

Maciej Krzeptowski

# PÓŁ WIEKU I TRZY OCEANY



Morski Instytut Rybacki w Gdyni


# EKSPANSJA POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA DALEKOMORSKIEGO





Morski Instytut Rybacki w Gdyni  
ul. Chałubińskiego 1, 81-332 Gdynia  
tel. centrala (58) 73-56-100, telefaks (58) 73-56-110  
www.mir.gdynia.pl

Maciej Krzeptowski

  
PÓŁ WIEKU  
I TRZY OCEANY

*Polskim rybakom*



Morski Instytut Rybacki w Gdyni  
Gdynia 2006

Morski Instytut Rybacki w Gdyni  
ul. Kołłątaja 1, 81-332 Gdynia  
tel. centrala (058) 73-56-100, telefax: (058)73-56-110  
www.mir.gdynia.pl

© Copyright by Morski Instytut Rybacki w Gdyni, 2006

Redaktor naczelny  
doc. dr hab. Tomasz B. Linkowski  
– dyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni

Redaktor  
Elżbieta Stawska

Redaktor techniczny  
Lucyna Jachimowska

Korektor  
Janina Dwojewska

Projekt okładki  
Józef Krzyżanowski

Zdjęcie na I stronie okładki – Andrzej Balcerski  
Stemple w tekście – Andrzej Szczepański  
Opracowanie materiału ilustracyjnego – Tomasz Sobieszcański

Druk i oprawa  
WDG Drukarnia w Gdyni Sp. z o.o.  
ul. Św. Piotra 12, 81-347 Gdynia

ISBN 83-917532-8-X



088828



D 9111

## Spis treści

Do Czytelnika	5
Od autora	9
Wstęp 1	
Tańcówka na wietrze przegada	11
Wstęp 2	
Wielki zryw w Arcturysie	17
Wstęp 3	
Ukryte Czerwone Łąki	111
Wstęp 4	
Do Młodej Pani z domu na łąki w Łodzi	159
Wstęp 5	
Wielki zryw w Arcturysie	125
Wstęp 6	
Do, gdzie przeważnie żyje Panie wód	175
Wstęp 7	
Wielki zryw w Arcturysie, kawałki z Arcturysu	191
Wstęp 8	
Wielki zryw w Arcturysie	191

*Polskim rybakom*

## Spis treści

Do Czytelnika .....	7
Od autora .....	9
Rozdział 1	
Tu zaczęła się wielka przygoda .....	11
Rozdział 2	
Po drugiej stronie Atlantyku.....	75
Rozdział 3	
U brzegów Czarnego Łądu.....	111
Rozdział 4	
Do Walvis Bay droga nie była krótka... ..	159
Rozdział 5	
Na dalekim południu .....	195
Rozdział 6	
Tam, gdzie pływał Maurycy Beniowski .....	255
Rozdział 7	
Wśród Inków, kangurów, kiwi i... wszędzie .....	303
Epilog.....	339
Indeks nazwisk .....	341

## Do Czytelnika

W czerwcu 2006 roku minęło 85 lat działalności Morskiego Instytutu Rybackiego (MIR) w Gdyni. Były to nie tylko lata intensywnych badań rybackich, ale także lata pełne fascynujących przygód, odkryć i doświadczeń na oceanach świata.

Instytut od początku swego istnienia, od 1921 roku jako Morskie Laboratorium Rybackie w Helu, a od 1938 roku w Gdyni jako Stacja Morska, po wojnie ponownie jako Morskie Laboratorium Rybackie, a od 1948 roku pod obecną nazwą, był blisko związany z rybołówstwem, bo też dla niego pracował. Już przed drugą wojną światową pracownicy MIR uczestniczyli w odkrywaniu łowisk bałtyckich, na przykład w pobliżu Bornholmu; pamiętajmy, że dla ówczesnego rybołówstwa były to łowiska odległe. Po wojnie wraz z flotą ruszyli na Morze Północne, Morze Barentsa i dalej na łowiska Nowej Fundlandii, Labradoru, Afryki, Pacyfiku i Antarktydy. Statki badawcze Instytutu: „Wieczno”, „Profesor Siedlecki” i „Profesor Bogucki”, współpracujące z flotą rybacką, docierały w najdalsze rejony oceanów, odkrywając nowe łowiska. Dziś już coraz mniej ludzi pamięta o tym wspaniałym okresie, gdy polska flota była rozsiana na oceanach, a w Instytucie pracowało ponad tysiąc osób, wśród których nie brakowało najlepszych, światowych ekspertów.

Rybołówstwa uczyli się zarówno rybacy, jak i pracownicy MIR-u. Ci pierwsi od Holendrów, mirowcy od swoich najbardziej znanych profesorów – Kazimierza Demela, Władysława Mańkowskiego, Waleriana Ciągłowicza i Józefa Popiela, którzy wykładając na Wydziale Rybackim Wyższej Szkoły Rolniczej w Olsztynie, zachęcali swoich studentów do zdobywania wiedzy praktycznej w przedsiębiorstwach rybackich, a potem niektórych z nich o zainteresowaniach naukowych ściągali do MIR-u.

Dziś to już historia, ale warto ocalić ją od zapomnienia. Dyrekcja Instytutu doszła do wniosku, że 85-lecie MIR jest dobrą okazją, by to uczynić. Zachęciła więc Macieja Krzeptowskiego, byłego pracownika Oddziału Instytutu w Świnoujściu, i umożliwiła mu napisanie tej książki. Przeplatają się w niej relacje pracowników Instytutu, kapitanów statków, rybaków i pracowników administracji rybackiej o dalekomorskich wyprawach badawczych i rybołowniczych. Wielu z tych ludzi to postaci nietuzinkowe i niezmiernie barwne. Pracowali w wyjątkowo trudnych i niebezpiecznych warunkach, które zapewne sprzyjały ujawnianiu się nieprzeciętnych, wyrazistych osobowości, dzisiaj już legendarnych kapitanów: Pawła Gica, Wiktora Gorządką, Zbigniewa Dzwonkowskiego, Karola Żurka, Józefa Roźniakowskiego, Mirona Babiaka czy dyrektorów przedsiębiorstw: Juliusza Hebła, Lecha Stefańskiego, Włodzimierza Kłosińskiego, Zbigniewa Palucha i Józefa Baja. MIR

też miał swoich „charakternych”, którzy przeszli solidny morski chrzest, pracując przez kilka lat na statkach rybackich lub wiodąc wielkie ekspedycje antartyczne. Do takich z pewnością należą Daniel Dutkiewicz, Zbigniew Karnicki, Piotr Bykowski, Tomasz Linkowski, Józef Sosiński czy najbardziej „amerykańska” pracownica MIR, Marianna Pastuszek współpracująca przez lata z naszymi partnerami z Wood Hole (NOAA-NMFS) na statku badawczym „Wieczno”. Instytut ma również swojego barda – Jurka Porębskiego, którego znakomita większość rybackich szant powstała podczas mirowskich rejsów, a rybacy – znakomitego fotografa i historyka kapitana Tomasza Sobieszczkańskiego. Nie sposób wymienić wszystkich, których działalność dowiodła, że pomiędzy nauką a praktyką istniała bliska współpraca, wzajemne zaufanie, a w wielu przypadkach nawet przyjaźń. Byliśmy sobie potrzebni i mieliśmy wspólny cel. Wspólnie zachłystywaliśmy się bogactwem morza, ale też zaczynaliśmy sobie zdawać sprawę z jego ograniczoności i związanych z tym zagrożeń. Podobnie jak reszta świata. Nie byliśmy ani gorsi, ani lepsi od innych, jeśli chodzi o wizję rybołówstwa światowego. Wszyscy, włącznie z organizacjami międzynarodowymi, które miały nadzorować rybołówstwo, przyczyniliśmy się i jesteśmy odpowiedzialni za przełowienie światowych zasobów ryb, i ponosimy tego ekonomiczne konsekwencje. Polska flota dalekomorska została zredukowana ze stu czterdziestu do sześciu jednostek, a wielkość ich połowów wyznaczają niewielkie już kwoty połowowe. Morski Instytut Rybacki z ponad tysiąca pracowników zatrudnia obecnie mniej niż dwustu, z których jedynie około osiemdziesięciu zajmuje się bezpośrednio badaniami, głównie Morza Bałtyckiego. Polskie rybołówstwo zatoczyło krąg wokół globu i wróciło do swych bałtyckich korzeni.

Rybackie wyprawy pozwalały nam poznawać świat, kiedy innym to nie było dane. Bycie rybakiem, marynarzem czy żeglarzem w tamtych czasach otwierało granice, dając zamiast paszportów książki żeglarskie, często ważniejsze niż paszport. Stąd też w niniejszej książce czytelnik znajdzie sporo relacji ze spotkań z żeglarzami, których trasy rejsów często prowadziły przez łowiska rybackie. Jedni i drudzy to twardzi ludzie, a łączy ich morze. Również autor tej książki, Maciej Krzeptowski jest nie byle jakim żeglarzem. S. y. „Marią” opłynął świat, co w odrębnej książce opisał. W tej zaś z całego morza wspomnień rybaków zebrał te, które dotyczyły polskiej działalności rybackiej na oceanach świata, aby ocalić je od zapomnienia.

Zbigniew Karnicki



## Od autora

Przez ponad pół wieku polskie trawlerzy, poszukując ryb, docierały do najdalejszych zakątków wszechoceanu. Kilkadziesiąt tysięcy ludzi, kilkaset statków. Trwające latami ciężkie i niebezpieczne wielomiesięczne rejsy, tęsknota, egzotyka, realia i mity rybackiego życia, rzeka wspomnień. „Pół wieku i trzy oceany” to wspólna praca wielu ludzi, również tych, którzy odeszli na wieczną wachtę. Składają się na nią ustne i pisemne relacje uczestników i świadków zdarzeń, dokumenty, zdjęcia, fragmenty książek oraz opracowań. Moja rola sprowadzała się do ich zebrania i uporządkowania. Niekiedy pomagały mi w tym wnuki bohaterów opowiadań dokładające wszelkich starań, by o dziadku przeczytać w prawdziwej książce. Dziękuję za tę pomoc.

Najgłębsze wyrazy wdzięczności winien jestem tym, którzy poświęcili mi swój czas, służyli wszechstronną pomocą i cennymi uwagami, stając się przez to rzeczywistymi współautorami książki. Z prawdziwą przyjemnością wymieniam wszystkich:

Kazimierz Augustyniak, Miron Babiak, Ryszard Badowski, Józef Baj, Andrzej Balcerski, Antoni Balcerzak, Wiesław Bąkowski, Barbara Bielawna-Jędrzejczyk, Wiesław Błady, Dariusz Bogucki, Henryk Borakowski, Władysław Borowski, Bogusław Borysowicz, Tadeusz Brzeziński, Bogdan Bujanowski, Władysław Burawa, Wiesław Ciesielski, Andrzej Cudny, Konstanty Chłapowski, Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, Władysław Chruszcz, Tadeusz Czerwiński, Bogdan Czubasiewicz, Daniel Dutkiewicz, Stanisław Dziedzic, Zbigniew Dzwonkowski, Fritz Enichlmair, Stefan Fecenec, Jacek Foremski, Jan Ginter, Krystyna Gmiter, Andrzej Golba, Tadeusz Goraj, Zbigniew Graczyk, Stanisław Grobelny, Wiesław Grządziela, Kazimierz Haska, Bogusław Holub, Wojciech Jacobson, Adam Janowczyk, Jerzy Janusz, Krystyna i Przemysław Jarosławscy, Piotr Jasnowski, Maciej Jeż, Maksymilian Jędrzejczyk, Mieczysław Jędraszak, Edward Kajdański, Tomasz Kamiński, Zbigniew Karnicki, Stanisław Kasperek, Zbigniew Kic, Krystian Klimasiński, Włodzimierz Kłosiński, Zdzisław Kniaziuk, Kazimierz Kopański, Józef Kopeć, Zygmunt Korkuć, Jerzy Kosiński, Marian Kosmowski, Krzysztof Krakowiak, Zenon Krzywiński, Antoni Kurowicki, Jerzy Latanowicz, Ryszard Leszczyński, Mieczysław Lewicki, Tomasz Linkowski, Marek Lipiński, Zygmunt Łodygowski, Waldemar Łukomski, Anatol Magdziak, Feliks Michniewski, Eugeniusz Moczydłowski, Piotr Nowicki, Marianna Pastuszak, Jan Pąg, Jerzy Pisz, Zdzisław Pieńkawa, Stanisław Piórkowski, Wojciech Pelczarski, Józef Pelszyk, Witold Poinc, Eugeniusz Placek, Jerzy Porębski, Edward

Prac, Włodzimierz Przysiecki, Władysław Rachtan, Janusz Reder, Andrzej Ropelewski, Wiesław Seidler, Wojciech Seńków, Włodzimierz Siemieniuk, Leon Skelnik, Ludwik Skorupiński, Roman Sidor, Tomasz Sobieszcański, Adam Sotkowski, Jan Sprus, Ryszard Staniszewski, Michał Starosta, Zbigniew Stawny, Lech Stefański, Grzegorz Stortz, Bogdan Strelczyk, Włodzimierz Subocz, Andrzej Szczepański, Edmund Szczerbicki, Kazimierz Szczoczarz, Czesław Szostak, Marek Szulc, Stanisław Szulwiński, Leonid Teliga, Elżbieta Trzeciak-Zawadzka, Andrzej Urbańczyk, Tadeusz Wąsowicz, Norbert Wolnomiejski, Tadeusz Wróblewski, Antoni Wysokiński, Wojciech Zawadzki, Beata Zgodzińska, Waldemar Ziara, Zbigniew Zołoteńki.

W sposób szczególny pragnę podziękować pomysłodawcom książki – Włodzimierzowi Kłosińskiemu i Zbigniewowi Karnickiemu oraz Tomaszowi Linkowskiemu, który zdecydował o jej wydaniu przez Morski Instytut Rybacki. Wyrazy wdzięczności kieruję pod adresem Zbigniewa Karnickiego i Andrzeja Ropelewskiego za wszechstronną pomoc merytoryczną i niezwykle cenne uwagi, Tomaszowi Sobieszcańskiemu – Lobo serdecznie dziękuję za opracowanie i przygotowanie zdjęć. Ciepło myślę o „Śledziolapach”, Stowarzyszeniu Absolwentów PSRM w Szczecinie, którzy uznali mnie za swego i służyli wszelką pomocą. Janie Dwojewskej składam gratulacje z okazji zdobycia honorowego dyplomu starszego rybaka dalekomorskiego podczas pracy nad niniejszą książką.

Maciej Krzeptowski

## Tu zaczęła się wielka przygoda



Po pierwszej wojnie światowej Polacy odzyskując niepodległość, odzyskali polskie morze! Rzucili się na nie drapieżnie i zachłannie, spragnieni przestrzeni i tego, co skrywa horyzont. Jak było ważne, świadczą międzywojenne dokonania w dziedzinie budowy portu w Gdyni, rozwoju żeglugi handlowej, rybołówstwa i badań naukowych w zakresie biologii morza, szkolnictwa morskiego, żeglarstwa. Mimo że upłynęło już tyle lat, wciąż chce się wracać myślą do tamtych czasów optymizmu i radości z uczestniczenia w czymś wielkim, mądrym, potrzebnym.

Morze... od wieków ci, którzy żyli nad jego brzegami, wydobywali z niego pożywienie: rośliny, bezkręgowce, ryby i ssaki. Połowy przybrzeżne były czymś naturalnym i niezależnym od tego, czy w danym momencie rządził król, car czy cesarz. By brodzić po płycznach lub przy brzegu zastawić sieci, nie trzeba było nosić bandery, dokonywać odpraw granicznych i celnych, wystarczyło płacić podatki u sołtysa lub wójta w gminie. By jednak wypłynąć na pełne, prawdziwe morze, była już potrzebna opieka i właściwa polityka Państwa, które potrafiłoby dostrzec prosty fakt, że Małe Morze jest częścią Przeogromnego Wszechoceanu i że dalej od naszych brzegów są jeszcze inne, bogatsze łowiska.

Nowo powstała Polska najszybciej jak tylko to było możliwe zdeklarowała się jako państwo morskie. Już 18 czerwca 1921 roku powołano do życia Morskie Laboratorium Rybackie (MLR), którego stacją w Helu przez wiele lat kierował Kazimierz Demel – organizator, badacz i popularyzator wiedzy o morzu. Kolejnym wydarzeniem, świadczącym o wadze spraw morskich w strategii rozwojowej kraju, było powołanie w dniu 3 grudnia 1928 roku stowarzyszenia Morski Instytut Rybacki (MIR) z siedzibą w Warszawie (sic!), a od 1935 roku w Gdyni. Pierwszym prezesem stowarzyszenia został wybrany profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego Michał Siedlecki. Jak ważną strukturą dla rozwoju naszego rybołówstwa był MIR, świadczy zapis Andrzeja Ropewskiego w opracowaniu „Morski Instytut Rybacki. Ludzie i wydarzenia 1921-2001”:

Stowarzyszenie między innymi nabywało i odstępowoło rybakom na dogodnych warunkach nowe statki i narzędzia połowu, udzielało kredytów i zapomóg na cele związane z rozwojem rybołówstwa morskiego, organizowało przemysł pomocniczy tej dziedziny gospodarki (produkcja sieci, lin, opakowań ryb, budowa łodzi i kutrów rybackich itp.), popierało spółdzielczość rybacką, poszukiwało nowych łowisk bałtyckich i organizowało tak zwane połowy próbne i szkolenia zawodowe rybaków morskich, wydawało fachowe publikacje i popularyzowało sprawy morskiego przemysłu rybnego.

22 maja 1931 roku powstało pierwsze w Polsce przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich, Polsko-Holenderska Spółka Śledziowa S.A. w Gdyni, nosząca nazwę „Morze Północne” („Mopol”). W pierwszym etapie strona holenderska wniosła jako aport cztery ługry o napędzie parowym i długości 32-35 m, którym nadano polskie numery rejestracyjne i nazwy: „Halina”, „Kornelia”, „Wanda” i „Maria”. Nieco później stan posiadania „Mopolu” powiększył się o cztery dalsze ługry o długości około 25 m, wyposażone w silniki spalinowe. Były to: „Basia”, „Kasia”, „Irena” i „Zofia”. Ługry zwane były inaczej dryfterami, gdyż poławiały za pomocą sieci dryfujących. Mając załogi złożone głównie z Holendrów, prowadziły połowy na Morzu Północnym, korzystając przede wszystkim z portu Vlaardingen, a do Gdyni zachodziły rzadko. W 1931 roku na jednym z tych ługrów rozpoczął swą rybacką przygodę przysły sławny kapitan Wiktor Gorządek. Holendrzy umieli łowić ryby, ale niezbyt chętnie dzielili się swoimi umiejętnościami, trzeba ich było pilnie podpatrywać i do wielu rozwiązań dochodzić samemu. Gorządek przeszedł wszystkie stopnie wtajemniczenia, uzyskując kolejno stopnie rybackie: *jungste, oulste, matrose 7/8* i *full matrose*. Wyrzymał też morderczą pracę „do wyciągnięcia nóg”, bo kto nóg nie wyciągnął, ten zostawał rybakim. Po trzech latach działalności spółka została rozwiązana. Zanim jednak to nastąpiło, 5 maja 1933 roku powołano do życia nową polsko-holenderską spółkę: „Mewa”, Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich S.A. w Gdyni, które dysponowało flotą złożoną z piętnastu ługrów, noszących wspólną nazwę „Mewa” z numerami I-XV. Były to jednostki o długości 23-31 m, wyposażone w silniki spalinowe, ich portami bazowymi były Scheveningen i Ostenda. W załogach, w których na początku byli prawie sami Holendrzy, z każdym rokiem przybywało Polaków, podpatrujących u swoich holenderskich nauczycieli na czym polega rybackie rzemiosło. W 1938 roku więcej niż połowę stanu liczebnego załóg stanowili już nasi rybacy, przy czym wszyscy oni pełnili proste funkcje pokładowe i maszynowe, natomiast Holendrzy wciąż pozostawali na stanowiskach kierowniczych. Jednym z nielicznych wyjątków był Wiktor Gorządek,

pełniący funkcję bosmana. W archiwum Andrzeja Ropelewskiego zachował się artykuł Zbigniewa Zołoteńkiego, opublikowany w australijskich „Wiadomościach Polskich” z datą 24 grudnia 1978 roku, w którym autor opowiada o swojej pracy na lugrze Towarzystwa „Mewa”, na krótko przed wojną:

W 1938 roku po zakończeniu studiów i odbyciu rocznej służby wojskowej, w poszukiwaniu pracy, trafiłem do Gdyni. Wkrótce byłem właścicielem książeczki marynarskiej i na małym holenderskim trampie „Java” płynąłem do Holandii. W bazie holenderskiej Scheveningen luger „Mewa XII – Gdy 233” czekał na uzupełnienie załogi, bo w czasie sztormu „splukało” z pokładu jednego z rybaków. Wpisuję się na listę załogi jako praktykant i rozpoczynam nowe życie pod życzliwym okiem dwu Kaszubów – prawdziwych ludzi morza: Leona Bizewskiego i Jana Ceynowy. Jednostki należące do Towarzystwa miały załogi mieszane z „nauczycielami” – Holendrami. Bazą polską była Gdynia, bazą holenderską – Dom Marynarza Polskiego w Scheveningen. Od kogoś trzeba się było uczyć, kogoś podglądać, aby wiedzieć co, jak i kiedy. Tylko w ten sposób można było osiąść część tajemnicy szczęśliwych połowów, gdyż sami „nauczyciele” bardzo niechętnie dzielili się swoim doświadczeniem. Dla złagodzenia problemu językowego mieliśmy na każdym lugrze przynajmniej jednego marynarza Polaka z Limburgii (płd. część Holandii), gdzie Polacy tworzyli już od dawna grupę narodowościową. Flota Towarzystwa „Mewa” miała 15 starszych ługrów kupionych w Holandii i wszystkie nosiły nazwę „Mewa” z kolejnym numerem i numerem rejestracyjnym Gdyni. Ługry były tylko warsztatem pracy, mogły służyć do połowu śledzi i ewentualnego ich transportu. Reszta tzn. warunki życia i higiena jak najbardziej prymitywne: kubryk z piecykiem żelaznym na węgiel był jedynym pomieszczeniem załogi. Spało się zawsze w codziennym, roboczym ubraniu. „Świeże” mięso trwało najwyżej tydzień po opuszczeniu portu, gdy ćwiartka wołu wietrzyła się w słonym powietrzu morskim na maszcie! A zapas chleba zastępowały wkrótce twarde jak kamień, duże biskwity. Normalny „dzień pracy” rozpoczynał się zaraz po północy i trwał do późnych godzin popołudniowych, zależnie od obfitości połowów. Dieta codzienna opierała się głównie na świeżym śledziu lub makreli, smażonych na piecyku, uzupełnieniem był ryż z kondensowanym mlekiem i kawałki słoniny. Holenderska herbata była czarna jak kawa, tak że Polacy używali tylko kilku kropli tej esencji dolewając wrzątku. „Słodka woda” była tylko do picia. Gdy szyper pozwalał na użycie wody i na urządzenie „łaźni” (naturalnie w kubryku), wówczas był to wyraźny znak, że płyniemy do portu! Życie rybaków na Morzu Północnym było twarde i praca ciężka, co jednak nigdy nikomu nie zaszkodziło! To była młodość kwitnąca siłą i zdrowiem! Sezon połowów rozpoczynał się w maju, wzdłuż brzegów Szkocji i trwał do połowy stycznia. Z bazy holenderskiej, dla celów przeładunkowych, mogliśmy oficjalnie korzystać od 1 września, gdy rozpoczynały się masowe połowy, tzw. sezon Yarmouth, wzdłuż brzegów angielskich do kanału La Manche. Skromne

ilościowo połowy letnie, ale lepsza i tłusta ryba płynęły wprost do Gdyni. Na połowy w grudniu i styczniu pozostawały tylko lugry z silniejszymi motorami, jako że silne prądy i częste sztormy na kanale były niebezpieczne dla pocziwie „pykających”, słabszych motorków. Dla nich sezon kończył się w grudniu i tylko w pełni załadowane spełniały rolę „transportowców” wiozących po 500 beczek śledzi. Gdy 14 grudnia 1938 roku wyruszył z Scheveningen mały konwój złożony z sześciu statków rybackich w rejs powrotny do Gdyni, byliśmy pewni, że na świętą Wigilię będziemy wśród swoich. Normalnie podróż taka trwałaby cztery doby, ale grudzień 1938 roku był nie tylko burzliwy, ale i mroźny. Już na drugi dzień mieliśmy oblodzenia i trzeba było czyścić pokład z dodatkowego balastu – lodu! Sąsiadów z konwoju nie było widać i dopiero po trzech dniach walcząc ze sztormem zebrałiśmy się szczęśliwie u wejścia do Kanału Kilońskiego. Przez kanał szliśmy w śnieżyca i pod wiatr wschodni. W Kilu komunikat meteorologiczny i trwająca wciąż zawierucha zatrzymują nas na dobę. Niemcy wyznaczają miejsce postoju w Zatoce Kilońskiej, gdzie z dala od brzegu stajemy na kotwicy. Tymczasem mróz skuł wody zatoki i w takich warunkach lugry, które nigdy nie były „lodołamaczami”, mogły tylko czekać na zmianę pogody. A czas ucieka! Mały zapas żywności na podróż powrotną miał się ku końcowi, pozostawał tylko ładunek solonych śledzi i... „sznaps kiloński”. Zanim dyrekcja w Gdyni zdecydowała co zrobić z tym fantem, skończył się nawet sznaps i tylko oszczędnościowo opalany piecyk w kubryku zagrzewał dosłownie i ducha i ciało. Wreszcie zjawił się przedstawiciel Towarzystwa z decyzją, iż zamrożnięte lugry pozostaną w Kilu z kilkoma marynarzami jako straż, a reszta pojedzie pociągiem do Gdyni. Było nas chyba pięćdziesięciu i dla bezpieczeństwa Niemcy dali nam osobny wagon, który tylko przepczepia się do odpowiedniego pociągu idącego „na wschód”. Że nie były to pociągi pospieszne poruszające się po głównych liniach, przekonaliśmy się niebawem. Wreszcie wieczorem 24 grudnia skończyła się podróż po Niemczech. Przystanek na zabitej deskami stacyjce i ewentualna przesiadka do pociągu, który przewiezie nas do Polski, ale dopiero jutro rano! Marynarze ani słuchać nie chcą o czekaniu. Polska to tylko 5 kilometrów marszu! Bierzymy worki marynarskie na ramiona i dalej w drogę. A noc wigilijna była wtedy tak cudowna, że maszerując po niemieckiej, leśnej drodze wśród cicho padających płatków śniegu śpiewaliśmy koledy... spiesząc z pastuszkami do stajenki! Podchodzimy do posterunku granicznego Niemców. Już z daleka słychać ich śpiewy. Po swojemu i oni spotykają „Cichą Noc”. Gdy stanęliśmy przed szlabanem, na nasze spotkanie wyskoczył jeden z załogi niemieckiej i najwidoczniej pod wpływem Nocy, nie będąc przygotowany na takie spotkanie, otworzył nam drogę, życząc jeszcze Wesołych Świąt! Jeszcze kilkadziesiąt metrów i jesteśmy w Polsce. Nasza straż graniczna, równie zaskoczona jak Niemcy kieruje nas na stację kolejową. Chyba nigdy dotąd ta mała, cicha stacyjka nie przeżywała takiego napływu gości z zagranicy. Ponieważ nie mieścimy się wszyscy w zbyt małej poczekalni, naczelnik



stacji pozwala nam rozlokować się w wagonach pociągu przygotowywanego na godzinę 7 rano. Przypomina jednak, że koniecznie będziemy musieli wagony opuścić i przejść kontrolę celną, a urząd celny rozpoczyna urzędowanie o ... 9 rano (wiadomo granica, kontrabanda)! Następny pociąg na Wejherowo i Gdynię o ... 12! Zmęczeni dotychczasową podróżą natychmiast zasypiamy na ławkach wagonów. Rano budzi nas postukiwanie młotka kolejarza sprawdzającego hamulce. Podłączono lokomotywę, przyjemnie zasyczały przewody ogrzewania, zrobiło się ciepło, spać, spać ...! Niestety służbista naczelnik pojawia się i ponawia swoją propozycję opuszczenia przytulnych wagonów. Po krótkiej wymianie poglądów, już tylko uprzejmie prosi o przestrzeganie istniejących w strefie przygranicznej przepisów. Dzień Bożego Narodzenia! Na dworcu gdyńskim pusto. Dwóch urzędników Towarzystwa odprowadza nas na śniadanie do restauracji portowej „Pod Dębem”. Tam odbywa się pospieszne wydawanie zaliczek na drogę i nareszcie rozjeżdżamy się do domów. Taki był początek długiej serii moich świąt z dala od domu...

Były to wciąż początki naszego rybołówstwa, często więc notowano zdarzenia typu „pierwsze połowy” czy „pierwsze zawinięcie”. Wypada wspomnieć także o pierwszej awarii w naszej dalekomorskiej flocie, którą przypomina A. Ropelewski. Późną jesienią 1935 roku luger „Mewa X” (Gdy 132) należący do Towarzystwa Okrętowego Połowów Dalekomorskich „Mewa” S.A. Gdynia wszedł na mieliznę przy brzegu Holandii koło miejscowości Kattwijk aan Zee.

W dniu 3 czerwca 1937 roku powołano do życia kolejne przedsiębiorstwo rybackie „Pomorze”, Towarzystwo Dalekomorskich Połowów, Spółka z o.o. w Gdyni z kapitałem założycielskim polskim, gdańskim, a później także angielskim. Flotę Towarzystwa stanowiło 6 trawlerów (długość ok. 44 m, maszyna parowa) noszących nazwy: „Adam”, „Barbara”, „Cezary”, „Dorota”, „Eugeniusz” i „Franciszka”, które prowadziły połowy na Morzu Północnym, korzystając z holenderskiego portu IJmuiden.

W dniu 1 lutego 1938 roku powstało jeszcze jedno, ale tym razem już całkowicie polskie przedsiębiorstwo rybołówstwa dalekomorskiego „Korab”, Towarzystwo Połowów Dalekomorskich, Spółka z o.o. w Gdyni. Z początku dysponowało ono trzema lugrami noszącymi wspólną nazwę „Korab” i numery I-III (długość ok. 35 m, silnik spalinowy), później już w czerwcu 1939 roku przedsiębiorstwo wprowadziło do eksploatacji lugrotrawler „Korab IV” (długość ok. 38 m, maszyna parowa). Jednostki te prowadziły połowy na Morzu Północnym, bazując w holenderskim porcie Vlaardingem. Również w 1938 roku utworzono przedsiębiorstwo rybackie „Delfin”, Połowy Dalekomorskie, S.A., którego flotę stanowiły dwa lugry „Delfin I” i „Delfin II”

(długość ok. 35 m, silnik spalinowy) i dwa lugrotrawlery „Deltra I” i „Deltra II” (długość ok. 35 m, maszyna parowa).

Na krótko przed wojną, w maju 1939 roku utworzono polskie przedsiębiorstwo rybackie „Ławica”, Towarzystwo Połowów Dalekomorskich, Spółka z o.o. w Gdyni, dysponujące trawlerem „Ławica” (długość ok. 43 m, maszyna parowa).

W momencie wybuchu wojny cała polska rybacka flota dalekomorska, licząca łącznie 30 lugrów i trawlerów, dzięki wcześniejszym, poufny instrukcjom znalazła się poza Bałtykiem. Różnie potoczyły się ich wojenne losy, czasami decydowało o nich szczęście, czasami pech, najczęściej jednak, jak to w życiu – pieniądze. Trawlery „Pomorza” i „Ławicy” udały się zgodnie z otrzymanymi rozkazami do portów brytyjskich. Na jednym z trawlerów „Pomorza” mustrował Paweł Gic. Mimo wyraźnego rozkazu władz polskich, by skierować się do portów Wielkiej Brytanii, większość statków, na których szyprami byli przecież Holendrzy, zawinęła do portów holenderskich. Tak stało się ze statkami „Korabia” i „Delfina” oraz ze wszystkimi lugrami przedsiębiorstwa „Mewa”, na których w krótkim czasie podniesiono holenderską banderę. W tym czasie na „Mewie XV” był rybakim Tadeusz Brzeziński, który tak wspomina:

W sierpniu 1939 roku byliśmy na łowisku i któregoś dnia nagle zorientowaliśmy się, że z morza zniknęły wszystkie niemieckie jednostki rybackie. Tydzień później rozpoczęła się wojna. Szyper nasz musiał coś wiedzieć o nadchodzących wydarzeniach, bo porozumiewał się z lądem przez radio. W dniu 1 września w tym samym czasie, gdy pancernik „Schleswig-Holstein” zaczynał ostrzeliwać Westerplatte, na wysokiej wodzie wchodziliśmy do Scheveningen. 6 września przyjechał z konsulatu polskiego pan Kadulski i zasugerował, byśmy opuścili nasze jednostki i przeszli do tworzących się oddziałów Wojska Polskiego we Francji. Udaliśmy się całą grupą do Vlissingen i tam w hali należącej do firmy wytwarzającej nagrobki została ustalona nasza dalsza marszruta. Zwrócono nam paszporty, otrzymaliśmy po 10 guldenów na koszty podróży i ruszyliśmy w kierunku Lille i Dunkierki, gdzie dotarliśmy już pod koniec września. W grudniu byłem już w polskiej Marynarce Wojennej i po wstępnym przeszkoleniu trafiłem w dziewięciosobowej grupie polskich marynarzy na brytyjski niszczyciel „Glowworm”. Po trzech tygodniach w morzu weszliśmy do bazy w Scapa Flow. Kapitan, życząc szczęścia i powodzenia, odesłał nas niewielkim holownikiem do Thurso, skąd mieliśmy udać się do Plymouth. Pociąg z Thurso odjeżdżał raz na dobę, a ile trwała podróż przez całą Szkocję i Anglię, lepiej nie mówić. Gdy w końcu dotarliśmy do bazy naszych sił zbrojnych i powiedzieliśmy, kim jesteśmy, nikt nie wierzył, że to my, podejrzewano jakąś mistyfikację, nawet szpicgostwo i potrzebna

była konfrontacja. Okazało się, że krótko po naszym wyjeździe „Glowworm” otrzymał rozkaz wyjścia w morze. 9 kwietnia w odległości około 200 mil morskich na południowy zachód od Trondheim napotkał na swej drodze niemiecki ciężki krążownik „Admiral Hipper” i 2 niszczyciele. Wywiązała się nierówna walka, w wyniku której „Glowworm” wraz z załogą zatonął. Ponieważ byliśmy na tym okręcie, przyjęto, że my także zginęliśmy. To było pierwsze moje szczęście! Uznałem wtedy, że jestem urodzony pod dobrą gwiazdą i tę wojnę przeżyję. W końcu kwietnia 1940 roku na Malcie zamustrowałem na „Garlanda”, na którym pływałem prawie do końca wojny nigdy nie odnosząc żadnej rany ani poważniejszej kontuzji.

Rozmawiając z kapitanem Brzezińskim, mogłem się przekonać, ile znały dla niego tamte wojenne lata i jak głęboko zapadły mu w pamięć. Gdy zaczęliśmy mówić o ługrach Towarzystwa „Mewa”, to nie wiadomo kiedy tematem wiodącym stawały się wojenne konwoje. Znow wracaliśmy do rybołówstwa, do słonecznych wód Afryki i mgieł Georges Bank, po czym nieodmiennie wpadaliśmy w wir walki z hitlerowskimi samolotami i u-botami. Z jednej strony tylko kilka lat wojny, a z drugiej kilkadziesiąt lat pływania na rybakach, gdzie są proporcje, o czym się pamięta, co było najważniejsze...?

Pod koniec 1939 roku osiem statków należących do „Korabia” i „Delfina”, cumujących we Vlaardingen, zostało przeprowadzonych do Francji, gdzie do czerwca 1940 roku wykorzystywano je w rybołówstwie i ochronie portów. Krótko przed zajęciem przez Niemców zachodnich wybrzeży Francji trzy ługry, tj. „Korab I”, „Korab II”, „Delfin II” opuściły La Rochelle i udały się do Anglii, zabierając na pokład polskich żołnierzy i cywilnych uciekinierów z pokonanej Francji. Pozostałe pięć statków wpadło w ręce niemieckie i tylko jeden z nich, „Deltra I”, wrócił po wojnie do kraju.

Ostatecznie więc w Wielkiej Brytanii znalazło się 10 polskich statków rybackich. Początkowo przez krótki okres prowadziły one połowy ryb, później zostały przejęte przez admiralicję brytyjską i wyznaczone do pełnienia służby patrolowej oraz osłony konwojów przybrzeżnych. Pod koniec 1943 roku marynarka wojenna zwolniła ze służby cztery polskie statki, które powróciły pod polską banderę i przyjęły polskie, nowe nazwy: „Podlasie” – dawny „Adam”, „Podole” – dawna „Barbara”, „Pokucie” – dawna „Dorota” i „Polesie” – dawny „Eugeniusz”. Wszystkie te statki do końca wojny prowadziły połowy na wodach Islandii. Z polskich statków rybackich, przebywających w Anglii w okresie wojny, jedynie „Korab II” przez cały czas pełnił funkcje statku rybackiego, który początkowo łowił, a później jako uzbrojony transportowiec przewoził ryby z Islandii. Na tym statku funkcję I oficera i kapitana



sprawował Wiktor Gorządek, który od 12 października 1940 roku, na podstawie dyplomu wydanego przez polskie władze emigracyjne w Londynie, był już szyprem drugiej klasy. Podczas jednego z takich rejsów, gdy „Korab II” płynął w czasie mgły, Gorządek dostrzegł nagle w odległości kilkudziesięciu metrów od statku wynurzający się niemiecki okręt podwodny. W zamieszaniu i popłochu przypadkowo odpalił jedną ze świec dymnych, sprawiając, że hitlerowska jednostka widocznie jeszcze bardziej przerażona natychmiast poszła w zanurzenie. Warto tutaj wspomnieć o specjalnym polskim „statku rybackim” – jachcie „Zjawa III”, na którym pod koniec wojny usiłował prowadzić połowy ryb przy brzegach angielskich nie kto inny tylko sam Władysław Wagner, pierwszy Polak, który na jachtach żaglowych okrążył Ziemię.

Anna Rybczyńska w swojej książce „Prawda o Władysławie Wagnerze” pisze bardzo obszernie o jego rybackich dokonaniach. Mając za sobą praktykę w rybołówstwie, poza zwykłym „rybaczeniem”, niezmiernie zresztą ważnym dla wyczerpanej wojną Anglii, Wagner miał ambitne plany zorganizowania szkółki rybackiej dla młodych chłopców przybywających z Dalekiego Wschodu, a uratowanych wcześniej z niewoli sowieckiej przez generała Władysława Andersa. Opracował szczegółowy program jednorocznego kursu przysposobienia rybackiego, którego założeniem było wyszkolenie na terenie Wielkiej Brytanii przyszłych polskich kadr rybackich, zapoznanie ich z nowoczesną techniką połowów sejneryowych, w Polsce wówczas nieznaną. Ze względów politycznych planu tego nie udało mu się do końca zrealizować.

Nadszedł koniec wojny i wreszcie pojawiła się możliwość powrotu do wyzwolonej spod okupacji niemieckiej Polski. Dla tych, którzy wiedzieli, do czego zdolni są Sowieci i pamiętali zdradziecką, wrześnieową napaść na nasz kraj, pacyfikację zajętych obszarów wschodnich, zsyłki i Katyń, odpowiedź była jedna: „Chcę żyć, zostaję!”. Tym, którzy zdecydowali się pozostać, polskie władze emigracyjne usiłowały różnymi sposobami pomóc rozpocząć nowe, cywilne życie. Henryk Borakowski w opracowaniu poświęconym Państwowej Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni pisze:

Na przełomie lat 1945/46 zorganizowano w Aberdeen w Szkocji Szkołę Połowów Dalekomorskich i Przemysłu Rybnego. Powstała ona w ramach Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, który przygotowywał do pracy pozostających za granicą byłych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Do 1952 roku szkołę ukończyło około 500 słuchaczy. Większość z nich pracowała na lądzie i we flocie handlowej, nieliczni zatrudnieni byli na trawlerach brytyjskich lub też rozjechali się po świecie.



Do tych nielicznych należał podporucznik Wojska Polskiego Zbigniew Kabata, który po skończeniu Szkoły w Aberdeen, pracował w latach 1948-1951 jako rybak na szkockich trawlerach, a później, już po ukończeniu studiów biologicznych, jako naukowiec w Marine Laboratory w Aberdeen.

Ci, którzy uważali, iż nigdy nie podejmowali przeciwko Związkowi Radzieckiemu żadnych wrogich akcji, a wprost przeciwnie, walczyli z wspólnym wrogiem czy też narażając życie, dostarczali do Murmańska sprzęt wojenny dla Armii Czerwonej, postanawiali wracać. Dla naszych rybaków przebywających w tym czasie na Zachodzie ważnymi, pozytywnymi sygnałami były informacje o odradzającym się w kraju rybołówstwie dalekomorskim: 29 stycznia 1946 roku powstała spółka państwowo-spółdzielcza Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni, wznowiło też działalność przedwojenne Towarzystwo „Ławica”, teraz pod zmienioną nazwą: „Ławica” – Rybołówstwo Dalekomorskie i Żegluga. Wcześniej jeszcze, tuż po wyzwoleniu, 24 kwietnia 1945 roku na nowo podjęły swoją działalność Morski Instytut Rybacki, a 30 września tegoż roku Morskie Laboratorium Rybackie w Gdyni. Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy (UNRRA) przyznała Polsce 25 trawlerów i 15 kutrów, które sukcesywnie zaczęto sprowadzać na nasze wybrzeże. W przedsięwzięciu tym ze strony polskiej uczestniczyli: kapitan Edward Gubała, pracujący w Polskiej Misji Morskiej w Londynie i Paweł Stockhamer – generalny agent „Dalmoru” w Wielkiej Brytanii. Pierwszym pełnomorskim trawlerem, który został przyprowadzony do Gdyni w dniu 18 maja 1946 roku, był „Kastor”. Dowodził nim pierwszy polski szyper w „Dalmorze” – Paweł Gic. Krótko po „Kastorze” przyплыł do kraju trawler „Ławica”, kierowany przez Wiktora Gorządkę. Wracały dalsze statki rybackie, które przed wojną były naszą własnością: „Korab I”, „Korab II”, „Deltra I” i „Delfin II” oraz trzy trawlerzy dawnego Towarzystwa „Pomorze”: „Pokucie”, „Polesie” i „Podlasie”. Choć szybko przybywało statków z pomocy UNRRA, „Dalmor”, pragnąc jeszcze bardziej przyspieszyć tempo powiększania swej floty i tym samym potencjału łowczego, podjął w 1947 roku dodatkowe zakupy statków rybackich. Pierwszym był zakupiony w Belgii „Merkury”, kolejne to „Wulkan” i „Wulkania”. W ten sposób do 1953 roku przedsiębiorstwo nabyło łącznie 11 statków. Stopniowo powracali ludzie związani z rybołówstwem. Spektakularny i jak na tamte czasy typowy był powrót do kraju Tadeusza Brzezińskiego:

Koniec wojny zastał mnie w Wielkiej Brytanii. W dalszym ciągu służyłem w Marynarce Wojennej na niszczycielu „Krakowiak”. Później przeniesiony zostałem na krążownik „Conrad”, a jeszcze później, pod koniec lutego 1947



roku zwolniono mnie ze służby. W dniu 24 czerwca zaokrętowany zostałem na płynący do kraju ORP „Błyskawica”. W Gdyni zacumowaliśmy 4 lipca i kilka dni później zostałem zdemobilizowany. Byłem marynarzem i rybakim, w Anglii dużo rozmawialiśmy o odradzającym się polskim rybołówstwie dalekomorskim, więc oczywiście zgłosiłem się natychmiast do „Dalmoru”. Jakież było moje zdumienie i równocześnie przerażenie, gdy usłyszałem: „hm ... długo czekaliście z tym powrotem ...” i „to mówicie, że przyjechaliście do pracy, tylko do jakiej ...?” Zaczynał się sprawdzać czarny scenariusz rysowany przez kolegów, którzy zostali w Anglii. Pracy w „Dalmorze” oczywiście dla mnie nie było, za to w niedługim czasie zostałem powołany na „Błyskawicę” jako instruktor obsługi broni podwodnej. Wezwał mnie na rozmowę jeden z wyższych dowódców, proponując podjęcie służby zawodowej w Marynarce Wojennej, z perspektywą wysłania do szkoły oficerskiej. Odmówiłem, choć nie było to łatwe, tłumacząc, że ja chcę być rybakim i pływać na dalekie morza, podczas gdy okręty wojenne na ogół stoją w portach. To było drugie moje szczęście w życiu, że byłem na tyle silny, by odmówić. Kilka lat potem widziałem, co się stało z niektórymi moimi kolegami – oficerami Marynarki Wojennej, którym zarzucano najbardziej niedorzeczne czyny i których bezpodstawnie represjonowano. Po raz trzeci uśmiechnęło się do mnie szczęście ćwierć wieku później. W 1972 roku miałem lecieć na Wyspy Kanaryjskie na czekający tam na mnie statek rumuński. Spóźniłem się na samolot, który rozbił się podczas lądowania.

Liczba statków rybackich stale się zwiększała, wciąż więc brakowało wykwalifikowanej kadry, która mogłaby na tych statkach pracować. W tej sytuacji sięgnięto po najlepsze dostępne wtedy rozwiązanie, zatrudniając obcokrajowców, przede wszystkim Holendrów, na stanowiskach wymagających wyższych kwalifikacji. Podobnie jak w naszych przedwojennych przedsiębiorstwach mieli oni kierować pracą na statkach, ale także uczyć swoich polskich następców. W 1946 roku zatrudniliśmy 26 „nauczycieli”, w następnych dwóch latach ich liczba przekraczała już 150, później z każdym rokiem było ich mniej, tak że w 1950 roku pracowało w „Dalmorze” już tylko 21 Holendrów. Pierwszym statkiem, który w dniu 5 stycznia 1948 roku rozpoczął połowy, mając wyłącznie polską załogę był trawler „Saturnia” dowodzony przez szypra Pawła Gica. Kapitan Stanisław Piórkowski wspomina jeszcze jeden historyczny moment:

Na przełomie lat 1952/1953 byłem asystentem na trawlerze „Rega”, którym dowodził kapitan Włodzimierz Paszkiewicz. Na Morzu Barentsa poławialiśmy dorsze, które były filetowane i solone. Mieliliśmy na burcie pięciu norweskich fileciarzy z Harstad. Był z nami również, pochodzący z Islandii, Einar Gudmundsson, który po rejsie zmuszował i to był ostatni pilot rybacki



zatrudniani na dalmorowskich statkach. Ostatnim Holendrem pracującym w „Dalmorze” był Albertus Bron.

Równoległe z działalnością „szkoły holenderskiej”, w której nauka odbywała się na morzu, podejmowano rozliczne inicjatywy na lądzie, dzięki którym rosła liczba wykwalifikowanych rybaków. Już w listopadzie 1946 roku w Gdyni powołano do życia Szkołę Rybaków Dalekomorskich, która w ciągu jednego roku nauki przygotowywała załogi dla lugrów i trawlerów – młodszych rybaków w rybołówstwie dalekomorskim. Przyjęcia do szkoły odbywały się na podstawie zaliczenia kursu w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego w którymś z ośrodków w Gdyni, Łebie, Darłowie, Dziwnowie lub Szczecinie. Nauka była bezpłatna. Koszty wyżywienia i umundurowania pokrywała szkoła. W okresie trzech lat funkcjonowania szkoły ukończyli ją blisko 100 absolwentów, wielu doszło później do najwyższych stanowisk w naszym rybołówstwie. Niektórych z nich miałem okazję poznać na statkach, innych podczas zbierania materiałów do niniejszej pracy. W roczniku 1947 wśród 44 uczniów byli między innymi: Kazimierz Augustyniak, Antoni Łyżwa, Henryk Poks, Franciszek Waberski. Kolejny rocznik liczył 31 uczniów i byli wśród nich: Bronisław Bogdanowicz i Kazimierz Opiola. Ostatni rocznik liczył tylko 18 uczniów, jednym z nich był, znany już z wcześniejszych relacji, Tadeusz Brzeziński, któremu po przejściu przez kurs wstępny w PCWM, tą drogą udało się wreszcie trafić do rybołówstwa. To był czas przemian oraz poszukiwań nowych, i jak się wydawało, coraz to lepszych rozwiązań organizacyjnych w kształceniu rybaków. W okresie od 1 lutego do 14 czerwca 1949 roku w „Dalmorze” zorganizowano jednorazowy kurs zwany Szkołą Szyprów – Rybaków Dalekomorskich, której ukończenie pozwalało zajmować stanowiska oficerskie na statkach rybackich. Kilkunastu słuchaczy, między innymi: Tadeusz Brzeziński, Leon Skelnik, Gabriel Groch i Juliusz Hebel ukończyło ten kurs z wynikiem pozytywnym. Nazwiska – legendy ... O Juliuszu Heblu opowiada Władysław Burawa – znany specjalista od sprzętu połowowego:

Juliusz zanim trafił do „Odry”, gdzie dwukrotnie był dyrektorem, najpierw pełnił funkcję dyrektora w „Arce”. Był człowiekiem bardzo otwartym, pełnym pomysłów, które czasami nie do końca były przemyślane. Tutaj jednak trzeba podkreślić, że słuchał rad kapitanów i specjalistów, umiał zmienić zdanie, jeśli ktoś potrafił go przekonać. Jego oczkiem w głowie był stały postęp w budowie coraz to lepszych narzędzi połowu, statków i sieci. Gdy wprowadzałem jakąś nową sieć do eksploatacji, miałem zawsze zapewnione miejsce na statku, by móc tam wypróbować prototyp. Statki dla „Odry” budowała Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Dyrektor Hebel potrafił się tak porozumieć ze

stoczniovcami, że przysyłane z morza przez kapitanów uwagi konstrukcyjne były na bieżąco uwzględniane podczas produkcji kolejnych jednostek. Sławny był np. przypadek „Tarpona”, na którym jeszcze podczas budowy wysokość mostka została podniesiona ze względu na „słuszny” (2,2 m) wzrost jego pierwszego kapitana Włodzimierza Siemieniuka. Dyrektor, ubrany w roboczą fufajkę, lubił przejść się po zakładzie. Kiedyś trafił na grupę bednarzy, którzy zamiast naprawiać beczki, schowani w zacisznym kącie, w wiosennym słoneczku grali w karty. Nierozpoznany dosiadł się do nich, ogrzał doszczętnie i na drugi dzień zwolnił z pracy. Nazywano go „Niezatapalnym Julkiem” po tym, gdy rano w bardzo gęstej mgłę wjechał samochodem na prom, którego przy nabrzeżu nie było! Samochód osiadł „na równej stępcie” i gdy już prawie całkowicie wypełnił się wodą, kierowca otworzył drzwi i wypłynął. Było zimno, pobiegł po pomoc do pobliskiego kapitanatu i tam w pierwszym rybackim odruchu poprosił o kielicha. Gdy zjawiała się milicja, wszyscy mogli potwierdzić, że dyrektor-kierowca właśnie przed chwilą wypił dla rozgrzewki i stąd ten zapach alkoholu w wydychanym przez niego powietrzu. Z Julkiem należeliśmy do tego samego koła łowieckiego „Tumak”, był wspaniałym kompanem i dobrym myśliwym. Lubił opowiadać i miał o czym. Pamiętam, jak wspominał rejs do Narviku w 1957 roku, podczas którego dowodził „Zewem Morza”, Gabriel Groch w tej wyprawie prowadził „Generała Zaruskiego”.

We wrześniu 1949 roku Szkołę Rybaków Dalekomorskich przemianowano na Państwową Szkołę Rybaków Morskich, a jej zadaniem było przygotowanie oficerów dla rybołówstwa dalekomorskiego. Wśród wykładowców były takie znane postacie, jak: kapitanowie Henryk Borakowski i Karol Olgierd Borchardt – absolwenci Szkoły Morskiej w Tczewie; Walerian Ciegiewicz, Kazimierz Demel, Władysław Mańkowski i Feliks Chrzan – pracownicy naukowci MIR-u; Stefan Bujniewicz i Wiktor Gorządek – wykładowcy przedmiotów zawodowych. Statkiem szkolnym, którym dowodził szypcer Władysław Kilanowski, był kuter Gdy-180 „Henryk Rutkowski”, kecz o powierzchni żagli 234 m kwadratowych z silnikiem o mocy 135 KM. Borcharda – Gdańszczanina Roku 1976, wspominają wszyscy, szczególnie ci, którzy do dzisiaj podkreślają z dumą, że są jego uczniami. Kapitan Tomasz Sobieszczkański – Lobo poszedł dalej, bo w wyniku jego starań jedną z ulic w Suchym Dworze nazwano imieniem Karola Borcharda. Oczywiście Lobo przy tej ulicy mieszka. Zauroczenie legendą Wielkiego Kapitana pojawiło się dawno temu, gdy Borchardt przyjechał, dzisiaj powiedzielibyśmy, z prelekcją do jednej z warszawskich szkół, w której uczniem był silny, rosyły chłopiec – Tomek Sobieszczkański:

Siedzieliśmy w bibliotece, gdzie miało się odbyć spotkanie, wpatrzeni w najważniejszy punkt drzwi – klamkę i czekaliśmy na jej ruch. Wiedzieliśmy, że tymi drzwiami i w tym momencie mógł wejść tylko On – Kapitan Żegluga Wielkiej Karol Olgierd Borchardt. Gdy drzwi w końcu rozwarły się szeroko, zobaczyliśmy najpierw naszą polonistkę „Rzepe”, a za nią kapitana, który wypełnił otwór drzwiowy w całości. Wstrzymaliśmy oddechy. Nasze wybałuszone oczy ogarniały łapczywie wchodzącą postać, jej granatowy mundur z czterema paskami na rękawach i wielkich rozmiarów... buty. Za gościem wśliznął się do biblioteki, równie drobny jak polonistka, nasz dyrektor. Kapitan zatrzymał się na środku przeznaczanego dla niego miejsca. Prof. Leokadia Rzepecka i dyrektor stanęli po jego obu stronach. Było to nieco komiczne, gdyż wyglądali przy gościu jak para Pigmejów. Nasza kochana polonistka wygłosiła bardzo ładną, okolicznościową mowę, przedstawiając nam człowieka, którego tak dobrze „znaliśmy” i w elegancki sposób oddała mu głos.

– Wiiiitttaaam... was, chłopczy!!!

Zadrzały szyby, poruszyły się firanki, skuliliśmy się nieco w sobie. Niejeden spojrzął na drugiego lekko przestraszony. To był głos – w huraganie na pewno go słycać. ZAPACHNIAŁO MORZEM. Kapitan uśmiechnął się szeroko, pokazując piękne, białe zęby. Zdawał sobie sprawę z wrażenia, jakie uczynił. Ogorzała, śniada twarz, orli nos, krzaczaste brwi, szerokie usta i gęsta, nieco przyprószone siwizną czupryna. Zarost miał bardzo silny. Pomimo że był ogolony, ciemne miejsca zarostu na twarzy były wyraźnie widoczne. Stała przed nami postać nie tylko imponująca fizycznie, ale buchająca morzem w każdym geście i słowie.

– Saaaaddajcie...!!! –

Później już była Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego i kontakt Tomka z Borchardtem – nauczycielem:

Na pewno jedną z ciekawszych rzeczy, jaka mi ze szkolnych lat przychodzi do głowy, to sposób notacji osiągnięć studentów; był to dość gruby zeszyt gdzie każdy ze słuchaczy miał swoje miejsce – notatki były robione swoistym kodem, który był znany tylko autorowi. Były to różne geometryczne najczęściej znaczki stawiane kilkoma kolorami (zawsze miał trzy pióra z czerwonym, zielonym i granatowym atramentem). Znaczki, które charakteryzowały każdego słuchacza to: trójkąciki, kwadraty, kółeczka, krzyżyki i pałki. Przy każdym nazwisku można było zobaczyć kilkanaście różnorodnych znaczków, z których nikt nie mógł wywnioskować, a kapitan na koniec zawsze wiedział, co wpisać w indeks. Szeregował studentów wg specyficznego nazewnictwa: czołgi – to tacy, co ledwie zaliczali na dostateczny; mikrobójcy – to ci, którzy wciąż coś tam grzebali przy swoich twarzach przed lusterkim, wyciskali wagi i pryszczę; misiaki – to ci, którzy siedzieli przeważnie na ostatnich ławkach i przysypiali na wykładach. Byli też desperaci, którzy wezwani do tablicy natychmiast się

poddawali, nie próbując walczyć i wówczas rozlegał się potężny głos Kapitana: „Nie wyskakuj za burtę!!!! Walcz, walcz, może zarobisz na dostateczny!!!!”. Gdy któryś z dobrych studentów, mający z zasady oceny b. dobre (ja do takich należałem), nawalił na jakimś kolokwium i nie napisał zgodnie z oczekiwaniami, to słyszał podczas oddawania pracy tubalny głos wypowiadający znaną regułkę: „I ty Brutusie kontra mnie!” Oczywiście wszystkie wypowiadane zdania były bardzo głośne i podbite silnym wileńskim akcentem. Zdarzały się momenty, gdy Wychowawca dostrzegał w nas coś więcej niż tylko mikrobójców i misiaków, wtedy mówił o „pracy koniecznej i pracy umiłowanej” oraz „kobiecie w tańcu, koniu w pełnym galopie i fregacie pod pełnymi żaglami”...

Kapitan Wiesław Ciesielski przez cały czas trwania nauki w szkole miał za wychowawcę Karola Borchardta i opowiadaniami o zdarzeniach, których był świadkiem, mógłby wypełnić oddzielną książkę:

Borchardt, mimo że nie był już przecież młody, tak ocenialiśmy go z naszej pozycji, był bardzo silny i sprawny fizycznie. Wykładał między innymi nawigację i astronawigację. Był wśród nas kolega, który miał tak duże braki w zakresie matematyki, że to, o czym mówił wykładowca, zupełnie do niego nie docierało, równie dobrze wykłady mogłyby być prowadzone w języku arabskim. Wiadomo było, że chłopak ten nie ma żadnych szans na ukończenie szkoły. Ktoś inny powiedziałby „kaktus mi urośnie!”, natomiast Borchardt przy całej klasie oświadczył: „jak ty zaliczysz astronawigację, to ja przejdę na rękach od katedry do tamtej ściany!”. Jak jeden mąż, całą klasą zamieniliśmy się w korepetytorów, ściągaliśmy nawet posiłki z zewnątrz. Przyszwał koniec roku, Staszek Gotkowski idzie do odpowiedzi. Pierwsze pytanie – zaliczone. Drugie pytanie – zaliczone! Przy trzecim pytaniu Borchardt ściągnął marynarkę i na rękach ruszył przez klasę zagrzewany do marszu naszymi brawami. Kiedyś znów, jak to w tamtych czasach się robiło, „załatwił” z palaczami w szkolnej kotłowni metalową bramkę do ogrodzenia jego „posiadłości”. Prace spawalnicze zostały zakończone pomyślnie, pozostała jeszcze kwestia transportu dwóch ciężkich skrzydeł na Kamienną Górę. Widocznie umowa z palaczami nie była zbyt precyzyjna, bo ci zaraz po otrzymaniu zapłaty wzniesli toast „aby się dobrze zamykało” i później nie byli już zdolni do czegokolwiek. Nasz wychowawca usiłował wymóc na nich, by wywiązali się z obietnic, w końcu zrezygnowany machnął ręką, wziął jedno skrzydło pod jedną pachę, drugie pod drugą i ruszył w kierunku domu. Upłynęło trochę lat, podczas przerwy między kolejnymi rejsami spotkałem przypadkowo na ulicy Kapitana, który zaprosił mnie na promocję swojej książki. Wystąpienie rozpoczął jak zawsze silnym głosem: „Polska Ludowa zrobiła za mnie pisarza...”, zabrzmiało to trochę dwuznacznie. Wtedy widzieliśmy się po raz ostatni.

Kapitan Miron Babiak:

Pamiętam, jak Borchardt opowiadał o sytuacji, kiedy z mgły wyłonił się nagle statek i było już jasne, że za chwilę dojdzie do kolizji. Byliśmy ciekawi, co kapitan zrobił, i po cichu liczyliśmy na zakończenie typu: „nadludzkiem wysiłkiem...”. Zamiast tego usłyszeliśmy: „Założyłem ręce, bo na nic innego nie było już czasu, statki właśnie w tym momencie się zderzyły”.

W Gdyni, ze Skweru Kościuszki w stronę teatru prowadzi ulica Borchardta, w Gdańsku – na Osowej ulica Borchardta położona jest obok ulic Maciejewicza i „Daru Pomorza”. Kapitan Wiktor Gorządek jeszcze się nie doczekał swojej ulicy w Trójmieście, choć pamiętają o nim setki oficerów i kapitanów, którzy przewinęli się przez pokłady dowodzonych przez niego statków, w tym szczególnie „Jana Turlejskiego” (dawna „Raba”). Kapitan Zbigniew Kic, który odbywał praktyki na „Turlejskim” opowiada:

To był fantastyczny facet. Pływał i łowił w czasie wojny między Anglią i Islandią na małych „kaloszach”, na „Kromaniu” pod dowództwem kapitana Dybka brawurowo uciekał z francuskiego internowania w Dakarze. Doskonale rybak. Gdy uczestniczył w pracach na pokładzie i coś nie wychodziło tak jak trzeba, wściekał się, pchał bobiny plecami, dobrze potrafił pokierować ludźmi. Nie dbał specjalnie o wygląd zewnętrzny, chodził w rozpadających się sandałach i nie zawsze dokładnie zapiętych spodniach. Byłem u niego przez trzy rejsy sternikiem manewrowym i wiele razy sterowałem, gdy „Turlejski” pokonywał trudne nawigacyjnie miejsca. Kapitan Gorządek za każdym razem dziwił się widząc mnie na mostku, tak jak bym był tam zupełnie nową osobą. Za to doskonale panował nad swoim zapasem wiśniówki i nigdy nie zdarzało się, by jej zabrakło. Uczył nas morza w sposób twardy i wymagający, przygotowywał do jednego z najtrudniejszych zawodów. Na łowisku nie było pobjazania i ulg dla chorujących w sztormie. Dla wszystkich takie same wachty, wydawanie i wybieranie sieci, obróbka ryb. Za to po pracy można było pójść do niego na rozmowę, jeśli były jakieś problemy. Był dobrym wychowawcą, rozumiał młodzież, a jego opowiadania o tym, co dotąd przeżył, były najlepszą lekcją rozumienia i umiłowania morza. Do dzisiaj pamiętam opowieści o jego drodze z Turkiestanu, gdzie przeżył dzieciństwo, do polskiej Marynarki Wojennej i pływania na monitorach rzecznych w flotyli pińskiej, a później pierwsze kroki na pokładach ługrów przedsiębiorstwa „Mopol”. Kapitan Gorządek był prawdziwy i nie bał się być sobą, bardzo go za to ceniliśmy, a były to już czasy, kiedy w pracy z uczniami, oprócz kształcenia zawodowego, zwracano dużą uwagę na tzw. kształtowanie postaw dialektyczno-materialistycznego poglądu na świat, a jednym z głównych zadań Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR w szkole było otaczanie właściwą opieką szkolnej organizacji Związku Młodzieży Polskiej...



W pierwszym roczniku opuszczającym szkołę byli między innymi przyszli znamienici kapitanowie rybołówstwa Ryszard Ludwig, Stanisław Piórkowski i Miron Babiak. Z wielką przyjemnością słucha się tego ostatniego, doskonałego gawędziarza, gdy opowiada o swoich szkolnych latach:

Do Państwowej Szkoły Rybaków Morskich na wydział nawigacyjno-połowowy trafiłem przez obóz w Lebie. Uczyliśmy się tam wiosłowania, podstaw nawigacji, sieciarstwa, dyscypliny ... Przychodząc do szkoły powinniśmy mieć swoje buty i granatowy kombinezon, szkoła gwarantowała tylko czapki granatowe z białą wypustką, pochodzące z radzieckiego demobilu. Mój ojciec dzięki swoim koneksjom zdobył dla mnie buty tzw. komiśniaki i kombinezon, który miał odpinaną z tyłu kłapę. Inni rodzice mieli widocznie inne koneksje, bo kombinezony i buty, jakie udało się im załatwić, stanowiły ogromny wachlarz stylów i kolorów. Ogólna wesołość wzbudzała „kombinezon marynarski” uszyty własnoręcznie przez pewną ciocię Marysię w dalekim Zgierzu. Wyglądaliśmy jak wojsko Świętej Jadwigi, bo różniło nas wszystko: „mundury”, buty, wiek i wzrost, a tylko czapki stanowiły wspólny mianownik. Moje nakrycie głowy po włożeniu do środka dwóch „Trybun Ludu” pasowało jak ulał. Po pierwszym roku nauki mieliśmy praktykę na Bałtyku. Trafiłem na „Podlasie” i „Wulkan”, które poławiały dorsza. Rejsy trwały 10-12 dni, na tyle starczoło węgła i w tym czasie można było zrobić ładunek. Na jednym z tych trawlerów szyprem był Tadeusz Brzeziński. Krótko po rozpoczęciu połowów wystąpiła awaria dynamy i statek został pozbawiony oświetlenia. Oczywiście, oświetlenie nawigacyjne zapewniały lampy naftowe, natomiast wewnątrz radziliśmy sobie konstruując najprzeróżniejsze wynalazki i tylko wielkiemu szczęściu zawdzięczamy, że statek nie spłonął. W ten sposób dotrwaliliśmy do końca rejsu, robiąc pełny ładunek. Podczas połowów dennych każdy trał był niespodzianką, co jakiś czas w sieci znajdowaliśmy nieoczekiwany „przyłów”, będący pozostałością zakończonej niedawno wojny. Stanisław Piórkowski, który w tym czasie odbywał praktykę na „Orionie”, uczestniczył w rejsie, podczas którego statek wyłowił rozszczieloną 250-kilogramową bombę iperytową. Cała załoga uległa zatruciu i była leczona w szpitalu w Gdyni przez specjalistów z Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi. Wiesław Grządziela, mechanik, który dwa lata później kończył wydział mechaniczny Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, opowiadał, jak podczas praktyki wyłowili, w pobliżu miejsca zatopienia „Gustloff”, maszynę do pisania, resztki spadochronu i ... tułów kobiety, a w innym miejscu przy Rozewiu, kawałek samolotu. Na podobne niespodzianki natrafialiśmy później w połowach prowadzonych na Morzu Północnym i kanale La Manche.

Szkolenie kadr rybackich przechodziło ciągłe zmiany i reorganizacje, które miały zapewnić uczniom możliwość zdobycia głębszej wiedzy niezbędnej do posługiwania się coraz to nowszymi narzędziami połowów i urządzeniami nawigacyjnymi. Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni (1951-1953)



zastąpiła Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni (1953-1959), a tę z kolei Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni (1959-1968). W 1969 roku włączono ją do nowo powstałej Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. W Szczecinie szkolenie przyszłych oficerów rybołówstwa rozpoczęto znacznie później. W 1962 roku powołano do życia Szkołę Rybołówstwa Morskiego (SRM). W 1963 roku w jej miejsce powstała Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego (PSRM), która istniała do 1967 roku, kiedy to została włączona do Państwowej Szkoły Morskiej (PSM), a później do Wyższej Szkoły Morskiej (WSM). Wśród wykładowców byli tam tacy znani kapitanowie jak: Antoni Ledóchowski, Kazimierz Panowicz, Aleksander Walczak.

O tym, jak wielkim człowiekiem, wybitnym pedagogiem i teoretykiem w zakresie nawigacji był Ledóchowski pisze Franciszek Semer w książce pt. „Kapitan Żeglugi Wielkiej Antoni Halka-Ledóchowski «Dziadek»”. Nie dane mi było poznać osobiście Kapitana, za to z jego uczniem, Krzysiem Plewińskim spędziłem 3 miesiące, płynąc na „Darze Szczecina” tam i z powrotem przez Atlantyk. Byliśmy w jednej wachcie, Krzysztof postanowił nauczyć mnie nazw oraz rozmieszczenia gwiazdozbiorów i planet. Później przyszła nauka określania pozycji i tu muszę przyznać, że jako biolog nie będąc rozmiłowany w skomplikowanych obliczeniach, wielokrotnie doprowadzałem do sytuacji, kiedy kto inny machnąłby ręką i zostawił mnie w spokoju. Krzysztof potrafił tak długo i przystępnie tłumaczyć, że w końcu okazywało się, jakie to wszystko jest proste. Był uczniem Ledóchowskiego, kto wie czy nie najlepszym... Wspomina Michał Starosta:

Na końcowym egzaminie w szczecińskiej PSRM Stefan Jaworski odpytywał mnie z ekonomii politycznej, nie najlepiej mi szło i wtedy „Dziadek”, siedzący w komisji, odezwał się: „Jak umie, ty daj jemu czwórke, a jak nie umie to też daj czwórke, przecież on ma być nawigatorem, a nie prawnikiem!”

Przez kilka lat szczecińska szkoła, gdzie wiedzę zdobywali przyszli rybacy, sąsiadowała przez ścianę z Państwową Szkołą Morską (PSM). Wiadomo, że tradycje marynarki handlowej wyrastały z „Navy”, natomiast rybakom bliżsi byli zawsze korsarze i piraci. Morze widziane z pokładów ługrów i trawlerów wyglądało inaczej niż to, które można było dostrzec gdzieś tam w dole z wysokości mostka wielotysięcznika. Na pewno morze rybackie było trudniejsze, bardziej prawdziwe, ale czy gorsze, jak czasami uważali ci z floty handlowej?

Kapitan Bolesław Bąbczyński pływał na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej. W 1957 roku, podczas III Międzynarodowego Roku Geofizycznego dowodził „Ustką” w czasie budowy polskiej stacji naukowej na Spitsberge-

nie. Woził na Daleki Wschód, jak to się wtedy mówiło, „fortepiany i sprzęt rolniczy”. Widział syna Tadeusza jako swego następcę. Niestety, tak się jakoś dziwnie złożyło, że Tadek został kapitanem – rybakim. Kiedyś syn, będąc na „Kunatce”, zaprosił ojca na swój statek, a wiadomo, jak wtedy wyglądało już wyposażenie nawigacyjne jednostek rybackich; Decca, Loran, Omega, kilka echosond, log ciśnieniowy, oczywiście dwa radary. Ojciec obejrzał wszystko, później spytał tylko o sekstant i radionamiernik. To było spotkanie i konfrontacja dwóch światów! Od tego momentu nigdy więcej w rozmowach ojca z synem nie podejmowano tematu wyboru drogi na morze.

Kapitan Anatol Magdziak ukończył PSRM-kę w 1967 roku:

W tamtych czasach ludzi ciągnęło do pracy na morzu. Mieliliśmy w szkole uczniów z całego kraju o bardzo zróżnicowanym niejednokrotnie wykształceniu. Wszyscy musieli legitymować się maturą lub ukończonym technikum, niektórzy mieli często jeszcze coś schowanego w zanadrzu. Na naszym roku np. był sztygar, dwóch nauczycieli wychowania fizycznego i niedoszły ksiądz. Byliśmy skoszarowani na terenie szkoły i mieszkaliśmy w wieloosobowych salach. Obowiązywał system półwojskowy: umundurowanie, gimnastyka poranna, tzw. zaprawa, rozwalanie żle ułożonych w kostkę mundurów i pełen fantazji „lotnik”, który z sypialni potrafił uczynić prawdziwe pobojowisko. Za to wśród chłopaków do dobrego tonu należało wrócić ze spóźnionej przepustki wspinając się po piorunochronie, czy nie wyjść na zaprawę poranną i nie dać się na tym złapać. Dzisiaj z przerażeniem myślę o młodzieńczej logice, która kazała nam, unikając gimnastyki, chować się w zimie na parapiecie okna sali mieszczącej się na trzecim piętrze! Capstrzyk był o 22.00, gasły światła i w tym momencie powinniśmy być już w łóżkach. Czasami pojawiały się sytuacje losowe i ktoś musiał na noc zostać w mieście. Wymyśliliśmy na to genialny system: do łóżka nieobecnego kładł się kolega i udawał, że twardo śpi. Gdy stwierdzano jego „nieobecność”, przeciw łóżko było puste, szedł się zameldować i wyjaśnić, że po prostu wyszedł na chwilę do toalety. Ponieważ będąc w szkole, nie mogliśmy się żenić, postanowiliśmy z narzeczoną wziąć ślub w tajemnicy. Pech chciał, że za „podpadkę” nie dostałem niedzielnej przepustki, nazywało się to: „Bez wyjścia” (BW). Ślub, przyjęcie, goście, nie będzie tylko pana młodego! Poszedłem do dyrektora Aleksandra Walczaka, prosić, by wybaczył mi ten jeden, jedyne raz! Gdy w końcu, przyparty do muru, przyznałem się, że mam ślub, Walczak powiedział, że mam wyjątkowe szczęście, bo w ten sposób pozostanę wolny i jeszcze kiedyś będę mu za to dziękował! To była katastrofa, albo ślub, albo koniec szkoły! Musiałem wyglądać nieszczególnie, bo Walczak w jakimś momencie poklepał mnie po plecach i życzył młodej parze szczęścia. Widząc jego nagłą łaskawość, przypomniałem sobie przytomnie, że świadkowie też mają BW! Walczak popatrzył na mnie wtedy i powiedział, pamiętam: „Ty chłopie w życiu nie zginiesz!”. Dzisiaj,

będąc dowódcą, mam możliwość porównania ludzi, z którymi pływam i którzy w różny sposób trafili na statki. Na tej podstawie uważam, że nasza szkoła kształciła nas na prawdziwych marynarzy. Zdobywaliśmy tam nie tylko wiadomości, ale uczyliśmy się współdziałania w grupie, odpowiedzialności za kolegów, wytrzymałości, prawdziwego koleżeństwa, solidarności i... samotności. Dzisiejsze szkolnictwo morskie stawia na wiedzę, studenci realizują główny cel – „zaliczyć!”, kształtowanie charakteru i odporności psychicznej staje się prywatnym hobby, a tymczasem morze wciąż jest tak samo wymagające.

Zmiany zachodziły nie tylko w szkolnictwie. Znacznie ważniejsze były przemiany struktur organizacyjnych rybołówstwa dalekomorskiego. Wiele z tych działań było nieprzemyślanych i zamiast zysków przynosiło niepowetowane straty. Polska Ludowa rosła w siłę, a to wymagało już rewolucyjnej czujności. Przy okazji „połowań na czarownice” wielu doskonałych fachowców, wspaniałych, światłych ludzi zostało skrzywdzonych i pozbawionych możliwości kontynuowania rozpoczętego dzieła budowy naszego rybołówstwa dalekomorskiego na zdrowych, rynkowych zasadach. Pod koniec 1948 roku dyrektorem i twórcą „Dalmoru”, Zygmuntem Beczkowiczem skutecznie zainteresował się Urząd Bezpieczeństwa, a jego zastępca ds. handlowych Jerzy Kukucz został osadzony w więzieniu. Krótko po tym, pod koniec 1950 roku usunięto z PZPR i tym samym pozbawiono stanowiska dyrektora „Dalmoru”, trzeciego z „wielkiej trójki” – kapitana Zbigniewa Żebrowskiego. W sierpniu 1952 roku podczas rozprawy w więzieniu mokotowskim skazano na karę śmierci kapitana Edwarda Gubałę, dyrektora połowowego w „Dalmorze” i jednego z organizatorów szkolnictwa morskiego. Kapitan Żebrowski miał to nieszczęście, że był mężem Angielki, a kapitan Gubała był w czasie wojny w Wielkiej Brytanii i wiedział, jak funkcjonuje normalny świat. Może próbował to wytłumaczyć podczas przesłuchań w Urzędzie Bezpieczeństwa...? Mimo wielu ludzkich problemów nadal trwały reorganizacje i przekształcenia. „Dalmor” otworzył delegaturę w Szczecinie i pod koniec 1947 roku zamienił ją na oddział. W Świnoujściu budowano dużą bazę rybołówstwa dalekomorskiego, w której od połowy 1949 roku rozpoczyna działalność państwowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Delfin” – armator ługrów: „Korab I”, „Korab II”, „Delfin II” i trawlera „Deltra I”. W pierwszej połowie 1949 roku spółkę „Dalmor” przekształcono w przedsiębiorstwo państwowe, które przejęło majątek „Ławicy” oraz „Bałtyckiej Spółki Okrętowej” – armatora „Podlasia”, „Polesia” i „Pokucia”. W styczniu 1951 roku do „Dalmoru” został włączony „Delfin” wraz z nowo zbudowaną bazą rybacką w Świnoujściu. Uroczyste jej otwarcie odbyło się w dniu 22 lipca 1951 roku, kiedy to zacu-

mowały tu dwa dalmorowskie trawlerzy, a jednym z nich, „Deltrą I” dowodził szyper Bolesław Iwański. Od połowy 1951 roku „Dalmor” zaczął otrzymywać pierwsze budowane w polskich stocznich jednostki rybackie, parowe trawlerzy B-10 i lugrotrawlerzy B-11. W dniu 10 stycznia 1952 roku powstało w Świnoujściu Przedsiębiorstwo Usług Rybackich „Odra”, przekształcone w dniu 1 stycznia 1954 roku w Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich (PPDiUR) „Odra”. Przejęło ono od „Dalmoru” świnoujską bazę oraz trzy lugry dawnego przedsiębiorstwa „Delfin” i 8 lugrotrawlerów B-11. Niedługo potem do „Odry” trafiły kolejne 22 statki tego typu. Do 1957 roku „Odra” przejęła z „Dalmoru” 26 lugrotrawlerów B-17 i zaraz po tym zaczęła je stopniowo przekazywać do „Gryfa”, sprowadzając w ich miejsce z „Dalmoru” trawlerzy B-10 i B-14, tzw. „supry”. W 1957 roku bazę lądową szczecińskiego oddziału „Dalmoru” przekazano trzeciemu i ostatniemu już przedsiębiorstwu rybackiemu PPDiUR „Gryf”, które podjęło działalność połowową, wykorzystując przekazane przez „Odrę” statki.

Polskie rybołówstwo dalekomorskie przez cały czas rozwijało się przede wszystkim dzięki rozpoczętej pod koniec lat czterdziestych produkcji naszych stocznii. Cztery pierwsze, duże serie statków, które tam zbudowano, były przystosowane do przechowywania złowionych ryb w stanie świeżym w lodzie lub w stanie solonym w beczkach. Dwa pierwsze trawlerzy z serii B-10, które opuściły Stocznnię Północną w Gdańsku, miały około 60 m długości całkowitej, maszynę parową o mocy 1000 KM, nosiły nazwy „Radunia” i „Rega”. Do 1957 roku zbudowano dalszych 20 statków tego typu, wszystkie nosiły nazwy rzek. W dniu 1 maja 1951 roku Stocznia Północna w Gdańsku przekazała „Dalmorowi” pierwszy lugrotrawler typu B-11, noszący nazwę „Kulik”. Był to statek o długości całkowitej około 33 m, z silnikiem 300 KM, załogę stanowiło 18 ludzi. Budowę serii liczącej 31 statków zakończono w grudniu 1954 roku. W latach 1955-1957 zbudowano w Stocznii Północnej dla PPDiUR „Odra” dalszych 26 lugrotrawlerów typu B-17, które były przedłużoną o 2 metry, „ulepszoną” wersją poprzedniej serii. One także nosiły nazwy ptaków, stąd potocznie zwano je „ptaszkami” lub „kulikami”. Były to statki o złej sławie. Zygmunt Korcuć nazywa je „lugrokatastrofcami”, a Ryszard Leszczyński w „Tragediach rybackiego morza” mówi wprost:

Nazywano je różnie. Kalekimi, chromymi, niewydarzonymi, a nawet „wyjętymi spod prawa”. Czy były one takie istotnie? Zapewne tak. Takimi je po prostu stworzono. Chorymi – jak mówiono – od urodzenia. Z przebogatą gamą niepokojących wad konstrukcyjnych, mnogością ewidentnych błędów inżynierskiej sztuki budowania okrętów wzbogaconej – jak by już nie było

dosyć – niefrasobliwością i rozmaitymi uchybieniami instytucji, które z litery administracyjno-formalnych wymogów, nadzorować miały powstawanie statków, a potem ich bezpieczne przebywanie w morzu. Ale przyznać trzeba, że na dramatycznej przyszłości „ptaszków” w dużej mierze zaciążyła też pokaźna seria mocno wątpliwych i błędnych decyzji, zaniedbań i zaniechań mających swe źródło w niekompetencji i braku unormowań prawnych, a nawet naginania ich do potrzeb ekonomicznych i eksploatacyjnych.

Musiało upłynąć wiele lat, by te ciężkie, ale prawdziwe oskarżenia można było oficjalnie wypowiedzieć. W tamtych czasach, gdy w morzu ginęli ludzie, najważniejsza była walka o wykonywanie i przede wszystkim przekraczanie planów produkcyjnych oraz szukanie wrogów ustroju. Na budynku biura połowów PPDiUR „Odra” wisiał wielki, wciąż wspominany, sławny transparent: „Każdy śledź złowiony ponad plan to cios wymierzony w imperializm!”

Pod koniec lat pięćdziesiątych Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni rozpoczęła budowę parowych „burtowców”. Były to jednostki o napędzie parowym, tworzące serię B-14, (bardzo zbliżoną do serii B-10). Statki w dalszym ciągu nosiły nazwy rzek, pierwszy nazwano „Bystrzyca”. W latach 1957-1960 zbudowano 32 takie statki. W latach 1961-1962 w Stoczni im. Komuny Paryskiej zeszała na wodę ostatnia seria (B-20) trawlerów burtowych, licząca 15 statków, zamówiona przez PPDiUR „Odra”. Były to statki z silnikiem spalinowym, po raz pierwszy mogące część połowu mrozić (5 ton na dobę) i przechowywać w chłodzonej ładowni. Nosiły nazwy polskich jezior, pierwszym z serii było „Miedwie”. Później przyjęło się nazywać te statki jeziorami lub motorowcami i to one zakończyły w naszych stoczniach epokę budowy „burtowców”. Nadszedł czas budowy statków połowiących z rufy, czyli tzw. „rufowców”. Pierwsza była, zamówiona w Stoczni Gdańskiej przez PPDiUR „Dalmor”, seria B-15, licząca 21 trawlerów-przetwórni, którą rozpoczął „Dalmor” zwodowany w 1959 roku. Dalsze statki, z wyjątkiem „Generała Rachimowa”, nosiły nazwy ciał niebieskich. Ostatnia jednostka z tej serii została nazwana „Columba”, zbudowano ją w 1967 roku. Były to już duże statki nowej generacji, o mocy przerobowej przetwórni wynoszącej 50 ton surowca na dobę, wyposażone w maszyny do obróbki ryb i mączkarnię produkującą mączkę rybną. Ich długość całkowita wynosiła 85 m, silnik miał moc 2400 KM, załoga liczyła 93 osoby. Kolejną, liczącą 8 jednostek noszących również nazwy ciał niebieskich, była seria B-22, stanowiąca ulepszoną wersję statków B-15, zbudowana dla „Dalmoru” w Stoczni Gdańskiej. W tym czasie w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni budowano już pierwszą serię trawlerów-zamrażalni typu B-23, przeznaczonych przede wszystkim dla



„Odry” (8 statków) i „Gryfa” (4 statki). Wszystkie nosiły nazwy ryb tropikalnych. Pierwszą z serii, odrzańską „Albakorę” zbudowano w kwietniu 1963 roku, gryfowski „Konger”, który był ostatnim z serii, opuścił stocznię w lutym 1965 roku. Były to statki stosunkowo nieduże, o długości całkowitej 69 m, z silnikiem o mocy 1400 KM i załogą liczącą 40 ludzi.

Kolejnym typem statków, które w latach 1964-1968 zbudowano dla „Odry” w Stoczni im. Komuny Paryskiej, były trawlerzy-zamrażalnie B-18, większe (długość całkowita 87 m, silnik 2700 KM, 74 osoby załogi) i lepiej przystosowane do przebywania w tropikach (klimatyzacja). Siedem statków nosiło nazwy ssaków morskich, „Homar” i „Langusta” były wyjątkami. W latach 1968-1973 Stocznia im. Komuny Paryskiej wyprodukowała na zamówienie „Gryfa” serię 18 trawlerów-zamrażalni B-29 i B-29s (długość całkowita 75 m, silnik 2500-2700 KM, załoga 60 osób). Wszystkie nosiły nazwy ryb afrykańskich, pierwszą z serii nazwano „Laskara”, ostatnią „Luzytanka”. Na serii tej zakończono budowę statków-zamrażalni.

