe badania, koordynowane zazwyczaj przez Zakład Oceanografii Rybackiej i Ekologii Morza MIR–PIB. Były to, m.in. badania produkcji pierwotnej toni wodnej południowego Bałtyku, badania planktonu „żelatynowego" (meduz, a także żebropławów), w tym badania wpływu tych organizmów na rozpraszanie sygnału echosondy wykorzystywanej do badań zasobów ryb pelagicznych. w ostatnich latach jest to także pobór prób do określania ilości mikroplastików w wodach Bałtyku. Określanie ilości śmieci zalegających na dnie jest jednym z zadań wykonywanych w ramach rejsów BITS.



Narzędzia do badania bentosu

Przez wiele lat r/v Baltica realizowała także regularne rejsy bentosowe, w trakcie których pobierano próby osadów i bytujących w nich organizmów (określanych mianem bentosu), na obszarze praktycznie całej polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku.

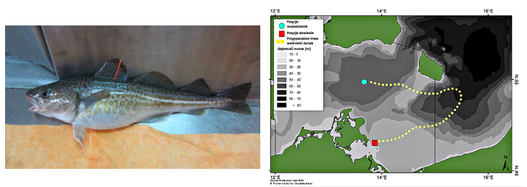
Pozwoliło to uzyskać Instytutowi obszerną bazę danych o bentosie Bałtyku i zmianach w nim zachodzących (bentos jest najprawdopodobniej najlepszym, biotycznym wskaźnikiem zmian środowiska, w szczególności tych długotrwałych). Od kilkunastu lat takich dedykowanych rejsów już się nie wykonuje, a badania bentosu są wykonywane w czasie innych rejsów, głównie planktonowych.

W trakcie wypraw r/v Baltica, zrealizowano wiele projektów, których wyniki zapewniły kompleksowe podejście do identyfikacji ryzyka występowania patogenów i zanieczyszczeń w rybach, miały wkład w rozwiązywanie problemów odczytu wieku i oceny zasobów dorszy przy pomocy nowoczesnych metod znakowania, czy pozwoliły na ocenę występowania zmian chorobowych u ryb. Statek r/v Baltica uczestniczy również w badaniach środowiskowych niezbędnych do uzyskania pozwoleń na budowę morskich farm wiatrowych i innych inwestycji infrastrukturalnych.

Dodatkowo, od kilkunastu lat na statku realizowane są międzynarodowe rejsy badawcze służące ocenie zasobów ryb.