Kolejne typy statków wychodzące ze stoczni były wyposażane w park maszynowy, pozwalający na produkowanie uszlachetnionego surowca (tusze, filety), stąd określano je jako trawlerzy-przetwórnice. Inne rozwiązania konstrukcyjne, jakie wprowadzono, zwiększały dzielność i autonomię statków, moc silnika głównego oraz poprawiały warunki socjalne. W latach 1970-1972 w stoczni im. Komuny Paryskiej zbudowano dla „Odry” 6 statków typu B-418, które nosiły nazwy tzw. zasobów nierybnych, np. „Kalmar”, „Garnela”, „Waleń”. Osiem statków tego samego typu, nieznacznie ulepszonych, określanych jako B-418 III, zbudowała w latach 1975-1977 na zamówienie „Gryfa” Stocznia Północna w Gdańsku. W tej grupie również brakowało konsekwencji, gdy idzie o nazwy, obok „Delfina” – pierwszego z serii i „Rekina” były „Bonito” i „Amarel”. Statki te miały 88 m długości całkowitej, silnik o mocy 2700 KM i 72 osoby załogi. W latach 1973-1974 Stocznia im. Lenina w Gdańsku zbudowała dla „Dalmoru” 5 statków typu B-419. Wszystkie nosiły nazwy ciał niebieskich, a novum, jakie w nich wprowadzono, polegało przede wszystkim na znacznie większej mocy silnika – 3600 KM. Kolejną serię B-417, liczącą 10 statków zbudowała Stocznia im. Komuny Paryskiej w latach 1975-1976. Dziewięć statków noszących nazwy ryb trafiło do „Odry”, ostatni z serii „Profesor Bogucki” do Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Stopniowo serie budowanych statków stawały się coraz krótsze. Ostatnia większa, nazwana B-414, liczyła 7 statków i została zbudowana w latach 1975-1977 w Stoczni im. Lenina w Gdańsku. Z serii tej „Włócznika” zakupiła „Odra”, pozostałe powiększyły flotę „Dalmoru”. Dla porządku wymienić

jeszcze należy inne typy statków rybackich, jakie zbudowano w stoczniach dla naszych przedsiębiorstw rybackich. W latach 1975-1976 Stocznia im. Komuny Paryskiej zbudowała dwa statki szkolno-eksploatacyjne B-89: „Rybak Morski” i „Admirał Arciszewski”. W latach 1981-1983 w Stoczni Północnej w Gdańsku powstała seria B-407, największych naszych trawlerów (długość całkowita 102,5 m, silnik o mocy 5200 KM, załoga 82 osoby), „Aquila” i „Aquarius” trafiły do „Gryfa”, „Cassiopeia” do „Dalmoru”. W latach 1986-1987 Stocznia Gdańska im. Lenina zbudowała dla „Dalmoru” dwa statki B-408 – „Dalmor II” i „Altair”. W latach 1989-1990 Stocznia im. Komuny Paryskiej zbudowała 3 statki typu B-673, przeznaczone dla świnoujskiej „Odry”. Nadano im nazwy, które wcześniej nosiły wycofane już z eksploatacji B-18, „Langusta”, „Homar” i „Foka”. Koło się zamknęło, przyszło nowe, pojawiła się Stocznia Gdańska S.A., która w latach 1989-1991 zbudowała dla „Dalmoru” 4 statki o bardzo już egzotycznie brzmiących nazwach: „Atria”, „Acrux”, „Acamar” i „Alphard”. Ostatnim trawlerem (B-672), zbudowanym w polskiej stoczni dla polskiego armatora był „Sagran” ze Stoczni Gdyńskiej S.A. Został zakupiony przez PPDiUR „Gryf” w 1993 roku. Od „Kulika” – przypomnijmy: długości 33 m, z silnikiem 300 KM i załogą 18 osób – do „Aquila” – o długości 102,5 m, z silnikiem 5200 KM i załogą 86 osób – to była bardzo długa, mozolna droga, którą naszym konstruktorom i budowniczym udało się z sukcesem przebyć.

Tę samą drogę, ucząc się bez przerwy, musieli pokonać ludzie, którzy z tych statków korzystali, łowiąc nieraz w skrajnie trudnych warunkach na najdalej położonych akwenach. Zanim jednak statek wypłynął w morze, na lądzie musiały zapaść decyzje dotyczące setek spraw, które taki rejs wywoływał. Statek mógł tylko istnieć i funkcjonować, gdy miał dobre zaplecze lądowe. O skali problemów portu gdyńskiego mówi Jerzy Latanowicz, długoletni dyrektor „Dalmoru”:

Port rybacki w Gdyni w latach powojennych stanowił główną bazę dla polskiego rybołówstwa morskiego. Poważne zniszczenia urządzeń portowych w czasie drugiej wojny światowej wymagały szybkiej odbudowy i dostosowania do zadań związanych z obsługą rozwijającej się floty rybackiej i zwiększających się z roku na rok wyładunków ryb. Program rozwoju rybołówstwa morskiego w latach pięćdziesiątych zakładał dynamiczny wzrost floty kutrowej do połowów ryb na Bałtyku i trawlerów przeznaczonych do połowów ryb na łowiskach Morza Północnego. Realizacja tego programu zaowocowała równie dynamicznym wzrostem połowów i odpowiednio zwiększonymi dostawami ryb świeżych i solonych do gdyńskiego portu rybackiego. Szybko uwidoczniły się dysproporcje pomiędzy rozwojem floty rybackiej a niedoinwestowaniem



zaplecza lądowego. Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych bazowała w gdyńskim porcie rybackim flotylla statków składająca się z ponad 100 kutrów „Arki”, spółdzielni „Jedność Rybacka” i rybaków prywatnych oraz około 45 trawlerów burtowych PPD „Dalmor”. Do roku 1958 bazowały tu również trzy statki rybackiej floty pomocniczej. Niedorozwój zaplecza lądowego powodował poważne napięcia w sprawnym funkcjonowaniu portu. Dobbwe wyładunki ryb w sezonach połowowych przekraczały 500 ton, jednorazowe dostawy ryb solonych przez statki bazy wynosiły ponad 35 tys. beczek. Celem zapewnienia bieżącej obsługi statków rybackich, zagospodarowania wyładowanych ze statków ryb i wyekspediowania już przetworzonych, port musiał pracować na maksymalnych obrotach. Wymagało to dobrej organizacji i synchronizacji pracy wszystkich służb portowych, sprawnej dystrybucji ryb i współdziałania z kontrahentami związanymi z techniczną obsługą floty i zaopatrzenia materiałowo-technicznego. Służby związane z wyładunkiem ryb ze statków, przetwórstwem ryb, chłodnictwem oraz utrzymaniem ruchu urządzeń portowych pracowały w systemie trzyzmianowym, a w sezonach szczytowych połowów i wyładunków ryb przez siedem dni w tygodniu. Port tętnił życiem przez 24 godziny na dobę bez przerwy. Codziennie opuszczały port pełne składy pociągów ekspediujące ryby w głąb kraju. Port pracował bardzo efektywnie w dzień i w nocy dzięki dobrej wydajności pracy wszystkich służb lądowych. Był to przykład rzetelnej pracy zespołów ludzi bezpośrednio związanych z obsługą statków rybackich w porcie. Od ich sprawności działania zależały wyniki eksploatacyjne floty rybackiej. Port rybacki był jednym wielkim organizmem z dobrym systemem współdziałania wszystkich jego ogniw. Celem nadrzędnym była jak najsprawniejsza obsługa statków rybackich i najlepsze zagospodarowanie dostarczonych do portu ryb. Z zadań swych gdyński port rybacki wywiązywał się bardzo dobrze, co dało poczucie zadowolenia z dobrze wykonanej pracy wszystkim biorącym udział w jej realizacji. Od roku 1965 następowało stopniowe wyprowadzanie z gdyńskiego portu rybackiego kutrów państwowych i spółdzielczych oraz stopniowa likwidacja floty trawlerów konwencjonalnych (ostatnie trawlerzy wycofano z eksploatacji w roku 1978). W to miejsce weszły do eksploatacji trawlerzy-przetwórnice. Zmieniły się zadania i charakter portu. Port dostosowano do obsługi floty uprzemysłowionej. Dzisiaj już i tej roli gdyński port nie spełnia. Klasyczne funkcje portu rybackiego w Gdyni przeszły do historii...

Podobne opowieści można by usłyszeć od ludzi, którzy pracowali w rybackich portach Świnoujścia i Szczecina. Dla tych z zaplecza lądowego czas, gdy wszystko było proste i każdy wiedział, że śledzia się soli w beczce, oraz że statki z Północnego, jak nałapia, to przyplłyną, skończył się szybko. Zaczęły się połowy, które wcześniej trzeba było poprzedzić zwiadem naukowym i rybackim, zorganizować zaopatrzenie statków, odbiór ryb, remonty.

To wszystko wymagało umiejętności zarządzania na najwyższym poziomie. Tym bardziej że nie było wtedy jeszcze komputerów i musiał je zastępować sławny notes kierownika i dyrektora Działu Połowów PPDiUR „Odra” w Świnoujściu Zbyszka Palucha – górala ze Starego Sącza.

Czas, jaki upłynął i zmiany, które zaszły, najlepiej można było sobie uświadomić, płynąc przez Morze Północne i kanał La Manche którymś z wielkich, nowoczesnych trawlerów zmierzającym całą naprzód na Morze Ochockie lub łowiska Antarktyki. Idące jeden za drugim ogromne kontenerowce, przechodzące przed dziobem i za rufą promy, pędzące poduszkowce, wyrastające z morza platformy wiertnicze... i niekończące się wspomnienia siedzącego na mostku kapitana: 10 mil stąd na północ wytrałowaliśmy pół samolotu..., tam pod francuskim brzegiem przy Calais statki schroniły się przed sztormem, kilka stanęło za płytko, jak woda odeszła, siadły na piachu i musiały czekać na kolejny przyptyw..., gdzieś tutaj ratowaliśmy Ruskich, gdy siatka zaplątała im się w śrubę...,

Jeszcze tak niedawno było to nasze wielkie, rybackie morze, bo wszystko zaczęło się właśnie tu na Morzu Północnym, kanale La Manche, łowiskach Irlandii i Islandii, Kattegacie i Skagerraku, Morzu Barentsa... Już w 1946 roku pierwsze powojenne połowy na Morzu Północnym podjęły trawlerzy przekazane nam w ramach pomocy UNRRA bazujące w zagranicznych portach. Był wśród nich „Kastor”, który 3 września 1947 roku zawinął do Szczecina jako pierwszy polski dalekomorski statek rybacki. Zima na przełomie lat 1946/47 była dla naszej raczkującej floty dalekomorskiej niezwykle ciężka. Zalodzone morze utrudniało lub wręcz uniemożliwiało dotarcie ze złowioną rybą do Gdyni, pobranie tam węgla bunkrowego, zaopatrzenia (beczek, soli, lodu, wody, żywności) i powrót na łowisko. Szczęśliwym trafem nasze wcześniejsze koneksje z Holendrami były na tyle silne i dobre, że dzięki nim udało się zorganizować w holenderskim Ijmuiden polską stację bunkrową, gdzie nasze trawlerzy i lugry mogły zaopatrywać się w węgiel. Później, od 1952 roku korzystały z tego portu jako bazy również kutry gdyńskiej „Arki”. Przez kilka kolejnych lat Ijmuiden było dla naszych rybaków drugą Gdynią. Byli tam zadomowieni do tego stopnia, że bez trudu, gdy brakło gotówki, mogli w zaprzyjaźnionych barach uzyskać kredyt.

Wspomina kapitan Babiak:

Jako Polacy mieliśmy u Holendrów dobre notowania. Niektórzy wspominali naszych rybaków jeszcze sprzed wojny, a wszyscy pamiętali gen. Maczka i jego wojsko. Dobrze się tu czuliśmy, mieliśmy swoje ulubione knajpy, w których można było posiedzieć czekając na poprawę pogody czy usunięcie awarii. Bardzo popularna i przyjazna wszystkim była knajpa „U Eli”. Któregoś dnia

spotkały się tam dwie grupy rybaków. Jednej z nich przewodził szyper Bolesław Iwański, znany bokser, wicemistrz Polski w wadze średniej z roku 1950, w drugiej był młody i rzeczywiście silny „byczek”, który chciał się „spróbować”. Typowy, znany od czasów kowbojskich problem „bardzo szybkiego” i „jeszcze szybszego” rewolwerowca. Ponieważ zanosilo się na poważny pojedynek, nie chcąc demolować zaprzyjaźnionego lokalu, zawodnicy poszli w stronę stacji i za torami stanęli w utworzonym przez kibiców kole. Dość szybko widzowie i sekundanci dołączyli do walczących, zaczęło się ogólne mordobicie i na to wszystko przyszła policja, która usiłowała przerwać igrzyska. Kiedy przyjechała policja na koniach, poszły w ruch sztachety i w końcu chroniąc się na dworcu kolejowym udało się rybakom, już po ciemku, przedostać na statki. Oczywiście były później reperkusje i konsekwencje tej bijatyki, ale stosunek ludności do naszych załóg, jak był, tak pozostał przyjazny. A u Iwańskiego na statku zawsze były rękawice. Szyper, gdy tylko znaleźli się chętni, ćwiczył i przy okazji uczył walczyć. Gdy był na „Przemszy” zorganizowano nawet mecz bokserski z załogą angielskiego niszczyciela.

Tamte czasy wspomina też kapitan Zbigniew Dzwonkowski:

Lubiłem zachodzić do Ijmuiden, miałem tam nawet przyjaciół. Byliśmy uważani prawie za swoich do tego stopnia, że można było nieznaną dziewczynę zaprosić na piwo i nie było to uważane za coś złego, na ogół zaproszenie było przyjmowane jako całkiem naturalne. Gdy idzie o bijatykę koło stacji to nie brałem w niej udziału i uważam, że było to zwykłe, nikomu niepotrzebne chuligaństwo.

W 1948 roku na Morzu Północnym zaczęły się pojawiać statki, które przypyływały tu już z Gdyni. Była wśród nich „Saturnia” dowodzona przez Pawła Gica. W sierpniu 1951 roku przypłynęła tu z kapitanem Gorządkiem „Radunia” – pierwszy polski trawler burtowy (B-10) zbudowany w Stoczni Gdańskiej. W listopadzie 1951 roku kilka trawlerów „Dalmoru”, m.in. „Saturn”, „Ławica”, „Wulkania” pojawiło się na kanale La Manche, łowiąc śledzie na wypłyceniach Sandettie. Wkrótce przyszedł czas na „kuliki” i „supry”; na łowiskach Morza Północnego i kanału La Manche zaczęło być coraz tłoczniej. Od setek lat łapać śledzie, znaczyło być bogatym. Na połowach tych ryb i handlem nimi wyrosła potęga Hanzy. Nasze rybołówstwo, przynajmniej na początku, też poszło tą drogą. Zgodnie z przemieszczającymi się stadami śledzi płynęły poławiające je statki. Zimą i wczesną wiosną łowiono w Skagerraku i Rynnie Norweskiej, później – od maja do lipca na łowiskach położonych na wschód od Orkadów i Szetlandów. Od sierpnia do października połowy odbywały się w środkowo-zachodniej części Morza Północnego i wreszcie w sezonie jesienno-zimowym, do grudnia łowiono w kanale

La Manche. Trudne to było rybołówstwo, w tamtych czasach i na tamtych jednostkach mogli w nim uczestniczyć tylko ci najmocniejsi i najbardziej przekonani do tego zawodu.

Miron Babiak w latach 1951-1952 pływał na lugrach z Holendrami:

Były to jeszcze przedwojenne „Korab I” i „Korab II” oraz „Delfin II”. Warunki socjalne, w jakich żyliśmy, byłyby dzisiaj zupełnie nie do przyjęcia. Nie mieliśmy chłodni prowiantowej, im było chłodniej, tym dłużej zawieszona przy maszcie „ćwiartka wołu” zachowywała swoją świeżość. Przy dobrej pogodzie można było to co zdążył ugotować kuk, zjeść na pokładzie. Gdy było mokro i wietrznie, jedliśmy na dziobie w kubryku, gdzie mieszkaliśmy w kilkanaście osób. Sztucce i miski były aluminiowe, każdy miał swoje osobiste nakrycie podpisane czy choćby zaznaczone. W chłodne dni i podczas niepogody kubryk ogrzewaliśmy paląc węglem w blaszanym piecyku-kozie, przez co mieliśmy równocześnie suszarnię ubrań, skarpet i butów. Można sobie wyobrazić, jaka tam panowała atmosfera. Wiązało się pęk ubrań i wyrzucało na linie za burtę, by holujący statek zrobił za nas pranie. Ubikacja działała lub nie, była jedna umywalka, która znajdowała się w tunelu wału, zresztą jeżeli ktoś znalazł trochę czasu to zamiast się myć, wołał pospać. Uważano wówczas powszechnie, iż ogolony rybak swoim wyglądem straszy ryby. Niedomyci i nieogoleni, podczas nieoczekiwanych spotkań z cywilizacją musieliśmy robić mocne wrażenie. Holendrzy, którzy na statkach sprawowali kierownicze funkcje, byli dobrymi rybakami. Niezwykle twardzi, wymagający, nie oszczędzali ani nas, ani siebie. Niezbyt rozmowni, przypominali naszych Kaszubów. Mieli swoje zwyczaje, przesady, przyzwyczajenia. Pierwsze w rejsie wydanie sieci miało zawsze uroczysty charakter. Kapitan schodził na pokład z butelką, wypijał wspólnie z załogą, zagryzało się chlebem z cebulą i z solą, śledziem. Wtedy dopiero sieć przywiązana linką z kolorowymi szmatkami mogła pójść do wody. Podobnie uroczyste było zejście z łowiska po zrobieniu ostatniego zaciągu. Wiem, że nasi kapitanowie wiele lat później, łowiąc we wszystkich zakątkach świata, pamiętali o tych zwyczajach. Praca po kilkadziesiąt godzin bez przerwy nie należała do rzadkości, dobrze gdy były efekty w postaci beczek pełnych śledzia, gorzej gdy ryba znikala, a na dodatek w złej pogodzie dochodziło do awarii sprzętu. Najlepiej można się było wypaść w czasie sztormu, nikomu nie przeszkadzała ciekająca na górne kaje woda z nieszczelnego pokładu, ani to, że statek prawie się przewracał. Nieraz zmienialiśmy łowisko, będąc tak zmęczeni, że ustanie na sterze przez kilkanaście minut było prawie niemożliwością. Wtedy do sterówki szło trzech ludzi, jeden sterował, dwóch spało na gretingach i zmiana. Widziałem wtedy, jak szyper, by nie zasnąć, wkładał sobie w kąciki oczu drobiny tytoniu. Płynęliśmy nocą, zdarzyła się awaria kompasu i szyper kazał trzymać kurs na wybraną gwiazdę. Bosman, który sterował, podsyłał momentami i później gdy nie mógł połapać się w sytuacji, zaproponował:

„szyper, nie dałoby się tej gwiazdy pomalować na czerwono?”. Przy ówczesnym wyposażeniu nawigacyjnym łatwo się było zgubić, szczególnie we mgle. Holendrzy pomagali sobie mierząc głębokość za pomocą sondy ręcznej, przy okazji rozpoznając rodzaj dna. W ciężarku było wgłębienie wypełnione lojem, do którego przyklejały się np. muszle, piasek lub żwir i to już stanowiło dla nich wystarczającą wskazówkę. W sobotę zwykle szliśmy do jakiegoś angielskiego portu, pobyć wśród ludzi i zabawić się, oczywiście wcześniej było mycie i golenie. W niedzielę po południu byliśmy już z powrotem na łowisku. Zakodowałem sobie wtedy, że w czasie rybackiej orki są dni, kiedy należy odpocząć. Wiele lat później, będąc już kapitanem na wielkich trawlerach, które połowiły na dalekich, odległych akwenach, w Wigilię i Sylwestra zamiast połowów nakazywałem zmianę łowiska. Ale wtedy jeszcze Wigilię spędziliśmy na ogół w domu, wśród bliskich. W grudniu 1952 roku wracaliśmy „Delfinem” do kraju. Zabraliśmy dodatkowo dwie załogi z naszych jednostek, które pozostały w Ijmuiden. Było potwornie ciasno, ale każdy myślał już tylko o Świętach. Gdy zacumowaliśmy w służbie Brunsbüttel, niespodziewanie uderzył nas od strony rufy mały kabotażowiec. Noc, nagły huk, zgrzyt ocierających się o siebie blach, rozdzierające krzyki kucharza, który zablokowany w kambuzie nie mógł wydostać się na pokład, wywołały krótkotrwałą panikę, podczas której kilku naszych rybaków „ratując życie” przeskoczyło na pokład jednostki handlowej. Oczywiście pojawili się dziennikarze, powiadomiony został armator, agent, firma ubezpieczeniowa, trzeba było dokonać oględzin i ocenić uszkodzenia. Dalsze opóźnienie spowodował zimowy sztorm, jaki chwycił nas na Bałtyku. Zanim, tuż przed samymi Świętami, stanęliśmy w Świnoujściu, ogólnokrajowa prasa zdążyła zrobić z tego, co zaszło w służbie i opóźniającego się naszego powrotu katastrofę, w której zginęli ludzie. Wiadomo, jak w tamtych czasach odbywało się przekazywanie informacji i jak działała cenzura. Gdy wreszcie po kilkudziesięciu godzinach podróży ze Świnoujścia znalazłem się przed drzwiami rodzinnego domu w Sanoku, zastanowiła mnie panująca tam cisza. Coś musiało się wydarzyć?! Otworzyła mi Mama, której zaczerwienionych, splekanych oczu do dzisiaj nie mogę zapomnieć. Ojciec wstał od stołu, wziął mnie za ramiona, obrócił i obejrzał pod światło. „Żyjesz!!!”. W 1953 roku znów popłynąłem w morze, tym razem „Kwiczolem”, jako szturman (I oficer..).

Na „Korabiu II” z szyprem Michałem Hincke – „Królem Swarzewa” zaczynał pływanie przyszły kapitan Władysław Rachtan, a Zygmunt Łodygowski był repmanem:

Na Morze Północne płynęliśmy przez cieśniny duńskie. Był taki styl, obowiązujący we flocie rybackiej, że piło się dużo, czasami za dużo. Pierwszy dzień na łowisku ludzie trzeźwieli. Poławialiśmy na pławnice, czyli flety. Tak nazywały się długie, nawet na 3 mile morskie, wysokie na 15 metrów zestawy sieci, złożone z trzydziestometrowych odcinków, którymi jak płótem przegradzaliśmy przypowierzchniową warstwę morza. Wydawanie rozpoczynało się po południu.



Z repkoi na dziobie puszczałyśmy do morza grubą jak ręka linę zwaną repem, do której sejingami przywiązane były pływalki-blazy, utrzymujące sieć na żądanej głębokości. Statek cofał się z wiatrem lub na silniku, lina szła szybko do morza i w tym czasie trzeba było dowiązać usplawnienie i kolejne siatki. Po wydaniu całego zestawu, liczącego w zależności od warunków pogodowych od 50 do 150 pławnic, była chwila odpoczynku. Wieczorem żerujące śledzie idąc za planktonem, który podnosi się ku powierzchni, trafiają na oczka sieci, więzną w nich głowami i pozostają tam zaczepione pokrywami skrzelowymi. Zwykle około godziny drugiej w nocy rozpoczynało się wybieranie. Młodzi i silni ciągnęli sieć na burcie, starsi rybacy wytrzepywali do lasty ryby zaczepione w oczkach, odwiązywano pławnice i blazy. Moja rola polegała na tym, by wybierany na pokład rep trafił do repkoi i tam został należycie ułożony. To co dzisiaj robią dziewczyny przy rurze jest niczym w stosunku do tańca, jaki każdej nocy musiałem wykonać z repem. Chociaż byłem młody i sprawny, przyznaję, że był to wyjątkowo wymagający partner. Trzeba się było bardzo spieszyć, by porządnie poukładać pojawiające się wciąż nowe i nowe skręty liny. Wreszcie, gdy już wydawało się, że zostanę na śmierć „zarepowany”, nadchodził koniec. Musiałem podnieść ręce w górę i wtedy dopiero koledzy mogli wyciągnąć mnie na pokład z wąskiej, cylindrycznej przestrzeni, z której sam nigdy bym się nie wydostał. To była łaźnia, wychodziłem z niej cały mokry. Do pracy przy rybie nosiliśmy długie rybackie buty gumowe, po pracy nosiło się trepy, holenderskie – całe z drewna lub nasze – obite skórą drewniane chodaki. Oczywiście do tego robione na drutach przez matki, żony i narzeczone, wełniane skarpety. Gdy były złe warunki atmosferyczne, trzeba było wkładać na głowę sidwestkę i ciężki, pokryty gumą, na ogół nieszczelny, płaszcz – olejarz. Po sklarowaniu sieci rozpoczynała się praca przy rybie. Z lasty śledź był sypany kaszorkiem na ruczę – ustawione na beczkach drewniane koryto. Kaszorek, zwany też mandoliną, to rodzaj głębokiej łopaty z metalowej ramy obciążonej siatką. Potem następowało solenie, którego mistrzem był zazwyczaj bosman, bo trzeba było cały czas pilnować proporcji. Później zgarniano wszystko pagajem do beczek, gdzie ryby układano tak, by leżały na boku, a nie stały na sztorc. Ostatnie dwie warstwy były układane specjalnie starannie, by tworzyły tzw. „lustro”, sypano na nie jeszcze kopczyk soli i na drugi dzień beczkę zabijano denkiem. Śledź był solony jako pełny albo kakowany, czyli pozbawiony skrzeli i wnętrzości. Do beczki wchodziło około 700 ryb. Wreszcie, gdy połów został zagospodarowany, można było splukać pokład z krwi, śluzu i łuski, by był gotowy na przyjęcie następnego połowu. Przed wstawieniem beczek do ładowni robiono wrywkową kontrolę i w razie potrzeby dolewano do nich solanki. Bardzo pilnowaliśmy, by to, co zamykamy do beczek, było jak najlepszej jakości, gdyż na bazie byli klasyfikаторzy, którzy oceniali naszą produkcję. Wręcz przysłowiowe było powiedzenie: „Ciekawe, co Sotkowski na to powie?”. Bronisław Sotkowski był klasyfikatorem ryb na



bazach, doskonały, jeszcze przedwojenny fachowiec, z którego oceną wszyscy się zgadzali. Twarde szalowe sieci, morska woda, zimno i sól sprawiły, że mieliśmy ręce jak podeszwy butów. W połowie lat pięćdziesiątych trafiły na naszego „Korabia” pierwsze sieci wyprodukowane w Polsce.

Zygmunt Korkuć jeden z klasyfikatorów na „Kaszubach” opowiada:

Zaczynałem jako rybak na „Żołnie”. Na Morzu Północnym cudem przeżyliśmy najcięższy ze sztormów, jaki pamiętam. Przysiągłem sobie, że nigdy w życiu nie popłynę już na żadnym lugrokatastrofcu. W ten sposób trafiłem na bazę. Na początku pracowałem tam jako solarz, później, ponieważ skończyłem rybactwo w Olsztynie, awansowałem na klasyfikatora. Dobrze wiedziałem, jak powinno wyglądać solenie śledzi i jak powinien wyglądać gotowy produkt, byłem młody, pewny swojej wiedzy i doświadczenia. Dostałem do sklasyfikowania beczki z „Maskonura”, śledź mi się nie podobał, miał jakiś obcy, dziwny zapach. Uznałem, że nie nadaje się do spożycia i przeznaczyłem go na mączkę. Później gdy już naprawdę wiedziałem, jak może wyglądać solony śledź, dotarło do mnie, że wtedy skrzywdziłem ludzi. Minęło już tyle lat, a ja wciąż wstydzę się tego, co wtedy zrobiłem.

Lugry to były tylko pojedyncze jednostki wśród coraz większej z każdym rokiem liczby lugrotrawlerów – „ptaszków” i trawlerów parowych – „sustrów”. Te ostatnie opalano węglem, zanim przeszły na opalanie mazutem. „Wielki Wóz” przy całej naprzód, co dawało szybkość 7 węzłów, spalał 20 ton węgla na dobę! Przykład ten daje pojęcie o pracy, którą musieli w tamtych czasach wykonywać palacze. Tadeusz Wróblewski był trymerem na „Ławicy”, Wiesław Grządziela – palaczem na „Raduni”. Obaj uważają, iż wtedy niewiele różnili się od górników dołowych. Wraz z wprowadzaniem nowych typów jednostek poprawiały się warunki życia i pracy załóg, przy czym nadal była to praca wyjątkowo ciężka i niebezpieczna.

Rozwojowi konstrukcji statków towarzyszył postęp w budowie narzędzi połowów. Pierwszego marca 1956 roku rozpoczął w „Odrze” pracę Władysław Burawa. Trafił do sieciarni i przepracował tam kilkadziesiąt lat, stając się niekwestionowanym autorytetem w dziedzinie sprzętu połowowego:

Pochodzę ze wsi Nierodzim w Beskidzie Śląskim. Przyroda, a szczególnie ptaki były moją pasją i w ten sposób trafiłem na... Wydział Rybacki Wyższej Szkoły Rolniczej w Olsztynie. Gdy rozpocząłem pracę w odrowskiej sieciarni, okazało się, że moje umiejętności obserwowania otaczającego środowiska i wyciągania wniosków z tych obserwacji mogą być bardzo przydatne w budowie sieci. Bo przecież liczy się nie tylko poprawność techniczna tego, co zostało skonstruowane, ale także to, w jaki sposób działa na ryby, jakie reakcje u nich wywołuje, co zrobić, aby te reakcje pomagały zwiększać wysokość

połowów. Pierwszy wyjazd w morze odbyłem na „Korabiu” jako inspektor połowowy. Włoki, jakie wtedy stosowano, robione były z sizaru. Mówiono o nich „barchanowe”, bo podczas pracy ulegały odkształceniom w sposób ciągły, niekontrolowany i nieprzewidywalny. Trzeba było wciąż mierzyć liny główne – nadbory i podbory, liny wzmacniające – trekersy oraz szwy, czyli naty, by być pewnym, że włók ma właściwy kształt i pracuje poprawnie. Zobaczyłem wtedy, że sieci to jedno, a doświadczenie rybackie to drugie. Nawiązałem dobrą współpracę z kolegami z Morskiego Instytutu Rybackiego, szczególnie ze Stanisławem Okońskim, Januszem Zauchą i Stefanem Richertem, ze Stanisławem Prufferem z „Dalmoru”, z Instytutem Włókiennictwa w Łodzi i takimi firmami, jak: Korsze i Bezałin. Rozpoczęliśmy wprowadzanie stylonu zamiast sizaru i problemem było wyprodukowanie takiej tkaniny, która miałaby jednakową w każdym miejscu, dokładnie taką samą kurczliwość i rozciągliwość. Gdy w 1961 roku pojawiłem się na Morzu Północnym ze swoim prototypowym włokiem, kapitan Karol Żurek nie bardzo wierzył, że to co wymyśliłem, będzie łowić i rzeczywiście po pierwszym wydaniu wybrałszy zero. Mimo że zaraz znalazłem przyczynę, mianowicie źle pomierzone przez bosmana liny, kapitan nie zgodził się na powtórne wydanie. Sprzymierzeńca znalazłem w kapitanie Janie Ginterze, który przyjął mnie na „Olzę”. Zaraz w pierwszym zaciągu było 200 beczek! W kolejnych zaciągach było podobnie. Żurek się wściekł. „Olza” szybko dokończyła ładunek, ale zanim jeszcze zesłała do kraju, kapitan Ginter „za litra”, jak to określili, sprzedał siatkę na inny statek.

Od początku 1951 roku na trawlerach „Dalmoru” połowiących na Morzu Północnym rozpoczynają badania pracownicy Morskiego Instytutu Rybackiego. W styczniu na „Jupiterze” był Zygmunt Mulicki i w tym samym czasie na „Jowisz” – Józef Popiel. W marcu Z. Mulicki zbiera materiały na „Syriuszu”, w maju pojawia się na „Jupiterze” – J. Popiel. Wreszcie na przełomie sierpnia i września obaj naukowcy popłynęli na „Jupiterze” na Morze Norweskie.

W dniu 29 listopada 1951 roku wyruszyła z Gdyni pierwsza po drugiej wojnie światowej wyprawa polskich rybaków na łowiska Morza Barentsa. Andrzej Ropelewski brał w niej udział jako obserwator z ramienia Morskiego Instytutu Rybackiego:

W wyprawie uczestniczyły trzy parowe, opalane węglem trawlerzy zbudowane w stoczniach brytyjskich w latach 1917-1925. Były to: „Jowisz” z szyprem Józefem Mużą, „Jupiter” dowodzony przez szypra Włodzimierza Paszkiewicza i „Polesie”, na którym pierwszym po Bogu był Zbigniew Dzwonkowski, mający zaledwie dwadzieścia kilka lat. Statki te należały do Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni. Wyprawą kierował doświadczony szypier Wiktor Gorządek, człowiek-legenda polskiego

rybołówstwa dalekomorskiego, zamustrowany na „Jupiterze”. Mnie na tym statku przydzielono kaję w dziobowym kubryku, prymitywnym pomieszczeniu dla kilku ludzi. Już na Bałtyku mocno wiało, a przejście krótkiego kanału koło Falsterbo na południowo-zachodnim cyplu Szwecji (gdzie niejeden nasz rybak uciekł ze statku w latach czterdziestych i na początku pięćdziesiątych XX stulecia, wybierając wolność) wiatr na tyle się nasilił, że prawie całą dobę trzeba było stać na kotwicy u brzegu Danii w zatoce Køge. Przez Kattegat i Skagerrak przeszliśmy bez problemów, ale na Morzu Północnym tego dmuchało. Na południowych wodach Morza Norweskiego dopadł nas huragan idący od zachodu i musieliśmy sztormować półtorej doby. Poznałem wtedy grozę, potęgę i zarazem piękno oceanicznej fali pędzonej wicherą, a także trzeszczenie kadłuba trawlera, a to zalewanego od dziobu górami wody, a to wynurzającego się z niej rufą. Siła wiatru dochodziła w porywach do 12<sup>o</sup> w skali Beauforta. Wszystkie trzy nasze statki odniosły jakieś uszkodzenia w tym huraganie, największe były na „Polesiu”, na którym rozbita przez falę szyba pokaleczyła szybra Dzwonkowskiego. Po przejściu huraganu ruszyliśmy ku północnemu wschodowi i, płynąc wzdłuż norweskich brzegów, dotarliśmy około 8 grudnia na wody u wejścia do fiordu Vest, oddzielającego archipelag Lofotów od Półwyspu Skandynawskiego. W małej miejscowości Tranoy wzięliśmy pilota, którego wkrótce zmienił w Lodingen inny i ten doprowadził nas do portu Harstad na wyspie Hinnoy. Płynąc fiordami, stałem godzinami na pokładzie otulony kożuchem, podziwiając wspaniałe widoki otaczających nas gór i ciesząc oczy falującymi na niebie firanami polarnej zorzy. Do Harstadu zawialiśmy zgodnie z planem wyprawy celem pobrania lodu, pitnej wody, zaopatrzenia załóg w ciepłą odzież oraz zamustrowanie na każdy trawler norweskich patroszarzy ryb, tak zwanych striperów i norweskiego pilota rybackiego na „Jupitera”. Postój w tym porcie dawał też okazję do usunięcia uszkodzeń spowodowanych przez huragan. Nie pamiętam już szczegółów naszego wejścia do Harstadu, liczącego wówczas około 4000 mieszkańców. Tak mi się wydaje, że był to chyba sobotni wieczór. Wyszliśmy na miasto. Sklepy były pozamykane. Jeden z nich, oferujący towary tekstylne, zwrócił naszą uwagę. Nie tyle sam sklep, co wiszący nad nim szyld z nazwiskiem – jak się można domyślać – jego właściciela. Brzmiało ono jednoznacznie słowiańsko – Sokolsky. Postanowiono sprawdzić później, kto zacz ów Sokolsky. Podczas tego pierwszego, krótkiego naszego pobytu w miasteczku dowiedzieliśmy się, że znajduje się tam katolicki kościół, „obsługujący” wiernych z całej północnej Norwegii, podano nam godzinę odprawianej w niedzielę mszy. Nazajutrz – była właśnie niedziela – udaliśmy się sporą grupą do wspomnianego kościoła. Z każdego statku poszło kilku-kilkunastu ludzi, jedni pewnie z ciekawości, inni zdając sobie sprawę, że Boże Narodzenie będą najprawdopodobniej spędzali w morzu, chcieli widocznie skorzystać z nadarzającej się okazji pomodlenia się w kościele. Ów kościół okazał się sporą kaplicą z kilkoma ławkami i małym chórkciem.

Podejrzewam, że rzadko gromadził tylu wiernych, ilu nas tam wówczas było. Zupełnie nie pamiętam, czy oprócz nas znajdowali się w kościółku jacyś inni ludzie. Zajęliśmy miejsca w ławkach. Po chwili wyszła z zakrystii siostra zakonna w habicie i zaczęła nam rozdawać modlitewniki, oczywiście w języku norweskim. Jeden z rybaków powiedział zakonnicy, że jesteśmy Polakami, nie znamy norweskiego i nie możemy skorzystać z tych modlitewników. Mszę odprawiał starszerek z twarzą pooraną zmarszczkami, z krótkiej jego przemowy nic nie zrozumieliśmy. Może to było kazanie, a może tylko ewangelia na ten dzień. Już zaczęliśmy się zbierać do wyjścia po zakończonym nabożeństwie, gdy z chóru rozległa się śpiewana czystą polszczyzną pieśń „Serdeczna Matko, opiekunko ludzi”. Nie będę się nawet starał opisać, jak bardzo nas to zaskoczyło. Któż mógł się spodziewać, że spotka nas coś takiego gdzieś tak daleko od kraju, w zapadłej mieścinie, kawał drogi za północnym kołem podbiegunowym. Okazało się, że w Harstadzie znajduje się zgromadzenie zakonne kobiet, jakie, tego wówczas nie wiedziałem, wśród których jest kilka Polek, pochodzących przeważnie z Pomorza, przybyłych do Harstadu przed drugą wojną światową. Dopiero wiele lat później dowiedziałem się, że były to Elżbietanki. Następnego dnia paru naszych rybaków udało się do sklepu pod szyldem z nazwiskiem Sokolsky i zastali tam noszącego je człowieka. Odnieśli wrażenie, że szczerze się uradował możliwością porozmawiania po polsku – był Żydem pochodzącym gdzieś z Galicji. Każdemu z nich dał w prezencie damskie nylonowe pończochy, które w tamtych latach należały jeszcze w Polsce do rzadkości. Natrafienie w Harstadzie na Żyda z Polski było dla nas nie mniejszym zaskoczeniem niż spotkanie tam polskich zakonnic. Nie pamiętam czy wiedziałem już wówczas, że oprócz tych nikłych polskich śladów, na jakie natknęliśmy się nieoczekiwanie w Harstadzie, miejscowość ta weszła przed niewiele laty do naszej historii, zajmując w niej trwale miejsce. To tu właśnie przyplłynęła i wylądowała się z francuskich statków Samodzielna Brygada Strzelców Podhalańskich na początku maja 1940 roku, tu zawiąły wtedy nasze niszczyciele „Błyskawica” i „Burza”, a transportowiec „Chrobry” dowoził brytyjskich lotników. Kiedy potem, po latach czytywałem o udziale Polaków w norweskiej kampanii 1940 roku, stawały mi przed oczami widoki zapamiętane z Harstadu i pobliskich fiordów. Około 13 grudnia „Jupiter” opuścił Harstad. Prowadzeni przez norweskiego pilota nawigacyjnego minęliśmy Tromsø i Hammerfest, zmierzając do miejscowości Honningsvåg, leżącej na tej wyspie, na której znajduje się Nordkap (Przylądek Północny), stanowiący północny kraniec Europy. Płynęliśmy przeważnie fiordami, urzekła mnie piękna, choć surowa sceneria. Podczas tego etapu naszej podróży często rozmawiałem z sympatycznym i ciekawym człowiekiem, jakim okazał się nasz rybacki pilot, którego zabraliśmy w Harstadzie. Nazywał się Albert Eilafsen, z zawodu był rybakiem, ale miał się różnych zajęć, między innymi uczestniczył w jednej z antarktycznych wypraw słynnego amerykańskiego pilota, admirała Richarda Byrda, spełniając w niej

rolę szefa psich zaprzęgów. Nawigacyjnego pilota zostawiliśmy w Honningsvag i wyszliśmy na Morze Barentsa, rozpoczynając 14 grudnia połowy na jego południowo-zachodnich wodach, w odległości od kilku do kilkudziesięciu mil morskich od norweskich brzegów. Nie warto poświęcać więcej miejsca ich przebiegowi, ponieważ nic szczególnego, zasługującego na uwagę nie wydarzyło się podczas ich trwania. Podam tylko, że trałowaliśmy na głębokościach w granicach 200-300 m na dogodnym dnie, przy stanach morza 3-4<sup>m</sup> w skali Beauforta i temperaturach od -5 do +3°C. „Jupiter” łowił w ciągu 10 dni, dokonując łącznie 44 zaciągów. Ich wyniki były słabe, w ładowni mieliśmy około 51 ton ryb, głównie dorszy. Z ostatniego łowiska zeszedliśmy 23 grudnia, ruszając do Honningsvag po pilota. Płynęliśmy tą samą drogą, która wiodła nas na Morze Barentsa. Nazajutrz obchodziliśmy Wigilię, nie zabrakło choinki i świątecznych smakolejków. Późnym wieczorem tego dnia wywołał nas przez radio jakiś Polak, kucharz na brytyjskim rybackim trawlerze. Pamiętam jego łamiący się chwylami głos, składający nam serdeczne życzenia. Sam wśród obcych przeżywał zapewne boleśnie ten szczególnie wieczór i być może rozmowa z nami sprawiła mu trochę radości. Tym razem staliśmy w Harstadzie tylko kilka godzin. Zmustrowano Norwegów, uzupełniono braki prowiantowe i zapasy wody pitnej. Kilku rybaków zdążyło odwiedzić polskie zakonnice, które obdarowały ich sówicę świątecznymi wypiekami. I znowu płynęliśmy prowadzeni przez norweskiego pilota, który zszedł ze statku w Lodingen. Dalsza podróż do kraju przebiegała bez godnych odnotowania wydarzeń na „Jupiterze”, natomiast „Jowisz” wszedł 28 grudnia na mieliznę w pobliżu Kandsteder na południowy zachód od duńskiego portu Skagen. Do Gdyni weszliśmy 1 stycznia 1952 roku, trzy dni później wróciło „Polesie”, które jako najmniejszy z trawlerów uczestniczących w wyprawie – płynęło ze względów bezpieczeństwa fiordami aż do Kopervik. „Jowisza” przyholowano do Gdyni 7 stycznia.

– Kilka lat później, po wydarzeniach październikowych w Polsce, dowiedziałem się, że mało brakowało, a zostałbym pozbawiony możliwości uczestniczenia w rejsie na Morze Barentsa, o którym wyżej mowa. Otóż w kilka czy kilkanaście godzin po wyjściu „Jupitera” z Gdyni dyrekcja „Dalmoru” otrzymała polecenie Urzędu Bezpieczeństwa, nakazujące zdjęcie mnie z tego statku. Na moje szczęście było już na to za późno, odpłynęliśmy zbyt daleko. Dla jasności dodam, że byłem żołnierzem Armii Krajowej, o czym władze bezpieczeństwa wiedziały, gdyż musiałem się ujawnić jesienią 1945 roku.

Kolejną próbę połowów dorszy na Morzu Barentsa podjęto w maju 1952 roku, kiedy to w rejon Wyspy Niedźwiedziej udał się „Jupiter” z kapitanem Gorządkiem. W okresie od listopada 1952 do stycznia 1953 roku na Morze Barentsa popłynęło aż siedem trawlerów „Dalmoru”: „Rega”, „Radunia”, „Wulkan”, „Orion”, „Syriusz”, „Pluton” i „Wulkania”. Statki dla doko-



nania drobnych napraw i uzupełnienia zaopatrzenia weszły do Murmańska. Były pierwszymi polskimi „rybakami” w tym porcie. Również i ta wyprawa nie przyniosła spodziewanych rezultatów mimo obecności w połowach ryb dorszowatych, halibuta i karmazyna. W kwietniu 1954 roku lugier „Korab I”, należący już do „Odry”, rozpoczął pierwsze połowy pławnicowe w rejonie Wysp Owczych.

Szybko powiększała się nasza flota rybacka, przybywało rybaków. Jan Ginter wspomina swój pierwszy rejs:

We wrześniu 1953 roku zamustrowałem na „Sikorę” za starszego rybaka. Spałem na górnej, podwójnej koi i zaraz pierwszej nocy w nogach wyczułem szczur! Miał tam widocznie swoje miejsce, bo gdy usiłowałem go przegonić, chował się i jak zasypiałem, wracał. Później bywałem już tak zmęczony, że nawet całe gniazdo szczurze nie byłoby w stanie mnie poruszyć. Był to mój pierwszy rejs zaraz po ukończeniu Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni i otrzymaniu nakazu pracy do PPD „Dalmor” w Gdyni. Pierwszym moim kapitanem był Karol Żurek. Był świetnym człowiekiem, pogodnym, prawie zawsze z zawadiacko nałożonym kapeluszem na głowie i zawiązaną chusteczką lub grubszą apaszką. Nie stronił od kieliszka i był świetnym kompanem w knajpie, ale miał jedną wadę: nie można było obok niego siedzieć, gdyż miał zamiast palców wskazujących u rąk dwa „marsypikle”. Używał ich przy splataniu lin, ale także do klucia każdego, kto mu się napatoczył. Co ważne, nie robił tego złośliwie, lecz po prostu z nawyku, którego do końca życia nie można go było oduczyć. Pływając na „Sikorze” spotkałem tam załogę pokładową, która w czasie wolnym od pracy natychmiast zasiadała do kart, by grać na paczki i kartony amerykańskich papierosów. Roboty na lugrotrawlerze było co niemiara i ze spaniem było naprawdę bardzo źle. Wolnego było ok. 6 godzin na dobę z przerwami i zamiast wypoczywać, załoganci grali w karty, a na pokład wychodziliśmy prawie półprzytomni. Karol opieprzał, upominał i nic nie pomagało. Wreszcie wziął się na sposób i przyszedł do mesy pograć z nami. W ciągu sześciu dni wygrał całą kantynę, wyniósł do siebie do kabiny i wydawał do palenia codziennie po paczce. Skończyło się granie, a ja od tej pory nie znosiłem grania w karty na statku. Na „Sikorze” pływałem do końca 1953 roku.

W pierwszej fazie statki lowiły na Morzu Północnym i z ładunkiem wchodziły do portów holenderskich czy angielskich lub wracały do kraju. Pragnąc ograniczyć liczbę tych „podróży”, zaczęto wprowadzać nowy sposób obsługi floty na łowiskach. W 1952 roku przystąpiono do tworzenia w „Dalmorze” floty pomocniczej. Już w sierpniu tego roku na Morze Północne popłynęła „Morska Wola” – frachtowiec pozyskany z Polskich Linii Oceanicznych i przystosowany do pełnienia funkcji bazy rybackiej. Dowodził nią kapitan Sta-



nisław Gogela. Pierwszą partię śledzi solonych w beczkach przeladował na bazę lugrotrawler (B-11) „Drop”. W późniejszym okresie bazą tą dowodził kapitan Jerzy Wierzbicki – absolwent Szkoły Morskiej w Tezewie, oficer z wojennych konwojów do Murmańska. W styczniu 1954 roku PLO przekazały „Dalmorowi” kolejny znacznie większy statek, „Fryderyk Chopin”, który po odpowiednich adaptacjach rozpoczął w kwietniu na Morzu Północnym obsługę statków odrowskich i dalmorowskich oraz kutrów, „Arki” i „Szkunera”. Na cumującym przy bazie statku, który przekazywał rybę a zabierał beczki, sól, paliwo i węgiel, wykonywano w miarę potrzeb remonty maszyn i wyposażenia pokładowego, a ekipa nurków była gotowa zejść pod wodę, by dokonać oględzin uszkodzonego kadłuba czy odwinąć nawiniętą na śrubę sieć. Na bazie był kierownik całej floty i serwis radiowy, tutaj rybacy mogli skorzystać z pomocy medycznej, wykapać się, pójść do fryzjera, obejrzeć film, wysłać i odebrać listy, zrobić zakupy w kantine. Niektórzy starali się nawet zaopatrzyć w alkohol, stosując metody, jakie zapamiętali z kowbojskich filmów. Tak właśnie było, gdy kiedyś do radiostacji wpadł nagle szypcer Żurek uzbrojony w raketnicę i wrzasnął do przerażonego Grzegorza Stortza: „Dawaj spiryтус!”. Fakt, na bazie można było nielegalnie alkohol kupić, inne zresztą rzeczy też. Podobnie jak w kraju funkcjonowało kilka wartości dolarów: bankowa, Pekao, czarnorynkowa i baltonowska, także tutaj ten sam towar miał różną cenę w zależności od miejsca, gdzie w danej chwili się znajdował. Była więc cena morska, bazowa i portowa, przy czym ta ostatnia musiała mieć dodatkowe określenie – do portu względnie z portu. Często transport ludzi z bazy i na bazę odbywał się na plankach – szerokich deskach zawieszonych na linie poprowadzonej przez blok na bomie, tak było bezpieczniej. Przeladunek węgla to była podła robota, do której ruszało popolite ruszenie. Stanisław Piórkowski w 1956 roku był szyprem na „Polesiu”. Cumował do „Kaszub”, gdy zaczęła się psuć pogoda. Chcąc wziąć jak najwięcej węgla, zanim trzeba będzie odbijać, zagonił również do pracy oficera kulturalno-oświatowego. Po powrocie do kraju partia ujęła się za swoim człowiekiem, była egzekutywa, która wyjaśniła słabo uświadomionemu szyprowi, jak szczególną postacią na statku jest kaoszczak.

Do baz przybijały czarterowane polskie i obce statki handlowe, które dowoziły zaopatrzenie i odbierały rybę. Był wśród nich należący do „Dalmoru” łącznikowiec „Jastarnia”, którym w latach 1962-63 dowodził kapitan Antoni Ledóchowski. W 1957 roku rozpoczyna pracę jeszcze jedna baza, „Olsztyn”, będąca przebudowanym statkiem handlowym. W tym także roku, na skutek protestów opinii publicznej, „Fryderyka Chopina”, który brzydko pachniał

śledziami, przemianowano na „Kaszuby”, uznając, że uczta duchowa nie może iść w parze z uczcą śledziową. Tymczasem, jak niedawno usłyszałem, Fryderyk Chopin wprost uwielbiał śledzie, a szczególnie te przyrządzane na modłę francuską!

W styczniu 1958 roku PPDiUR „Gryf” przejmuje z „Dalmoru” flotę pomocniczą. Niestety, już po roku traci jeden ze statków, gdyż po wejściu w Sundzie na mieliznę, trzeba było „Morską Wolę” przeznaczyć na złom. W jej miejsce pojawia się „Pułaski”, kolejna baza będąca jeszcze niedawno statkiem handlowym. Przez wszystkie te statki przeszedł Grzegorz Stortz, który początkowo pracował w serwisie radiowym, a później przez szereg lat był ochmistrem:

„Pułaski” był wyposażony w turbinę parową, w związku z czym wymagania stawiane pracującym tu mechanikom były znacznie wyższe. Dłuższy był na przykład czas uruchamiania maszyny i kiedyś gdy wybuchł pożar, nawiasem mówiąc od grzałki pozostawionej w kabinie, musiało upłynąć trochę czasu, zanim udało się ustawić statek rufą do wiatru. Tylko wielkiej przytomności kapitana Adama Króla należy zawdzięczać, iż nie doszło wtedy do większej tragedii. Wśród mechaników był Kazik Komocki, syn jednego z założycieli Szkoły Morskiej w Tczewie, który słyszał również z tego, że potrafił bardzo umiejętnie zmieszać mleko ze spirytusem i otrzymać wyborny napój wysokowy. W 1957 roku byłem na „Kaszubach”. Staliśmy na kotwicy w ujściu Tamizy, chroniąc się przed listopadowym sztormem. Wiatr był wyjątkowo silny, prawie huragan i statek został zdryfowany na mieliznę. Gdy trochę się uspokoiło, rozpoczęła się akcja ratownicza. Najpierw pod wodę zeszli nurkowie i dzięki nim powstał plan działania. Do obu naszych burt przycumowały po dwa „kuliki”, które pracując śrubami, ryły pod bazą rynnę w piaszczystym dnie. W tym czasie „supry”, na które podano hol, ciągnęły nas na głęboką wodę. Po kilkunastu godzinach akcja zakończyła się powodzeniem.

Na „Kaszubach” i „Pułaskim” Jacek Forembki był inspektorem technicznym floty „Arki”:

Bazy kotwaczyły często w osłoniętych zatokach na wysokości Edynburga i Dundee i tam obsługiwały statki łowcze. Mimo iż wody te nie były osłonięte od wschodu i czasami przychodząca z tego kierunku fala unieemożliwiała pracę, to jednak czuliśmy się tu względnie bezpiecznie. Względnie, bo patrząc na wznoszącą się nieopodal latarnię Bell Rock, przypominałem sobie czytaną w młodości książkę Rachel Carson „Morze wokół nas” i opis fal, jakie tu mogą się pojawiać: „Dzień był bezwietrzny, przewalała się olbrzymia martwa fala i nagle jedna z nich wzniosła się ku latarni dosięgając umieszczonej na jej szczycie, na wysokości 36 metrów ponad skałą, złoconej galki i wyrwijąc drabinę przymocowaną do latarni na wysokości 26 metrów nad wodą!”. Pamiętanie o

tym uczyło pokory wobec potęgi morza. Wielkim wydarzeniem na łowisku było, gdy baza przypływająca na łowisko, zmieniała tę, która schodziła do kraju. Nowe zaopatrzenie, sprzęt połowowy, listy, wiadomości. Ryk syren „trzy długie i jeden krótki”, coraz mniejsza sylwetka oddalającego się wielkiego statku i życie wracało do normalności.

W 1960 roku w trakcie kolejnej reorganizacji zostają powołane w Szczecinie Dalekomorskie Bazy Rybackie (DBR). W jednym z rejsów kapitanem na „Kaszubach” był Czesław Szostak:

Jesienią wychodziliśmy „Kaszubami” ze Szczecina. W drodze przez Zalew Szczeciński wśród pijanych marynarzy wybuchła bójka. Musiałem w tym czasie być na mostku i dopiero gdy znaleźliśmy się na redzie portu w Świnoujściu, kazałem rzucić kotwicę i ogłosiłem alarm opuszczenia statku. Był to najlepszy sposób sprawdzenia podczas zbiórki przy szalupach i tratwach, w jakim stanie jest załoga i czy są wszyscy. Statek i komin ze znakami armatora czyli Dalekomorskich Baz Rybackich były dobrze oświetlone i z daleka widoczne. Nagle z dołu, z morza usłyszeliśmy krzyki: „Hilfe! Hilfe!”. Przy burcie pływało dwóch ludzi, wołając o ratunek. Poszły natychmiast za burtę koła ratunkowe i rzutki, a potem sztormtrapy. W chwilę później mieliśmy na pokładzie dwóch pływaków, którzy wyskoczyli ze stojącego nieopodal na kotwicy statku z NRD. Potwornie zmarznięci, w kąpielówkach, w wodoszczelnych opakowaniach mieli schowane dokumenty i dyplomy ukończenia wyższych uczelni. Gdy zorientowali się, że popełnili ogromną pomyłkę, która będzie ich kosztować lata więzienia, że są na polskim statku, a litery DBR na naszym kominie nie oznaczają Deutsche Bundes Republik, przeżyli trudny do wyobrażenia wstrząs! Przypłynął ścigacz Wojsk Ochrony Pogranicza, uciekinierzy zostali zakuci w kajdanki i zabrani do portu. To był czas bardzo sprawnie działającej żelaznej kurtyny, NRD była pod szczelnym kłosem i nikt nie miał prawa stamtąd uciekać. Nadal noszę w sobie pytanie, gdzie jest granica między byciem człowiekiem, a obowiązkiem wynikającym z przepisów?

W czasie dziesięciu lat istnienia DBR flota pomocnicza powiększyła się znacząco. Do eksploatacji weszły nowo zbudowane bazy-przetwórnice B-67: „Gryf Pomorski” i „Pomorze” oraz łącznikowce „Piaś” i „Harmattan”. W 1970 roku cała flota pomocnicza zostaje ponownie włączona do „Gryfa”. W 1973 roku wycofane z eksploatacji „Kaszuby” rozpoczynają służbę jako zacumowany w Szczecinie u stóp Wałów Chrobrego „Konstanty Maciejewicz” – siedziba Liceum Morskiego. W 1975 roku pojawia się nowy armator, po raz kolejny i ostatni przejmujący z „Gryfa” bazy i łącznikowce. Jest nim Przedsiębiorstwo Przemysłowo-Usługowe Rybołówstwa Morskiego (PPURM) „Transocean”, które przez następne ćwierć wieku będzie obsługiwać rozsiane po całym już świecie nasze statki łowcze.

A wracając jeszcze do czasów wcześniejszych, do połowów śledzi na Morzu Północnym, warto zaznaczyć, że wszyscy, którzy w nich uczestniczyli, wspominają niepowtarzalny klimat tamtego rybołówstwa. Setki statków idących burta w burtę pod trałem, kiedy nie można było nikomu nawet o metr ustąpić. Czasami bardziej nerwowi szyprowie rzucali w siebie kawałkami węgla, gdy sąsiad udawał, że nie widzi, co się dzieje. Dodatkowo były tam jeszcze pilnujące swoich pławnic lugry, holenderskie i duńskie okrężnicowce – sejnery poławiające śledzie na mączkę. Morze świateł w nocy, głosy syren dobiegające w czasie mgły z każdego kierunku, różnojęzyczne rozmowy krzyżujące się w eterze i ciężka ponad siły harowa przerywana jedynie podejściem do bazy lub zawinięciem do któregoś z portów.

W początku lat sześćdziesiątych Jerzy Kosiński podjął studia na Wydziale Rybackim Wyższej Szkoły Rolniczej w Olsztynie:

Po II roku zostałem skierowany na studia do Kaliningradu. Zaraz na wstępie trafiłem jako praktykant na lugrotrawler „Romb”, statek przypominający nasze kuliki. Oprócz mnie było jeszcze kilku innych praktykantów. Nie wiem skąd się to wzięło, ale wszyscy postanowiliśmy ogolić głowy na zero, wyglądaliśmy jak kryminaliści. Fakt, że statek swoim standardem niewiele odbiegał od katorżniczej galery. Kuchnia była na węgiel, później na mazut. W tej nowej konstrukcji były jakieś wady, gdyż po jednym z wybuchów, podczas którego cudem uratował się kuk – *powar*, przez kilka dni nie było gorącego jedzenia. Prowadziliśmy połowy włokiem i na pławnice najpierw na Morzu Norweskim, później przeszliśmy na Morze Północne. Mgły, światła, ze wszystkich stron głosy syren, mrowie statków, kolizje i w tym wszystkim łódź podwodna NATO, która jakimś cudem zaplątała się w sieć siostrzanego statku z Kaliningradu. Poczulem wtedy, że moim powołaniem jest technika połowów, gdyż w sieć, jak przekonałem się naocznie, można złapać wszystko! Byłem konsekwentny, w roku 1977 na „Awiorze” z kapitanem Waldemarem Ziurą uczestniczyłem w II Ekspedycji Antarktycznej, podczas której za pomocą skonstruowanych przeze mnie włoków wielkogabarytowych poławialiśmy kryla i ryby.

Bywało, że na miejsce przy bazie statki łowcze musiały czekać, tracąc czas, rybę i zarobki. Czasami kapitanowie oczekujących jednostek zrzucali na wodę szalupy i na wiosłach płynęli odwiedzić kolegów. Wspomina kapitan Miron Babiak:

To były mołojecckie czasy, które przeżywaliśmy na kapryśnym, nieprzewidywalnym i niebezpiecznym Morzu Północnym. Staliśmy „Regalicą” w grupie kilku statków na kotwicy w pewnym oddaleniu od „Kaszub”. W zapadającym zmierzchu dostrzegliśmy szalupę z żaglem, która zaraz zniknęła nam z oczu. Powiadomiona przez radio baza nakazała nam, byśmy natychmiast

ją odnaleźli. Wiatr tężał, podnieśliśmy kotwicę i po godzinie poszukiwań mieliśmy już przy burcie mokrych, zziębniętych „żeglarzy”. Okazało się, że podczas spotkania z kolegami przypomnieli sobie o dawniejszym, wspólnym pływaniu pod żaglami i postanowili wrócić pod wiatr honorowo, bez wiosłowania, halsując. Niestety, wszystko co mogła zrobić szalupa, to płynąć półwiatrem, a jeszcze do tego dochodził dryf. Bohaterowie z trudem trzymali się na nogach, trzeba ich było wciągać bomem na pokład. Żartowaliśmy, bo wszystko dobrze się skończyło, a mogło skończyć się tragedią.

O wyjątkowym szczęściu może mówić Zbigniew Dzwonkowski, którego sztormowa fala porwała za burtę i któremu udało się na statek powrócić:

Na „Polesiu”, którym dowodził szyper Józef Muza, byłem szturmanem. Schodziliśmy z ładunkiem do Gdyni, przez Morze Północne przechodził listopadowy, głęboki niż, rozpoczęliśmy sztormowanie. Zauważyłem, że sieci na pokładzie nie są wystarczająco zamocowane. Zebrałem kilku ludzi i wyszliśmy je poprzywiązywać. Wtedy przyszła ogromna fala, która przykryła nas wszystkich. Pokład usunął mi się spod nóg i nagle uświadomiłem sobie, że pływam w odległości kilkunastu metrów od statku. To koniec! Byłem w jakimś dziwnym stanie, otaczało mnie spienione morze, zaraz obok był statek, z którego ludzie machali do mnie rękami i coś krzyčeli. Równocześnie, jak mgnienia, pojawiały się i znikaly obrazy z dzieciństwa i mlodości, matka lekarka, warszawskie mieszkanie pełne namalowanych przez ojca obrazów, powstanie, wiosłowanie na szalupach w Łebie... Do rzeczywistości przywołało mnie wołanie szypra: „Zbyszek wracaj!”. W tym momencie wielka fala rzuciła mnie ku burcie, widziałem wyciągnięte w moją stronę ręce. Bosman Edward Kurek, góral, niezwykle silny chłop, schwycił mnie jak kleszczami i w ten sposób uratował mi życie. Poruszałem się jak w transie, zapomniałem o tym, co działo się jeszcze przed chwilą i natychmiast rzuciłem się ratować Antka Hawryluka, który razem z siecią pozostawał za burtą. To było „Polesie”, stary, wysłużony, ale szczęśliwy statek, który dobrze łapał, ostatni schodził z łowiska i nigdy nie stracił żadnego człowieka. Myślę, że można by go porównać do „Marii” – szczęśliwego jachtu Ludka Mączki.

By choć w części zmniejszyć straty spowodowane brakiem miejsca przy bazach, gdyńska „Arka” w 1957 roku uruchomiła w Cuxhaven bazę dla swoich kutrów. Również pod koniec tego roku rozpoczęła pracę baza w Ostendzie. Dwa lata później powstały dwie dalsze bazy po drugiej stronie kanału w Sunderlandzie i North Shields. Wejście do portu, oprócz wypoczynku, było w tamtych czasach okazją do zrobienia rybackiego biznesu, gdyż w kraju, który zajęty był budową przede wszystkim przemysłu ciężkiego, wyraźnie brakowało tego, co wytwarza przemysł lekki. Edmund Szczerbicki był bosmanem w „Odrze”, pływał na „kulikach” i „suprach”, później przeszedł do „Gryfa”:



Pierwszy raz byłem w Aberdeen naszym szkolnym statkiem „Emilia Gierczak” (mówiło się: byłem na „Gierczaku”) jako uczeń szkoły rybackiej w Świnoujściu. Zostaliśmy wtedy zaproszeni na potańcówkę do tamtejszej szkoły pielęgniarek. Kiedy ponownie pojawiłem się w Aberdeen, już jako dorosły rybak-handlowiec, główną atrakcją dla nas była już nie szkoła pielęgniarek, a mieszcząca się obok portu szkoła celników, którzy uwzięli się, nie wiedząc dlaczego, by traktować nas jako poligon doświadczalny. A realia były takie: moja pensja stała wynosiła 916 zł miesięcznie. Sztangę carmenów czy cameli można było wymienić na sweterek boucle, za który w kraju dostawało się 800-1200 zł w zależności od długości rękawa. Dobrze sprzedawały się też w Anglii nasze koszule flanelowe, za które można było nabyć płaszcze ortalionowe lub tkaninę laminat, tzw. papę. Niestety celnicy nie byli nam przychylni i cały czas byliśmy pod obserwacją. Problemem było wyniesienie towaru ze statku. Z koszulami nie było problemu, byłem szczupły, więc mogłem włożyć ich na siebie równy tuzin! W przyporowym kiosku koszule zamieniałem na podobną liczbę ortalionów i mogłem wracać na statek. Gorzej było z butelkami alkoholu i papierosami, które za cholerę nie chciały przylegać równo do ciała. Już nie w Aberdeen, a w jakimś małym porcie staliśmy „Łyną”, chowając się przed sztormem. Przechodził głęboki niż i widać było, że postoiemy jeszcze kilka dni. Jeden z kolegów, Krótki John, jak go nazywaliśmy, miał sporo papierosów do upłynnienia i tu postanowił się ich pozbyć. Założył kurtkę z dużymi kieszeniami, w których umieścił drewniane kliny służące do zamykania ładowni. Jak tylko odszedł kawałek od statku, jak spod ziemi wyrósł przy nim celnik i zażądał pokazania zawartości kieszeni. Później jeszcze kilka razy Jasiu wychodził do miasta z tym oprzyrządowaniem. Gdy w końcu celnicy uznali go za nieszkodliwego idiotę, niespodziewanie zaatakował. W miejsce klinów włożył papierosy, celnicy patrząc na niego popukali się w czoło, on pomachał im ręką i najważniejsze, że obie strony były zadowolone.

Krzysztof Krakowiak, specjalista radiowiec i elektronik z „Gryfa”, opowiedział mi o jeszcze innym sposobie spędzania czasu w portach:

Trawlery o napędzie parowym, ze względu na duże zużycie wody, stosunkowo często musiały zachodzić do portów. Na „parówkach” przez długi czas pływał kapitan Henryk Poks. W tych czasach, by elegancko wyglądać, nosiło się płaszcze ortalionowy i czarną beretkę z antenką. Kapitan swoje nakrycie głowy ukształtował w sposób specjalny, tak że sięgało mu ono prawie na uszy. W porcie po zacumowaniu, gdy już został ustalony porządek na czas postoju, kapitan, który wśród rozlicznych obowiązków miał również zadanie organizować czas wolny załogi, wołał wolnych od służby: radzika, mechanika, któregoś oficera pokładowego i szedł z nimi do miasta. Przy najbliższym sklepie ściągał z głowy beretkę, podstawił kolegom mówiąc: „ściepa!”, po czym wchodził do środka, gdzie nabywał pomarańczę i butelkę whisky.



W parku towarzystwo siadało na trawie, gawędząc opróżniano butelkę i wtedy nagle okazywało się, że zagrycha została! Kapitan nie miał innego wyjścia tylko zdjąć z głowy beretkę i powiedzieć: „ściepa!”. Gdy okazywało się, że nie wszyscy mają odpowiedni fundusz reprezentacyjny, dodawał: „spokojnie, ja też coś dorzucę” i przynosił kolejną butelkę. Pomarańczy, mimo podejmowanych, kolejnych prób nigdy nie udawało się spożytkować jako zagrychy, trafiały jako pamiątki na półeczkę w kabinie Starego.

Załogi pływające na statkach naukowo-badawczych i pracujące na nich ekipy naukowców starały się tak jak mogły naśladować prawdziwych rybaków. W jednej z pierwszych wypraw na łowiska afrykańskie „Wieczno” zawinęło na kilka dni do Plymouth. W rejsie tym uczestniczył jako ichtiolog Jurek Porębski, zwany też Porębą:

Weszliśmy „Wiecznem” do Plymouth na trzy dni z jakichś tam powodów i otrzymaliśmy od celników pozwolenie na zatrzymanie do własnych celów po 200 sztuk papierosów Carmen na głowę, czyli prawie 70 papierosów dziennie. Carmeny zostały opchnięte handlarzom już w godzinę po wejściu celników, a palacze sięgnęli po ukryte gdzieś w kieszeniach, kojach i innych nieprawdopodobnych miejscach napoczęte, na wypadek kontroli, paczki swoich sportów czy innych mocnych. Właśnie trzy dni mijały, wszystkie niedopałki, ogarki, „szlugi”, strzępki z nikotyną już dawno się skończyły i wtedy właśnie kapitan otrzymał wiadomość, że statek ma pozostać w porcie jeszcze trzy dni. A nasze polskie papierosy zamknięte, opieczetowane przez celników w statkowym „buncie”! Załoga uprosiła Pierwszego, aby poszedł do celników i poprosił o zezwolenie na wydanie dalszych 200 papierosów na głowę. Uprzejmi celnicy poczęstowali go herbatą, bo właśnie była piąta godzina, i opowiedzieli mu pouczającą historyjkę o tym, jak to nasza załoga w godzinę po wejściu do portu sprzedała nielegalnie cały zapas carmenów, o czym od początku wiedzieli. Wiedzieli też o ukrytych przed nimi lewych zapasach, a także zdawali sobie sprawę, że tylko niewielu ludzi potrafi dziennie wypalić 70 papierosów i przydzielony przez nich limit był w pełni wystarczający na co najmniej tydzień. Powiedzieli, że bardzo nas lubią i nie zamierzają karać za nielegalny handel, ale o pozwoleniu na dalsze 200 papierosów na głowę nie ma mowy, gdyż nie chcą być przez nas uważani za idiotów, a jeżeli ktoś ma mało papierosów, to przecież angielskie nie są takie złe. Pierwszy wrócił na statek jak niepyszny, więc papierosowi biznesmeni postanowili wysłać tam mnie. Nie pamiętam już, jak przełamali moje opory. Wściekły szedłem w stronę biura celników, a dziesięć metrów za mną szła grupa sześciu naganiaczy, tak na wszelki wypadek, abym się nie wycofał w ostatniej chwili. Zapukałem, otworłem drzwi i znalazłem się na wprost grubego celnika, który z uśmiechem wskazał mi krzesło. Usiadłem i z pozornym luzem, od początku opowiedziałem mu wszystko o naszym pobycie w Plymouth, porcie, który w swojej przemowie uznałem

za najpiękniejszy na świecie, owiany legendą angielskiego i polskiego oręża. Wspomniałem herbaciane klipry, które stąd wypływały w świat przynosząc chwałę Królowej i Anglii, przeszedłem do wieczoru w pubie u Pawła, gdzie wspólnie z mieszkańcami miasta, pijąc najlepszą na świecie angielską whisky, śpiewaliśmy do rana oczywiście głównie angielskie piosenki (tu dałem próbkę „It's a long way to Tip” i „My Bony is over the Ocean”). Opowiedziałem o rejsie na zaprzyjaźnionym homarowcu, jaki w międzyczasie odbyłem, chwalać dzielność i wiedzę angielskich marynarzy, których przecież musiałem poczęstować polskim piwkiem czyszczącym krew, wzmacniającym korzeń i poprawiającym trawienie. Niejako przy okazji nadmieniałem, że w trakcie postoju palimy dwukrotnie więcej niż normalny człowiek, gdyż wymaga tego system nerwowy nieprzystosowany do innego powietrza i języka. Powiedziałem ponadto, że w Polsce wszyscy jesteśmy bardzo bogatymi ludźmi i kupno kartonu carmenów, które tak smakują Anglikom, jest śmiesznym wydatkiem w stosunku do naszych zarobków. Przywozimy je specjalnie, aby wam sprawić przyjemność – dodałem. Jednak nie wybieraliśmy kraju, w którym mieliśmy się urodzić, a system gospodarczy w Anglii, oczywiście dużo doskonalszy niż w Polsce, tak ustawił ceny papierosów, że dla nas ich kupno stanowi ogromny procent miesięcznego wynagrodzenia. Odwołałem się do ich marynarskiej solidarności i do wspólnych tradycji wojennych a także do tego, że gdyby nie my, marynarze, to oni, celnicy, musieliby poszukać sobie innej pracy. Coś tam jeszcze plotłem, ale byłem coraz bardziej niespokojny, wreszcie przestałem. W pokoju, gdzie aż ciemno było od papierosowego dymu, zebrali się chyba wszyscy celnicy. Zastygli w bezruchu, wpatrzeni we mnie, słuchali. Drogi George, zwrócił się do mnie Grubas, czy nie byłbyś uprzejmy iść z nami 100 metrów stąd do naszego szefa i opowiedzieć mu to samo co nam? Za oknem zobaczyłem śledzącą mnie szóstkę ze statku, więc bez oporów wyraziłem zgodę. Do szefa, oprócz mnie, weszło jeszcze czterech celników i zaczęło się. Z początku mówiłem spokojnie, ale z czasem, aby pomóc swemu słabemu angielskiemu słownictwu, podniosłem się, wymachiwałem rękami, robiłem groźne i radosne miny – no, po prostu cyrk. Gdy skończyłem, szef zamyślił się patrząc mi w oczy. Na jego biurku leżała do połowy wypalona paczka carmenów. Drogi George, powiedział, w życiu nie słyszałem, żeby ktoś tak umiejętnie poplątał historię naszego kraju z waszym, historię z polityką i marynistyką, żeby ktoś tak kadził naszej nacji wykorzystując naszą angielską megalomanię. Ale w tej twojej przemowie jest jeden punkt, który przechyła szalę na waszą korzyść. Nie określiłeś, o ile papierosów prosicie na następne trzy dni. Twój poprzednik chciał, abyśmy dali zezwolenie na następne 200 sztuk na głowę, co obrażało naszą inteligencję i poczucie przyzwoitości. Przecież was znamy i zresztą lubimy. Natychmiast sprzedalibyście je w porcie. W tej wyjątkowej sytuacji, spowodowanej twoją przemową, jestem skłonny wydać zezwolenie na trzy paczki na głowę i to tych waszych sportów czy jak tam i gdybyście jeszcze mieli stać i rok, to nic już nie dostaniecie. Gratulujemy

ci udanej perswazji i, tak szczerze mówiąc, to powinieneś rzucić pływanie i pracować choćby w naszej BBC. Celnicy żegnali mnie uśmiechniętą gębą, a jeden z nich, częstując po drodze carmenem, udał się na „Wieczno”, aby wydać papierosy stęsknionej załodze. Na statku okrzyknięto mnie bohaterem, który z angielskimi celnikami dokonał rzeczy niemożliwej. W tamtych czasach, gdy jeszcze w naszych kioskach bywały carmeny i prastara, patrząc na nie, zawsze przypominałem sobie tę i inne przygody związane z „marynarskim biznesowaniem”, w którym, choćby w ten sposób, brałem udział.

Czasami jednak nie było ani dowcipnie, ani wesoło i zarówno celnicy, jak i inni funkcyjni spełniali swoje obowiązki w sposób sumienny i surowy. Wspomina Józef Baj:

Naszą bazę w North Shields objąłem po Juliuszu Heblu. Znalazłem ją w jak najlepszym porządku, wszystko toczyło się przetartym już torem. Jedyne z czym nie mogłem sobie poradzić, to były tamtejsze związki zawodowe, które pilnowały, by miejscowi robotnicy nie pracowali dłużej niż pozwalały podpisane ze związkami umowy. W piątek o godzinie siedemnastej ustawała wszelka praca i nawet dochodziło do takich paradoksalnych sytuacji, że beczki będące wpół drogi do statku były porzucane i musiały czekać do poniedziałku. Niestety, nasi rybacy nie mogli uczestniczyć w pracach przeładunkowych w porcie, a wystarczało nieraz popracować godzinę czy dwie dłużej i statek mógłby wyjść w morze. Usiłowałem rozwiązać problem różnymi sposobami, nie udawało się. Przyszła sobota, znów dwa statki zostały w porcie do poniedziałku. Byłem w podłym nastroju, a że nie piję sam, poszedłem napić się do pubu. I cóż się okazało, siedział tam ze swoimi ludźmi największy pyskacz i służbista związkowy, który widząc mnie bardzo się ucieszył. Za chwilę siedziałem przy ich stole, opowiadałem o sobie, o Polsce, o naszym rybaczeniu. Nie wiedzieć kiedy zrobił się późny wieczór. Dwóch towarzyszy od stołu mieszkało niedaleko mojej kwatery i szliśmy jakiś czas razem. W pewnym momencie powiedzieli, że przykro im, iż oba nasze statki nie wyszły w morze, bo chłopaki mieliby o dwa dni połowów więcej. Za tydzień znów w piątek liczyliśmy, że zdążymy z załadunkiem statku, który wyjdzie w morze. Niestety były problemy z solą, którą dowieźli dopiero po południu. Już blisko fajrantu podszedł do mnie jeden z robotników i powiedział, że sami możemy dokończyć załadunek, niech statek wychodzi na ryby. Wieczorem w pubie postawiłem wszystkim piwo, byłem swój. Natomiast do końca mojego pobytu w bazie miałem ciągle kłopoty z naszymi rybakami, którzy usiłowali przemycać papierosy, alkohol i niestety na tym wpadali. O ile policja municypalna potrafiła lekko przymknąć oko, to królewscy celnicy byli nieublagani i sprawa natychmiast trafiała do sądu. Uczestniczyłem w wielu takich rozprawach, ale zapamiętałem młodego chłopaczka, który miał nie więcej niż 20 lat i robił swój pierwszy rejs. Reprezentowałem naszego „handlowca” i równocześnie byłem tłumaczem.

Wreszcie padło sakramentalne pytanie, co może powiedzieć na swoją obronę? Gdy usłyszałem ostatnie słowo oskarżonego, tylko z najwyższym wysiłkiem udało mi się zdusić w sobie paroksyzm śmiechu. Przetłumaczyłem wiernie: „Muszę handlować, bo na statku mało zarabiam. Jesteśmy bardzo biedną rodziną, moja żona już od dawna jest ciężko chora i dodatkowo mamy czwórkę małych dzieci. Proszę o łagodny wymiar kary”. Przez mgnienie oka wydawało mi się, że sędzia popatrzył na mnie porozumiewawczo, po czym stuknął młotkiem i ogłosił wyrok – 10 funtów!

Szyper Wiesław Ciesielski wszedł kiedyś „suprem” do Grimsby:

Staliśmy przy nabrzeżu. Patrzyłem z mostka, jak załoga rozciągała na kei porwaną siatkę do naprawy, gdy przy statku zatrzymał się jakiś drobny, niewysoki mężczyzna. Po polsku spytał, czy nie było tu jego kolegi, z którym umówili się na piwo na polskim statku? Za chwilę podjechał samochód, z którego z trudem wygramolili się ogromny mężczyzna ciągnący za sobą wielką torbę pełną butelek. Zaprosiłem ich do siebie. Olbrzym zaciągał z lwowska, mały zatrącał wyraźnie niemieckim akcentem, a razem byli tak wyjątkowo nie pasujący do siebie, że nie mogłem się powstrzymać przed zapytaniem, w jaki sposób się spotkali. „Wszystko przez ta kurwa!”. To było pierwsze zdanie z ich wprost nieprawdopodobnej opowieści. W czasie wojny bojownicy francuskiego ruchu oporu urządzili nocną zasadzkę na niemieckiego generała. Przeszli opony w generalskim samochodzie, który zaraz się zatrzymał. Niestety, ochrona była dobrze zorganizowana, partyzanci ponieśli całkowitą klęskę, byli zabici i ranni. Jeden z żołnierzy niemieckich dostał rozkaz, by zaprowadzić schwytanego jeńca pod kościół, chyba na rozwałkę. Było ciemno i w jakimś momencie idący z tyłu za partyzantem gefrajter potknął się uderzając o coś boleśnie. Poleciała polska „kurwa”! Jeniec natychmiast odwrócił się. „Toś ty Polak, ja ze Lwowa, wojna się kończy, puść mnie!”. Tak się skończyło, jak musiało się skończyć. Była noc, Niemcy się spieszyli, alianci byli tuż, tuż. Parę lat po wojnie były gefrajter, Ślązak, którego siłą wcielono do Wehrmachtu, znalazł się w Anglii. Jechał swoim samochodem, gdy coś zepsuło się w silniku. Zatrzymał przejeżdżającą ciężarówkę, prosząc o pomoc. Wysiadł wysoki kierowca, podniósł maskę, popatrzył, wziął klucze i zaczął rozkręcać gaźnik. Klucz się ześlizgnął i kierowca mocno rozkrwawił sobie rękę. Poleciała polska „kurwa”! „Toś ty Polak, my się już kiedyś spotkali!”. Od tej pory były gefrajter i były francuski partyzant nie rozstają się, mieszkają w tej samej miejscowości i jeżeli piją piwo, to zawsze razem. Umówili się tu, bo chcieli się napić z Rodakami i posłuchać, co dzieje się w Polsce.

Inną, równie nieprawdopodobną, ale już znacznie poważniejszą historią, która w tamtych latach przydarzyła się wszystkim polskim statkom połowiaczym na Morzu Północnym, był rybacki STRAJK! Strajki w Polsce Ludowej

kojarzone są zwykle z Poznańskim Czerwcem 1956, protestami robotników Wybrzeża w latach 1970 i 1980, powstaniem „Solidarności”, śmiercią górników z kopalni „Wujek”. O tym strajku rybaków niewiele się mówi i nadal tylko nieliczne osoby o nim pamiętają. A przecież był to już czas, kiedy po krótkiej, październikowej odwilży, mimo rządów Gomulki, zaczynały wracać stare porządki. Jak zwraca uwagę kapitan Ryszard Staniszewski, dopiero w 1958 roku wyszła ustawa, w której uznano, że rybak to zawód. Tadeusz Wróblewski był rybakiem na pokładzie dalmorowskiej „Brynicy”, statku „młodzieżowym”, tj. obsługiwanym przez brygadę Związku Młodzieży Polskiej (ZMP):

Z wykształcenia byłem mechanikiem i gdy w 1955 rozpocząłem pływani  
w „Dalmorze” trafiłem do maszyny. Jako trymer na „Ławicy” od podstaw  
poznałem trud pracy na morzu i to jak mierne czasami bywają tego efekty  
finansowe. Codziennie przewalałem tony węgla, spałem w „cieplej koi”, którą  
przed chwilą opuścił mój zmiennik, żyłem w brudzie, jadłem z aluminiowej  
obdrapanej, pogiętej miski. Rozmawialiśmy z kolegami, czy tak powinno  
wyglądać rybołówstwo. Najlepiej rozumieliśmy się z mechanikiem, który  
kiedyś nazywał się o „wyzysku człowieka przez człowieka”, znał teorię, ale  
nijak nie przystawała mu ona do naszej praktyki. Na początku 1957 roku  
zamustrowałem na „Brynicy” i trafiłem, tak wyszło, na pokład. Trzeba się było  
uczyć węzłów i postępowania się kleszczką. W marcu dotychczas obowiązujący  
rybaków dalekomorskich zbiorowy układ pracy wygasł i na jego miejsce nie było  
nowego. Załogom, które wysyłano w morze, mówiono, że nowy układ będzie  
lada dzień. Mijały najpierw dni, później tygodnie, pracowaliśmy, nie wiedząc za  
ile. Pojawiły się pogłoski, że układ już jest, ale dużo gorszy od poprzedniego.  
Mimo że pracowałem na pokładzie, w sercu nadal byłem mechanikiem,  
którego obowiązuje precyzja, dokładność i rzetelność, wiedziałem, czym jest  
dane słowo. Mieliliśmy słowo dyrekcji „Dalmoru”, że układ będzie lada dzień,  
tymczasem wszystko wskazywało, iż toczy się jakaś niejasna gra. Jeszcze wtedy  
nie wiedziałem, że rewolucję robi jeden rewolucjonista. Poszedłem porozmawiać  
z szyprem Feliksem Milerem, do którego miałem zaufanie, gdyż widziałem,  
jakim człowiekiem był na co dzień. Powiedziałem, że układ zbiorowy to  
problem floty dalmorowskiej i odrzańskiej i że cała flota powinna wymusić na  
władzach zarządzających rybołówstwem podpisanie umowy. Miler na to: „masz  
radio i rozmawiaj!”. Bez przygotowania, tak jak stałem, chwyciłem mikrofon i  
zwróciłem się do wszystkich statków, mówiąc, że trzeba coś zrobić, by układ  
został podpisany. Dostałem poparcie i kilka dni później delegaci załóg zebraли się  
na „Popradzie”. Został wybrany komitet, mnie zrobiono jego przewodniczącym.  
Zostaliśmy upoważnieni do podjęcia wszelkich akcji, ze strajkiem włącznie,  
które doprowadzą do podpisania nowego układu zbiorowego. Wysłaliśmy  
telegram do dyrekcji „Dalmoru”, dostaliśmy odpowiedź pokrętną, która nie  
nie załatwiała, bo widać sprawa toczyła się znacznie wyżej. Tak więc następie



telegramy poszły do komitetów wojewódzkich PZPR w Gdańsku i Szczecinie. I ten szczebel był jeszcze za niski, w kraju uważano, że nas zmęczą i wrócimy do pracy, później prowodyrów się wyłapie i sprawa się rozmyje. Nasz komitet rozumiał to doskonale, zagroziliśmy strajkiem i powrotem wszystkich statków do Gdyni, jeśli nie zostanie wyznaczony termin podpisania umowy zbiorowej. Rozpętało się piekło, telegramy z dyrekcji, komitetów partii, próby podzielenia nas i rozbicia od wewnątrz. Szyprowi Dzwonkowskiemu na „Jupiterze” baza odmówiła węgla, by nie mógł płynąć do kraju. Statki „Odry” przez cały czas były z nami w ścisłym porozumieniu. Ponieważ negocjacje prowadzone drogą radiową nie przynosiły żadnych efektów, nasz komitet zdecydował, iż w dniu 3 czerwca statki „Dalmoru” ruszą do Gdyni, a jednostki „Odry” pozostaną na razie na łowisku. Gdy szliśmy już w szyku torowym przez cieśniny duńskie, wzbudzaliśmy niemalą sensację. Załogi przepływających statków, był wśród nich polski statek handlowy, chciały wiedzieć, co to oznacza i czy to są jakieś manewry wojenne z wykorzystaniem floty rybackiej. Wyjaśnialiśmy, jest to tylko strajk rybacki. Pamiętam, że spytał nas również o to, idący kontrkuresem, trawler radziecki, który po otrzymaniu odpowiedzi, natychmiast przerwał łączność! W jakimś momencie dostaliśmy wiadomość, że naprzeciw nam wypłynęła na dowodzonej przez kapitana Alfonsa Kubinę „Baryczy” specjalna delegacja, która ma za zadanie zawrócić nas z drogi. W składzie delegacji był między innymi przedstawiciel władz Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich, mechanik, z którym kiedyś tyle rozmawialiśmy o „wyzysku człowieka przez człowieka”. Teraz zrozumiałem, że mam już do czynienia z zupełnie innym człowiekiem. Zmienił punkt siedzenia i zmienił punkt widzenia. Na pokładzie „Baryczy” doszło do zebrania załogi, która zdecydowała, że włącza się do strajku. Już w niedalekiej odległości od Gdyni dotarła do nas kolejna informacja, że port rybacki, do którego zamierzaliśmy wypłynąć został otoczony przez wojska Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW). Zaczynało być groźnie, ale postanowiliśmy walczyć do końca. Było nas ponad dwadzieścia statków, stanowiliśmy wielką siłę, ale tylko tak długo dopóki byliśmy razem. Równie ważne było, by nie dać żadnego pretekstu do zaatakowania nas ze względu na zakłócanie porządku i niszczenie mienia. Braliśmy też pod uwagę możliwość zorganizowania prowokacji przez „odpowiednie czynniki”. Poruszaliśmy się po bardzo kruchym, cienkim lodzie. Na redzie stanęliśmy 9 czerwca. Ustaliliśmy z kapitanami statków, że dobijanie i cumowanie będzie odbywać się wyjątkowo ostrożnie, by wykluczyć jakiegokolwiek uszkodzenia, statki mające pełne ładownie staną przy nabrzeżu, by móc rozpocząć wyładunek, wszyscy członkowie załóg pozostaną na pokładach aż do zwycięskiego zakończenia strajku. Popierała nas lądowa część załogi „Dalmoru”, „Arka” i chyba po cichu część dyrekcji naszego przedsiębiorstwa. Zaraz odbyło się pierwsze spotkanie komitetu strajkowego i dyrekcji, na którym ustaliliśmy, że spotkamy się w dniu jutrzejszym. Sprawy, jak na razie, szły we właściwym kierunku, więc na chwilę



wyskoczyłem zobaczyć co w domu. Gdy wieczorem wracałem na statek, podeszło do mnie dwóch „redaktorów Trybuny Ludu”, którzy chcieli mnie namówić na udzielenie wywiadu i przy okazji wciągnąć do stojącej nieopodal „Warszawy”. W tym momencie z pobliskich zakręceń wyskoczyło kilku rybaków, nie wiem dokładnie co się tam działo, w każdym razie bezpiecznie wróciłem do portu. Następnego dnia rozpoczęły się rozmowy, w których uczestniczyli przedstawiciele wszystkich załóg, przedstawiciele ministerstwa, dyrekcja, związki zawodowe i władze partyjne. Nasze żądania były proste i wcale niewygórowane, chcieliśmy po prostu podpisania nowego zbiorowego układu pracy. Potrafiliśmy mówić jednym głosem, jasno, wyraźnie i w ten sposób odnieśliśmy sukces. Kraj potrzebował ryby, statki potrzebowały załóg i dlatego po naszym strajku nie było represji i zwolnień z pracy. Ja jako „herszt” jeszcze przez lata całe ponosiłem skutki bycia przywódcą. Byłem sprawny zawodowo, nie bałem się pracy i lubiłem się uczyć, więc mimo tych „historycznych zaszczości” i tak w końcu zostałem starszym mechanikiem. Jestem dumny z tego, że byłem przywódcą tylu wspaniałych ludzi, że na początku drogi miałem do czynienia z kapitanem Milerem.

W tym czasie na „Saturnie” Zenon Krzymiński był szturmanem, a Wiesław Ciesielski – asystentem. Maciej Jeż wybrany został delegatem załogi na dalmorowskim „Feniksie”, podobną funkcję pełnił Zygmunt Łodygowski na odrowskim „Błotniaku” i z tej racji obaj uczestniczyli we wszystkich spotkaniach i naradach, które odbywały się na łowisku. W relacjach wspominają dobrą współpracę, solidarność i porozumienie załóg. Łodygowski po powrocie do Szczecina był raz przesłuchiwany, ale żadnych konsekwencji z tytułu udziału w strajku nie poniósł. Józef Baj w tym czasie pracował w „Odrze”, pamięta tamte wydarzenia, choć bezpośrednio w nich nie uczestniczył. Rok 1957 zapadł mu bardziej w pamięć dlatego, że wtedy w dalmorowskiej flocie pojawiła się nagle nowa jednostka – „Feniks”:

Urodziłem się na Polesiu wśród jezior, bagien, torfowisk, łąk i lasów. Do dzisiaj mam w oczach flotyllę pińskich monitorów rzecznych i dla kontrastu, dłubanki poławiające ryby. Pamiętam piękne pieśni Poleszuców, ludzi przeważnie ubogich, ale szczerych, życzliwych i godnych. Spędzone tam dzieciństwo, poznanie wód Bugu, Prypeci, Horynia, pływanie i łowienie ryb zdecydowało o tym, że później już przez całe dorosłe życie pozostawałem w kręgu Wielkiej Wody. W wyniku wojny tamto Polesie, moje Polesie straciliśmy na rzecz Białorusi i Ukrainy. Znalazłem się na Mazurach, później w Gdańsku. Ukończyłem Wydział Rybactwa w Olsztynie, pracowałem w „Arce”, później w „Odrze”, ale „Polesia czar”, wspomnienia miejsc z dziecięcych lat i tęsknota za nimi pozostała. Dalmorowski trawler „Polesie”, mimo że na nim nie pływałem, a tylko raz stanąłem na jego pokładzie, przypominał mi tamten

najpiękniejszy zakątek świata. Gdy w 1957 roku dowiedziałem się, iż „Polesie” zostało przemianowane na „Feniksa” ogarnęła mnie wściekłość, poczułem się okradziony! „Polesie” zbyt drażniło twórców nowej, lepszej historii, w której nie było miejsca dla dokonań Polski międzywojennej i dla dawnych naszych granic. Marynarze uważają, iż zmiana nazwy statku wróży nieszczęście. „Feniks” w 1959 roku został sprzedany na złom.

Wielu naszym jednostkom rybackim poławiających w tamtych czasach na wodach północno-wschodniego Atlantyku nie udawało się, niestety, uniknąć awarii. Statki wchodziły na mieliznę, rozdzierały poszycie o skały, tonęły, ginęli ludzie. W wielu wypadkach przyczyną awarii była tzw. siła wyższa, często jednak winni byli ludzie, nieodpowiedzialni i niewystarczająco przygotowani do pełnienia funkcji dowódczych i oficerskich. Kapitan Mieczysław Jędraszak dowcipkuje: „Szyper dobijając w nocy «kulikiem» do bazy wyjmując ściągi i czyta: czerwone – lewa burta, zielone – prawa burta”.

Wiesław Błady w „Polskiej flocie rybackiej w latach 1921-2001” przytacza statystykę wypadków, do których doszło na naszych bałtyckich i dalekomorskich statkach rybackich. Rozdział pt. „Kalendarium tragicznych zdarzeń” to książka w książce. Nie ma tam roku, by coś się nie wydarzyło. Po wojenne zestawienie otwiera „Podole”, trawler należący do Bałtyckiej Spółki Okrętowej, który w początku marca 1946 roku wszedł na mieliznę u południowych brzegów Islandii i został porzucony przez załogę. Pod koniec 1947 roku „Wega” weszła na skały u brzegów Szwecji. I tym razem nikt nie zginął. Te i podobne awarie mieściły się jeszcze, można rzec, w granicach normy. Wreszcie nadeszła, do dzisiaj wspominana w większości publikacji i pamiętana przez wielu rybaków, katastrofa „Czubatki” (Świ 110). Dziewiątego maja 1955 roku odrowski lugrotrawler B-11, załadowany rybą złowioną na Rynnie Norweskiej zacumował do burty „Morskiej Woli” z zamiarem zdania ładunku i pobrania zaopatrzenia. Szybko pogarszała się pogoda i czasu starczyło tylko na wzięcie wody i żywności. W czasie awaryjnego odcumowywania na pokładzie bazy pozostało czterech członków załogi „Czubatki”, którzy mieli wrócić na swój statek, gdy tylko trochę się uspokoi. Zdecydowano, iż statki łowcze i towarzysząca im baza przejdą z Rynny Norweskiej do zatoki Firth of Moray, by tam dokończyć przeladunku i rozpocząć sezon połowów przy wschodnich wybrzeżach Szkocji. Tymczasem trwał sztorm i następnego dnia rano w eterze, wśród innych zgłaszających się statków już nie było słyhać „Czubatki”. Jeszcze przy bazie, a nawet wcześniej szyper lugrotrawlera Aleksander Jabłoński zgłaszał przecieki wody do ładowni, ale jakoś nikt nie miał czasu, aby się tym zająć. Rozpoczęły się spekulacje, co mogło stać się z tym

statkiem. Były przypuszczenia, że załoga wykorzystując nieobecność oficera kulturalno-oświatowego, który pozostał na bazie, „wybrała wolność”. Tym bardziej że dosłownie przed chwilą trzech rybaków usiłowało uprowadzić „Cietrzewia” do Anglii i właśnie na bazie przesłuchiwała ich specjalnie przybyła z kraju komisja. Spekulowano, że szypier Jabłoński podjął samowolną decyzję powrotu do Świnoujścia. Wreszcie 12 maja norweski trawler wylawia z morza nieopodal Stavanger tratwę opisaną „Świnoujście 1954” ze zwłokami dwóch mężczyzn. Radio Wolna Europa informuje o tym odkryciu i wtedy staje się jasne, że „Czubatka” zatonała, a czternastu znajdujących się na niej ludzi zginęło. Od momentu pojawienia się „ptaszków” fachowcy zwracali uwagę na ich wadliwą stateczność. W tamtych czasach hurra produkcyjnej propagandy nie pozwalano jednak o tym mówić, był to temat tabu. „Dzielne, wyprodukowane w polskich stoczniach ługrotrawery przeczesywały morską toń wydzierając głębinom ich srebrzyste skarby. Górnicy i hutnicy czekali na rybę, a wszyscy zgodnie przekraczali plany produkcyjne”. Nie można więc było otwarcie powiedzieć, że „Czubatka” poszła na dno, bo miała wady konstrukcyjne. Wszystko tylko nie to! Mogła na przykład zatonać, bo natrafiła na pozostałą z czasów wojny minę. Ta wersja w czasie kolejnych rozpraw w Izbie Morskiej również została wykluczona. Chociaż jest faktem, że w tych czasach, wprawdzie rzadko, znajdowano podczas połowów miny. Taką przygodę miał na Morzu Północnym w początku sześćdziesiątych lat gryfowski ługrotawler o nazwie „Kulik”. Po zlokalizowaniu pływającej „kulistej śmierci” powiadomił bazę „Kaszuby”, która z kolei powiadomiła Brytyjczyków. Krótko potem pojawił się angielski okręt i na oczach załogi „Kulika” minę rozstrzelał. Wracając do katastrofy „Czubatki”: stanowiska ekspertów wyraźnie wskazywały, iż wszystkie „ptaszki”, by móc w miarę bezpiecznie pływać, muszą mieć poprawioną stateczność oraz bezwzględnie wzbogacone wyposażenie w środki ratunkowe. Rozpoczęły się pozorne działania mające stworzyć wrażenie, że wszystko jest pod kontrolą, że czynniki odpowiedzialne myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa tych statków. Tymczasem życie biegnie naprzód, zmieniło się bardzo niewiele, statki szły w morze i wracały. Wreszcie przyszedł 4 października 1956 roku i na Morzu Północnym na Dogger Bank doszło do kolejnej tragedii. Zatonała, dowodzona przez Mariana Snopka „Cyranka” (Świ 86), kolejny „ptaszek” z serii B-11. Tym razem wszystko odbyło się na oczach załogi będącego w pobliżu „Mysikrólika”. Przy wietrze wiejącym z siłą 7<sup>o</sup>B „Cyranka” wykonując ostry skręt w lewo, przewróciła się na prawą burtę. Później obróciła się dnem do góry i po siedmiu godzinach zatonała. Józef Baj był w tym czasie na bazie „Morska Wola”, która koordynowała akcję

ratowniczą. Zygmunt Łodygowski był na „Błotniaku” i do dzisiaj nie może zapomnieć odgłosów uderzeń w burzę, jakie przez wiele godzin dobiegały z wnętrza kadłuba tonącej jednostki: „Jesteśmy tu, żyjemy, koledzy pomóżcie nam!!!”. „Mysikrólik” uratował pięciu rybaków, przechodzący w pobliżu włoski frachtowiec uratował jednego, norweski holownik ratowniczy spieszył w miejsce katastrofy, nie zdążył... Dwunastu ludzi zginęło, przeżyło tylko sześciu. Zatonięcie „Cyranki” wywołało lawinę zdarzeń. Do Świnoujścia zjechała Komisja Rządowa z wiceministrem sprawiedliwości Zenonem Kliszką i wiceministrem żeglugi Piotrem Stolarkiem. Trwał Polski Październik i wreszcie to, o czym od dawna mówili rybacy znalazło oddźwięk. 12 października Komisja podejmuje odważną decyzję o zawieszeniu w eksploatacji wszystkich „ptaszków” do czasu poprawienia ich stateczności. Tym razem nie skończyło się na obietnicach i pobożnych życzeniach. Rozpoczęły się prace stoczniowe, statki dostawały dodatkowy balast, uzupełniano i wzbogacano wyposażenie w sprzęt ratunkowy. Przyjęta została zasada, iż flocie kutrów i lugrotrawlerów połowiących na Morzu Północnym towarzyszyć musi holownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego (PRO).

„Ptaszki” były niestety kalekie od urodzenia i nawet to, że zostały przeniesione do nowo powstałego PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, niewiele pomogło. Mimo wprowadzonych poprawek w dalszym ciągu wymagały uważnej i ostrożnej nawigacji, dostosowywania podejmowanych decyzji do trudnych i kapryśnych warunków, jakie na ogół panowały na łowiskach Morza Północnego. Tymczasem odpowiedzialność, doświadczenie i umiejętności kadry dowódczej nie we wszystkich przypadkach były wystarczające. W dalszym ciągu przede wszystkim liczyło się wykonywanie planu połowów, a służby lądowe za wszelką cenę starały się wysłać statki w morze, nawet gdy nie były w pełni technicznie sprawne. Tak było w przypadku lugrotrawlera B-17 – „Mazurka”, dowodzonego przez Mariana Formelle, który w dniu 26 lipca 1963 roku w drodze na Morze Północne zatonął w sztormie na Skagerraku. Zginęło sześciu rybaków. Minęły dwa lata, znów nieprzestrzeżenie zasad dobrej praktyki morskiej i nawigacyjne błędy stały się przyczyną utraty statku. W dniu 24 listopada 1965 roku „Głuszc” – lugrotrawler B-17, dowodzony przez Franciszka Bartoszaka wszedł podczas sztormu i śnieżycy na skały w Skagerraku. Tym razem nikt nie zginął, załogę uratował, mający już dobre tradycje ratownicze, „Mysikrólik”. Była to ostatnia poważna awaria, jaka się przydarzyła „ptaszkom”. W nadchodzących latach w „Gryfie” z każdym rokiem przybywało jednostek o większej dzielności morskiej i dla lugrotrawlerów było coraz mniej miejsca. Sprzedawano je każdemu kupcowi, który się

nawinał. Większość jednostek trafiła za granicę, głównie do Ghany i Brazylii. W październiku 1969 roku kilka popłynęło do Gujany Holenderskiej. Na jednym z „kulików” pracował mechanik Józef Kopeć:

Przed wypłynięciem ze Szczecina na wszystkich jednostkach podniesiono banderę Wysp Bahama i umieszczono nowe nazwy „Seacrust” z kolejnymi numerami. Jakież było zdumienie załóg, które miały płynąć na tych statkach, gdy następnego dnia na Nabrzeżu Bułgarskim natrafiły na uzbrojonego żołnierza Wojsk Ochrony Pogranicza, strzegącego wejścia na nasze „obce” jednostki! Z tym jakoś sobie poradziliśmy, natomiast najgorsze spotkało nas w „Baltonie”, gdzie chcieliśmy się odpowiednio zaopatrzyć na drogę. Niestety, jeszcze nie przekroczyliśmy granicy, a już byliśmy załogami statków zagranicznych. Po przyplłynięciu do Paramaribo, uruchomieniem przedsięwzięcia i późniejszą jego eksploatacją kierował Józef Baj. Wszyscy Polacy, którzy byli tam zatrudnieni, wspominają zabójcze warunki pracy w wilgotnym, gorącym klimacie, małe wydajności połowowe i trudną współpracę z indiańską załogą. Nieopodal były Wyspy Diabelskie, gdzie kwitł przemyt narkotyków. Gdy byłem tam w 1994 roku, z całej flotylli pozostał już tylko jeden wrak.

Dalsze „ptaszki” przebudowano na statki instrumentalne dla szkół morskich w Gdyni i Szczecinie („Azymut”, „Horyzont”, „Nawigator”), „Czapla” podjęła służbę w Polskim Ratownictwie Okrętowym (PRO), „Birkut” został przejęty przez Morski Instytut Rybacki. Dwa „ptaszki” zrobiły kariery w „wielkim świecie”: „Jarząbka” przebudowano w Szczecińskiej Stoczni Remontowej na luksusowy jacht motorowo-żaglowy „Mazurka”, „Cietrzew” po przebudowie w Gdyńskiej Stoczni Remontowej i Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni trafił w ręce harcerzy jako trzymasztowy szkuner sztakslowy „Zawisza Czarny”. Historia 56 lugrotrawlerów zakończyła się całkowicie w 1972 roku, kiedy na złom przekazano ostatniego „ptaszka” – „Czajkę”. Trzeba przyznać, że była to historia pełna najtragiczniejszych zdarzeń i na szczęście w żadnej z następnych budowanych w polskich stoczniach serii statków już w takiej skali się nie powtórzyła.

Kolejne statki tzw. „supry” były już jednostkami znacznie dzielniejszymi o dobrze wyprofilowanym kadłubie, dla których nawet wysoki stan morza nie stanowił zagrożenia. Były to jednak tylko statki, stworzone po to, by pływać zgodnie z zasadami sztuki nautycznej, a do ładunku zbliżać się z pokorą i największą ostrożnością. Niestety, w tamtych czasach brakowało nieraz i wiedzy, i pokory. W dniu 18 marca 1962 roku dalmorowski „Wisłok”, idący przez cieśninę Sund, wszedł na mieliznę, ale został szczęśliwie uratowany przez holownik PRO „Swarożyc”. Była to pierwsza, bardzo łagodna lekcja, jakiej morze udzieliło załodze tego „supra”. Minęło dwa lata i pod koniec lute-



go 1964 roku „Wisłok” dowodzony przez kapitana Ireneusza Wichniewicza rozpoczął połowy na łowiskach islandzkich. Już mało kto pamiętał o błędzie popełnionym przed dwoma laty. W związku z awarią echosondy i kończącym się zapasem wody kapitan zdecydował, by zejść z łowiska i popłynąć do Reykjavíku. Kurs prowadził przez wody, na których ze względu na obecność wysepek, podwodnych skał i piaszczystych płycizn konieczna była bardzo staranna nawigacja. Kapitan zanim położył się, by odpocząć w kabinie nawigacyjnej, ustawił na ekranie radaru krąg o promieniu 7 mil morskich i polecił II oficerowi nie podchodzić do brzegu bliżej niż wyznaczona odległość. O godzinie 00.40 wachtę przejął I oficer, który nie kontrolując wskazań radaru, zbliżył się niebezpiecznie do lądu na odległość 2 mil morskich, informując równocześnie kapitana, że wszystko jest w porządku. I wtedy stało się to, co w takiej sytuacji musiało się stać. W dniu 27 lutego o godzinie 05.21 idący całą naprzód „Wisłok” doznaje kilku nagłych wstrząsów i zatrzymuje się na przybrzeżnych piaskach w odległości 3-4 mil morskich od wysepki Vestmannaeyjar. Manewry maszyną nie przynoszą żadnych efektów. Tymczasem pogarsza się pogoda, unieruchomiony statek atakowany przez fale przechyla się mocno na lewą burtę. W tej sytuacji kapitan w godzinę po wejściu na płyciznę, poleca opuścić statek. Załoga w dramatycznych okolicznościach dociera na brzeg, podczas ewakuacji ginie jeden z rybaków. Islandczycy traktują statek jako dobro porzucone i na oczach niemogącej temu przeciwdziałać załogi rozpoczynają demontaż urządzeń i zabieranie wszystkiego, co tylko przedstawia jakąś wartość. W pierwszych dniach marca z kraju przypląwa holownik PRO „Koral”, by podjąć próbę ściągnięcia „Wisłoka” z mielizny. Szóstego kwietnia, po wielu perturbacjach, trawler zostaje wyciągnięty na głęboką wodę, ale tam niestety tonie. Druga lekcja nawigacji, jakiej morze udzieliło załodze „Wisłoka”, okazała się lekcją ostatnią.

W dniu 4 stycznia 1974 roku, podczas sztormowej pogody, na redzie portu w Aberdeen osiadł na przybrzeżnej mieliznie „Nurzec” dowodzony przez kapitana Tymoteusza Bartzaka. W tym czasie Adam Sotkowski był przedstawicielem „Ryboxu” w Aberdeen i Granton:

„Nurzec” przypląnął tutaj po paliwo, wodę i lód, wcześniej był w duńskim porcie Hanstholm, gdzie zdał rybę. Do bunkrowania było w kolejce kilka naszych statków, nie było miejsca przy kei i „Nurzec” musiał cierpliwie czekać. Kapitan Tymoteusz Bartzak postanowił stanąć na redzie na kotwicy. Polecił wydać odpowiednią ilość szakli łańcucha, bosman szakle pomylił i niestety wydał mniej. Wiadomo, że kotwica trzyma wtedy, gdy jest wypuszczona na łańcuchu o długości równej co najmniej trzykrotnej głębokości. Wtedy, jak wykazały późniejsze ustalenia, popełniony został najważniejszy błąd, który



zdecydował o katastrofie. Panowała nie najlepsza pogoda, wiało około 7<sup>o</sup>B, statek wystawiony na działanie wiatru i fal, mając nieprawidłowo rzuconą kotwicę, zaczął powoli dryfować w stronę brzegu. Wachta kotwiczna, którą pełnił na mostku I oficer, nie prowadziła wystarczająco uważnej obserwacji, by na jej podstawie mieć pewność, że statek cały czas pozostaje w tym samym miejscu. Wieczorem siła wiatru wzrosła jeszcze bardziej i „Nurzec”, wlokąc kotwicę ruszył ku swojemu przeznaczeniu. Około 19.00 dotknął dna i po kilku silnych wstrząsach na dobre utknął na przybrzeżnej płyciźnie. Kapitan, który natychmiast znalazł się na mostku, podjął próby uwolnienia się z pułapki za pomocą pracy maszyny. Za późno, pozostało już tylko wysłać w eter sygnał may-day i wystrzelić czerwone rakiety. Rakiety zostają zauważone przez policję, która przekazuje informację do dowództwa oddziału ratownictwa Brytyjskich Służb Ochrony Wybrzeża w Aberdeen. Rozpoczynają się stosowne procedury. Na lądzie czas płynie, podczas gdy na zalewanym przez fale i pchanym w kierunku brzegu „Nurcu” pędzi z nieprawdopodobną szybkością. Byłem na „Rabie”, która stała przy nabrzeżu i brała bunkier, kiedy na kanale 16 UKF „Nurzec” zawołał Aberdeen Port Control. To co usłyszałem, nappełniło mnie przerażeniem, ale równocześnie błysnęła mi myśl, że może jeszcze nie wszystko jest stracone, przecież w pobliżu na kotwicy stoi radziecki holownik ratowniczy „Gordyj”! Zgodnie z moją sugestią „Nurzec” nawiązał z nim łączność. Krótko po tym statek ratowniczy podejmuje akcję, ale z ze względu na niewystarczającą głębokość zmuszony jest stanąć na kotwicy w pewnym oddaleniu. W stronę osadzonego na płyciźnie statku wysła szalupę z ratownikami, która zabiera osiemnastu rybaków. Niestety, po chwili silnik przestaje pracować, łódź wyrwaca się i znajdujący się w niej ludzie, jeszcze przed chwilą czując się uratowani, rozpoczynają dramatyczną walkę o życie. Nie wiedząc jak toczy się akcja ratunkowa, zgłaszam zdarzenie do Coast Guardu, do bazy Royal Air Force z prośbą, by tam wysłano helikopter. W międzyczasie dwaj rybacy, którzy ratowali się w tratwie pneumatycznej, docierają na brzeg i trafiają po ciemku na budynki klubu golfowego. Rozdzwaniają się telefony, na plażę przybywa policja, ratownicy i ochotnicy, na jaw wychodzi wywrotka łodzi ratowniczej i nieznanego do końca los jej obsady. Pojawia się helikopter. Jest ciemna, sztormowa noc, trwają poszukiwania i liczenie rozbitków, przywracanie do życia odnalezionych. W akcji uczestniczą mieszkający w pobliżu Polacy, pełniąc rolę tłumaczy, jest wśród nich, przebywający na stypendium w Instytucie Rybołówstwa w Aberdeen, pracownik gdyńskiego MIR-u Bogusław Lubieniecki. Znajduję miejsca dla poszkodowanych w Domu Rybaka w Aberdeen, kilku rybaków zostaje umieszczonych w szpitalu. Niestety, trzech Polaków i jednego Rosjanina trzeba umieścić w kostnicy, taki jest bilans katastrofy. Przez cały czas na „Nurcu” pozostaje kapitan z siedmioma członkami załogi, pragnąc uchronić go przed uznaniem za mienie porzucone i licząc, że jednostka będzie uratowana. Zapada decyzja, by zdjąć resztę załogi. Helikopter ewakuuje z „Nurca” czterech



Pierwszy rocznik PSM 1955 – fot. St. Piórkowski



Pierwsi kapitanowie ż. w. rybackiej – fot. St. Piórkowski





Wyladunek beczek z rybami na Georges Bank („Brynica” 1972) –  
fot. T. Sobieszczański



„Kuliki” przy statku-bazie – fot. Cz. Szostak

Paka z rybami nad lastą  
(„Jan Turlejski” 1965) –  
fot. T. Sobieszczęński



Chrzest po przekroczeniu północnego kręgu polarnego („Uran” 1970) –  
fot. T. Sobieszczęński





Naprawa sieci („Brynica” 1966) – fot. T. Sobieszcański



Pierwsza wyprawa na północny Atlantyk (1961) – w tle Wyspa Owce widziane ze statku-bazy – fot. Archiwum MIR

Pokład pełen śledzi  
(„Brynica” 1966) –  
fot. T. Sobieszcański



Wilk morski z „Turlejskiego” (1965)  
fot. R. Zapolski







Statek-baza „Pułaski” – fot. Z. Kic



Statek-baza „Kaszuby” z kutrami i „kulikami” przy burcie – fot. B. Strelczyk



Statek-baza „Kaszuby” – fot. Cz. Szostak



Szalupa i statek-baza „Fryderyk Chopin” – fot. Cz. Szostak



Szczeciński port pełen beczek ze śledziami i statek-baza „Kaszuby” – fot. Z. Kic



Trawlery w Gdyni podczas strajku – fot. Archiwum MIR

rybaków. Później zostaje tam już tylko sam kapitan, który dopiero po otrzymaniu wyraźnego polecenia armatora zgadza się zejść z jednostki. Dla mnie jest to czas, kiedy trzeba załatwiać równocześnie dziesiątki spraw. Na szczęście wtedy dyrektorem naczelnym „Dalmoru” był Lech Stefański, człowiek energiczny, rzutki i konkretny, z którym doskonale się rozumieliśmy. Siódmego stycznia na dalmorowskiej „Rudawie”, po uroczystościach pożegnalnych, odpływają do kraju trumny ze zwłokami naszych rybaków, odlatują uratowani rybacy. Zjawia się kapitan Kazimierz Wojciechowski – jeden z dyrektorów „Dalmoru”, rozpoczynają się procedury związane z ubezpieczeniem statku, niemiecka firma ratownicza, a potem duńska podejmują próby ściągnięcia uwiecznionej w piasku jednostki, obie rezygnują. Znacznie później, 21 lutego uczestniczyłem w uroczystości, podczas której kapitan Bartczak spotkał się z Williamem Irvine, czternastoletnim uczniem, który tamtej pamiętnej nocy wyciągnął z wody siedmiu rybaków. W obecności burmistrza Aberdeen i rektora szkoły kapitan w imieniu całej załogi podziękował chłopcu i wszystkim, którzy uczestniczyli w akcji. Zamknął się kolejny, rybacki epizod.

Są słowa i zdania tak zwane klucze, które, gdy tylko zostaną wypowiedziane, natychmiast ustawiają sprawy na właściwym miejscu i tworzą wokół nich odpowiednią atmosferę. Dla ludzi morza, a szczególnie dla ich najbliższych, jednymi z najważniejszych takich określeń są: „stopa wody pod kilem” i „bezpieczna przystań”. Życząc komuś, by znalazł się przy bezpiecznej kei, myślimy o rodzinnym domu, bliskich, przyjaciółach, porcie, gdzie zacumuje jego statek. Czy jednak istnieją przystanie na tyle bezpieczne, by dawały gwarancję, że nic nieprzewidzianego nie ma prawa się tam wydarzyć? Wszyscy, którzy patrzą już na swoje życie z pewnej perspektywy, wiedzą, że nigdy nie jest dość troski i dbałości o ludzi i miejsca dające nam poczucie bezpieczeństwa. Doświadczeni kapitanowie podczas postoju w porcie, w odróżnieniu od reszty załogi, niechętnie schodzą ze statku, by zwiedzać miasto i woła pozostać na burcie. Życie nauczyło ich, że port, w którym się znajdują to granica lądu i morza, dwóch przeciwstawnych, wręcz wrogich sobie środowisk staczających z sobą odwieczną walkę. Wiadomo, że gdzie dwóch się bije, tam trzeci... może oberwać, że wszystko może się zdarzyć, że ciągle należy być czujnym, szczególnie tutaj. Dobry kapitan statku wierzy, ale zawsze sprawdza. Przeglądając „Kalendarium tragicznych zdarzeń”, można znaleźć wiele przykładów zatonięcia statków w porcie, wręcz przy nabrzeżu. W marcu 1950 roku utonął w porcie gdyńskim trawler „Neptun” uderzony przez trawler „Wega”. We wrześniu 1953 roku zatonął w porcie gdyńskim trawler „Syriusz”. W czerwcu 1955 roku podczas bunkrowania zatonął w porcie gdyńskim trawler „Pokucie”. W październiku 1963 roku po opuszczeniu

doku Szczecińskiej Stoczni Remontowej zatonął trawler „Świder”. W lutym 1969 roku przy nabrzeżu portu rybackiego w Szczecinie zatonął lugrotrawler „Gawron”. Do awarii tych dochodziło najczęściej na skutek niekompetencji, braku wyobraźni i lekkomyślności, na szczęście nikt przy tym nie zginął. W 1975 roku przysłała ta najstraszniejsza w dziejach naszego rybołówstwa portowa katastrofa dalmorowskiego trawlera „Brdą” (Gdy 261). Została opisana po wielokroć wszędzie, gdzie tylko było to możliwe. Choć od tamtego tragicznego zdarzenia minęło już ponad trzydzieści lat, relacje i opisy tego co się stało, nadal budzą niezwykle silne emocje. Nieodmiennie pojawia się żal, smutek, gniew, gorycz i dziesiątki pytań, dlaczego? W styczniową, sztormową noc „Brdą” dowiedziona przez kapitana Andrzeja Zielińskiego, mając na pokładzie dwóch chorych wymagających szybkiej pomocy lekarskiej, wchodziła do duńskiego portu Hanstholm. Skierowane ku północnemu-zachodowi wejście jest stosunkowo wąskie, a układ wewnętrznych nabrzeży wymaga bardzo starannego manewrowania i najlepiej, by w złych warunkach wchodzić tutaj w dzień. Kapitan Władysław Chruszcz wcześniej dowodził „Brdą”:

Przed zatonięciem „Brdy” zdobyłem na niej piękną statuetkę „Srebrnego śledzia”. Wielokrotnie wchodziłem do Hanstholm i manewrowanie w tym porcie miałem opanowane, bo ćwiczyłem w dobrych warunkach. Gdy mocniej wiało, pojawiały się tam prądy, na które trzeba było bardzo uważać, równocześnie trzeba było pamiętać o nie najlepszej manewrowości tych statków.

Kapitan Zieliński, mimo że jako prowadzący wpływał tam po raz pierwszy, zdecydował się wejść w nocy i w trwającym sztormie. Prawdopodobnie prąd zniósł statek w kierunku lewej główki, pletwa sterowa zaczęła o dno i nastąpiło jej zablokowanie w położeniu „prawo na burt”. W tej sytuacji pozostało tylko rzucić kotwicę w awanporcie, usunąć uszkodzenie i później samodzielnie lub z pomocą z zewnątrz wejść do właściwego portu i tam zacumować. Sztorm rósł w siłę i statek, mimo rzucenia dwóch kotwic zaczął dryfować na gwiazdobluki leżące u podstawy wewnętrznego falochronu. W tym czasie kapitanat portu i stacja ratownictwa organizują pomoc, nie dysponują jednak odpowiednio mocnym holownikiem i kończy się na dobrych chęciach. W porcie stoi siostrzany trawler „Barycz”, jednak jego kapitan Zdzisław Palimąka tłumacząc się względami obiektywnymi, odmawia podania holu „Brdzie”, zresztą nie wyraża chęci udzielenia jakiegokolwiek innej pomocy. Jaki pan, taki kram! Z całej dwudziestoosobowej załogi „Baryczy” w późniejszej akcji ratowniczej uczestniczyło tylko dwóch LUDZI: Witold Wysocki i Jan Gut. Gdy rozmawiałem o tym z jednym z kapitanów, pytając, jak to jest wśród rybaków z tą solidarnością ludzi morza, powiedział: „Nie mówmy

o tym, bo na samo wspomnienie chce mi się rzygać..." Tymczasem rozgrywający się dramat powoli zmierza ku końcowi. Krótco przed godziną 01.00 dryfujący w wichurze statek uderza rufą o falochron. Z uszkodzonych zbiorników wypływa mazut, do wnętrza dostaje się woda. Zostaje ogłoszony alarm opuszczenia statku, który już w tym czasie zaczyna kłaść się na lewą burtę. Na wystającej z wody prawej burcie szuka ratunku oblepiona mazutem załoga. Stamtąd po kolei zabiera ludzi helikopter, ale też kilku z nich zdąży jeszcze zabrać ogromna „dziewiąta fala”, która niespodziewanie wchodzi do awanportu. Akcji ratowników przygląda się ponad stuosobowa grupa Duńczyków, nie przeszkadzają, ale liczą, że może będą do czegoś przydatni. O godzinie 04.30 akcja zostaje przerwana. Siedemnastu uratowanych trafia w ręce ludzi, którzy czekali, by teraz zacząć przywracać ich życiu. Dziesięciu rybaków nie udało się uratować. Później w szpitalu umiera jeszcze jeden z odratowanych. Lech Stefański, ówczesny naczelny dyrektor „Dalmoru” wspomina:

To był najczarniejszy, najbardziej tragiczny okres w dziejach przedsiębiorstwa. Dwie straszne katastrofy, które przysłyły jedna po drugiej. Utożsamiałem się z ze swoim „Dalmorem”, znałem statki, znałem ludzi i mimo zajmowanego stanowiska miałem wśród nich licznych przyjaciół. Wielu pracowników przychodziło do mnie z różnymi, nieraz bardzo trudnymi sprawami. Wielokrotnie udawało mi się coś dla nich zrobić. Potrafię radzić sobie z problemami w zakresie zarządzania, potrafię negocjować czy ostro się postawić, bronić i karać ludzi. W chwili, gdy nagle wszystkich nas poraził ten ogrom nieszczęścia, przekonałem się, jak mało znaczą moje umiejętności. Na dyrektorskim biurku zbiegała się cała płatanina nitek tragedii, musiałem pocieszać, pomagać, ratować i wspierać, a równocześnie prowadzić całe, wielkie przedsiębiorstwo. Jest powiedzenie, że przyjaciół poznaje się w biedzie. Tylko dlatego, że byłem wtedy otoczony przyjaciółmi, że należałem do wielkiej dalmorowskiej rodziny, potrafiłem udźwignąć ciężar tamtych zdarzeń.

Tragedie zdarzały się jednak nie tylko na polskim rybackim morzu. Spadający nagle huragan w jednakowy sposób traktował wszystkich. Nie było podziału na narodowości, małych i dużych, lepszych i gorszych, a liczyło się tylko doświadczenie, wiedza i pokora wobec żywiołu. Czasami jednak nieszczęścia i katastrofy przychodziły zgodnie z prawami statystyki, albo, jak kto woli, dziecięcej wyliczanki: „raz, dwa, trzy wychodź TY!” i wtedy można już było tylko wierzyć w przysłowiowy łut szczęścia.

W drugiej połowie 1961 roku Józef Baj, Bogdan Strelczyk i Grzegorz Stortz byli na „Kaszubach”, które obsługiwały flotę połowiającą na Morzu Północnym:



17 października pogoda pogorszyła się na tyle, że musieliśmy przerwać przeładunki. Następnego dnia szalał już regularny sztorm. Około południa ze sztormującego gryfowskiego „Derkacza” dostrzeżono dryfującą tratwę ratunkową. Kapitan Ryszard Ślęczka nie bacząc na ogromne fale i huraganowy wiatr, kieruje statek w tamtą stronę. Na zalewanym wodą pokładzie rozpinane są liny asekuracyjne, ludzie poruszają się z najwyższym trudem, powietrze pełne jest piany i pyłu wodnego, chwilami nie ma czym oddychać. Tratwa jest tuż, leci na nią rzutka, potem druga. Miotana falami zostaje przyciągnięta do burty i 14 znajdujących się wewnątrz rozbitków trafia na bezpieczny pokład lugrotrawlera. Są w szoku, mokrzy, wyziębieni, od szypra można jedynie wydobyć, że ich trawler „Arctic Viking” około godziny 08.30 wywrócił się, że było ich w załodze dziewiętnastu i że powinniśmy szukać pozostałej piątki. Do akcji włączają się „Kaszuby” i holownik PRO „Koral”, stanowiący osłonę polskiej floty łowczej. O katastrofie zostaje powiadomiony Coast Guard. Na „Derkaczu” trwa dalszy ciąg ratowania ludzi wydobytych z zimnego, październikowego morza. Zgodnie ze wskazówkami lekarza z „Kaszub” odratowani, umieszczeni w kojach okładani są butelkami z gorącą wodą, nacierani spirytusem, pojeni gorącymi płynami i płynami rozgrzewającymi inaczej. Jednostka płynie wolno, przebijając się pod fale w kierunku, gdzie na morzu majaczy jakiś duży podłużny kształt. W pobliżu wraka nikogo nie ma, krótko po południu jego rufa pogrąża się w wodzie, przez chwilę dziób wznosi się pionowo w górę i zaraz zapada w głębie. Trwa ciężki sztorm, a na morzu istny pogrom wśród statków rybackich. Krzyżują się w eterze sygnały SOS i prośby o asystę. Przez jakiś czas „Derkaczowi”, na którym nie ma wystarczającej ilości środków ratunkowych, asystuje „Koral”. Dopiero 20 października lugrotrawler z uratowanymi rybakami angielskimi, krótko po południu, wchodzi do Hull. Biało-czerwona opuszczona do połowy flagosztoku, na nabrzeżu tłumy, orkiestra gra hymny narodowe. Radość przeplata się z żałobą. Wszyscy nasi rybacy zostają gości porwani jako goście do domów angielskich, a w tym czasie na statku wachty pełnią miejscowi. Polacy są wszędzie traktowani jak bohaterowie i obsypywani prezentami. Podczas pożegnalnego przyjęcia w ratuszu kapitan Ślęczka otrzymuje z rąk burmistrza herb miasta i zostaje mu przyznane honorowe obywatelstwo. Wreszcie 26 października „Derkacz” może opuścić Hull i wraca na łowisko, 20 listopada wchodzi do Szczecina. W porcie rybackim na Nabrzeżu Bułgarskim odbywa się uroczyste powitanie lugrtawlera, na które przyszły tłumy ludzi. Cała załoga odznaczona zostaje medalami „Za ofiarność i odwagę w obronie życia i mienia” i „Oznakami Zasłużonego Pracownika Morza”, kapitan Ryszard Ślęczka otrzymuje Srebrny Krzyż Zasługi. A przecież jeszcze tak niedawno podobni ludzie ratowali załogę „Nurca”... prawdziwa solidarność prawdziwych ludzi morza...

„Zięba” była pierwszym statkiem Stanisława Grobelnego:

Późną jesienią zśliśmy na Północne, na śledzia. Oczywiście, jak każdy „zielony”, wchodziłem na maszt w Kanale Kilońskim, by sygnalizować szyprowi, czy zmieścimy się pod mostem i zbierałem oberki dla kóz, które były na statku i od których mieliśmy codziennie mleko. Placiłem frycowe, koledzy dobrze się bawili, oczywiście Neptun, i to nie raz, upomniął się o swoje. Rybę w beczkach zdawaliśmy w Ostendzie lub na bazę. Ciężko przeżyłem ten pierwszy rejs, poznałem co to zimno, wilgoć i harowa po kilkadziesiąt godzin bez przerwy w deszczu i sztormie. Wtedy też przeżyłem pierwszą poważną morską awarię. Zalegała tak gęsta mgła, że z mostka nie widać było dzioba. Było dużo ryby i zabiegaliśmy, by wydać z prądem. Wkoło słyhać syreny statków, które szły pod trałem lub podobnie jak my, szykowały się do wydania siatki. W tym samym momencie, kiedy dostrzegliśmy przed dziobem jakiś cień, odczuliśmy nagły wstrząs. „Zięba” uderzyła dokładnie w śródkręcie niewielkiego, drewnianego, angielskiego trawlera, który prawie rozpadł się i zaczął tonąć. Wiał silny wiatr, była wysoka fala, która utrudniała akcję ratunkową. Równocześnie prąd zaczął znosić szypra angielskiej jednostki, widać było, że za chwilę utonie. Romek (jaka szkoda, że nie pamiętam jego nazwiska) wyskoczył uwiązany na rzutce i przyholował tonącego do burty. Był doskonałym pływakiem, a wyciągnęliśmy go z wody w stanie skrajnego wyczerpania. Romek dostał odznaczenie od królowej angielskiej, które przeleżało dwa lata w jednej z licznych szuflad w polskim Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Bywało i tak...

O morskich tragediach i ludziach, którzy w nich stracili życie przypominają pomniki wzniesione w Trójmieście, Szczecinie i Świnoujściu „Tym, którzy nie powrócili z morza”. Na Placu Rybaka w Świnoujściu w dniu 25 czerwca 2005 roku mieszkańcy miasta umieścili piękną, wzruszającą tablicę: „Morze jest słone od potu rybaków i łez wdów po nich. W 50. rocznicę zatonięcia m/t „Czubatki” i 49. m/t „Cyranki” – statków Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra” w Świnoujściu”.

Jak ważni nadal są dla nas ci, którzy nie powrócili do swoich portów, przypomina każdego roku łuna zniczy i świec płonących w Dniu Wszystkich Świętych w miejscach pamięci. Wyjątkową formą czci jest „Requiem” Mozarta, które co roku przygotowuje na Dni Morza Opera Szczecińska i Chór Politechniki. Wieczorny koncert odbywa się we wspaniałej scenerii Cmentarza Centralnego. Honorowa warta studentów Akademii Morskiej, „szklanki”, które wybijają okrętowy dzwon, refleksy płonących zniczy na gładkiej tafli stawu i tysiące osób uczestniczących w muzycznym misterium wiecznej wachty ...

W połowie lat sześćdziesiątych zaczęły się pojawiać oznaki przelowienia ryb na Morzu Północnym i rejonach przyległych. Wcześniej, przewidując taką

sytuację, w październiku 1963 roku w Morskim Instytucie Rybackim powołano Ośrodek Zwiadów Rybackich, którego pierwszym kierownikiem został Stanisław Rymaszewski. Zadaniem nowo powstałej jednostki organizacyjnej było wspólne z przedsiębiorstwami połowowymi poszukiwanie łowisk, na których w danym momencie występowały dobre wydajności połowowe i na które mogłaby być skierowana flota łowcza. Zwiad wysyłał również swoje statki w miejsca zupełnie nowe, mogące mieć znaczenie perspektywiczne. Wśród statków wydzielonych z przedsiębiorstw do prowadzenia tych badań znalazły się dwa lugrotrawlery B-17 i pięć supertrawlerów B-14. Na statku prowadzącym zwiad było stanowisko zastępcy kapitana ds. zwiadu. Przez lata całe stanowisko to zajmował Jan Sprus, postać na tyle znana, że wielokrotnie, gdy zbierałem materiały dotyczące tej dziedziny rybołówstwa, radzono mi, bym bezpośrednio zwrócił się właśnie do niego:

Pracę w zwiadzie podjąłem w 1967 roku. Wcześniej, w czasie dwuletniej przerwy w studiach pracowałem w serwisie „Arki” na Helu i w „Odrze”. Jako zastępca kapitana ds. zwiadu przyszedłem przez wszystkie zwiadowcze statki: „Zięba”, „Zimorodek”, „Bystrzyca”, „Waluśka”, „Kwisa”, „Tyśmienica” i „Radwa”. Przy okazji robiłem też analizy ichtiologiczne ryb dla Morskiego Instytutu Rybackiego. Początkowo prowadziliśmy poszukiwania w rejonie Morza Północnego i na przyległych akwenach, później „supry” podjęły badania na północno-zachodnim Atlantyku. Współpracowaliśmy z radzieckimi i ernerdowskimi statkami zwiadu. Szczególnie dobre kontakty miałem z radziecką „promrozwiątką”, której kwatera główna mieściła się w Kaliningradzie i której kierownikiem był Jurij Iwanowicz Łoktiew. Przez długi czas znaliśmy się tylko z kontaktów radiowych i wreszcie po paru latach spotkaliśmy się w Aberdeen. To był zwiadowca z krwi i kości. W czasie wojny, w zwiadzie pancernym dotarł do Berlina. Był wtedy w Szczecinie, miał dla naszego miasta sentyment, pozostały jeszcze z tamtych lat i to być może było jednym z powodów, że nasza współpraca dobrze się układała. Dzięki Jurijowi miałem dostęp do porównawczych informacji o połowach na innych łowiskach, Jurij pomagał nam korzystać z baz radzieckich, jeśli zachodziła taka potrzeba. W 1973 roku, gdy byłem z delegacją naszego rybołówstwa w Kaliningradzie, odnalazł mnie Jurij, który zdecydował, że zabiera mnie do swojego mieszkania, gdzie będę mieszkał. Był człowiekiem z fantazją, otwartym i lubianym, odwiedzało go wielu ludzi. W ostatnim dniu mojego pobytu na pożegnalną kolację przyszło kilka osób, już w nocy zabrakło nam paliwa i Jurij zdecydował, że pojedziemy do portu wojennego, bo tam nigdy paliwa nie brakuje. Zostałem ukryty w samochodzie i w ten sposób trafiłem w miejsce bardzo pilnie strzeżone, do którego zwykłym śmiertelnikom wstęp był surowo wzbroniony. Zdawałem sobie sprawę, że mam u naszych sprzymierzeńców założoną teczkę personalną. Po drugiej stronie Atlantyku miałem inną, założoną przez Amerykanów, którzy

byli zainteresowani naszą działalnością w sposób wyjątkowy. Zostałem tam obfotografowany z każdej strony, wzięto mi odciski palców i nawet całych dłoni, a tamtejsi lingwiści bardzo chcieli się dowiedzieć czegoś więcej o tym dziwnym polskim języku, jakim porozumiewali się nasi rybacy. Faktycznie był to język prosty, z licznymi partykułami, który dodatkowo stale był wzbogacany zaszyfrowanymi nazwami miejsc i ilości wybranej ryby. W wymyślaniu szyfrów celowali asystenci pełni młodzieńczej inwencji i fantazji: „murzyn na krześle” – 6 ton, „dwie muchy na stole” (pytanie z jakiegoś statku: ile te cholery mają nóg!?) – 18 ton, itd. Musiałem się w tym orientować, bo to bardzo pomagało w gromadzeniu danych, ale czasami zabawa przestawała być zabawna i wtedy któryś z kapitanów po użyciu kilku celnych partykuł przywracał porządek w obiegu informacji. A gdy idzie o sprawy całkiem przyziemne, to nie uważam, by statki biorące udział w zwiadzie osiągały jakieś wybitne korzyści z biznesu.

Wojtek Zawadzki zjawił się w „Gryfie”, gdzie miał zamustrować jako asystent:

W kadrach poradzono mi, bym wziął jednorazową przepustkę i poszedł rozejrzeć się po porcie, po statkach, na które mógłbym zamustrować. Zobaczyłem ledwo wystające przy kei maszty, to były „kuliki”. Dalej były „supry”, coś super! Spodobała mi się nazwa, trafilem na „Bystrzycę”. Był to lukratywny statek, bo oprócz pensji dostawaliśmy wynagrodzenie w zależności od złowionej ryby, tzw. part. Podstawowe jednak źródło dochodów stanowiły przywożone do kraju towary: kremplina, sweterki, koszule non iron, niektórzy stawiali na tzw. mydło, czyli bloki czekolady, w kraju wykorzystywane w cukiernictwie. Było to trochę ryzykowne, gdyż szczury żyjące na „parówkach” uwielbiały wprost czekoladę i znajdowały drogę do nawet najbardziej przemyślnych skrytek. Później już, na motorowcach, szczury zastąpione zostały przez karaluchy, ale w międzyczasie skończył się biznes czekoladowy. Gdy wracaliśmy z rejsu zaraz za portową bramą spotykały nas panie, które brały wszystko na pniu. Tak więc oficjalne wynagrodzenie wzbogacone o dodatkowe zyski z biznesu pozwalały mi, młodemu chłopakowi czuć się od czasu do czasu bardzo bogatym. O to, by jednak rybacy nie budowali zbyt dużego nawisu inflacyjnego, troszczyła się bardzo skutecznie szcześcińska „Kaskada” i liczne grono współpracujących z nią wolontariuszek. Słyszałem też o pewnym biznesie, kiedy powszechnie lubiany i znany we flocie niesamowity zgrzywus, I oficer przywiózł do kraju kilkadziesiąt kilogramów kawy ziarnistej. Wezwany za jakiś czas do urzędu skarbowego i zapytany co zrobił z kawą, zaczął się jąkać, mrugać, robić miny i w końcu wydusił z siebie: „Nie weszła!”. Od tego czasu, gdy ktoś clił kawę, celnicy na wszystkich formularzach dopisywali: „palona”. Czasami w załogach trafiali się też ludzie obdarzeni prawdziwie rybacką fantazją. Pamiętam historię o tym, jak bosman Franciszek Łata z „Kwisy” zamówił podczas postoju w Edynburgu orkiestrę cygańską.

Zanim zaczął działać prowadzony przez MIR zwiad, przedsiębiorstwa rybackie we własnym zakresie przygotowywały wyprawy, które wychodząc poza Morze Północne, były nakierowane na połowy nowych gatunków ryb na nowych łowiskach. W pierwszych dniach 1958 roku na szelf u południowych brzegów Irlandii popłynęły dalmorowskie trawlerzy „Przemsza” z kapitanem Iwańskim i „Biebrza” z kapitanem Gicem. Krótko po tym przyłączyły się do nich odrowskie „supry” „Skrwa” i „Wda”, które później poszły na Morze Irlandzkie i wreszcie zaczęły łowić na wodach u zachodnich wybrzeży Szkocji. W tym samym roku „Odra” zorganizowała rejs „Łeby”, „Łyny” i „Łużycy”, podczas którego poszukiwano łowisk dorszowych u wybrzeży Norwegii i zachodniej Islandii. W 1959 roku „Łeba” prowadziła rozpoznanie łowisk u wybrzeży Wyspy Niedźwiedziej. W pierwszych dniach stycznia 1962 roku dwa dalmorowskie trawlerzy „Nida” i „Łużyca” zostały zaarrestowane u południowych brzegów Irlandii, gdy podczas połowów znalazły się na jej wodach terytorialnych. Była to jedna z pierwszych tego typu przygód, jaka przydarzyła się naszym rybakom. W latach 1962-1963 jednostki „Odry” i „Dalmoru” penetrowały łowiska u wschodnich i południowych wybrzeży Islandii. W początku 1964 roku dalmorowskie „supry” podjęły połowy ostroboków u południowo-zachodnich krańców Anglii. Równocześnie z obniżaniem się połowów śledzi, coraz intensywniejsze stają się poszukiwania nowych łowisk i nowych gatunków ryb. W tym czasie do eksploatacji wchodzi nowe typy trawlerów rufowych o większej autonomii, silniejszym uciążu i możliwości mrożenia dużej ilości surowca. Od 1969 roku do 1978 roku są eksploatowane łowiska Morza Barentsa, na których poławia się karmazyny, ryby dorszowate i halibuty niebieskie. Od 1970 roku aż do wprowadzenia przez Islandię 50-milowej strefy wyłącznego rybołówstwa trawlerzy rufowe „Dalmoru” prowadzą połowy w rejonie Cieśniny Duńskiej. Od 1970 roku trwają połowy na szelfie celtyckim, a od 1975 roku rozpoczynają się w rejonie Wysp Owczych i Hebrydów połowy błękitków. W 1975 roku Islandia wprowadza 200-milową strefę wyłącznego rybołówstwa. Dwa lata później Unia Europejska wprowadza podobną strefę i w ten sposób polskie statki tracą możliwość połowów na tradycyjnych, eksploatowanych „od zawsze” łowiskach. W tych warunkach nasze przedsiębiorstwa rybackie zdecydowały, by ryby, szczególnie śledzie i makrele, pozyskiwać z dawnych łowisk, kupując je od miejscowych rybaków. W tak zwanym skupie uczestniczyły trawlerzy burtowe i rufowe, na których surowiec był wstępnie przetwarzany, odgławiany, patroszony, filetowany, z odpadów produkowano mączkę rybną. Co jakiś czas przyplływały statki „Transoceanu”, by odebrać produkcję ze statków prowadzących skup.



W głęboko wciętej w ląd zatoce Ullapool kotwiczył na „Żuławach” Bogdan Strelczyk, na „Mamrach” – Edmund Szczerbicki, na jednym z B-29 – Grzegorz Stortz... O skupie opowiadał jeden z jego uczestników:

Tajemnicą poliszynela był fakt, że załogi statków chodzących na Morze Północne znaczącą część dochodów czerpały z przemytu alkoholu i papierosów. Najczęściej rzecz działa się poza oczami oficerów, jednak bywało, że nawet kapitan brał w tym udział prawie oficjalnie... W listopadzie 1989 roku robiłem swój pierwszy rejs „na jezioru”, jak nazywano w „Odrze” burtowce z serii B-20. W ostatniej chwili zabrakło mistrza przetwórstwa, byłem pierwszy w kolejce i tak poznałem kapitana o ksywie „Pagaj”. Kim był kapitan i co to był za statek, dotarło do mnie w momencie, kiedy już po przejściu Sundów dostaliśmy z mostka polecenie, by chować towar, bo awaryjnie wchodzimy do Norwegii. Jeden z marynarzy ma silne bóle wątroby, musimy odstawić go na ląd. W fiordy wchodziliśmy po południu, dzięki temu była okazja nacieszenia oczu niezwykłymi widokami norweskiego wybrzeża. Manewr dobiecia przebiegł szybko i sprawnie, odprawa celna także, agent już jechał po naszego załoganta, więc mieliśmy dwie, trzy godziny na spacer po schludnym, spokojnym miasteczku. Nie odeszliśmy zbyt daleko, kiedy dopadł nas jeden z marynarzy z poleceniem, by natychmiast wracać. Podobno Stary dostał cynk, że szykuje się na nas czarna brygada! Gdy tylko przekroczyliśmy burte, trapek pofrunął na pokład, a Stary, nie czekając na zdjęcie ostatniej cumy, po prostu ją zerwał gwałtownym „cała wstecz”. Statek odskoczył od kei i pełnym gazem wypadliśmy na morze. A więc to tak, pomyślałem sobie, a ja biedny robaczek nie mam nawet złamanej butelki na sprzedaż! W Ullapool w zachodniej Szkocji skupowaliśmy od miejscowych sejnerów makrelę, którą odgławialiśmy maszynowo i mroziliśmy. Moja rola polegała na klasyfikacji przydatności materiału pod względem świeżości i jakości, a następnie na kierowaniu procesem zamrażania, w którym brałem oczywiście czynny udział. Kiedy sejner dobijał do burty, przerculali nam kilka kilogramów ryby do klasyfikacji i w tym czasie załoga przechodziła na nasz statek, w celu dokonania „niezbędnych” zakupów. Kilku wyznaczonych ludzi obserwowało zatokę, czy aby nie pokaże się jakaś niepożądana jednostka z facetami w mundurach. Napięcie było duże, ale zwykle transakcje przebiegały szybko i bezproblemowo. Dopiero pod koniec mieliśmy silny nalot czarnej brygady, przeczesali statek do stępki, rozebrali nawet piec kucharski. Jak się okazało, któryś mądrała sprzedał w nocy dzieciakom, które podpiły lódką pod burte, kilka butelek whisky. Te się spiły, policja je zgarnęła i wyśpiewały skąd mają alkohol. Celnicy byli naprawdę wściekli. Sprzedawaliście rybakom, nie czepialiście się za bardzo, ale dzieci nie będziecie nam rozpijać! Straty ponoć nie były duże, jednak niesmak pozostał.

Zanim jednak nasze jednostki łowcze zniknęły z tych wód, kapitan jachtowy Włodzimierz Subocz prowadził jacht „Wanda” w rejsie na Morze Północne:



W załodze miałem wytrawnego wędkarza, który często opowiadał o swoich sukcesach łowieckich i dawał gwarancję, że w rejsej znaczną część naszego pożywienia stanowią będą ryby z jego połowów. Stosownie do obietnicy zrobiliśmy skromniejsze zaopatrzenie, byliśmy studentami, nikomu się nie przelewało. W dniu wyjścia nasz kolega wędkarz zjawił się z taką ilością sprzętu, że część musiał pomieścić w swojej koi, bo w skrytkach jachtu nie było już miejsca. Wyszliśmy na Północne i rozpoczęły się połowy. Mimo stosowania różnych sztuczek wędkarskich ryby wyraźnie nas omijały. Powoli zaczął nam w oczy zaglądać głód. Wokół było wiele statków rybackich, zdesperowany postanowiłem użyć „Międzynarodowego Sygnału Wzywania Ryby”. Gdy w pobliżu zobaczyliśmy polskiego „Mysikrólika”, który zatrzymał się do wybierania, przywiązałem na sznurku butelkę i zacząłem nią wywijać w jego kierunku. Gdy już podszedłem całkiem blisko, wyciągnęli w naszą stronę kaszorek, do którego włożyliśmy pół litra żubrówki, później tym samym kaszorkiem nasypali nam do kokpitu pełno ryby i sporo jeszcze innych dóbr. Tym sposobem ten ważny międzynarodowy sygnał uratował nas od śmierci głodowej.

Władysław Borowski w cyklu artykułów, które się ukazały w „Wiadomościach Rybackich” w 2002 i 2003 roku podał, że polskie połowy ryb morskich na północno-wschodnim Atlantyku w latach 1945-2000 wyniosły łącznie 8616 tys. ton. Dominowały śledzie (58,5%), ryby dorszowate stanowiły 16,2%, makrele – 10,6%, resztę takie gatunki, jak: halibuty niebieskie i inne płastugi, ostroboki, karmazyny, błękitki.

## Po drugiej stronie Atlantyku



Na początku 1959 roku zapadła w „Dalmorze” strategiczna decyzja, by rozpoznać możliwości podjęcia połowów na północno-zachodnim Atlantyku. W tym czasie połowiły tam już statki radzieckie i niemieckie, również NRD. Ponieważ pomiędzy „Dalmorem” a Kombinatem Rybnym w Rostocku istniało podpisane niedawno porozumienie o współpracy, strona niemiecka zgodziła się pilotować naszą pierwszą zwiadowczą wyprawę, do której przygotowano trawler z serii B-14, „Wisłok”. W załodze jednostki był Tadeusz Wróblewski – „herszt” niedawnego strajku:

Mieliśmy pójść aż na drugą stronę Atlantyku, toteż do rejsu przygotowaliśmy się bardzo starannie. Nie było się kogo popytać, nikt z naszych jeszcze tam nie był. Wszystkiego mieliśmy się dowiedzieć w Rostocku. Kapitan Kazimierz Opiola dostał wsparcie w osobie kapitana Leona Skelnika, którego mianowano kierownikiem wyprawy. Gdy wszystko już było związane prawie na ostatni guzik, spadła na nas jak grom z jasnego nieba wiadomość, że kapitan Opiola został aresztowany! Był piękny, ciepły maj i pod budkami z piwem od rana gromadziły się tłumy spragnionych. Kapitan Opiola jeździł motocyklem „Jawa” i na przednim błotniku miał, jak nakazywały przepisy, pionowo zamocowaną tabliczkę z numerem rejestracyjnym. Tego popołudnia, gdy wracał na statek, by jeszcze czegoś dopilnować i przejeżdżał koło jednej z pijalni, któryś z piwoszy wypadł na jezdnię wprost pod motocykl. Tabliczka rejestracyjna poważnie go zraniła i kapitana zamknięto w areszcie. Na „Wisłoku” pływała wtedy brygada młodzieżowa, która natychmiast zrobiła masówkę protestacyjną. W protokole z tego zebrania, który przez dyrekcję przedsiębiorstwa trafił na milicję, potępiliśmy bumelantów i przeciwstawiliśmy im kapitana, który podejmuje wzmoczony wysiłek w czasie wolnym od pracy. Trzeba przyznać, że wtedy to działało i kapitan Opiola wrócił na statek.

Wspomina kapitan Leon Skelnik:

Opuściliśmy Gdynię 17 maja i następnego dnia byliśmy już w Rostocku. Dostaliśmy tutaj mapy i cztery stylonowe włoki do połowów dennych. Poznałem niemieckiego kapitana trawlera „Meissen”, z którym mieliśmy płynąć razem. Połowy rozpoczęliśmy 1 czerwca na Ritu Bank położonym na północy

wschód od Nowej Fundlandii. Po niecałym tygodniu mieliśmy ładownie pełne karmazyna i 17 czerwca byliśmy z powrotem w Gdyni. Wcześniej jeszcze nawiązaliśmy kontakt z pływającymi na nowofundlandzkie łowiska trawlerami odrzańskimi, „Olzą” pod kapitanem Edmundem Siemińskim i „Oławą” z kapitanem Wacławem Szczepkowskim, którym przekazaliśmy pierwsze uwagi i spostrzeżenia dotyczące nowego dla nas rybołówstwa.

W następnym roku popłynął w tamten rejon „Jan Turlejski” pod kapitanem Wiktorem Gorządkiem, który w lipcu i sierpniu prowadził rozpoznanie łowisk u brzegów zachodniej Grenlandii. Zbigniew Kic był praktykantem na „Turlejskim”:

W tym czasie połowiła tam również flota portugalska, złożona z kilku jednostek żaglowych, szkunerów, statków-matek, które miały na pokładzie cały skład łodzi wiosłowo-żaglowych zwanych *dory*. Na noc wyrzucano z nich sznury z przynętą, a rano zbierano złapane ryby, z reguły dorsze. Było to bardzo niebezpieczne rybołówstwo, w sztormowych warunkach wyracały się łodzie, ginęli ludzie. Słyszeliśmy, że na niektórych statkach byli więźniowie, a oficerowie byli uzbrojeni w broń palną. Któregoś dnia przyszła mgła jak mleko i nasz statek niespodziewanie znalazł się wśród mrowia małych łódek. Kiedy wolno między nimi manewrowaliśmy, usłyszeliśmy z lewej burty wystrzał armatni, tak nam się przynajmniej wydawało. Kapitan Gorządek zrozumiał to jako sygnał wzywania pomocy. Natychmiast, „całą naprzód” skierowaliśmy się w tamtą stronę. Z mijanych *dory*, które przerażone uciekały spod dzioba, ludzie coś do nas krzyczeli, pokazując kierunek, w którym właśnie płynęliśmy. Kapitan ze skrzydła mostka odkrzykiwał im, że wszystko jest pod kontrolą, panujemy nad sytuacją i za chwilę będziemy już przy statku, który potrzebuje pomocy. Rzeczywiście moment później we mgle wyrósł przed nami statek-matka. Stałem wtedy na sterze, było groźnie i wiem, że tylko cudem uniknęliśmy kolizji. Później już w czasie kapitańskiej wymiany poglądów okazało się, że w warunkach ograniczonej widoczności „matki” od czasu do czasu strzelają, by w ten sposób pomóc załogom łodzi w orientacji.

W listopadzie i grudniu 1960 roku przyplłynął na te wody pierwszy polski trawler rufowy B-15, noszący nazwę „Dalmor”, którym od momentu rozpoczęcia budowy dowodził kapitan Zbigniew Dzwonkowski. W rejsie, mającym charakter doświadczalno-zwiadowczy, uczestniczyła ekipa stoczniowa oraz dwóch pracowników MIR-u: Daniel Dutkiewicz i Henryk Janko. Podczas połowów na Flemish Cap i na Wielkiej Ławicy Nowofundlandzkiej pojawiły się sieci karmazyny, dorsze, płamiaki, zębacze i halibuty niebieskie. Załoga uczyła się nowego statku, nowego sprzętu, nowych łowisk, nowych ryb, płacąc za naukę utratą sieci i niezbyt wysokimi wydajnościami połowowymi. A przecież

to wszystko nie było tak całkowicie nowe, gdyż dyrekcja przedsiębiorstwa już znacznie wcześniej rozpoczęła bardzo poważne, gruntowne przygotowania do eksploatacji trawlerów rufowych. Jesienią 1958 roku na radzieckich trawlerach-przetwórnich przebywała trzyosobowa grupa specjalistów z „Dalmoru”, zapoznając się z ich eksploatacją. Rok później do Murmańska wyjechała następna grupa. Tym razem byli to przyszli kierownicy działów na budowanej właśnie jednostce: kapitanowie Zbigniew Dzwonkowski, Czesław Gajewski, Stanisław Piórkowski, mechanik Ludwik Śláz i technolog Tadeusz Ściuba. Wszyscy odbyli rejs na łowiska Nowej Fundlandii na trawlerze-przetwórni „Siewiernoje Sijanie”, poznając metody połowów i obróbki ryb. Wtedy po raz pierwszy nasi rybacy zetknęli się z pracą włoka pelagicznego. Wreszcie przyszedł moment wypróbowania zdobytych umiejętności. Stocznia Gdańska zbudowała dla Związku Radzieckiego pierwszy statek rybacki, przetwórnę B-15 „Leskow”. 29 marca 1960 roku wyszedł on na trzytygodniowe próby w rejon Lofotów i Wyspy Niedźwiedziej z międzynarodową załogą, w której byli polscy stocznicy i rybacy, przedstawiciele radzieckiego armatora oraz Duńczycy, Niemiec i Anglik – oddelegowani przez firmy, producentów zamontowanych urządzeń. Statek miał na kominie w znaku armatora sierp i młot, nosił polską banderę, a dowodził nim polski kapitan Zbigniew Dzwonkowski. Nawiązane wtedy kontakty zaowocowały w pierwszym rejsie „Dalmoru”, kiedy to z trawlera „Siewiernoje Sijanie” uzyskano sprzęt połowowy i szereg istotnych informacji eksploatacyjnych dotyczących na przykład całej płataniny kabli podmorskich w okolicy Nowej Fundlandii, na które trzeba było bez przerwy uważać. W czasie tego rejsu „Dalmor” był pierwszym polskim statkiem rybackim, który wszedł do kanadyjskiego portu Saint Johns. W drodze powrotnej w kanale La Manche wykonano kilka próbnych zaciągów pelagicznych. Rejs zakończył się w Gdyni w dniu 31 grudnia. To był początek prawdziwego przełomu w naszym rybołówstwie. Nowy statek, który charakteryzowała duża autonomia i dzielność morską oraz możliwość prowadzenia połowów w trudnych warunkach pogodowych i w lodach, został także wyposażony w maszyny służące do obróbki ryb oraz produkcji mączki rybnej z odpadów. Tytuły w gazetach, które ukazywały się w tym czasie, świadczą o entuzjastycznej wręcz atmosferze, jaka towarzyszyła pojawieniu się nowej jednostki: „Dalmor” – statkiem dokonującym przełomu w polskim rybołówstwie”, „Po atlantyckie zdobycze”, „Pierwszy egzamin m/t «Dalmor» wypadł pomyślnie”... to tylko niektóre. Po krótkim remoncie, w dniu 18 lutego 1961 roku „Dalmor” ruszył ponownie na północno-zachodni Atlantyk. Podobnie jak w poprzednim rejsie Zbigniew Dzwonkowski był kapitanem,

a Zenon Krzywiński I oficerem:

Był to zwykły eksploatacyjny rejs. Już na początku drogi u wejścia na otwarty Atlantyk dopadł nas ciężki, zimowy sztorm, kiedy siła wiatru sięgała 12<sup>o</sup>B, a przechyły statku przekraczały 40<sup>o</sup>. Połowy zaczęliśmy tradycyjnie od Flemish Cap, gdzie dotarliśmy w pierwszych dniach marca. Były niezłe wydajności połowowe, zaczynało niestety brakować wody, gdyż okazało się, że prototypowe wyparowniki produkują jej mniej niż założono. Postanowiliśmy zawinąć do znanego już nam Saint Johns, który mimo lodów był otwarty. W tym rejonie nie ma jednak nic trwałego, w ciągu następnych kilku dni sytuacja lodowa znacznie się pogorszyła i już prawie na podejściu do portu ugrzęźliśmy w lodach. Gdy wolno dryfowaliśmy na południe wraz z całym polem, odkryliśmy nagle, że niesie nas na osadzoną na płyciźnie dużą górę lodową. Należało za wszelką cenę uniknąć tego spotkania, więc zaczęliśmy manewrować silnikiem. W efekcie została uszkodzona śruba, której naprawa okazała się możliwa dopiero w trzecim po Argentii i Halifaxie porcie, Bostonie. Po remoncie statek podjął połowy, poszliśmy najpierw na Georges Bank, później ponownie na łowiska nowofundlandzkie. Do kraju wróciliśmy w połowie maja.

Drugim po „Dalmorze” trawlerem B-15, który zszedł z pochylni Stoczni Gdańskiej w połowie 1960 roku, był „Kastor”. Dowodził nim kapitan Czesław Gajewski, I oficerem był Miron Babiak, a w załodze byli dwaj pracownicy MIR-u: ichtiolog – Jan Elwertowski i technolog – Andrzej Góra. Również ten trawler został skierowany na łowiska północno-zachodniego Atlantyku. W następnym roku pojawiły się tam kolejne: „Neptun” i „Pegaz”. Wiosną 1962 roku „Odra” wysłała w tamten rejon trzy trawlerzy B-20: „Miedwie” z kapitanem Karolem Żurkiem, „Mielno” z kapitanem Julianem Tarnawskim i „Mamry” z kapitanem Stanisławem Liwskim. Wyprawa ta zlokalizowała duże koncentracje śledzi na Georges Bank. W połowie marca 1962 roku „Dalmor” ruszył w swój piąty rejs, zabierając dwóch ichtiologów z MIR-u: Jana Netzla i Eugeniusza Stanka. Przyszły kapitan Eugeniusz Placek płynął w tym rejsie jako starszy rybak:

Zacząło się ostro od samego początku. Złapał nas zimowy sztorm, złożone na przednim pokładzie bobiny zaczęły się przemieszczać, do tego doszło oblodzenie. Podjęliśmy połowy u południowo-zachodnich brzegów Grenlandii w wejściu do Cieśniny Davisa. Ostre, skaliste dno pełne zaczepów, w kółko darcie i naprawa sieci sizarowych. Lód, mróz, wiatr i *black frost*, kiedy niesiona sztormowym wichrem woda morska zamarza w powietrzu przy dwudziestostopniowym mrozie. Dochodziło do tego, że na skutek oblodzenia statek nasz zaczynał wyglądać jak biała góra. By nie stracić stateczności, cała załoga zabierała się wtedy do ciężkiej, wielogodzinnej pracy, do rąbania i usuwania lodu, za jakiś czas trzeba było pracować od nowa. Ponieważ, ze



względem na sytuację lodową, zawinięcie do Saint Johns po paliwo i wodę nie było możliwe, kapitan Dzwonkowski zdecydował się wejść po bunkier do małej grenlandzkiej przystani Faeringehavn, położonej na południe od Gothab. Oczywiście, „Dalmor” był pierwszym polskim statkiem rybackim, który odwiedził tę ogromną duńską wyspę. Nie było tam wiele atrakcji, zwiedziłem cmentarz, gdzie znalazłem sporo grobów portugalskich, ktoś wyjaśnił mi, że byli to rybacy, którzy poławiali tu na małych łódkach *dory*. Odwiedziłem też angielski statek rybacki „Fairtry” – pierwszą w świecie przetwórnice, zbudowaną w Anglii w 1954 roku. Zwykle zawijali do Gothab. Ponieważ ostatnio nie mogli stamtąd wyjść, bo Eskimoski powłaziły im do koi, ich Stary się wściekł i dlatego za karę przyszli tutaj. Gdy na nowo rozpoczęliśmy połowy w łodach, doszło do niewielkiego przebiecia kadłuba i w ładowni, gdzie był złożony ładunek, pojawiła się woda, której nie można było wypompować, bo rozmiękłe kartony zatkały studzienkę. W ładowni  $-11^{\circ}\text{C}$ ! Rybak, miał na imię Stefan, wypił ćwiartkę, zanurkował i oczyścił wlot do instalacji. Później mogliśmy już zerwać szalunek, zabić kliny i bezpiecznie pójść do portu w Saint Johns, by dokonać oględzin uszkodzenia i je usunąć.

Kapitan Dzwonkowski miał maniery człowieka światowego, mówił po francusku, angielsku, rosyjsku, porozumiewał się z Holendrami, łatwo nawiązywał kontakty:

Lubiłem port w Saint Johns, jego rybacką atmosferę. Zaraz po zacumowaniu wysyłałem I oficera z agentem, by zaprosili na „Dalmora” kapitanów cumujących tu statków rybackich. Zwyczajowo spotkanie odbywało się wieczorem, gośćmi byli Niemcy, Angliecy, Francuzi, czasami Portugalczycy, rzadko Rosjanie, z wiadomych względów. Oczywiście zapraszaliśmy kapitana portu, któregoś z miejscowych notabli, lekarza. W powitaniu, które wygłaszałem, prosiłem, by nie rozmawiać o polityce i religii, gdyż te tematy na tym statku i tego wieczoru nie istnieją. Nigdy nie zapomnę tamtych spotkań, pełnych prawdziwego braterstwa ludzi morza. Nawiązane wtedy kontakty trwały nieraz przez wiele lat, jak np. moja znajomość z pewnym francuskim kapitanem, który widząc, że skończyło się wino, kazał podtoczyć pod nasz statek 200-litrową beczkę burgunda. Rozmawialiśmy o wszystkim, akcjach ratowniczych, portach, wspólnych znajomych, a nawet o kobietach, rybach i rybolówstwie. Na łowisku statki komunikowały się między sobą, używając specjalnych, opracowanych przez siebie szyfrów. Będąc uznanym za swego, miałem do tych szyfrów dostęp i mogłem także przekazywać zaprzyjaźnionym kapitanom informacje połowowe. Kiedyś jednemu z angielskich kapitanów pomogłem na tyle, że dzięki osiągniętym wynikom został ogłoszony najlepszym rybakim Anglii. „Dalmor” cieszył się popularnością również dlatego, że miał na burcie lekarza. Gdy trzeba było, nasz „uzdrowiciel” udzielał pomocy załogom obcych jednostek. Celował w tym zwłaszcza dr Jan Basiński, który bez oporów pływał szalupą i wspinał się po trapach.



Szybko przybywało na łowiskach Labradoru i Nowej Fundlandii dalmorskich trawlerów: „Jupiter”, „Feniks”, „Jowisz”, „Merkury”... Tutaj po raz pierwszy jako kapitan popłynął na „Uranie” w 1964 roku Miron Babiak. W styczniu 1965 roku Eugeniusz Placek płynął tam „Dalmorem”:

Szliśmy na północno-zachodni Atlantyk. Rejs dopiero się zaczynał, w cieśninach duńskich tradycyjnie powitał nas sztorm. W Skagerraku odebraliśmy wiadomość, że gdzieś niedaleko od nas tonie należąca do PŻM „Nysa”. Kapitan Kazimierz Opiola, mimo bardzo ciężkiej pogody, zdecydował udać się w kierunku, skąd pochodziły sygnały. Podczas nocnych poszukiwań nic nie zauważyliśmy, dopiero następnego dnia wypatrzyliśmy dwie wywrócone szalupy, jakieś drzwi, skrzynki i deski, niestety ludzi nie było. Zginęła cała osiemnastoosobowa załoga. Jedną z szalup, która nie była zniszczona, wciągnęliśmy po ślipie na pokład. W 1978 roku na „Dalmorze” robiliśmy swój pierwszy kapitański rejs. Pływać na tym statku w tym czasie, to już nie było wyróżnieniem. Poszliśmy na Labrador, na połowy licencyjne. Po wzięciu licencji i obserwatora rozpoczęliśmy połowy. Nagle dostaję od lekarza wiadomość, że mechanikowi maszyn przetwórczych – „baderkowi” opilek wbił się w oko i prawdopodobnie trzeba będzie zejść z łowiska. Byliśmy daleko na północy, wkoło lód i przebijanie się do najbliższego portu, o ile w ogóle było możliwe, mogłoby potrwać wiele dni. Zamówiliśmy *medical radio* i prowadzeni przez polskiego okulistę z kliniki w Gdańsku, używając obiektywu z aparatu fotograficznego kanadyjskiego obserwatora i igły do zastrzyków, po godzinie mieliśmy opilek w garści, sukces! Znów na „Dalmorze” ustanowiony został kolejny rekord, tym razem okulistyczny!

W 1965 roku zszedł z pochylni „Generał Rachimow”, nazwany tak dla upamiętnienia dowódcy Armii Czerwonej, który zginął podczas wyzwolenia Trójmiasta. Mówiono o nim – „jeden generał wśród gwiazd”. W 1966 roku kapitan Miron Babiak popłynął „Rachimowem” w labradorskie wody:

Polscy rybacy mieli wielu przyjaciół wśród rybaków innych nacji. Była to przyjaźń wynikająca ze wspólnej pracy, pomagania sobie w różnych sytuacjach, więzi i sympatii, jakie rodziły się na łowiskach i podczas portowych spotkań. Była jeszcze przyjaźń tzw. nakazowa, kiedy to przyjazne gesty wykonywano zgodnie z płynącymi z góry poleceniami. „Rachimow” był takim symbolem przyjaźni między naszymi i radzieckimi rybakami. Jeszcze przed rejssem otrzymałem odpowiednie instrukcje, a ponieważ pochodzę ze wschodnich rubieży Polski i mówię po rosyjsku, wiedziałem, jakie formy grzecznościowe obowiązują w kontaktach oficjalnych. Po przybyciu na łowisko, przez radio poprosiłem kierownika floty radzieckiej i przedstawiłem się: „Miron Nikołajewicz Babiak – kapitan „Generała Rachimowa”. Mój rozmówca porozumiał się z Moskwą

i wieczorem już było wiadomo, że możemy zawierać przyjaźń. Jest faktem, że przynajmniej w początkowych okresach, gdy zaczynaliśmy eksploatować nowe dla nas rejony, od radzieckich rybaków otrzymywaliśmy cenną pomoc. Z doświadczeń moich i kolegów kapitanów wiem, że lepiej rozumieliśmy się z rybakami z Murmańska niż z republik bałtyckich. Był jeszcze jeden czynnik, który w sposób istotny wpływał na naszą współpracę: oficerowie polityczni z radzieckich statków będący odpowiednikiem naszego I oficera. W ich obecności wszystko i zawsze musiało być państwowotwórcze. Łowiska Labradoru były trudne. W zwartej krze i paku lodowym trzeba było znaleźć wolne oczko, by móc wydać i wybrać sieć, na szczęście sieci były już coraz lepszego gatunku, częściej łowiliśmy stylonkami. Mimo to dużo było awarii sprzętu. Włodek Kłosiński dopiero zaczął wprowadzać tak zwaną polską ochronę na worki włoków. Któregoś dnia przebijaliśmy się przez lód, kiedy wachtowy zauważył białego niedźwiedzia w niedalekiej odległości. Zawołałem przez ukaefkę, że jeśli ktoś fotografuje, to jest tu ciekawy obiekt do zdjęcia – biały niedźwiedź! Na to usłyszałem... „zamiast białych myszek!” Pierwszy rejs na „Rachimowie” omal nie skończył się dla nas katastrofą. W nocnej śnieżycy, przy dużym rozkołysie morza, gdy płynęliśmy prawie po omacku otarliśmy się burtą o dużą krę. Mimo wzmocnień lodowych burta została rozerwana i do ładowni zaczęła wlewać się woda. W takiej sytuacji problemem stają się rozmakające kartony, które zatykają wejścia do rur odprowadzających wodę. Dzięki niezwykle ofiarnej pracy całej załogi uratowaliśmy się i weszliśmy do Saint Johns, gdzie założyliśmy mocny, wewnętrzny plaster. Ponieważ w porcie był przedstawiciel Polskiego Rejestru Statków, dostaliśmy atest, który stwierdzał, że statek jest sprawny technicznie i może samodzielnie płynąć do kraju. Wiedziony patriotyzmem i troską o wyniki ekonomiczne przedsiębiorstwa wróciłem na łowisko, dołapałem ryb do pełnych ładowni i dopiero popłynąłem do Gdyni. Tutaj zamiast uznania zostałem zrugany za nieodpowiedzialność i brak troski o powierzone mi mienie. Jakby tego było mało, wezwano mnie do KW PZPR w Gdańsku, bym złożył wyjaśnienia! Okazało się, że tamtej pamiętnej nocy, gdy wszyscy ratowali statek, bosman pędził korytarzem z toporem strażackim rąbać szalunki w ładowni. Po drodze, gdy napotkał niezbyt lubianego przez załogę, rozespanego lekarza w piżamie, wrzasnął: „Kurwa! Dla wszystkich nie starczy miejsca w szalupach!” i pobiegł dalej. Skutek był taki, że lekarz natychmiast nałożył na piżamę kapok i wyprysnął jak z procy na pokład łodziowy. Przesiedział tam, czekając na ewakuację kilka godzin, a nieszczęściem moim i bosmana było, że był mocny w komitecie wojewódzkim partii, bo miał tam kuzyna. Po tym zdarzeniu mieliśmy już innego lekarza, na wszelki jednak wypadek bosman został uprzedzony, by wystrzegał się biegania po korytarzu z ostrymi narzędziami.

W następnym rejsie odebrałem sygnał SOS z radzieckiego trawlera. Ponieważ byłem blisko, widziałem płomienie, natychmiast wybrałem sieć i całą siłą maszyn udałem się na miejsce tragedii. Zrzuciłem 4 szalupy i zabrałem wszystkich ludzi. Po jakimś czasie przyplłynął statek radziecki, na który przekazałem uratowanych. Podjąłem asystę do momentu przybycia holownika. Wrak wypalił się i już na holu, krótko po tym, zatonął. Przez radio otrzymałem z dyrekcji zaszyfrowaną depezę, że tego zdarzenia nie było. Tajemnica.

W 1971 roku znów byłem „Rachimowem” na Labradorze. Odwołano nas na Islandię na połowy halibuta. Nasze kable były już mocno nadwerżone, przekazałem do przedsiębiorstwa, że nie nadają się do połowów głębokowodnych. Zgodnie z przewidywaniami kable się urwały, więc posłano nas na Georges Bank, gdzie jest płytko. Po kilku dniach kazano nam wracać do kraju. Musiałem być mocno wzburzony, gdy rozmawiałem o tych manewrach z dyrekcją, bo nagle zostałem bez pracy. Pożegnałem się z „Dalmorem” i pojechałem uczyć Rumunów łowić ryby, później na 13 lat trafiłem na „Profesora Siedleckiego”.