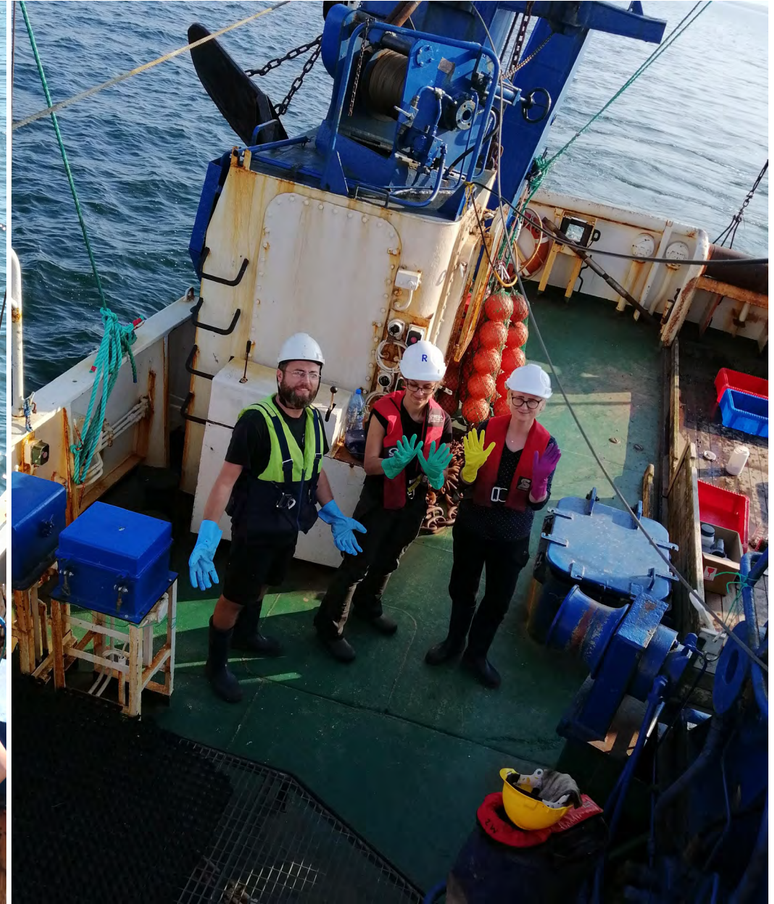


Pobieranie próbek bentosu



Dorsz ze znaczkiem i trasa jednego ze znakowanych dorszy





Rejsy IMGW–PIB

6

Dla **Oddziału Morskiego Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej** w Gdyni, r/v Baltica stała się następczynią jednostki Hydromet, zwodowanej w 1952 roku jako lugrotrawler Skowronek, która następnie po niezbędnych zmianach w 1971 roku, pełniła rolę jednostki badawczej Instytutu.

Pojawienie się w 1993 roku nowoczesnego, jak na tamte czasy, statku r/v Baltica umożliwiło wykonywanie coraz bardziej kompleksowych badań w ramach zintegrowanego monitoringu Bałtyku, którego realizację rozpoczęto w 1959 roku i który pierwotnie obejmował jedynie kilka głównych parametrów fizykochemicznych.

W 1991 roku uruchomiono regularne badania środowiska morskiego Bałtyku w ramach tzw. Państwowego Monitoringu Środowiska, którego koordynację powierzono Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

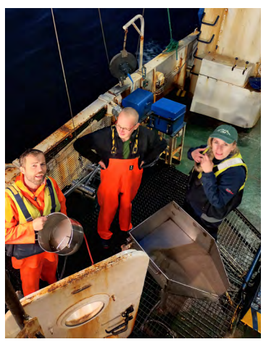
Począwszy od pierwszych dni, statek r/v Baltica wykorzystywany był do pomiarów w ramach monitoringu



w polskiej strefie południowego Bałtyku, którego program opracowywany był we współpracy regionalnej, koordynowanej przez Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM). W latach 1993–1996 realizowane były badania w ramach monitoringu zgodnego z BMP (Baltic Monitoring Programme), natomiast w latach 1997–2013 zgodnie z HELCOM COMBINE. Wejście Polski w 2004 roku do Unii Europejskiej wiązało się z koniecznością dostosowania zakresu badań monitoringowych do wymagań EU. W konsekwencji,

od 2014 roku zakres badań monitoringowych prowadzonych na statku r/v Baltica, został znacząco rozszerzony w związku z wymaganiami dyrektywy w sprawie strategii morskiej.

W czasie rejsów prowadzone są obserwacje meteorologiczne oraz regularne pomiary parametrów fizycznych i chemicznych wody morskiej, badania dynamiki wód i biologicznych 17 elementów ekosystemu: makrozoobentosu, zoo i fitoplanktonu, a także pobierane są próbki osadów dennych. Prowadzone badania pozwalają określić, zarówno poziom zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego substancjami niebezpiecznymi, jak np. metale ciężkie, związki organiczne czy substancje promieniotwórcze, jak





i umożliwiają określenie stopnia eutrofizacji obszarów morskich, a także przyczyniają się do możliwości określenia stanu środowiska morskiego w zakresie zmienności parametrów biologicznych. Na statku prowadzone są również prace wynikające z działalności statutowej i badawczej związanej z realizowanymi przez IMGW–PIB projektami.