W 1964 roku Morski Instytut Rybacki rozpoczyna serię corocznych rejsów na łowiska północno-zachodniego Atlantyku. Przez pierwsze dwa lata badania są prowadzone z pokładu odrowskiego trawlera B-20 „Wieczno”. W 1966 roku statek ten zostaje całkowicie przejęty przez Instytut. Na kominie zamiast delfina pływającego pod żaglem pojawia się uśmiechnięty całą gębą śledź, dźwigający na grzbiecie wielkie litery MIR. Pierwszą wyprawę na łowiska od Labradoru po Nową Anglię prowadzi ichtiolog Czesław Żukowski. Rok później pod kierunkiem Eugeniusza Stanka badania są prowadzone na Flemish Cap, łowiskach Nowej Fundlandii i Nowej Szkocji. W latach 1966-1967 „Wieczno” rozpoczyna badania na Georges Bank. Z powodu malejącej wydajności połowów śledzi na Morzu Północnym powrócono do pomysłu wysłania trawlerów konwencjonalnych na łowiska Labradoru i Nowej Fundlandii, by tam włokami dennymi łowić białe ryby. W połowie stycznia 1967 roku ruszyła wielka wyprawa złożona z nowo zbudowanej bazy „Gryf Pomorski” z kapitanem L. Skelnikiem i 12 trawlerów, po 4 z każdego przedsiębiorstwa. Z „Gryfa” popłynęły B-14, z „Odry – B-20 i z „Dalmoru” – B-10. Niestety, po raz kolejny warunki, na jakie tu natrafiono, okazały się zbyt trudne dla tych statków. Zmuszone do wycofania się, ruszyły na południe i w marcu podjęły połowy śledzi i makreli na Georges Bank. W maju pojawiła się na tym łowisku kolejna grupa trawlerów konwencjonalnych, które jako bazę wykorzystywały „Gryfa Pomorskiego”. Kierownikiem wyprawy był Józef Baj. W jakimś momencie gryfowskie trawlery udały się do amerykańskiego portu Gloucester. Na „Radwie” I oficerem był Stanisław Dziedzik, a Bogusław Borysowicz – przedstawicielem Działu Połowów.

W książce Borysowicza „Ze Szczecina za srebrnymi ławicami” znajdujemy wrażenia z tej wizyty:

Naszym portem zaopatrzeniowym miał być Gloucester koło Cape Cod w USA. Przyjęcie nas przez Amerykanów mogło stanowić temat do scenariusza filmu sensacyjno-szpiegowskiego. Okazało się, że jesteśmy intruzami dokonującymi komunistycznej inwazji na amerykańską demokrację. Nie posiadaliśmy obowiązujących wiz amerykańskich, nie byliśmy ze znacznym wyprzedzeniem awizowani przez ambasadę USA w Warszawie i wreszcie – jakim prawem przekroczyliśmy amerykańskie wody terytorialne. Pod eskortą wprowadzono statek do pobliskiego Bostonu, gdzie też wzbudziliśmy niemałą sensację. Policja, Immigration, Coast Guard, liczniki Geigera, telewizja, dziennikarze, kordon uzbrojonych mundurowych wzduż burty przy kei – czyli cała amerykańska demokracja zwała się na boga ducha winnych polskich rybaków. Oglądano nas jak mały w ZOO, a my po prostu chcieliśmy uzupełnić zapasy wody do kotła i wyjść na połowy. Tej usługi nam nie użyczono. Za to staliśmy się obiektem taniej sensacji i rozdmuchanej afery politycznej. Po zmierzeniu stanu wody w zbiornikach pozwolono nam dobrać tyle, aby dopłynąć do pobliskiego portu kanadyjskiego w Nowej Szkocji, Halifaxu. Jeden kontynent, a dwa różne światy. Z Kanadyjczykami nie mieliśmy żadnych problemów. Port ten stał się na długie lata bazą zaopatrzeniowo-remontową dla całej polskiej floty rybackiej operującej w tym rejonie.

W następnych latach na Georges Bank i przyległych łowiskach koncentrowała się znaczna część polskiej floty. W tym czasie w naszych ośrodkach sieciarskich trwały intensywne badania i prace poświęcone konstruowaniu włoków pelagicznych, którymi można było łowić na takiej głębokości, na jakiej była ryba. „Odra” jako pierwsza zastosowała sieć pelagiczną do połowu śledzi. Było to przede wszystkim zasługą Władysława Burawy:

W 1967 roku trawler B-18 „Foka” po raz pierwszy zastosował mój włok pelagiczny do połowów śledzi. To były początki, rozwarcie pionowe wynosiło nie więcej niż 15 m. Ale to już było narzędzie, którym można było kierować nie tylko w poziomie, ale również w pionie. Porównania wskazań echosondy pionowej i sieciowej pokazywały, jak zaskakujące mogą być reakcje ryb. Przekonałem się wtedy, że ławice jednorodne, składające się z jednego gatunku szybciej reagują na sieć i łatwiej uciekają, niż ławice złożone z różnych gatunków. Przy konstruowaniu sieci pelagicznych korzystałem z pomocy Ośrodka Badań Modelowych w Ińsku, należącego do Wydziału Rybactwa Morskiego AR w Szczecinie, gdzie na modelach testowałem wszystkie swoje pomysły. Zabierałem tam ze sobą kapitanów statków, które były wyposażane w nowe sieci, by zobaczyli, jak to wszystko pracuje.

Wprowadzaniem nowej techniki połowów pelagicznych w „Dalmorze” zajmował się Włodzimierz Kłosiński:

W naszym przedsiębiorstwie mieliśmy sporą liczbę trawlerów konwencjonalnych, ważne było, aby i one mogły prowadzić połowy pelagiczne. Pierwsze próby włoka pelagicznego przeprowadziłem w 1968 roku na odrowskiej „Kaczawie” na Morzu Północnym. W tym roku również nasz trawler rufowy – „Generał Rachimow” podjął jako pierwszy pelagiczne połowy śledzi na Georges Bank. W roku następnym popłynąłem na „Skawie” na Georges Bank, by osobiście poprowadzić wdrażanie nowego sprzętu połowowego.

Przybywało polskich statków na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku. Pod koniec lat sześćdziesiątych przyplłynęły tu pierwsze gryfowskie trawlerzy B-29. Zaczęła się tworzyć swego rodzaju specjalizacja. Na północy, w lodach Cieśniny Davisa, Labradoru i Nowej Fundlandii trawlerzy „Dalmoru” B-15 i B-22, stosując sieci denne, łowiły karmazyny, ryby dorszowate i płastugi. Dzięki wyposażeniu w maszyny do obróbki ryb, tzw. „badery”, produkowały takie uszlachetnione produkty, jak: tusze i filety ze skórą lub bez. W tym czasie technologiem w Wydziale Eksploatacji Floty Konwencjonalnej „Dalmoru” był Adam Sotkowski:

W styczniu 1965 roku podpisano porozumienie o eksporcie do USA mrożonych filetów ryb dorszowatych. Kontrakt był bardzo korzystny, ale równocześnie wymagania w zakresie jakości produktu, jakie musiały być spełnione, były wyjątkowo wysokie. Na wstępie, filety musiały być oddzielone od kości specjalnym „cięciem V”, następnie należało zdjąć z nich skórę, dokładnie przejrzeć, czy nie zawierają cyst pasożytów, krwiaków i resztek ości. Kolejnym progiem było mrożenie w blokach, które rozmiarami odbiegały od przyjętych na naszych statkach. Wymiary amerykańskich bloków mogły wahać się w granicach  $\pm 1,6$  mm! Oczywiście, trzeba było stosować do nich specjalne opakowania. Wreszcie, by być w zgodzie z amerykańskimi przepisami, należało dostarczyć produkt do któregoś z nieamerykańskich portów (sic!). W tym przypadku był nim Saint Pierre, port położony w pobliżu południowych brzegów Nowej Fundlandii na terytorium zamorskim Francji. Pierwszymi dalmorowskimi statkami, które już w lutym zawinęły tam z ładunkami eksportowymi, były „Feniks” i „Jupiter”. Trzeba podkreślić, że załogi polskich statków opanowały do perfekcji tę niezwykle trudną produkcję odpowiadającą najwyższym światowym standardom. Mówiono wtedy: *Polish standard*.

Innym polskim standardem było radzenie sobie w najtrudniejszych sytuacjach, gdy trzeba było ratować ludzi, statki i ładunek, pomagać w sytuacjach zagrożenia. Wiosną 1968 roku trawler-przetwórnia „Feniks” dowodzony przez kapitana Kazimierza Duriasza, prowadził połowy w lodach Labradoru. W załodze maszynowej był Wiesław Grzędziela:



W kwietniu wracaliśmy z pełnymi ładowniami do kraju. Na wysokości Rockall, śruba zaczęła podejrzanie nierówno pracować, pojawiły się drgania, zdecydowaliśmy się odstawić silnik. Stopniowo pogarszała się pogoda, nadchodził wiosenny sztorm. Nie byłem siłaczem wielkiej postury, ale dobrze pływałem i co najważniejsze, pewnie czułem się w wodzie. Postanowiłem zanurkować i dokonać oględzin śruby, bo a nuż coś się na nią nawinęło. Jeśli tak, to może znajdzie się jakiś sposób, by to odkręcić. Kapitan przystał na propozycję, szalupa z obsadą poszła na wodę, by mnie asekurować. Grubo wysmarowany tłuszczem, ubrany w jakieś obcisłe trykoty, owiązany w pasie linką i z maską, którą zawsze zabieram w morze, zszedłem do wody. Pierwsze wrażenie to nie był wcale szok termiczny, tylko cudowna przezroczystość morza. Byliśmy w ciepłym Gólfströmie i temperatura wody sięgała 18°C. Śrubę widać było już z powierzchni, jednak na wszelki wypadek kilka razy zanurkowałem i wtedy odkryłem, że ustawienie jednego z płatów różni się nieco od pozostałych. Ponownie uruchomiliśmy silnik, starając się ustawić dziobem do fali. Nasz sygnał SOS odebrała „Carina”, którą dowodził kapitan Stanisław Piórkowski. Jeszcze tego samego dnia podeszła do nas i podała hol, a był już najwyższy czas, bo sztorm rósł w siłę, rosła wysokość fal i drgania wiatu stawały się niepokojąco silne. Rozpoczęło się dramatyczne holowanie w sztormowych warunkach. Piórkowski, by skrócić drogę i jak najszybciej znaleźć się za jakąś osłoną, postanowił przepłynąć przez Pentland Firth. Gdy tamtędy przechodziliśmy, siedziałem w maszynie, było pełne pogotowie, ale z relacji ludzi z pokładu wiem, że cieśnina wciąż zasługiwała na swoją złą sławę. Dopłynęliśmy do Skagen, gdzie już czekał na nas przysłany z kraju holownik PRO.

Kapitan Stanisław Piórkowski doskonale pamięta tamto holowanie, sam nie chce się chwalić, albo, jak dzisiaj mówimy, promować i przytacza opinię mistrza polskich ratowników, kapitana Witolda Poinca:

Ocena sytuacji m/t „Feniks”: Unieruchomiony na burzliwym i niebezpiecznym w okresie wiosennym Atlantyku północnym m/t „Feniks” narażony był na bardzo poważne związane z tym faktem ryzyko. Udzielenie mu pomocy ratowniczej w postaci wzięcia go na hol było bardzo potrzebne i pilne. Ocena akcji ratowniczej przeprowadzonej przez m/t „Carina”: M/t „Carina” przeprowadził akcję ratowniczą wzorowo. Po przeanalizowaniu danych i okoliczności oraz uwzględnieniu wysokiej sprawności akcji ratowniczej, uważam, że słuszne wynagrodzenie dla m/t „Carina” za pomoc udzieloną m/t „Feniks” powinno wynosić 520 000 zł.

Na łowiskach położonych bardziej na południe, szczególnie na Georges Bank trawlerzy konwencjonalne i trawlerzy-zamrażalnie łowiły przede wszystkim śledzie i makrele. Tu było już ciepłej, czuło się wpływ Gólfströmu, za



to łowiło znacznie więcej statków, panowała bardziej nerwowa atmosfera, częstsze były kolizje, do których dochodziło w warunkach złej widoczności lub nawet wtedy, gdy dwa statki, widząc się nawzajem, szły pod trałem w kierunku tej samej, namierzonej sonarem, ławicy. Wojna nerwów, amerykański pojedynek i czekanie na to, kto pęknie pierwszy. Najgorsza jednak była mgła, biała wata oblepiająca wszystko. Mimo starannej obserwacji radarowej i wsluchiwania się w sygnały innych statków awarie były na porządku dziennym. W 1970 roku Wojtek Zawadzki był III mechanikiem na „Kaczawie”:

Była połowa września, poławialiśmy śledzia na Georges Bank. Pełnia sezonu, zatrzęsienie statków, aż dziw, że dla wszystkich starczało miejsca. Łowili Rosjanie, Niemcy, Bułgarzy, Rumuni, Japończycy, Amerykanie, Kanadyjczycy. Naszych jednostek łowczych było około sześćdziesiąt, obsługiwały nas trzy bazy: „Gryf Pomorski”, „Pomorze” i „Kaszuby”. W słoneczne dni widać było Manhattan, niestety tego dnia było wyjątkowo mgliście i wilgotno, widoczności żadnej, tylko co chwilę odzywały się dookoła syreny statków. Szliśmy pod trałem. Po rannej wachcie siedziałem w mesie, kończyłem śniadanie i rozmawiałem z kolegą. Gdy jest się już dłużej na statku to pewne zdarzenia, które mają nadejść, wyczuwa się intuicyjnie. Nie wiem czemu, ale zamiast siedzieć przy stole, stanęliśmy przy bulaju. Pamiętam, jak Kazik powiedział, że „ten to buczy trochę za blisko” i w chwilę po tym za szybą pojawił się ciemny kształt dzioba statku. Usłyszeliśmy łomot, huk i zgrzyt rozdzieranych blach. Nasz statek przechylił się na lewą burtę. Wybiegliśmy na pokład, zobaczyliśmy planki pokładu spiętrzone jak po wiatrołomie i dziurę w burcie na wysokości pierwszej ładowni. Wjechał w nas radziecki trawler rufowy „Radiszczew”, postrach łowiska, na którym w tym rejsie pływała jakaś zgraja kretynów i który już wcześniej spowodował jakąś awarię. Rozdzwoniły się dzwonki alarmowe, pobiegłem do maszyny, pokładowa załoga rzuciła się do zakładania plastra. Pierwsza próba nie powiodła się, bo plastra „nie przyssało”. Już za chwilę przygotowano następną próbę. Tymczasem do ładowni wciąż wdziera się woda, próby jej pompowania utrudniają złożone w ładowni materiały. Kapitan Mieczysław Walczak każe balastować paliwem na lewą burtę, by zmniejszyć przechył, niestety niewiele to pomaga i w następnej kolejności za burtę idzie zapas wody, a jeszcze później paliwo. Nasz radio, Marek Rostalski wysłał sygnał SOS, zgłaszają się statki „Biała”, „Lacerta”, „Kanaryjka”, baza „Pomorze” przejmuje kierownictwo akcji w eterze. Do naszej burty podchodzi „Kwisa”, okrężnicowiec, który dysponuje pompą o ogromnej wydajności 600 ton wody na godzinę. Wysoka martwa fala powoduje jednak, że rwą się cumy, szpringi i pękają węże, „Kwisa” zmuszona jest odcumować. Podpływa do nas kolejna jednostka, z której dostajemy wysoko wydajną pompę. Po jej uruchomieniu, wspólnie z pracującymi naszymi pompami i po założeniu plastra sytuacja się stabilizuje i wody przestaje przybywać. Mamy przegłębienie na dziób, kotwice

w kluzach nurzają się w wodzie, płyty śruby wystają nad powierzchnię wody. Ale do wszystkich już dotarło, że dzięki morderczej pracy i zgraniu załogi nie utoniemy. NIE UTONIEMY!!! Zapada decyzja, by pójść w asyście „Kanaryjki” i „Kwiszy” na dok do Bostonu. Odcinamy sieć, której nie ma jak podnieść i ruszamy. Po 37 dniach remontu wróciliśmy na łowisko. Z całej naszej załogi „wybrał wolność” w USA tylko jeden człowiek.

Niecały rok później doszło do podobnego, nieszczęśliwego zdarzenia, które tym razem zakończyło się, niestety, zatonięciem naszej jednostki. Rankiem 22 czerwca 1971 roku „Kamienna” wybrała trał, krótko po objęciu wachty przez II oficera Krystiana Klimasińskiego:

Sieć była tak podarta, że wymagała gruntownej naprawy. Ponieważ nie było czym łapać, statek stanął w dryf, na sztagu podniesiono dwa czarne stożki zwrócone wierzchołkami do siebie i rozpoczęto reperację siatki. Panowała słaba widoczność, było mglisto, co jakiś czas przechodziły burze z błyskawicami i szkwały z deszczem. Na Karaibach rozpoczął się już sezon huraganów, do nas docierały echa tego, co tam się działo. Mimo iż w zasięgu obserwacji wzrokowej nie widać było żadnych jednostek, na radarze można ich było naliczyć około 20. Łowiąc, wciąż zmieniały swoje położenie, niektóre przechodziły w bliskiej odległości. Stale pogarszała się widoczność i w końcu nie przekraczała już 50 metrów. Deszczowe szkwały utrudniały obserwację radarową. O 09.40 kapitan spostrzegł nagle wylaniający się z mgły statek, idący pełną szybkością prosto w naszą lewą burtę. Natychmiast zarządził „cała naprzód” i „lewo na burt”, jednak na wszystko było już za późno. O 09.42 nastąpiło uderzenie, wstrząs, huk i zgrzyt dartych blach. Trafienie w przedział maszynowy oznaczało dla statku wyrok śmierci. Próby zakładania plastra okazały się daremne, bardzo szybko podnoszący się poziom wody w maszynowni spowodował konieczność spuszczenia pary, by uniknąć wybuchu kotła. W tym momencie na statku wszystko stanęło. Widząc realne zagrożenie dla życia załogi i nie mając szans uratowania jednostki kapitan Kazimierz Rutkowski zdecydował się ogłosić alarm opuszczenia statku. Ewakuacja odbywa się na tratwach ratunkowych, które w ciągu pół godziny zostają podniesione przez sprawcę katastrofy – radziecki trawler konwencjonalny „Neytrino” z Kaliningradu. Uratowali się wszyscy, kapitan zszedł z tonącej jednostki ostatni, uratowano nawet psa. O godzinie 09.58 „Kamienna” tonie.

Gdy już polscy rybacy znaleźli się na burcie radzieckiego trawlera, okazało się, że gdy płynął on z pełną szybkością i nie dawał sygnałów mgłowych, na jego mostku nie było nikogo, sterował autopilot, a wachta obchodziła w kabinie kapitańskiej trzydziestą rocznicę wybuchu wojny z hitlerowskimi Niemcami! Wynik tej wojny oznaczał dla Związku Radzieckiego być albo nie

być, ale czy aż trzeba było z tej okazji topić polski statek!? Załoga „Neytrino” bardzo troskliwie zajęła się polskimi rybakami. Wkrótce w pobliżu pojawiła się gryfowska „Kanaryjka”, którą dowodził kapitan Jan Figus. Na „Kanaryjce” przyszedł kapitan Janusz Reder był wówczas asystentem:

Byłem na mostku, gdy usłyszeliśmy sygnał SOS i wiadomość, że „Kamienna” miała kolizję z „Ruskim”. Kapitan natychmiast kazał wybrać się i ruszyliśmy na podaną pozycję. Po przybyciu na miejsce katastrofy „Kamiennej” już nie zobaczyliśmy, zniknęła z powierzchni morza, nieopodal stał w dryfie jej morderca, pływały jakieś deski, beczki, kosze... „Neytrino” zrzucił szalupy, przywiózł nam uratowanych ludzi i to już było wszystko, koniec! Gdy poszkodowani z „Kamiennej” znaleźli się na naszym statku, wszyscy chcieliśmy im jakoś pomóc. Widać było, że niektórzy opuścili tonającą jednostkę w sposób zorganizowany, że mieli dosyć czasu, by się odpowiednio ubrać, wziąć dokumenty i wartościowe rzeczy. Inni przedstawiali obraz nędzy i rozpacz, w częściowo przemoczonych ubraniach i odzieży подарowanej przez marynarzy rosyjskich. To byli ci, którzy do ostatniej chwili walczyli o ocalenie statku. Bosman zdążył tylko chwycić pieczętkę: Bosman s/t „Kamienna”. Uratowany pies zaszył się w kącie pod windą i nie można go było stamtąd wywabić. Z „Gryfa” dostaliśmy polecenie, by odstawić rozbitków do Halifaxu, skąd mieli powrócić do domu samolotem. W momencie, gdy dobijaliśmy już do portowego nabrzeża i dzieliło nas jeszcze od niego około 3 metry, uratowany niedawno pies skoczył z pokładu łodziowego na brzeg i gdzieś popędził, później nikt już go więcej nigdy nie zobaczył. Najbardziej poszkodowani rybacy dostali z przedsiębiorstwa zezwolenie na zakup odzieży w Kanadzie. Ponieważ w tym czasie nosiło się tam również odzież przyozdobioną frędzlami na modłę indiańsko-kowbojską i nie była to jakaś ekstrawagancja pod względem cenowym, niektórzy rybacy, obdarzeni większą fantazją, postanowili raz w życiu zaszaleć. Wyglądali tak egzotycznie, że już w kraju, po powrocie, gdy zobaczył ich w tych strojach księgowy, mieli poważne kłopoty z uznaniem tego wydatku za konieczny.

To był okres, kiedy ze strony Związku Radzieckiego mogły nas spotykać tylko same przyjemne doznania i zupełnie nie było klimatu, by zbyt szeroko mówić o nieszczęściach spowodowanych przez nieodpowiedzialnych radzieckich rybaków. Kolizja „Kaczawy” została opisana tylko w lokalnym „Głosie Szczecińskim” i nie ma jej nawet w „Kalendarium tragicznych zdarzeń” W. Bładego. Utonięcia „Kamiennej” nie można już było ukryć i dlatego zachowało się kilka opisów i wspomnień, w których podkreślano bezlitosne okrucieństwo morza i braterską pomoc, jakiej doświadczyli nasi rybacy podczas katastrofy. Żaden z artykułów nie podniósł problemu nieodpowiedzialnego i będącego zaprzeczeniem dobrej praktyki morskiej, sposobu kierowania

statkiem przez radzieckich rybaków i nie podkreślił ich bezwzględnej winy za spowodowanie katastrofy. Cóż, cenzura działała sprawnie w tych czasach nakazowej przyjaźni, najlepiej były widziane informacje o trudnej, ale zaszczytnej pracy rybaków i produkcji białka na rynek krajowy oraz na eksport dla zdobycia cennych dewiz.

Śledzie tradycyjnie solono w beczkach albo, podobnie jak makrele, mrono. Czasami pojawiał się wyjątkowy kontrakt, wówczas na życzenie zagranicznego klienta trzeba było przygotowywać produkt w sposób specjalny. W 1972 roku Waldemar Ziora był kapitanem na „Olzie”:

Początkowo mieliśmy poławiać śledzia i solić. Byliśmy do tego przygotowani, kiedy nagle dostaliśmy dyspozycję, że „Olza” oraz jeszcze dwa inne gryfowskie burtowce mają rozpocząć połowy makreli, którą po wypatroszeniu należało solić w beczkach. Ze stosownych instrukcji wynikało, że cięcie i patroszenie powinno być wykonane nie jak zwykle od strony brzucha, ale od strony grzbietu! W ten sposób powstawały duże płaty, które dawały się dobrze układać w beczkach. W praktyce okazało się jednak, że równo rozplatanie grzbietu nie jest ani proste, ani łatwe, szczególnie że nie mieliśmy odpowiednich noży. Mieliśmy za to w maszynie mechaników, którzy na poczekaniu zaczęli konstruować urządzenie, mające nas uwolnić od ciężkiej, ręcznej pracy. Gdy zobaczyłem połączone w jedną całość rury, ramę od łózka, silnik, piłę tarczową i cały system blaszanych osłon, nie bardzo wierzyłem, że to zacznie działać. To nie był Baader, ale dzięki temu urządzeniu produkcja mogła ruszyć pełną parą. Poszliśmy z ładunkiem do Kingston na Jamajce. Nie mając dokładnych map, nawigując tylko na generalce, przedzieraliśmy się przez gęstwinę wysepek Morza Karaibskiego. Po mgłach i zimnie Georges Bank były to cudowne wakacje. Słońce, widoki i gorące karaibskie rytmy odbierane we wszystkich kabinach przez ustawione na full radioodbiorniki! Gdy wreszcie dotarliśmy do celu, stanęliśmy na kotwicy i rozpoczęliśmy poszukiwania agenta, co w końcu okazało się jednym z najtrudniejszych zadań w całej ekspedycji. Nazajutrz rozpoczął się wyladunek, który trwał kilka dni, w międzyczasie załoga zwiedzała miasto i czyniła stosowne zakupy, w których przeważały doskonałe i niedrogi „Rum Jamajka”. Wszędzie trzeba było się mieć na baczności, uważać na złodziei, handlowców, policjantów, piękne dziewczyny i nawet małe dzieci, bo wszyscy oni byli mistrzami w przejmowaniu naszych skromnych, uciulanych z trudem dolarów. Część z nich, szczególnie płeć piękna, skubała nas w sposób przyjemny, taktowny i delikatny, bywały też niestety napaści czy wręcz ordynarne awantury przy wejściu do portu i domaganie się przez strażników opłat, kar i upominków.

Wracaliśmy wieczorem na statek z Januszem Rederem, który w tym rejsie był I oficerem. W bramie krzyki, jakaś afera, przy trapię „Olzy” tłum, policja i wachtowy – II oficer, który jak Rejtan bronił wejścia na burtę. Okazało

się, że na bramie zatrzymano wcześniej naszego marynarza, wywiązała się szamotanina, rybak uderzył strażnika i złamał mu na pół sztuczną szczękę, „o tu właśnie są te dwie połówki”, marynarz był z brodą, ale uciekł, policjanci muszą przeszukać statek. Wzburzony tłum napierał, policjanci byli coraz bardziej stanowczy, ja jak mogłem, tak przeciągałem negocjacje u trapu. Gdy od wachtowego dostałem cynk, że jest OK, weszliśmy z dwoma policjantami na pokład, zarządziłem zbiórkę i sprawdziłem ludzi według listy załogi, później jeszcze z przedstawicielami prawa obszukaliśmy dokładnie całą jednostkę. Brodacz, a raczej broda zniknęła. Szczęka wyceniona została przez właściciela na 150 \$, po długich targach zapłaciłem 50 \$, dodałem trochę ryby i nieco kosmetyków. Wieczorem przyszedł do mnie z przeprosinami były brodacz, oddał pieniądze i wyjaśnił, że na bramie zaczęli go szarpać, by zapłacił haracz. Był sam, uznał, że najlepiej będzie uciec na statek. Pech chciał, że wyjątkowo dobrze wyszedł mu prawy prosty. Uciekając, wpadł do zaciemnionej kabiny radzika i tam po ciemku w przeciągu kilkadziesiątu sekund ogolił się na sucho! W ten sposób zdołał się uratować, a mogłoby być różnie. O tym jak niewiele znaczyło tam wtedy życie ludzkie, przekonaliśmy się już nazajutrz. Podczas wylądunku wpadł do ładowni tutejszy liczman, starszy człowiek, i na miejscu zginął. Przyjechała policja, przygotowałem się do wypełniania dokumentów i sporządzania sąznych protokołów powypadkowych, tymczasem oni uznali, że nic takiego nadzwyczajnego się nie stało, zawinęli zwłoki w brezent i odjechali. Od tego zdarzenia, gdy wychodziliśmy do miasta, byliśmy jeszcze bardziej ostrożni. Z ulgą powitaliśmy zakończenie wylądunku, tym bardziej że znaliśmy już większość portowych atrakcji. Zaczynało być tęskno za łowiskiem, flotą, kolegami, za atmosferą Georges Bank...

Na morzu myśli się o rekreacji w porcie, będąc w porcie marzy się, by już wreszcie z niego wyjść i odpocząć w morzu. Gdzie tu logika, czy tak mogą myśleć dorośli ludzie? Czy stałe napięcie nerwowe na mostku, czy ciężka ponad siły praca i często zagrożenie życia na pokładzie, czy walka o każdą beczkę i karton ryby, czy przebywanie w hałasie maszynowni pozwala na wypoczynek? I dlatego najpewniej nie o wypoczynek tu idzie, znacznie ważniejsze jest poczucie bezpieczeństwa, bycia u siebie, na pokładzie swojego statku, wśród swoich. Mimo wszystkich pokus portowych płynie się po to, żeby łowić i zarabiać. Cała załoga patrzy na tych na mostku. Niektórym kapitanom dorobiono nawet etykiетки, że trzyma się ich ryba, że mają rybackiego nosa lub, że wręcz przeciwnie. Żaden Stary nie chce być nieudacznikiem, toteż czasami połowy bywają prowadzone na skraj ryzyka. Toczy się odwieczna gra, rybacy chcą rybę złapać, ryba ucieka przed siecią. Obie strony uczą się przez cały czas, jaka szkoda, że tego nie może zobaczyć Darwin! Na Georges Bank,



na przykład, ryby bardzo szybko się zorientowały, że wystarczy podejść w stronę brzegu na odległość mniejszą niż 12 mil morskich, by od razu poczuć się bezpiecznie, niby za jakąś niewidoczną ścianą. Rybacy też dobrze znali tę zaczarowaną granicę i czasami w jakichś „specjalnych” okolicznościach usiłowali ją sforsować, szczególnie gdy tuż za nią sonar pokazywał prawdziwe skarby. Czasami pokusa była zbyt silna, a okoliczności wyjątkowo sprzyjające i jeszcze na dodatek chciało się zdobyć jakieś trofeum czy odznaczenie państwowe, zniknął więc rozsądek i pojawiał się w jego miejsce łowczy amok. Był właśnie jeden z takich spokojnych dni, kiedy po łowisku ścieliły się wielkie pola mgły, czasami na krótko ustępowały, wychodziło słońce, znów wracała mgła... Jeden z kapitanów zawędrował już bardzo wysoko w notowaniach, jakie miał w przedsiębiorstwie i liczył, że jeśli się postara w tym rejsie, to jak nic powinien zostać odznaczony. Ryba w tym dniu gdzieś się pochowała, statki rozbiegły się na wszystkie strony w poszukiwaniach. Kapitan, o którym mowa, wykorzystując mgłę, postanowił wejść w strefę i rzeczywiście udało mu się zrobić ładny zaciąg. Koledzy z innych statków, widząc na radarze, że łowi „za płotem”, przestrzegali go przez ukaefkę. Na to usłyszeli: „Pieprzę tych kowboi, mogą mi skoczyć...” i jeszcze kilka innych ciepłych słów pod adresem amerykańskiej straży przybrzeżnej. Wkrótce „trefny” statek dołączył do innych jednostek, mgła odeszła i wtedy wszyscy zobaczyli wiszący nad nimi helikopter Coast Guardu! Po powrocie do kraju z nadzwyczaj udanego rejsu, kapitana pilnie wezwano do Warszawy do ministerstwa. Powód mógł być tylko jeden, krzyż, a może order!? Gdy w przygotowanym specjalnie na taką okazję mundurze wszedł do gabinetu ministra, zobaczył na jego biurku duże zdjęcie swojego trawlera i został powitany: „Ładny ten wasz statek, co?”, potem z ukrytego magnetofonu usłyszał swój głos: „Pieprzę tych kowboi, mogą mi skoczyć...”. Rozpętało się piekło. Zamiast odznaczenia była lekcja łaciny, profesorem był sam minister. W tym przypadku wina była udowodniona i nie podlegała dyskusji.

Zdarzało się jednak, że Coast Guard oskarżał Bogu ducha winnego kapitana, który spokojnie poławiał poza strefą wyłącznego rybołówstwa. Taka przygoda spotkała kapitana Jana Gintera:

12 listopada 1975 roku „Humbak” łowił w pobliżu Bostonu. Rzeczywiście byliśmy bardzo blisko granicy strefy 12 mil morskich, a może nawet jedną deską o nią zahaczyliśmy, kiedy pojawił się helikopter Coast Guardu. Nie mógł się z nami porozumieć przez ukaefkę, tak przynajmniej później napisały gazety, więc wezwał na pomoc dwa kutry straży przybrzeżnej. Jak mi nakazano, zatrzymałem statek i wtedy na burtę wkroczyło ośmiu uzbrojonych



funkcjonariuszy. Oświadczyli, iż „Humbak” prowadził połowy w strefie 12 mil morskich, sprawdzili dokumenty statku i pod eskortą skierowali nas do Bostonu. Tutaj od razu zostałem przesłuchany w sądzie, gdzie postawiono mi zarzut naruszenia strefy rybackiej USA. Powiedziałem, że nie czuję się winny, statek przez cały czas był poza strefą, a to co się dzieje, jest wynikiem wielkiej pomyłki Coast Guardu, krzywdzącej polskich rybaków i szkodzącej dobremu imieniu Polski. Sędzia zarządził następne przesłuchanie na 21 listopada, a do tego czasu załoga miała pozostawać na burcie, bez prawa zejścia na ląd. Zaraz po wyjściu z sądu opadli mnie dziennikarze, powtórzyłem, że nie łowiliśmy w amerykańskiej strefie i opowiedziałem o tym, jak dwa lata wcześniej podczas rejsu „Humbaka” na północny Pacyfik uratowałem tam trzech Amerykanów, którzy z uszkodzonym silnikiem, w stanie skrajnego wyczerpania dryfowali na otwarty ocean. Wymieniłem nazwiska uratowanych, jednym z nich był James E. Fredette. Następnego dnia w bostońskiej prasie ukazało się kilka artykułów na temat naszego aresztowania. Zaraz po tym otrzymaliśmy zaskakującą wiadomość, że rodzice Jamesa mieszkają w pobliskim Templeton i że już wystąpili do sądu o zgodę na wejście na nasz statek, by osobiście podziękować załodze za uratowanie syna! Byliśmy gotowi przyjąć ich w każdej chwili, gdy tylko otrzymają pozwolenie sędziego. Państwo Fredette pojawili się dopiero 18 listopada. Tyle czasu trwały starania, by pokonać granicę, uważaną przez rządy amerykański i polski, armatora statku i straż przybrzeżną za niemożliwą do sforsowania. Powitałem ich przy trapie, przedstawiłem załogę i zaprosiłem do siebie. Pani Victoria Fredette, dziękując mi za uratowanie syna, rozplakała się, jej mąż Leon mocno i długo ścisnął mi rękę. Zostałem obdarowany pięknym, starym, złotym zegarkiem, na którym wygrawerowano: „Captain Jan Ginter for a good deed done. Mr and Mrs Leon J. Fredette”. Odwzajemniłem się ładnie oprawionym zdjęciem statku z autografami załogi. Ich syn nadal przebywał w Oregonie, przepraszali że nie mógł przybyć, ale przekazuje nam gorące pozdrowienia i wiadomość, że nową, już teraz większą i bardziej bezpieczną łódź nazwał na cześć swojego wybawcy „Humbak II”. Siedząc w moim salonie, rozmawialiśmy jak zwykle w takich wypadkach o wszystkim. Później opowiadaliśmy o naszym życiu w Polsce i tu musiałem przypomnieć na specjalne życzenie Victorii Fredette drogę, która doprowadziła mnie na morze. Notowała, gdy opowiadałem. Mimo że w eleganckim salonie i w towarzystwie bardzo życzliwych nam ludzi, byliśmy jednak wciąż na statku, który został zaaresztowany za rzekome popełnienie poważnego przestępstwa. Ja ponosiłem za to pełną odpowiedzialność. Wkrótce czekał mnie sąd. Wracałem do bezpiecznych czasów młodości, do swoich korzeni, by stamtąd czerpać siły i energię, uciekałem od tego, co działo się tutaj. Jestem nowosądeckim góralem ze Skrzydłnej. W Nowym Sączu chodziłem do gimnazjum, należałem do drużyny harcerskiej, jeździłem na nartach, żeglowałem po Jeziorze Rożnowskim, wiedziałem już wtedy, że moim powołaniem jest pływać po

oceanach. Zaczął się rok szkolny i wtedy przyszedł jakiś impuls, zew morza. Z kolegą z ławki, Władkiem Zieleniem wsiedliśmy do pociągu i bez biletów, bo nie było pieniędzy, ruszyliśmy przez całą Polskę do Gdyni, do morskiej szkoły. W Technikum Rybołówstwa Morskiego popatrzyli na nas dziwnie, rok szkolny już się zaczął i nabór był skończony. Wymyśliliśmy z Władkiem, żeby pojechać do ministra, bo do domu nie było po co wracać. Znow bez biletów, ścigani przez konduktora, trafiliśmy do Warszawy przed oblicze samego dyrektora departamentu. Musieliśmy przedstawiać widok godny pożałowania, a facet, tak jak to dzisiaj widzę, musiał być mądrym ojcem. Ja już ojca nie miałem, był akowcem, zginął w Oświęcimiu. Do Gdyni wracaliśmy z dokumentami, na których dyrektor napisał jedno, najważniejsze słowo: „przyjąć”. Gdy wreszcie matki odnalazły nas, nosiliśmy już mundury. Na początek dostaliśmy po łbie, później były łzy. Jeszcze później było, krok po kroku, wspinanie się po rybackiej drabinie. Teraz jestem kapitanem nowoczesnego statku, więźniem, niedługo będę przestępcą skazanym na roczny, a może dłuższy pobyt w więzieniu... Państwo Fredette obiecali, że poruszą całą opinię publiczną i zrobią wszystko, byśmy zostali z aresztu uwolnieni. Zjedliśmy wspólny obiad, do dzisiaj mam wielkie uznanie dla naszego kuka. Nasi goście już później, gdy na kei udzielali wywiadów oczekującym na nich dziennikarzom, mówili o tym, że czuli się jak król i królowa, podkreślali polską gościnność i wspaniałości przygotowanych potraw „with a little Polish Vodka”. Druga rozprawa w sądzie odbyła się w przepisany terminie, przedsiębiorstwo zapłaciło symboliczną karę, wróciliśmy na łowisko.

Oprócz groźnych 12 mil były jeszcze, choć już nieco mniej groźne, „ogródkki”, w których rybacy amerykańscy wystawiali klatki do połowu homarów i krabów. Mimo że miejsca te były wyraźnie oznaczone, statki, nie tylko nasze, na ogół nie ze złej woli zahaczały czasami o te pułapki, dochodziło do konfliktów z miejscowymi rybakami, interweniował Coast Guard, sprawa trafiała do sądu i kończyło się na wysokich karach.

W maju 1975 roku „Wicko” poławiało na Georges Bank. Statkiem dowodził kapitan Andrzej Golba:

Zbliżał się sezon huraganów, było gorąco i parno, bosman zbudował w ławie basen, gdzie załoga mogła się odświeżyć. To już był czas, kiedy Amerykanie wywierali różnego rodzaju naciski, by pozbyć się obcych statków z tych łowisk. Poważnym utrudnieniem w prowadzeniu połowów były „ogródkki”, w których wystawiane były kosze-pułapki na kraby i homary. Dość często zmieniające się koordynaty miejsc, gdzie zabronione było prowadzenie połowów trałowych, podawane były przez Coast Guard drogą radiową. Mimo starannej nawigacji zdarzało się i to nie tylko nam, zahaczyć jeden czy drugi kosz, który zaraz wracał do morza, natomiast jego zawartość trafiała na rybacki stół lub w ręce

statkowych preparatorów. Trzeba było poświęcić wiele godzin pracy z użyciem specjalnie wymyślanych, precyzyjnych narzędzi, by z najdalszych zakamarków pancierza wydobyć wszystkie, nawet najdrobniejsze kawałeczki mięśni, złożyć wszystko na powrót, połączyć, skleić i wreszcie umieścić dzieło na wplecionym artystycznie stelażu. Niektórzy rybacy traktowali to jako pamiątki, które zabierali do kraju, inni usiłowali je sprzedać w zagranicznych portach. Zdarzyło się to w Nowym Jorku. Już po odprawie, która odbyła się bezproblemowo, jeden z członków załogi został schwytyany na bramie, gdy usiłował wynieść do miasta pięknie spreparowanego homara. Handlowiec uciekł i w ten sposób się uratował, ale sprowadził na statek całą ekipę celników i Coast Guardu. Byliśmy naprawdę w centrum uwagi. Nad nami wisiał helikopter, przy burcie cumował okręt straży przybrzeżnej, na kei stały dwa samochody policyjne, obsługa była pierwsza klasa! Oczywiście znaleźli homara, którego bajkok schował w magazynie mięsnym. Statek został zaarrestowany. „Odra” wynajęła trzech adwokatów (16 tys. \$). Rozprawa odbywała się w sądzie federalnym, tłumaczem był pracownik „Polameryki”, Richi Gora. Budynek ze stali i szkła, za to w sali sądowej, jak za dobrych czasów kowbojskich, grubo ciosane ławy drewniane. Zostałem zaprzysiężony. Na pytanie sędziego, czy się przyznaję powiedziałem, że nie, bo nie mam do czego. Opisałem jak wygląda praca na trawlerze burtowym, gdzie po wybraniu sieci osoba znajdująca się na mostku nie ma fizycznej możliwości pilnowania wszystkich rybaków. Powiedziałem o dużej ilości statków, które poławiają obok i o tym, że trzeba bardzo uważać, by nie doprowadzić do kolizji. Sędzia uważnie wysłuchał tego, o czym mówiłem, po czym orzekł grzywnę: 25 tys. \$ – kapitan, 125 tys. \$ – statek. Suma została wpłacona natychmiast przez pracownika naszej ambasady, który był na sali sądowej ze stosowną tezką, przykutą łańcuchem do przegubu ręki. Dodatkowo dostałem zakaz wchodzenia do portów USA i przebywania tam. Oczywiście zrobiono mi przy okazji trzy pamiątkowe zdjęcia i zdjęto odciski palców. Zostałem odesłany do kraju, a na stanowisko kapitana awansował I oficer. W Warszawie na lotnisku, gdy wylegitymowałem się książeczką żeglarską zamiast paszportem, wywołałem zwykłą w takich razach podwyższoną aktywność służb granicznych (oświadczenia, przesłuchania). W „Odrze” też nie było zbyt przyjemnie. Krótko po tym aresztowano z podobnego powodu kapitana Stanisława Szczeparę na „Kalmarze”.

Statki bazy, które obsługiwały flotę : „Kaszuby”, „Gryf Pomorski” i „Pomorze” nie prowadziły połowów, miały natomiast na pokładzie różne dobra, których zawsze brakowało na statkach łowczych. Kwitł rybacki barter, a na bazie, jak wspomina Józef Baj, powstawały prywatne „bary”, które prześcigały się w wymyślaniu coraz to nowych receptur przyrządzania krabów i homarów, na przykład „a la Witek Sprężyna” czy „a la Węgorek”. Z tych

czasów w naszych muzeach, szkołach, zbiorach kolekcjonerów i gabinetach osobliwości zachowały się pięknie spreparowane okazy tych zwierząt, rozpięte na specjalnie przygotowanych siatkach. To było hobby, które tak jak budowa modeli statków, rzeźby w drewnie, metaloplastyka, fotografowanie, pisanie informacji do prasy czy wyplatanki z lin sprawiało, że czas na łowisku płynął szybciej. Rybacy uważają, iż nie powinno się zabierać do domu tego, co zostało wydobyte z morza, bo nie przynosi to szczęścia. Rybackie domy, które odwiedzałem, potwierdzają, że wiele z nich pozostaje wiernych tym wierzeniom. W każdym żarciu i przesądzie jest zawsze ziarno prawdy. Nie wszystko potrafimy wytłumaczyć rozumowo, czasami nie tyle wiemy, co czujemy. Przywoziłem do domu z morza różne pamiątki wydobyte z sieci czy wynurkowane na koralowych atolach. Gdy odwiedzali mnie znajomi i któryś z nich mówił, że dana rzecz mu się podoba, oddawałem ją bez żalu, bez mała z ulgą. Podświadomość, uleganie przesądom, radość obdarowywania innych i zupełny brak zrozumienia u domowników, którzy traktowali to jako ogołacanie domu z cennych egzotycznych zbiorów. Spośród wielu okazów, jakie przeszły przez moje ręce, jeden utkwił mi szczególnie w pamięci. Pracowałem w szczecińskim muzeum na Wałach Chrobrego, gdy któregoś dnia dostaliśmy telegram z bazy „Gryf Pomorski” z pytaniem, czy jesteśmy zainteresowani dużym grindwalem. Odpowiedziałem, że oczywiście tak, bo takiego ssaka morskiego jeszcze w naszych zbiorach nie mamy. Po blisko trzech miesiącach, gdy już zapomnieliśmy o sprawie, pod muzeum podjechał ogromny samochód-chłodnia przywożąc dar rybaków dalekomorskich. W jakiś cudowny sposób chłodnia wmanewrowała na małe podwórze. Naszą zdobycz przywiązaliśmy do słupa za ogon, chłodnia odjechała, ośmiometrowy grindwal został. Ponieważ miał w wielu miejscach mocno uszkodzoną skórę, postanowiliśmy wypreparować tylko szkielet. Aby zabrać mięso i tłuszcz, samochód ze schroniska dla zwierząt musiał przyjeżdżać trzy razy! Potem było kilkudniowe gotowanie w wannie ustawionej na ognisku, zupełnie jak w afrykańskiej wiosce, odtłuszczanie kości i wreszcie montaż. Gdy Józef Baj – kierownik floty z „Gryfa Pomorskiego” – sprawca całego zamieszania przyszedł kiedyś do muzeum obejrzeć swój dar i zobaczył szkielet umieszczony na wystawie, nie mógł uwierzyć, że z pięknego ssaka zostało tylko tyle. Bo rzeczywiście na łowisku zwierzęta te wyglądają zupełnie inaczej. Grindwale, orki i kaszaloty żerując na ławicach śledzi i makreli, dostarczają wspaniałego widowiska. Wynurzają się i schodzą w głąb, wałają ogonami głuszając ryby. Stają na głowie, unosząc ogon pionowo w górę, a oddychając wyrzucają z daleka widoczne fontanny pary. Kapitan Kic twierdzi, że zoba-

czyć „fukacze” i towarzyszące im stada ptaków morskich, to było lepsze niż wskazania sonaru. Tych rybackich darów było znacznie więcej, choć nigdy już nie występowały w tak spektakularnych rozmiarach. Teraz, gdy znam realia pracy na statku rybackim, z tym większym podziwem i uznaniem odnoszę się do ciężko pracujących, najczęściej przepracowanych ludzi, którzy chcieli przeznaczyć swój czas na to, by przetransportować ogromnego halibuta, włócznika czy strojnika z pokładu do ładowni, złożyć go delikatnie w bezpiecznym miejscu, tak by nie uszkodzić płetw, nie połamać długiego rostrum, przekazać na bazę, gdzie znów ktoś inny pilotował dar dla jakiegoś muzeum. Jak wielka była wtedy chęć rybaków, by ludziom z lądu przybliżyć i pokazać życie morza! Z upływem lat tych wielkich ryb, prawdziwych okazów, było coraz mniej, pojawiały się stopniowo symptomy przelowienia i to zarówno w odniesieniu do ryb dennych, jak i pelagicznych. Mimo wprowadzania coraz to nowych typów statków charakteryzujących się zwiększoną mocą silników, większym uciążeniem wind trałowych, długością pokładów i możliwością prowadzenia połowów dwuwłokowych, mimo stosowania coraz doskonalszego sprzętu elektronicznego i coraz wydajniejszych technik sieciarskich, wydajności połowowe zaczęły spadać. Kapitan Włodzimierz Siemieniuk powiedział, że dno zostało przeorane na głębokość dwóch metrów i dodatkowo wyłapano wszystkie ptaki, które latały nad łowiskiem! Mniej ryby i niższe wydajności oznaczały dla przedsiębiorstw mniejszą opłacalność, zaczęto szukać drogi do obniżenia kosztów.

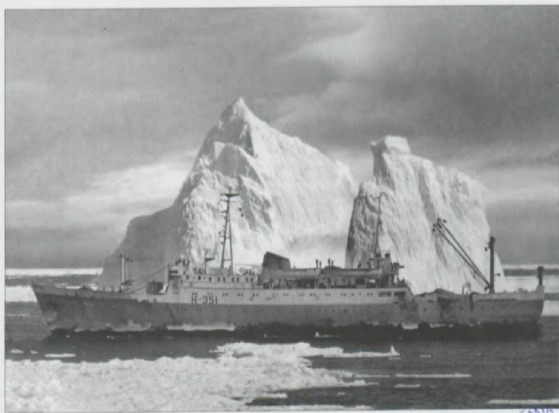
W tym czasie dyrektorem naczelnym „Dalmoru” ponownie został mianowany Lech Stefański, niezwykle dynamiczny i otwarty na wszelkie innowacje fachowiec:

Już od dawna znana była wszystkim stara prawda, że statek rybacki stworzony został po to, by łowić. Jeżeli bazy i statki łącznikowe mogą transportować złowioną przez trawłery rybę, to równie dobrze inni przewoźnicy mogą transportować rybaków na łowiska i z powrotem. Najtaniej mogły to zrobić linie lotnicze. Równocześnie statki można remontować za granicą, oszczędzając w ten sposób na „pustych” przelotach przez cały ocean. Gdy w Zjednoczeniu Gospodarki Rybnej zjawiłem się z pomysłem, by na statkach poławiających na odległych łowiskach dokonać samolotowej wymiany załóg, spytano mnie po koleżeńsku, wprost, czy zgłupiałem. Ale nie ze mną takie numery, byłem dobrze przygotowany do rozmowy. Wszystko miałem dokładnie policzone i w końcu dostałem zgodę z życzliwym ostrzeżeniem, bym potem dobrze wyładował. W dniu 4 marca 1973 roku z Warszawy odleciała po raz pierwszy samolotowa podmiana polskich rybaków w liczbie 139 osób, były to dwie załogi. Łądowaliśmy u południowych brzegów Nowej Fundlandii na małej wysepce





„Aries” w dryfie na Labradorze (1971) – fot. T. Sobieszcański



Labrador – „Taran” na tle góry lodowej (1969) – fot. T. Sobieszcański



Labrador – szalupa z „Cariny” w lodzie (1969) – fot. T. Sobieszcański



„Uran” pod trałem w łodach Labradoru (1969) – fot. T. Sobieszcański



St. Pierre Bank – dobry połów karmazyna („Uran” 1970) – fot. T. Sobieszcański





Mgła – jak zawsze na Georges Bank („Nidzica” 1971) – fot. T. Sobieszczęński



Rybacy przy desce („Nidzica” 1972) – fot. T. Sobieszczęński

Windziarz Heniu  
(„Nidzica” 1971)  
– fot. T. Sobieszczęński



Labrador – oblodzona  
winda kotwiczna („Uran” 1970)  
– fot. T. Sobieszczęński







Piękny okaz halibuta  
– fot. Archiwum MIR

Rybackie łodzie – dorysówki  
na pokładzie portugalskiego  
szkunera – fot. A. Balcerski





St. Pierre Bank – szulfowanie karmazyna („Uran” 1972) – fot. T. Sobieszczański



Trawlery na Ritu Bank (1969) – fot. T. Sobieszczański





Uratowany jacht „Little One” na pokładzie „Belony” – fot. J. Baj



Zakazany połów – homar amerykański – fot. Z. Karnicki

St. Pierre, stanowiącej wraz z nieco większą St. Miquelon terytorium zamorskie Francji. Stąd małymi samolotami, po 40 osób, trzeba było jeszcze odbyć lot około 350 km na północ do małego, nowofundlandzkiego portu Gander, gdzie czekały statki. Zaraz po pierwszej odbyły się następne wymiany, podczas których przewieziono łącznie 567 osób. W ten sposób przedsiębiorstwo „Dalmor” dokonało przełomu w systemie organizacji pracy naszej floty dalekomorskiej. Wkrótce do wymian załóg drogą lotniczą przystąpiły „Odra” i „Gryf”.

Poczynając od 1970 roku Międzynarodowa Komisja Rybołówstwa Północno-Zachodniego Atlantyku (ICNAF), której Polska była członkiem od 1962 roku, rozpoczęła wprowadzanie takich ograniczeń połowowych, jak: ustalanie całkowitego dopuszczalnego połowu dla określonych gatunków, przyznawanie kwot narodowych dla krajów – sygnatariuszy konwencji, określanie minimalnych wymiarów łowionych ryb i wprowadzanie odpowiednich wymiarów oczek w sieci, wyznaczanie okresów, obszarów ochronnych i wielkości przyłowy, limitowanie nakładu połowowego, czyli mówiąc po ludzku, określanie dopuszczalnej liczby poławiających trawlerów i wreszcie poddanie realizacji tych postanowień międzynarodowej kontroli. Ograniczenie dostępu do tradycyjnie poławianych gatunków zmusiło przedsiębiorstwa połowowe do poszukiwania nowych łowisk i gatunków, które nie były dotąd na większą skalę eksploatowane. W 1971 roku trawlerzy „Gryfa” i „Odry” wyposażone we włoki pelagiczne podejmują po raz pierwszy na skalę przemysłową połowy kalmarów na Georges Bank. Rok później, od maja do lipca, między sezonem makrelowym a śledziowym, połowy kalmarów podejmują trawlerzy dalmorowskie. W kolejnych latach łowiska kalmarowe zostały poszerzone o rejony Nowej Szkocji i Nowej Fundlandii, które były eksploatowane aż do 1982 roku. W 1973 roku gryfowskie trawlerzy B-29 rozpoczynają na łowiskach Nowej Fundlandii połowy gromadników, których ikra przeznaczona jest na eksport do Japonii. Połowy tych ryb trwały do 1978 roku. Równocześnie prowadzono intensywne działania zwiadowcze zarówno statków naukowo-badawczych, jak i trawlerów przemysłowych wydzielonych z przedsiębiorstw do zwiadu ciągłego.

W 1972 roku w zwiadzie takim uczestniczył dalmorowski „Jowisz” dowodzony przez kapitana Macieja Jeża:

Po raz pierwszy w „Dalmorze” zastosowano taką formę poszukiwań koncentracji ryb i informowania o wynikach pozostałych statków floty. Załoga statku, który wyznaczony był do prowadzenia zwiadu ciągłego otrzymywała stałe wynagrodzenie. Mogliśmy więc pozwolić sobie na eksperymenty łowcze i poszukiwania w różnych dziwnych miejscach, kierując się naszym doświadczeniem, wiedzą i intuicją. Zagwarantowanie nam stałej i nienajgorszej

pensji stwarzało komfort psychiczny, z drugiej jednak strony stanowiło pułapkę, z której było tylko jedno wyjście – szukać i znajdować. Nie wyobrażałem sobie, by brać pieniądze za nic i jeszcze na dodatek, gdy patrzy na to cała flota, koledzy, którzy w ostatecznym rozrachunku płacą za naszą „wycieczkę”. Byłem wtedy młodym kapitanem, pierwszy kapitański rejs robiłem na „Cygnusie” w 1968 roku, później przez krótki czas byłem instruktorem na statkach rumuńskich. Po powrocie do „Dalmoru” udało mi się w 1971 roku zająć drugą lokatę w sporządzanych przez Dział Połowów tabelkach, wykresach i słupkach. Myślę, że ten wynik, ale również fakt, iż na ogół byłem lubiany przez kolegów, dały podstawę do wysłania mnie w zwiadowczy rejs. Popłynęliśmy z kapitanem Augustynem Mrozowiczem, który jako I oficer przygotowywał się do prowadzenia podobnego rejsu w następnym roku. Zastępcą kapitana ds. zwiadu był Józef Miłosz z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Rękojmią, że w tej trudnej wyprawie nie będzie w maszynie niespodzianek, był doświadczony starszy mechanik Wiesław Grzędziela. W marcu i kwietniu prowadziliśmy poszukiwania przy Nowej Fundlandii, zapuszczając się daleko na północ, aż pod Ziemię Baffina. Miałem dobre kontakty z rybakami radzieckimi. Od zaprzyjaźnionego kapitana ze statku „Olentuj” dostałem informacje o dorszu, który pojawił się w okolicy ujścia Rzeki Św. Wawrzyńca. Rosjanie byli od nas mocniejsi, mieli w asyście lodołamacz i helikopter do dyspozycji. Gdy ruszyliśmy w tamtym kierunku, na radarze pokazały się liczne mocne punkty, myślałem, że to Niemcy podsłuchali naszą rozmowę. Tymczasem nie były to statki, a zgrupowanie gór lodowych, których w sumie naliczyliśmy blisko 80! Ale dorsz był i krótko po tym rzuciła się na niego nasza flota. Odnieśliśmy sukces! Później jeszcze udało się nam kilka razy naprowadzić flotę na koncentracje ryb. Jestem przekonany, iż wtedy zarobiliśmy na naszą pensję.

Starszy mechanik Wiesław Grzędziela wspomina ten rejs:

Statek to wielkie pudło rezonansowe, w którym doskonale niosą się różne odgłosy. Będąc głęboko pod pokładem, rybacy podświadomie wyczuwają, że właśnie wybierany jest duży hol, bo słychać drgania kabli na windzie, innym razem, gdy jest tylko „pindel” lub „bosmańskie jajo”, wiedzą, że nie ma po co wychodzić na pokład. W tym wielkim pudle rezonansowym maszynownia zajmuje miejsce szczególne. Tu bije serce statku i my mechanicy dzień i noc czuwamy nad jego dobrą kondycją. Wiemy, kiedy jest zmęczone, kiedy potrzebuje odpoczynku, a kiedy pracuje lekko i z radością. Zegary, wskaźniki, czujniki, mierniki mówią nam o tym, w jakim stanie są wszystkie mechanizmy. Oprócz tego, a może przede wszystkim, jest jeszcze słuchanie pracy silnika, agregatów, pomp, wirówek... Mimo iż wydaje się to na pozór niemożliwe, w tym potwornym hałasie wprawne ucho jest w stanie odróżnić dźwięki mówiące o pracy poszczególnych urządzeń. Tak, ale tylko wtedy, gdy jednostka płynie po wodzie! Gdy wpływa w lody, całe wieloletnie uczenie się statku i

jego odgłosów staje się mało przydatne. Pojawiają się zupełnie nowe, trudne do zidentyfikowania dźwięki. Trzęsie tak, jakby jechać wozem z metalowymi obręczami po zmrożonej grudzie, po bruku. Słychać przeraźliwy zgrzyt i pisk blaszanych burt, ściskanych w lodowej obręczy. Wydaje się, że w każdej chwili nastąpi przebicie i do pomieszczeń zacznie wdzierać się woda. Stopniowo ta porażająca muzyka staje się codziennością, przy której się wydaje i wybiera się, pracuje i odpoczywa, je posiłki i śpi. Gdy od drgań statku nie wypadają z zębów plomby, to nie jest źle! W tym okresie nie wszystkim jednostkom poławiającym w lodach udawało się ujść cało. „Neptun” doznał uszkodzenia śruby i kadłuba, „Feniks” przebił burty, poważne kłopoty techniczne miał „Uran”. Nam tym razem się udało, bo nie odnotowaliśmy żadnej poważniejszej awarii. Nad „Jowiszem” czuwał Jowisz, któremu tak jak umiał pomagał nasz Maciek Jeż – szczęściarz, a jemu z kolei pomagała cała załoga. Będąc tam wtedy, bardzo tęskniło się za Afryką... Później, po rejsie, prasa opisując naszą wyprawę nazywała Maćka: „Traperem z Wielkiej Ławicy”, „Chartem Północnego Atlantyku”, „Północnym Zwiadowcą”. W każdym powiedzeniu jest zawsze trochę prawdy, rejs był bardzo trudny i zrobiliśmy w nim łącznie blisko 40 tysięcy mil.

W 1973 roku podobny zwiad na wodach Labradoru i Nowej Fundlandii prowadził kapitan Augustyn Mrozowicz na „Dalmorze”. Tym razem zastępcą kapitana ds. zwiadu był Krzysztof Zaczek z MIR-u. Dalsze prace zwiadowcze na całym północnym Atlantyku, ze szczególnym uwzględnieniem wód kanadyjskich prowadził „Dalmor” aż do kwietnia 1975 roku. W tym czasie statkiem dowodzili kapitanowie Romuald Dakowicz i Leonid Cybulski, ich zastępcami ds. zwiadu byli K. Zaczek i J. Miłosz. Głównymi portami, do których zachodziły nasze statki, były przede wszystkim Halifax i Boston. Tutaj wykonywano remonty, pobierano zaopatrzenie, tu była pomoc medyczna, tu do agenta przychodziła poczta z kraju. Zasadą było, iż statek wracający z portu zabierał na łowisko listy dla całej floty. Czasami przekazywanie listów w morzu natrafiało na nieoczekiwane przeszkody. Tomasz Sobieszkański był na „Ariesie” III oficerem:

Od przyścia na Georges Bank minęło już z górą sto dni, a nie otrzymaliśmy jeszcze żadnych listów. Jakoś tak niefortunnie się układało, że statek, na którym była poczta z Halifaxu, zawsze był gdzieś z drugiej strony łowiska i wciąż było zbyt daleko, aby ją odebrać, tym bardziej, że przeskakiwała ze statku na statek i niemałego trudu wymagało samo śledzenie jej losów. Dla nas rybaków listy odgrywają bardzo ważną rolę, nie tylko dlatego, że jesteśmy odseparowani od bliskich na długie miesiące, bo takich ludzi na świecie jest sporo, ale przede wszystkim dlatego, że nie mamy wielu okazji zarówno do otrzymania poczty, jak i jej wysłania. Listy, których dostajemy często po kilka w jednej poczcie, są



dla nas bezcenne i tak bardzo oczekiwane, gdyż stanowią niewątpliwy znak, że ktoś o nas myśli, że kocha, że tęskni, że mamy dla kogo pracować i mamy gdzie wracać. Gdy bardzo długo nie ma poczty, załoga staje się nerwowa, trudna w kontaktach i mniej wydajna w pracy. Rybacy izolują się w swoich kabinach, zamiera niemal towarzyskie życie – oni próbują wejść swymi myślami i wyobraźnią do swych domów, zajrzeć do żon, dzieci, rodziców. Czasem rozmawiają sami z sobą, jakby rozmawiali z kimś bliskim. Ludzie stają się wówczas tak drażliwi, że trzeba bardzo uważać, aby przez jakieś głupstwo, żart, nie wywołać kłótni czy spięcia. Na początku rejsu każdy dowcip jest przyjmowany z ogólnym śmiechem i co najwyżej z równie śmieszną ripostą. Teraz lepiej nie wspominać, co się dzieje z byle powodu. Tym razem listy znalazły się wreszcie blisko nas, były na „Laskarze”, która w poszukiwaniu ryby podeszła na naszą pozycję. Gdy dowodzący „Ariesem” kapitan Kazimierz Opioła nawiązał z „Laskarą” łączność, okazało się, że trzy dni temu całą pocztę zabrał „Lodowik” i popłynął do bazy. „Laskara” pozbyła się kłopotu, wychodząc ze słusznego zresztą założenia, że najłatwiej statkom odbierać pocztę z baz, do których wcześniej czy później każdy z nas przecież podejdzie. Nasza kolejka wypadła dopiero za tydzień! Sezon śledziowy na Georges Bank obsługiwały dwie bazy: „Gryf Pomorski” i „Pomorze” kotwiczące w rejonie Cape Cod. To było kawał drogi od miejsca, gdzie łowiliśmy. Trudno rzucić rybołówstwo na parę dni tylko po to, aby odebrać pocztę. Trzeba było uzbroić się ponownie w cierpliwość i mieć nadzieję na rychłe zejście do bazy. W mesach panowało milczenie, każdy zjadał posiłek bez słowa i znikał na dolnych pokładach. Atmosfera była okropna. Nasz Radio od tygodnia próbował połączyć się z krajem, ale jak na złość propagacja była kiepska i brak było słyszalności umożliwiającej rozmowy. Wybieranie ostatniego holu przed zapowiedzianym zejściem z łowiska załoga przyjęła z widoczną ulgą. Kiedy dobijaliśmy do „Pomorza”, słońce już dawno skryło się za horyzontem. Pogoda była nie najlepsza. Z północnego zachodu wiał chłodny, dokuczliwy wiatr; zaglądał pod ubrania stojącym na pokładzie rybakom, którzy kulili się, stawiając na sztorc kołnierze rybackich kurtek i odwracając się tyłem do niego. Jeszcze nie zamocowano wszystkich cum i szpringów, a już dotarła do nas ta najgorsza z informacji, że cała pocztą została przekazana na „Gryfa Pomorskiego”, gdyż „Pomorze” po obsłużeniu nas schodzi do kraju. Zapadał zmierzch i światła wszystkich statków były już widoczne bardzo wyraźnie. Około pięciu mil od nas, zęsięcie oświetlony, z dwoma statkami przy burtach, kotwiczył „Gryf Pomorski”. Postanowiłem popłynąć tam szalupą choć pogoda była niezachęcająca. Tam były listy, które możemy mieć za niecałe dwie godziny! Kapitan Opioła długo zastanawiał się, zanim dał mi pozwolenie, czując nastroje załogi, uległ. Zabrałem latarkę, raketnicę i zgłosiłem kapitanowi gotowość do drogi. Ekipa złożona z ochotników, ubrana w kamizelki ratunkowe, nie była duża: mechanik, motorzysta, dwóch rybaków, technolog, który zawsze był gotowy na każdą

awanturę i ja jako dowódca wyprawy. Kapitan dał znać i łódka powędrowała na wodę. Płynęliśmy teraz z falą, więc szalupa szła sucho i przyjemnie. Rufą trochę zamiatało, bo stery w naszych łodziach ratunkowych są mało sprawne, ale było to w tej chwili nieważne. Szybko zostawał za rufą nasz statek, przed nami, coraz lepiej widoczny, rzęsiście oświetlony, rósł w oczach „Gryf Pomorski”. Nikt nawet nie zwrócił uwagi, że wiatru gwałtownie przybrało, a fala zrobiła się wyższa. I wtedy stało się to najgorsze, pękł przewód chłodzenia i zatarł się silnik! Rzuciliśmy się do wiosła, które stanowiły nasz ostatni ratunek. Wzmagający się wiatr i zgodny z nim prąd niosły szalupę szybko na otwarte morze. Gdybyśmy dali się tak ponieść, to burte „Gryfa” minęlibyśmy o jakieś 100 metrów. Mieliśmy cztery wiosła. Ciężka, niezgrabna szalupa mogła być nimi poruszana na spokojnej, gładkiej wodzie, ale teraz? Poдалем tempo, ale z przerażeniem patrzyłem, jak wiosła wyskakują moim rybakom i mechanikom z wody, jak ślizgają się po grzbietach rosnącej fali, jak wioślarze uderzają się wzajemnie w plecy ich końcami. Posadziłem najmłodszego motorzystę do steru i sam, będąc co nieco większy, chwyciłem wiosło.

„Gryf Pomorski” był coraz bliżej. Przy jego lewej burcie cumowała „Kunatka” i tam powinniśmy dobić. W szalupie chlupotało już sporo wody, która sięgała nam do kolan, ale nikt nie zwracał na to uwagi, byliśmy mokrzy od stóp do głów. Zbawczy statek był tuż-tuż, ale na burcie nikt nas nie oczekiwał. Nie było żadnego opuszczonego sztormpapu ani śladu cum. Jeżeli nikt nas nie zobaczy i nie rzuci jakiejś liny, to niesieni wiatrem, falą i prądem minięmy statek wzdłuż burty. Niosło nas niezwykle szybko. Dopiero przy statku dało się zauważyć, jak wysoka jest już fala. Wyszarpnąłem zza paska raketnicę, załadowałem zielonym nabojem i wypaliłem w mostek „Kunatki”. Ktoś wybiegł na skrzydło.

Byliśmy już na śródokręciu. Fala odbita od burty statku nakładką wlewała się do szalupy. Wolna burta łodzi była już bardzo niska i woda przelewała się przez nią niemal bez przerwy. Sunęliśmy wzdłuż burty i gdy już dochodziliśmy do rufowego obła, w ostatnim momencie z góry poleciała gruba lina. Złapałem ją w momencie, gdy szalupa mijała rufę statku. Udało się obłożyć ją na dziobowym haku. To były tylko sekundy wytchnienia, lina naprężyła się gwałtownie, szarpnęło łodzią, która w chwilę potem zanurkowała w nadchodzącej wzdłuż burty fali. Zaczęliśmy wybierać wodę, zacumowaliśmy przy burcie i wreszcie mogliśmy wejść na statek. Mokrzy, zziębnięci wpadliśmy w opiekuńcze ręce kolegów. Przez radio zameldowałem o naszej sytuacji kapitanowi Opiole. Zawsze podziwiałem jego opanowanie i spokój nawet w bardzo trudnych sytuacjach. I tym razem rozmowa z nim bardzo mi pomogła, wiedziałem, że nie da nam zginać. „Kunatka” miała niedługo odbijać i jej kapitan obiecał podholować nas na wiatr, powyżej „Pomorza”, bo wtedy z wiatrem jakoś sobie poradzimy. Wreszcie mieliśmy listy i teraz najważniejsze było dowieźć je bezpiecznie na nasz statek. Paczkę zawiniętą w worek foliowy

powiesiliśmy technologowi na szyi, był z nas najlepszym pływakiem. Niestety pogoda wciąż się pogarszała, nadchodził sztorm.

Po odbiciu od bazy „Kunatka” poruszała się wolniutko na wiatr, tak aby szalupa na holu nie nurkowała w każdej fali, która już teraz była bardzo wysoka. Minęliśmy w ten sposób nasz statek może w odległości 200 metrów. Widziałem, jak na burcie „Ariesa” rozstawiano rybaków i wywieszano liny. Kapitan Opiola osobiście nadzorował przygotowania do złapania naszej łodzi. Pomyślano nawet o ludziach na „Pomorzu” i statku stojącym po drugiej burcie, na wypadek gdyby nie udało się powiosłować tam, gdzie powinniśmy. „Kunatka” zatrzymała maszyny jakieś dwa kable powyżej „Ariesa”. Podciągnęliśmy szalupę pod burtę trawlera na wysokość trapu łodziowego. Trzeba było wsiadać, ale wyglądało to niezachęcająco. W szalupie znów była woda i zanim ją wylaliśmy, ubrania przemokły. Oddaliśmy cumy, chwycili za wiosła, „Kunatka” kopnęła maszyną do przodu i zaczęliśmy dryfować. Niczym starożytny żeglarz sterowałem wiosłem, bo ster straciliśmy, chłopaki wyjątkowo składnie wiosłowali, ale szalupa szybko napelniała się wodą i coraz trudniej było nią manewrować. Silny prąd zaczął nas znosić w środek między związane cumami statki. Tylko nadludzkim wysiłkiem uratowaliśmy się przed wejściem między dwa skaczące na wysokiej fali kolosy. Jeszcze raz... i rufa łodzi minęła się o długość wiosła z dziobem „Ariesa” po właściwej stronie. Z góry poleciały liny talii i mantaly. Moi kochani, fantastyczni wiosłarze zgrabnie i szybko podhaczyli łódkę i mogłem ryknąć moją ostatnią komendę w tej szaleńczej wyprawie:

– Górrraaaa!!! Był już środek nocy, ale nikt na statku nie spał. Teraz dopiero poczułem obezwładniające zmęczenie. Technolog zdjął z szyi ociekający wodą foliowy worek i położył go przed kapitanem na nawigacyjnym stole. Kapitan bez słowa nalał mi pełną herbacianą szklankę whisky, którą wychyliłem jednym duszkiem i poszedłem do kabiny. Zdjąłem mokre ubranie, obmyłem słoną wodę z całego ciała i przewróciłem się na koję, byłem obolały i zupełnie bezwładny – zasnąłem natychmiast. Gdy poranne słońce zajrzało do kabiny przez bulaj, zobaczyłem na kabinowym stoliku wielomiesięczną pocztę od mojej ukochanej Fregaty.

Pod koniec sierpnia 1972 roku wyruszył z Gdyni na łowiska północno-zachodniego Atlantyku statek badawczy „Wieczno”. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami dotyczącymi rozpoczęcia wspólnych polsko-amerykańskich badań rybackich, statek w pierwszych dniach października zawinął do Woods Hole, gdzie mieści się siedziba jednego z instytutów pracującego na rzecz amerykańskiego rybołówstwa – Północno-Wschodniego Centrum Rybackiego (NEFC). Dalsza część rejsu była prowadzona już wspólnie z amerykańskimi naukowcami. Marianna Pastuszak, która uczestniczyła w tej

wyprawie, prowadząc badania oceanograficzne, przypomina pierwszy okres współpracy:

Wykorzystywaliśmy zarówno nasz własny sprzęt, jak też amerykański, między innymi siatki typu Bongo do połowu ichtioplanktonu, które były swoistą nowością w pracach badawczych. Pierwsze dni rejsu były nie tylko wzajemnym poznawaniem siebie, nauką komunikowania się przy ograniczonej znajomości języka angielskiego przez Polaków, ale także instruktażem posługiwania się amerykańskim nowoczesnym sprzętem badawczym.

W ten sposób rozpoczęła się trwająca do 1987 roku współpraca Morskiego Instytutu Rybackiego i Instytutu w Woods Hole. W tym czasie „Wieczno” odbyło 18 rejsów na północno-zachodni Atlantyk, w kilkunastu brała udział Marianna Pastuszek, w pięciu rejsach była kierownikiem naukowym. Badania prowadzone przez „Wieczno” dotyczyły przede wszystkim oceny zasobów ryb, pobierania prób planktonu i gromadzenia informacji o stanie środowiska morskiego. Bywało, że statek podejmował zadania szczególne, jak na przykład prowadzenie w styczniu i w lutym 1977 roku prac związanych z oceną stopnia degradacji środowiska w wyniku katastrofy tankowca „Argo Merchant” w rejonie Georges Bank. „Wieczno” w pamięci tych, którzy na nim pływali, Polaków i Amerykanów, było statkiem nad podziw bezpiecznym, przyjaznym i mającym swoją „duszę”, jednym słowem był to szczęśliwy statek. Marianna Pastuszek przepływała na różnych statkach łącznie 6 lat, większość z nich na pokładzie „Wieczna”:

Dla kogoś z zewnątrz, czyli spoza świata marynarzy, rybaków, czy w tym przypadku pracowników naukowych związanych z morzem – wszelkie wyprawy morskie mają znamiona niezwyklej przygody. Z lądowych braci nikt nigdy nie zapytał, ile dni było spędzonych w portach amerykańskich (a było ich 6-7 w 90-dniowych rejsach), nikt nigdy nie zapytał, jak wygląda praca na morzu (a była to praca po kilkanaście godzin dziennie, często w trudnych warunkach pogodowych), natomiast wszyscy byli żądni wiedzy o Ameryce, która wtedy była tak odległa jak dzisiaj kosmos. Nikt z lądowych braci nie był w stanie zrozumieć, że zmęczenie może osiągnąć taki pułap, że prosi się Boga o choć chwilę sztormu, po to, żeby położyć się do kości na kilkanaście nieprzerwanych godzin. Wszystkich fascynowała przygoda, bo ta przygoda jest dla wielu nieosiągalna nawet dzisiaj, a co dopiero w latach przed momentem otwarcia Polski na świat, i tym samym przynajmniej potencjalnych możliwości swobodnego przemieszczania się po świecie. Ta przygoda odbierana jest przez wielu jako jedno pasmo szczęśliwych okazji do spotkania wspaniałych ludzi z odmiennych kultur, poznawania i upamiętniania uniesień duchowych na kliszach aparatów fotograficznych. To wszystko jest prawdą, ale jest zawsze tzw.

druga strona medalu. Taką człowieka ma naturę, że retrospektywne spojrzenie na własne przeżycia jest zwykle związane z wymazywaniem z pamięci tego, co było trudne, groźne lub nieprzyjemne, a pozostawianiem w pamięci tego, co do dzisiaj jest swoistym balsamem dla duszy. Są jednak takie przeżycia ludzi morza, które wpisane są w ich pamięć na zawsze i te zwykle należą do grupy najsilniejszych emocjonalnie.

Pamiętam początek stycznia 1980 roku. Przygotowania do kolejnego rejsu polsko-amerykańskiego w ostatniej fazie, po raz kolejny jestem kierownikiem naukowym. Kapitanem statku jest młody człowiek, pierwszy raz przejmujący tę szalenię odpowiedzialną rolę. Na burcie „Wieczna” oprócz załogi stałej, czterech członków ekipy ze strony polskiej i planowanych po pięciu zmieniających się członków ekipy amerykańskiej, po dopłynięciu do USA. Kapitan tuż po wyjściu z Gdyni postanawia zdobyć, jak to określił, „błękitną wstęgę Atlantyku”, czyli przepłynąć Atlantyk w rekordowo krótkim czasie. Poprzedni kapitan, człowiek o ogromnym doświadczeniu i przeogromnym respekcie dla żywiołu wody, przyzwyczał wszystkich na statku do tzw. bezpiecznego przekraczania Atlantyku, tzn. w okresach wzmogonych sztormów (jesień, zima) wybierania ortodromy na szerokości Azorów, lub często znacznie bardziej na południe od Azorów. W styczniu 1980 roku szykowałą się „szybka” północna ortodroma. Już Zatoka Biskajska nie była przyjemna, a prawdziwe piekło rozpoczęło się na wysokości Azorów. Silny wiatr północny, z dnia na dzień przybierający na sile i boczna, bardzo męcząca fala. Doba, dwie bardzo silnych przechyłów statku przy wietrze 9-10° B jest jeszcze do zniesienia, bo tyle może organizm wytrzymać praktycznie bez snu. W kojach pozakładane dodatkowe deski sztormowe, ale i to niewiele pomaga, jeśli co chwila leży się naprzemiennie na ścianie kabiny i na desce sztormowej. Kucharz już nie był w stanie gotować w swojej kuchni na rufie, gdzie oprócz przechyłów bocznych mają często miejsce silne noszenia w górę i w dół. Decyduje, że będzie przygotowywał dania jednogarnkowe. Po kilku dniach ciągle trwającej gehenny nie ma już wielu chętnych do jedzenia czegokolwiek i nawet starzy marynarze mają dość tego piekła, w którym należy balansować ciałem i głęboką miską trzymaną kurczowo w rękę tak, by jej zawartość nie wylądowała na szotach. Dalej zdobywamy „błękitną wstęgę Atlantyku”. W pewnym momencie dochodzi jednak do swobodnego buntu i wywarcia presji na kapitanie, aby rozpoczął sztormowanie, czyli ostre trzymanie kursu na wiatr. Sztormujemy kilka dni i widać, jak oddala się od nas „błękitna wstęga Atlantyku”. Zatem niedoszły zdobywca, bez uprzedniego przygotowania ludzi i statku do tego manewru, postanawia około godziny czwartej nad ranem zrobić zwrot, czyli obrócić statek o 180° przy szalejącym sztormie. Jego celem jest przemieszczenie się bardziej na południe, czyli w strefę o znacznie mniejszym nasileniu wiatru. W trakcie manewru nasze „Wieczno” dostaje przechyłu bocznego 47° (to pamiętamy dokładnie z odczytu z wychyłomierza na mostku!), przykleja się burta do wody i ten stan



leżenia na burcie wydaje się trwać wieczność, zanim statek w konwulsyjnych ruchach podnosi się do pionu. Wszyscy wysypujemy się z koi na podłogę i choć sponiewierani, znajdujemy siły, aby złapać kapoki (po co?) i wygramolić się z kabin na korytarz. Na korytarzu pełno wody, która dostała się przez wybite i nie zabezpieczone blind-klapami bulaje, z maszyny wrzask, że kominem wlała się ogromna ilość wody na silnik. Silnik zacharczał, zapluł, ale łaską daną od Opatrzności nie spalił się i nie zatrzymał. Dzisiaj, gdy patrzymy na to, co się wtedy działo wśród kipieli Atlantyku, przy sile wiatru, która zrywa i niesie pył wodny, nie mówiąc o kilkunastometrowych falach – wiemy, że był to cud ocalenia, i że nie było nam pisane pozostawić swych ciał na wieki w wodach oceanu.

Gdy minęło najgorsze i sytuacja manewrowa statku została opanowana, zjawił się w mojej kabinie członek ekipy naukowej, który był równocześnie I sekretarzem PZPR w Instytucie. Wybrał się w ten rejs, bo chciał trochę dodatkowo dorobić do pensji. Był to człowiek młody i bardzo pozytywnie postrzegany przez większość pracowników. Bładozielony na twarzy, z wytrzeszczem oczu wskazującym nie tylko na chorobę morską, ale także na ogrom przerażenia i bezsilności, wtoczył się do kabiny, w której na podłodze leżało krzesło, butelki po wodzie mineralnej, cytryny, papiery i inne rzeczy, które powypadały z różnych zakamarków. Nieruchomo stał tylko ciężki, niski fotel, który zakłinał się pomiędzy obudową umywalki a metalowymi nogami stołu przykręconego do podłogi. Zarzucenie statku na burtę spowodowało, że jakby automatycznie został posadzony w tym fotelu i z tego miejsca przesywającym i jednocześnie błagalnym wzrokiem szukał nadziei w mojej osobie. Twarz jego pokryła się kroplami potu; krople potu pojawiły się na końcach palców u dłoni, które spoczywały na oparciu fotela; nogą zapierał się o stojącą obok szafę, aby zabezpieczyć się przed wypadnięciem z fotela. Do dzisiaj pamiętam jego słowa: „Przychodzę do pani ze specjalną prośbą. Wiem, że jest pani człowiekiem głęboko wierzącym (w każdym rejsie za moją półkę przy koi zatknięty był święty obrazek, na półce leżała gruba i duża książka do nabożeństwa; ja przed każdym rejsiem byłam tak przygotowana, jak powinien być przygotowany katolik przed swym ostatnim przejściem „na drugi brzeg”) i dlatego odważyłem się tutaj przyjść i prosić panią o modlitwę za nas wszystkich – o to, aby dane nam było powrócić żywymi do kraju. W tym piekle, jakiego doświadczamy tu na morzu – jedyna nadzieja w Bogu. Niech się pani modli do Matki Boskiej o wstawiennictwo za nas do Boga”. Nie odmówiłam, bo i bez tego całą nadzieję pokładałam w Bogu. Dane nam było zakończyć ten rejs szczęśliwie, choć pod względem pogodowym, jak i w kwestii braku wiary w umiejętności zawodowe tego, w którego rękach leżało życie wielu istot ludzkich na statku, był to najgorszy rejs w moim życiu. „Błękitna wstęga Atlantyku” nie została zdobyta, a przelot przez Atlantyk należał do najdłuższych, najcięższych i najbardziej niebezpiecznych chyba w całej chlubnej historii wspaniałego statku o nazwie „Wieczno”. Do



dzisiaj pamiętam słowa powtarzane przez tych, których traumatyczne przeżycia dosięgły najbardziej: „Boże, zamień to morze w łąkę – a pójdę do kraju na piechotę i moja noga już nigdy nie stanie na statku”.

W tym czasie obowiązywała już na wodach kanadyjskich, wprowadzona 1 stycznia 1977 roku, 200-milowa strefa wyłącznego rybołówstwa. Również w tym samym roku, 1 marca, 200-milową strefę wyłącznego rybołówstwa ogłosiły Stany Zjednoczone. Nowe regulacje spowodowały w latach 1977-1978 gwałtowne obniżenie polskich połowów. W następnych latach eksploatacja łowisk północno-zachodniego Atlantyku odbywała się w sposób ograniczony, a jej warunkiem było wykupienie licencji, zawarcie umów kooperacyjnych lub prowadzenie badań naukowych. Pionierem, który organizował skup śledzi z sejnery kanadyjskich, był Jan Ginter – „Kapitan Fundy”, w tym czasie Główny Specjalista ds. Nawigacyjnych w „Odrze”:

W drugiej połowie 1976 roku przebywałem w Kanadzie, w Montrealu i Yarmouth, gdzie wspólnie z „Rybexem” i korzystając z pomocy Biura Radey Handlowego Ambasady miałem opracować i wprowadzić w życie zasady współpracy naszych trawlerów burtowych z jednostkami kanadyjskimi. W myśl wcześniejszych ustaleń sejnery kanadyjskie miały dostarczać złowione śledzie na nasze statki bazujące w zatoce Fundy. Sprawa teoretycznie była bardzo prosta: oni łowią, my za dostarczoną rybę płacimy i na pokładach naszych statków surowiec konserwujemy. Gdy pierwszy nasz statek „Mamry” z kapitanem Janem Pfeifferem pojawił się w dniu 28 czerwca w Yarmouth, okazało się, że rybacy kanadyjscy reprezentowani przez „Atlantic Fishermen's Association” nie są do współpracy gotowi. Nam spieszyło się, by zarabiać; oni mogąc oddawać rybę na ląd, zaczęli grać na zwłokę. Pojawiło się szereg problemów technicznych, a to nasze burty są za wysokie, a to brak sejnery chętnych, by z nami współpracować. Wyczuwałem tu dywersję ze strony kanadyjskiego przemysłu rybnego, który bał się utracić monopol na skup ryby od rybaków, byliśmy dla nich konkurencją i nikt nie wiedział jak dużą. Wkrótce przyplłynęły cztery pozostałe nasze statki. Zakupiliśmy ponton z silnikiem, by móc się ze sobą komunikować, gdyż nie wszystkie nasze problemy nadawały się do uzgadniania drogą radiową. Po licznych rozmowach, interwencjach, naciskach, ale również wykorzystywaniu naszego wdzięku i czaru osobistego wyłoniona została grupa współpracujących z nami sejnery. Okazało się, że przeładunki śledzia odbywać się będą nie za pomocą siatek, a używanych przez sejnery pomp. Pierwsza operacja przekazania śledzi z sejnery „Tommie & Arnie” na „Mamry” miała dramatyczny przebieg i mało brakowało, by porozumienie, które na dobrą sprawę jeszcze nie zaczęło funkcjonować, się rozpadło. Ryby było dużo, sejner otoczył siecią ładną ławicę, ze 40 ton, podciągnął do prawej burty i każe nam podejść również z tej samej strony, bo na lewą burtę ich pompa nie sięga.

„Bierzecie rybę, albo ją wypuścimy i wtedy koniec naszej współpracy!”. Kapitan Pfeiffer, kiedyś pływał u mnie jako oficer, nie chciał podejść, bo bał się, że sięć wkreśli się w śrubę. On był kapitanem i odpowiadał za statek, ja wiedziałem, że dam radę wykonać ten manewr bezpiecznie. Teraz myślę, że może zachowałem się zbyt gwałtownie, cholera, taki mam charakter, ale dobiliśmy, ryba została odebrana, lasty pomierzone, wyskalowane i wreszcie zaczął się prawdziwy skup. Okazało się, że dzięki małym przeróbkom technicznym możliwe jest odbieranie ryby również z lewej burty sejnów. Ruszyła produkcja, robiąc po 200 beczek śledzia kakowanego, zarabialiśmy godziwie. Nawiazywały się nici sympatii między Polakami i Kanadyjczykami, coraz lepiej nam się współpracowało. Na przełomie września i października kończy się w tym rejonie sezon śledziowy, psuje się pogoda, ryba ulega rozproszeniu. Pod koniec października przyleciał do Montrealu dyrektor „Odry” Juliusz Hebel. Po rozmowach z przedstawicielami kanadyjskiego rybołówstwa powstała propozycja, by w miejscu niektórych kanadyjskich nadbrzeżnych mączkarni, polskie firmy umieściły przetwórnice z maszynami „Arenco”, produkujące filety śledziowe. Pracowałyby tam polskie załogi. Projekt przepadł w Warszawie.

Pod koniec września 1975 roku w pobliżu Bostonu doszło do spotkania jachtu „Gedania” z bazą rybacką „Pomorze” i stojącą przy jej burcie „Luzytanka”. Jacht po nieudanej próbie sforsowania Przejścia Północno-Zachodniego płynął w stronę Kanału Panamskiego. Wiele lat później, gdy zbierałem materiały do wystawy „Polacy w wyprawach polarnych” i rozpytywałem Dariusza Boguckiego, kapitana „Gedanii” o tamten rejs, usłyszałem:

Mieliśmy zamiar pokonać Przejście Północno-Zachodnie i później wzdłuż zachodnich wybrzeży obu Ameryk dotrzeć do Antarktyki, by stamtąd wrócić do kraju. Władze kanadyjskie zdecydowały jednak za nas, że musimy przegrać, zanim jeszcze na dobre mogliśmy się zmierzyć z Przejściem. Nie dostaliśmy zgody, by tamtędy płynąć. Postanowiliśmy całą załogą, że jeśli nie możemy zrobić rejsu wokół obu Ameryk, to opłyniemy chociaż Amerykę Południową. Po odwiedzeniu Gothab i St. Johns szliśmy na południe w stronę Nowego Jorku. Niestety, na jachcie powoli zaczęły się pojawiać problemy techniczne, uszkodzeniu uległa maszyna sterowa, złamał się spinakerbom i co najgorsze pękła rura wydechowa, przez którą zaczęła się do wnętrza dostawać woda. Wiedziałem, że przy Nowej Fundlandii i na Georges Bank poławia polska flota rybacka, gdyby tak móc skorzystać z ich pomocy? Przez Gdynia Radio ustaliliśmy, że baza „Pomorze” obsługuje flotę łowczą, stojąc w zatoce Maine. Gdy już tam prawie dotarliśmy, baza chroniąc się przed nadciągającym huraganem „Gladys”, weszła do zatoczki za przyłaskiem Cod. Powitano nas entuzjastycznie, znów spotkali się rybacy i żeglarze. Dzięki fachowcom z bazy dość szybko udało się zlikwidować nasze kłopoty techniczne, zrobiliśmy kąpiel, a koledzy, by chociaż móc popatrzeć na piękną Polkę, jak jeden mąż udali się do gabinetu

dentystycznego. I ja wyskrobałem się na wysoką burtę, odwiedziłem kapitana, który poprosił, bym przed wieczornym seansem filmowym opowiedział załodze bazy o naszym rejsie. Zwykle nie mam zahamowań przy tego rodzaju spotkaniach, potrafię i lubię opowiadać, tym razem jednak miałem wyraźną treść. Właściwie to oni mogliby nam opowiedzieć o swoich rejsach. Bardzo dobrze wspominam to spotkanie, a właściwie rozmowę o tym, jakie potrafią być lody, fale, mgły, cisze i sztormy. Odbiliśmy w pośpiechu, bo właśnie jeden z kolejnych sztormów nadchodził...

Eugeniusz Moczydłowski, dzisiaj kapitan Mesy Kaprów Polskich Bractwa Wybrzeża, a wtedy członek załogi „Gedanii”, zachował z tego spotkania niezatarte wspomnienia:

Nasz rejs trwał od początku lipca, już kilka razy zdarzyło nam się wypić za cudem uratowane życie, więc nasze zapasy były na wyczerpaniu. Tutaj doznaliśmy niezwykle ciepłego przyjęcia. Gdy tylko zakończyliśmy naprawy, zostaliśmy przez chłopaków z bazy porwani do kabin, gdzie wreszcie mogliśmy odpocząć od „Gedanii”. Trzeba czasami, choć na trochę, wyjść z jachtu, by potem znów wracać do siebie, do domu. Gdzieś tam nasz kapitan wygłaszał prelekcję dla załogi bazy, na „Gedanii” wachta pilnowała cum i odbijaczy, my pracowicie gromadziliśmy „dobrą energię”, która miała nam pomagać w dalszej części wyprawy. Gdy przyszło się żegnać, nasi gospodarze stwierdzili, że bezpieczniej, ze względu na stan nasz i morza, będzie przetransportować nas na jacht w szelkach i na linie puszczonej przez blok na bomie. „Gedania” mocno kołysało, na pokładzie czekał kapitan, który, gdy nas zobaczył stwierdził, że tym razem wyraźnie przesadziliśmy. Niestety, jak zwykle racja była po jego stronie.

Można powiedzieć, że żeglarze mieli dużo szczęścia, gdyż gdyby przypłynęli tu kilka lat później, ich szanse trafienia na polskich rybaków byłyby znikome. Oprócz corocznie pojawiającego się „Wieczna”, w 1987 roku od stycznia do maja prowadziły tu połowy i równocześnie badania dla potrzeb Instytutu w Woods Hole gryfowskie trawlerzy: „Kulbin” i „Admirał Arciszewski”. Ostatnie tego typu połowy wykonał „Kulbin” dowodzony przez kapitana Jerzego Maciejczuka, z pracownikiem MIR-u Zygmuntem Koconem, poszukując makreli na szelfie USA oraz śledzi, dorszy, plamiaków i morszczuków na szelfie Kanady. W kolejnych latach, z przerwami aż do 2000 roku, w ramach niewielkich przyznawanych nam kwot prowadziliśmy na tych wodach połowy ryb dennych i pelagicznych.

Na podejściu do Nowego Jorku leży wrak „Andrea Dorii” opleciony linami i sieciami pozostawionymi przez statki rybackie, które kiedyś tam łowiły. Na wraku wisi też deska trałowa z wyraźnymi białymi literami pozwa-

lającymi odczytać nazwę: „Kantar”. To jeden z gryfowskich statków typu B-29 zostawił po sobie pamiętkę. Na „Kantarze” z kapitanem Stanisławem Michalskim byłem kiedyś na łowiskach senegalskich, ale to już temat na nową opowieść...

Władysław Borowski odnotował, że w latach 1959-2001 polska flota dalekomorska na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku złowiła łącznie 2430 tys. ton ryb i bezkręgowców, w tym: makreli 756 tys. ton, dorszy 558 tys. ton, śledzi 529 tys. ton, ryb płaskich 189 tys. ton, karmazynów 158 tys. ton, kalmarów 63 tys. ton, gromadników 57 tys. ton, krewetek około 4 tys. ton i ryb innych 103 tys. ton.



Władysław Borowski odnotował, że w latach 1959-2001 polska flota dalekomorska na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku złowiła łącznie 2430 tys. ton ryb i bezkręgowców, w tym: makreli 756 tys. ton, dorszy 558 tys. ton, śledzi 529 tys. ton, ryb płaskich 189 tys. ton, karmazynów 158 tys. ton, kalmarów 63 tys. ton, gromadników 57 tys. ton, krewetek około 4 tys. ton i ryb innych 103 tys. ton.

Władysław Borowski odnotował, że w latach 1959-2001 polska flota dalekomorska na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku złowiła łącznie 2430 tys. ton ryb i bezkręgowców, w tym: makreli 756 tys. ton, dorszy 558 tys. ton, śledzi 529 tys. ton, ryb płaskich 189 tys. ton, karmazynów 158 tys. ton, kalmarów 63 tys. ton, gromadników 57 tys. ton, krewetek około 4 tys. ton i ryb innych 103 tys. ton.

Władysław Borowski odnotował, że w latach 1959-2001 polska flota dalekomorska na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku złowiła łącznie 2430 tys. ton ryb i bezkręgowców, w tym: makreli 756 tys. ton, dorszy 558 tys. ton, śledzi 529 tys. ton, ryb płaskich 189 tys. ton, karmazynów 158 tys. ton, kalmarów 63 tys. ton, gromadników 57 tys. ton, krewetek około 4 tys. ton i ryb innych 103 tys. ton.

## U brzegów Czarnego Łądu



Był koniec lat pięćdziesiątych, połowy prowadzone przez polskie statki na Morzu Północnym trwały w najlepsze, dziesiątki lugrotrawlerów i trawlerów, łowiąc głównie śledzie, przemierzały łowiska od Rynny Norweskiej po kanał La Manche. Ale już wtedy zrodziła się idea, by rozpoznać całkowicie dla nas nowe, odległe akweny szelfu północno-zachodniej Afryki. 12 lipca 1958 roku wypłynął z Gdyni „Birkut”, statek naukowo-badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego, z zadaniem określenia możliwości prowadzenia połowów włokiem dennym w wodach Maroka oraz połowu tuńczyków na wędę. Dodatkowym celem rejsu było zbieranie okazów dla muzeum MIR-u. Statkiem dowodził kapitan Tadeusz Meissner, „wypożyczony” na ten rejs z marynarki handlowej, a właściwy kapitan „Birkuta”, Henryk Frymer pełnił funkcję jego zastępcy. Kierownikiem wyprawy był dyrektor MIR-u – Zygmunt Fruczek, a w ekipie naukowej pracowali m.in. Kazimierz Demel, Andrzej Klimaj i Marian Szatybelko. Po wykonaniu niewielkiej liczby zaciągów na szelfie północnego Maroka i po złowieniu kilku tuńczyków w Zatoce Biskajskiej statek zacumował w Gdyni w dniu 30 sierpnia. Rezultaty rejsu nie były zbyt obiecujące, ale pierwszy krok został zrobiony.

Pół roku później (16.01 – 26.03.1959) na łowiska afrykańskie popłynęła następna wyprawa. Tym razem był to statek Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni „Jan Turlejski”, którym dowodził legendarny kapitan Wiktor Gorządek. Znaczną część załogi, 26 osób, stanowili praktykanci, wśród których byli między innymi dzisiejsi kapitanowie Ludwik Skorupiński i Zbigniew Stawny. Funkcję II mechanika sprawował Wiesław Grządziela, który po latach zamienił sieci na żagle i obecnie pływa na brygu „Fryderyk Chopin”; badania ichtiologiczne prowadził Stanisław Okoński, pracownik MIR-u. Statek po zawinięciu do Casablanki, wzięciu wody i lodu udał się do Port Etienne (Nouadhibou) na Cap Blanc, na pograniczu Sahary Zachodniej i Mauretanii. Tam zaokrętował hiszpański pilot rybacki, który znał okoliczne wody i miał



wskazać dogodne miejsca do trałowania. Opowiada Ludwik Skorupiński:

Ten rejs na zawsze pozostał mi w pamięci. To była prawdziwa egzotyka, nowe było wszystko: Afryka, jej zapach i jej mieszkańcy, ciepły błękitny ocean, baraszkujące ogromnymi stadami delfiny, ryby latające znajdowane rano na pokładzie... Wkrótce po rozpoczęciu połowów okazało się, że nasz pilot ma niewielkie pojęcie o nawigacji i nawet my praktykanci byliśmy w stanie to zauważyć. Jego znajomość łowisk też nie była najlepsza, bo krótko po rozpoczęciu połowów straciliśmy nowy, lekko zbrojony włók „Granton” i trzeba było przeprosić się ze starą, mocno już nadwerężoną siatką. Kapitan Gorządek dawał wyraz swemu niezadowoleniu, gestykulował, szarpał na sobie odzież, ale nie był wulgarny. Łowiliśmy przede wszystkim na ławicy d’Arguin, a w sieci pojawiały się nieznane dotąd ryby: kielczaki, pagrusy, dorady, graniki, kulbiny... tak przynajmniej mówił o nich pracownik MIR-u, który był z nami w rejsie. Przy okazji jedna z ryb z rodziny praźmowatych (*Pagrus orpbus*) została nazwana gowik, od pierwszych liter nazwiska i imienia naszego kapitana. Dowiedzieliśmy się wtedy, iż podczas sortowania połowu należy zwracać szczególną uwagę na ryby, które wyposażone są w ostre wyrostki skórne, kolce i zęby jadowe. Do słownika BHP weszły takie niebezpieczne gatunki jak: rekiny, ostrosze, skorpeny, mureny, żmijaki, niektóre sumy, pokolce i inne. Ryby patroszyliśmy za pomocą zwykłych kozików rybackich i pakowaliśmy do lodu, część połowu, której nie zdążyliśmy obrobić, poszła do lodu w całości. W Port Etienne staliśmy na kotwicy, utrzymując komunikację z łodem za pomocą wiosłowej szalupy. Któregoś razu kapitan Gorządek popłynął na brzeg złożyć wizytę gubernatorowi i łódź miała na niego czekać w umówionym miejscu. Po jakimś czasie przyszedł od kapitana ciemnoskóry posłaniec z poleceniem dla IV oficera, który kierował szalupą. My uczniowie znaleźmy języki obce na tyle, iż wydawało się nam, że kapitan kazał, byśmy po niego przyплыли w inne miejsce. Nasz Czwarty znalazł się w kłopotcie, bo to on miał zdecydować co i jak. W końcu powiedział to, co w takiej sytuacji powiedziałyby niejeden współczesny polski dyplomata: „Zawołajcie tu jakiegoś Murzyna, co mówi po polsku, bo nie wiem o co mu chodzi”. Cóż, języki obce to też była egzotyka. W zatoce Levrier niezbyt przyjemnie stało się na kotwicy. Prądy, których się tu nikt nie spodziewał, obracały statkiem, wiatr sywał na nas piaskiem z pobliskiej pustyni, w kabinach panował upał nie do wytrzymania. Raz mieliśmy groźną sytuację, gdy dwaj uczniowie, którzy spóźnili się na ostatnią szalupę, postanowili wrócić na statek własnym pomysłem i sposobem. Znaleźli na brzegu jakiś zardzewiały pływak i na nim rozpoczęli przeprawę. Trafili na silny prąd, który zaczął ich wynosić w kierunku wyjścia z zatoki. Na szczęście ich wołania usłyszał wachtowy i krótko potem podjęliśmy ich szalupą. Gdy wróciliśmy do Casablanki z rybą, której było blisko 500 koszy i chcieliśmy ją sprzedać, okazało się, że po wypatroszeniu nie przedstawia ona prawie żadnej wartości na tutejszym rynku. Kupcy przychodzili i odchodzili, mimo iż kapitan

zachęcał ich do kupna, używając wszystkich swoich aktorskich talentów, a był w tym naprawdę wspaniały. Krzyczał, chyba po arabsku, zrywał z siebie kurtkę, szarpał swój wysłużony, sławny norweski sweter, walił czapką o pokład i raz nawet poniesiony emocjami zaczął czapkę deptać. Wszystko na nic, skończyło się na barterze: dwie skrzynki pomarańczy za skrzynkę patroszonych ryb. Bez najmniejszych problemów natomiast sprzedaliśmy, osiągając dobrą cenę, te ryby, których nie zdążyliśmy obrobić. To była jedna z pierwszych afrykańskich lekcji. W tym czasie, gdy na statku trwało ożywione życie handlowe, bosman znalazł dla nas praktykantów przyteczne zajęcia. Od rana, równocześnie z dwóch szalup, rozpoczęliśmy malowanie burt. W niedalekiej odległości od „Turlejskiego” stał na kotwicy piękny, duży jacht motorowy. Gdy po obiedzie przeglądaliśmy przywieszone przez agenta gazety, któryś z nas wyczytał, iż dzisiaj na jachcie „Kristina” (tu zdjęcie) należącym do greckiego milionera Onassisa podejmowana będzie... Gina Lolobrygida! Rzuciliśmy się do szalup, do malowania burt, budząc tym wielkie zdziwienie bosmana, bo niby skąd ta nagła pracowitość... Wreszcie późnym popołudniem do jachtu podpłynęła duża motorówka i wysiedli z niej jacyś ludzie. Byliśmy już wcześniej odpowiednio zorganizowani, teraz błyskawicznie skoczyliśmy do wiosel i nie oglądając się na to co do nas wolano z pokładu, ruszyliśmy w wiadomym kierunku. Ginę rozpoznaliśmy bezbłędnie, miała duże błękitne oczy, pomachała do nas ręką, natomiast wcale nie próbowałaś dochodzić, który to był Onassis. Za to kapitan Gorządek zareagował prawidłowo, dostaliśmy tydzień zakazu opuszczenia statku i mieliśmy dość czasu, by myśleć o pięknej Lolobrygidzie. Natomiast już w kraju, kapitan podsumowując rejs w oficjalnym raporcie stwierdził: „Ryb tam tyle, że gaciami można łapać”.

W kolejnych dwóch latach „Jan Turlejski” podejmował następne rejsy na łowiska afrykańskie. W dwóch wyprawach zorganizowanych zimą i jesienią w 1961 roku uczestniczyli ichtiolodzy z Morskiego Instytutu Rybackiego, Andrzej Klimaj i Stanisław Rutkowicz, którzy natychmiast po powrocie opracowali „Atlas ryb północno-zachodniej Afryki”. Atlas, choć wydany ówczesną, nad wyraz skromną techniką poligraficzną, okazał się bardzo potrzebny, gdyż załogi polskich kutrów łowiących ryby przy brzegach Gwinei miały duże trudności z identyfikacją ryb. Klimat tamtych czasów dobrze oddaje porywająca relacja Lecha Stefańskiego:

Ukończyłem Poznańską Akademię Ekonomiczną, oddział w Szczecinie i rozpocząłem pracę w Stoczni Remontowej „Ostrów” w Gdańsku. Ponieważ sprawdziłem się tam, prowadząc sprawy finansowe, zaproponowano mi stanowisko dyrektora ds. administracyjno-finansowych w gdyńskiej „Arce”, będącej jednym z największych przedsiębiorstw kutrowych. Tak trafiłem do rybołówstwa. Już miesiąc później dyrektor naczelny był zmuszony popłynąć

na Morze Północne i mnie, spośród siedmiu innych wicedyrektorów, poprosił o zastępstwo. W ten sposób zostałem od razu rzucony na bardzo głęboką wodę. Ktoregoś dnia do „Arki” zapowiedział się z wizytą wiceminister żeglugi. Miałem jeszcze niewielkie pojęcie o działalności naszego przedsiębiorstwa, więc poprosiłem kolegów wicedyrektorów, połowowego i technicznego, o pobieżne przynajmniej oświecenie mnie w tej kwestii. Byłem młody i niedoświadczony, toteż gdy po raz pierwszy zobaczyłem prawdziwego wiceministra, kompletnie zapomniałem o tym wszystkim, co przekazali mi koledzy. Zacząłem pokazywać na wiszącej na ścianie mapie, gdzie jest rozmieszczona nasza flota i co łowi. Świeżo złowioną rybę pakowałem natychmiast do wagonów chłodni i wysyłałem na południe kraju, by jak najszybciej mogła znaleźć się na stołach górników i hutników. Tak się zapaliłem, że uruchomiłem nawet dużą wędzarnię. Gość wysłuchał i odjechał. Koledzy, gdy im zreferowałem swoje wystąpienie orzekli, że jutro, najpóźniej pojutrze, będę odwołany. Minęło 10 dni i mam wezwanie do ministra Mieczysława Popiela. Dla mnie oznaczało to, że trzeba będzie poszukać zatrudnienia w nowej branży. Minister miał dwa przyzwyczajenia: co chwilę podciągał spodnie i nadużywał słowa „uważacie”. Zostałem więc powitany: „dzień dobry towarzyszu Stefański, uważacie”. Tu nastąpiła manipulacja przy spodniach. „Którą macie grupę uposażenia, uważacie? Od jutra macie szesnastą, uważacie. Mianuję was dyrektorem tworzącego się przedsiębiorstwa „Szkuner” we Władysławowie, uważacie”. Ostatnie zdanie widocznie było najważniejsze, bo znów zostało zaakcentowane podciągnięciem spodni. Przez następne lata „Szkuner” miał dobre wyniki i gdy rozpoczęła się polsko-gwinejska współpraca gospodarcza, został wytypowany do podjęcia tam połowów ryb z wykorzystaniem naszych kutrów. Na początek przygotowaliśmy dwie jednostki: WŁA-141 i WŁA-142 z szyprami – G. Dettlaffem i S. Ozgą, które w grudniu 1960 roku zostały przewiezione na pokładzie statku PŻM do Konakry, a już w styczniu 1961 roku rozpoczęły połowy. W ten sposób doszło do powstania Gwinejsko-Polskiego Towarzystwa Połowów Morskich „Soguipol”. Byłem jednym z organizatorów tej spółki i później, współpracując z Zygmuntem Bogusławskim i Zbigniewem Ziembo, kierowałem jej działalnością. W ciągu roku statki PŻM przewiozły do Gwinei jeszcze 4 podobne jednostki. Kutry wypływały na jednodniowe połowy, a złowiony surowiec przechowywały w lodzie. Pod koniec roku o własnych siłach przyplłynęły tu 2 lugrotrawlery z „Gryfa” – „Żoźna” i „Żuraw”. Żeby przynosić zyski, jednostki te winny przebywać w morzu dłużej i łowić więcej. Okazało się, że zupełnie nie nadają się do pracy w trudnych warunkach tropikalnych i szybko zostały wycofane do kraju. Na ich miejsce w początku 1962 roku przyplłynęły, ale już do Lagosu, dwa inne lugrotrawlery – „Zięba” i „Zimorodek”, wcześniej zmodernizowane w stoczni w Trieście. Zamontowano na nich między innymi urządzenia do schładzania ładowni, filtry wody, kuchnię gazową. Moja przygoda afrykańska nie trwała długo, gdyż zaledwie po kilku

miesiącach zapadłem na malarię i w pierwszych dniach maja 1961 roku skierowany zostałem na leczenie do Instytutu Pasteura w Paryżu. Do pracy w Afryce już nie wróciłem, choć na zawsze pozostał we mnie sentyment do tego kontynentu, do miejsc, które odwiedziłem i do ludzi tam żyjących. Całkiem możliwe, iż później, gdy przez 12 lat byłem dyrektorem naczelnym „Dalmoru”, te wspomnienia podświadomie pomagały mi podejmować decyzje dotyczące polityki połowowej przedsiębiorstwa. Teraz po latach widzę, jak trudne to były decyzje, gdyż nie zawsze było wiadomo, jakimi kryteriami się kierować. W 1974 roku na spotkaniu z ministrem handlu zagranicznego i gospodarki morskiej Jan Olszewskim mówiłem o pomyślnym wykonaniu przez „Dalmor” planu za rok 1973 i o zyskach, jakie nasze przedsiębiorstwo przyniosło. Na zakończenie narady minister zwrócił mi wobec wszystkich obecnych uwagę, bym raczej martwił się o złowienie jak największej ilości ryb, a sprawą zysku zajmie się ministerstwo. Przejąłem się udzieloną mi nauką i w kilka lat później na podobnej naradzie z tym samym ministrem postanowiłem zablysnąć i powiedziałem o przekroczeniu przez „Dalmor” ilościowego planu połowów ryb. Jakież było moje zdumienie, gdy usłyszałem: „Towarzyszu dyrektorze, o pieniądze chodzi, a nie o ilość ryb! Jak będziecie mieli zyski, to my ryby i inne artykuły za to kupimy...”

Niezależnie od tego czy w danej chwili ważne były zyski, czy sama ryba, rosło zainteresowanie łowiskami afrykańskimi. Po zwiadowczych rejsach statków szkolnych i naukowo-badawczych przyszła pora na statki łowcze przedsiębiorstw dalekomorskich. Pod koniec 1962 roku ruszyły na zwiad dwa trawlerzy burtowe: dalmorowska „Wałpusza” dowodzona przez kapitana Józefa Pijskę, na której odbywał swój inauguracyjny rejs technolog Adam Sotkowski i należące do „Odry” „Mamry” z kapitanem Stanisławem Liwskim. O ile pierwszy ze statków koncentrował się na rozpoznaniu zasobów szelfu Mauretanii, to drugi prowadził poszukiwania na znacznie większym obszarze; od Sahary Hiszpańskiej aż po Zatokę Gwinejską. W połowie października na krótko pojawił się na wodach Mauretanii dalmorowski trawler-przetwórnica „Neptun” dowodzony przez kapitana Leona Skelnika. W początku stycznia połowy w rejonie Cap Blanc rozpoczął kapitan Tadeusz Brzeziński na „Pegazie”. Można uznać, iż 1963 rok był przełomowy, jeżeli chodzi o obecność polskich statków na łowiskach północno-zachodniej Afryki. Oprócz wymienionych jednostek, po raz któryś przyplłynął tu „Jan Turlejski”, pojawiły się burtowce „Sejno”, „Szczytno”, „Leba”, „Wigry” i „Kaczawa”. Na „Wigrach” przeprowadzał eksperymenty sieciowe Władysław Burawa, a na ostatnim z wymienionych trawlerów mustrował Jerzy Janusz, przyszły ichtiolog i ekspert w sprawach rybolóstwa na północnym Pacyfiku:

W 1962 roku skończyłem Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni i rozpocząłem pracę w PPDiUR „Odra” w Świnoujściu. 5 stycznia 1963 roku zamustrowałem jako starszy rybak na burtowy trawler parowy „Kaczawa”, który został skierowany na wody afrykańskie. Statek nie był przygotowany do połowów w rejonie tropikalnym, choćby ze względu na brak możliwości zamrażania ryb. Wyruszyliśmy ze Świnoujścia około 7 stycznia i skierowaliśmy się do Kanału Kilońskiego. Zima przelomu lat 1962/1963 była jedną z najostrejszych. Napotykaliliśmy pola lodowe, które jakoś udawało nam się ominąć, a przed wejściem do Kanału włączono nas do konwoju za większymi i silniejszymi statkami. Po wyjściu na Elbę i na Morzu Północnym było już znacznie łatwiej i bez przeszkód dotarliśmy na łowiska afrykańskie. Mieliliśmy tam pozostawać przez około 3 miesiące, zdając złowioną rybę i pobierając zaopatrzenie w Port Etienne. Pierwsze dni połowów nie należały do udanych. Brak znajomości łowiska, nieprzystosowanie statku i sprzętu skutkowało bardzo słabymi wynikami. W worku było zwykle po kilkadziesiąt, rzadko kilkaset kilogramów mieszanki składającej się z ryb różnych gatunków. Po kilku dniach połowów nastąpiły pierwsze problemy z silnikami, a właściwie z kotłem parowym, w którym awarii uległy płomienie. Naprawa wymagała spuszczenia wody z kotła, naprawy płomienia i ponownego napełnienia kotła wodą słodką. Kapitan przedstawił sytuację dyrekcji przedsiębiorstwa, sugerując wcześniejsze wejście do Port Etienne. Odpowiedź dyrekcji była dość brutalna, nakazano nam zakończyć działalność i wracać od kraju, co uczyniliśmy niechętnie, bo zarobek był żaden. Sytuacja lodowa na podejściu do Kanału Kilońskiego od strony Brunsbüttel była tym razem znacznie gorsza niż w okresie, gdy płynęliśmy na łowisko. Szliśmy w konwoju prowadzonym przez holowniki i lodołamacze. „Kaczawa” jako najmniejsza plasowała się zwykle na końcu. Podobnie było w Kanale, obowiązywał ruch wahadłowy, co wymagało częstego zatrzymywania się w celu przepuszczenia statków zmierzających w przeciwnym kierunku. Dopóki konwój płynął, udawało się nam utrzymać bez specjalnych trudności w jego ogonie. Gorzej było w przypadku zatrzymania, gdyż podczas ponownego ruszania jednostka idąca przed nami napędzała śrubą krę lodową przed nasz dziób, co wymagało kilku manewrów „cała wstecz” – „cała naprzód”. Z jednej takiej próby nie udało się nam samodzielnie wyjść, konwój odpłynął, a my staliśmy się zawalidrogą w Kanale. Pomógł nam niemiecki lodołamacz z Kriegsmarine, który wziął od nas hol i w kilka minut byliśmy przy naszym konwoju. Po wyjściu z Kanału, gdy jeszcze były widoczne światła lądu, nastąpiła kolejna awaria kotła. Stanęliśmy w lodzie i dopiero po dwóch dniach doczekaliśmy się holowników, które zaprowadziły nas na stocznię w Kielu. W tym czasie nasze zapasy żywności wyczerpały się, a w kabinach zapanował mróz. Dopiero w stoczni, na czas remontu podłączono nam grzejniki elektryczne. Po trzydniowych naprawach ruszyliśmy w konwoju na Bałtyk, zabierając prowiant na jeden dzień, aby nie narażać przedsiębiorstwa



na jeszcze większe koszty związane z tą wyprawą. Holownik wyprowadził konwój na czystą wodę i już pewnie ruszyliśmy w kierunku Świnoujścia. Po kilku godzinach w miarę spokojnej podróży, omijając pola lodowe, zauważyliśmy mały statek PZM, bodajże „Ner” czy „Bug”, stojący w polu lodowym, który podwieszonymi na bomach kotwicami próbował kruszyć lód. Przez ukacfkę kapitan tego statku zwrócił się do nas o pomoc stosując metodę pochlebstw typu: wyciągnijcie nas stąd, macie silnik o dużym uciagu, dla was to żadna sprawa. Załoga „Kaczawy”, poczula się dowartościowana i kapitan zdecydował o udzieleniu pomocy. Wzięliśmy solidny „rozbieg” i z wielkim impetem wdarliśmy się w pole lodowe na głębokość kilkudziesięciu metrów. Do statku PZM było jeszcze daleko, a my już utknęliśmy na dobre. Kiedy okazało się, że żadne manewry nam nie pomogą, silnik został odstawiony, zachowując tylko ogrzewanie. Kapitan wysłał telegram do dyrekcji opisujący sytuację, ale bez wspomnienia o naszej charytatywnej pomocy. Z „Odry” poinformowano nas, że mamy spokojnie czekać, bez bliżej określonego terminu, ponieważ dwa duże i nowoczesne na tamte czasy polskie holowniki „Jantar” i „Swarożyc” zajmują się przeprowadzaniem konwojów do cieśnin duńskich, co jest w tej chwili priorytetem.

Sytuacja na statku stawała się coraz trudniejsza, brakowało żywności, a po kilku dniach wygaszono kocioł ze względu na brak paliwa, i na statku zrobiło się zimno i głodno. Podczas wygaszania kotła został lekko poparzony jeden z członków załogi. Monity do przedsiębiorstwa nie dawały rezultatów, w związku z czym po paru dniach kapitan zdecydował się na przedstawienie sytuacji w bardziej dramatycznej formie. W telegramie do „Odry” podano, że na statku mamy dwóch ludzi ciężko poparzonych, głód, zimno i nie wiadomo, jak to się skończy za parę dni. Reakcja dyrekcji przedsiębiorstwa przeszła najśmielsze oczekiwania. Nasza sytuacja została przedstawiona najwyższym władzom (o ile pamiętam dotarło to nawet do Komitetu Centralnego) i tam zdecydowano o udzieleniu nam jak najdalej idącej pomocy. Zaproponowano przysłanie helikoptera po chorych, który jednocześnie dostarczy żywność. Teraz dopiero padł strach na kapitana, który natychmiast wysłał telegram, że sytuacja na statku nie jest aż taka tragiczna, jak ją zinterpretowano na podstawie naszego poprzedniego telegramu i że wystarczy holownik. Z akcji w cieśninach duńskich został odwołany holownik oceaniczny „Jantar” i skierowany do naszego statku. Wieczorem ujrzeliśmy światła holownika, jednak zanim zdążyliśmy odebrać od niego linę holowniczą, minęło około 12 godzin, podczas których ta potężna jednostka przebijała się do nas i kruszyła lód. Z holownika otrzymaliśmy kilka bochenków chleba i trochę smalcu. Holownik był w akcji od wielu dni i załoga miała również trudności z uzupełnieniem zapasów. Na holowniku przebywała ekipa Polskiej Kroniki Filmowej, która filmowała całą akcję, a jej fragmenty przedstawiono w Kronice Filmowej bodajże w marcu 1963 roku. Późnym popołudniem „Jantar” doholował „Kaczawę” na redę Świnoujścia, skąd

holowniki portowe przeciągnęły nas do basenu „Odry”. Na kei oczekiwał dość duży tłum ludzi z dyrekcją przedsiębiorstwa na czele, dwie karetki pogotowia i „Baltona” z żywnością. Kapitan z rozpaczą poszukiwał dwóch chętnych na wyjazd do szpitala. Prośby kapitana na niewiele się zdały, po dłuższych naleganiach lekko poparzony rybak zgodził się łaskawie skorzystać z karetki, ale tylko do własnego domu, drugiego chętnego nie było. Od tego rejsu, gdy tylko usłyszę słowo „Afryka”, zaraz widzę ciągnące się po horyzont pola lodowe, oszronione szoty w kabinie, czując głód i nadchodzącą z wolna śmierć głodową!

W listopadzie na szelf północno-zachodniej Afryki przyplłynęła odrzańska „Albakora” – pierwszy statek z serii trawlerów-zamrażalni typu B-23, dowodzona przez kapitana Karola Żurka. W przetwórnym mistrzem był Zbigniew Karnicki:

„Albakora” była najmłodszym dzieckiem Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Razem z technologiem Romkiem Chudym pracowaliśmy przy budowie i wyposażaniu przetwórnicy. W tym inauguracyjnym rejsie mieliśmy w załodze kilku stoczniovców, którzy obserwowali pracę urządzeń prototypowych, wychwytywali błędy konstrukcyjne, nanosili poprawki. Wiadomo było, że zaraz na początku rejsu będą przeprowadzane próbne alarmy, by sprawdzić gotowość urządzeń i załogi. Na Zatoce Biskajskiej przywiał 7-8<sup>o</sup>B i nagle nad rancem usłyszeliśmy dzwonki alarmowe. Ćwiczenia pożarowe, ale w nocy! Wyskoczyłem na korytarz i pierwszą moją reakcją było: „pieprzony bosman trochę przesadził z symulacją, mógł sobie darować podpalanie szmat!”. Korytarz był pełen dymu, który wydobywał się z maszynowni. Tymczasem niektórzy starszy wyjadacze postanowili przeczekać ten „ćwiczebny alarm” w koi i dospać do śniadania. Noc, rozespani, zdezorientowani ludzie i płonąca maszynownia uświadomiły mi wtedy po raz pierwszy, jak cienka jest rybacka czerwona linia. Przed niechybną katastrofą uratował nas I mechanik, który będąc na wachcie zauważył, że podczas wyjątkowo silnego pręchu paliwo ze zbiornika rozchodowego nagle poleciało na rozgrzany kolektor. Buchnął płomień, na decyzję pozostały tylko sekundy. Chief porwał swoich wachtowych na górę, zatrzasnął drzwi do maszynowni, zamknął wszystkie otwory wentylacyjne i uruchomił instalację gaszenia pożaru dwutlenkiem węgla. Dopiero po ośmiu godzinach można było zejść do maszynowni. Tak się złożyło, że dzień wcześniej byłem tam i podziwiałem czyste, pięknie pomalowane wnętrza, różnokolorowe instalacje oraz przewody.

To co zobaczyłem po pożarze, nappełniło mnie przerażeniem, to nie był statek, lecz wnętrze piekła. O własnych siłach jakoś dopłynęliśmy do Las Palmas na remont i po dwóch tygodniach mogliśmy wreszcie ruszyć na łowiska senegalskie. Rozpoczęły się połowy, w sieci pojawiły się piękne, kolorowe afrykańskie ryby, które mroziliśmy w całości, przygotowując pierwszy ładunek

eksportowy. Niestety, uległ awarii system napędzający cały wewnętrzny transport surowca i w rezultacie załoga przetwórci musiała dodatkowo wykonywać ciężką, katorżniczą pracę, przenosząc kartony z mrożoną rybą i worki z mączką rybną. Prowadziliśmy połowy denne i sieci często, zbyt często, darły się na zaczepach. Dla kapitana Żurka był to tak silny stres, że w jakimś momencie jego nerwy nie wytrzymały i postanowił poddać się pięciodniowym ćwiczeniom relaksacyjnym.

W tym czasie na poławiających w pobliżu „Wigrach” przebywał Leonid Teliga, który zbierał materiały do cyklu reportaży i chciał zobaczyć, jak pracuje się na statku poławiającym z rufy. Nasz kapitan powitał go z honorami, ubrany jak zwykle w zielony tyrolski kapelusik i czerwoną chusteczkę – garibaldię na szyi. Zaraz też zaprosił gościa, by relaksował się razem z nim. Gdy wychodziłem z mostka i mijalem otwarte drzwi kapitańskiej kabiny, usłyszałem skierowane do mnie wołanie: „Ty, wróbel chodź no, popatrz, ten facet mówi sześcioma językami!”, oczywiście chodziło o Teligę. Dwa dni później, gdy przypadkowo znów znalazłem się w tym samym miejscu, usłyszałem: „Ty wróbel, chodź no, ten facet mówi już tylko dwoma językami!”. Kapitan Żurek był w jak najlepszej formie, tyrolski kapelusik tkwił na swoim miejscu i jedynie garibaldika była nieznacznie przekrzywiona. Za to nasz gość był wyraźnie zmęczony, ćwiczenia okazały się dla niego zbyt intensywne. Myślę, że Leonida mógł też uszkodzić kapitański wskazujący palec, twardy jak marszpikeł, którym kapitan zwykł poszturchiwać swojego rozmówcę, by skupić jego uwagę na omawianym temacie. Kilka lat później czytając książkę Teligi „Trawlerem do Afryki”, szukałem opisu tej historii, ale, niestety, Leonid pominął ją całkowitym milczeniem. Dlaczego, przecież była bardzo pouczająca... Jakiś czas po Telidze pojawił się na statku następny gość, był nim Teofil Dąbrowski, kierownik Katedry Technologii Ryb na Wydziale Rybackim WSR w Olsztynie. Pan docent ze swoją kulturą bycia i elegancją z trudem przystawał do realiów i prozy życia statku, który dzień i noc łowi i przerabia ryby. Robiąc dobrą minę do złej gry, starał się zapoznać z całym procesem produkcyjnym. Oprowadzany przez kapitana trafił wreszcie na pokład, gdzie ryba w lastach czekała na przerób na mączkę. Surowiec nie był najświeższy i wydzielał przy tym charakterystyczny, intensywny zapach, wiadomo Afryka. Gość, który na wykładach wyjątkowo często zwracał uwagę studentów na konieczność zachowania sterylnych wprost warunków przy produkcji żywności, nie wytrzymał i delikatnie napomknął, iż te ryby w łascie to przecież miliardy i miliardy bakterii. Na to Żurek, poprawiając kapelusik: „Panie docencie, co pan pierdoli, jak spłuczę te miliardy za burtę, to z czego będę robił mąkę?”

Czas płynął szybko, na łowiskach północno-zachodniej Afryki pojawiały się wciąż nowe i nowe jednostki. Przyplływały świeżo schodzące z pochyl- ni stoczni w Gdyni trawlerzy typu B-23, gryfowskie: „Barwena”, „Granik”..., odrowskie: „Barbata”, „Barakuda”, „Belona”... W czerwcu 1965 roku afry-

kańskie połowy rozpoczęła odrzańska „Foka”, pierwszy z serii statków B-18, pochodzącej również ze stoczni gdyńskiej.

Na początku 1966 roku odrzańska „Dorada” (kpt. Wacław Szczepkowski) zaczęła łowić używając po raz pierwszy włoka pelagicznego konstrukcji Władysława Burawy.

Statki wychodziły z kraju wyposażone we wszystko co możliwe na cały półroczny pobyt w morzu i oprócz tego wiozły jeszcze zaopatrzenie dla innych jednostek. Były tam sieci, kable echosondy sieciowej, części maszyn i urządzenia, kartony, worki na mączkę, żywność, gazety i najbardziej oczekiwane paczki i listy. Zazwyczaj na długo przedtem nim statek dotarł na łowisko rozpoczynały się przez radio rozmowy i ustalenia dotyczące sytuacji połowowej i miejsca przekazania przesyłek. Określonego dnia o umówionej porze wszystkie jednostki biorące udział w tzw. transakcji gromadziły się w jednym miejscu i pomiędzy statkami zaczynały kursować szalupy. Nie trwało to długo, bo wszyscy pragnęli jak najszybciej podjąć przerwane połowy. Do podobnych transakcji dochodziło, gdy któryś ze statków wracał na łowisko z Las Palmas czy Dakaru, gdzie musiał się udać z chorym członkiem załogi, na remont, lub po prostu po to, by załoga miała okazję do wypoczynku w czasie krótkiej przerwy w połowach. Listy dla załóg najczęściej przychodziły do naszych agentów w Las Palmas i Dakarze, każdy statek wracający z tych portów był zobowiązany zabrać listy. W tamtych czasach możliwość komunikacji z krajem nie była tak prosta jak dzisiaj. Łączność radiowa była droga i nie zawsze udawała się ze względu na złą propagację fal radiowych i zanikającą słyszalność. Poza tym trzeba było opanować specjalny sposób rozmowy w systemie simplex, polegający na mówieniu długimi zdaniami zakończonymi słowem „over”. Dla bliskich w kraju często była to bariera nie do przejścia. Tak więc listy pozostawały tą najlepszą formą komunikacji. Niestety, zdarzały się, choć niezmiernie rzadko, przypadki, że kapitan, w którego gestii było przekazanie lub odebranie przesyłki, przez dłuższy czas nie miał ochoty tego robić. Dla wielu osób były to tortury, o których pamiętają do dzisiaj. Pamiętają również nazwiska kapitanów. Na ogół obie korespondujące z sobą strony dokładały wszelkich starań, by koperty były specjalne, kolorowe, zdobione rysunkami, ofrankowane najładniejszymi z możliwych znaczkami. Tradycja stało się, że listy wysyłane ze statków nosiły pieczęć z datą, nazwą statku i łowiska. Stemple takie robili wszyscy, którzy mieli ochotę, smykałkę i cierpliwość. Były więc pieczątki ryte w miedzi, lutowane z drutu, żłobione w drewnie i linoleum lub wycinane w gumie. Listy były czymś trwałym, materialnym, noszącym różne sekretne znaki, można było do nich po wielokroć wracać, były przez cały rejs i dlatego miały taką wartość.

Najważniejsze były jednak połowy. Czasami kartony i mączka były przeładowywane na wyczarterowane chłodniowce, zwykle jednak statek robił 3-4 ładunki eksportowe, składające się z ryb mrożonych w całości i płynął z nimi do któregoś z afrykańskich portów. Najczęściej były to Port Harcourt, Lagos, Tema, Monrovia, Freetown i Konakry. Tutaj w czasie postoju na redzie w oczekiwaniu na wyładunek i podczas samego wyładunku był czas na poznanie miasta, wypoczynek, zakupy i rozrywki. Któż nie wspomina z tych czasów *apapa ginu* pitego w „Sunset Barze” w Akrze... Afryka była wtedy bezpieczna i przyjazna, chociaż jako biali byliśmy uważani za bogaczy i od czasu do czasu stosownie do tego traktowani.

Kapitan Waldemar Ziara stał „Ramadą” na redzie w Monroviu prawie miesiąc, czekając na rozładunek:

Dla Murzynów biały znaczyło bogaty i chodziło tylko o to, jak z tego bogactwa uszczknąć coś dla siebie. Policjant łapał naszego marynarza, gdy tak jak wszyscy miejscowi przechodził na drugą stronę ulicy nie po pasach. Trzeba było płacić. Mały czyścibut prawie siłą umieszczał twój sandał na swojej skrzyneczce i za papierosa był gotów pracować. Gdy sandały były już oczyszczone, zaczynał się awanturować, że takiemu małemu dziecku daje się papierosy i wtedy jak spod ziemi wyrastał policjant, który przyznawał dziecku rację. Płacić! Na bramie zrewidowano naszego radzika, miał w książeczce 100 \$, pieniądze zniknęły! Kto, co, jak...? Przemięło z wiatrem. Chodziliśmy wieczorem do baru, gdzie był sufit z gwiazd, dobra muzyka i pięknie tańczące dziewczyny. Zabieraliśmy ze sobą statkowego psa, niech i on spróbuje zetknąć się z Afryką. Przy wejściu i wniesieniu opłaty przybijano nam na ręce stempel, pies też musiał płacić i dostał pieczętkę na prawej łapie. W Temie za jeden krem Nivea dostawało się jednego sida, za noc trzeba było dać 3-4 sidy. Mogliśmy być dumni z naszego przemysłu kosmetycznego.

Czasami statek otrzymywał dyspozycję, by zamiast do któregoś ze znanych portów wejść z ładunkiem tam, gdzie diabeł już dawno powiedział dobranoc. Kazimierz Haska, z którym wspólnie pracowaliśmy w Muzeum Morskim w Szczecinie, opowiadał, jak wpływał kiedyś z kapitanem Jackiem Gajkiem na odrowskiej „Barakudzie” w głąb rzeki Benin:

Gdy zatrzymaliśmy się w ujściu, podплыnęło do nas kilka niewielkich drewnianych piróg, w każdej było dwóch półnagich wiosłarzy, a pośrodku, ubrany w biały uniform i czapkę, siedział pilot usiłujący zwrócić na siebie naszą uwagę, wymachując polską flagą czy trzymanym nad głową dużym emblematem PŻM. Oznaczało to, że obsługiwał już kiedyś polskie statki i w dowód uznania za dobrze wykonaną pracę otrzymał taką pamiątkę. Wybraliśmy tego, który zachowywał się najdostojniej i ruszyliśmy. Kapitan i



pierwszy oficer z najwyższą uwagą śledzili poczynania pilota i obserwowali nurt rzeki. Wcześniej dotarły do nas informacje, że gdy niedawno jeden z naszych statków został tutaj posadzony na mieliźnie, pilot wyskoczył za burtę, zabrała go płynąca obok piroga i tyle go widziano! Nasz pilot sprawił się dobrze i gdy w końcu zacamowaliśmy do rozpadającego się drewnianego pomostu, z dumą opuszczał statek niosąc na ramieniu półtorametrową zamrożoną barakudę, *kado* – prezent od kapitana. Staliśmy w porcie Koko. Zjawili się portowi urzędnicy, by dokonać odprawy, dla nich także mieliśmy przygotowane odpowiednie prezenty, kulbiny, graniki, pagrusy... Następnego dnia rozpoczął się wyładunek, który prowadzili miejscowi, nasi rybacy obsługiwali tylko windy. Początkowo dla bosych i ubranych w T-shirty robotników dotykanie szronu i lodu w ładowni było doskonałą zabawą, później zimno stało się przyczyną coraz częstszych przerw w pracy. By im pomóc, każdy z załogi coś tam znalazł do ubrania i do przerwy południowej ekipa przeładunkowa jakoś wytrzymała. Po południu nikt nie zjawił się do pracy, ubrania i buty potraktowane jako darowizny, przepadły. Następnego dnia po twardej rozmowie z agentem, czyli piekielnej awanturze, ustalono, że miejscowa brygada pracuje tylko na pomoście i na samochodach, a nasi w ładowniach robią resztę; udało się nawet ustalić, kto będzie komu za co płacił. W czasie wyładunku zrobiliśmy kilka wycieczek szalupą do pobliskiej wioski. Bardzo dobrze wspominam tamten czas. Mieszkający w szafasach krytych palmowymi liśćmi przyjaźnie nastawieni ludzie, wspaniałe, wciąż usiłujące nas rozbawić dzieciaki chodzące z nami po całej wiosce i bar „California”, gdzie z lodówki napędzanej naftą podawano schłodzone piwo i coca-cole. Trochę dalej na południe był równik. Przybywając z kraju położonego w samym środku Europy, przeżyliśmy szok cywilizacyjny!

Ekspansja naszego rybołówstwa wymagała od nauki stałego śledzenia połowów i gromadzenia informacji, by na ich podstawie można było w przyszłości przygotowywać prognozy i opracowania mogące służyć lepszemu wykorzystaniu łowisk i statków. Tradycyjnie już pojawiał się tutaj „Jan Turlejski”, mając zwykle w załodze ichtiologów. Od 1964 roku rozpoczął badania w porozumieniu z MIR-em, należący do „Odry” trawler burtowy „Wieczno”. W dniu 1 stycznia 1966 roku „Wieczno” zmieniło armatora, stając się flagowym statkiem Morskiego Instytutu Rybackiego. W tym czasie w Świnoujściu Oddział MIR-u zaczął się specjalizować w problematyce łowisk afrykańskich. W licznych rejsach na statkach badawczych i trawlerach przemysłowych prowadzili badania Jan Raźniewski, Antoni Wysokiński, Jerzy Porębski, Piotr Krakus... Afryka była dla nich, jak zresztą dla nas wszystkich, czymś nowym, nieznanym, tajemniczym, egzotycznym. Zaskakujące były czasami te pierwsze, najważniejsze wrażenia. Antkowi muszę wierzyć, bo przez lata całe był moim szefem:

Jestem na trawlerze B-23 „Barakuda” jako pracownik naukowy, zbierający materiały naukowe i rybackie u wybrzeży Afryki. Jest listopad, a więc rozpoczęły się nieznośne upały. Wchodzimy do Dakaru, ale z braku miejsca przy kei statek rzuca kotwicę w awanporcie. Powietrze przesycone jest gorącymi zapachami Afryki – na ogół trudnymi do określenia dla Europejczyka, dominuje mieszanina słodkiej woni palonych orzeszków ziemnych, nadpsutych ryb i wodorostów. Dostaję zezwolenie, by towarzyszyć oficerom udającym się szalupą do portu. Zbliżając się do kei, oglądamy olbrzymie, kilkunastometrowej wysokości kadłuby statków handlowych. W odległości około 100 m, na wysokim dziobie jednego z nich, wita nas wychylony na zewnątrz charakterystyczny zarys czarnej, tylnej części ciała załatwiającego swe potrzeby murzyńskiego majtka. III oficer, który siedział przy sterze, wykazał się błyskawicznym refleksem i w ostatnim momencie zmienił kurs, dobijając do nabrzeża kilkadziesiąt metrów dalej. Widok, choć niezbyt sympatyczny, zrobił na nas mocne wrażenie, dając przedsmak tego, czym może nas jeszcze Afryka zaskoczyć. Byliśmy biali, a więc w odczuciu tubylców bogaci, choć biorąc pod uwagę nasze ówczesne dodatki dewizowe, 0,35 \$ na dzień, nasza zamożność mieściła się na poziomie dochodów, jakie mieli Murzyni. Za uciulane w ciągu 3 miesięcy pieniądze kupiłem sobie niewielkie radio tranzystorowe. Podczas postoju na kotwicy umieściłem je w bulaju, bo tam był najlepszy odbiór i leżąc na kanapce słuchałem afrykańskich rytmów. W pewnej chwili zauważyłem, że mój nowy nabytek jakoś dziwnie się porusza i zmienia położenie. Skoczyłem w stronę bulaja i w ostatniej chwili odczepiłem radio z drucianego haka, który pojawił się zza burty. Wybiegłem natychmiast na pokład i zobaczyłem oddalającą się pirogę z trzema Murzynami zaopatrzonymi w długie kije bambusowe. Już wtedy dość dobrze mówiłem po francusku, więc przekazałem im swoje gorące pozdrowienia i szczerze życzenia dobrych połowów. Ale, na dobrą sprawę, czy można było mieć do nich aż tak wielkie pretensje? Przecież tak jak umieli, po amatorsku starali się wyrównać wyraźnie widoczny różny stopień zamożności ludzi o odmiennych kolorach skóry.

Mój pierwszy kontakt z Afryką nastąpił w początku 1969 roku, również w Dakarze, gdzie na kilka dni zacamowaliśmy „Wiecznem”. W rejsie uczestniczyłem jako pracownik Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, mając za zadanie gromadzenie zbiorów dla Działu Przyrody. Z tej racji kapitan Bronisław Bogdanowicz nazwał mnie kustoszem i tak już zostało przez cały rejs. Mój udział w tej wyprawie stwarzał niepowtarzalne możliwości zdobycia unikatowych eksponatów, gdyż „Wieczno” prowadziło eksperymentalne połowy krabów i langust za pomocą koszy-pułapek oraz krewetek na płytkich, przybrzeżnych wodach bogatych w najprzeróżniejsze formy życia, w tym szczególnie mięczaki i koralowce. Muzealne zbiory z każdym dniem powiększały się o coraz to nowe okazy, które mroziłem, suszyłem lub pakowałem

w spirytus i formalinę. Bosman Edward Dąbek, widząc moje ogromne zaangażowanie, postanowił podarować mi dużą, białą muszlę, którą będę musiał tylko trochę odczyszczyć przed umieszczeniem jej na wystawie... Okazało się, że chodzi o muszlę klozetową. Cóż, wyszedłem na prawdziwego k...ustosza, a załoga miała ubaw po pachy. Byłem zupełnie „zielony”, toteż z wielką uwagą wsłuchiwałem się w opowieści portowe bardziej doświadczonych członków załogi. Moim prawdziwym guru był Jurek Porębski, z którym dzieliłem kabinę i to przede wszystkim on wprowadzał mnie w świat atrakcji miasta, kontaktów z miejscową ludnością i emocji barteru. Inną osobą, która zrobiła bardzo dużo, jeżeli idzie o moją edukację, był I oficer Franciszek Waberski. Dopiero później, już w praktyce, mogłem przekonać się, że część jego nauk z portowego savoir-vivre'u była zwykłym „ciągnięciem łacha”. Najlepiej jak tylko umiałem przygotowałem się na spotkanie z przedstawicielami miejscowego świata biznesu. W statkowej kantynie zakupiłem koszule flanelowe, ręczniki frotte, płaszcz kąpielowy, męską wodę kolońską „Prastara” i krem „Nivea”, ofertę wzbogaciłem o przydziałowe baltonowskie mydelka, sandały, ubrania robocze i rękawice.

Gdy tylko zacumowaliśmy, na pokładzie i w chwilę później w kabinach pojawili się ciemnoskórzy, bardzo przyjaźnie nastawieni ludzie, mówiący niezłe po polsku. O tym, że nas Polaków niezwykle cenili i traktowali w sposób wyjątkowy, przekonywała ich niezwykle korzystna oferta handlowa. Chcieli nam oddać prawie za darmo piękne, świeżo wypolerowane pastą „Kiwi” hebanowe maski, artystycznie zdobione tam-tamy, mahoniowe misy, bardzo stare, nadgryzione przez ząb czasu rzeźby-prawdziwe antyki, a nawet samorodki złota. Gotowi byli także uwolnić nas od zalegających kabiny bezwartościowych koszul flanelowych, ręczników frotte, płaszczy kąpielowych i męskiej wody kolońskiej „Prastara”... Pomny przestrogi uprzątnąłem dokładnie całą kabinę, tak by nic nie leżało w zasięgu rąk odwiedzających nas gości. Towar umieściłem na koi i rozpoczęły się emocje. Wychowany w tradycjach handlu uspołecznionego, stałych cen i braków rynkowych, z ogromnym trudem radziłem sobie z panującymi tu niezrozumiałymi dla mnie regułami kupna i sprzedaży. Kontrahenci wchodzili, wychodzili, wracali, znów wychodzili i znów wracali, by w końcu, ku zadowoleniu obu stron, dobić targu. Wreszcie był czas, by dokładnie przyjrzeć się świeżo nabytej nadpękniętej misie i artystycznie zaszpachlowanemu otworowi w gustownym popiersiu, szczęście wielkie, że z takim trudem zdobyte podczas transakcji kilkanaście dolarów wytrzymało wszelkie próby.

Wieczorem zjawił się na statku kierujący projektem rozwoju rybołówstwa z ramienia FAO, pracownik MIR-u Jan Elwertowski, przywożąc ze sobą niecodziennego gościa... Leonida Teligę! Pierwszy polski samotny żeglarz, płynąc z Fidżi i kończąc już prawie swój wokółziemski rejs, po 165 dniach nieprzerwanego pobytu w morzu zawinął do Dakaru w dniu 9 stycznia i... zacumował do burty świnoujskiego szkolnego trawlera „Emilia Gierczak”. Gdy do Dakaru weszło „Wieczno”, Teliga po przebytej chorobie doszedł już do siebie i było wielkim przeżyciem móc słuchać jego niekończących się opowieści o rejsie, niestety, zbyt często przerywanych prośbą: „Chłopaki dajcie jakiegoś sporta”. Długo w noc siedzieliśmy na pokładzie. Z jego zbiorów trafiła do kolekcji muzealnych piękna muszla ślimaka *Trochus sp.* z Pacyfiku, a w mojej prywatnej bibliotece do dziś na honorowym miejscu stoi słownik angielsko-polski z Jego wpisem: „Maciejowi Krzeptowskiemu na pamiątkę spotkania «Wieczno» i «Opty» w Dakarze. Leonid Teliga”.

Wkrótce po nas do Dakaru wszedł odrowski „Granik” i znów były spotkania, rozmowy i wspominki z czasów, gdy Teliga na trawlerze „Wigry” był na łowiskach afrykańskich.

Wróć jeszcze do niezwyklej wprost biegłości handlowców senegalskich, gdy idzie o pozyskiwanie towaru. Wiedziałem, że trzeba bacznie patrzeć na ich ręce, tymczasem nikt nie uprzedził mnie, że tak samo uważnie należy obserwować stopy schowane w długich do samej ziemi galabijach. Otóż w kabinie miałem pod biurkiem sandały, w których zwykle wychodziłem na pokład, cóż, miałem kiedyś sandały... które się zdematerializowały.

Znacznie ciekawszą transakcję handlową przeprowadził w podobnych okolicznościach mój mirowski kolega Konstanty Chłapowski:

„Barakuda” stanęła przy nabrzeżu w Dakarze i jak w każdym afrykańskim porcie na pokładzie zaraz pojawili się handlowcy. Każdy z nich chciał coś kupić czy sprzedać. Niektórzy trzymali w ręku grube zwitki banknotów, demonstrując w ten sposób, że są poważnymi kupcami.

Od razu ją zauważyłem. Stała koło starego Murzyna. On nosił na sobie wytarte, mocno zużyte ubranie. Ona, afrykańska piękność o smukłej figurze, miała na głowie dziwną fryzurę utworzoną z wysoko upiętych włosów przedzielonych pionową zapinką tworzącą w ten sposób jakby dwa zęby rekina. Na obu policzkach miała plemienne tatuaże w postaci potrójnych, skośnych nacięć. Podobne nacięcia, lecz pionowe, były widoczne na czole. Ubrana była w wąską, długą do samej ziemi spódnicę podkreślającą jej kształty, spod której widoczne były szczupłe o długich palcach stopy. Była do pasa naga. Przez chwilę patrzyłem na jej duże, ciężkie piersi przyozdobione tatuażem utworzonym z podwójnej odwróconej litery V. Podeszedłem do starego i pokazałem na nią

palcem. Poszliśmy do mojej kabiny. Z doświadczenia wiedziałem, że będę się musiał z nim mocno targować, gdyż afrykańskim zwyczajem jego cena będzie kilkukrotnie zawyżona. Położyłem na koi dwa duże kąpielowe ręczniki, dodałem fanelową koszulę. Spojrzał na mnie skrzywiony. „Too little” powiedział. „Do you have Prastara?”. Dołożyłem butelkę tej wody kolońskiej tak cieszącej się popytem we wszystkich afrykańskich portach. „Nivea”, usłyszałem. Dołożyłem. Chciał coś jeszcze, ale stanowczo odmówiłem. „Good business”, powiedział dając mi do zrozumienia, że to ja zrobiłem dobry interes. Zabrał wszystko i bez słowa wyszedł z kabiny. Zostałem sam i jeszcze raz spojrzałem na cudownie rzeźbioną w hebanie smukłą figurkę...

Afryka brała, ale także obdarowywała nas szczerze, czasami bywało, że na długo...W swym pierwszym afrykańskim rejsie Maks Jędrzejczyk został przypadkowo zamieszany w historię, która o mały włos nie zwichnęła jego przyszłej i jak się później okazało, wspaniałej kariery w rybolówstwie:

Po ukończeniu studiów na Wydziale Rybackim w Olsztynie mój promotor prof. Józef Popiel pomógł mi znaleźć pracę w świnoujskiej „Odrze”. Trafiłem do przetwórci na „Albakorze” i gdy stanąłem przed obliczem samego technologa Zygmunta Korkucia, starszego kolegi ze studiów, ten przyjrzał mi się uważnie i stwierdził, że wyglądam, jakbym od kilku dni nie jadł. Miał niestety rację, gdyż ostatnio nie wiodło mi się najlepiej. „Jutro od rana zaczniesz, teraz zabieram cię na obiad”. Zaszliśmy do legendarnego baru „Przystań” na Warszawie – prawobrzeżnej części Świnoujścia. Zygmunt kazał kelnerowi „nakarmić tego głodnego studenta”. Później słuchałem o realiach statkowego życia, pracy, portach, Murzynkach, bar zaczął się z wolna kołysać, ktoś chyba zaczął grać, bo nagle usłyszałem: „Dla kapitana Pikulika, walc «Fale Dunaju!»”. Później jeszcze dotarło do mnie, że kapitan Kazimierz Pikulik był także rozmiłowany w rock and rollu. Zygmunt wprowadzał mnie w życie rybackie. Gdy spotkał się po latach przypomniałem sobie, że pożyczyłem kiedyś od niego 100 złotych i nie oddałem. Chciałem zwrócić pożyczkę, Zygmunt powiedział: „niech zostanie tak jak było, nie chcę zmieniać o tobie zdania!”. Zaczęły się połowy, zobaczyłem jak piekielnie ciężka, często ponad ludzkie siły, jest praca rybaka, że trudno ją porównać z jakąkolwiek pracą na lądzie. Wytrzymałem to wszystko i po powrocie do Świnoujścia zarówno technolog, jak i kapitan Żurek wystawili mi bardzo dobre opinie z rejsu. Kapitan nawet napisał, że widziałby mnie na stanowisku mistrza, ponieważ są kłopoty z obsadą ze względu na letnie urlopy. Nie ukrywam, że byłem mile zaskoczony, zwłaszcza że w czasie rejsu nie odczuwałem sympatii kapitana, wręcz odwrotnie, tytułował mnie na każdym kroku magistrem. Kiedyś asystując bosmanowi przy rzucaniu kotwicy, na ryk kapitana w głośniku, ile szakli poszło do wody, krzyknąłem, że osiemdziesiąt, a może więcej. W odpowiedzi był tylko krzyk: „kurwaaa! Znowu



dali magistra na dziób, dureń, do trzech nie umie zliczyć”. Szakla na łańcuchu kotwicznym to malowane na biało ogniwo co 10 metrów.

Widząc więc szansę awansu i pływania, ale już za większe pieniądze, polecałem z podaniem do Kierownika Połowów – Zbyszka Palucha – twardego górala. Ten wyciągnął swój sławny kajet, w którym miał zapisane wszystko i wyraził zgodę. Postawił wszakże warunek, że muszę okiełznać swoje dzikie żądze i hormony, bo jak nie, to złapię taką afrykańską francę, że nie wyleczę się z niej do końca życia. „Musisz być niezły, bo w ostatnim rejsie zużyłeś połowę antybiotyków ze statkowej apteki”. Wróciłem na statek komunikując kapitanowi, że żadnej penicyliny w całym rejsie nie brałem i o co tutaj tak naprawdę chodzi? Kapitan Żurek powiada: „Synu, jesteś jedynym kawalerem na statku i nie mieszkasz w Świnoujściu, a żony z Koła Rodzin mają jakąś wtyczkę w administracji i dokładnie sprawdzają księgi radiooficera, jak i na kogo rozchodowane zostały antybiotyki. Tak więc na każdym statku biorcami antybiotyków byli wyłącznie kawalerowie, wdowcy i rozwiedzeni.

Kontakty naszych załóg z piękniejszą częścią ludności Afryki często są tematem opowieści rybackich. Mówi się w nich o zdolnościach towarzyskich czarnych piękności, o ich umiejętnościach tanecznych, płynnym sposobie poruszania się, olśniewającym uśmiechu, aksamitnie gładkiej skórze... W knajpkach położonych przy szlakach, którymi zwykli przemieszczać się marynarze, za barem pracowało przeważnie kilka, a w godzinach szczytu bywało i kilkanaście barmanek. Gawędząc przy jednej, a później następnej szklaneczce, łatwo było się zaprzyjaźnić z tą najpiękniejszą, wybraną. Czasami marynarze zmęczeni ciągłym hałasem i brakiem klimatyzacji na statku postanawiali zamiast w koi wypaść się w wygodnym, hotelowym łóżku i odreagować trudny czas pobytu w morzu. I tutaj również, cóż za zbieg okoliczności, trafiali na bratnie dusze, istoty o aksamitnej skórze. Wspominał pewien technolog, jak jeszcze z jednym kolegą uczestniczyli w takim barterze, gdzie towarem wymiennym z ich strony były, wysoko tu cenione, a u nas kupowane za niewielkie pieniądze, enerdowskie zegarki – buksiaki „Ruhla”. Następnego dnia, gdy obaj „zegarmistrze” pracowali na pokładzie, zauważyli, iż w stronę statku zmierza tatuś, który poprzedniego wieczoru zapoznał ich ze swoimi córkami i później barter zainicjował. Nie bardzo było gdzie uciekać, wiadomo, że za chwilę zacznie się awantura, roszczenia i Bóg wie jeszcze co. Tymczasem gość przywitał się uprzejmie i zaprosił również na dzisiejszy wieczór, bo uważał, iż wczoraj doszło do znacznej nadpłaty! Tenże sam technolog opowiadał, jak pewien kapitan, zanim jeszcze weszli do Lagosu z ostatnim w tym rejsie ładunkiem eksportowym, przyrzekł, że podczas tego postoju nie pójdzie na Murzynki. Jakież było zdumienie technologa, gdy zaraz pierwszego wieczoru

zobaczył wystrojonego kapitana, który szybkim krokiem zmierzał w kierunku trapu. „Panie kapitanie, ale przyrzekał pan!” „Panie Zygmuncie, chujowi pan nie przetłumaczysz!” Powiedzenie to stało się później głośnie w całej flocie.

Po wylądowaniu ostatniego eksportu trzeba już tylko było nalapać ryb dla kraju i niezależnie od najlepszych nawet wydajności połowowych, ten ostatni ładunek robiło się najdłużej. Wszystkie załogi starały się tak układać strategię rejsu, by w drodze powrotnej zająć do Las Palmas, odpocząć i zrobić zakupy, korzystając z wielkiej obfitości towaru i wolnocłowych cen. Potem zostawało już tylko jak najszybciej płynąć. I znów, mimo że mechanicy wyciskali z maszyny wszystko co możliwe, płynęło się zbyt wolno. Statek i ludzie przygotowywali się na spotkanie z krajem i najbliższymi. O ile pogoda pozwalała, bosman ze swoją ekipą prowadził prace malarskie, starając się przywrócić nadbudówkom dawny blask, sprzątano przetwórnię, klarowano i układano sieci. Biskaje, La Manche, Północne, Kiel i Arkona. To już był nasz Bałtyk i dom. Wracający z półrocznego rejsu statek rybacki był na specjalnych prawach, gdy tylko pojawiał się na redzie, natychmiast podchodziła do niego pilotówka i zaczynał się ten najważniejszy moment rejsu. Główni portu, znajome budowle i wreszcie nabrzeże, na którym aż gęsto od ludzi. Jak w tym mrowiu wypatrzeć tych najważniejszych, najbliższych, jak wśród tych brodaczy stojących rzędem przy burcie rozpoznać tatusia? Na statkowych korytarzach czerwone chodniki, wysprzątane kabiny, odświętnie ubrani rybacy. Wreszcie odprawa i na statek wlewa się prawdziwa rzeka, powitania, radość bycia znów razem... Samotność w takiej chwili jest czymś niewyobrażalnie trudnym, ludzie wiedzą o tym i ci, do których nikt nie przyszedł, są porywani przez kolegów, by wspólnie z nimi i ich najbliższymi mogli cieszyć się szczęśliwym zakończeniem rejsu.

Radości takiego powrotu nie dane było przeżyć załodze „Tarpona”, jednego z odrowskich B-23, który nigdy nie powrócił ze swej wyprawy na szelf Afryki... Wszystko zaczęło się całkiem niewinnie i można by powiedzieć trochę humorystycznie. Zbigniew Karnicki był wtedy technologiem na „Belonie”:

„Belone” budowaliśmy wspólnie z kapitanem Józefem Roźniakowskim i w maju 1965 roku kończyliśmy nasz kolejny afrykański rejs na tym statku. Kapitan był doskonałym rybakim, choć czasami mnie jako technologowi trudno było się z nim porozumieć. Wiadomo, że ryba złowiona musi przejść przez przetwórnię, by mając odpowiednią jakość, trafić w stanie zamrożonym do kartonów i to właśnie ta ryba z kartonów, a nie ta z pokładu stanowi o

rybackich zarobkach. Proste, ale w konfrontacji z instynktem łowieckim „tych z mostka” nie zawsze łatwe do przyjęcia. Łowiliśmy na szelfie Senegalu i były to już dosłownie ostatnie zaciągi, wkrótce mieliśmy schodzić do kraju. Bez przerwy siedziałem w przetwórnicy, bo te ostatnie dni są najgorsze, ludzie myślą już o powrocie, są nieuważni i wszystko może się zdarzyć. Krótco przed kolacją nagle poczułem, że nasz statek jakby o coś zawadził czy uderzył. Wyskoczyłem na mostek i zobaczyłem przed naszym dziobem w bliskiej odległości „Tarpona”. Usłyszałem strzęp rozmowy, którą przez ukafkę prowadził Roźniakowski: „Ty słuchaj i uważaj, ja jestem «czarny kapitan», mówię poważnie i nie żartuję, jak kogoś stuknę, to wkrótce będzie on miał bardzo poważne kłopoty. Pamiętasz, «Cyrankę» i «Czubatkę»? Odpowiedzią było kilka prostych, jednoznacznych, marynarskich słów. Trzy dni później, gdy byliśmy już w drodze do kraju, dotarła do nas droga radiowa wiadomość o wejściu „Tarpona” na mieliznę.

Stało się! Nowy, sprawny statek, który niedawno wyszedł ze stoczni i tak na dobrą sprawę nie rozpoczął jeszcze prawdziwej morskiej kariery, ulega zagładzie w swoim drugim rejsie. Gdy tonie statek, najpierw pojawia się pytanie: czy zginęli przy tym ludzie? Później przychodzą dalsze: czy było to skutkiem kolizji z innym statkiem we mgle, czy może w wąskim przejściu doszło do awarii silnika głównego i silny prąd rzucił statek na skały, może wreszcie huraganowy wiatr i gigantyczne fale ustawiły statek bokiem i wywróciły go...? Wszystkie te pytania dotyczą tzw. sił wyższych i nikt nie dopuszcza nawet myśli, że mogłoby być inaczej. Przecież ci, którym powierza się życie kilkudziesięciu ludzi i wielkiej wartości mienie, muszą mieć odpowiednie kwalifikacje zawodowe. Czuwa nad tym szereg instytucji, istnieją stosowne przepisy, a jednak w tym przypadku zawinił właśnie człowiek. Wody szelfu Senegalu są stosunkowo bezpieczne. Na ogół nie ma tu skalistych, poszarpanych wybrzeży, pojedynczych ledwo schowanych pod powierzchnią morza skałek, silnych prądów pływowych, tropikalnych cyklonów. Południowy Prąd Kanaryjski jest słabo wyczuwalny i jedyny problem, jaki tu może istnieć, to występująca w niektórych przypadkach pewna trudność w określaniu radarem odległości statku od brzegu, gdyż niskie, piaszczyste wybrzeże nie daje wyraźnego, mocnego echa. Jak więc doszło do tragedii? Dowodzony przez doświadczonego kapitana Włodzimierza Siemieniuka „Tarpon” łowił pomiędzy Saint Louis a Dakarem:

Robiliśmy drugi ładunek, pierwszy został niedawno oddany w Lagosie. W pobliżu łowiła siostrzana odrowska „Dorada”. Wydajności były dobre i wszystko wskazywało na to, że już niedługo znów pójdziemy do któregoś z afrykańskich portów. Zmrok w tropiku zapada nagle, jest 24 maja, właśnie przed chwilą na pokład wybrano trzeci w tym dniu wielki hol. Uzgadniam z

technologiem, że surowca będzie dość na całą noc i polecam I oficerowi, który właśnie ma wachtę, by spokojnie, „pół naprzód” (by można było produkować mączkę rybną) płynąć wzdłuż wybrzeża w kierunku południowym, a potem przejść na kontrkurs i wrócić rano na to samo miejsce. Jak okazało się później, o 20.50 oficer wachtowy ustalił pozycję i polecił sternikowi trzymać kurs 180°, który niestety był zbieżny z linią wybrzeża. Dochodziła północ, nagle statek uderzył o dno, najpierw słabo, później bardzo mocno i stanął w miejscu. Wpadam na mostek, włączam radar i wówczas staje się jasne, że „Tarpon” osiadł na mieliźnie tuż przy samym brzegu. Nie pomaga maksymalna praca silnika „na wstecz”, statek całą długością stępki oparł się o piaszczyste dno i przybój z wolna zaczyna ustawiać go bokiem do fali. Bez rezultatu pozostają próby nawiązania łączności z „Doradą”, nikt nie odpowiada na wysyłane sygnały SOS i czerwone rakietki. Mimo że od wejścia na mieliżnę minęło zaledwie kilka godzin, nacierające fale wywołują coraz większy przechył jednostki na lewą burtę. Do pomieszczeń wdziera się woda, w końcu przechył staje się tak duży, że postanawiam, iż załoga, z wyjątkiem oficerów i najbardziej doświadczonych rybaków z pokładu, opuści statek. Ci, którzy zostaną, będą oczekiwać na łowiąc w pobliżu „Doradę” i „Barakudę”, by, gdy te podejda i podadzą kable, wspólnie ratować „Tarpona”. Tymczasem kolejno zrzucane na wodę dwie tratwy ratunkowe nie otwierają się i giną w morzu, ostatnim ratunkiem pozostaje jedyna ocalała szalupa. Wsiada do niej 26 ludzi, silnik szczęśliwie od razu startuje i zaczyna się przedzieranie przez gwałtowne fale przyboju w kierunku lądu. W którymś momencie fala zmywa z łodzi czterech ludzi, jeden zostaje poważnie zraniony w nogę przez pracującą śrubę, ratują ich koledzy. Gdy silnik gaśnie, w ruch idą wiosła. Jeszcze kilka wielkich grzywaczy przewala się przez łódź, kil uderza raz i drugi o dno, ostatnia fala wynosi ich i pozostawia na piasku plaży. Są uratowani!

Rano, gdy robi się jaśniej, na plaży pojawiają się wojskowe samochody terenowe, żołnierze wzywają przez radio samolot, który zrzuca na „Tarpona” łódź dingi, a ranny zostaje zabrany do szpitala. Dociera do mnie, że wszelkie próby ratowania jednostki skazane są na niepowodzenie. Wydaję ostatnie na tym pokładzie polecenie o ewakuowaniu się na ląd. W chwilę później 14 ludzi znalazło się bezpiecznie na brzegu. W świetle budzącego się dnia wyraźnie widać tkwiący na mieliźnie w odległości około 150 m od brzegu, nienaturalnie pochylony na burtę statek.

Uratowani zostali przewiezieni do Dakaru i stamtąd po kilku dniach samolotem wrócili do kraju. Nie było pilotówki, znajomych główek portu i czerwonych chodników na korytarzach, było tylko jedno słowo ZYJESZ?! I spazmatyczny szloch... radości. Rok później w stosunkowo niedalekiej odległości od wraku przepływał odrowski trawler, na którym był ichtiolog Kon-

stanty Chłapowski. Konstany oglądał przez lornetkę tkwiący w piaskach przybrzeżnych płyczn, spoczywający na lewej burcie statek, o który rozbijały się fale przyboju. Smutek, przygnębienie i nawigacyjna refleksja: „ mimo że jesteś pewny, to sprawdź jeszcze raz!”

W centrum Świnoujścia u zbiegu ulic Piastowskiej i Piłsudskiego, w basenie fontanny spoczywa duża śruba okrętowa. Starzy mieszkańcy miasta mówią, że upamiętnia tragedię „Tarpona”... Starzy mieszkańcy, a młodzi, a turyści, a... władze miasta! A wystarczyłaby skromna tabliczka.

Ala to jeszcze nie koniec sekwencji dziwnych przypadków „czarnego kapitana”. W końcu września 1967 roku ze wspomnianej już „Belony”, płynącej w kierunku łowisk Georges Bank, dostrzeżono w znacznej odległości małeńki jacht. Kapitan Roźniakowski natychmiast przejął dowodzenie i rozpoczął manewr podejścia. Na pokładzie jachtu nie było nikogo i dopiero gdy statek był już blisko, w zejściówce ukazał się szczupły, brodaty, długowłosy mężczyzna. Już na pierwszy rzut oka było widać, że jest w bardzo złej formie fizycznej. Na propozycję zabrania go na pokład zgodził się pod warunkiem, że razem z nim uratowana zostanie jego „Little One”. Kapitan trawlera postanowił podjąć próbę i rozpoczęto przygotowania do podniesienia jachtu z wykorzystaniem bomów i wind statkowych. W tym czasie obie jednostki pozostawały w niewielkiej odległości, rozpoczął się manewr podchodzenia i nagle jacht i trawler zostały rzucone na siebie przez zabłąkaną, przychodzącą z nieoczekiwanego kierunku falę. Uderzenie nie było mocne i jacht nie poniósł przy tym najmniejszego uszczerbku, ale to wystarczyło, by na twarzy kapitana pojawił się, wywołany może złym przecuciem, przelotny wyraz smutku, żalu, zadumy i nadzieją, że to łódź stuknęła w statek, a nie odwrotnie. Za chwilę była już radość z uratowania amerykańskiego żeglarza Williama Willisa i jego jachtu. „Belona” wróciła na poprzedni kurs, natomiast załoga, a szczególnie kucharz Kazimierz Librowski i radiooficer Wojciech Mazurkiewicz, zajęła się nowym członkiem załogi. Willis był słaby i wyczerpany, ale bardzo szybko regenerował siły. Wkrótce siedząc w mesie jadł przy kapitańskim stole i wtedy wszyscy dowiedzieli się, że jest to już jego druga, znów niedokończona podróż przez Atlantyk z USA do Wielkiej Brytanii. „Belona”, która za kilka dni miała rozpocząć połowy, uzgodniła z amerykańskim Coast Guardem, że Willis wraz z jachtem zostaną przeladowani na jeden z okrętów patrolujących wody przybrzeżne. Problem jednak był w tym, że ani okręt, ani trawler nie dysponowały odpowiednimi odbijaczami, by stanąć obok siebie burtami i przekazać ładunek. W tym czasie w pobliżu znajdowała się baza rybacka „Gryf Pomorski”, dowodzona przez kapitana Leona Skelnika,



na której kierownikiem wyprawy był Józef Baj. Gdy obaj dowiedzieli się o zaistniałej sytuacji, natychmiast zdecydowali, że ich statek weźmie udział w przekazywaniu jachtu. Pogoda była jak na zamówienie, panowała dobra widoczność, fala była niewielka, wiał słaby wiatr. „Belona” zgrabnie dobiła do lewej burty „Gryfa Pomorskiego” i w chwilę po zacumowaniu mała łódeczka wraz z jej armatorem znaleźli się na nowym miejscu, budząc ogromne zainteresowanie załogi bazy. W jakiś czas później do tej samej burty dobił okręt Coast Guardu, „Little One” po raz kolejny zmieniła miejsce postoju i dzielny amerykański żeglarz pożegnał na zawsze polskich rybaków. W trzeci i ostatni rejs przez Atlantyk wyruszył Willis w maju następnego roku. 20 września radziecki statek rybacki znalazł na wpół zatopioną „Little One” w odległości 300 mil morskich na zachód od Irlandii. Tym razem na pokładzie nie było już nikogo... Okazało się, że wówczas to jednak „Belona” stuknęła „Little One” i ponownie sprawdziło się złe przeczucie kapitana Roźniakowskiego, który mówił o sobie „jestem czarny kapitan”.

Zdawać by się mogło, że przeładowanie jachtu w morzu z jednego statku na drugi jest szczytem fantazji i równocześnie dowodem najwyższych umiejętności załóg w posługiwaniu się windami, bomami i linami, tymczasem toczące się życie dostarczało wciąż nowych i jeszcze bardziej nieprawdopodobnych scenariuszy.

Na „Kanaryjce”, która kończyła swój afrykański rejs, Anatol Magdziak był III oficerem:

Podczas postoju w Dakarze mieliśmy na burcie czarnego dejmana, którego polecił agent. Ali był uczynny, pilnował, załatwiał różne sprawy, miał kilka siostr, wymieniał dolary na franki senegalskie i odwrotnie. Wracając do kraju weszliśmy do Las Palmas, gdzie oczywiście zrobiliśmy zakupy wolnościowe dla siebie i dla kraju spragnionego importowanych dóbr oraz zwiedziliśmy wyspę wynajętym autokarem. Jest to port, gdzie aż się prosi, by odreagować wszystkie trudy prawie półrocznego rejsu. Korzystaliśmy z okazji na tyle intensywnie, że już po dwóch dniach z ulgą opuszczaliśmy gościnną keję. Miałem pierwszą wachtę morską, gdy na mostek wpadł „motorek” z wiadomością, że widział Murzyna! Dwaj wachtowi, którzy byli ze mną, zaczęli żartować, że po porcie to można zobaczyć nawet białe myszki. Motorzysta nie ustępował i na to wszedł kapitan Stanisław Dziedzik, który kazał natychmiast przeszukać statek. Nie trwało długo i w mączkarni, w tzw. IV ładowni ktoś zauważył błyskające białkami ślepka. Znalazł się nasz dejman! Gdy z II oficerem Felkiem Michniewskim zaprowadziliśmy go do kapitana, spokojnie wyjaśnił, że ma paszport i jedzie do Polski, bo spodobał mu się ludzie, statek i opowieści o kraju, w którym żyją. Musiał się ujawnić, bo skończyła mu się woda i jedzenie, nie sądził, że do Polski płynie się tak długo. Wszyscy wpadliśmy w popłoch, bo o ile przedłużyłby

się rejs, gdyby trzeba było odstawić go do Dakaru? Na meldunek wysłany do kraju przyszła natychmiast odpowiedź i polecenie, by kontynuować podróż, a naszego blindę przesadzić w morzu na idącego z kraju do Afryki „Kulbaka”. Spotkanie z bratnią jednostką wypadło na środku Biskajów w rozpoczynającym się właśnie sztormie! Nie było nawet mowy, by w tych warunkach zrzucić szalupę, „Kulbak” spieszył się na łowisko, my za wszelką cenę musieliśmy pozbyć się naszego pasażera. Teraz albo nigdy. I wtedy przyszedł mi do głowy genialny, prosty pomysł: nie szalupa, a tratwę ratunkową! Wsiadliśmy do niej w trójkę, gdyż był jeszcze z nami Antoni Żyła, niesamowicie silny rybak z pokładu, który łamał podkowy. Już przy wsiadaniu do tratwy nasz pasażer czuł się niezbyt pewnie, za to później działa się takie rzeczy, że gdyby mógł je przewidzieć, nigdy nie przyszedłby mu do głowy myśl, by wyjeżdżać z Senegalu polskim statkiem rybackim. Byliśmy z Żyłą starymi, opływany mi matrosami, ale muszę przyznać, że czas, kiedy oczekiwaliśmy dryfując, aż do tratwy podejdzie „Kulbak”, dostarczył nam mocnych wrażeń. Natomiast Senegalczyk wyraźnie zbladł, powiedzieć można, zszarzał, całkowicie zaniemógł i tylko wpatrywał się w nas nieruchomymi, szeroko otwartymi oczami. Gdy pokazała się nad nami wysoka burta z trapezami i dodatkową siatką, wszystko odbyło się tak szybko, że nawet nie zauważyłem, kiedy Ali jak błyskawica przeskoczył na statek. W ramach wymiany barterowej koledzy z „Kulbaka” wrzucili nam do tratwy karton świeżego, prosto z kraju „Żywca” i teraz pozostało już tylko czekać na macierzystą jednostkę. Gdy podeszła do nas „Kanaryjka”, zdarzyła się rzecz, która omal nie skończyła się katastrofą. Kadłub wracającego z Afryki statku był tak porośnięty pąklami, że w zetknięciu z nimi dwie komory tratwy natychmiast uległy rozerwaniu. Zaczęliśmy tonąć i tylko wielkiej przytomności kolegów z pokładu należy zawdzięczać, że nie poszła na dno nasza największa zdobycz, „telewizor” prawdziwego piwa.