Wraz z ewolucją programu monitoringu i zakresu badań statutowych, zmieniło się również wyposażenie r/v Baltica, przyczyniając się do powiększenia liczby i zakresu prowadzonych pomiarów. Na pokładzie statku pojawiały się kolejne generacje urządzeń badawczych, takich jak sondy CTD czy urządzenia do pomiaru prądów morskich, które w znacznym stopniu usprawniają i automatyzują pracę, wpływając na skrócenie czasu trwania pomiarów.

Od chwili zwodowania statku, w czasie ponad 170 rejsów prowadzonych w ramach działalności IMGW–PIB, przez pokład przewinęło się ponad 50 pracowników zdobywających na pokładzie r/v Baltica doświadczenie w badaniach morskich i budujących wzajemne relacje społeczności morskiej. Czas spędzony na pokładzie r/v Baltica pomagał pokonywać słabości i uczył szacunku dla morza. Statek i jego załoga nigdy nas nie zawiedli przez te wspólnie przepłynięte 30 lat!

Niespodziewana sława 7

Choć r/v Baltica pływała tylko na Morzu Bałtyckim to w pewnym momencie stała się sławna na całym świecie. W styczniu 2010 roku załoga statku uratowała psa dryfującego na krze lodowej 15 mil morskich od brzegu. Pies przebywał na krze wiele godzin, zsuwał się do wody i ponownie na nią wdrapywał. Był w stanie prawie całkowitego wyczerpania, a mimo to dzielnie walczył o życie. Uratowany przez załogę, a przede wszystkim motorzystę statku Adama Buczyńskiego, po dojściu do siebie otrzymał imię Baltic i został zamustrowany na statek, stając się stałym członkiem załogi.

Zainteresowanie psem i bohaterami akcji ratunkowej, a także statkiem, było ogromne. w tym czasie przez statek przewijały się dziesiątki dziennikarzy, wszyscy chcieli mieć zdjęcia psa Baltica, pełną informację o nim i o załodze. Informacje o tych wydarzeniach publikowały również media europejskie, australijskie, amerykańskie – telewizje NBC, CNN i dziennik „USA Today". Powstały fankluby i internetowe fanpage'e Baltica.



Dwaj przyjaciele



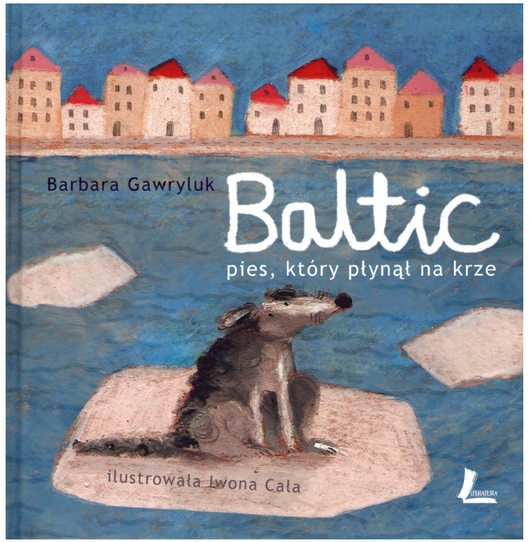
Potem psem zainteresowały się urzędy. Swoje gratulacje przesłał Prezydent RP Lech Kaczyński, który gratulował załodze brawurowo przeprowadzonej akcji. Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek ofiarował czworonogowi tytuł Honorowego Psiego Obywatela Gdyni, dał mu też znaczek z numerem 1000 i wygrawerowanym napisem „Baltic bohater". Baltic został także „twarzą" gdyńskiej kampanii „Pies w wielkim mieście". Dzielna załoga otrzymała setki listów, laurek, rysunków z całego świata. Był wśród nich jeden szczególny, bardzo piękny i wzruszający – list z podziękowaniem za uratowanie Baltica od Brigitte Bardot, przekazany uroczyście panu Adamowi Buczyńskiemu wraz z nagrodą „Serce dla Zwierząt" przyznawaną przez portal Psy.pl – nagrodę dostał właśnie za uratowanie Baltica.