Każdy statek przed wyjściem z portu jest dokładnie przeszukiwany przez załogę po to, by w kolejnych portach ustrzec się kłopotów związanych z obecnością na statku innych osób niebędących na liście załogi. Grupy marynarzy odpowiadają za sprawdzenie swojego rejonu, poszukiwania odbywają się równocześnie i według schematu. Specjalną uwagę zwraca się na różne, łatwe dostępne, a trudne do przebadania zakamarki. Jednak pomysłowość uciekinierów nie zna granic i tak jak od zawsze istnieje najstarszy zawód świata, tak odbywające się poza oficjalną kontrolą mustrowanie znane jest zapewne od czasów arki Noego. Kapitan Skelnik pływał „Żuławami” pomiędzy portami afrykańskimi, wyławowywał rybę, brał zaopatrzenie, wracał na łowisko, znów płynął do portu. Więc siłą rzeczy jego statek był narażony na ciągły napór niechcianych pasażerów:

Moja załoga zdawała sobie sprawę z problemów, które pojawiają się, gdy znalezione zostaje blinda i zawsze bardzo skrupulatnie przeszukiwała wszystkie miejsca. Kilkakrotnie, właśnie w afrykańskich portach udało się nam odkryć Murzyna, a to w szalupie ratunkowej, a to w magazynku bosmana... Któregoś razu szliśmy z Abidżanu do Dakaru. Gdy bosman przystąpił rano do porządkowania brezentów złożonych przy nadbudówce i przenoszenia ich w inne miejsce, znalazł tam pasażera. Cóż było robić, zawróciliśmy, ale kosztowało nas to stratę jednej doby.

Połowy na szelfie Afryki Zachodniej odbywały się poza granicami wód terytorialnych państw nadbrzeżnych. Zdarzały się jednak sytuacje, gdy statki mając niedoskonałe radary, często nieświadomie, zapuszczały się w pogoni za rybą poza te granice. W takich portach, jak na przykład Nouadhibou, w pobliżu których tego typu zdarzenia najczęściej miały miejsce, stacjonowały niewielkie kutry inspekcyjne z uzbrojoną załogą, wyposażone w karabin maszynowy na dziobie, które miały pilnować przestrzegania przepisów dotyczących granicy morskiej. Warto podkreślić, że wyposażenie nawigacyjne tych kutrów nie zawsze działało precyzyjnie i gdy w pobliżu granicy dochodziło do spotkania ze statkiem rybackim, z reguły pojawiały się różnice zdań co do pozycji, na której w tym momencie znajdowały się obie jednostki. Rybacy byli zawsze święcie przekonani, że są poza granicą, natomiast załoga kutra patrolowego uważała, że jest wręcz przeciwnie. I tutaj rolę jęczyczka u wagi spełniał zazwyczaj karabin maszynowy, wobec którego rybacy zmuszeni byli uznać, że kontrolerzy są lepszymi nawigatorami. Kapitan Mieczysław Jędraszak był na „Likodynie” i oficerem:

Był rok 1970. Po remoncie w Dakarze szliśmy poza strefą 12 mil morskich na północ. Na styku granic Mauretanii i Sahary Zachodniej w odległości 14 mil morskich od brzegu wydaliśmy pierwszy trał. Nad ranem podpłynęła uzbrojona motorówka, z której rozkazano nam rzucić kotwicę. Zaczęliśmy wybierać i w międzyczasie na mostku pojawił się kapitan Włodzimierz Rogowski, „wypożyczony” z „Odry” na ten jeden rejs. Po wybraniu sieci rzuciliśmy kotwicę i wtedy do naszej burty zacumował kuter, na którym była francuska obsada. Postawiono nam zarzut, że jesteśmy w obrębie 12 mil morskich pasa wód Mauretanii i nic nie pomogło, że kapitan powołując się na wskazania radaru udowodnił, że pozycja, na której się aktualnie znajdujemy, leży w odległości 14 mil morskich od brzegu. Nie pomogło również, iż łowięcy w pobliżu inny polski trawler potwierdzał naszą pozycję. Prowadzący akcję sierżant zabrał świadectwo pomiarowe statku i książeczkę żeglarską kapitana oraz przesadził na kuter dwóch członków naszej załogi w charakterze zakładników, po czym kazał płynąć za sobą. Popłynęliśmy do Nouadhibou, gdzie w zatoce wśród płycizn i rdzewiejących wraków stanęliśmy na kotwicy. Na burcie postawiono

dwóch uzbrojonych w karabiny wartowników i rozpoczęły się procedury. Przyjechał nasz ambasador z Dakaru po to, by stwierdzić, że nic nie pomoże powoływanie się na prawo międzynarodowe, że oni są u siebie i mają rację. Mijał drugi tydzień postoju i któregoś dnia opłynęła nas motorówka z dowódcą francuskiego garnizonu, który powiedział nam, że już niedługo ten statek będzie należał do niego. I chyba to stwierdzenie było iskrą, która pobudziła nasze działania. Kapitan zwołał naradę, na której wspólnie z I mechanikiem ustaliliśmy, że trzeba spróbować stąd uciec. Wszyscy znaleźliśmy historię ucieczki podczas II wojny światowej naszego okrętu podwodnego „Orzeł” z internowania w Tallinie i „Kromania” z pobliskiego Dakaru. Kapitan wziął na siebie problemy nawigacyjne, I mechanik miał tak przygotować maszynę i wszystkie mechanizmy, by w decydującym momencie nic nie zawiodło. Moje zadanie polegało na utworzeniu grupy silnych, sprawnych marynarzy, którzy będą gotowi obezwładnić wartowników. Miałem również, pływając po zatoce szalupą, przesondować niepewne miejsca i sprawdzić, czy za cyplem nie ma stanowisk artylerii nadbrzeżnej. Oczywiście pozostawaliśmy w stałym kontakcie radiowym z dyrektorem „Gryfa”, Józefem Bajem, który zgadzał się na ucieczkę, ale pod warunkiem, że strażnikom nie spadnie nawet jeden włos z głowy. Byliśmy gotowi, statek też i wreszcie kapitan zdecydował, że to będzie TEN wieczór. W tzw. grupie uderzeniowej był mistrz przetwórstwa Roman Pietras, odważny i wyjątkowo sprawny fizycznie, był też *big size man*, który po prostu podszedł do wartowników i ryknął: „dawać, kurwa, ten szmelc!” Po czym zabrał im z rąk karabiny, które rozładował, wyrzucając amunicję do wody. Wartownicy cały czas popatrując na naszego olbrzyma, bez protestów dali się skrępować. Opuściliśmy na wodę wcześniej przygotowaną szalupę, bosman połał slip wodą, po którym zaraz zjechał gumowy ponton z wartownikami i dwoma rybakami. Doholowaliśmy ich szalupą do najbliższej od strony portu boi, tam ponton został przywiązany, oddaliśmy im karabiny, dostali prowiant i wodę, mogliśmy wracać na statek. Szalupa została błyskawicznie podniesiona, za nią w górę poszła kotwica i wolno ruszyliśmy naprzód. Nad zatoką Levrier zapadał cichy, afrykański zmierzch i nikt z mieszkańców osady nie przypuszczał nawet, że w tym oto momencie rozgrywa się tuż obok scena godna dobrego filmu akcji. Silnik pracował równo, miarowo, na niebie pokazały się pierwsze gwiazdy, ktoś z bazy paliwowej przyjaźnie do nas zamrugał aldisem: „wasze światła się nie palą”. Podziękowaliśmy, zapaliliśmy i krótko potem... zgasiliśmy. Zamiast iść na północ najkrótszą drogą do domu, popłynęliśmy na południe, tak jak zalecał dyrektor „Gryfa”, Józef Baj. W umówionym miejscu spotkaliśmy się z „Halniakiem” – łącznikowcem, z którego wzięliśmy zaopatrzenie na drogę i szerokim łukiem poszliśmy w ocean, kierując się do kraju. Minister Żeglugi Jerzy Szopa i Minister Spraw Zagranicznych Stefan Jędrzychowski zalecali, by wracać jak najszybciej do Polski. Nie wiedzieliśmy czy lepiej płynąć Kanałem Kilońskim, czy przez cieśninę duńskie. W Kanale Niemcy nie zwrócili

na nas uwagi. W kraju nie było żadnych reperkusji, a koledzy z innych statków okrzyknęli nas „Nowym Orłem”. Nadal uważam, że postąpiliśmy słusznie, odpowiadając w ten sposób na bezprawie i rozbój, które nas wtedy spotkały.

Tak wyglądały wczesne lata afrykańskiego rybołówstwa, odkrywania nowych łowisk nowego kontynentu. Wkrótce jednak kraje nadbrzeżne zorientowały się, iż statki obcych bander, których z każdym rokiem przybywało, stanowią zagrożenie dla bytu ich rybołówstwa przybrzeżnego. W 1972 roku Mauretania rozszerzyła wody morza terytorialnego do 30 mil morskich, w tym samym roku Senegal rozszerzył swoją strefę wyłącznego rybołówstwa do 122 mil morskich. W 1973 roku Maroko wzorem swoich południowych sąsiadów poszerzyło strefę wyłącznego rybołówstwa do 70 mil morskich. W ten sposób wody szelfowe tych państw stały się dla nas prawie niedostępne.

Nadszedł czas łowisk w rejonie Sahary Hiszpańskiej, czas sardynki, mój czas. Pracę w oddziale Morskiego Instytutu Rybackiego w Swinoujściu podjąłem jesienią 1972 roku. Trafiłem do pracowni afrykańskiej, którą kierował Antoni Wysokiński i tam od razu przydzielono mi nowe dla naszego rybołówstwa łowisko i najważniejszy dla tego łowiska gatunek ryby, sardynkę. W tym czasie byłem mocno zaangażowany w organizację rejsu dookoła świata jachtu „Dar Szczecina” i pełen rozterek zwróciłem się z tym do kierownika pracowni. Antoni wypowiedział wtedy prorocze słowa: „Bierz sardynkę, bo taka okazja już więcej się nie powtórzy, to jest temat na dobry doktorat, a w rejs dookoła świata, jak będziesz bardzo chciał, to jeszcze popłyniesz”....

Już pod koniec marca 1973 roku zamustrowałem na „Granika” idącego w rejon południowej Afryki, z którego miałem się przesiąść na „Languście” poławiającą sardynkę u wybrzeży Sahary. Koledzy z MIR-u przestrzegali mnie, że to nie będzie rejs na naukowo-badawczym „Wiecznie”, że będzie się liczyła tylko produkcja, a moje badania... „to już będzie zależało od ciebie, czy uznają cię za normalnego faceta...” Jak na początek całkiem niezłe! Na łowisko przyplłynęliśmy w środku nocy, znaleźliśmy się w morzu światła, wiała dobra piątka i gdy zobaczyłem przy burcie chodzącą kilka metrów w górę i w dół szalupę z „Langusty”, która po mnie przyplynęła, zrozumiałem, że zaraz na wstępie zarobię lub stracę kilka punktów. Przy sterze siedział kępny, brodaty, pykający fajkę blondyn w grubym swetrze, żywcem wyjęty z „Okrutnego morza” Monsarrata. Najpierw na szalupę poszła cała góra przesyłek i wreszcie przyszła kolej na mnie. Instykt żeglarza podpowiedział mi, kiedy puścić się sztormtrapu i pierwszy udany krok został zrobiony. Sympatycznym brodaczem był Janusz Żak, I oficer. Na „Languście” steward pokazał



mi moją kabinę – szpitalik, do której, gdy tylko zdążyłem się położyć, ktoś zastukał. Otworzyły się drzwi, zapaliło światło i usłyszałem: „Nie śpi pan, to dobrze, kapitan prosi do siebie”.

W pośpiechu, prawie trzęsącymi się rękami szukałem książeczki żeglarskiej, delegacji, planu rejsu, wstępnych danych dotyczących..., wyników połowów..., opracowania do użytku wewnętrznego... Cholerny formalista, mógł z tym poczekać przynajmniej do rana! Gdy usłyszałem: „Witamy naszego naukowca” i gdy kapitan Jacek Gajek podał mi rękę, zorientowałem się natychmiast, że moje dokumenty nie będą tu do niczego potrzebne. Kapitan pytał, co zamierzam robić, oczywiście pływał już z mirowcami i dobrze ich wspomina. W jakimś momencie sięgnął do paczki, którą właśnie przywieźliśmy z kraju, nalał po kieliszku mocnej, domowej nalewki i zanucił „Hej sokoly...”. Lubię śpiewać przy pracy, przy ognisku, na żaglach, czemu by nie spróbować na statku. Po piosenkach turystycznych przeszliśmy do pieśni patriotycznych, później sięgnęliśmy do arii z repertuaru operowego, a jeszcze później wydawało mi się, że mówiłem już tylko dwoma językami... Spotkany na podwieczorku Janusz Żak popatrzył na mnie uważnie i powiedział: „Masz nawet niezły głos... chodź, poznam cię z bosmanami i chłopakami z pokładu, właśnie naprawiają siatkę”. Oprowadził mnie po wszystkich zakamarkach, powiedział na co mam uważać, zaprowadził na mostek, poznał z pozostałymi oficerami i już byłem w domu, wśród swoich. Ichtolog na statku rybackim... Wielu nas przewinęło się przez te lata przez rybackie pokłady. Statek łowił, a my mieliśmy to jak najwierniej opisać i policzyć. Zmieniały się wachty, my powinniśmy prowadzić obserwacje przez całą dobę, bo wiadomo, że połowy nocne i dzienne różnią się od siebie. Jeśli było się uznanym za „swego”, można było poprosić bosmana, by z zaciągu nasypał dwa kosze ryb „jak leci”, a oficera wachtowego, by coś zapisał i zaznaczył. Lubiłem przesiadywać na mostku, obserwować na ekranach echosond zachowania ławic sardynki, słuchać rozmów prowadzonych przez ukaefkę. Stąd pochodziła ważna część informacji dotyczących pozycji, głębokości, czasu trwania zaciągu... Gdy hol był już na pokładzie, trzeba było odnotować, ile ton ryb wybrano i tu w szacunkach pomagali mi zwykle bosman, technolog lub któryś z mistrzów. Gdy ryba została już wysypana na pokład, starałem się w przybliżeniu określić skład gatunkowy połowu, na przykład: 80% sardynki, 15% ostroboka, 5% inne, używając oczywiście nazw łacińskich. Wreszcie trzeba było odpowiedzieć na pytania: jak duże były złowione ryby, w jakim były wieku, czy przeważały samce czy samice, czy były przed tarłem czy po tarle, głodne czy najedzone, chude czy tuste? W tym celu należało zmierzyć kilkaset ryb i później sto z nich pod-

dać szczegółowej analizie. Ta ostatnia czynność, jeżeli wykonywało się ją w pojedynkę, była nieco kłopotliwa, gdyż wciąż trzeba było wycierać ręce ubrudzone śluzem i krwią, by móc dla każdej ryby zrobić odpowiedni zapis. Gdy pomagała nam jakaś zaprzyjaźniona rybacka dusza, wtedy praca szła znacznie szybciej. Przy okazji rozmawiało się o tym i o owym. Czasami moim asystentem był młody chłopak, który w Świnoujściu skończył „Oxford” czy też „Cambridge”. Kiedyś, gdy pracowicie wyciągałem maleńkie otolity z głowy sardynki, spytał, ile mi za to płacą? W wynagrodzenie wliczyłem wszystko, nawet dodatek dewizowy i na to usłyszałem komentarz: „Trzeba się było uczyć!” Notkami, które sporządzałem dla każdego badanego osobnika, żywo interesował się Tadeusz Marzec, elektryk. Musiałem mu dokładnie wyjaśniać, jak określam płęć i na czym polega skala dojrzałości gonad. Jakież było moje zdziwienie, gdy na pięknym, wykutym w miedzi medalu, który wręczono mi z okazji imienin, znalazłem: „Maciuś sardinus, samiec VI”, co oznaczało, że jestem „cieknący” czyli w trakcie tarła; „tłuszcz 4, żołądek 4”, co z kolei znaczyło, że pękam z przejedzenia i mam wyraźną nadwagę. Każdy taki przerywnik skracał monotonię codziennej pracy.

Któregoś dnia na statek dotarła wiadomość, że Janusz Skup – technolog został szczęśliwym ojcem. Ad hoc zwołaliśmy naradę, by pomóc ojcu wybrać dla syna odpowiednie imię. Zwyciężyło ładne, choć jeszcze wtedy mało popularne imię Butelek. Niestety Janusz go nie zaakceptował, przewidując, że ta wielce popularna w Polsce instytucja kiedyś przestanie istnieć i miał rację, bo dzisiaj już „Skupu butelek” nigdzie nie usłyszysz.

„Langusta” to był mój pierwszy, piękny, udany pod każdym względem rejs. Byłem lubiany, dzięki pomocy załogi zebrałem mnóstwo materiałów ichtiologicznych. Jeszcze dzisiaj w moim sposobie bycia odnajduję reakcje i zachowania, które zostały mi wtedy „wdrukowane”. Lekarz Zbyszek Jędrzejczyk – kpiarz o duszy artysty, I elektryk Tadeusz Marzec – mający sposób na wszystko, starszy mechanik Leon Stasiak – kopalnia wiedzy z każdej dziedziny, I oficer Janusz Żak – doskonały marynarz i znawca literatury marynistycznej, bosman Jasiu Aniołek... Podpatrywałem ich i wiele mi z tego zostało. Dzięki temu rejsowi znalazłem się na kartach bestselleru literatury marynistycznej. Henryk Mąka w swoich „Anegdotach z mesy” uczynił mnie bohaterem jednego z opowiadań noszącego tytuł „Karpiolein żeruje na naiwnych”. Opowiada kapitan Stefan Fecenec:

Łowiliśmy wtedy „Langustą” u brzegów zachodniej Afryki. W gazecie ściennej „Kreacja” ukazał się mały artykuł pt. „Karpiolein” dedykowany Maciejowi K. z MIR-u w Świnoujściu. Pisano w nim o nowym gatunku ryby

– karpiołynie, który powstał ze skrzyżowania karpia i lina, charakteryzującym się bardzo smacznym mięsem. Po napompowaniu pompką rowerową ma przypominać rekina i może być pokazywany w szkołach. Uwaga: żeruje na naiwnych! Po paru godzinach ten żartobliwy tekst zniknął z gazetki, budząc tym większe zaciekawienie załogi. Było bowiem dla wszystkich oczywiste, że mógł tego dokonać tylko zainteresowany mirowiec. Wzbudziło to nową falę żartów i docinków. Już następnego dnia ukazał się na łamach gazetki wycięty ze „Szpilek” czy „Przekroju” wizerunek jakiejś ryby potworka, a pod nim zamazyszyście, flamastrem wykaligrafowany podpis: Niech zrzędzie zdzieraczowi mina, mamy nowego karpiołina!

Przysięgam, to nie ja byłem tym zdzieraczem, bo artykuł dobrze służył sprawie ichtiologii i niechby wisiał jak najdłużej!

Oprócz badań ichtiologicznych w rejsie tym, całkiem prywatnie i w do-wód wielkiej sympatii, zbierałem pasożyty ryb dla profesor Jadwigi Grabdo-wej z Wydziału Rybactwa Morskiego WSR w Szczecinie. Wiadomo, co się dzieje z rybami we włoku, zanim zostaną wyciągnięte na pokład. Pasożyty żyjące na ich skórze po wielokroć są odrywane i w końcu przyczepiają się gdziekolwiek, tak że nie ma gwarancji, iż dany okaz pasożyta żeruje na rybie, na której został znaleziony.

„Langusta” z pełnymi ładowniami stanęła w Nouadhibou na kotwicy, czekając na miejsce przy bazie. Oczywiście, ludzie zaraz wyciągnęli wędki i zaczęli... łowić. Wśród załogi miałem dobre notowania i gdy tylko trafiono na coś dziwnego, wołano „naukowca”. Tym razem w połowach wędkowych był urodzaj na czerwone prażmowate ryby, które jedna za drugą brały na świeże mięso. Już po krótkim czasie usłyszałem: „Maciek, chodź, one tu mają jakieś gówna na głowie!”. Rzeczywiście, kielczak, którego mi pokazano, miał tuż za okiem przyczepione zwierzę, które przypominało naszą stonogę, a trochę niżej i ku tyłowi był jeszcze jeden taki sam osobnik, ale sporo mniej-szy. Ucieszyłem się, że będę miał pasożytnicze równonogi dla pani Grabdo-wej. Za chwilę na następnej rybie też była podobna parka, tworząca taki sam układ i znów następna i następna. Zaczęło to być intrygujące, bo miałem do czynienia z ważnym przyrodniczym zjawiskiem – powtarzalnością. Rzuciłem się do mierzenia, rysowania, opisywania i wkładania do fiolek ze spirytusem okazów, które się pojawiały. Po powrocie materiały przekazałem pani Grab-dowej, która z kolei przekazała je swojemu podopiecznemu, młodemu uczo-nemu z Trójmiasta specjalizującemu się w pasożytniczych równonogach. Ten po pewnym czasie na podstawie moich materiałów opisał nowy dla nauki gatunek! Umiejscowienie samców i samic oraz ich wzajemne ułożenie oka-

zało się być ważną cechą taksonomiczną. Mój udział w odkryciu skwitował: „materiał został dostarczony przez rybaków z Odry”. W ten sposób zaraz na początku kariery naukowej przeżyłem ciekawą przygodę i zobaczyłem na czym tak naprawdę polega pasożytnictwo.

Połowy sardynki to było spokojne rybołówstwo, gdyż brak tu sztormów, które wstrzymywałyby połowy, a wydajności połowowe wystarczały, by zapewnić ciągłość pracy przetwórci. Czasami wydajności były nawet tak duże, że „tych z mostka” wprawiały w stan amoku łowczego. Pękały liny, urywały się sieci, a miazga rybna, którą był zawalony pokład, nadawała się tylko na mączkę. Dochodziło do ostrych spięć na linii pokład - przetwórcia. Nadmiar surowca powodował, że mączki produkowało się wyjątkowo dużo. Wytwarzana z ryb tłustych, ze względu na konsystencję i skład była bardzo podatna na samozapłon, stwarzając duże zagrożenie dla statku. Tak na przykład było na „Kunatce” u kapitana Kica:

Na sardynkę przypłynęliśmy z Georges Bank. Z ryby wyjątkowo tłustej produkowaliśmy mączkę wilgotną i zbryloną jak brykiety. Powstał samozapłon, zapaliło się kilka worków równocześnie. Gęsty, strasznie duszący dym uniemożliwił wejście do ładowni i dopiero włączenie systemu gaszenia za pomocą dwutlenku węgla zatrzymało pożar. Niestety tylko na krótko, bo samozapłon się powtórzył. Uciekliśmy do Las Palmas i dopiero tam, dzięki jednostkom pożarniczym, uratowaliśmy nasz statek.

Zwykle wystarczało 3-4 tygodnie, by zrobić ładunek i pójść z nim do bazy. Z reguły chodziliśmy do Nouadhibou. Zdradliwa zatoka, pełna przemieszczających się piaszczystych mielizn i sterczących spod wody zardzewiałych wraków robiła przygnębiające wrażenie. Rok później w następnym moim rejsie na „Languście”, tym razem z kapitanem Siemińskim, miałem okazję popłynąć z nim na łód szalupą do lekarza. Piasek, wiatr i ledwo poruszające się, obciągnięte skórą, wychudzone krowy, owce i kozy wyjadające z przyszpitalnego śmietnika opatrunki, gazety i być może jakieś pozostałości z amputacji. A jednak tutaj też żyli ludzie! W dużej bazie przeładowującej fosfaty pracowali biali, przeważnie Francuzi, właścicielami pasących się w okolicy trzód byli bardzo fotogeniczni, ale równocześnie bardzo dumni Maurowie, którzy uważali, że fotografując ich, zabiera się im duszę. Mało brakowało, a nasz lekarz miałby przez to poważne kłopoty. W ostatniej chwili uciekliśmy szalupą na statek, długo jeszcze leciały za nami kamienie i sądząc po intonacji, nieprzyjazne okrzyki.

Po tej wizycie kapitan szybko wrócił do zdrowia, a było mu ono potrzebne, gdyż łańcuchy kotwiczne „Langusty” i „Harmattana” splątały się tak

dokładnie, że blisko dobę trwało ich rozplątywanie. Zobaczyłem wtedy, jak skutecznie potrafią pracować nasi rybacy z pokładu. Zatrudnienie nurków i jednostki ratowniczej kosztowałoby majątek.

W drugiej połowie roku w związku ze słabnącą aktywnością zimnego Prądu Kanaryjskiego sardynka wycofywała się na północ, chowając się w niedostępnych dla nas wodach Maroka. Na dotychczasowe bogate łowiska zaczynały napływać z południa ciepłe, mniej żyzne wody, powodując spadek wydajności połowowych. W rezultacie część statków płynęła w rejon południowej Afryki, część wracała na remonty do stoczni, by ponownie przypłynąć tu jesienią. Podczas połowów u brzegów Sahary Hiszpańskiej naszą bazą był port w Las Palmas. Tam spędzaliśmy czas przeznaczony na rekreację, a także tam robiliśmy zakupy przed wypłynięciem do kraju.

Odeszły w przeszłość pełne kolorytu porty Zatoki Gwinejskiej i z afrykańskiego rejsu zamiast rzeźb i tam-tamów trzeba było przywozić różne sony i sanyo, ortaliony i parasolki, plastikowe siatki na zakupy i mohair. Był to nasz rybacki biznes. W kraju, już po powrocie, szło się z tym bogactwem do specjalnego kantorku – „Skupu towarów pochodzenia zagranicznego” i tam następowała wymiana towaru na złotówki. Czasami okazywało się, że skup czegoś „nie bierze” i wtedy pojawiał się problem, gdzie w małym mieszkaniu M-3 zmieścić 2 wory mohairu lub wór siatek. Jeden z kolegów przywiózł kiedyś kilka tysięcy pasków do zegarków, niestety skup już ich nie potrzebował... Bywały też i inne katastrofy handlowe, jak chociażby ta opisana przez Zbyszka Karnickiego:

Wracaliśmy z dziewiczego rejsu na „Albakorze” z Afryki, oczywiście przez Kanał Kiloński, gdzie miejscowi dostawcy sporo zarabiali na polskich marynarzach i rybakach. Towaru było sporo i wyobraźnia pracowała, gdzie go umiećnie schować, szczególnie w razie wpadki, aby nie można było zidentyfikować właściciela. W Świnoujściu czekała na nas cała „wierzchuszka” matki „Odry”, bo „Albakora” była pierwszym statkiem z nowej serii B-23. Na pokładzie kapitan Żurek w pełnej gali melduje dyrektorowi „Odry”, Juliuszowi Heblowi, powrót z rejsu, gra orkiestra i nagle nad pokładem tralowym pojawia się dym i ogień. Konsternacja, akcja gaśnicza i z komina, który był rurą wydechową silnika, wyciągają palące się płaszcze ortalionowe! Któryś z załogantów, pewnie jeszcze zmęczony wspaniałym trunkiem zwanym potocznie „Śmierć Marynarza”, zakupionym w Kanale Kilońskim, pomylił kominy i płaszcze wsadził nie do komina-atrapy, w której nie było rury wydechowej, a tam, gdzie nie powinien.

Z Las Palmas każdy zachował inne wspomnienia turystyczne, handlowe, czy wizyty za gościnną „zieloną bramą”. Wiesiek Seidler, gdy zachodził



tutaj „Łużyca” – szkolnym statkiem Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie i odrowską „Albakora” poznał Stefana Fabiszewskiego, który krótko przed wojną był dowódcą placówki na Westerplatte. Ze względu na pogarszający się wzrok, lekarze zalecili mu zmienić klimat na cieplejszy. Wyjechał na Wyspy Kanaryjskie, jego miejsce zajął major Henryk Sucharski, wybuchła wojna... Fabiszewski wielokrotnie pomagał naszym rybakom. Wiesiek uważa, iż dzięki pozycji, kontaktom, prezencji i sposobowi bycia Fabiszewski był dobrym, choć nieoficjalnym ambasadorem Polski. W maju i czerwcu 1974 roku na łowiskach Sahary Zachodniej przebywał „Profesor Siedlecki”. Kierownikiem rejsu był Zbigniew Ziembo, a głównym celem rejsu były próby połowów sardynek włokiem zelektryfikowanym. Pracę włoka i reakcję ryb obserwowano z holowanego za statkiem pojazdu podwodnego „Delfin II”, konstrukcji Antoniego Dębskiego. Dzisiaj łatwo mówi się: „prowadzenie obserwacji z pojazdu podwodnego”. W tamtych czasach opuszczenie prototypowego pojazdu do wody rodziło pytania, kto może wydać polecenie ludziom, by zamknęli się w jego wnętrzu, kto za nich bierze odpowiedzialność. Kapitan odpowiada za statek i za powierzonych mu ludzi. To był czas bardzo trudnych decyzji dla kierownika rejsu i kapitana Mirona Babiaka. Mimo że „Delfin II” był wcześniej wielokrotnie sprawdzany, jego załoga – Marian Smorawski i Zbigniew Tkacz przeżywali również wielkie emocje.

W drodze powrotnej do kraju statek zawiął do Las Palmas, gdzie załoga mogła wreszcie odpocząć po trudach rejsu. Grupa marynarzy i naukowców ze stojącego na kotwicy w awanporcie „Siedleckiego” spędziła większość nocy w jednej z bodeg w starym Las Palmas. W doborowym, międzynarodowym towarzystwie nasi pokazali, że potrafią dobrze śpiewać, a że był wśród nich Jurek Porębski, więc i grać na gitarze. Ponieważ było to krótko po naszej inwazji na Czechosłowację, w wielu portach, tutaj również, naszych marynarzy obowiązywały przepustki. Tylko dzięki temu, że naszą grupę odprowadzili na keję miejscowi, nie doszło do zatargów z policją. Za to w porcie nagle się okazało, że już dawno minęła godzina 24.00 i ostatnia szalupa wróciła na statek. Nie było również żadnej lanchii, którą można by wynająć. Jan Sokołowski, późniejszy kapitan „Boguckiego”, który wielokrotnie zdobywał laury w zawodach pływackich, postanowił się poświęcić i popłynąć, aby ze statku sprowadzić transport. Zanim koledzy zdążyli mu przeszkodzić, już był w wodzie. Ze stojącej obok jednostki udało się przez ukaefkę powiadomić o zdarzeniu „Siedleckiego”. Natychmiast została wysłana szalupa, która w połowie basenu portowego podjęła pływaka. Relacje kapitana Babiaka i Jurka Porębskiego dotyczące tego zdarzenia różnią się w szczegółach, natomiast

są całkowicie zgodne co do tego, że poranne spotkanie „ambasadorów naszego statku” z kapitanem, który odpowiada za wszystkich i za wszystko, było bardzo burzliwe. Las Palmas to było też miejsce, gdzie spotykali się polscy rybacy i żeglarze. W maju 1972 roku cumował tu do burty „Langusty” i później „Barakudy” „Dar Szczecina” płynący na Regaty Bermudzkie pod kapitanem Jerzym Kraszewskim. Pamiętam, gdy po kilku dniach postoju, w godzinach popołudniowych opuszczaliśmy Las Palmas, jakaś zaprzyjaźniona dusza wrzuciła nam w ostatniej chwili na pokład karton mrożonych kulbinów. Miałem dyżur w kambuzie, postój w porcie sprawił, że odzwyczaiłem się od kołysania i właśnie wtedy dopadł nas gwałtowny wiatr spadowy ze zboczy Gran Canarii. Nagle znaleźliśmy się w sztormie. Przyjęło się, że na naszym jachcie jedzenie nie może się zmarnować. Z wiadrem zawieszonym na szyi, do późnych godzin nocnych smażyłem i pakowałem w zalwę octową ten dar serca, ciepło myśląc o darczyńcach! Rano pogoda była już normalna i gdy na śniadanie podałem efekty mojej nocnej pracy, usłyszałem same pochwały i wyrazy uznania.

Pod koniec następnego roku szczecińska „Maria” z Ludkiem Mączką i Wojtkiem Jacobsonem, rozpoczynając rejs dookoła świata, korzystała z pomocy dalmrowskiej „Libry” i jej kapitana Wiesława Ciesielskiego.

Także w Las Palmas doszło do spotkania „Gopla” i „Daru Bielska”. Jak zwykle w takich sytuacjach żeglarze mieli okazję zrobić kąpiel, pranie, uzupełnić zapasy, usunąć awarie. Spotkanie „Gopla” i „Daru Bielska” szczegółowo opisał mistrz przetwórstwa, Wojtek Seńków:

Nasz trawler „Gopło” wychodził w rejs zwiadowczy na północny Atlantyk. Uciekaliśmy przed gwałtownym sztormem idącym z Zatoki Biskajskiej. Duże jednostki handlowe przerywały rejs chroniąc się do portów, bądź za osłonę wysp w kanale. Nasz kapitan postanowił płynąć na północ, mijając szerokim łukiem wody zatoki. Nam się udało, jednak piekło na Biskajach dopadło wiele jednostek. Nasłuchiwaaliśmy uważnie komunikatów radiowych o zgubionych kontenerach, zmytych przez fale szalupach i wówczas to po raz pierwszy wśród trzasków i pisków dobiegających z głośnika radiostacji wyłowiliśmy wołanie – „polski jacht Dar Bielska...!, polski jacht Dar Bielska!”. Rozmawiali prawdopodobnie z łącznikowcem z „Transoceanu”, stracili maszt, idą na remont do Vigo, wszyscy cali i zdrowi. Szybko minął pierwszy miesiąc połowów, zawiniliśmy do Las Palmas po świeży prowiant i wodę. Kiedy ucichły już targi z miejscowymi handlowcami skupującymi wszystko, co się dało, od rękawic roboczych po sandały i złom, ruszyliśmy w miasto... Wieczorem, po powrocie zastaliśmy na pokładzie gości, w basenie jachtowym stał „Dar Bielska”! Płynęli na Morze Karaibskie, ckipie nurkowej przewodził Marek Strzelichowski, absolwent

Wydziału Rybactwa. W czasie sztormowania zużyli prawie całe paliwo, mają obietnicę ze stojącej obok radzieckiej bazy, że dostaną pomoc, teraz szukają odpowiednich pojemników... Następnego dnia nasi motorzyści wystawili na nabrzeże kilka 300-litrowych beczek po oleju, które podtaczaliśmy pod niebotyczne burty przetwórnicy. Napełnione przez rosyjskich matrosów wracali na nasz statek. I tu pojawiło się pytanie, jak te beki dostarczyć na stojący w drugim końcu portu jacht? O oficjalnym przewiezieniu ich nabrzeżem nie było mowy, bo dokumenty, cło itd. Chief zdecydował, by podpłynęli nad ranem pod naszą burtę i wtedy dokonamy transakcji. Niestety, dzielni żeglarze zbyt radośnie świętowali dopłynięcie na Kanary i do spotkania nie doszło. Co dalej? Nasz statek uzupełnił już zapasy prowiantu, wody i paliwa, wieczorem zbieraliśmy się do wyjścia w morze. Przed południem zjawili się żeglarze, przepaszając za wystawienie nas do wiatru, mieli ponoć kłopoty z silnikiem. No cóż, trudno, ale co z tym cholernym paliwem? Może przeładujemy je w morzu, poza strefą? Ale jak? Przecież jacht rozbije się o nasze burty przy fali, a o spuszczeniu szalupy nie ma mowy, nie w takim celu, ponton z kolei za mały... Paliwo jest lżejsze od wody. Tam, gdzie nikt już nie będzie miał o to pretensji, wrzucimy powiązane linami beki do wody, a żeglarze niech je sobie wciągną na pokład. Jacht wyszedł w morze kilka godzin wcześniej, dogoniliśmy go już w bezpiecznej odległości od wściebiskich oczu. Oceaniczna, niezbyt wysoka fala lekko kołysała statkiem i w naszej ocenie nie powinna specjalnie utrudnić „operacji”. Beczki zostały powiązane w taki sposób, by dały się kolejno wciągnąć na jacht. Do dużych, białych, foliowych worków, pełniących rolę bojek orientacyjnych, wlawołem kilka butelek dobrze schłodzonego piwa, trochę zamrożonych kalmarów i lodu do napojów. Wkrótce mieliśmy jacht na trawersie. Wyprzedziliśmy ich jeszcze trochę, by mogli bez specjalnego manewrowania podejść do ładunku i beczki poszły do wody. Pomysł z workami wypełnionymi powietrzem okazał się przedni, bo beczki ledwo, ledwo wystawały nad wodę, ale zgodnie z wyliczeniami „inżynierów” nie utonęły. Widać było, jak chłopcy gimnastykują się, wciągając upiornie ciężki ładunek na pokład. Podziękowaniom przez radio nie było końca, bardzo ucieszyli się z dołączonej do „przesyłki” niespodzianki... A my cóż, maszyna „cała naprzód” w kierunku wyznaczonych pozycji połowowych, zostawiając w ciemnościach smukły jachcik i jego dzielną załogę, spokojni, że wszystko dobrze się skończyło.

W 1976 roku Polska podpisała pięcioletnią umowę rybacką z Senegalem, na mocy której w zamian za między innymi zbudowanie portu w St. Louis, osiem polskich trawlerów typu B-23 i B-29 mogło prowadzić całoroczne połowy na wodach Senegalu. Dodatkowym warunkiem obecności naszych statków na tych wodach było zamustrowanie części załogi złożonej z Senegalczyków, którzy mieli się uczyć zawodu rybaka na dużych uprzemysłowionych jednostkach.



„Jan Turlejski” na kotwicy w Nouadhibou – fot. T. Sobieszczański



Burty „Finwala” mówią o długim rejsie – fot. M. Krzeptowski

Transakcja – fot. M. Krzeptowski



Pełna sieć za rufą – fot. W. Blady



„Lola” na slipie – fot. A. Balcerski



Afrykański połów – fot. M. Krzeptowski





Piękny okaz langusty – fot. Z. Karnicki

Żółw skórzasty – fot. M. Krzeptowski





Osobliwy jazzband na pokładzie „Albakory” – fot. Z. Karnicki



Pilot na rzece Benin – fot. K. Haska



Pirogi wracają z połowu – Cayar (Senegal) – fot. M. Krzeptowski



Transport ryb – fot. Z. Karnicki



Przetwórnia na plaży – fot. Archiwum FAO



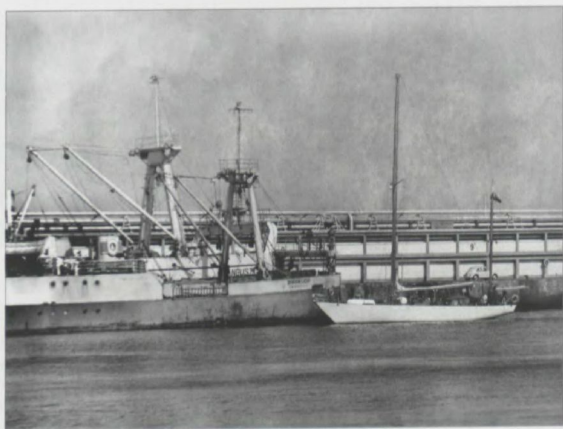
Rodzinna obróbka ryb – fot. Z. Karnicki







Czekając na rekreację w Nouadhibou – fot. Z. Karnicki



„Dar Szczecina” podchodzi do „Barakudy” (Las Palmas 1972) – fot. M. Krzeptowski

Wspomina kapitan Kic:

Mieliśmy w załodze pokładowej Senegalczyka, który jakiś czas był w Moskwie, kończył tam szkoły, dobrze mówił po rosyjsku i miał na imię Misza. Lubilem z nim czasami porozmawiać, bo nieraz można było się dowiedzieć zaskakujących rzeczy. Kiedyś, gdy wspominaliśmy jego pobyt w Moskwie, spytałem, czy był w mauzoleum Lenina? Gdy potwierdził, że tak, wpadłem na genialny pomysł i powiedziałem mu, że on nie jest Misza, tylko El Misza! Wiadomo przecież, że wszyscy ci, którzy byli w Mekce i odwiedzili grób Mahometa otrzymują przydomek El i podobnie jest z odwiedzającymi mauzoleum w Moskwie. Dodałem jeszcze, że gdy ja pojedę kiedyś do Moskwy i dostąpię zaszczytu bycia przy grobie Lenina, to on, El Misza będzie się musiał do mnie zwracać: El Kapitan! Na razie jednak to on był El, a ja byłem tylko zwykłym kapitanem. Kiedyś znów spytałem go: „Kak ljudi w Sowietском Союзе живиот?” Usłyszałem odpowiedź: „Nu, ja dumaju czto tam režim proletariata oczeń krieplikij!”

W tym samym czasie Elżbieta Trzeciak-Zawadzka była III oficerem na „Kanaryjce”:

W pierwszym roku mieliśmy w załodze sześciu, a w kolejnych latach odpowiednio dwunastu i w końcu osiemnastu Senegalczyków. Prawie wszyscy trafiali do przetworni, na pokładzie i w maszynie pracowało tylko po jednej osobie. Grupa ta miała swojego przedstawiciela, który ją reprezentował wobec kapitana. To było zderzenie dwóch światów, kultur i religii. Muzułmanie modlą się 5 razy dziennie i kiedy już modlący ustawili się twarzą w kierunku Mekki, trzeba było pilnować, by nie zmieniać kursu statku. A jak w tym czasie sonar pokaże dużą ławicę z boku, to co robić, czekać? Na statku były prowadzone dwie kuchnie, w senegalskiej dominowała ryba, ryż i ostre sosy, absolutnie nie mogło tam być wieprzowiny. Nasz senegalski kucharz był mistrzem w swoim fachu i często zamiast naszego schabowego zamawiałam jego *czop-czop*. Głowy dużych ryb, na przykład barakud, kulbinów, graników to było coś na tyle specjalnego, że kucharz musiał ściśle przestrzegać kolejki, by sprawiedliwie wszystkich nimi obdzielić. W mesie załogowej dochodziło czasami do zabawnych sytuacji. Senegalczyk sięga po dżem, wtedy ktoś z naszych chrząka niby świnia. Senegalczyk odruchowo cofa rękę i wszyscy się śmieją. Bywały jednak sytuacje, gdy polscy rybacy próbowali być zbyt dowcipni i wtedy musiał nawet wkraczać kapitan. Tak jak oni reagowali na wieprzowinę, tak my uczuleni byliśmy na obecność karaluchów w serwowanych daniach. Kucharze dokonywali cudów, by je eliminować, ale czasami niestety zdarzały się karaluchy – kamikadze, które decydowały się zginąć w potrawce. Kiedyś na śniadanie była zupa mleczna z makaronem typu rurki i pech chciał, że sam I oficer znalazł w niej tego niewielkiego owada. Zapytany, co to ma znaczyć, kucharz zrobił zdziwioną, prawie oburzoną minę i wielkim głosem zawołał: „Panie Pierwszy, nie wiem

skąd się wziął, jak Boga Kocham, dmuchałem każdą rurkę!'. Gdy przychodził okres miesięcznego postu, ramadanu, muzułmanie nie przyjmowali posiłków w ciągu dnia, mówili, że są słabi, muszą mniej i wolniej pracować. A co było robić, gdy akurat pojawiły się bogate ławice sardyneli, ostroboka, chropika, pałasza czy czerwonych pagrusów i szarych dorad? Senegalczycy uwielbiali też chorować. Po obiedzie, kiedy lekarz lub radiooficer zaczynali przyjmować, przed ambulatorium ustawiała się kolejka. W największej cenie był kapsioplast smołowy marki „Lew”, który miał w sobie coś z magii i wioskowego szamaństwa. Przyklejony na obolałe miejsce, obnoszony z dumą, był namacalnym dowodem na to, jak bardzo delikwent cierpi i jak jest dzielny, bo mimo wszystko pracuje. Tabletki były w znacznie mniejszym poważaniu, a zastrzyki niech Allah zachowa! Lubili też, zresztą tak jak wszyscy, gdy zostali pochwaleni, za to co zrobili. Nasz technolog, będąc dobrym psychologiem, szybko to odkrył i od tego czasu mógł, prawie zawsze, liczyć na swoją ciemnoskórą gwardię. Prawie zawsze, bo gdy zaczynały się sprawy hormonalne, gwardia stawała się wyjątkowo stanowcza, wręcz nieubłagana, potwierdzając bezwzględność słuszności prawa kapitana Żurka. Rybackie załogi miały zagwarantowane umową zawinięcie do portu co 50 dni, w celu odbycia dwudniowej rekreacji. Teraz, gdy mieliśmy załogi mieszane, zwykle już pod koniec trzeciego tygodnia połowów u kapitana pojawiał się przedstawiciel „mniejszości” senegalskiej z propozycją, by zejść z łowiska i pójść do Dakaru „trochę wcześniej”, gdyż jego koledzy martwią się o dom i rodzinę... Kapitan dyplomatycznie uspokajał, że właśnie teraz Senegal przeżywa okres prosperity, a wszystko dzieje się dlatego, że oni tutaj na statku tak dobrze pracują. Mniej więcej po tygodniu u kapitana znów zjawiał się przedstawiciel... i tak było już co tydzień, aż do zejścia z łowiska. Statki nasze, płynące do portu na rekreację, miały określoną strategię. Ważne było, by stracić przy tym jak najmniej „dni połowowych”, które później, na lądzie liczyły się do dni wolnych, urlopów, premii i Bóg wie jeszcze czego. Tak więc ostatni zaciąg był wybierany o godzinie 00.30, co pozwalało już zaliczyć ten ledwie rozpoczęty dzień jako połowowy. Statek ruszał naprzód pełną parą, rano był już w porcie i zaczynał się pierwszy dzień odpoczynku. Mijała noc, następny dzień, wieczorem statek wychodził w morze i o 23.30 sieć szła do wody, znów pozwalając zaliczyć kolejny dzień połowowy. Była to niezwykle szybka, intensywna i dla niektórych osób nawet nieco męcząca rekreacja, ale wszyscy ją akceptowali, bo przyплыли tu, by zarobić. Senegalczykom tak szybkie tempo zupełnie nie odpowiadało, a dodatkowo część z nich mieszkała poza Dakarem. Tłumaczyli więc: kapitan, jeden dzień – jazda do domu, jedna noc – jedna żona, jeden dzień odpoczynek, druga noc – druga żona, jeden dzień – powrót na statek. Trudno było rozwiązać ten węzeł gordyjski i czasami trzeba było prosić agenta o pilne uzupełnienie załogi. Jednym z wydarzeń w naszym barwnym życiu rybaka dalekomorskiego, było uczestnictwo w przyjęciu zorganizowanym z okazji chrzcin córki jednego z załogantów statku – motorzysty

zwanego przez nas Kasawa, co oznaczało, że był wysoki i chudy jak patyk. Nie wiedzieć czemu zostaliśmy wyróżnieni z mężem i zaproszeni na te rodzinne uroczystości. Trzeba dodać, że Senegalczyk ów był wyznania rzymskokatolickiego co też było pewnego rodzaju ewenementem w społeczności wyznania muzułmańskiego. Żona Kasawy Aida, bardzo ładna Murzynka, była ogromnie przejęta tym wydarzeniem. Pojechaliśmy do wioski, w której mieszkał Kasawa rozlatującym się wozem wśród tumanów kurzu, prawie jak w rajdzie Lizbona – Dakar, po bezmiarze piasku pustyni. Wzięliśmy 2 kartony coca-coli, 6 butelek whisky i 12 piw w puszkach oraz cieszące się ogromnym powodzeniem wśród młodych Afrykańczyków polskie cukierki „kukułki”. Na przyjęciu była bez mała cała wioska, bo wszyscy byli jakoś tam ze sobą spokrewnieni bądź to ze strony Aidy, bądź ze strony motorzysty. Sam Kasawa brylował, czuł się jak kacyk. Z naszych prezentów, tj. napitków i cukierków po pół godzinie nie było śladu. Zakupiliśmy w miejscowym „sklepie” kolejną partię piwa i coli. Gospodyni przygotowała frykasy typu „fufu”, tj. maniok z niezbyt świeżą rybą. Potrawa ta była w misce i wszyscy biesiadnicy brali palcami prawej ręki jako „czystej”, kulając następnie tę masę w ręce i maczając w ostrym sosie typu curry. Wywijaliśmy się, jak mogli, aby w tym smakowaniu nie uczestniczyć. Strach ogarniał umysł i ciało, aby się ameby albo inno go świństwa nie nabawić. Od dzieci nie mogłam się opędzić. A rozmnożyć cukierków nie potrafiłam. Wracając z tej imprezy byłam smutna, ale i szczęśliwa jednocześnie, że żyłam w innym kraju. Statek stojąc w porcie, musiał normalnie funkcjonować, ludzie pracowali w maszynie i w kambuzie, na pokładzie zmieniali się wachtowi. Wszyscy, którzy byli wolni, mogli pójść do miasta lub na plażę popływać, czasami korzystaliśmy ze specjalnego funduszu statkowego, by pojechać całą załogą na wycieczkę. Pamiętam taki wyjazd do Cayar, położonego na północ od Dakaru, dużego centrum rybołówstwa łodziowego. Dwa razy na dobę z szerokiej plaży wypływają stąd na połowy i powracają z rybą zdobione w najprzeróżniejsze kolorowe wzory małe i duże pirogi. Spektakularnego widoku dostarcza moment, gdy nurzając się w pianie, przechodzą przez fale przyboju. Niestety, pierwsze wrażenie, jakie odnieśliśmy, wysiadając z autokaru, nie było najlepsze. Natychmiast obsiadły nas muchy w takiej ilości, że wyglądało to jakbyśmy w jednej chwili zmienili kolor skóry. Później wytworzyła się jakaś równowaga biologiczna i one przyzwyczyły się do nas, a my do nich. Podobnie natarczywi okazali się miejscowi handlowcy, przewodnicy i opiekunowie, ale w końcu i z nimi jakoś sobie poradziliśmy. W rybołówstwie, które zobaczyliśmy, istniał ścisły podział funkcji. Rola mężczyzn kończyła się z chwilą wylądowania ryby na brzeg i wtedy wkraczały kobiety, które prowadziły aukcje, sprzedaż i zajmowały się przetwórstwem. Świeże ryby w koszach, zasypane lodem noszono na stojące w pobliżu ciężarówki, które jeszcze tego samego dnia docierały kilkaset kilometrów w głąb kraju. Reszta ryb przerabiana była tuż obok na plaży, tam gdzie już nie dochodzą fale wysokiej wody. Odpady rzucano

wprost pod nogi, stąd muchy, kraby i charakterystyczny zapach. Jedne gatunki wykorzystywano do solenia, inne do suszenia i wędzenia, jeszcze inne poddawano fermentacji w wielkich ceramicznych kadziach. W pracy uczestniczyły całe rodziny, pomagały nawet kilkuletnie dzieci; ruch, gwar, barwne stroje rozwiewane przez wiatr i szum pobliskiego oceanu, to koloryt prawdziwej Afryki, który dotąd przechowuje pod powiekami.

Rekreacyjne noce i dni... W Afryce szybko zapada zmierzch. Z małych barów i przyportowych knajpek sączą się światła, słychać egzotyczne rytmy. Pragnie się wtedy zapomnieć o statku, o mającym nastąpić niedługo wyjściu w morze, o czekającej wszystkich ciężkiej harowie, chce się być wśród ludzi... Jurek Porębski opisał jeden z takich wieczorów:

Kazimierz Słoń był II mechanikiem na „Wiecznie”. Fachowiec oddany pracy, zawsze uśmiechnięty, z figlarnymi oczami i satyrycznym spojrzeniem na otaczającą rzeczywistość. Przepiękna lysiina otoczona siwującymi włoskami, twarz w kształcie orzeszka ziemnego w łupinie, jakby natura zlepiła razem dwa strusie jajeczka. Nieco zmarszczek w kąciach oczu i na policzkach świadczyło o zamilowaniu do uśmiechu i bogatych doświadczeniach życiowych. Gdzieś tam na wsi w środkowej Polsce miał liczną rodzinę, o czym często wspominał, na którą „ciężko harował w morzu”. Budował jakieś domy, kupował samochody, wyposażył córki i wnuki do dorosłego życia. Pogodnego charakteru Słonia nie zmogły przeciwności ówczesnych losów w Polsce, umiarkowane zamilowanie do różnych napitków i figlów. Jednak jego najsilniejszą bronią było zamilowanie do gry na skrzypcach, co robił często, gdy tylko go o to poproszono. Skrzypczki były stare, wysłużone i widać po nich było, że przyszło im już różne funkcje spełniać w życiu i że często towarzyszyły Słoniowi w morzu. Ton jednak miały przepiękny, drewnianki suchuteńkie, w maszynowni hodowane, gdzie tropikalna, słona wilgoć nie miała dostępu. Gdy Słoń na nich grał, zamykał oczy, kiwał się jak badył na wietrze, podskakiwał, przytupywał, okręcał się wkoło i wydawał z siebie niesamowite okrzyki. Jego repertuar prawie w stu procentach stanowiły lobertasy, kujawiacki, polecki, mazurecki i inny folklor ludowy, czasem jego własnej kompozycji. Próbowalem akompaniować mu na gitarze, lecz przeważnie nic z tego nie wychodziło, bo nie potrafiłem nadażyć za niespodziewanymi zmianami rytmu, synkopami i charakterystyczną dla tej muzyki harmonią.

Kiedyś, jeszcze w szkole muzycznej w Krakowie, nauczyciel, starszy już pan, mówił nam; „Jazz, bossa nova, country jest też muzyką ludową z Ameryki i z Afryki. Dlaczego ta muzyka tak was fascynuje, podczas gdy cudzoziemcy zachwycają się naszą muzyką ludową?”. Tu pan profesor brał w ręce skrzypczki i grał właśnie tak, jak Słoń potrafił. Święto było na statku, gdy Słoń koncertował w niedzielę po obiedzie, a kucharz wnosił pachnące, drożdżowe ciasto...



Staliśmy w Dakarze i gdzieś tak pod wieczór dobrana ekipa jurnych zejmanów postanowiła udać się na tańce do słynnej z „niemoralności” Taverna du Port. Zabierzcie mnie z sobą chłopaki – prosił Słoń. Tamci popatrzyli po sobie, a jeden powiedział, by go zniechęcić: „to bardzo męczące Dziadku, głośna dyskotekowa muzyka, panny nie przebijające w środkach i drogie drinki”. Co mi tam – idę z wami, powiedział Słoń. I tak się stało. Tawerna jak to tawerna. Mieściła się tuż przy porcie, aby „elementy” ze statków nie udawały się dalej w miasto niweczyć spokój francuskich kolonizatorów. Było tam wszystko, co potrzebne jest marynarzom różnej maści w długich rejsach. Dyskotekowa muzyka, panny w różnych kolorach, ogromny bar w formie koła na środku sali tanecznej, a nieco głębiej sześciosobowe łóżce, takie jak w świnoujskiej „Penelopie”. Koreańczycy, Hiszpanie, czarni Senegalczycy stanowili publikę tawerny w momencie, gdyśmy tam weszli. Był nawet jeden Francuz, wojskowy, bosman z jakiegoś okrętu francuskiej marynarki wojennej, jak się potem okazało. Zabawa szła na całego. Przyćmione światła, radosne disco, obłączony bar i ostro atakujące, oliwkowe i hebanowe panny. Dopchaliśmy się do baru, zamawiając drinki. Za barem królowała dojrzała już pani Sara, podobno Hiszpanka, mówiąca wszystkimi używanymi tam językami. Wszystkimi? A czy mówisz po polsku? I tu wyszło na jaw, że Sara jest córką rosyjskich „carskich” emigrantów i że rosyjski jest jej ojczystym językiem. Postawiliśmy jej drinka, a ona, przekrzykując głośną muzykę, opowiadała. Większą część życia spędziła w Laś Palmas, gdzie jej rodzice mieli restaurację. Po nieudanym małżeństwie wyjechała stamtąd i w Dakarze odkupiła tawernę, w której się znajdowaliśmy. Kończąc opowieść, przy której nieco się wzruszyła, teraz ona z kolei postawiła nam po drinku... Słoń pozostał przy barze wpatrzony w Sarę, potrząsając od czasu do czasu głową, w którą waliły dyskotekowe decybele. Czas płynął, a Sara i Słoń dalej opowiadali coś sobie popijając tego. Nie wiem już kiedy, bo tawerna lekko kołysała się na cumach, nagle zrobiło się cicho jak makiem siał. W zamglonej od dymu sali głośniki jakby zemdlały, tańczący Murzyni, Koreańczycy, Hiszpanie i my w typowym odruchu odskoczyliśmy pod ściany węsząc rozróżbę. Na środku stał Słoń z błyszczącymi oczami! W panującej ciszy coś wykrzykiwał, ale wkrótce ściszył głos mówiąc: „Czy wy wiecie, barany, co to jest prawdziwa muzyka, radość i taniec? Jak możecie wytrzymać w tym strasznym, ogłupiającym hałasie?”. W rękę trzymał skrzypce. Spokojnie położył je na ramieniu i zaczął grać. Wraz z jego muzyką przez otwarte drzwi sączyło się świeże, afrykańskie powietrze, a słuchacze oniemieli wpatrując się w Słonia, od którego jakby blask szedł. Oczywiście grał kielecko-krakowskie wygibasy, przytupując, kręcąc się dookoła, wykrzykując „Dziś, dziś, toj dana Maryśka kochana, lubudubu, tralala, hej ho i jescce raz”. W panującej wokół ciszy oniemiałe twarze różnojęzycznej publiki powoli rozjaśniały się uśmiechami. Murzynki pierwsze wyskoczyły na środek tworząc wokół Słonia wirujący krąg, do którego powoli dołączali pozostali marynarze z nami na czele. Wreszcie

Słoń utworzył pochód – węża prowadząc go do drzwi i wszyscy wykonali taniec polsko-murzyńsko-koreańsko-hiszpański wokół tawerny, po czym wrócili do środka. Spocony Słoń stał na środku a rześista owacja przekroczyła hałas, który przedtem robiła dyskoteka. Zapadła cisza. Nagle z głośników cichutecznie zaczęła sączyć się muzyka. „It's my fascination”... – śpiewał Nat King Cole. Słoń spokojnie podszedł do baru, przyklękł na jedno kolano i skłonił się przed Sarą. Poszli tańczyć. W rozpustnej tawernie powiało nastrojem carskiej sali balowej. Patrzyliśmy urzeczeni na Sarę i Słonia. Był to balet. Wirowali, przyklękali, odchodzili od siebie i znów się spotykali jak zawodowi tancerze. I znów brawa – owacja całej otaczającej ich publiki. Wracaliśmy na statek niosąc na ramionach zmęczonego Słonia ze skrzypkami w rękę. Francuski bosman powiedział na odchodne – Ludzie, ja nie wiedziałem, że Polacy mają tak piękną muzykę i tyle ikry w sobie! Już na statku, w mesie, pijąc kompot z suszonych owoców lany chochłą z aluminiowego gara, uśmiechnięty przepraszająco Słoń zapytał – „A czy zabierzecie mnie jeszcze kiedyś z sobą, chłopaki...?”

W następnym rejsie skrzypczki zostały poważnie uszkodzone i trafiły do lutnika, co znalazło odzwierciedlenie w imieninowej laurce:

Gdzieżeś podział skrzypki drogi Jubilacie?

Teraz na tam-tamie będziesz grywać w chacie

Jakże Ty nam zagrasz oberek, mazurek,

Kiej zamiast skrzypczek masz drewno a skórę...

W 1978 roku wody w rejonie Sahary Hiszpańskiej, teraz już Sahary Zachodniej, znalazły się w strefie wyłącznego rybołówstwa Maroka i Mauretanii. W ten sposób w zasadzie zakończyły się nasze połowy sardynek. Jedynym dostępnym dla nas łowiskiem na szelfie Afryki Północno-Zachodniej pozostał Senegal. O tym, jak bardzo specyficzne było to rybołówstwo, mogłem naocznie przekonać się, gdy w 1978 roku prowadziłem wspólne z senegalskim instytutem rybołówstwa badania na gryfowskim „Kantarze”. Druga połowa roku to okres największych upałów i napływu w tamten rejon ciepłych wód równikowych, powodujących drastyczny spadek wydajności połowowych. O tym jak mało wówczas zarabiali rybacy, niech świadczy dramatyczny w treści, sławny później w całej flocie, telegram wysłany z jednego ze statków: „Zocha, ryba nie idzie, krowy nie kupuj. W podpisie Franek”.

Wysokie temperatury i wilgotność były również przyczyną częstych awarii urządzeń elektrycznych, czasami tak poważnych, jak na przykład spalenie prądnicy, co wymagało już remontu stocznioowego. I do tego jeszcze Senegalczyki ze swoimi problemami. „Nie ma ryby, zarobki żadne, a oni chcą, żeby statek równo płynął, kiedy się modlą”. Nic dziwnego, że w załodze pojawiały się napięcia i nieraz, właściwie bez wyraźnego powodu, dochodziło do awantur.

Senegal jest krajem o dziwnym kształcie, kiedyś był kolonią francuską, wewnątrz której Anglicy utworzyli swoją niewielką posiadłość, ciągnącą się wąskim paskiem po obu stronach rzeki Gambii. Skończyły się kolonie, powstały w ich miejsce niezależne państwa, często dziwolągi, gdy idzie o kształt granic i problemy etniczne. W Senegalu mówi się po francusku, w Gambii po angielsku i pewnie dlatego, tak przynajmniej mówiono na naszych statkach, nie udało się dojść do porozumienia z Gamią i uzyskać dla polskich jednostek rybackich prawa swobodnego przepływu przez jej wody na określonych warunkach. Tak więc, prowadząc połowy na wodach Senegalu poza strefą 12 mil morskich, aby przepłynąć z północnej części szelfu na południową, trzeba było pokonać pas wód o szerokości około 30 mil morskich, należący do Gambii. To tylko 3 godziny płynięcia, a wcześniej kilka godzin pracy przy ściąganiu desek trałowych na pokład i sieci do last, przykrywaniu ich brezentem, tak by było wyraźnie widać, że sprzęt nie jest gotowy do natychmiastowego użycia. Po wejściu na wody senegalskie operację ze sprzętem trzeba było powtórzyć, ale w odwrotnej kolejności. Alternatywą było pozostawić sieci i deski w gotowości i pójść w kierunku zachodnim na odległość 60 mil morskich od brzegu, skrócić na południe, przepłynąć 30 mil morskich i stamtąd dopiero wrócić na łowiska południowego Senegalu. Szukając ryby, której nie było lub która na krótko pojawiała się i znikwała, załogi przeklinały cholernych mędrców z Warszawy, którzy nie dostrzegli tych „drobiazgów” podpisując warunki licencji, a statki miotały się to tu, to tam, chcąc cokolwiek złapać i choć trochę zarobić. Kapitanowie, zależnie od temperamentu, wybierali jedną lub drugą drogę, czasami próbowali trzeciej... Stolica Gambii Banjul, będąca równocześnie niewielkim portem, jest położona w ujściu rzeki. Stacjonują tu statki rybackie, zachodzą niewielkie kabotażowce, ozdobą portu jest biały, motorowy jacht prezydencki z... karabinem maszynowym na dziobie.

Kapitan Zbigniew Kic dowodził „Likodynem”, który zmierzał z południowego Senegalu do bazy odbierającej rybę na północ od Gambii. Adam Janowczyk był wtedy I oficerem:

Gdy statek opuszczał już wody Gambii, zarządziłem płukanie siatki z resztek ryb, bo mieliśmy stać przy bazie i na statku powinien być klar. Zaraz gdy tylko siatka poszła do wody, od strony północnej, z wód Senegalu podpłynął do nas uzbrojony kuter patrolowy niosący banderę Gambii. Krótko potem pojawił się jacht prezydencki. Kilku żołnierzy uzbrojonych w kalachy wskoczyło na pokład, a dowodzący nimi pilot kazał nam płynąć do Banjul. Po zacumowaniu, na statku umieszczono wartowników. Pozostawiono kilku członków załogi i dwóch kucharzy, by miał kto przygotowywać i dostarczać posiłki. Nas, tj. pozostałych 56 członków załogi, w tym 18 Senegalczyków, zawieziono do

koszar wojskowych i zamknięto w więziennych barakach bez okien i pryczy. Spaliśmy na gołym betonie, czuło się, że to był dobry portlandzki cement. W Banjul panuje wilgotny, malaryczny klimat, jest mnóstwo moskitów, które bardzo dają się we znaki, szczególnie nocą. Pilnujący nas strażnicy bywali często pijani i wtedy dostając „małpiego rozumu”, stawali się agresywni. O ile jednak nasz kolor skóry stanowił dla nich jakąś psychiczną barierę, to w stosunku do swoich czarnoskórych pobratymców odnosili się wyraźnie wrogo. W jednej z takich sytuacji, gdy dwóch strażników zaczęło szarpać naszego Senegalczyka, kapitan Kic w sposób ostry i zdecydowany rozkazał im, by przestali, wtedy jeden z nich wyciągnął pistolet i przystawił kapitanowi do głowy. Zrobiło się groźnie, ale oni zorientowali się, że sprawy zaszły za daleko i tym razem dobrze się skończyło. Trzy razy dziennie dostawaliśmy jedzenie ze statku i tak przesiedzieliśmy dwa tygodnie. W międzyczasie do Banjul przyjeżdżał z naszej ambasady w Dakarze Henryk Włodarczyk, ale dopiero gdy zjawił się tu Maks Jędrzejczyk, sprawy potoczyły się szybciej i po 17 dniach wróciliśmy na statek. Wielkie szczęście, że nie został on ogołocony z wyposażenia i mogliśmy na nowo rozpocząć połowy. Jak dowiedzieliśmy się, będąc już w *kalambuszu*, do aresztowania doszło na skutek wyjątkowego zbiegu okoliczności i naszego wielkiego pecha. W tym czasie do Dakaru przywieziono statkiem, zakupiony przez rząd Gambii, zbudowany we Francji kuter patrolowy. Kuter ten właśnie płynął do Banjul, na jego spotkanie wyszedł jacht prezydencki i czyż można sobie wyobrazić bardziej spektakularne wejście do służby niż aresztowanie obcego statku „naruszającego granicę państwa”? W całej sprawie jest jeszcze jeden ciekawy akcent. Otóż doradcą szefa policji, który zdecydował o zatrzymaniu nas, był Szkot, który pełnił funkcję komendanta szkoły policyjnej i więzienia. Powiedział ministrowi, iż zna Polaków, wie do czego są zdolni, bo służył z nimi w czasie wojny w marynarce. „Jeśli nie zdejmie pan załogi ze statku, to ręczę, iż w ciągu 24 godzin statku już w porcie nie będzie!”. Dlatego po zatrzymaniu zostaliśmy natychmiast przewiezieni do miejsca odosobnienia. Wśród Szkotów, którzy zarówno w czasie wojny, jak i później byli do nas dobrze nastawieni, on stanowił wyjątek. Mając wiele wolnego czasu, snuliśmy najrozmaitsze przypuszczenia, co też mogło być przyczyną jego tak nieprzyjaznych reakcji. W końcu przeważała wersja, iż musiał mieć niezwykle piękną żonę, dla której nigdy nie miał czasu, a dla której czas znalazł pewien szarmancki Polak...

Maks Jędrzejczyk odsłania kulisy swoich misji:

Na wiadomość o aresztowaniu „Likodyna”, najszybciej jak to tylko było możliwe, poleciałem do Dakaru. Udało mi się nakłonić naszego ambasadora, by udał się ze mną do Banjul. Pojechał niechętnie, gdyż nie złożył tam dotąd listów uwierzytelniających i zgodnie z przewidywaniami, po dwóch dniach został z Gambii wydalony. Zostawił mi tylko samochód ambasady z polską flagą, tak że przez kilka dni mogłem się czuć jak prawdziwy dyplomata. Zresztą

dypłomatą musiałem być i to dobrym. Naszym statkiem byli zainteresowani wszyscy najważniejsi przedstawiciele miejscowego rządu z prezydentem włącznie. Po cichu liczyłem, że w rozmowach pomoże mi Szkot, który mając stopień brygadiera pełnił tam funkcję doradcy ministra. Gdy w czasie pierwszego spotkania trącił mnie trzcinką i nazwał *fucking fisherman* stało się dla mnie jasne, że się przeliczyłem. Po długich i trudnych negocjacjach stanęło w końcu na 350 tys. \$ kary, przy czym warunkiem było, że równocześnie prezydent otrzyma prezent. W czasie dotychczasowych rozmów najlepiej porozumiewałem się z generalnym prokuratorem, jego więc spytałem, czym interesuje się prezydent, może jakiś piękny, wartościowy album dzieł malarstwa z odpowiednim wpisem, czy ręcznie tkany kilim z Cepellii, a może coś ze srebra i polskiego bursztynu...? Usłyszałem: „Białe, a głupi, najlepszym prezentem są pieniądze!” Z wielkim trudem udało mi się upchać w gustownej walizce, zamienione na franki CFA, 20 tys. dolarów! Krótko po tym znów polecałem „gasić pożar”, tym razem do Mauretanii, gdzie zaarrestowano nasz statek. W więzieniu w strasznych warunkach, w celi, gdzie nawet nie było miejsca, by się położyć, przetrzymywano kapitana Andrzeja Majewskiego. Codziennie pod lufami karabinów prowadzono go do baru na posiłek. Załoga pod strażą pozostawała w tym czasie na statku. Po zakończeniu trudnych negocjacji i zapłaceniu kary byłem już w drodze na lotnisko, gdy zatrzymał mnie patrol wojskowy. Zabrano mi wszystkie pieniądze i co najgorsze, nie pozwolono wsiąść do samolotu. Czekając 3 dni na następny lot, koczowałem w różnych dziwnych miejscach, wodę pitem ze świętego źródelka i wreszcie przyłączywszy się do grupy pilotów, zdołałem jakoś wejść na pokład samolotu. Przekonałem się wtedy, jak mało znaczył w Afryce człowiek...

Aresztowanie statków pod byle jakim pretekstem, a nawet bez powodu, to był proceder, w którym wyspecjalizowały się takie kraje nadbrzeżne, jak: Mauretania, Senegal, Gambia. Zwykle kary pieniężne, które trzeba było płacić przy wykupieniu jednostek były wysokie, część sumy trafiała przy tym do prywatnej kieszeni tamtejszych dostojników państwowych i to był chyba ten główny powód, dla którego morskich granic pilnowano z taką gorliwością. Czasami, jak w przypadku „Laterny” dowodzonej przez kapitana Przemysława Jarosławskiego, aresztowanie było proste i czytelne: „godzinę temu byliście w strefie 12 mil morskich, musicie oddać rybę...”. To była przemoc, z którą nie potrafiłszy sobie w tamtych czasach radzić, z którą mogliśmy się tylko godzić, traktując aresztowania jak wypadki przy pracy. Najważniejsze, że nie ginęli przy tym ludzie, choć czasami sprawy przybierały niespodziewanie groźny obrót.

Tak było kiedy „Kunatka” kapitana Jerzego Łuczyńskiego w 1980 roku została ostrzelana na wodach Maroka i jeden z rybaków został trafiony kulą



w płuco. Kuter, który strzelał, zabrał ранnego do szpitala i później przez kilka dni nie można go było znaleźć. Odnalazł się dopiero w Rabacie. Mało brakowało, by zginął przy tym dwóch innych ludzi. Odpoczywającemu w koi elektrykowi kula dosłownie otarła się o nos, a mechanik siedzący przy stoliku tylko dlatego przeżył, że został wywołany na chwilę do maszyny, a w tym czasie kula trafiła w bulaj.

W okresie licencyjnych połowów na wodach Senegalu tylko raz doszło do prawdziwie tragicznego w skutkach zdarzenia, które nicomal zakończyło się utratą statku. Nasze jednostki, korzystając z dobrej pogody, jaka zazwyczaj panuje w strefie międzyzwrotnikowej, by uniknąć dodatkowych opłat, dokonywały przeładunków na wodach otwartych poza pasem 200 mil morskich. Baza ustawiała się dziobem do fali i wolno płynęła naprzód, jednostki łowcze dobijały do niej, cumowały „na mocno” i rozpoczynały się przeładunki mrożonych ryb, mączki, paliwa i zaopatrzenia. W dniu 27 listopada 1979 roku, krótko przed północą do lewej burty „Kaszub II” dobiła „Luzytanka”. Baza z zacumowanym u jej prawej burty chłodniowcem „Lewanterem” znajdowała się około 400 mil morskich na południe od Wysp Zielonego Przylądka i w takiej samej mniej więcej odległości od afrykańskiego brzegu. Tak zaczęła się czarna noc „Luzytanki” szczegółowo opisana przez Ryszarda Leszczyńskiego w „Tragediach rybackiego morza”. Pożar wybuchł w maszynie i nigdy, mimo prac wielu ekspertów, powoływania rozlicznych komisji i rozpraw w Szczecińskiej Izbie Morskiej, nie udało się jednoznacznie ustalić, jakie były jego przyczyny. Kilkanaście minut po północy IV mechanik zaraz po objęciu wachty, zauważył błysk ognia i dym w dziobowej części siłowni. Ogłoszono alarm pożarowy i rozpoczęto gaszenie ognia, najpierw własnymi siłami, a w chwilę później wykorzystując potencjał gaśniczy statku-bazy i jeszcze dodatkowo „Lewantera”. Mimo uruchomienia systemu gaszenia pożaru siłowni za pomocą instalacji dwutlenku węgla, obfitego wykorzystywania piany i wody, pożar rozprzestrzenił się na pokład główny i trałowy. Dowodzący „Luzytanką” kapitan Janusz Junczewski, widząc zagrożenie życia załogi, decyduje, by po sześciu godzinach walki z ogniem opuścić płonący statek i przejść na bezpieczną bazę. Odcumowanie następuje dnia 28 listopada o godzinie 06.37. Od tego momentu statek, zagrożony wybuchami butli z freonem, tlenem i acetylenem, dopala się, pozostawiony sam sobie. „Kaszuby II” i cumujący u jego burty „Lewanter” prowadzą prace przeładunkowe i równocześnie cały czas obserwują, co dzieje się na płonącym statku. Od czasu do czasu słychać z niego wybuchy, widać rozbłyski ognia, dym... W dniu 29 listopada w godzinach południowych „Kaszuby II” ruszają w drogę do kraju, a dozоровanie pożaru

przejmuje „Lewanter”. W dniu 30 listopada w miejscu rozgrywającego się dramatu pojawia się „Lodowik” dowodzony przez kapitana Adama Janowczyka:

Najpierw zabraliśmy z chłodniowca dziesięciu Senegalczyków i odstawiliśmy ich do Dakaru. 3 grudnia akcja gaśnicza została zakończona, rozpoczęło się porządkowanie wypalonego wraku oraz przeladowywanie resztek możliwego do uratowania ładunku i wyposażenia. 6 grudnia wzięliśmy na hol pozbawioną załogi „Luzytanke”, mając polecenie doprowadzenia jej do kraju. Było to dla mnie duże wyzwanie, gdyż w roli kapitana robiłem dopiero drugi rejs. W pierwszym etapie weszliśmy do Las Palmas, gdzie „Luzytanka” po przeprowadzeniu niezbędnych prac miała uzyskać certyfikat szczelności przed dalszym holowaniem. Zaspawane zostały na głucho wszystkie bulaje i zejściówki, byliśmy gotowi na spotkanie z zimowymi sztormami na Biskajach i Morzu Północnym. Jeszcze nie tak dawno liczyliśmy, że tym razem Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok spędzimy z najbliższymi, tymczasem koleje naszego rybackiego życia znów potoczyły się inaczej. Chcieliśmy jak najszybciej być w domu. Postanowiłem, że wyjdziemy w Wigilię.

Niestety tego dnia po południu już wszystko było *maniana*. Nie mogąc się doprosić o holowniki, przycumowałem „Luzytanke” do burty, przygotowaliśmy hol o długości 450 m, obciążony żeliwnymi „walizkami” od siatki pelagicznej, i w drogę! Mieliśmy aż do wejścia w kanał La Manche wprost wymarzoną pogodę, dopiero w kanale dmuchnęło 8-9°B. Przez Morze Północne znów było całkiem znośnie, w Skagerraku ponownie dopadł nas kolejny niż. Mimo że nieśliśmy wszystkie przepisowe światła, przy Vigo i później w Skagerraku mieliśmy spore kłopoty z łowiącymi tam kutrami. 8 stycznia 1980 roku dotarliśmy szczęśliwie na świnioujską redę, gdzie wreszcie mogliśmy przekazać nasz „skarb” holownikom portowym. To był wielki kawał „niedźwiedziego mięsa”. Nie mieliśmy II oficera, przez 14 dób spałem nie więcej niż kilkanaście godzin, kilka razy zasnąłem i spadłem z fotela. Jakby tego wszystkiego było mało, w Świnioujściu poprosił nas wodolot, by przeholować go przez zalodzony zalew! Gdy przyjechała po mnie żona, natychmiast zasnąłem w samochodzie i w domu nikt nie był w stanie mnie dobudzić!

„Luzytanka” trafiła do stoczni remontowej w Szczecinie i po remoncie, a raczej odbudowie pływała jeszcze w „Gryfie” przez 20 lat, ale nie zdążyła już wrócić na afrykańskie łowiska. W 1981 roku ważność licencji wygasła i nie została przedłużona, gdyż obie strony chciały do niej wprowadzić korekty, które były idealnie rozbieżne. Mimo iż rozmowy odbywały się na bardzo wysokim szczeblu i prowadzone były przez wykształconych fachowców, przypominały nasz rybacki barter: „Daję ci prawie za darmo piękną, hebanową, starą rzeźbę i za to w ostateczności mogę uwolnić cię od tej bezużytecznej odzieży, która zalega twoją kabinę”.

Zanim jednak polskie jednostki na zawsze opuściły te łowiska, popłynąłem tam raz jeszcze w początku 1979 roku „Wiecznym”, by zgodnie ze zobowiązaniami polskiej strony przeprowadzić badania zasobów ryb i niektórych użytkowych skorupiaków krawędzi i górnych pięter stoku szelfu Senegalu. W Europie trwała zima stulecia. Nasz statek dowodzony przez kapitana Jana Cholysta z ogromnym trudem przedzierał się przez zamaznięty, biały po horyzont Bałtyk. Mijałiśmy unieruchomione w lodzie, słabsze od nas małe kabotażowce, ale w końcu i my utknęliśmy. Z opresji wybawiła nas radziecka baza rybacka, która specjalnie zboczyła z kursu, byśmy mogli popłynąć jej śladem utorowanym w lodzie. Solidarność rybacka... W Dakarze przekazaliśmy do tamtejszego Instytutu Rybołówstwa (CRODT) przywiezione przez nas wyposażenie badawcze, między innymi szalupę ze stoczni w Ustce, zamustrowaliśmy kilku miejscowych naukowców i rozpoczęliśmy pierwszy etap badań w północnej części szelfu. Po ich zakończeniu „Wieczno” ruszyło na poszukiwania kalmarów w rejonie Zatoki Gwinejskiej i badania morszczuków na szelfie Namibii. Umówiliśmy się z Senegalczykami, że wrócimy na początku maja dokończyć badania w rejonie położonym na południe od Gambii. Niestety, prawdopodobnie w łodach Bałtyku nasza śruba uległa uszkodzeniu i jak orzekł I mechanik „bicie na wale stawało się coraz większe”. W tej sytuacji dyrekcja MIR-u zdecydowała, iż ekipa naukowców z „Wieczna” przesiądzie się na wracającego z Antarktyki „Profesora Boguckiego” i dokończy senegalskie badania. Na „Boguckim” wybuchł prawie bunt. Ludzie byli po kilku miesiącach pracy w bardzo trudnych warunkach, mieli obiecanę wejście do Las Palmas, większość zaplanowała już urlopy i nagle pojawia się jakiś Maciek z jakiegoś Świnoujścia, któremu zachciało się prowadzić senegalskie badania. Na otwartym oceanie zabrała nas szalupa z „Boguckiego”. Zaraz po podwieczorku, jako kierownik rejsu miałem na zebraniu załogowym uspokoić nastroje i powiedzieć, o co tak naprawdę chodzi. Wcześniej z kapitanem Janem Sokołowskim, który delikatnie przestrzegał mnie przed ewentualnymi ostrymi reakcjami załogi, ułożyliśmy plan dalszego działania. Mówiłem bardzo krótko: statek jest tutaj, bo tak zdecydowała dyrekcja, a nie ja. Jest do zrobienia tyle a tyle stacji, zrobmy je jak najszybciej i będziemy wolni. Obiecuję, że ekipa naukowa będzie działać bez przerwy i zdąży opracować wszystkie zaciągi. Dodałem, że Dakar jest portem znacznie ciekawszym niż Las Palmas i może dla wielu jest to jedyna okazja zobaczenia takiej Afryki. W antarktycznej załodze „Boguckiego” był między innymi Norbert Wolnomiejski, lubiany i cieszący się dużym autorytetem u wszystkich. Gdy skończyłem, wstał i potwierdził gotowość ekipy naukowej do podjęcia dodatkowej,

nawet bez podmian, pracy. Później były pytania dotyczące postępu w porcie i przypuszczalnej dacie powrotu do Gdyni, na szczęście nie było w nich agresji. Gdy tylko nasz biały statek ozdobiony wielkim proporcem MIR-u na dziobie zacumował, na nabrzeżu jak spod ziemi wyrósł rząd kramów z najprzeróżniejszymi wspaniałościami. Możliwości wymiany barterowej powaliły naszą załogę na kolana: „Biorą wszystko!”. Następnego dnia po zaokrętowaniu naukowców senegalskich wyszliśmy w morze i rozpoczęła się praca na wyścigi. Zaciągi i stacje oceanograficzne... Jeszcze wazyliśmy i mierzyliśmy to, co złowiono w ostatnim zaciągu, a już na rufie pojawiał się nowy materiał. Kilka godzin snu, kawa i praca, praca i kawa... Stanowiliśmy wyjątkowo zgraną ekipę: Norbert, Stasiu Sitek, Jurek Gozdanek, Romek Nowakowski, Andrzej Dobrosielski... To było tylko kilka dni, ale za to prawdziwie morderczej pracy. Francuzi z dakarskiego instytutu byli zaszokowani naszym tempem. Gdy po raz drugi wchodziliśmy do Dakaru, na nabrzeżu czekało już na nas prawdziwe centrum handlowe. Oprócz sprzedawców wyrobów artystycznych, wielu tatusiów i braci przyszło zareklamować swoje córki i siostry. Pojechaliśmy całą ekipą do instytutu, senegalscy koledzy chcieli się z nami pożegnać. Po powrocie zauważyłem na pirsie kilku naszych chłopaków łowiących ryby na wędki!! Rybacka choroba polega na tym, że jak się łowi po 50-100 ton dziennie, to potem chce się jeszcze dołapać te kilka sztuk. Ponieważ mieliśmy iść prosto do kraju, Marian Smorawski – akwarysta, wpadł na pomysł, by żywe, złowione przez naszych wędkarzy ryby umieścić pod pokładem w zbiornikach z wodą i przewieźć do Akwarium MIR-u. Kilka miesięcy później ryby te, już w Gdyni, wciąż cieszyły się jak najlepszym zdrowiem. Nasze badania były ostatnimi, jakie Morski Instytut Rybacki przeprowadził na szelfie północno-zachodniej Afryki. Wkrótce potem polskie trawlerzy na kilkanaście lat zniknęły z tamtego rejonu, by na krótko pod koniec lat dziewięćdziesiątych pojawić się, jako mało znaczący epizod, na wodach Mauretanii.

W międzyczasie na irackich statkach zbudowanych w Polsce prowadziły połowy polscy kapitanowie z polską załogą szkieletową w ramach porozumień mauretańsko-irackich. Od sierpnia 1983 roku do czerwca 1984 roku statkiem „Al Razaza” dowodził kapitan Tadeusz Wąsowicz:

To była prawdziwa Wieża Babel, Polacy, Mauretańczycy i Irakijczycy. Wśród Irakijczyków byli Kurdowie, z którymi najlepiej się pracowało, bo chcieli się czegoś nauczyć. Płatało się wszystko: kolory skóry, języki, religie, mentalności, cywilizacje. By przynajmniej na jednej płaszczyźnie był jakiś czytelny układ, prowadziliśmy trzy kuchnie. Poławialiśmy na wodach Mauretanii, ryba mrożona w całości była odbierana przez łącznikowce i wysyłana do Iraku. W tym czasie

trwała tam wojna i dla wielu Irakijczyków łowienie ryb było okazją, by jej uniknąć. Miałem więc po kilku drugich, trzecich i pierwszych oficerów, którzy, gdy w porcie ubrali się w swoje paradne, kapiące od złota mundury, wyglądali jak admirałowie, nie wiem czego ja, zwykły kapitan, szukałem przy nich...? Wyładunki odbywały się w Nouadhibou, gdzie nieraz dość długo przychodziło nam czekać na bazę i zaopatrzenie. Trudno stało się tam na kotwicy, w tajniki podejścia i wyboru miejsca wprowadzał mnie kapitan Bolesław Iwański z „Al Kahli”. Pływaliśmy szalupą na brzeg, na noc szalupa zostawała przy burcie. Któreś nocy łódź zniknęła i zniknął też jeden z drugich oficerów. Rano szalupę odnaleźliśmy zaplątaną w sieci stawne, była pusta! Dopiero około południa znalazł się oficer, który samowolnie, w nocy bez powiadomienia kogokolwiek udał się na brzeg, po drodze wpadł w sieci, chciał się z nich uwolnić, zszedł do wody i został porwany przez prąd. Cudem się uratował. Szalupa, która po niego popłynęła, przywiozła dorodnego barana. Gdy chciałem oficera przykładnie ukarać, *Chief Iraqui* zawołał: „Przecież mamy święto, nasz kolega nie zginął, zapraszamy cię, kapitan, na ucztę!”. Baran został rytualnie zarżnięty, odarty ze skóry i upieczony. Ci, którzy w tym uczestniczyli, moczyli we krwi ręce i odciskali dłonie na ścianach. Któregoś dnia kucharze przyszedli do mnie na skargę, że iracki kucharz nie chce sprzątać tak jak wszyscy, zostawia po sobie brud w kuchni. Poszedłem z nim porozmawiać. Mówiłem, a on coś mruzczał, chyba potakiwał. W pewnej chwili jeden z oficerów irackich, który przysłuchiwał się rozmowie, podniósł się gwałtownie, ale nic nie powiedział i zaraz wyszedł. Krótko po tym wpadł do mnie lekarz z wiadomością, że iracki kucharz został ciężko pobity, ma złamane dwa żebra, naderwane ucho, rozciętą głowę. Okazało się, że w czasie tej rozmowy poważnie obraził mnie – kapitan! *Chief Iraqui* wiedział, co znaczy honor oficera i gdy tylko się o tym dowiedział, kazał go ukarać. A były u nich tylko trzy kary: ogolenie głowy, pobicie i śmierć. Kucharzowi tym razem się udało, przeżył.

Władysław Borowski odnotował, że w latach 1958-2001 polskie rybołówstwo dalekomorskie na wodach północno-zachodniej Afryki pozyskało 1055 tys. ton ryb (11,5% ogólnych połowów na Atlantyku). W połowach występowała sardynka, sardynela, ostroboki, makreła, pagrusy, kielczaki i dorady, pałasze oraz inne. Główne łowiska znajdowały się na wodach Sahary Hiszpańskiej i Mauretanii.



## Rozdział 4

# Do Walvis Bay droga nie była krótka...



Rozpoznawanie łowisk południowo-zachodniej Afryki rozpoczęło się z kilkuletnim opóźnieniem w stosunku do akwenów położonych u północno-zachodnich wybrzeży tego kontynentu. Dopiero pod koniec 1962 roku, w pierwszych dniach października wyruszył z Gdyni dalmorowski trawler-przetwórnia „Neptun”, który miał za zadanie dotrzeć aż na szelf Namibii, by zbadać możliwości prowadzenia tam połowów. „Neptunem” dowodził kapitan Leon Skelnik:

W tym rejsie wszystko było „pierwsze”. Był to mój pierwszy rejs w stopniu kapitana żeglugi wielkiej, po raz

pierwszy, od samego rozpoczęcia budowy, dowodziłem tak dużym statkiem. „Neptun” był pierwszą polską przetwórną na łowiskach afrykańskich i pierwszym polskim „rybakiem”, który przepłynął równik... 13 października rozpoczęliśmy połowy przy Mauretanii, niestety niezbyt wydajne. Załoga uznała, że winny temu jest niefortunny dzień podjęcia połowów. Wkrótce po nawiązaniu współpracy z łowiącymi tam statkami radzieckimi z Murmańska i wymianie informacji okazało się, że przyczyną naszych niskich wydajności nie jest data, a używane przez nas sieci i słaba znajomość łowiska. W tamtych czasach mieliśmy dobre kontakty z rybakami radzieckimi. W naszych stoczniach budowaliśmy dla nich statki, nasi kapitanowie, mechanicy, technologzy pływali na statkach- przetwórniach z Murmańska, poznając tajniki ich pracy, uczniowie szkół rybołówstwa, pływając na statkach szkolnych, odwiedzali zaprzyjaźnione szkoły. Pamiętam dwa trawlery, które pomogły nam wtedy rozpocząć bardziej wydajne rybołówstwo. Były to: „Tolstoj” i „Korolenko”, od których dostaliśmy sieci lepiej przygotowane do połowów w tutejszych warunkach, dostaliśmy również mapy znacznie lepsze niż te, którymi dysponowaliśmy. Oczywiście, wszystko odbyło się za przyzwoleniem dyrekcji przedsiębiorstwa połowowego z Murmańska, ale fakt pozostaje faktem. Łowiąc, powoli przemieszczaliśmy się coraz bardziej na południe, wkrótce byliśmy przy Cap Blanc, zeszlśmy na ławicę d'Arguin, później na szelf Senegalu i Gambii. Na łowiskach senegalskich przejeżdżaliśmy z „Pegaza”, który dopłynął tu z kapitanem Tadeuszem Brzezińskim, dwóch naukowców z MIR-u: technologa Jerzego Maciejczyka

i ichtiologa Stanisława Rutkowicza. Z pełnym ładunkiem ryby mrożonej i mączki zawiniliśmy na krótko do Temy w Ghanie, a później poszliśmy do Lagosu w Nigerii. Lech Stefański, ówczesny dyrektor „Dalmoru”, polecił nam płynąć i prowadzić połowy jeszcze dalej w kierunku południowym aż do wybrzeży Namibii. Dla załogi najważniejszym wydarzeniem z tego etapu rejsu był chrzest równikowy. Byliśmy pierwszym polskim statkiem rybackim, który przekraczał równik, tworzyliśmy historię. Grupa ludzi, która się skrzyknęła, nie wiem nawet kiedy, wzięła w swoje ręce całą organizację uroczystości. Wcześniej uzgodniliśmy, że podczas chrztu żadna z „atrakcji” nie może zagrażać zdrowiu i życiu neofitów. Przyznaję, że wszystko zostało przygotowane zgodnie z najlepszą tradycją. Sięgnięto po wzorce z chrztu na „Lwowie”, który był pierwszym polskim statkiem przekraczającym pod żaglami równik w roku 1923 w drodze do Brazylii. Przywołano opis chrztu z rejsu „Daru Pomorza” dookoła świata w latach 1935-1936. W późniejszej mojej karierze wielokrotnie przekraczałem równik, ale tamta pierwsza uroczystość zapadła mi głęboko w pamięć. W dniu poprzedzającym przejście równika, na pokładzie trałowym pojawił się w pięknej zbroi Tryton w towarzystwie jednookiego Pirata i swawolących diabłów, które grając na mało znanych, dziwnych instrumentach, robiły piekielny hałas. Gdy wyszedłem do nich w galowym mundurze, hałas ucichł, powitałem Trytona, który wręczył mi list-posłanie od Neptuna. Król Mórz i Oceanów powiadał, iż w dniu jutrzejszym nasz korab linie aequatora przepłynie i w związku z tym on wraz z całym swym dworem na nasz pokład przybędzie. List kończył się wiele znaczącym życzeniem: „Żywię nadzieję, iż jadła wykwintnego i napojów wszelakich nie zabraknie!”. O tym, jakie ilości „jadła i napojów” powinniśmy przygotować, przekonałem się, gdy Tryton odezwał się: „Panie Kapitanie, my dziś strudzeni wielce, chyba nie odmówisz po małej kropelce?”. Później już diabły rzuciły się do znakowania neofitów, każdy z nich miał aż do momentu chrztu, nosić na czole dużą czerwoną literę N. Następnego dnia, zaraz po obiedzie na pokładzie udekorowanym sieciami, flagą polską i proporcem „Dalmoru” pojawił się Neptun wraz ze swoją małżonką Prozerpiną, damami dworu, Astrologiem, Trytonem, Piratem, Lucyferem, diabłami, lekarzem z pomocnikiem i fryzjerem z pomocnikiem. Miałem dobrą załogę, która potrafiła cieszyć się takimi sytuacjami i potrafiła je wykorzystać. Wszyscy w orszaku byli poprzebierani tak pomysłowo, że w niektórych przypadkach naprawdę trudno było rozpoznać, kto kogo kreuje. Szczególne zainteresowanie wzbudzały piękne, pełne gracji nimfy ubrane w stroje rodem z wysp Pacyfiku z długimi do ramion blond włosami. Co chwilę wybuchały salwy śmiechu, gdy udało się wreszcie zidentyfikować szczególnie tajemniczą postać. Zasiadliśmy z Ich Królewskimi Mościami na podwyższeniu, Neptun prosił, bym pozdrowił od niego polskich stoczniovców i podziękował im za nazwanie tak pięknego statku jego imieniem. Zaraz też obdarował mnie specjalnym „Orderem Równikowym” i gdy już Astrolog wypatrzył

na dnie oceanu wyraźną białą linię, rozpoczął się chrzest. Diabły folgując sobie do woli, wyciągały po kolei neofitów z zagrody i prowadziły ich do lekarza, który w każdego znajdował jakieś choróbsko. Czasami badania były na tyle skomplikowane, że delikwent musiał być krepowany sznurami przez pomocnika. Po diagnozie natychmiast było leczenie: borowina, bańki, górskie powietrze, masaże, różne mikstury... U fryzjera, czyli w gabinecie piękności, z łysych robiono długowłosych, brodatych gołono, każdemu stosowano maseczkę na porane przez sól i wiatr oblicze. Najwięcej problemów było przy przechodzeniu przez „rekina”, długi brezentowy wór, ale i to w końcu udawało się wszystkim. Przykro było patrzeć na moich matrosów, gdy stawali przed Neptunem, który uderzając ich trójzębem w ramię nadawał im imię. Wypijali toast za zdrowie pary królewskiej, całowali Prozerpinę w kolano lub mały palec u nogi, Astrolog odczytywał im horoskop i wreszcie byli wolni, mogli zacząć się myśleć! I ja poprosiłem Astrologa o przepowiednię. Dowiedziałem się z niej, że przede mną jest piękna, długa kariera, że będę pływał na dużo większych statkach i zwiedzę cały świat. Dziwne, ale wszystko to co było zapisane w gwiazdach, sprawdziło się później co do joty. Wieczorem wszyscy otrzymali stosowne dyplomy. Krótko po tym wplynęliśmy na szelf Angoli i rozpoczęliśmy połowy. Stopniowo, robiąc kolejne zaciągi coraz dalej na południe, znaleźliśmy się na szelfie Namibii i w końcu weszliśmy do Walvis Bay, gdzie wzięliśmy zaopatrzenie. Rozpoczął się powrót do kraju. Staszek Rutkiewicz, który miał za zadanie analizować połowy, oznaczać ryby i przygotować z rejsu raport ichtiologiczny, zbierał też materiały do atlasu ryb, który planował wydać. Przez cały rejs zapamiętałe rysował i fotografował, aż w jakimś momencie zauważyłem, że dzieje się z nim coś niedobrego. Zaczął opuszczać posiłki, znikał w kabinie, unikał ludzi. Wcześniej mówił mi, że wybiera się w tym roku do pracy w Departamencie Rybołówstwa FAO w Rzymie, czyżby w poczcie, która do niego dotarła, były niepomysłne wiadomości? Poprosiłem go do siebie i wtedy przekonałem się, jak bardzo ta rozmowa była mu potrzebna. Do końca rejsu codziennie spotykaliśmy się u mnie i rozmawiali przy popołudniowej kawie. Rozstaliśmy się, gdy „Neptun” w dniu 7 marca zacamował w Gdyni. Później zupełnie o tym zapominałem, było, minęło, dobrze się skończyło. Pewnego dnia zadzwonił telefon, Staszek pytał, czy jestem w domu i czy może na chwilę wpaść do mnie. Przydźwigał wielką, zawiniętą w papier paczkę wielkości połowy drzwi. Wewnątrz był piękny, olejny obraz, a na nim stojące obok siebie w porcie dwa statki, na których pływałem; „Kastoria” i „Neptun”. Wręczając mi namalowane przez siebie dzieło, powiedział tylko: „Dziękuję ci Kapitanie” i wtedy przypomniałem sobie nasze rozmowy na „Neptunie”. – To jest, panie Macieju, właśnie ten obraz, na który pan teraz patrzy.

Mimo obiecujących wyników połowowych uzyskanych przez „Neptuna”, musiało upłynąć kilka następnych lat, by na łowiskach południowo-za-

chodniej Afryki pojawiło się więcej naszych statków. W tym czasie flota polska łowiąca na wodach Mauretanii i Senegalu uzyskiwała dobre wydajności, równocześnie sprzedaż złowionych ryb w portach afrykańskich przynosiła godziwe zyski. Nie było więc potrzeby wysyłania trawlerów na inne, bardziej odległe, afrykańskie łowiska. Dopiero w 1966 roku przyплыł tu, skierowany z Georges Bank, odrowski „Płetwal” i wkrótce po nim cztery dalsze trawlerzy: „Orka”, „Langusta”, „Foka” i „Belona”. Na „Płetwalu” prowadził badania Zbigniew Karnicki:

Na początku 1966 roku, już jako pracownik Morskiego Instytutu Rybackiego, wypłynąłem „Płetwalem” ze Świnoujścia na łowiska Georges Bank, leżące u wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady. Zbierałem materiały do mojej pracy doktorskiej na temat trwałości ryb przechowywanych w ochłodzonej wodzie morskiej, co w tamtych czasach było novum w technologii przechowywania ryb. Początek rejsu był nerwowy, bo nie wiedzieliśmy, kiedy wyjdziemy ze Świnoujścia. Wchodziły do eksploatacji nowe statki i brakowało kapitanów, a pan na „Płetwalu”, kapitan Zygmunt Soczówka właśnie raczył załamać nogę i był uziemiony. Trwało to trochę i nie wiem, jakich użył argumentów, ale w końcu „Matka Odra” podjęła raczej niezwykłą decyzję, aby kulawemu kapitanowi pozwolić popłynąć na „swoim” statku. Rejs przebiegał bez większych kłopotów. Stary był uziemiony na mostku i po okręceniu się nie szwendał, a od czasu do czasu u siebie w kabinie urządzał zawody strzeleckie z wiatrówki zakupionej przez przedstawiciela Zjednoczenia Gospodarki Rybnej, który w naszym rejsie pobierał wiedzę o rybołówstwie. Z zasady zawody kończyły się zwycięstwem kapitana, co doprowadzało przedstawiciela naszej „władzy rybackiej” do ciężkiej frustracji. Ryba nie za bardzo szła. Czasami łapaliśmy tzw. zakazany przyłów, czyli homara amerykańskiego. Jeden z okazji o wyjątkowej wielkości trafił się nam któregoś dnia i stał się bohaterem sesji zdjęciowej, w której brała udział prawie cała załoga. W końcu jednak trzeba go było, niestety, szybko wyrzucić za burtę, bo znalezienie homara przez służby kontrolne USA, nawet wypchanego, mogło słoń kosztować. Rekordową karę za jednego homara zapłaciło jedno z polskich przedsiębiorstw połowowych. Nieporwierzzone dane, choć z rozsądnych źródeł, mówią o astronomicznej sumie 360 tys. dolarów!! Jeśli to prawda, to był to rekord do odnotowania w Księdze Guinnessa.

Z nadbrzeżnej radiostacji po raz enty sęczyła się słodka melodia przeboju Connie Francis „You kiss me good-by”, kiedy usłyszeliśmy elektryzującą nas wiadomość, że zmieniamy łowisko nie na Nową Fundlandię i lody, a na ciepłą Afrykę i do tego południową. Tam nas jeszcze nie było! Zgodnie ze słowami piosenki pocałowaliśmy Georges Bank na pożegnanie, zrobiliśmy zwrot i radośnie pognaliśmy na południe.

Przełot był spokojny, przeszliśmy równik, na którym odbył się zapamiętany przez wszystkich chrzest i krótko po tym rozpoczęliśmy połowy.

Łowiska południowej Afryki były w tym czasie intensywnie eksploatowane przez floty radzieckie i NRD. Na obszarze od północnej Angoli aż prawie do Przylądka Dobrej Nadziei za rybami uganiało się co najmniej 200 dużych statków typu BMRT. Łowiły głównie morszczuki, ale też duże ilości ostroboków. Nasze połowy koncentrowały się na morszczukach. Było ich bardzo dużo, jako że stada tego gatunku były prawie dziewicze, nietknięte rybacką siecią. Jak wynikało z moich pomiarów, średnia długość morszczuka wynosiła około 84 cm, a więc trafiały się osobniki powyżej 1 metra. Problem polegał jednak na tym, że to bardzo stare stado było silnie zapasożyczone i trzeba było połów mocno sortować. Okazało się później, że niewiele to dawało, jako że mroziliśmy ryby całe. Niewielkie partie filetów robione dla celów doświadczalnych wykazywały dużą ilość czarnych punkcików w tkance mięsnej. To microsporidia niegroźne dla ludzi, ale nieapetyczne i powodujące szybkie psucie się mięsa. Z tych powodów po jakimś czasie zrezygnowano z przywozu tych ryb do kraju.

Połowy były dobre i trafiało się wiele nowych, nieznanych nam gatunków ryb, takich na przykład jak *kingklip* – miętus królewski. Wspaniała ryba, bardzo smaczna i uzyskująca bardzo dobrą cenę, ale był to przyłów stosunkowo niewielki. Natomiast często trafiał się koleni, czyli rekinek. Ryba o bardzo szorstkiej skórze i według naszej oceny nadająca się tylko do wyrzucenia za burtę, gdyż jej skóra blokowała mączkarnię i utrudniała przeróbkę. Większy połów koleni to była kłeska, bo trudno je było wysypać z worka, a potem również trzeba było wyciągać za burtę. Niestety, dostaliśmy z kraju polecenie, aby skontaktować się ze statkami NRD-owskimi, bo oni kolonia przerabiają i my powinniśmy się tego nauczyć. Na rynku niemieckim obcięte i uwędzone płyty brzuszne kolonia są przysmakiem i to dość drogim (*sbirlen lokken* ???) Chętnych na „przeskok” na NRD-owski trawler było wielu, bo wieść niesła, że na tych statkach aż roi się od pracujących tam kobiet, a po kilkumiesięcznym pobycie na morzu nawet popatrzenie na pleć piękną było atrakcją. Niestety, popłynął tylko I oficer i technolog. Wizyta nie trwała zbyt długo (w przeciwieństwie do wizyt na statkach radzieckich, których bez paru toastów „za nas i za was” nie dawało się opuścić). Na „baby” się nie napatrzyli, bo było dużo pracy i wszystkie były w strojach roboczych i chustkach na głowach, a nie w kostiumach kąpielowych, jak sobie nasi wyobrażali. Technolog pokazał, jak odskórza się kolonia, ale do tego trzeba było mieć specjalne rękawice z siatką metalową, a my takich nie mieliśmy, więc na tym nasza przygoda z koloniami się zakończyła. Zrobiliśmy pełny ładunek. Część zdaliśmy w Lagosie, gdzie stoczyliśmy jedną z największych bitew portowych, w której brało udział prawie 200 osób. Zabitych nie było. Rannych też nie. Natomiast pobitych kilku, porwane koszule, okup zapłacony rybą lokalnej policji i szacunek naszych przeciwników. Następnego dnia było po wszystkim, znów kwitła przyjaźń, gdy widzieli białych, to pytali „Pletwal?” Jeśli odpowiedź była twierdząca, serwowali „grabulę”, wołając „Pletwal-good boxers!”



Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych w rejonie tym połowiąły tylko trawlerzy „Odry”. Dopiero w 1972 roku polskie rybołówstwo w większym stopniu zainteresowało się łowiskami południowo-zachodniej Afryki. W pierwszej połowie 1972 roku przyplłynęło „Wieczno”, którym dowodził kapitan Bronisław Bogdanowicz, a kierownikiem naukowym rejsu był Roman Długosz. Na przełomie lat 1972/1973 prowadził tu badania podczas swojego pierwszego rejsu badawczego nowo zbudowany „Profesor Siedlecki”. Statkiem dowodził kapitan Antoni Łyżwa, kierownikiem naukowym rejsu był Stanisław Woźniak, a jego zastępcą Stanisław Rymaszewski. Głównym celem wyprawy było rozpoznanie warunków i możliwości prowadzenia połowów na szelfie południowo-zachodniej i południowej Afryki. „Ubočnym niejako celem tego rejsu było – jak to określał S. Woźniak – wypracowanie właściwych form organizacyjnych pracy na statku”. Włodzimierz Kłosiński, który pracował w zespole zajmującym się techniką połowów wspomina:

Byłem głównym projektantem sieci dla „Siedleckiego”. W czasie prac przygotowawczych odbyłem dwa rejsy, podczas których mogłem sprawdzić w praktyce niektóre swoje rozwiązania i pomysły. W okresie od stycznia do maja 1971 roku pracowałem na pokładzie odrowskiej „Dorady” poławiającej na łowiskach północno-zachodniej Afryki. Później, od listopada 1971 do stycznia 1972 wraz z dalmorowskim kapitanem Romualdem Dakowiczem przebywałem na radzieckim statku naukowo-badawczym „Argus”, na którym prowadzono próby z użyciem włoków do połowów głębokowodnych, nawet do 1500 m. „Profesor Siedlecki” rozpoczął połowy i szacowanie zasobów w dniu 17 listopada od rejonu ujścia rzeki Cunene, skąd, cały czas prowadząc badania, przemieszczaliśmy się stopniowo na południe. W dniu 12 grudnia zawinęliśmy do Kapsztadu celem uzupełnienia zaopatrzenia. W czasie tego postoju statek odwiedzali przedstawiciele świata miejscowej nauki, przemysłu rybnego i oczywiście pełnej dumy z polskiej bandery, Polonii. Muszę przyznać, iż nie wszystko do końca rozumiałem, gdy idzie o stosunki panujące wśród kapsztadzkich Polaków. Niektórzy z nich spotkali się ze sobą po raz pierwszy dopiero podczas wizyty na naszym statku. Nadal, mimo iż od czasów wojny minęło już ponad ćwierć wieku, wiadomo było, kto jest rotmistrzem, a kto tylko zwykłym kapralem. Myślę, że pobyt na „Siedleckim”, oglądanie najnowszych polskich filmów, goszczenie w domach członków naszej załogi i długie, szczere rozmowy pomogły wielu naszym rodakom zrozumieć, jaka jest współczesna Polska i jakimi problemami teraz żyjemy. Po kilku dniach postoju wyszliśmy na badania w rejonie fawicy Agulhas i tam załoga „Siedleckiego” świętowała swą pierwszą Wigilię w morzu.

O tym, że oprócz prac badawczych dużą wagę przywiązywano do „wypracowania właściwych form organizacyjnych pracy na statku” świadczy zapis

Władysława Borowskiego dotyczący Wigilii: „...kolędę „Wśród nocnej ciszy” zaintonował Olgierd Wrzesiński. „Nakazowy” zwrot „rufa na wiatr” zmył kolację wigilijną z pokładu...” Widocznie kapitan Łyżwa zbyt mocno oponował przeciwko zmianie kursu, gdyż po tym rejsie przestał dowodzić „Siedleckim”. Nawet teraz, po trzydziestu przeszło latach, nie chciał o tamtym zdarzeniu rozmawiać. Podczas powrotu do kraju dwukrotnie wystąpiły awarie systemu napędowego statku. Był to układ spalinowo-elektryczny, w którym trzy zespoły prądowców dostarczały energii elektrycznej dla dwóch silników elektrycznych napędzających śrubę. Silniki „Fiata”, jakie tu zastosowano, były prototypami przeznaczonymi dla trakcji kolejowej i nigdy nie weszły do seryjnej produkcji. Nie było więc do nich części zamiennych, które każdorazowo w przypadku awarii, a było ich wiele, trzeba było specjalnie zamawiać. Rozwiązanie, wcześniej niesprawdzone, zostało wmuszone „Profesorowi Siedleckiemu” przez władze polityczne i było wynikiem układów z firmą Fiata. To było fatum, które towarzyszyło pięknemu statkowi do końca jego kariery. Częste awarie systemu napędowego zmusiły do rezygnacji ze wspólnych z innymi krajami badań i wycofania z eksploatacji statku mającego doskonałą międzynarodową renomę. Nastąpiło to jednak znacznie później, a na razie w ślad za statkami badawczymi przyplęły w rejon południowej Afryki, tym razem już liczniej, statki przemysłowe. Jako pierwsza pojawiła się tu w październiku 1972 roku dalmorowska „Columba” z Konstantym Chłapowskim, ichtiologiem ze świnoujskiego Oddziału MIR-u, zajmującym się badaniami morskich ryb. Konstany – wywodzący się w prostej linii od Dezyderego Chłapowskiego ziemianina i generała – nosił wtedy sarmackie, długie wąsy i od czasu do czasu zaskakiwał wszystkich swoimi powiedzonkami. Któregoś dnia w Oddziale z okazji jakiejś ważnej rocznicy odbywało się otwarte zebranie Podstawowej Organizacji Partyjnej, na które zostali zaproszeni wszyscy pracownicy. Nie wypadało nie pójść. Po wysłuchaniu okolicznościowego referatu usłyszeliśmy: „Członków partii prosimy o pozostanie, nieczłonkom dziękujemy”. Konstany podniósł się i ze słowami: „Niech się oddzieli ziarno od plew!”, wyszedł. Zostało mu to zapamiętane. Dziesięć lat później, po ogłoszeniu w Polsce stanu wojennego, Konstany, już nie jako sarmata, a członek NSZZ „Solidarność”, został nagle zwolniony z pracy. Tym razem rozkaz do oddzielenia się „ziarna od plew” otrzymał dyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego, pełniący wówczas funkcję kierownika jednostki zmilitaryzowanej. Dla przedsiębiorstw zmilitaryzowanych Partia i Służba Bezpieczeństwa przygotowały listę osób, które należało usunąć. Część dyrektorów miała dość odwagi, by skutecznie bronić swoich pracowników. Edward Budziński z

„Dalmoru” wyklócał się z nasłanym komisarzem o każdego człowieka, Maks Jędrzejczyk z „Gryfa” wysyłał zagrożonych pracowników w morze, Kazimierz Szczoczarz i Jerzy Zygmanski z „Odry” udzielali za ludzi poręczeń. W tym samym czasie gorliwi słuźbiści, bojący się o swoją karierę, odpowiadali na rozkaz: „tak jest!” i wyrzucali napiętnowanych. Na przełomie lat 1981-1982 z MIR-u odeszły 103 osoby (37 na emerytury). Zwolnienie na podstawie dekretu o stanie wojennym oznaczało poważne kłopoty ze znalezieniem jakiegokolwiek zatrudnienia. Dr Konstanty Chłapowski mógł być szczęśliwy, że w końcu udało mu się uzyskać pracę w Spółdzielni Ogrodniczo-Pszczelarskiej w Międzyzdrojach, jak mówił „przy liczeniu pietruszki”. Ale w 1972 roku nikt nawet nie śnił, że tak potoczą się nasze losy. Konstanty wspomina:

Płynąc w rejs na „Columbie”, nigdy nie przypuszczałem, iż będzie on miał tak nieoczekiwane zakończenie. Pierwsze połowy rozpoczęliśmy na pozycjach, gdzie wcześniej „Siedlecki” miał dobre wydajności. Już w pierwszych zaciągach okazało się, że jednostka nasza ma sieci zupełnie nieprzystosowane do połowów morszczukowych. Wyniki były prawie zerowe, chociaż skądinąd wiedzieliśmy, iż poławiająca tam flota radziecka ma doskonałe wyniki. Oni jednak łowili od wielu lat i mieli z tego tytułu ogromne doświadczenie. Szczęśliwie się złożyło, iż kapitan „Columby” Teodor Ulicki, miał bardzo dobrego znajomego rosyjskiego kapitana. Kapitan ten „wypożyczył” nam swojego specjalistę, trałmajstra, który dodatkowo przywiózł ze sobą w prezencie sieć morszczukową. Po paru hokus-pokus nasze połowy od razu się poprawiły. Wreszcie mogłem poczuć się jak prawdziwy ichtiolog. Morszczuk był duży, dorodny i by móc zrobić tzw. pomiar masowy, w którym powinno być 300-400 osobników, trzeba się było nieźle napracować fizycznie. W połowach były też ostrobok i makrela kolias, pojawiał się pałas i doskonały smakowo miętus królewski. Na płytszych wodach, bliżej brzegu łowiliśmy sardynopsa. Niedługo po nas na łowisku pojawił się „Mors” z kapitanem Władysławem Rachtanem, który po raz pierwszy w naszej flocie zaczął stosować włok pelagiczny skonstruowany przez Władysława Burawę. Przyjemnością było patrzeć, jak wyciąga wielkie „lole” ostroboków i makreli. W rejsie tym po raz pierwszy zobaczyłem pływające w pobliżu statku pingwiny przyławkowe i szybujące w sztormowych porывach wiatru albatrosy. Wielokrotnie na pokład razem z włokiem wjeżdżały uchutki i trzeba było mieć się na baczności, by podczas fotografowania nie zostać przez nie pogryzionym. Działalność rybacką zakończyliśmy w połowie grudnia i z pełnymi ładowniami mrożonego morszczuka ruszyliśmy do kraju. Święta Bożego Narodzenia spędziliśmy w okolicach Wysp Kanaryjskich. Nadchodził Nowy Rok 1973. Jest późna wieczorna godzina 31 grudnia. Siedzimy w kilka osób w kabinie u zaprzyjaźnionego radiooficera Stasia Daszuty. Wspominamy co bardziej zabawne momenty z rejsu, biznes z Kapsztadu i Las Palmas, ciekawostki turystyczne... Atmosfera robi się coraz przyjemniejsza, pijemy hiszpańską

malagę, powoli zbliża się północ. Wtem otwierają się drzwi, wchodzi kapitan i informuje nas o nagłym zgonie starszego rybaka Władka Hetmańczyka. Jakby piorun w nas strzelił, długo nie możemy otrząsnąć się i dojść do siebie, milczymy. Na korytarzu spotykam lekarza, mówi, że reanimacja nie pomogła. Wybija północ. Wiem z poprzednich rejsów, jak na statku wygląda powitanie Nowego Roku. Słysząc syrenę okrętową, idą w niebo rakiety, wszyscy składają sobie życzenia na pokładzie. Jest głośno i wesoło. Tym razem cisza, aż w uszach dzwoni. Ludzie bez celu snują się po korytarzach, znikają w kabinach. Ja też udaję się do szpitalika, który służy mi za kabinę i pracownię. Nie mogę usnąć, przez ścianę w izolatce leży Wladek, mieszkam sam... W końcu zasypiam, szamoczę się w jakichś koszmarnych snach. Wtem budzi mnie dotyk w ramię. Podnoszę się, zapalam kojówkę, nie ma nikogo, cisza. Co to było, pewnie koc spadł mi z ramienia, chyba... Przy spuszczonej do połowy masztu fładze płyniemy do hiszpańskiego portu La Coruña. Tam po niezbędnych w takich wypadkach czynnościach lekarsko-policyjnych kupujemy trumnę. Jest ciemna, płaska, nie taka jak nasze, wysklepione. Podwójna, zewnętrzna metalowa. Nazajutrz w miejscowej gazecie ukazuje się notka, że na „barco-factoria «Columba» de bandera polaca” tuż przed Nowym Rokiem zmarł jeden z członków załogi. Do końca rejsu mamy opuszczoną banderę. Trumna owinięta brezentem, mocno przywiązana leży pod zadaszeniem koło windy trałowej. Przed nami styczniowe Biskaje, tak jest bezpieczniej. Wreszcie Gdynia. Jest noc, na słabo oświetlonej kei oblepionej padającym śniegiem z deszczem widać tłum ludzi. To rodziny przyszły powitać swoich najbliższych. Panuje przerażająca cisza, a przecież zawsze w takich sytuacjach jest tak wesoło i głośno. Trumnę umieszczono na środku pokładu i przykryto białą-czerwoną. Bosman spuszcza trap, wchodzi po nim żona z dziećmi. Jest cała w czerni, płacze. Podchodzi kapitan, składa kondolencje. Odmawiamy Zdrowaś Maria i Wieczny odpoczynek. Wszyscy mamy lzy pod powiekami. Trumna powoli, chciałoby się powiedzieć, dostojnie płynie w powietrzu przenoszona bomem na nabrzeże. Minęło tyle lat, a ja nadal nie mogę zapomnieć tej prostej ceremonii, w której wtedy uczestniczyliśmy.

W 1973 roku na łowiskach południowej Afryki łowiło już 8 trawlerów dalmorowskich, jeden z nich „Taurus” dowodzony przez kapitana Z. Dzwonkowskiego wyprawił się nawet na wschód od Przylądka Igielnego, by jako pierwszy polski trawler rybacki prowadzić połowy na Oceanie Indyjskim, początkowo w rejonie Port Elizabeth, a później jeszcze bardziej ku północy. Zwiad nie przyniósł spodziewanych efektów, dno było skaliste i wymiecione do czysta przez południowy, szybki i ciepły prąd Agulhas.

Jaka szkoda, że wtedy w sieci naszego trawlera nie wpadła najsławniejsza ryba świata – latimeria, występująca w tamtym rejonie. Niezwykle ciekawa jest historia pozyskania jej pierwszego okazu przez muzeum w East London.

22 grudnia 1938 roku kurator tego muzeum Marjorie Courtenay-Latimer została powiadomiona, iż na statku rybackim „Nerine”, który właśnie wrócił z morza, jest coś naprawdę ciekawego. Kapitan Hendrik Goosen twierdził, że nigdy w swojej długiej karierze takiego czegoś nie spotkał. I rzeczywiście, to co zobaczyła kurator przeszło jej najśmielsze oczekiwania. Wśród rozgwiżdżonych płaszczyk, gąbek i rekinów leżała na pokładzie wielka (57 kg i 1,5 m długości) niebieskostatolowa ryba, której płetwy osadzone były na krótkich trzonach pokrytych łuską. Był wyjątkowo upalny dzień, wszyscy już żyli zaczynającym się właśnie długim weekendem i nikt nie miał głowy, by zajmować się jakąś tam rybą. Właściciel domu pogrzebowego odmówił umieszczenia jej w chłodni i dopiero wykorzystując cały zapas formaliny z miejscowej apteki, udało się zabezpieczyć ją przed zepsuciem. Pani Latimer oglądając okaz, zauważyła, że przypomina jej znane ryby trzonopłetwe, które występowały ... w erze paleozoicznej i wymarły około 70 milionów lat temu. Ta ryba jeszcze niedawno była żywa! 16 lutego 1939 roku dr J. L. B. Smith, znany specjalista ichtiolog potwierdza jej przypuszczenia i świat dowiaduje się o sensacyjnym odkryciu. Ryba otrzymuje łacińską nazwę *Latimeria chalumnae*. Pierwszy człon nazwy to hołd dla pasji badawczej pani Latimer, drugi mówi o tym, że połowu dokonano u ujścia rzeki Chalumne. W 2003 roku, gdy byłem jachtem „Maria” w East London, dostąpiłem wielkiego zaszczytu odwiedzin dziewięćdziesięciosześcioletniej uczoney i rozmowy o tym nieprawdopodobnym odkryciu.

„Taurus” po krótkim czasie powrócił na atlantycki szelf, którego łowiiska zapewniały dobre, stabilne połowy. W kolejnych latach liczba polskich statków poławiających na tamtych wodach systematycznie zwiększała się, choć dostępność łowisk zmniejszyła się drastycznie. W 1975 roku Angola wprowadziła 200-milową strefę wyłącznego rybołówstwa, dwa lata później podobnie postąpiły władze RPA. Najdłużej dostępne dla obcych statków pozostawały wody Namibii, gdzie 200-milową strefę wprowadzono dopiero w 1989 roku. Do obsługi naszych trawlerów kierowano statki-bazy i łącznikowce, które do 1975 roku należały jeszcze do PPDiUR „Gryf”, a później już do nowo powstałego Przedsiębiorstwa Przemysłowo-Usługowego Rybołówstwa Morskiego „Transocean”. Nasza flota pracowała korzystając głównie z portu w Kapsztadzie i Walvis Bay. W pierwszym odbywały się dokowania jednostek, odnawiano ich klasę, pobierano zaopatrzenie, wymieniano załogi, w drugim przeprowadzano mniej skomplikowane remonty, a na redzie statki łowcze i bazy dokonywały przeładunków. Czasami, choć raczej rzadko, szczególnie wtedy, gdy statki prowadziły połowy morskuchów na szelfie południowej Namibii, przeładunki odbywały się w zatoce Lüderitz. Nie zawsze jednak



załogi statków miały okazję, by zejść tam na ląd, były to pojedyncze, odosobnione przypadki. O takiej okazji opowiada Kostek Chłapowski:

Wczytałem kiedyś, że w pewnych warunkach, na przykład na styku pustyni i morza uwodniony siarczan wapnia, czyli popularny gips, może krystalizować w formie pięknych płatków przypominających kwiat – piaskową różę. W marcu 1974 roku staliśmy „Kalmarem” w zatoce naprzeciw Lüderitz, zdając rybę na chłodniowiec „Buran”. W tle widniało niewielkie miasteczko otoczone księżycowym krajobrazem pustyni Namib. Patrzyliśmy na wysokie i górzyste brzegi, piasek i skały, żadnej zieleni. Od czasu do czasu zatokę przecinały nisko lecące klucze kormoranów, pojawiały się głuptaki i pelikany. Właśnie mijało osiemdziesiąt dni pobytu w morzu bez zawijania do portu, a przecież zgodnie z odpowiednim ministerialnym zarządzeniem po sześćdziesięciu dniach należy się dwa dni rekreacji. Byliśmy pewni, że po zdaniu ryby popłyniemy do Kapsztadu na odpoczynek. Zaczęliśmy nawet zapisywać się u ochmistrza na wycieczkę na Przylądek Dobrej Nadziei... Nikt z nas nie wyobrażał sobie, że portem może być Lüderitz, to przecież taka pustynia, poza tym pocieszailiśmy się, że dla naszego statku będzie za płytko na wejście. Po kilku dniach, już w morzu, dostaliśmy polecenie z „Odry”, by ze względów oszczędnościowych odpoczynek załogi odbył się jednak w Lüderitz, bo do Kapsztadu jest za daleko. Mielśmy szczęście, gdyż starczyło dla nas miejsca przy nabrzeżu, natomiast „Grinwal”, ku rozpaczy jego załogi musiał stanąć na kotwicy. Wiadomo, ile kłopotów jest z transportem w porcie. Miasteczko to zaledwie kilka uliczek na krzyż, trzy sklepy, ze dwie knajpy, za to sześć kościołów. Wszystkie budynki położone na litej skale, wokół również tylko skały i piasek. Ani jednego drzewa, nie licząc kilku przy domach. Do tego upał i silnie wiejący wiatr niosący piasek. Chodziłem w krótkich spodniach, więc przy silniejszym powiewie czułem jakby tysiące szpilek kłuło po nogach. Wszędzie widać było silne wpływy niemieckie. Przeżyłem mały szok, gdy zobaczyłem, że główna ulica nazywa się Goering Strasse. Nic dziwnego, przecież od osiemdziesiątych lat XIX wieku aż do pierwszej wojny światowej Namibia była niemiecką kolonią i nosiła nazwę Południowo-Zachodnia Afryka. Do dzisiaj mam w moim klaserze znaczek z tamtych czasów z napisem Deutsch Süd-West Afrika. A co do tego Goeringa, to był on gubernatorem kolonii i ojcem niesławnej pamięci Hermanna, marszałka III Rzeszy. Kolejne „zniemczenie” zobaczyłem w jednej z knajpek, a był to wiszący na głównej ścianie ogromny portret Bismarcka w pikielhaubie, z płaszczem zarzuconym na ramiona. Gdy po kilku godzinach wszedłem tam jeszcze raz, chcąc go pokazać kilku kolegom, portretu już nie było... Widocznie właściciel zorientował się, że przyplłynęli Polacy i wołał nie ryzykować. Ostatecznie dwie załogi, czyli jakieś 160 chłopca to ogromna siła rażenia, wystarczy o jedno piwo za dużo i zawsze może się znaleźć jakiś krewki patriota... Na drugi dzień w kilka osób zabieramy się na małą wycieczkę samochodem. Wzdłuż pustynnej drogi, w pewnej jednak od niej odległości,

cały czas widać ciągnące się ogrodzenie z groźnymi tablicami przestrzegającymi przed wchodzeniem na pola diamentonośne. Na świnoujskiej plaży miałem sukcesy w poszukiwaniu bursztynu i w swojej naiwności liczyłem tu na jakiś mały diamentik lub choćby słynną piaskową różę. Cóż, nie udało się, napis wyraźnie mówił, że strzelają bez ostrzeżenia. Krótco przed wyjściem z portu w jednym ze sklepików dostrzegam na wystawie to, czego szukałem – przepiękną piaskową różę. Wdaję się w pogawędkę z właścicielem, mówię, że jestem ichtiologiem z polskiego statku, opowiadam o naszej wycieczce na pustynię, pytam, czy mogę wziąć do ręki to cudo z wystawy. Gdy w końcu żegnamy się, mój rozmówca wręcza mi okaz, który mnie tak zachwycił, mówiąc: „to pamiątka, która zawsze ci będzie przypominać Afrykę”. Mam ją nadal, oprócz Afryki przypomina mi jeszcze moje rybackie rejsy, ludzi i statki...

Wiadomo, iż praca na trawlerze różni się od pracy na bazie. Statek łwoczy to ciągle emocje i adrenalina, poszukiwania, współpraca i rywalizacja z innymi jednostkami, interpretacja zapisów, pilnowanie, czy ryba wchodzi do sieci, kilka razy na dobę „wydajemy!” i „wybieramy!”, wiatr, fala, wywieszana codziennie przez technologa wartość dobowej produkcji, dobry nastrój, gdy wartość jest wysoka, dół psychiczny, gdy przez kilka dni statek bezskutecznie goni za rybą. Statek łwoczy żyje tak, jak żyje morze; czas, przynajmniej pozornie, płynie tu szybciej. Baza stoi na kotwicy, trawlerzy oddają kartony i mączkę, a odchodzą z zaopatrzeniem, łącznikowce zostawiają zaopatrzenie i zabierają to, co złowiły statki łwoczne. Codziennie to samo i tak samo. Baza jest domem, jej zadaniem jest trwać i nic nie może przyspieszyć lub zwolnić tempa upływu czasu. Rybackie przysłowie mówiące: „zgodziłem się za psa, to szczekam”, podkreśla jak ważna w byciu na takim statku jest odporność psychiczna. Co robić, gdy tej odporności zabraknie, gdy człowiek nie widzi już miejsca, gdzie mógłby się schronić przed goniącymi go, czasami urojonymi, problemami...? Wyjść stąd, uciec, dookoła morze... W kalendarium tragicznych zdarzeń w „Polskiej flocie rybackiej...” W. Błatego dość często natrafić można na takie sformułowania: w drodze na łowisko/z łowiska zaginęł..., wypadł za burtę i zaginęł... Na statku łwoczym, który prowadzi połowy nie ma czasu na rozpamiętywanie po raz nie wiadomo który problemów życiowych, jest praca, zmęczenie i niestety... są nieszczęśliwe wypadki, podczas których ludzie giną. Niepotrzebne, niezawinione śmierci. Pękł hak, zerwała się lina, nagły przechył statku na sztormowej fali... Płynąc na łowisko lub wracając do kraju wszyscy mają zbyt dużo czasu, by myśleć. Ci, którzy nie wierzą, że pozostawione na lądzie sprawy pójda w dobrym kierunku lub że to, ku czemu właśnie płyną, pozwoli im żyć, wolą odejść i odchodzą... w alkohol, depresję psychiczną i wreszcie tam, skąd nie ma już powrotu. Na statku alkoholu nie da się całko-

wicie wyeliminować i nic tu nie pomogą najostrożniejsze nawet zarządzenia dyrekcji przedsiębiorstwa. Alkohol jest wpleciony w zawód marynarza i rybaka. Wystarczy posłuchać pierwszej z brzegu szanty, by usłyszeć o rumie, grogu i whisky. Kapitan Sidor, gdy ktoś z załogi w sposób rażący „nadużył”, mówił: nie będę teraz z tobą rozmawiał, w porcie przyjdiesz z żoną. To skutkowało lepiej niż najostrożniejsza nagana.

Gdy ktoś ze statku nagle znika, dla załogi jest to szok i dręczące wszystkich pytania, co było przyczyną, czy wcześniej można mu było jakoś pomóc? Rodzina przeżywa tragedię i katastrofę, a kapitan, który odpowiada za wszystkich i za wszystko, rozpoczyna w tym momencie długą drogę krzyżową, w której stacjami są: armator, policja, prokuratura, Izba Morska, czasami sąd. Notka Wiesława Bładego ukazuje tylko maleńki wierzchołek góry lodowej: 30.11.1975 r. – „Gryf Pomorski”, statek-baza z PPURM „Transocean”, Szczecin – w czasie postoju na kotwicy w pobliżu portu Walvis Bay (płd. Afryka) wypadł za burtę i utonął Andrzej Wandrey – lekarz okrętowy.

Relacja kapitana Czesława Szostaka, który w tym czasie dowodził „Gryfem Pomorskim”, pokazuje całą złożoność sytuacji na statku i podczas późniejszych działań zmierzających do ustalenia prawdy i wskazania ewentualnych winnych:

Był poniedziałek, 29 listopada 1975 roku. Baza rybacka „Gryf Pomorski” stała na kotwicy, za zgodą władz poza granicami portu Walvis Bay (Namibia) w odległości 1,9 mili morskiej. Pogoda była piękna – ciepło, słonecznie i bezwietrznie. O godzinie 15.35 zacumował do prawej burty bazy trawler „Likosar”. Prace przeładunkowe trwały na nim do godziny 21.00. Później statek stał przy burcie ze względu na remont w maszynie. Baza przygotowywała się do podmiany załogi podczas następnego pobytu w Cape Town. Tak się złożyło, że wszyscy z masy kapitańskiej (kierownicy działów, technolog, lekarz okrętowy i stomatolog) podjęliśmy decyzję o pozostaniu na drugą część rejsu. W czasie podwieczorku lekarz Andrzej poprosił do siebie na kawę z okazji jutrzejszych imienin wszystkich obecnych w mesie. W tym czasie był na bazie kierownik Pionu Połowów ze szczecińskiego „Gryfa”. Po kolacji około 20.00 spotkaliśmy się w kabinie stomatologa, która była większa od kabiny lekarza. Do nas z masy kapitańskiej, na zaproszenie lekarza, dołączył pielęgniarz, razem było nas 9 osób. Jak wykazała Izba Morska – pito: soki, wodę mineralną, kawę i herbatę. W pewnym momencie lekarz postawił 3/4 l wódki Smirnoff. Nastąpiła nieciekawa chwila. Zgodnie bowiem ze wszystkimi zarządzeniami załozdże nie wolno było posiadać i pić alkoholu. Nie bardzo wiedziałem, jak zareagować. Biorąc pod uwagę, że będziemy razem pracować przez drugą część rejsu i że jest nas 9 osób, postanowiłem nie reagować. Decyzja ta, jak się później okazało, nie wyszła mi na dobre. Lekarz zaopatrzył się w alkohol, gdy kilka

dni wcześniej był z chorym w porcie. Pierwotnie chciałem być na przyjęciu krótko, gdyż obecność kapitana w takich sytuacjach usztywnia atmosferę. Tym razem jednak postanowiłem posiedzieć dłużej. Towarzystwo opuściłem około 23.00, kilka minut przede mną wyszedł kierownik Połowów. Jak się później okazało, po moim wyjściu lekarz postawił jeszcze jedną butelkę smirnoffa. Wszyscy rozeszli się około 00.30 (z ustalenia Izby Morskiej). W godzinach 06.00-08.00 w dniu 30 listopada marynarze z wachty pokładowej płukali pokład na rufie i szykowali cumy do przyjęcia do burty trawlera „Jowisz”. W czasie tych prac jeden z marynarzy zauważył w rufowej części statku – mokrą koszulę i spodnie. Myśląc, że spadły z góry rzeczy suszące się, położył je na linach. O godzinie 08.00 przycumował „Jowisz”. Około godziny 09.30 zgłosił się z łowiska trawler „Kniazik” z prośbą o konsultację z lekarzem; baza prowadziła dwudziestoczerogodzinny nastuch radiowy. Po otrzymaniu wiadomości z serwisu, pielęgniarz udał się do kabiny lekarza. Kiedy na pukanie do drzwi nie było odpowiedzi, zajrzał do kabiny przez bulaj. Gdy stwierdził, że kabina jest pusta, powiadomił o tym stomatologa i ochmistrza. Sprawdzono, czy nie ma lekarza na jednostkach stojących przy burcie bazy. Około godziny 11.00 (ustalenia Izby Morskiej) powiadomiony I oficer rozpytywał marynarzy z wachty, czy nie widzieli lekarza i wówczas wyszła sprawa znalezionych spodni i koszuli. I oficer z ochmistrem udali się na rufę i stwierdzili, że są to rzeczy, które lekarz miał na sobie w czasie przyjęcia w kabinie. Prosto z rufy przyszli do mnie i powiadomili o wszystkim. Zarządziłem przeszukanie bazy. Mieliśmy wcześniej wyznaczonych ludzi do przeszukiwania odpowiednich pomieszczeń na statku. Przeszukiwania takie, od komina przez szalupy do ładowni i od dzioba do rufy przez wszystkie pomieszczenia na statku, prowadziliśmy zawsze po odcumowaniu z portu zagranicznego, żeby stwierdzić, czy nie ma na statku blindiarzy. O przeszukanie swoich statków poprosiłem kapitanów jednostek stojących przy burcie bazy. Niestety, przeszukiwania statków nic nie dały. W międzyczasie robiono wywiad wśród załogi – kto i kiedy w nocy widział lekarza. Okazało się, że ostatni widział lekarza II mechanik, który 30 listopada około 01.00 wyszedł na pokład z maszynowni na papierosa i wówczas lekarz podszedł do niego, prosząc o ogień. Według II mechanika, lekarz po wymianie kilku zdań udał się w stronę rufy. Powiadomiłem agenta o zaginięciu człowieka oraz Kapitanat Portu, prosząc o zgodę na opuszczenie trzech łodzi motorowych (po jednej z każdego statku). Po otrzymaniu zgody, rozpoczęliśmy poszukiwania, które trwały do zmierzchu. Wynik poszukiwań był negatywny. Po sporządzeniu i zaszyfrowaniu raportu o wypadku wysłałem go do armatora. W dniu 17 grudnia otrzymałem z Kapitanatu wiadomość o znalezieniu ciała mężczyzny we wschodniej części wejścia do portu, około 6 mil morskich od pozycji bazy. Licząc się z tym, że to mogą być zwłoki naszego zaginionego lekarza, Kapitanat prosił o identyfikację. Wysłałem motorówką stomatologa i pielęgniarza. Ciało było już w takim stanie, że stomatolog zidentyfikował

zwłoki po użębieniu. Po powrocie szalupy i uzyskaniu potwierdzenia, że to są zwłoki naszego lekarza, powiadomiłem armatora, prosząc o dyspozycję dla agenta, co zrobić ze zwłokami. Przesłano je do kraju, gdzie nastąpiła sekcja zwłok. Według opinii specjalistów prawdopodobną przyczyną zgonu było utonięcie. Oceniając zebrany materiał dowodowy (były trzy rozprawy 15, 21 i 29 czerwca 1976 roku po powrocie bazy z łowiska) oraz wyniki sekcji zwłok – Izba Morska stwierdziła, że: „nie ma podstaw do upatrywania zamachu zbrodniczego jako przyczyny wypadku. Brak też jest dostatecznych podstaw do uznania, że przyczyną śmierci lekarza okrętowego było samobójstwo”. W czasie rozmów z załogą dowiedzieliśmy się, że lekarz już w poprzednim rejsie na łowiskach Georges Bank, tak samo jak i tutaj, mówił, że chętnie poskakałby z burty i popływał. Podobno podczas studiów dorabiał jako instruktor pływacki. Doszliśmy do wniosku, że będąc pod wpływem alkoholu, postanowił mimo zakazu zrealizować swoje pragnienie kąpieli. W tym czasie w nocy temperatura powietrza wynosiła +15°C, a wody +12°C z uwagi na przepływający zimny Prąd Benguelski. Skacząc do wody z wysokości ponad 10 metrów, doznał szoku termicznego. Kiedy szedłem na rozprawę przed Izbą Morską, spodziewałem się kłopotów, ale nie tego, co nas, kierownictwo statku spotkało. Matka lekarza, gdy weszła na salę, zaczęła do nas krzyczeć: „mordercy mojego syna”, aż musiał interweniować sędzia prowadzący sprawę. Po zakończeniu rozprawy Izba Morska orzekła: „Kapitan dopuścił do picia alkoholu na statku w dniu 29 listopada i sam brał w tym udział, również I oficer spożywał alkohol. Postępowanie takie stwierdzone w związku z wypadkiem stanowi o braku należytych norm etycznych zainteresowanych. Z przewodu wynika jednak, że picie alkoholu podczas przyjęcia było odosobnionym przypadkiem, a kapitan m/s „Gryf Pomorski” przestrzegał postanowień wynikających z zarządzenia Nr 74 Dyrektora PPDiUR „Gryf” w Szczecinie. Mając na uwadze okoliczności sprawy, Izba Morska zrezygnowała ze stosowania wobec kapitana oraz I oficera sankcji pozbawienia funkcji lub zawodu i ograniczyła się do wytknięcia nieprawidłowości”. Armator dołożył nam po naganie z ostrzeżeniem i tak zakończyła się sprawa lekarza. (Szczegóły na podstawie uzasadnienia Szczecińskiej Izby Morskiej do orzeczenia w sprawie utonięcia lekarza okrętowego).

Od tamtego zdarzenia minęło 30 lat. Gdyby próbować przypomnieć sobie, w czym uczestniczyliśmy przed trzydziestu laty, większość z nas miałaby z tym problemy. Kapitan Czesław Szostak do dzisiaj dokładnie pamięta wszystkie szczegóły tamtej tragedii. Czy rzeczywiście kapitan musi zawsze odpowiadać za wszystko i za wszystkich? Odpowiedź jest jedna: MUSI, bo tylko on jest kapitanem, ale jest też człowiekiem, któremu zdarzyć się może, tak jak wszystkim ludziom, wypadek przy pracy. W chwili, gdy pojawia się nieszczęście, na barki kapitana spada ogrom obciążenia, z którym nie zawsze



może sobie poradzić. Wystarczy wtedy okrzyk na sali sądowej: „mordercy mego syna!” czy napastliwa publikacja w prasie, by wywołać depresję i chęć zejścia na zawsze z tej drogi przez mękę. Gdy spłonęła baza „Pomorze” i zginęli podczas pożaru ludzie, Izba Morska pozbawiła kapitana Kazimierza Walczowskiego prawa wykonywania funkcji przez jeden rok. R. Leszczyński napisze: „najprawdopodobniej to owa sankcja stała się przyczyną załamania psychicznego i kłopotów zdrowotnych, bowiem kilka miesięcy później kapitan Walczowski popełnił samobójstwo”. Inni mówią, że najprawdopodobniej przyczynił się do tego artykuł w „Tygodniku Morskim”, „... a jak było naprawdę, pozostanie nierozwiązaną tajemnicą. Czasami nie trzeba było, by aż zginęli ludzie, wystarczyło, by np. zaginęły ważne dokumenty dotyczące wiezionego ładunku. Tak było na „Roztoczu” płynącym z Pacyfiku do Kanału Panamskiego; kapitanowi na skrzydle mostka nagły poryw wiatru wyrwał teczkę z dokumentami. Po kilku dniach kapitan, obawiając się kłopotów i nieprzyjemności po powrocie do kraju, wyskoczył w nocy za burtę i mimo poszukiwań nie został odnaleziony. Nawet w czasie postoju w porcie kapitan nie może w pełni korzystać z tego, co ma do zaoferowania ład. Oprócz spraw statkowych pojawiają się nieoczekiwane problemy związane z pobytem załogi w mieście. Ktoś został pobity, obrabowany, wywołał awanturę, przemyślał, nie wrócił... W Izbach Morskich często zasiadali rybacy – kapitanowie, pełniąc funkcje ławników lub przedstawicieli przedsiębiorstwa. To oni, znający realia życia na morzu i warunków, w jakich są prowadzone połowy, byli oparciem dla kolegów oskarżanych o wszystko co najgorsze. Na jednej z rozpraw, gdy kapitan Zbigniew Kic, będąc przedstawicielem przedsiębiorstwa, bronił decyzji podjętych przez kapitana Piotra Nowickiego, został wprost zapytany przez sędziego, czy jest jego adwokatem. Kapitan Ryszard Staniszewski, będąc ławnikiem, stoczył formalną bitwę z przedsiębiorstwem o przyznanie rodzinie z małymi dziećmi renty po poparzonym motorzyście. Takich przykładów, gdy ludzie morza usiłovali wnieść na salę sądową swoje doświadczenie, było wiele.

Remonty i rekreacja w Kapsztadzie! Piękny port i pięknie położone u stóp Góry Stołowej miasto, wtedy jeszcze w miarę bezpieczne... choć, gdy w 1976 roku weszliśmy tu „Tazarem” w drodze z rejsu antarktycznego, kilku członków naszej załogi zostało wieczorem obrabowanych w okolicy portu. Tutaj wszedł, kończąc rejs, jeden z gryfowskich statków. Wspomina Mietek Lewicki:

Na naszych statkach, może w innych przedsiębiorstwach też, na zakończenie wyprawy załoga wybierała Człowieka Rejsu. Wybory organizował sekretarz

statkowej organizacji partyjnej. Tytuł dawał pewne przywileje, nie wiem dokładnie jakie, ale może awans, lepszy statek, termin urlopu... W tamtych czasach, kiedy wszystko musiało odbywać się zgodnie z tzw. pryncypiami, wyróżnienie to nie zawsze przypadało właściwym ludziom. W poprzednim rejsie na skutek ordynarnej manipulacji wyróżniono cwaniaka, lenia i złego kolegę. Uważałem to za świństwo i tym razem to ja postanowiłem trochę pomanipulować. Na naszym statku I oficerem był kapitan żeglugi wielkiej rybackiej Kazimierz Radziwiłł, z tych Radziwiłłów po mieczu. Klasowo nieczysty, ze swoimi siedemnastoma wioskami nie przystawał do naszej rzeczywistości. Był za to obowiązkowy, kompetentny, kulturalny, uczynny, koleżeński i jego właśnie postanowiłem wytypować jako kandydata. Gdy przyszło do wyborów, które odbywały się w mesie, zgłosiłem kandydaturę i w uzasadnieniu powiedziałem, że jako elektryk mam kontakt z wszystkimi działami i ludzie uważają naszego Pierwszego za najlepszego kandydata. Myślałem, że sekretarz partii zabije mnie wzrokiem. W głosowaniu mój kandydat przeszedł jednogłośnie. I oto co się dzieje, świeżo wykreowany Człowiek Rejsu wreszcie uwierzył w siebie, poczuł się kimś naprawdę ważnym. Tradycyjnie, podczas cumowania witały nas dziewczęta z „mazowska”, licząc, że za chwilę będą mogły wejść na statek. Niestety, wachtę właśnie objął I oficer, który nagle z pełnego dystansu księcia stał się wyjątkowo gorliwym strażnikiem moralności socjalistycznej. Dopiero gdy udało się go zwabić do awarii sygnalizacji pożarowej gdzieś na dolnym pokładzie, wszystko mogło się wreszcie potoczyć normalnym trybem.

Kapitan Tadeusz Wąsowicz przez wiele lat prowadził połowy na łowiskach południowej Afryki, wielokrotnie wchodził do Kapsztadu na remonty, po zaopatrzenie i na rekreację. Szkoda, że jego wyjątkowo ciekawe opowiadania były zbyt często przerywane zastrzeżeniem: „ale o tym nie wolno panu pisać!”:

Mimo iż Republika Południowej Afryki była krajem apartheidu, w porcie panowały w tym względzie dość liberalne stosunki. Jako Polacy nie jesteśmy rasistami, toteż szybko nawiązywały się nici przyjaźni pomiędzy członkami naszych załóg a kręcącymi się po porcie dziewczętami. Tworzyły zgrany zespół. Przy dłuższym postoju pomieszkiwały na statku, u mnie miały zakaz wchodzenia na górne pokłady. Staraly się być użyteczne, pomagały chłopakom jak mogły, sprzątały kabiny, coś przepłaty i pozszywały, gdy naprawiano sieci, nawijały sznurek na kleszczki. Wyróżniała się spośród nich Pawłowska, wcale nie najpiękniejsza, ale za to najbardziej energiczna i dobrze mówiąca po polsku. Kiedyś zwróciłem jej uwagę na dwie koleżanki, które na trapie ostro waliły się po pyskach. Popatrzyła i powiedziała najczystszą polszczyzną: „Kurwa kurwie łba nie urwie”, co pewnie miało znaczyć, bym się tym specjalnie nie przejmował. Podczas kolejnego zawinięcia do Kapsztadu dowiedziałem się, że została zastrzelona w porcie z przejeżdżającego samochodu.

Cały świat potępiał panujący tu rasizm, natomiast wiele państw, mimo oficjalnego embarga i bojkotu, utrzymywało po cichu stosunki handlowe z bogatym krajem „położonym w okolicy Przylądka Dobrej Nadziei”. W początku 1976 roku wszedł do Kapsztadu z eksportowym ładunkiem ryb gryfowski „Kniazik” dowodzony przez kapitana Henryka Poksa. W tym samym czasie przebywał tutaj Maks Jędrzejczyk, który uznał, iż w związku z tym, że coraz więcej polskich statków zachodzi do tego portu, dobrze byłoby przy okazji sprzedaży ryb urządzić na statku integracyjne spotkanie z przedstawicielami administracji morskiej i rybackich kół biznesowych:

Kapitan Poks, ogromny mężczyzna, należał do starej gwardii rybackiej. W 1949 roku razem z T. Brzezińskim, L. Skelnikiem, J. Pijską i innymi skończył tak zwaną Szkołę Szyprów – Rybaków Dalekomorskich przy przedsiębiorstwie „Dalmor”. Pływał z Holendrami i z tego okresu zachował dobrą znajomość języka, jakim mówili Holendrzy – rybacy. Gdy na statku zjawili się Afrykanerzy, okazało się, że kapitan Poks stał się nagle lingwistyczną gwiazdą. Doskonale porozumiewał się z gośćmi, którzy byli zauroczeni, słysząc mowę swego ojczystego kraju. Jak zwykle kucharze stanęli na wysokości zadania; co w połączeniu z polską gościnnością zaowocowało późniejszymi równie miłymi, choć już mniej oficjalnymi kontaktami. Jakoś tak wyszło, że moim sąsiadem przy stole okazał się być sam szef departamentu bezpieczeństwa Prowincji Przylądkowej. Dobrze nam się rozmawiało, wymieniliśmy wizytówki i na zakończenie otrzymałem zapewnienie, że gdy będziemy mieli jakieś problemy, on będzie starał się nam pomóc. Różne rzeczy ludzie obiecują sobie przy pożegnaniu... Tymczasem już wkrótce nadarzyła się okazja, by sprawdzić, na ile te obietnice były prawdziwe. Dyrektor Fischkombinatu w Rostocku, z którym utrzymywaaliśmy dobre stosunki, usilnie prosił o pomoc. Jego statek łowiący na szelfie Angoli nie mógł wejść do Kapsztadu z bardzo poważną awarią wału. Warto odnotować, iż NRD wspierało Angolę w konflikcie z RPA w Namibii. Byłem przekonany, że sprawa jest przegrana, ale dla porządku spytałem mojego przyjaciela z Afryki Południowej, co o tym sądzi. Po dwóch dniach, zdumiony, usłyszałem: „niech wchodzi!”. Finał tego zdarzenia miał miejsce dwa lata później. Do „Gryfa” przyszło na moje nazwisko zaproszenie z konsulatu NRD w Warszawie na uroczystość z okazji ich święta narodowego. Przekazałem zaproszenie dyrektorowi Józefowi Bajowi, mówiąc, że pomyłkowo zostało tam wpisane moje nazwisko. Dyrektor Baj był jednak innego zdania i gdy uroczystość w konsulacie rozpoczęła się, usłyszałem, iż jestem proszony, by stanąć wśród wyróżnionych osób. Otrzymałem srebrny medal za zasługi dla gospodarki morskiej NRD! Równocześnie dyrektorzy PŻM i „Odry” – Ryszard Karger i Juliusz Hebel otrzymali takie same medale, tylko brązowe. Minister wręczając mi odznaczenie, powiedział, iż przyznał je na wniosek kolegów – rybaków z Rostocku.

Barbara Bielawna tak opisuje ówczesne stosunki pomiędzy RPA i resztą krajów:

Kraje były podzielone na trzy grupy: pierwsza, z którą RPA utrzymywała pełne stosunki dyplomatyczne, druga to tzw. *friendly countries*, do której jako jedyna spośród krajów demokracji ludowej była zaliczana Polska, trzecia to była reszta baracha. Nasza pozycja stwarzała możliwości wymiany załóg, remontów, zaopatrzenia, zawiązania baz i łącznikowców. Dzięki temu nasze statki mogły nie wracać do kraju po kilka lat, co pozwalało poczynić znaczne oszczędności. Pozycję kraju przyjaznego wypracowało dla Polski nasze rybołówstwo. Oficjalnie podmiiany odbywały się „w jednym z afrykańskich portów w pobliżu Przyładka Dobrej Nadziei”. Faktem jest, iż Kapsztad rozwinął swój portowy i remontowy potencjał w okresie blokady Kanału Sueskiego. Później, gdy Kanał zaczął normalnie funkcjonować, nagle pojawiły się wolne miejsca przy nabrzeżach, zmniejszyła się liczba stanowisk pracy. Byliśmy sobie nawzajem potrzebni.

Oddzielny rozdział stanowili mieszkający tu Polacy. Wielu z nich zajmowało bardzo eksponowane stanowiska. Żołnierze z Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, jeńcy z niemieckich obozów jenieckich i robotnicy z obozów pracy przymusowej, dzieci, którym udało się uciec z ZSRR z armią generała Andersa i wreszcie „solidarnościowcy”... Odwiedzali nasze statki, u wielu z nich bywaliśmy w domach. Piękną historię usłyszałem od kapitana Anatola Magdziaka:

Byłem II oficerem na zbudowanym w Polsce irackim statku „Al-Razaza”. Poławialiśmy na łowiskach Namibii. W początku stycznia 1980 roku weszliśmy z awarią do Cape Town i utknęliśmy tam na blisko dwa miesiące. Pewnego dnia, gdy miałem wachtę, na statek wczłapał starszy „gościu” w gorsecie ortopedycznym na szyi i piersiach. Miał długie, rozczochrane siwe włosy, porwaną koszulkę, szorty, a na nogach stare japonki. Wyglądał dziwnie, ale jeszcze większe zdumienie ogarnęło mnie, gdy usłyszałem, jak się przedstawił piękną, czystą i starą polszczyzną: „Jestem hrabia Waclaw Lampart-Żakiewicz, znany w światku żeglarskim i okolicach jako Dziad. Dowiedział się od Polonii, iż część naszej załogi stanowią Polacy. Jest armatorem własnoręcznie zbudowanego trimarana „Rusalka”, którym zamierza powrócić do kraju, do Polski. Potrzebuje naszej pomocy przy pracach wykończeniowych, transporcie do portu jachtowego, zwodowaniu i opływaniu jachtu. Zauroczony osobowością gościa zgodziłem się mu pomóc, a do tego we mnie też płynie krew żeglarza. Skrzyknąłem chętnych i wolnych od wachty chłopaków, przez kilka dni na zapleczu domu trwały prace wykończeniowe przy „Rusalce”. Było wesoło, piwko, *braai*, pieczenie łba świńskiego ...

Na uroczyste wodowanie przybyli koledzy i przyjaciele Wacka, wtedy pierwszy raz spotkałem Jurka Świechowskiego, uczestnika atlantyckiej wyprawy

s/y „Dal” z Andrzejem Bohomolcem. W pierwszych rejsach po zatoce uczestniczyły załogi mieszane, miejscowi żeglarze i adepci, przyjaciele Wacka, chłopcy z „Al-Razazy” i ja w charakterze I oficera. Kapitan! oczywiście Wacek i w bieganii po pokładach nie przeszkadzał mu nawet gorset. Stwierdziliśmy, że jacht sprawuje się niezłe i można ruszyć dalej. Miałem dwa dni wolne po wachcie, a w razie potrzeby obiecał zastąpić mnie III oficer, Stachu Szulwiński. Zdecydowaliśmy się na opłynięcie Przylądka Dobrej Nadziei, by popłynąć i ponurkować na plaży Muzinberg w False Bay, a potem wrócić do Cape Town. Na wysokości Hout Bay dołożyło wiatru do 5-6<sup>o</sup> B, szliśmy pod pełnymi żaglami i tu przytrafiło się nam pierwsze nieszczęście. Przekładnia koła sterowego na skutek silnego działania płetwy sterowej wyłamała ściankę kabiny, na której była zamocowana, co uniemożliwiło sterowanie. Wejście do zatoki pod żaglami nie należy do łatwych, z wysokich skalistych brzegów spadają gwałtowne wiatry, na środku panuje cisza. Zacumowaliśmy na beczcze, niestety, Wacek nie usłuchał dobrych rad i puścił cumę na przelot z jednego pływaka na drugi. Samochodem wróciliśmy do Cape Town, by na statku naprawić przekładnię. Po remoncie chcieliśmy płynąć dalej. Jacht został sam, w nocy cuma przetrzała się i „Rusalkę” zdryfowało na brzeg, rozbijając jeden pływak i uszkadzając kadłub. Po tygodniu remont na „Al-Razazie” dobiegł końca, my popłynęliśmy na ryby, a Wacek ściągnął „Rusalkę” do domu na remont. Później, jeszcze wielokrotnie się spotykaliśmy, gdy zachodziłem do Cape Town gryfowskimi statkami, na których pełniłem funkcje I oficera i kapitana. Hrabia Lampart-Zakiewicz, jak wielu Polaków z tamtych czasów, miał piękny życiorys. Los sprawił, iż w jego małym fragmencie mogłem uczestniczyć.

Pochodził z okolic Gdańska. Tuż przed wybuchem II wojny światowej się ożenił. Był ułanem, został skierowany na front wschodni, trafił do niewoli radzieckiej, następnie do armii Andersa. Walczył w Afryce, gdzie był ciężko ranny, leczony i operowany w szpitalu w Londynie, tam poznał córkę chirurga, który go operował. Z kraju otrzymał informację, że jego żona zginęła. Ożenił się z córką chirurga, mieli dwóch synów. Przeprowadził się wraz z żoną i synami do RPA, osiedlił się poza Cape Town i tam własnoręcznie wybudował dom. Ze starego VW mikrobusa zrobił domek na kółkach, którym podróżował po prawie całej Afryce. Żonie życie włóczęgi nie podobało się, zabrała synów i wróciła do rodziców. Wacek poprzez kontakty z Polonią dowiedział się, że jego żona nie zginęła w czasie okupacji, a zmarła po wojnie i najważniejsze, że urodziła im się córka! Zaczął poszukiwania. Gdy go spotkałem pierwszy raz, dał mi adres do niej z prośbą o spotkanie i wyjaśnienie jego sytuacji. Początkowo Danuta, bardzo podobna do niego, nie chciała go znać, ponieważ była przekonana, że ojciec porzucił jej mamę i ją dla innej. Nawiązałem z nią kontakt, przywoziłem jej od ojca listy i prezenty, doprowadziłem do pierwszego w ich życiu spotkania.



Wacek przyjechał do Polski, ale nie byłby Wackiem, żeby nie przybyć oryginalnie. Około 1985 roku mając dwa paszporty i obywatelstwa (angielskie i polskie), w pierwszym etapie podróży przyleciał do Anglii, spotkał się z żoną i synami, później zakupionym tam maluchem Fiat 126P przybył do ojczyzny. Po sprzedaży swych posiadłości w Cape Town osiedlił się w Świebodzinie, gdzie mieszkała jego córka. Potem nasze kontakty się urwały...

### Wspomina Maks Jędrzejczyk:

Flota rybacka w Kapsztadzie w większości zaopatrywała się w żywność u shipchandlerów Gliniski i Golovina. W tym czasie mieliśmy w filmotekach statkowych film o wojennych losach polskiego okrętu podwodnego „Orzeł”, który po ucieczce z internowania w Tallinie w dramatycznych okolicznościach przedostał się do Anglii. W filmie rolę I oficera grał znany aktor Wieńczysław Gliński. Nasz Gliniski, Ukrainiec, nie bardzo radząc sobie z napisami czołówki filmu, stwierdził, że to on właśnie jest tym Glińskim – I oficerem z „Orla”; tak właśnie powstają legendy! Z kolei Golovin był rosyjskim Żydem władającym siedmioma językami, w tym znakomicie polskim. Jako półanalfabeta czytał, ale nie pisał i dlatego przychodził na statek ze swoim pisarzem, na którego mówił „profesor Popiół”. Pytam starszego pana, czy jest profesorem, a on na to, że jego młodszy brat Józef Popiel jest profesorem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, a na arogancję Golovina nie ma wpływu. Profesor z Gdyni to mój znakomity promotor, a jego starszy brat „pisarz” to emerytowany oficer Intelligence Service. Wojnę przeżył jako agent we Francji i Afryce Francuskiej, a po wojnie był ekspertem rolniczym w Angoli i Ugandzie. Był również poszukiwaczem złota w Rodezji, na jego stole w małym domku pod Kapsztadem (1976) leżał parokilogramowy bazalt z dużymi okami purpurowych korundów. Na ścianach zauważyłem wyblakłe akwarele Witkacego, pytam jego drobnej żony, czy to oryginały, a ona na to, że „oczywiście, ale ważniejsze jest to, że ta dziewczyna z obrazów stoi przed panem, ciągle z tą samą fryzurą na głowie”. Niestety, nie pamiętam jej imienia i nazwiska panińskiego, ale była to córka profesora lub nawet rektora Uniwersytetu Jagiellońskiego. Przy kolejnej wizycie w Kapsztadzie „pisarz Popiół” już nie żył, nie udało mi się również trafić do modelki z obrazów.

Witkacy... malował portrety mojego dziadka Wojciecha Krzeptowskiego, dyrektora pierwszego podhalańskiego banku oraz restauratorki Zofii Krzeptowskiej – Kapuchy. Postanowiłem podjąć ten trop. Wkrótce potem otrzymałem miły list od pani Beaty Zgodzińskiej z muzeum w Słupsku, gdzie zgromadzono największą kolekcję dzieł Witkacego:

... Pani Popiel, o której Pan pisze, to najprawdopodobniej Krystyna Sinko-Popiel, córka Tadeusza Sinki – filologa klasycznego, profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego (1877-1966). W publikacji „Stanisław Ignacy Witkiewicz

1885-1939. Katalog dzieł malarskich” w opracowaniu Ireny Jakimowicz i współpracy Anny Żakiewicz (1990) wymienione są portrety rodziny Sinków. Prawdopodobnie to „Portret Krystyny Sinko-Popiel” 1920 rok, pastel, papier, własność prywatna; trafił aż do Kapsztadu...

Inną kapsztadzką postacią, też trochę nie z tej ziemi, był katolicki ksiądz, portowy kapelan Walentin Tanajew (Tanaeff). O tym jak był ważny dla naszych załóg, świadczy fakt, iż pojawia się prawie we wszystkich wspomnieniach jako prawdziwy kapłan, który rozumiał ludzi morza, potrafił z nimi rozmawiać i dawać im to, czego potrzebowali najbardziej: ciepło, troskę, pamięć o bliskich i siłę wytrwania.

Piotr Jasnowski:

Ksiądz był mały, filigranowy, ubrany w strój tropikalny, nie biały, ale szary, popielaty (mam go w oczach), na środku koszuli miał przypięty małutki złoty krzyżyk, który rzucał się w oczy. Odprawiał msze na statkach. Marynarze bardzo go lubili i szanowali, mimo iż nieraz ostro napominał ich za niestosowne zachowania i portowe ekscesy.

Wojtek Serńków:

W Kapsztadzie odwiedzał nasz statek ksiądz katolicki, imienia już nie pamiętam, jednak postaci nie sposób zapomnieć, niewysoki, z szeroką, sympatycznie uśmiechniętą twarzą. Podjeżdżał pod burłę hałaśliwym, strzelającym z rury wydechowej, zdezelowanym busikiem VW, tzw. „ogórkim”. Wpadał na statek, mimo niewielkiego wzrostu i podeszłego wieku, niczym huragan. Zwykle skrzykiwał grupkę chętnych, którą zabierał na zapierającą dech wycieczkę w góry lub na Przylądek Dobrej Nadziei. Ksiądz ów, rosyjskiego pochodzenia, miał bardzo ciekawą przeszłość. Otóż urodził się na Syberii, w jakiejś wiosce nad Irtyszem, na początku ubiegłego wieku. Kiedy krasnoarmiejcy „wyzwalali” od „białej zarazy” syberyjskie chutory, robili to w sposób bardzo radykalny, otaczając zniemacka wieś i wycinając całą ludność. Nasz ksiądz, wówczas siedmioletni chłopiec, przeżył taką operację ukryty w nadrzecznych krzakach. Szczęściem w pobliżu był klasztor polskich zakonnice urszulanek, one to przyjęły go pod dach, nauczyły języka polskiego, wykształciły i wysłały do Rzymu na studia. Stamtąd został skierowany do misji w Afryce. Tym sposobem msza na naszym statku została odprawiona w języku polskim. W mesie było pełno, stawili się w komplecie oficerowie, kapitan nie mógł przyjść, był młody, może myślał o dalszej karierze, takie były czasy...

Księżulek przywdział swój nieco zmięty strój liturgiczny, rozdał przybrudzone kartki z tekstami pieśni i zaintonował pierwszą z nich. Po statku gruchnęło ... „Boże coś Polskę...” oczywiście mało składnie, ale za to głośno. Niejednemu z nas zaszkliło się oko, a marynarski, zdarty w portowych knajpach głos zdrzał... Księżulo podskakiwał, wymachiwał rękami, ganiąc

jednych, chwając drugich, po pewnym czasie udało nam się jakoś zestroić i dalej poszło już całkiem niezłe. Po mszy siedliśmy na wspominki i wówczas to dowiedzieliśmy się o niezwykłych losach naszego duszpasterza. Gdy usłyszał, że Stary w piątek pewnie z portu nie wyjdzie, bo to wróży pecha, aż podskoczył: „Komuniści, ateści, w Boga nie wierzą, a takie zabobony traktują poważnie! Nie wiercie w te bzdury, wiercie w Boga, jemu ufajcie, on poprowadzi was bezpiecznie do domu!”

Kiedy wychodziliśmy w morze, miejscowe dziewczyny, tzw. „mazowsze”, które licznie nas odwiedzały, a w niektórych kabinach wręcz mieszały przez cały postój, niechętnie, ale jednak opuściły statek. Na kei zrobiło się cicho i pusto. Kiedy spadły ostatnie cumy, nagle pod statek zajechał z hukiem, dymiąc obficie tak dobrze już nam znany „ogórek”, ksiądz pośpiesznie wyskoczył na nabrzeże i zęgnął nas machając wzniesionymi w górę ramionami, wykrzykując błogosławieństwa i życzenia bezpiecznego powrotu. Widzicie, wyrwało mi się do stojących obok kolegów, wasze dziewczuchy zniknęły, ale ksiądz jest! I na kogo tak naprawdę można liczyć...?

Marian Kosmowski:

Podczas remontu statku w Kapsztadzie u marynarzy w kabinach na dolnym pokładzie pomieszkiwały dziewczyny z „mazowsza”. Była między nimi a księdzem Tanajewem niepisana umowa. Kiedy ksiądz przyjeżdżał na statek odprawiać wieczorną mszę, dziewczęta były zobowiązane wysłać na nią gospodarzy kabin. Odpowiadała za to ich szefowa – Pawłowska.

Roman Sidor:

Baza „Pomorze” trafiła po pożarze na remont do Kapsztadu. Cały tydzień ciężko pracowaliśmy, w niedzielę rano przyjeżdżał ksiądz Tanajew. Najpierw zjawiał się w moim kapitańskim salonie i mimo że na statku niczego nie brakowało, przynosił otręby i inną zdrową żywność. Po mszy, którą zazwyczaj odprawiał w tzw. kabinie rekreacyjnej na rufie, jechaliśmy z nim na jakąś ciekawą wycieczkę, a to w góry, a to na Przylądek Dobrej Nadzici. Czasami przesiadaliśmy dzień na statku, słuchając jego opowieści. Mimo że niedawno skończył 75 lat i miał z tego tytułu niewielki stały dochód – emeryturę RPA, składaliśmy się na paliwo. Zanim trafił tutaj, mieszkał w Argentynie, gdzie miał posiadłość, którą przekazał na Fundację Matki Teresy z Kalkuty. Dostał od rodziny Potockich w użytkowanie kawałek buszu na Przylądku Igielnym, gdzie zbudował coś w rodzaju domku letniego. Byliśmy tam dwukrotnie. Żył wciąż zabiegany, czasami trochę nieobecny, bardzo swobodnie, bez przerwy gestykulując prowadził samochód, uważał, że i tak wszystko jest w rękach Opatrzności. Zginął w wypadku samochodowym...

W książce gości jachtu „Maria” zachował się jego własnoręczny wpis: „Najukochańszemu panu kapitanowi jachtu «Maria» na pamiątkę postoju w

Cape Town. Niech Pan Bóg pobłogosławi pana Ludomira Mączkę i jego «Marię», i Matka Najświętsza niech ich chroni zawsze! Ks. Walenty Tanajew.”

Na wieczną wachtę odszedł Ludomir, ksiądz podjął pracę w misji niebieskiej, z ich spotkań pozostała na „Marii” Biblia – dar księdza Tanajewa. Ktoś, kto życie na statkach rybackich zna z krwistych morskich opowiadań, zdziwiłby się, wizytując którąkolwiek z kabin załogi na jakimkolwiek trawlerze. Otóż prawie w każdej z nich na honorowym miejscu, na stoliku pod bulajem leżała książka. Ba, nie byle jaka, w każdej kabinie na poczesnym miejscu spoczywała... Biblia. Tak powszechna jej obecność wśród rybackich załóg była wynikiem pracy misji różnych wyznań w zagranicznych portach, do których zawijały nasze trawlerzy. W każdym porcie, od Lerwick na Wyspach Owczych po Falklandy, czy porty Argentyny i Chile, dość szybko po rzuceniu kotwicy czy cum na polery, pod trap podchodził misjonarz – ksiądz lub pastor. A nawet jeśli nie, to na stoliku wachtowego natychmiast pojawiała się informacja o imprezach w pobliskiej misji Stella Maris, z bardzo dokładnym planem wskazującym drogę. W Kapsztadzie misja ulokowana była w porcie tuż przed bramą wyjściową...

Był to port wyjątkowy, tu od lat spotykali się polscy rybacy z polskimi żeglarzami, tymi z Wielkiego Kręgu. Sławne jachty i znane nazwiska. W listopadzie 1973 roku przyplłynęły tu jachty „Copernicus” i „Otago” biorące udział w wokółziemskich regatach Whitebread. Zdzisław Pieńkawa, prowadzący „Otago”, w książce „Żeglarski maraton” pisze:

Dopisuje nam jednak szczęście – do portu po paliwo wszedł dalmorowski trawler-przetwórnia „Tucana”. Kapitan Mirosław Szulc i jego załoga przyjmują nas bardzo gościnnie. Starszy mechanik Bogusław Romanek jest żeglarzem i przyjacielem Zygi Perlickiego, kapitana „Copernicusa”. Otrzymujemy ze statku żywność i nowy fundament hydraulicznej maszyny sterowej oraz pomoc przy wzmocnieniu takielunku...

Rok później, we wrześniu, kończąc już prawie swój rejs dookoła świata, zawinął do Kapsztadu „Zew Morza” pod dowództwem kapitana Zdzisława Michalskiego. W przededniu wyjścia jachtu w morze, wpłynął tu „Gryfem Pomorskim” kapitan Leon Skelnik. Spotkali się znajomi ze Szczecina i Gdańska. Nie wiadomo kiedy na nocnych rozmowach Polaków minęła noc, a rano „bolała głowa i chciało się pić”, jak odnotował Michalski w swojej książce „Oceany i pasaty”.

W 1978 roku weszła tu na „Mazurku” Krystyna Chojnowska-Liskiewicz w pierwszym samotnym kobiecym rejsie dookoła świata. W książce „Pierwsza dookoła świata” tak opisała zawinięcie do portu:

Na wysokim nabrzeżu stał tłumek. Tłumek radośnie gadał po polsku. Znalazł się nawet wielki bukiet kwiatów. To nieformalne sympatyczne przyjęcie zorganizowały załogi polskich statków rybackich: „Bonito”, „Indus”, „Vega” i „Orcyn”. Wydawało mi się, że wróciłam do kraju... te załogi następnego dnia przystąpiły do remontu „Mazurka”. Szefowie maszyny z „Indusa” osobiście zdemontowali uszkodzoną część samosteru, wróciła naprawiona, jak nowa. Kapitan Henryk Poks zaoferował mieszkanie z utrzymaniem na „Bonito” oraz wachtowych, gdy na dłużej opuszczalam jacht...

Ze wspomnień kapitanów Czesława Szostaka i Romana Sidora, którzy w tym czasie cumowali „Gryfem Pomorskim” w Kapsztadzie, wynika, iż żeglarka się spieszyła, bardzo chciała być pierwszą kobietą, która samotnie opłynie świat, a tymczasem, mająca ten sam zamiar, Angielka Naomi James była coraz bliżej mety. Rozumiejąc wyjątkową sytuację, nasi rybacy wiedzeni ambicją narodową pomagali jej, w czym tylko mogli. Z podmianą załóg przywieźli na „Mazurka” na jeden dzień męża samotniczki Waława Liskiewicza, by po przeglądzie jachtu wystawił orzeczenie o zdolności do żeglugi. Razem z nim przyleciał na „Vegę” starszy mechanik Tadeusz Wróblewski, który później wyremontował instalację elektryczną jachtu. Znacznie wcześniej, jeszcze wtedy, gdy żeglarka podchodziła do Durbanu, kapitan Zbigniew Dzwonkowski lecąc z podmianą, zabrał dla niej z kraju ważną przesyłkę i już z Kapsztadu poprzez znajomego oficera Immigration dostarczył ją do tego portu.