Baltic doczekał się także biografii. Książka „Baltic. Pies, który płynął na krze" Barbary Gawryluk, wywołała kolejną falę poruszenia w sercach wszystkich, którzy pamiętali historię zwierzaka, ale także przysporzyła mu nowych wielbicieli, jako że zaczęła być rozpowszechniana w szkołach.

Po biografii, sławę psa ugruntowała sztuka teatralna. w grudniu 2012 roku w Teatrze Miniatura odbyła się premiera spektaklu dla dzieci opartego na historii bohaterskiego czworonoga. „Baltic. Pies na krze" to gdańska wersja „Opowieści wigilijnej", która każe nam pamiętać o najprostszych i najważniejszych wartościach, jak dobro i nadzieja, również w relacjach między człowiekiem a każdą żywą istotą. Najważniejsze, że to prawdziwa, a nie wymyślona historia – mówił na konferencji prasowej reżyser przedstawienia Romuald Wicza – Pokojski, dyrektor teatru.

Lata minęły i obaj bohaterowie – Baltic i Adam Buczyński, zeszli już na ląd na zasłużoną emeryturę, ale pamięć o tych niezwykłym wydarzeniu ciągle jest żywa.

Warto również wspomnieć o wykorzystaniu r/v Baltica przez ekipę National Geografic do poszukiwań zatopionego w czasie II wojny światowej, statku niemieckiego Steuben, na którym zginęło 4500 osób, czyli trzy razy więcej niż na Titanicu. Ekspedycja ta wzbudziła wielkie zainteresowanie, a nasza r/v Baltica stała się znowu sławna.





8

Patrząc w przyszłość

Trzydzieści lat dla statku nawet rybackiego to jeszcze nie starość, ale dla statku badawczego to już wiek podeszły. Postęp techniczny idzie tak szybko, że nawet wymiana urządzeń nie daje pełnej możliwości jego dogonienia. Wydaje się więc, że czas myśleć, aby r/v Baltica przekazała swoje dobre geny „of lucky and friendly ship" swojej następczyni czy też następcy. Oby tak się stało i to w niezbyt odległej przyszłości.

Kapitanowie r/v Baltica

Ryszard Zapolski

Zatrudniony w MIR w latach 1967–2002 .
Obowiązki kapitana statku r/v Baltica wykonywał w okresie od 1.06.1993 r. do 30.06.1993 r.

Tadeusz Brzeziński

Zatrudniony w MIR w latach 1988–1994.
Obowiązki kapitana statku r/v Baltica wykonywał w okresie od 2.06.1993 r. do 30.06.1994 r.

Hieronim Izdebski

Zatrudniony w MIR w latach 1994–2002.
Obowiązki kapitana statku r/v Baltica wykonywał w okresie od 2.01.1994 r. do 31.03.2002 r.

Wojciech Pilch

Zatrudniony w MIR w latach 2001–2005.
Obowiązki kapitana statku r/v Baltica wykonywał w okresie od 26.06.2001 r. do 30.09.2001 r. i od 1.02.2002 r. do 28.02.2005 r.

Józef Burzyński

Zatrudniony w MIR w latach 2001–2005.
Obowiązki kapitana statku r/v Baltica wykonywał w okresie od 17.05.2001 r. do 2.12.2006 r.

Edward Mońko

Zatrudniony w MIR w latach 1968–1981, 1987–1990, 2005–2014.
Obowiązki kapitana wykonywał w okresie od 19.09.2005 r. do 31.12.2012 r.

Janusz Tarazewicz

Zatrudniony w MIR w latach 2012–2023.
Obowiązki kapitana wykonywał w okresie od 18.11.2012 r. do 27.01.2023 r.

Kazimierz Baranowski

Zatrudniony w MIR w latach 2016–nadal.
Obowiązki kapitana wykonuje od 10.06.2022 r. do nadal

Dane techniczne

Informacje ogólne

Nazwa:	**Baltica - Gdy 100**
Rok budowy:	**1993**
Bandera:	**Polska**
Armator:	**MIR**
Znak wywoławczy:	**SNGH**
IMO:	**9032745**
MMSI:	**261061000**

Charakterystyka statku

Długość całkowita:	**41,0 m**
Długość między pionami:	**35,5 m**
Szerokość:	**9,0 m**
Wysokość do pokładu głównego:	**4,5 m**
Zanurzenie:	**3,5 / 4,45 m**
Pojemność:	**614 BRT**
Nośność:	**242 t**
Prędkość:	**11,5 węzła**
Pojemność ładowni:	**130 m 3**
Autonomiczność pływania:	**30 dni**
Silnik główny:	**prod. H. Cegielski typ 8S20D; 1040 kW; (900 obr./min.)**
Agregat pomocniczy:	**Caterpillar 160 kVA**
Śruba nastawna o średnicy:	**2,7 m**
Ster strumieniowy:	**typ S 1.0 – 150**
Port macierzysty:	**Gdynia**
Załoga/ekipa naukowa:	
rejsy rybackie:	**13 osób/9 osób**
rejsy oceanograficzne:	**11 osób / 11 osób**

Pomieszczenia i urządzenia badawcze na statku:

- laboratorium biologiczne (25 m²),
- laboratorium chemiczne (20 m²),
- laboratorium ichtiologiczne (18 m²),
- laboratorium fizyczne (12 m²),
- kabina meteorologiczna,
- automatyczna stacja meteo MILOS-500,
- ADCP – dopplerowski przepływomierz profilujący,
- stanowisko hydroakustyki do badań zasobów ryb, wyposażone w echosondę SIMRAD EK60 (zprzetwornikami na 38 i 120 kHz),
- **sonda CTD typu Sea – Bird SBE 911plus CTD zintegrowana z rozetą batometrów,**
- siatki planktonowe:
    - WP-2
    - BONGO
    - Multinet
    - Apstein
    - MIK
    - Neustonowa typu „manta”
- czerpacze dna typu van Veen o powierzchni chwytnej 0,1 m² i masie 36 kg,
- skrzynkowy czerpacz dna (box-corer) typu Reineck o powierzchni chwytnej 0,0225 m²,
- sondy rdzeniowe,
- draga denna do pobierania bentosu mobilnego, o szerokości 0,5 m i długości boku oczka siatki 0,5 cm, wyposażona w kamerę podwodną, która umożliwia obserwowanie pracy dragi,
- siatki rybackie (włok pelagiczny WP 53/64×4 o długości boku oczka w zakończeniu worka 6 mm (wkładka drobno-oczkowa); włok denny o oznaczeniu TV3 i długości boku oczka w zakończeniu worka 10 mm (wkładka),
- sieć komputerowa do sterowania procesami pomiarowymi oraz do rejestracji i przetwarzania danych pomiarowych,
- pomieszczenie poboru prób z furtą burtową i żurawikiem wyjezdnym,
- 7 stanowisk pokładowych, pomiarowych i połowowych, wyposażonych w linowo-kablowe windy hydrograficzne i trałowe,
- rufowa brama wychylna o udźwigu 3 ton,
- wymienna, specjalistyczna aparatura pomiarowo-badawcza najnowszej generacji, laboratoryjna i zaburtowa, do badań fizycznych, chemicznych, biologicznych i meteorologicznych oraz szacowania zasobów i techniki połowowej.





Morski Instytut Rybacki –
Państwowy Instytut Badawczy

ul. Kołłątaja 1, 81-332 Gdynia
email: sekretariat@mir.gdynia.pl

Tel.: +48 58 73-56-232
Fax.: +48 85 73-56-110