W kwietniu 1982 roku, po prawie dziesięciu latach żeglowania wokół Ziemi do Kapsztadu wpłynął na „Marii” Ludomir Mączka zwany Ludojadem. Podobnie jak na początku rejsu w Callao, i tu trafił na mnogość polskich statków, na których byli znajomi, zresztą znajomych miał Ludek na całym świecie. Przez pół roku miał się dorywczych prac, bo dawno już skończyły się jego zasoby finansowe. Wtedy gdy do portu wchodziły polskie „rybaki”, odwiedzał przyjaciół. Tu spotkał się między innymi z Marianem Kosmowskim, który był na „Korwinie” I oficerem i na „Marii” zorganizował naprawę samosteru oraz wymianę relingów na kable z echosondy sieciowej. Ludek w uznaniu dla jakości wykonanych prac zaproponował Marianowi, by z nim płynął, bo ryb jeszcze zdąży w życiu nalapać. Pod koniec kwietnia przyleciał z podmianą na „Kniazika” Włodek Przysiecki, elektryk, szczeciński żeglarz z Klubu Pogoń, który znał Ludka jeszcze dawnych, szczecińskich czasów:

O tym, że Ludek jest w Kapsztadzie, dowiedziałem się zaraz po przyjeździe na statek. Obejmując swój dział, miałem mnóstwo pracy, jednak udało mi się znaleźć chwilę czasu i zajrzeć na „Marię”. Widać było, że jacht jest już



zmęczony podróżą. Ludek ucieszył się z wizyty, bo miał parę elektrycznych rzeczy do naprawy, między innymi agregat z silnikiem od kosiarki, którego niestety nie udało się uruchomić. W tym czasie Ludek dorabiał w stoczni, później zachorował i przestał pojawiać się na statku. Oddałem go w ręce naszego lekarza, który zajął się nim tak skutecznie, że gdy 22 maja przyszlismy na „Marię” z pięknie przygotowanym przez kucharzy ogromnym urodzinowym półmiskiem, jubilat okazał się już na tyle zdrowy i sprawny, że sam zjadł prawie cały poczęstunek! Obecni na uroczystości państwo Świechowscy pragnąc kontynuować miły wieczór, postanowili zabrać całe towarzystwo do swojej willi „Dal” i wtedy wyszło na jaw, że w garderobie Ludka są wyjątkowo duże braki. Pobieglem na statek, przyniosłem komplet khaki i teraz wreszcie było w miarę elegancko. Na tym spotkaniu ustalono, że pozostający bez pracy Ludek mógłby naprawić komuś cieknący dach i przy okazji zarobić parę randów. Następnego dnia, gdy tylko rozpoczęły się prace, popełniono na samym wstępie podstawowy błąd i poczęstowano dekarza szklaneczką wina. Natychmiast okazało się, że dekarz woli być kiperem niż chodzić po dachu i na tym skończyła się jego praca zarobkowa! Z Kapsztadu Ludek zamierzał wyjść pod koniec roku i popłynąć przez Atlantyk do Montevideo, szukał załogi i był nawet pomysły, że ja dołączę do niego na tym odcinku. Niestety, życie zdecydowało, iż nasze drogi się rozeszły.

Jeszcze przez kilka miesięcy nasi rybacy w Kapsztadzie opiekowali się „Marią”. Był wśród nich Józef Kopeć – I mechanik z „Kulbaka”, który, jak wielu innych przed nim, też próbował naprawić legendarny już silnik od kosiarki. W połowie października „Maria” ruszyła na Atlantyk. Jeszcze w porcie, gdy przepływała obok jednego z polskich trawlerów, jakiś rybak krzyknął: Panie, ile panu za to płacą? Armator „Marii”, zgodnie z prawdą oświadczył, iż sam pokrywa koszty rejsu, na co usłyszał: Panie, toś pan jeszcze głupszy niż rybacy! Ludek przyjął to jako komplement i wyraz najwyższego uznania, chwalił się tym przy każdej okazji. W międzynarodowej, dwuosobowej załodze był Austriak Fritz Enichlmaier – muzyk grający na trąbce w kapsztadzkiej filharmonii, który postanowił przeżyć na polskim jachcie prawdziwą, żeglarską przygodę życia. W pierwszych dniach grudnia, już po drugiej stronie Atlantyku, na południe od brazylijskich wysp Martin Vaz doszło do spotkania „Marii” i gryfowskiego „Hajduka”. Wspomina kapitan Mieczysław Jędraszak:

Płynęliśmy z kraju łowić kalmary na Falklandach i po drodze mieliśmy jeszcze wejść do Montevideo po zaopatrzenie. Rano na pustym oceanie wachtowy wypatrzył jakiś punkt, który nie był statkiem. Kazalem zmienić kurs i krótko po tym już było wiadomo, że mamy przed sobą jacht. Gdy podeszliśmy jeszcze bliżej, zauważyliśmy na bezanmaszcie polską banderę i na rufie napisy „Maria”

oraz Szczecin! To Mączka...!! Na pokładzie było dwóch żeglarzy, w pewnej chwili jeden z nich sięgnął po trąbkę i zagrał pięknego marsza. Morze było spokojne. Stanęliśmy w dryfie, oni zrzucili żagle. Długo rozmawialiśmy przez ukafkę, Ludek wypytywał o Szczecin i znajomych, nie potrzebowali niczego, zostali dobrze zaopatrzeni na drogę przez statki w Kapsztadzie. Toczyła się pogawędka, załoga robiła setki zdjęć, artysta, musiał być zawodowcem, grał coraz to nowe melodie. To było dla nas wielkie szczęście móc przeżyć takie spotkanie...

Wiele lat później, gdy w domu pracowałem nad relacją z rejsu na jachcie „Maria”, zadzwonił telefon. Marek Szulc pytał, czy znam Fritza Enichlmaira, który płynął z Ludkiem z Afryki do Ameryki Południowej. „Właśnie siedzi obok mnie w samochodzie, wracamy znad morza do Szczecina, czy możemy wpaść na małą herbatkę...?”. Z Fritzem od razu przypadliśmy sobie do serca. W liście, który później od niego otrzymałem, opisał, jak spotkanie z „Hajdukiem” wyglądało z pokładu jachtu:

It was a beautiful morning. I was playing my trumpet on deck of „Maria”. Slowly a white dot appeared on the horizon. First it looked as a passenger-liner, but as the ship came nearer Ludi got very excited as he recognized it as a Polish ship. The huge floating factory stopped just next to us. Ludi talked via radio for a long time with captaincy, while some of the crew looked down on tiny „Maria” and a lonely trumpeter on top of it. For Ludi it was a very emotional meeting – a direct contact with his homeland. Slowly the ship disappeared in the South Atlantic...

I jeszcze jeden, ostatni już rybacko-żeglarski festiwal z Kapsztadu, często przypomniany przez rybaków i opisany przez Andrzeja Urbańczyka żeglarza-samotnika na kilkudziesięciu stronicach książki „Cisze i sztormy”. Był koniec grudnia 1983 roku, jacht „Nord” w rejsie dookoła świata zawinął do Kapsztadu. Stało tutaj kilka polskich trawlerów: „Kunatka” z kapitanem Anatolem Magdziakiem, „Rybak Morski” z kapitanem Andrzejem Golbą i „Kulbak” z kapitanem Janem Chorzelewskim. W suchym doku tkwił „Gryf Pomorski” dowodzony przez kapitana Czesława Szostaka. Gdy Andrzej po raz pierwszy wdał się z nim w rozmowę, ten był bardzo ciekaw, ile też czasu po rejsie zajmie naszemu samotnikowi powrót do cywilizacji. Andrzej odpowiedział, iż trzeba sklarować jacht, wykąpać się, ogolić... godzina wystarczy.

Któregoś wieczoru na „Gryfie Pomorskim” w dużej sali kinowej zorganizowano spotkanie z żeglarzem. I oficer Roman Sidor był jednym z organizatorów:

To miał być wieczór opowieści i muzyki, bo okazało się, że nasz gość oprócz pokazania przezroczycy, chce jeszcze zaśpiewać kilka swoich piosenek, akompaniując sobie na gitarze. Sala była wypełniona po brzegi, oprócz naszej załogi przyszli jeszcze rybacy z kilku stojących tu trawlerów. Urbańczyk opowiadał i odpowiadał na pytania, i chyba robił to już nieraz. Widać było, że zna się na sprawach morskich i ma spore wiadomości, przy okazji dowiedziałem się, że pisze książki. Później przyszła kolej na piosenki, dowcipne, niektóre pełne nostalgii i refleksji... Wszystkim ten wieczór bardzo się podobał, po raz któryś okazało się, że rybacy i żeglarze są sobie bardzo bliscy i rozumieją się doskonale. Krótco potem opuściliśmy Kapsztad i popłynęliśmy do Walvis Bay, by tam, stojąc na kotwicy, na nowo podjąć obsługę trawlerów.

Po raz pierwszy na szelf południowo-zachodniej Afryki dotarłem pod koniec kwietnia 1976 roku. Byłem na „Tazarze”, który właśnie zakończył swą antarktyczną misję. Po postoju w Kapsztadzie dostaliśmy polecenie, by tutaj dopełnić ładownie i wtedy dopiero wrócić do kraju. Kierując się w stronę Namibii, gdzie była skoncentrowana flota, natrafiliśmy na ładne pelagiczne zapisy. Kapitan Józef Muzia kazał wydać i krótco po tym trzeba już było wybierać, bo ryba tak gęsto wchodziła do siatki. Pierwszy zaciąg i od razu ze 30 ton pałaszy! Po wyspaniu ryb z worka robimy nawrót i znów wydajemy. W przetwórni rusza mrożenie, pojawia się dawno zapomniany zapach z mączkarni, wszystkim dodaje skrzydeł świadomość, że w ten sposób szybko zrobimy ładunek. I nagle, jak pięknie się wszystko zaczęło, tak też się skończyło. Mistrz Mietek Lewandowski podniósł z pokładu przełamane na pół pałasza i zobaczył wychodzące z mięsa nicienie! Przełamał następnego, to samo! Następnego i jeszcze, i jeszcze jednego...! Technolog Rysiek Sołtysik natychmiast popędził z tym do kapitana i zaraz do kraju poszedł telegram z pytaniem, co dalej? Może eksport do RPA...? Trzeba było zmienić łowisko, poszliśmy do Walvis Bay, gdzie razem z Markiem Szulcem przesiedliśmy się z „Tazara” na „Likosara”, który właśnie wracał do kraju. Na wieczornym spotkaniu z załogą musieliśmy opowiedzieć z detalami, jak to było na tej Antarktydzie, wszyscy byli ciekawi, kiedy zamiast ryb zaczniemy łowić kryla i czy da się na tym zarobić. Przesiadając się, dostaliśmy na drogę kilka kartonów ryb antarktycznych, między innymi był tam kłykacz do wędzenia i kawior do spróbowania. Po degustacji wszyscy orzekli, że na Antarktydę mogliby płynąć nawet dzisiaj! To był piękny powrót do kraju. Do południa pisanie sprawozdania z antarktycznego rejsu, po południu działalność w manufakturze garbarsko-kaletniczej, wieczorem filmy i życie towarzyskie. Odkryciem dla mnie były prace przy wyrobie galanterii skórzanej. Podczas połowów na

plytkich wodach szelfowych do siatki czasami wpadały i niestety często dusiły się uchatki – lwy morskie. W czasie połowów nie było czasu, by precyzyjnie zdejmować z nich skórę, po prostu wycięte fragmenty grzbietu lub brzucha z grubą warstwą tłuszczu zamrażano w lodowni. Teraz wreszcie można je było rozpiąć na specjalnej ramie, oczyścić, umyć i wysuszyć. Mój guru, bosman radził, kiedy należy wstawić skórę do komina, a kiedy rozpocząć suszenie na słońcu, do jakiej grubości strugać, na co przeznaczać tę z krótkim lub długim włosiem... Później pozostawało już tylko wybrać wzór z dziesiątków krążących po statku szablonów i zacząć szyć. Niektórzy rybacy byli artystami tworzącymi prawdziwe cuda. Kapitan Jan Misiak, patrząc na damską torebkę, którą udało mi się zrobić, orzekł, że jak na dzieło naukowca to jest ona nawet niczego sobie. Za to w kraju mój wyrób zrobił taką furorę, że od razu mogłem zacząć przyjmować zamówienia na następne egzemplarze. Zupełnie nie przeczuwając nadchodzących przemian i „oddzielania ziarna od plew” pozostałem przy ichtiologii...

Po raz drugi przypłynąłem do Walvis Bay w początku 1979 roku na „Wiecznie”. Prowadziliśmy badania mające zlokalizować miejsca tarła morskich żółci na szelfie Namibii, a także zebrać materiały dotyczące zależności pokarmowych między ich narybkiem a ostrobokami. Chief z maszyny od dłuższego już czasu sugerował, iż należałoby sprawdzić, czy przypadkiem śruba statku nie uległa uszkodzeniu podczas przejścia przez zimowy Bałtyk. Wreszcie stanęliśmy przy kei, gdzie nie było już rekinów, których wcześniej tak obawiał się kapitan Jan Chołyst. Woda była czysta, na pokładzie panował upał, postanowiłem zejść pod wodę w masce i sprawdzić, jak sprawy stoją. Niestety, temperatura wody była bardzo niska (12°C), nie mieliśmy na statku ubrania piankowego, więc znawcy orzekli, iż powinienem wysmarować się grubo tłuszczem. Nivea już dawno została przekazana w dobre ręce w Dakarze, pozostało wycygnąć trochę masła z kambuza od Stasia Koraba. Krótko siedziałem pod wodą, za to długo pod gorącym natryskiem. Śruba była cała, bez widocznych ubytków czy odkształceń, co zresztą dwa dni później stwierdzono po przeprowadzeniu skomplikowanych pomiarów. Czekając na ekipę pletwonurków, mieliśmy czas na zwiedzanie. Walvis Bay to enklawa RPA na terytorium Namibii. W płytkiej zatoce osłoniętej od południa i zachodu piaszczystą mierzeją wybudowano port obsługujący przede wszystkim statki rybackie. Życie istnieje tu dzięki wodzie doprowadzonej z gór rurociągiem. Zielen w ogródkach, a szczególnie niewielki, ale piękny park są troskliwie nawadniane. Tuż za osadą zaczynają się wydmy pustyni Namib... Na statku mieliśmy dwa rowery – składaki „Wigry”, do których od razu ustawiła się ko-

lejka chętnych. Obowiązuje tu ruch lewostronny i na rondzie omal nie doszło z naszej winy do kolizji. Później było już lepiej, w miejscach, gdzie czuliśmy się niepewnie, po prostu zsiadaliśmy z rowerów. Udało nam się dotrzeć nad płytkie zalewy, gdzie wydobywano sól, odparowując ją z wody morskiej, oraz do położonej na północ od portu, wzniesionej na morzu wielkiej platformy – sztucznej wyspy, na której tysiące gnieźdzących się ptaków produkuje guano. Niedaleko osady odnajdujemy ptasi rezerwat, gdzie na małym jeziorku otoczonym zaroślami aż roi się od ptactwa: pelikany, flamingi, kormorany, kaczki... Następnego dnia mieszkający tu Polak, właściciel dużej firmy zaopatrzonej zachodzące statki, zabiera nas na wycieczkę do Parku Narodowego Namib. Gdy po południu wracamy, pletwonurkowie właśnie kończą oględziny naszej śruby, jesteśmy gotowi do wyjścia. Kilka lat wcześniej był tu Kostek Chłapowski i spośród jego licznych opowieści jedną zapamiętałem, bo była szczególnie ciekawa pod względem gastronomicznym:

Oglądał rynek... na jednym ze straganów na talerzu widzę jakieś „robale” przypominające pędraki naszych chrabąszczy, tyle że kilkakrotnie większe. Są pewnie ugotowane. Niewielki lepek zakończony jest chitynową tarczką. Ktoś podchodzi, kupuje jednego. Widzę jak wkłada do ust, gryzie, biała gęsta masa rozlewa mu się między zębami. Wypluwa lepek, „good czop- czop” mówi do mnie, śmiejąc się na widok mojej skrzywionej miny.

To był chyba neurodzajny rok, bo nigdzie nie udało nam się trafić na ten specjal miejscowej kuchni. W 1979 roku jeszcze tylko łowiska Namibii pozostawały dostępne dla obcych flot. Mnogość statków i mnogość bander, a na północy Angola z ustrojem sprawiedliwości społecznej w pełnym rozkwicie. W tym czasie w Polsce zbudowano dla Iraku serię trawlerów, na których wszystkie ważniejsze funkcje pełnili Polacy, Irakijczycy stanowili przede wszystkim załogę przetwórci. Część tych trawlerów poławiała na szelfie Namibii, był wśród nich „Al Razaza” dowodzony przez kapitana Mieczysława Jędraszaka:

Był rok 1980. Po podmieianie w Kapsztadzie rozpoczęliśmy połowy na łowiskach Namibii. W załodze mieliśmy pięćdziesięciu Irakijczyków. Z pierwszym ładunkiem skierowano nas do Matadi nad rzeką Kongo w Zairze. Przy ujściu rzeki, gdy czekaliśmy, by wypłynąć rano do portu, w pewnym oddaleniu stanął angolański okręt wojenny. Zrzucił łódź, która podpłynęła do nas i sprawdziła dokumenty, po czym zezwolono nam płynąć dalej. Gdy po około dwóch miesiącach płynęliśmy z następnym ładunkiem, na wodach angolańskich, na północ od Luandy pojawił się ten sam okręt. Przed wejściem do portu płukaliśmy i suszyliśmy sieci na pokładzie, deski trałowe były zdjęte z rufy. Znowu kazano nam się zatrzymać, podpłynęła szalupa z uzbrojoną obsadą,



powiedzieli, że nas aresztują, bo łowimy na ich wodach! Zrobiło się groźnie, wzięli dwóch irackich zakładników, reszta irackiej załogi chciała ich odbijać. Zgłosiłem irackiemu armatorowi, że prowadzą nas do Luandy, a on mi na to, bym się nie martwił, bo tam jest iracka ambasada i wszystko zostanie wyjaśnione. Zaraz po zacumowaniu zabrano nam cały ładunek ryby, w Luandzie był głód i równocześnie odbywał się tam zjazd partii komunistycznej, nasz statek pełen ryby spadł im jak z nieba! Dwa tygodnie przed nami w podobny sposób został tu zaaresztowany, stojący w pobliżu statek radziecki wiozący pełny ładunek ryb z Antarktydy. Wczoraj zmarł na serce kapitan tego statku i stąd ta opuszczona do połowy masztu bandera. Ponury początek. Dowiedzieliśmy się również, iż załogę szkieletową okrętu wojennego, który tak skutecznie uprawia piractwo, zabierając biednym i dając ubogim, stanowią Rosjanie. Zaczął się nasz areszt. Ambasada iracka była, ale nie w Angoli, natomiast całkiem dobrze miała się tu ambasada polska, wiadomo, budowaliśmy dobrobyt, gdzie tylko nam kazano. Przez 2 tygodnie nie mogliśmy schodzić ze statku. Wśród pilnujących nas strażników byli Angolańczycy, którzy kończyli szkołę rybołówstwa w... Świnoujściu. Można się było z nimi porozumieć i załatwić niektóre sprawy, ale tylko gdy byliśmy w cztery oczy. Gdy było ich więcej, udawali, że o niczym nie wiedzą. Polska ambasada pomagała nam jak mogła, przez nią wysłałem informację do Londynu, skąd shipchandler otrzymał polecenie, by dostarczać nam zaopatrzenie. Pół roku trwało nim załatwiono wszystkie formalności związane z uwolnieniem nas. Czulem, jak powoli staję się ekspertem od przebywania w afrykańskich aresztach w związku z uprawianiem zawodu rybaka dalekomorskiego.

I jeszcze jedna historia oddająca klimat naszego rybołówstwa na wodach południowej Afryki w początku lat osiemdziesiątych, a dokładnie w momencie wprowadzenia stanu wojennego, opowiedziana przez Barbarę Bielawną:

Łowiska południowo-zachodniej Afryki, od lat tradycyjny rejon połowów naszej floty B-29. Pryncypia polityczne nie pozwalają Polsce na stosunki dyplomatyczne z RPA, nie przeszkadzają jednak polskiemu przedsiębiorstwu rybackim w ścisłej współpracy gospodarczej z tym krajem. Cape Town i Walvis Bay są portami bazowymi naszej floty rybackiej – remontujemy tam nasze statki, zaopatrujemy je w paliwo, wodę i prowiant, dokonujemy podmian i rekreacji załóg, sprzedajemy nawet ostroboka i mączkę rybną...

13 grudnia 1981 roku, stan wojenny. Polska flota dalekomorska w różnych rejonach świata pozbawiona praktycznie łączności z krajem. Nie działają telefony, telexy, jedyny kontakt przez Szczecin Radio, bezpośrednio ze stacją w Kołowie. Jeżdżę tam codziennie, stacja zmilitaryzowana, rozmawiam z kapitanami statków w obecności żołnierzy, pełniących rolę cenzorów. Wiemy już, że 6 naszych statków B-29 zaaresztowano w Cape Town z powodu wielomilionowych długów, na okrągło jest to 6 milionów USD. Żadnych

możliwości transferu pieniędzy za granicę, całkowita blokada. Statki w porcie pozbawione możliwości dalszego zaopatrzenia, bez pieniędzy, żadna z firm nie zgadza się na świadczenie usług.

Dyrektor Naczelny „Gryfa”, a właściwie na potrzeby stanu wojennego Kierownik Jednostki Zmilitaryzowanej, Maksymilian Jędrzejczyk decyduje się na wysłanie mnie do Cape Town i Walvis Bay dla przekonania naszych południowoafrykańskich partnerów, po pierwsze, do zwolnienia statków z aresztu, po wtóre – do ich dalszej obsługi w pełnym zakresie mimo wysokich zobowiązań finansowych. Wszystkie paszporty unieważnione, brak możliwości opuszczenia kraju, czekam zatem na najbliższą podmianę załogi (to na szczęście jest jeszcze możliwe), żeby przy tej okazji przemycić się, wykorzystując swoją książeczkę żeglarską. Jest początek stycznia, trzeci tydzień stanu wojennego. Jedziemy autobusami do Warszawy, długo, bardzo długo z uwagi na wyjątkowo trudne warunki zimowe. Zaopatrzona w listy dyrektora Jędrzejczyka do naszych partnerów z RPA, upoważniające mnie do rozmów i wszelkich wiążących decyzji, siedzę w autobusie i jestem najzwyczajniej wystraszona. Czy uda mi się przekroczyć granicę, czy uwierzą, że jestem członkiem załogi, czy mnie nie aresztują? Nawet jeśli wylecę z Warszawy, jak poradzę sobie w RPA? Czy moje zadanie jest w ogóle wykonalne? Jak przekonam naszych wierzycieli, zwłaszcza że sama mam mnóstwo wątpliwości? Ocena rozwoju wydarzeń w kraju przerasta moją wyobraźnię. Pierwszy etap szczęśliwie pokonany, lecimy do Cape Town via Johannesburg, gdzie dostaję wizę RPA. Cape Town jak zawsze piękny, ciepło i kolorowo, jakież kontrast z naszym zimnym, ponurym, „wojennym” styczniem... Rozmowy trudne, moi rozmówcy bardzo nieufni, krytyczni wobec moich argumentów i zapewnień, ale powoli przełamują lody. Lecę jeszcze do Walvis Bay z tą samą misją i po kilku dniach wracam do Cape Town gotowa do powrotu do kraju. Pełny sukces, mnie samej trudno w to uwierzyć. Statki zwolnione, zapewnienia normalnej, pełnej obsługi... Bardzo chcę już wracać, to już niemal dwa tygodnie, nie mam żadnych wieści z kraju. Mój powrót via Amsterdam w ostatniej chwili okazuje się nieaktualny, KLM próbuje jeszcze przez Frankfurt, ale i z tego miasta loty do Warszawy anulowane. Jedyne połączenie do Warszawy z Rzymu raz w tygodniu.

Dostaję bilet do Warszawy via Rzym i potwierdzenie KLM-owskiej rezerwacji hotelu w Wiecznym Mieście. Na odlot do Warszawy mam tam czekać dwa dni. Przylatuję do Rzymu, na lotnisku z pewnymi kłopotami otrzymuję wizę tranzytową, taksówką jadę do wskazanego przez KLM hotelu, który okazuje się być nieczynny. Taksówka wiezie mnie do innego, położonego w pobliżu. Rezerwacja linii lotniczych jest tu nie warta, muszę więc zapłacić ze swoich skromnych środków, dobrze, że przyszczędziłam kilka diet. Na jedzenie nie mam już praktycznie pieniędzy, zadowolam się śniadaniem wliczonymi w koszt pokoju hotelowego. Dwa dni spędzam włączając się po Rzymie, odwiedzam Watykan, niestety środowa audyencja Papieża odwołana,

jestem trochę rozczarowana. Nareszcie dzień odlotu do Warszawy. Na lotnisko jadę tym razem autobusem, na luksus taksówki już mnie nie stać. Siedzę w samolocie wypełnionym pasażerami, obok mnie jakiś protekcyjny Amerykanin, dwa rzędy przede mną kardynał Glemp. Łądujemy w Warszawie, samolot otacza kordon wojska. Na Okęciu czeka mnie jeszcze długie przesłuchanie – jak wyjechałam, po co, czemu wracam... Na lotnisko krajowe przyjeżdżam już po odprawie do Szczecina, nie chcą mnie odprawić, ale moje dość histeryczne zachowanie przynosi w końcu skutek. Po wejściu do sali odlotów wpadam wprost na naszych decydentów rybackich – Baja, wówczas dyrektora Zjednoczenia, wiceministra Edwina Wiśniewskiego i mojego szefa Jędrzejczyka, którzy wracają z jakiejś narady „sztabowej”. „Melduję” wykonanie zadania, jak dotąd najtrudniejszego w mojej zawodowej karierze.

W 1983 roku Anatol Magdziak na „Kunatce” odbywał swój pierwszy kapitański rejs:

Na płytkich wodach poławialiśmy ostroboka i sardynopsa. Dreszczyku emocji dostarczały pojawiające się zniecka na łowisku jednostki inspekcyjne RPA: „Karolina”, będąca statkiem rybackim i znacznie od niej szybszy kuter pościgowy „Oryx”. Podejrzewali nas o kradzież ryb i wchodzenie w strefę 12 mil morskich, podczas gdy nam się tylko zdarzało zahaczyć o granicę „jedną deską”. W jakimś momencie na łowiącym w niedalekiej odległości „Lutjanie”, który miał już prawie gotowy ładunek, uszkodzeniu uległa przekładnia wałowa. Awaria była na tyle poważna, że można ją było usunąć tylko w stoczni. Potrzebny był ktoś, kto zgodzi się przerwać połowy i podjąć holowanie. Zgłosiłem się i w porozumieniu z dyrekcją „Gryfa” podpisaliśmy umowę o ratownictwie. Bosmani przygotowali hol zgodnie z wszystkimi zasadami sztuki, założono grube liny polipropylenowe jako amortyzatory, przyczepiono kilkusetkilogramowe, żeliwne obciążniki i ruszyliśmy. Miałem doholować „Lutjana” na reńę Walvis Bay, zostawić na kotwicy, po czym miała do niego podejść baza i zabrać ładunek. „Kunatka” po zdaniu ładunku na bazę miała wrócić do przerwanych połowów. Tymczasem okazało się, że baza do „Lutjana” nie podejście i to ja powinienem go do niej doprowadzić. Pamiętam tamten dzień. Mgła ścieląca się nad zatoką utrudniała ocenę odległości, na szczęście zupełnie nie było wiatru. Nie mając innego wyjścia, zdecydowałem, iż przeprowadzę tę operację, ale pod warunkiem, że nie będę przy tym musiał prowadzić zapisów w dzienniku, nie chciałem Izby Morskiej na początku kapitańskiej kariery. Ciężkiej manewrówki uczyłem się u kapitana Kica i teraz miał być egzamin. Spiałem burtami „na krótko” oba statki i wlokąc kotwicę delikatnie dostawiłem „Lutjana” do burty bazy. W międzyczasie Barbara Biclawnia, dyrektor Działu Połowów, wymyśliła, że skoro tak dobrze mi idzie, to mogę doprowadzić uszkodzony statek do Kapsztadu. Na południe od Lüderitz złapała nas ciężka pogoda, wolno przebijaliśmy się pod falę i silny przeciwny prąd. Na szczęście hol był solidny

i wytrzymał. Tydzień nie schodziłem z mostka i dopiero blisko Kapsztadu warunki stały się lepsze. Na redzie, gdy podeszły do nas holowniki, którym mogłem przekazać hoł, wreszcie odetchnąłem, byłem piekielnie zmęczony, zasłużyliśmy, cała załoga, na sylwestrową rekreację!

Z wolna obecność flot obcych na łowiskach Namibii zbliżała się ku końcowi, ale jeszcze dosłownie w ostatniej chwili na redzie Walvis Bay Ela i Wojtek Zawadzcy zdążyli przeżyć jedyną w historii całej naszej floty rybackiej, niecodzienną uroczystość. 10 czerwca 1988 roku ich „Kulbin” stał na kotwicy, oczekując na tankera, który lada moment miał przyplłynąć z paliwem dla bazy i kilku statków łowczych. Ela pełniła funkcję II oficera na pokładzie, Wojtek był chiefem w maszynie, a razem tworzyli zgodne stadło małżeńskie już od 10 lat! Nagle okazało się, że jest jeszcze jedna rocznica do świętowania: 10 lat temu na łowiskach Namibii „Kulbin” dowodzony przez kapitana Piotra Nowickiego, został uratowany z pożaru:

Pożar poszedł przez przewody instalacji nawiewowej do przetwórnicy, zapaliły się kartony. Akcja gaszenia pożaru została przeprowadzona wzorowo, statek został uratowany. Niestety zniszczenia były na tyle poważne, że musieliśmy zejść z łowiska i udać się do kraju na remont. W przygotowaniu do drogi pomógł mi wtedy „Koleń”, którym dowodził kapitan Adam Janowczyk. By nie płynąć pusto, wzięliśmy z bazy duży ładunek mączki rybnej. O skali zniszczeń niech świadczy fakt, że w stoczni wymieniono na statku 5 kilometrów spalonych kabli!

Celebrowano więc poważny, podwójny jubileusz, którego gospodarzami byli statek „Kulbin” i państwo Elżbieta i Wojciech Zawadzcy:

Uroczystości miały się rozpocząć zaraz po pobraniu ropy, wszyscy byliśmy przygotowani, a tymczasem zbiornikowiec się spóźniał i nie wiadomo było, kiedy dokładnie przyjdzie. Wszystko było tajne, bo zbiornikowce, przy których tankowała flota rybacka, zaopatrywały również rosyjskie okręty wojenne i łodzie podwodne, które wtedy kręciły się po całym świecie. W końcu załozdże puściły nerwy, odśpiewano okolicznościowe toasty, wręczono nam prezenty i laurki, kucharze wnieśli pięknie udekorowane, olbrzymie półmiski i rozpoczęła się część druga jubileuszu. Gdy wszyscy nabrali już całkowitego przekonania, że paliwo nigdy nie przyplynie, okazało się, że w przyrodzie nic nie ginie. Nasi goście tak dobrze się bawili, że nie chcąc psuć nastroju, musieliśmy poprosić inne statki o zmianę miejsca w kolejce do tankowania. Wspólne pływanie tylko z pozorów wydaje się czymś szczególnym, czego można zazdrościć. Gdy ktoś nam mówił, że mamy tak dobrze, bo to i żona, i mąż na miejscu, podwójne zarobki, i podwójny dodatek dewizowy, odpowiadaliśmy, że nic nie stoi na przeszkodzie, by jego żona też pływała nawet jako steward lub kucharka. Na



Statek badawczy MIR „Wieczno” – fot. Archiwum MIR



Statek badawczy MIR „Profesor Bogucki” – fot. Archiwum MIR







„Lodowik” na łowiskach falklandzkich (1984) – fot. T. Sobieszczański



Chrzest równikowy („Indus” 1982) – fot. T. Sobieszczański



„Aries”, zaczynamy wybieranie – fot. T. Sobieszcański



Jak my to wciągniemy na pokład? – fot. T. Sobieszcański



Taka „lola” to miód na serce rybaka  
– fot. M. Krzeptowski



„Siatkówka” na pokładzie „Ariesa”  
– fot. T. Sobieszcański

„Pomorze” i „Gryf Pomorski”  
w Walvis Bay (1981)  
– fot. Cz. Szostak



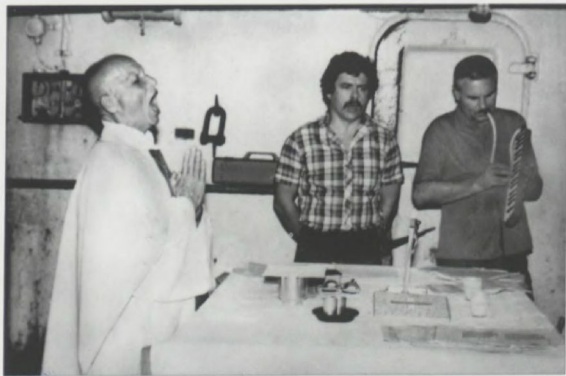
Świąteczny kapitański stół – fot. T. Sobieszczański



WYSTAWA  
GELWINA  
WSTĘP  
1981



Modelarze („Sirius” 1988) – fot. T. Sobieszcański



Ksiądz Walentin Tanajew – fot. E. Zawadzka



Marjorie Courtenay-Latimer  
(East London 2003)  
– fot. M. Krzeptowski



Latimeria – fot. M. Krzeptowski





Góra Stołowa – fot. H. Sobczak



Przylądek Dobrej Nadziei – fot. M. Krzeptowski

tym zwykle kończyła się rozmowa. Mieliśmy oddzielne kabiny i bywało, że na statku o długości 80 m nie widzieliśmy się przez dobę, a czasami nawet więcej. Ela miała wachtę od 20.00 do 08.00. Wojtek jako II mechanik pracował od 20.00 do 24.00, czasami szedł z „podrywką” do przetwórnicy. Gdy szła ryba, na mostku był kocioł, gdy w maszynie mieli awarię, czasami i dobę pracowali nad jej usunięciem. Wojtek uważa, iż nie jest to zawód dla kobiety, bo widział Elę przy pracy, wiedział, co potrafi zrobić i jak wygląda po 12 godzinach nieustannego napięcia i wysiłku. Ela mówi, że jest to zawód dla ludzi z charakterem. Najpiękniejsze momenty to były porty, wspólne zwiedzanie, knajpki, hotel... Dwa lata po ślubie Ela zaszła w ciążę. Uzbieraliśmy wspólnie dni wolne, urlopy, dodaliśmy do tego 3 miesiące urlopu macierzyńskiego i to wystarczyło, by odchowić małego Dominika. Później już zajmowali się nim dziadkowie. Wyrósł na podróżnika i cygana, mówi, że to skóra z matki...

Elżbieta Trzeciak-Zawadzka jest jedyną w polskiej flocie rybackiej kobietą, która zdobyła stopień kapitana żeglugi wielkiej rybackiej. Opowiada, jak do tego doszło:

Już w X klasie liceum miałam pomysł, by pływać, by uciec z włókienniczej, fabrycznej Biławy. Moim wzorem była Danuta Wałas-Kobylińska. W owym czasie uczniowie szkół morskich byli skoszarowani, nosili prawdziwe mundury, była gimnastyka, apele, zbiórki, dyżury i służby. W tym systemie nie było miejsca dla dziewczyn. Podjęłam studia na Wydziale Rybactwa Morskiego WSR w Szczecinie, by po ich ukończeniu pływać jako technolog. Pojechałam na praktykę wakacyjną na Hel, 3 tygodnie pływałam na kutrach jako praktykant, później już jako rybak zostałam na kolejny miesiąc. Weszliśmy z rybą do Gdyni, a że dobrze zarobiliśmy, szyper zabrał mechanika i mnie do „Georga” na kolację. Gdy wracaliśmy w nocy na kuter, stojąca w bramie strażniczka, mierząc do mnie z karabinu, wrzasnęła: „A ty kurwo dokąd!?”. Nie było żadnego tłumaczenia, szyper musiał iść na kuter po musterołę, przechodząc w końcu przez bramkę, usłyszałam na pożegnanie: „Koniec świata, baby na kutrach pływają!”. Cały czas czyniłam starania w ministerstwie, by zezwolono mi studiować na Wyższej Szkole Morskiej. Ministrem był wtedy Jerzy Szopa. Któregoś dnia dostałam wiadomość, że do WSM przyjeżdża dyrektor kadry Jan Brzózka. Kilka godzin tkwiłam przed biurkiem rektora, wreszcie gdy Brzózka się pojawił, uczepliłam się jego rękawa i wygarnęłam wszystko. Klepnął mnie w ramię i powiedział: „Nie martw się!”. Droga do WSM stanęła przede mną otworem! Zaliczyłam brakujące przedmioty i odbyłam tzw. kandydatkę na „Nawigatorze” pod opieką wspaniałego bosmana Jana Idzika. Po III roku popłynęłam „Lużycą” do Casablanki, a po IV roku na „Likodynie” z kapitanem Wincentym Kuriatą odbyłam siedmiomiesięczną praktykę połowową na Georges Bank. W 1975 roku rozpoczęłam pracę w „Gryfie”, skąd miałam fundowane stypendium. Dyrektor Wiesław Gąsior polecił zamustrować mnie na „Likosara”, którym

dowodził kapitan Janusz Janus, popłynęliśmy na Namibię i tak zaczęło się moje prawdziwe pływanie.

Barbara Bielawna pracowała w Dziale Połowów w „Gryfie” i z tej racji również wypływała w rejsy na gryfowskich trawlerach:

Początek lat siedemdziesiątych, ekspansja rybackiej floty uprzemysłowionej i jeszcze nieźle sobie radzące burtowe trawlerzy parowe. To zarazem początek mojej pracy w „Gryfie”, wymarzona eksploatacja floty i ja, niechciana w niej „baba”. Seksowne mini zamieniam na wyświechtane dzinsy, które świetnie nadają się do biegania po trapach i ładowniach. Bosmani prześcigają się w podpuszczaniu mnie, a to każąc sprawdzić zęzy, a to poradzić sobie ze szlagajką lub trymem... Co to u diabła jest? Na studiach tego nie uczyli. I jeszcze próby morskie na statkach po remontach lub nowo wchodzących do eksploatacji. Jedne z nich pamiętam szczególnie dokładnie. „Kniazik” po remoncie wychodzi na Bałtyk. Ja z ramienia Działu Połowów ulokowana w kabinie technologa. Statkiem dowodzi legendarny kapitan Henryk Poks, nieznoszący sprzeciwu zwalisty mężczyzna, władający biegle holenderskim, jako że swoją karierę rybacką zaczynał jeszcze z Holendrami. Wychodzimy w morze. Party w salonie kapitańskim. Jako jedyna kobieta i przedstawiciel Połowów cieszę się szczególnymi względami. Po 2-3 godzinach zaczyna być bardzo głośno i nieco nieparlamentarnie. Ulatniam się po angielsku, zamykam w kabinie i próbuję zasnąć. Mijają kolejne 2 godziny, walenie do drzwi z bardzo głośnym: „Basia, otwórzaj”. To technolog Franek Araś, właściciel kabiny. Po chwili dołącza do niego kapitan i dobijają się już we dwóch. Trwa to długo, bardzo długo... Wystraszona zerkam na bulaj, myśląc w desperacji, czy ta droga ucieczki w obronie cnoty jest możliwa. Awantura trwa niemal do rana, na szczęście drzwi są nie do sforsowania. Przy śniadaniu niedopity technolog pyta, czy teraz może na chwilę wejść do swojej kabiny. Daję mu klucz i zdumiona patrzę, jak spod koi wyciąga butelkę Johny Walkera, ostatnią, jak się okazuje, butelkę szkockiej na statku. Moja kobieca duma jest mocno zraniona – to nie ja byłam przedmiotem pożądania...

Najważniejszy okres połowów na szelfie południowo-zachodniej Afryki trwał od 1973 do 1987 roku. Władysław Borowski odnotował, że w latach 1963-2001 złowiono ogółem 1359 tys. ton ryb i głowonogów, w tym: ostroboków 921 tys. ton, morszczuków 316 tys. ton, sardynopsów 47 tys. ton, makreli 24 tys. ton, pałaszy 13 tys. ton, innych gatunków 38 tys. ton.

## Rozdział 5

### Na dalekim południu



Nasza trwająca ponad ćwierć wieku rybacka obecność na wodach okalających szósty kontynent rozpoczęła się w 1975 roku. Badania zasobów ryb w rejonie Wysp Kerguelena na Oceanie Indyjskim prowadzono od końca marca do połowy kwietnia na „Profesorze Siedleckim” dowodzonym przez kapitana Mirona Babiaka. Tam właśnie po raz pierwszy pojawiły się w połowach ryby białokrweste.

Antoni Wysokiński, ze świnoujskiego MIR-u, który brał udział w tym rejsie, tak opisał chrzciny jednego z gatunków:

...Gęste zapisy ławic ryb na echogramach. Po znalezieniu dogodnej trasy do trałowania i po wyciągnięciu włoka, na pokładzie pojawiła się masa pierwszy raz oglądanych ryb o dziwnym, prawie przezroczystym wyglądzie i zupełnie białych skrzelach. Z obowiązków moich, jako ichtiologa odpowiedzialnego za identyfikację i określanie gatunków łowionych podczas wyprawy, wywiązałem się dobrze, oznaczając ten gatunek jako pozbawiony hemoglobiny *Champsocephalus gunnari*. Jednakże powstał problem nazwania go w języku polskim. Dyskutowała nad tym cała załoga. Większość była za propozycją „ryba lodowa”, trudną jednak do zaakceptowania z powodu dwuwyrzowej nazwy. W tym czasie na statku wyświetlany był bez przerwy – chyba dziesięciokrotnie, film „Sami swoi” z niezapomnianym Kargulem. Udało mi się skojarzyć tegoż Kargula z nazwą Wysp Kerguelena i zaproponowałem nazwę kerguelena. Nazwa została zaaprobowana z poprawką polegającą na opuszczeniu jednej litery „e” i w rezultacie oficjalnie już przyjęto nazwę kergulena. Polskiemu społeczeństwu, na ogół mało obeznanemu z nazwami odległych archipelagów oceanicznych, bliższy był jednakże Kargul niż Kerguelen, toteż w handlu najczęściej można było spotkać kargulę, co oczywiście było nieprawidłowe. W ten sposób udało mi się wejść do historii rybołówstwa przynajmniej jako autorowi nazwy tej smacznej ryby...

Jeszcze tego samego roku, pod koniec grudnia w Pierwszą Morską Ekspedycję Antarktyczną, zorganizowaną przez Polską Akademię Nauk i



Morski Instytut Rybacki, ruszyły dwa statki: naukowo-badawczy „Profesor Siedlecki”, pod kapitanem Mironem Babiakiem i trawler typu B-417 ze świnoujskiego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra” – „Tazar” dowodzony przez kapitana Józefa Muzię. O ile „Profesor Siedlecki” miał już za sobą kilka lat pracy na morzu, podczas których dwukrotnie odwiedził wody półkuli południowej, to dla „Tazara”, który dopiero co opuścił Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni, był to rejs dziewiczy. Nowocześnie wyposażony, oprócz wielu nowatorskich rozwiązań, którymi dysponował, miał także po raz pierwszy zamontowane na polskim trawlerze rybackim urządzenie do nawigacji satelitarnej „Magnavox”, niezbędne do prowadzenia połowów w tych trudnych nawigacyjnie rejonach. Mówiąc najogólniej, wyprawa miała znaleźć w atlantyckim sektorze wód Antarktyki miejsca pojawiania się skupisk kryla – małych, pelagicznych rączków, rozpocząć ich połowy i przetwarzanie oraz, co było nie mniej ważne, rozpoznać możliwości prowadzenia połowów występujących tam ryb. W tym czasie myślano już o budowie polskiej stacji naukowo-badawczej w Antarktyce, stąd dodatkowym niejako zadaniem ekspedycji miało być wyszukanie odpowiedniego miejsca na jednej z wysp, gdzie taka stacja mogłaby powstać.

Wyprawie towarzyszyło duże zainteresowanie mediów, w których wypowiedziano się na temat niewyczerpanych wprost zasobów białka, jakiego może dostarczyć kryl. Wobec występującego w tamtych czasach na naszym rynku stałego niedoboru mięsa były to wielce obiecujące perspektywy. Przygotowania do rejsu z uwagą i troską śledzili towarzysze Edward i towarzysz Piotr (jak wtedy pisano). Tak było na najwyższych szczeblach, natomiast nas płynących na „Tazarze”, a sądzić można, że również załogę „Profesora Siedleckiego”, absorbowało ważne pytanie: czy przed trudnym rejsiem w nieznaną udą się spędzić Wigilię w gronie najbliższych? Dla wielu członków załóg rybackich była to okazja, jakiej nie mieli od lat. Niestety, względy humanitarne musiały przegrać z wielkimi hasłami: „wyżywienie narodu” i „wyprawa po białko”. „Tazar” opuścił Świnoujście wieczorem w przeddzień Wigilii. Nawet pożegnalne przemówienia dyrektora „Odry” Juliusza Hebla oraz melodie grane przez orkiestrę Marynarki Wojennej podczas oddawania cum nie były w stanie powstrzymać cisnących się do oczu łez. Czy zawsze tak musi być...? „Profesor Siedlecki” rozpoczął rejs dwa dni wcześniej... Po latach, gdy rozmawiałem o tych wyjściach z ich uczestnikami, wszyscy zgadzali się, że gdyby to było w przeddzień 1 maja lub 22 lipca, z przełożeniem terminu nie byłoby najmniejszego problemu.

Dalej już wszystko toczyło się utartym trybem. Na podejściu do Kanału Kilońskiego uroczyście zasiadamy do pięknie przygotowanej, wspólnej dla całej załogi wigilii. W służbie Holtenau przy „wolno wstecz” nieoczekiwanie głośnie silnik główny, skutkiem czego lekko taranujemy zacumowanego tam wcześniej „Antoniego Garnuszewskiego”. Mimo iż niektórzy uznali to za zły omen, Biskaje przechodzimy przy pięknej pogodzie, co jest rzadkością o tej porze roku.

Rozpoczynają się prace mające przygotować statek do połowów i badań. Na „Tazarze” płynie siedmioosobowa ekipa naukowa. Cała załoga z uwagą śledzi, jak specjaliści od sprzętu połowowego, Marek Szulc i Stanisław Cichosz, korzystając z dobrej pogody, testują swoje prototypowe sieci do połowów kryla. Wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że to one będą w tym rejsie najważniejsze. Dni upływają na pracy, wypoczynku i cieszeniu się słońcem. Wreszcie przychodzi czas chrztu równikowego, a kilka dni później cumujemy już w Montevideo. Tu mamy umówione spotkanie z „Profesorem Siedleckim”, który dopiero po dwóch dobach wpływa do portu. Ci bardziej pamiętliwi przypominają nasze wyjście przed Wigilią. Po co był ten pośpiech...?! Postój to okazja, by dokonać ostatnich szczegółowych uzgodnień dotyczących metod i strategii badań. Pełnię na „Tazarze” funkcję kierownika ekipy naukowej i z tej racji spotykam się z Danielem Dutkiewiczem z MIR-u – kierownikiem ekspedycji i Stanisławem Rakusą-Suszczewskim z PAN-u – zastępcą ds. naukowych. Będąc odpowiedzialny za badania ichtiologiczne na naszym statku, odwiedzam kolegów po fachu: Tomka Linkowskiego i Maćka Rembiszewskiego. Nieopodal miejsca naszego cumowania stoją dwa statki pod banderą RFN: „Walther Herwig” i „Weser”. Okazuje się, że prowadzą połowy i badania kryla w rejonie, do którego my właśnie zmierzamy, a przyplłynęły tutaj, by wymienić załogę. Przestrzegają przed możliwością samozapłonu mączki wytwarzanej z kryla, mówią o warunkach pogodowych panujących w Antarktyce. To spotkanie i wizyty w klubie Stella Maris są jednymi z nielicznych dobrze wspomnianych epizodów z Montevideo. Ogólnie miasto i port nie robią dobrego wrażenia. Dziewczyny równie chętne, co niebezpieczne. Jest brudno, na ulicach dużo wiekowych, rozpadających się ze starości samochodów, na statkach wizyty policji, rewizje, sprawdzanie dzienników i map, przesłuchiwanie kapitanów. Przy wejściu do portu uzbrojeni w rewolwery żołnierze szukający w naszych torbach nie wiadomo czego. Nawet kozuchy, które wymienialiśmy za aparaty fotograficzne Zenit, też okazały się nie najlepszej jakości. Nawiasem mówiąc, nie wiedzieliśmy wtedy, że uczestniczymy w operacji handlowej nazywanej wymianą barterową. Naj-

większym jednak świństwem, z jakim przyszło nam się tam zetknąć, była kradzież znaczków z listów, które wysłaliśmy do kraju z urzędu pocztowego w sąsiedztwie portu. Żaden z tych listów nigdy do Polski nie dotarł! Rządzi tu junta wojskowa, która niedawno rozprawiła się z miejscową partią komunistyczną i w tym należałoby pewnie szukać wyjaśnienia, że jesteśmy traktowani w tak szczególny sposób.

Kilka lat później, w 1980 roku do Montevideo weszły „Żuławy”. Roman Sidor był wtedy I oficerem:

Staliśmy na kotwicy w awanporcie. Ponieważ do komunikacji z lądem nie można było używać naszych szalup, musieliśmy korzystać z portowych taksówek, tzw. lanczii (*lanchas*). Tego popołudnia, oprócz naszej załogi, na brzeg wyprawili się rybacy z innych jeszcze stojących tu polskich statków. Ostatnie kursy łodzi były uzgodnione na godzinę 20.00. Gdy zjawiłem się w porcie o 17.00, okazało się, że kapitanat portu zawiesił połączenia ze statkami z powodu sztormu. Żadnego jednak sztormu nie było, a na brzegu zebrało się ze 150 osób. Urzędniczka z agencji, która pojawiła się na nabrzeżu, prosiła tylko, byśmy nie robili zamieszania, była wyraźnie wystraszona. I nic! Noc, zimno, usiłowaliśmy znaleźć schronienie w stojących obok kontenerach. Za jakiś czas przyjechał samochód z „funkcjonariuszami” w podgumowanych pelerynach, którzy celując w nas z pistoletów, kazali opuścić kontenery. Młodego chłopaka ze statku łowczego, który „stawał się”, porwali do samochodu i za jakiś czas odwieźli pobitego. Udało nam się wreszcie znaleźć miejsce na korytarzach jakiegoś stojącego przy nabrzeżu statku i tam, po negocjacjach z oficerem wachtowym, przeczekać noc.

Dwadzieścia lat później, w 2000 roku, gdy w rejsie dookoła świata byłem tu jachtem „Maria”, stwierdziłem, że niewiele się zmieniło. Samochód ambasady polskiej, którym wjeżdżaliśmy do portu, był dokładnie sprawdzany, a przeniesienie czegokolwiek na nasz jacht ze stojącego w pobliżu „Bonito” wymagało trudnych, specjalnych zabiegów dyplomatycznych. Czas zatrzymał się w Urugwaju...

Wracam na „Tazar”. Z ulgą opuszczamy ten port, kierując się na południe. Wchodzimy w chłodny Prąd Falklandzki. Zmieniają się kolory morza i nieba, pojawiają się zimnolubne ptaki, po raz pierwszy widzimy albatrosy i pingwiny. Umawiamy się z „Profesorem Siedleckim”, że opłyniemy przylądek Horn jednocześnie. Ponieważ „Tazar” jest znacznie szybszy niż flagowy statek ekspedycji, kapitan Muzia postanawia zaczekać przez noc na kotwicy w osłoniętym miejscu pomiędzy Ziemią Ognistą a Isla Nueva. Gdzieś tutaj przebiega granica chilijsko – argentyńska, o której ostateczny kształt nadal toczą się spory. Każda ze stron stara się dowieść, że to ona właśnie rozacza

jurysdykcję nad tymi wodami. Oczywiście, gdy tylko się rozwidnia, pojawiają się goście. Do naszej burty, z widocznego w pobliżu argentyńskiego okrętu wojennego, a jak myślę, równie dobrze mógłby to być okręt chilijski, podpływa łódź z uzbrojoną obsadą. Uplywa trochę czasu, nim problem naszego wejścia do zatoki zostanie wyjaśniony. Drogą radiową pomagał nam wtedy „Profesor Siedlecki”. Wspomina Daniel Dutkiewicz:

Gdy dotarła do nas informacja o zatrzymaniu „Tazara”, wystraszyłem się nie na żarty, bo z jednej strony czekające nas zadania badawcze i prestiżowa wyprawa, a z drugiej, znana mi już z Montevideo, południowoamerykańska umiejętność wydobywania pieniędzy z każdej nadarzającej się okazji. „Tazar” stał na przegranej pozycji, bo wszedł na wody terytorialne, mając deski trałowe zawieszane na rufie, a nie złożone na pokładzie. Korzystając z pomocy Ryszarda Badowskiego, który dobrze mówił po hiszpańsku, drogą radiową rozpocząłem negocjacje z dowództwem okrętu wojennego, później z dowództwem argentyńskiej Marynarki Wojennej, później jeszcze w negocjacje włączyła się polska ambasada w Buenos Aires. Moim koronnym argumentem było, że Polska i Argentyna nawiązały bardzo bliską współpracę w dziedzinie rybołówstwa. Mówiłem o rejsie „Siedleckiego” na szelf argentyński w 1973 roku, o prowadzonych tam pracach dotyczących szacowania zasobów ryb oraz, co było szczególnie ważne, o przekazaniu przez rząd polski rządowi Argentyny wyników tych badań w postaci tzw. „Białej księgi”. Mówiłem o tym, jak ważnym dla nas partnerem jest Argentyna, o możliwości przyszłej współpracy w zakresie badań Antarktyki, o tym, że „Tazar” nie zamierzał wcale wchodzić do zatoki, tylko bardzo trudne warunki pogodowe zmusiły go do schronienia się na wodach naszych przyjaciół....

Kilka godzin trwały te rozmowy, wyjaśniania, sprawdzanie zapisów w dzienniku, kapitan Muzia starał się robić jak najlepsze wrażenie. Wreszcie gdy z Buenos Aires przyszło polecenie, by nas puścić wolno, odbył się w salonie kapitańskim mały poczęstunek i nadszedł czas rozstania. Niestety, podczas odchodzenia niezbyt zręcznie odebrana cuma wkręca się w śrubę i unieruchomiona łódź zaczyna bezwolnie dryfować! Mimo propozycji, że odholujemy gości naszą szalupą, dowódca okrętu postanawia załatwić problem własnymi siłami. Widzimy, jak opuszczany jest na wodę ponton, którego silnik natychmiast gaśnie i mimo licznych, nerwowych prób nie daje się uruchomić! Tymczasem wieje coraz silniejszy wiatr zachodni, rośnie wysokość fali i również prąd niesie w kierunku otwartego oceanu. Sytuacja staje się dramatyczna, dwie małe jednostki wypełnione ludźmi, pozbawione napędu, coraz częściej niknące z oczu wśród fal! Kapitan Muzia ogłasza alarm „człowiek za burta” i w chwilę później szalupa z „Tazara” ratuje argentyńskich marynarzy.

Kilka butelek białego i czerwonego wina przysłanych w rewanżu przez kapitana okrętu sprawia, że długo jeszcze wspominaliśmy to spotkanie.

Płyniemy w kierunku Hornu. Przed silnym zachodnim wiatrem i falą osłaniają nas położone z prawej burty wysepki. Wreszcie, wczesnym popołudniem ukazuje się przylądek, wyrastająca pionowo z morza ciemna skała. Przepływamy blisko, trwa sesja zdjęciowa, Szymon Wdowiak, filmowiec, jest w swoim żywiole. Jest 26 stycznia 1976 roku – pierwszy polski trawler rybacki opłynął Horn, jesteśmy na Pacyfiku! Patrząc na ten fakt zupełnie przyziemnie, możemy stwierdzić, że przekroczyliśmy granicę czwartej strefy, dzięki czemu za cały rejs będziemy otrzymywać najwyższy dodatek dewizowy. Neptun, który podczas chrztu równikowego doznał na „Tazarze” wspaniałego przyjęcia, pamięta o nas i przygotowuje dla wszystkich stosowne certyfikaty potwierdzające ten doniosły fakt. Kładziemy się na kurs południowy, by jak najszybciej wejść poza 60 równoleżnik, tj. w obszar obowiązywania Konwencji Antarktycznej, i rozpocząć badania. Bogdan Czubasiewicz – specjalny wysłannik z Głosu Szczecińskiego, w swojej książce „«Tazarem» ku Antarktydzie” pisał:

27 stycznia 1976 roku o dziesiątej czterdzieści dwie „Tazar” i „Profesor Siedlecki” przekroczyły 60 stopień południowej szerokości geograficznej i 66 stopień długości zachodniej, a więc znalazły się na wodach Południowego Oceanu Lodowatego. Wyszliśmy wszyscy na pokład... Na statku niezwykła uroczystość. Tadeusz Bartoszek pobiegł po rakiectnicę, po chwili wystrzelują w górę zielone rakiety, wyją syreny okrętowe. Na pokładzie trawlerowym wszyscy członkowie załogi, prócz oczywiście wachtowych. Kapitan Muzia w krótkich słowach mówi o historycznym znaczeniu wplynięcia na wody szóstego kontynentu trawlerów pod biało-czerwoną banderą, o wielkim osiągnięciu polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, które sięga już dziś po nierybne zasoby zimnych wód Antarktyki. Otrzymujemy specjalnie wydane przez świnoujską „Odrę” proporzyczki...

Kolejny historyczny moment za nami, czas brać się do roboty! Z opracowań wcześniej przygotowanych wynikało, iż skupienia kryła będzie można napotkać w chłodnych wodach, w obrębie konwergencji antarktycznej oraz że skupienia te gromadzą się zwykle po wschodniej stronie wysp, gdzie są osłonięte przed działaniem wokółantarktycznego prądu – Dryfu Wiatrów Zachodnich, który mógłby je wynieść na otwarty ocean i rozproszyć. I wreszcie ostatnia wskazówka, która wtedy wydawała nam się najważniejsza, podpowierzchniowe skupienia kryła są widoczne jako czerwono-pomarańczowo-brunatne plamy. Tego, jakie zapisy na sondach daje kryl, mieliśmy się dopiero nauczyć.



O ile na statku naukowo-badawczym wzajemne zależności pomiędzy ekipą naukową a załogą są wyraźne i czytelne, to na statku łowczym najważniejszą osobą jest oczywiście kapitan. Wycarterowanie przez MIR „Tazara” nie zmieniało faktu, że był to statek rybacki. Przyznaję, że początkowo obawiałem się, jak w nowej dla siebie sytuacji zachowa się kapitan Muzia, gdy usłyszy, że według rozeznania ekipy naukowej należałoby popłynąć w miejsce x i tam wydać sieć. Przecież to kapitan wie najlepiej! To była dobra współpraca i wspólne uczenie się. Kolejne zaciągi pełne salpy (osłonice) prawie urywały nam worek i wreszcie nad ranem w dniu 28 stycznia II oficer Marian Tatarata na swojej wachcie wybrał na pokład pierwszy zaciąg kryla, który, jak wszystkie inne „pierwsze” wydarzenia w tej wyprawie, przeszedł do historii. Na pokładzie zapanowała radość, nasi specjaliści od sprzętu mieli powód do dumy, a Zbyszek Witek – biolog i Andrzej Wawerek – technolog rzucili się jak wygłodniałe bestie na materiał, którego wreszcie było pod dostatkiem. Kierownik naukowy wyprawy Stanisław Rakusa-Suszczewski ustanowił nagrodę dla statku, który pierwszy złowi kryla. Cieszyliśmy się trofeum, mając świadomość, że gdyby brakło lodu, to nieco dalej na południe od naszej pozycji jest go pod dostatkiem! A jest to lód szczególny, żywy, pochodzący z lodowców Antarktydy, które powstawały przez wiele tysięcy lat. Po wrzuceniu do szklanki z napojem, może to być nawet whisky, z roztopiającego się lodu uwalniają się pęcherzyki zamkniętego tam powietrza, czemu towarzyszą tajemnicze dźwięki, szelesty, ciche szmery i głośniejsze trzaski... polarna muzyka.

Moja prywatna przygoda z tym pierwszym połowem trwała jeszcze przez kilka następnych lat. Już po powrocie do kraju zauważyłem, że niektórzy biolodzy specjalizujący się w badaniach wieku kryla zachowują się w stosunku do mnie co najmniej dziwnie. Unikają mojego wzroku, robią miny i odwracają się tyłem. Dopiero po pewnym czasie odkryłem, że stało się tak za sprawą „naszego specjalnego wysłannika”. W relacji Bogdana Czubasiewicza, w której opisał ten pierwszy połów, miałem zacerpnąć pełną garść skorpupaków i powiedzieć: „To dwulatki! (podpowiada mi Maciej Krzeptowski ze świnoujskiego MIR-u...)”. Wyszedłem na samozwańczego geniusza, bufona i hochsztaplera, bo rzecz w tym, że później przez całe lata armia biologów wyposażona w najnowsze zdobycze nauki i techniki obliczeniowej nigdy do końca nie miała pewności, czy dany osobnik jest wygłodzonym samcem, wypasionym młodym, czy anorektyczną samiczką. Cóż, ja tych problemów nie miałem, dwulatki to dwulatki!

Rozpoczęły się na dobre żniwa krylowe. W przetwórnicy surowiec jest przerabiany na mączkę, mrożony w stanie surowym i gotowany. Technolodzy

i kucharze opracowują nowe receptury i proszą wszystkich o testowanie różnorodnych farszów, sałatek, a nawet kotletów. Ścisłe współpracujemy z „Profesorem Siedleckim”, wymieniamy informacje na temat połowów, wspólnie staramy się penetrować jak najwięcej miejsc, w których przypuszczalnie może być kryl. Dokładnie sondujemy po zawietrznej wyspy Clarence i Wyspy Słoniowej. W podróźnej bibliotece mam książkę Alfreda Lansinga „Wyprawa «Endurance»”, która nagle staje się hitem i do której ustawia się kolejka czytelników. Niedaleko stąd, pod koniec 1915 roku, uległ katastrofie statek Ernesta Shackletona „Endurance”, na Wyspie Słoniowej pozostawała przez kilka miesięcy część jego załogi, oczekując na ratunek, przez morze Scotia płynął na małej łodzi w kierunku Południowej Georgii Shackleton z piątką towarzyszy... Wcześniej jeszcze, blisko 80 lat temu polscy naukowcy, Antoni Bolesław Dobrowolski i Henryk Arctowski dopłynęli tutaj z wyprawą belgijską i szczęśliwie przezimowali na wmarzniętej wód „Belgice”. Książki Antoniego B. Dobrowolskiego – „Dziennik wyprawy na Antarktydę (1897-1899)” i „Wyprawy polarne”, które przezornie zabrałem ze sobą w morze, cieszą się równie dużym powodzeniem.

Prawie w każdym zaciągu jako przylów występują ryby, jakich dotąd nie znaliśmy. Zjawiskiem całkowicie dla nas nowym są ryby białokrwiste, które we krwi nie mają erytrocytów. Jest sporo problemów z ich oznaczeniem, gdyż literatura fachowa, którą dysponujemy, nie zawsze wystarcza. Koniec końców materiał ichtiologiczny po przebadaniu, jeśli jest go tylko odpowiednio dużo, trafia do kambuza i później do mes, gdzie załoga bardzo chętnie poddaje go próbom organoleptycznym. Ryby są bardzo smaczne i przewidujemy, że w przyszłości wejdą na polski rynek. Rozpoczyna się na obu statkach radosna twórczość wymyślania dla nich polskich nazw. Pojawia się więc nototenia, georgianka (bo łowiona przy Georgii Południowej), szczękacz, klykacz...

Kierownictwo ekspedycji postanawia, iż 8 lutego odwiedzimy radziecką stację naukową im. Bellingshausena na Wyspie Króla Jerzego. Do Zatoki Maxwella wchodzimy wczesnym rankiem, „Tazar” jako pierwszy. Nie mamy dokładnej mapy podejściowej, płyniemy bardzo wolno, uważnie sondując. W niewielkim oddaleniu od brzegu stoją kolorowe domki bazy, z których teraz wybiegają ludzie, machają rękami, strzelają rakiety i wreszcie płyną pospiesznie w naszą stronę amfibią. W miarę możliwości odpowiadamy tym samym, gdyż tak jak i oni cieszymy się ze spotkania. Gdy amfibia jest już blisko, okazuje się, że radzieccy naukowcy starali się wszelkimi sposobami ostrzec nas przed zbytnim zbliżeniem się do niebezpiecznej podwodnej skały, na której niedawno osiadł zbiornikowiec chilijski! Rzucamy kotwicę w miejscu

wskazany przez amfibię, w pobliżu staje na kotwicy „Profesor Siedlecki”. Na głównym budynku stacji powiewają flagi polska i radziecka oraz transparent: „Witajcie przyjaciele Polacy”.

Wybiegając nieco w przeszłość, warto przypomnieć historię, w jakiej tenże transparent odegrał znaczącą rolę. Jednocześnie z naszą wyprawą przebywał w tym rejonie jacht „Gedania” prowadzony przez kapitana Dariusza Boguckiego. Po wizycie w Stacji Palmera i wejściu na wyspę Deception kapitan Bogucki postanowił pójść w kierunku Wyspy Króla Jerzego, ale nie był do końca przekonany, czy uda się odwiedzić tamtejsze stacje naukowo-badawcze. Ponieważ panowała dobra pogoda, jacht zawinął do Zatoki Maxwella. Jakież było zdumienie żeglarzy, gdy na brzegu odczytali napis wiadomej treści! Gienek Moczydłowski z załogi „Gedanii” do dzisiaj pamięta to zdarzenie: „To było coś niesamowitego! Musiał w tym maczać palce radziecki wywiad, bo niby skąd mogliby o nas wiedzieć, skoro decyzję o rzuceniu kotwicy podjęliśmy zaledwie przed kilkoma godzinami! Obserwacja satelitarna, ktoś z nas dał cynk, tylko kto i w jaki sposób...? Ogromna szkoda, że spóźniliśmy się o kilka dni!”

Tymczasem u nas trwa wielka wędrówka ludów. Polarnicy odwiedzają polskie statki, my płyniemy na ląd zwiedzać bazę. W naszej wyprawie uczestniczy około 180 osób pochodzących z różnych stron kraju i z różnych instytucji, nie więc dziwnego, że nie wszyscy się znamy. Ubrany w fufajkę, grube, watowane spodnie, buty filcowe oblewane gumą i czapkę uszanke płynę szalupą na „Profesora Siedleckiego”, naradzić się z kierownictwem wyprawy i spotkać swoich świnoujskich kolegów, Norberta Wolnomiejskiego, Kazia Kołodzieję, Jurka Porębskiego... Gdy rozglądam się za nimi po statku, podchodzi do mnie młody człowiek, chyba „miejscowy”, bo w kapciach, i pyta: „Kak dieło?”. Zgodnie z prawdą odpowiadam – „Spokojno”. „W kakom instytucie wy rabotajecie?”. „Morskogo rybołowlenia”. „A gdzie?”. „W Świnoujściu”. W tamtych czasach dla wielu naszych naukowców, każda możliwość nawiązania kontaktów z przodującą nauką radziecką, była cenna. A do tego, że mogę być odbierany jako Rosjanin, byłem już przyzwyczajony, gdyż w Las Palmas i w różnych portach afrykańskich wiele razy słyszałem skierowane do mnie okrzyki: „Ruski, good biznes!” Mimo mglistej, wilgotnej pogody ruszamy na zwiedzanie okolicy. Po wizytach w stacji Bellingshausena i w położonej na drugim brzegu strumienia chilijskiej bazie Eduardo Frei przechodzimy na północną stronę wyspy, nad Cieśninę Drake’a. Wieje, idzie kolejny sztorm...

Następnego dnia o godzinie 15.00 w pobliżu brzegu, na pionowej skale uroczyscie montujemy piękną, mosiężną tablicę pracowicie wygrawerowaną

przez Waldemara Nowego i Juliana Jurczyka. Tekst w języku polskim, angielskim i rosyjskim głosi: „Dla upamiętnienia lądowania uczestników I Polskiej Naukowej Ekspedycji Morskiej na statkach «Profesor Siedlecki» i «Tazar». Luty 1976”. Pod skałą zakopujemy metalową tuleję z nazwiskami wszystkich uczestników ekspedycji. Zaledwie dotknęliśmy wyspy, a już trzeba było wychodzić na połowy. Kapitan Miron Babiak wspomina ten wietrzny, mglisty, zimny wieczór:

...Gdy policzono załogę, okazało się, że brakuje II i IV mechanika! Szymon Wdowiak, doświadczony alpinista, który wielokrotnie uczestniczył już w takich sytuacjach, natychmiast przystępuje do organizowania poszukiwań. Rosjanie z bazy są znacznie spokojniejsi twierdząc, że tutaj nie ma się gdzie zgubić. W końcu i oni decydują się wziąć udział w akcji. Uruchamiają pojazd gaśnicowy, strzelają rakiety i wreszcie o godzinie 23.00 eksploratorzy zostają odnalezieni. Są zmęczeni i wystraszeni, ich cywilne obuwie przedstawia żałosny widok... Za ludzi odpowiada kapitan, a przecież mogło być różnie, złamana noga, obryw skały lub lodu... Zagubieni długo będą pamiętali ciepłe, wręcz gorące, pełne kultury słowa, jakimi powitałem ich na burcie. Kilka dni później, uroczyście, w obecności całej załogi „Profesora Siedleckiego” wręczyliśmy „turystom” odznaki „Przewodników po Antarktyce PTTK”.

Płyniemy spenetrować południowe rejony morza Scotia. W okolicach Orkadów Południowych natrafiamy na liczne góry lodowe, na szczęście panuje dobra pogoda i mamy niezłe wydajności połowowe. Któregoś dnia zapada wreszcie długo oczekiwana decyzja o wejściu do bazy wielorybniczej w Grytviken na Georgii Południowej. I tutaj zdarza się jedna z ciekawszych historii w rejsie. W prasie krajowej ukazywały się liczne korespondencje na temat naszej wyprawy. Autorami ich byli Ryszard Badowski i Bogdan Czubasiewicz. O ile jednak pierwszy z nich na „Profesorze Siedleckim” miał do dyspozycji dalekopis, którym mógł wysyłać nawet długie teksty, to „nasz specjalny wysłannik” na „Tazarze” korzystał tylko z łączności radiowej, gdyż dalekopis nie został z braku czasu zarejestrowany. W tej sytuacji pojawiały się znaczne dysproporcje ilościowe między tym, co nadsyłał do kraju obaj korespondenci. Na wiadomość, że idziemy do Grytviken, Bogdan uknuł chytry plan i postanowił, że tym razem jego reportaż będzie pierwszy! Na podstawie locji, niestety trochę nieaktualnej, i innych dostępnych informacji przygotował ładny materiał, w którym opisał wejście naszego statku do stacji wielorybniczej. Tak więc witał nas kilkusetosobowy tłum mieszkańców, gdyż nigdy dotąd tak duży statek rybacki tutaj nie zawijał. Później zwiedzaliśmy tętniące życiem osiedle, gdzie były kościół, poczta, kino, skocznia narciarska, boisko i oczywiście mnogość sklepów. Gdy wszystko było już gotowe, Bogdan, jesz-

cze w morzu, zaprosił „na kawę” Andrzeja Beima – radiooficera i przekonał go do wystukania Morse’em długiego artykułu. Do Grytviken weszliśmy, już na jawie, 18 lutego. Przy kei cumował radziecki naukowo-badawczy „Akademik Knipowicz”, a przy jego burcie „Profesor Siedlecki”. Obok stały trzy niewielkie statki wielorybnicze, dwa na wpół zatopione i „Albatros” trzymający się jeszcze na wodzie. Z braku miejsca przy nabrzeżu „Tazar” stanął na kotwicy. Zauroczyło nas piękno wyspy i równocześnie zaskoczyła panująca wokół cisza i pustka.

Ryszard Badowski w książce „Biało-czerwona u brzegów Antarktydy” tak pisał:

Przed nami osiedle. Ale w porcie nikogo nie ma, nikt nie wyszedł na nasze spotkanie... Zwiędzamy opustoszały port i miasto. Ponure wrażenie sprawiają dwa dziewiętnastowieczne pokryte rdzą kotły żeliwne wkopane w ziemię. Tuż obok, niezwykle pomnik, armatka z harpunem osadzonym w wylocie lufy. Zaglądamy do wyludnionych domów...

Już wkrótce przekonaliśmy się o tym, że prasa to potęga. Dyrektor Zbigniew Paluch ze świnoujskiej „Odry” przysłał nam telegram, w którym polecał zakupić w Grytviken jarzyny i owoce oraz wykorzystać postój na rekreację załogi! Z owocami i jarzynami nie udało się z wiadomych względów, za to pobyt na wspaniałej, pełnej historii Georgii Południowej wspominają do dziś wszyscy, którzy tam wtedy byli. Odwiedzamy grób Ernesta Shackletona i składamy na nim wiązankę zaszuszonych kwiatów, robimy wycieczki w góry, na boisku rozgrywamy mecz piłki nożnej pomiędzy naszymi załogami a załogą „Akademika Knipowicza”. Z miejscowej poczty, którą obsługuje kierownik znajdującej się w pobliżu angielskiej stacji naukowo-badawczej, wysyłamy listy bogato zdobione okolicznościowymi stemplami. Jest tam więc owalny stempel „Profesora Siedleckiego” z wizerunkiem kryla, przygotowane „domowym sposobem” stemple: „ANTARKTYKA. M/T TAZAR. 1976” (z wielorybem) i „M/T TAZAR. CAPE HORN. 26.I.76”. Są stemple z baz Bellingshausena, Palmera, Presidente Frei, statków „Weser”, „Walther Herwig”, „Hero”, „Akademik Knipowicz”... Listy wyglądają imponująco, aż strach, że mogą stać się łupem jakiegoś „zbieracza”. Przy okazji kupujemy piękne, okolicznościowe koperty ze znaczkami upamiętniającymi dwusetną rocznicę pobytu kapitana Jamesa Cooka na Georgii Południowej podczas jego II wyprawy.

Warto przypomnieć, iż w wyprawie tej uczestniczyli dwaj naturaliści, gdańszczanie, poddani króla polskiego – ojciec, Jan Reinold i syn, Jerzy Adam Forsterowie, którzy opracowywali przyrodniczą dokumentację wyprawy. Ry-



sunki sporządzone przez Jerzego, które można zobaczyć w muzeum Cooka w Whitby, do dzisiaj zdumiewają trafnością obserwacji i precyzją wykonania. Podobną precyzją i dokładnością charakteryzowały się wykonane wówczas mapy. Według kapitana Zbigniewa Dzwonkowskiego największe błędy w zarysie linii brzegowej, współcześnie wychwycone za pomocą systemu nawigacji satelitarnej, nie przekraczały 0,5 mili morskiej!

Postój wykorzystujemy, by porozmawiać z naukowcami radzieckimi, posłuchać o ich doświadczeniach i opowiedzieć o swoich. Wiemy, że już wkrótce, po zakończeniu połowów kryła zaczniemy łowić ryby, jednakże angielskie mapy, którymi dysponujemy, nie są dla nas wystarczająco dokładne, gdy idzie o ukształtowanie dna. Z tego, co mogliśmy zaobserwować na sondach, pełno tu niewyglądających zachęcająco szczytów, głębokich dolin, uskoków i dziur. Zresztą w myśl zasady „co na brzegu, to pod wodą” niczego innego być nie mogło. A jednak Rosjanie jakoś tu łowią siatkami dennymi! W trójkę ze Staszkiem Cichozem i Markiem Szulcem idziemy na radziecki statek. Trafiamy na bratnie dusze, moi koledzy doskonale mówią po rosyjsku, znają realia i tak krok po kroku udaje nam się dotrzeć na mostek „Akademika Knipowicza”. Na takiej samej angielskiej mapie, którą i my się posługujemy, ktoś pracowicie i dokładnie wytarł gumką wszystkie wcześniejsze naniesienia. Zostały tylko delikatne chmurki punktów odcisniętych przez nóżki cyrkla. To wystarczyło Markowi... mogliśmy pójść na ryby! Jednocześnie, choć niezależnie od nas, działały inne zespoły zbierające różnorakie informacje praktyczne. Wspomina Antoni Kurowicki z „Siedleckiego”:

...Od Rosjan można się było wiele nauczyć. Jednego wieczoru podejmowaliśmy w naszej kabinie kilku chłopaków z „Knipowicza”. W słoikach, które z sobą przynieśli był... kawior pochodzący z ryb antarktycznych. Smakował znakomicie, toteż z ciekawością słuchaliśmy, w jaki sposób został przygotowany, a Wiktor Kołodziejski notował: ...kergulena ma białą, drobnoziarnistą ikrę i stosując czarny spóżywezy barwnik można zamienić ją w kawior astrachański. Inne ryby, jak kłykacz czy szczękacz mają ziarna ikry większe, koloru pomarańczowego i żółtego. Gonady należy przetrzeć przez sito o odpowiedniej wielkości oczek, oddzielając w ten sposób ziarna ikry od błon i naczyń krwionośnych. Najważniejszą sprawą jest przygotowanie odpowiedniej solanki, najprościej „na surowe jajko”, które powinno pływać częściowo wynurzone. W solance o takim stężeniu ikra nie może być przetrzymywana dłużej niż 4 minuty, przy czym cały czas trzeba uważnie obserwować, czy ziarna ikry nie ulegają odkształceniu. Zasoloną ikrę należy dokładnie odcedzić, włożyć do słoika, zalać oliwą i przechowywać w chłodnym miejscu. Nieco później, gdy już zaczęliśmy łowić ryby, mieliśmy okazję przekonać się, że receptura była i prosta, i dobra. W 1978 roku w rejse na „Gemini” z kapitanem

Włodzimierzem Woźniakiem byłem już pokładowym ekspertem w dziedzinie kawiorologii.

Gdy jest czas rekreacji, musi być też nocne życie, portowe tawerny i spelunki, bójki, śpiewy, dziewczyny... Wieczorem, włącząc się sporą grupą po przystani w poszukiwaniu tych atrakcji, wpadamy na genialny pomysł, by urządzić „party na kitoboju”. Koledzy skutecznie przekonują mnie, bym wyprawił swoje imieniny o kilka dni wcześniej. Biegnę więc na statek po „zabawki” i już wchodzimy na „Albatrosa”. Słabe światło latarki rozjaśnia ciemność, jest wilgotno i zimno. „Napalimy pod kotłem!”, ktoś przynosi kawałki drewna, stary materac, kartony... Po chwili z komina wali dym, otwarty piec to nasz kominek, śpiewamy, jesteśmy w Antarktyce. Wtedy to po raz pierwszy usłyszeliśmy od naszego radiooficera Andrzeja Beima jego niesamowitą opowieść o kobiecie z Montevideo, która miała... trzy piersi. Po jakimś czasie, gdy już naprawdę byliśmy całkowicie zrelaksowani, pod statek podjeżdżają Anglicy z bazy, którzy dają nam do zrozumienia, iż nie sądzą, by uruchamianie i uprowadzanie przez nas łowczego statku wielorybniczego było czymś właściwym. Wkrótce jednak przyłączają się do nas, a później jeszcze zabierają do siebie. Nocne życie w Grytviken i zapisane przez Jurka Porębskiego wspomnienia...

Twarde miał serce stary Larsen  
Bystre spojrzenie, pewną dłoń  
Wścickła robota dzień i noc,  
Holują wielorybi kłoc  
Poprzez zatoki modrą toń.

Nie ma już wielorybich stad  
Gryzie rdza harpunu ostrą pikę  
Nie ma już ludzi z tamtych lat  
Dziewiczy wrócił czas w Grytviken.

Zakaszła krwawo stary waleń  
Dotęła go harpunu stal  
Spłynęły tony mięsa krwią,  
Dziś białe kości w piachu tkwią  
I w piasek wsiąkł historii szmat.

Stary kitoboj stoi w porcie  
Pełniąc ostatnią ze swych wacht.  
Już nie wypłynie stary wrak  
Na wielorybich ścieżek szlak  
Zaryty dziobem w plaży piach.

Wracamy na łowisko. Znow poszukiwania i połowy kryła. Zaczyna się sezon jesiennych sztormów, toteż coraz częściej zmuszeni jesteśmy chronić się pod osłonę wysokich, coraz bardziej ośnieżonych brzegów Georgii Południowej. Jeszcze raz wchodzimy do Grytviken po wodę, z radzieckiego zbiornikowca dostajemy paliwo. Pod koniec marca rozpoczynamy upragnione połowy ryb. Mam teraz pełne ręce roboty jako ichtiolog. Załoga przetwórnicy pod batutą technologa Rysia Sołtysika stara się opracować jak najwłaściwsze sposoby zagospodarowania nowego surowca i wykorzystania parku maszynowego. Produkowane są tusze, filety ze skórą i bez skóry oraz... kawior z nototeni i ryb białokrwestych.

Zapada decyzja o skróceniu rejsu. 29 marca rozchodzimy się z „Profesorem Siedleckim”, który przez Montevideo i Las Palmas wraca do kraju. My za kilka dni ruszymy do Kapsztadu. Jeszcze na koniec Bogdan Czubasiewicz popisał się swoim poczuciem humoru i pomysłowością. W „Głosie Szczecińskim” z datą 1 kwietnia ukazał się artykuł: „Wieloryb w sieciach «Tazara»”.

To był niezwykley polów... obciążenie włoka było tak ogromne, że windy trałowe z ledwością wybierały dziesiątki metrów siatki... Jakież było nasze zdziwienie, gdy w worku stwierdziliśmy obecność... wieloryba. Był to ponad 30-tonowy finwal... 20 metrów długości. Załoga „Tazara” postanowiła ofiarować finwala Muzeum Narodowemu w Szczecinie. Tak więc już wkrótce szczecinianie i licznie przebywający w tym mieście turyści będą mogli oglądać wielkiego wieloryba. Mielśmy już kiedyś okazję oglądania takowego ssaka, imieniem Goliat, wystawionego na Placu Żołnierza, z importu. Teraz będziemy mieli własnego. Mamy nadzieję, iż dyrekcja Muzeum Narodowego w Szczecinie, która czyni wszystko, by sukcesywnie wzbogacać zbiory morskich eksponatów, uczeszy się tą niezwykley wiadomością.

Bogdan, prawdziwy człowiek morza, od lat obserwował powolną agonię szczecińskiego Muzeum Morskiego, nigdy się z tym nie pogodził i stąd jego sarkazm. Prawdziwe zbiory przyrodnicze w postaci zamrożonych bezkręgowców i ryb, zebrane w czasie wyprawy, zasilły zasoby Muzeum Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu, Muzeum i Akwarium MIR-u w Gdyni oraz wielu innych instytucji naukowych i uczelni. Tomek Linkowski, posiadając odpowiednie zezwolenia i będąc doskonałym strzelcem zgromadził bogatą kolekcję ptaków morskich dla tych placówek.

„Profesor Siedlecki” powrócił do kraju w dniu 8 maja, a 20 maja kierownictwo wyprawy przyjęli w sejmie I sekretarz PZPR Edward Gierek i premier Piotr Jaroszewicz. „Tazar” zakończył swój rejs w Świnoujściu w dniu 2 lipca, przywożąc jako dar dla Ogrodu Zoologicznego w Oliwie siedem żywych pingwinów.

Rozpoczęło się, trwające kilka lat ożywienie, którego sprawcą był krył. Pisał o nim „Żołnierz Wolności”, „Perspektywy”, a nawet „Życie Literackie”, wiele było audycji telewizyjnych. W jednej z nich, „Globie”, wystąpił Daniel Dutkiewicz, który mówił o możliwościach poławiania i przetwarzania kryla. Szymon Kobylński pod wrażeniem tej audycji poświęcił Danielowi mały, satyryczny rysunek, jaki co tydzień ukazywał się na pierwszej stronie tygodnika „Polityka”. Do rysunku dołączony był podpis: „Oczywiście, że krył jest jadalny, dwieście piętnaście instytucji ma tego dowieść za rok”.

Prace wykonane w czasie ekspedycji zostały wysoko ocenione przez ówczesne najwyższe władze państwowe i partyjne. Dzięki temu w następnym sezonie nawigacyjnym stało się możliwe wysłanie wyprawy zorganizowanej przez Polską Akademię Nauk, której zadaniem miało być zbudowanie w Antarktyce polskiej lądowej stacji naukowo-badawczej. W wyprawie tej polskie rybołówstwo dalekomorskie odegrało znaczącą rolę. W grudniu 1976 roku, tym razem tuż przed Sylwestrem, wypływa z Gdyni trawler „Dalmor” należący do Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”, dowodzony przez kapitana Zenona Krzymińskiego, a 31 grudnia o godzinie 20.10, cóż za masochizm, statek Polskich Linii Oceanicznych „Zabrze” pod kapitanem Marianem Lisem. Kapitan Krzymiński do dzisiaj pamięta wszystkie, nawet najdrobniejsze szczegóły z tamtego okresu:

W IV kwartale 1976 roku, gdy wróciłem z rejsu na Morze Północne, na statku pojawił się dyrektor „Dalmoru” Włodzimierz Kłosiński z komandorem Franciszkiem Wróblem z Marynarki Wojennej. Chcieli zasięgnąć mojej opinii, czy statek mógłby wziąć udział w wyprawie do Antarktyki, przewożąc ludzi i sprzęt. Uważałem, że tak, gdyż „Dalmor” posiadał wzmocnienia lodowe, załoga była opływana w warunkach polarnych, a w kabinach, po zmustrowaniu załogi przetwórci, można było wygospodarować wystarczająco dużo miejsca dla członków ekipy budowlanej i naukowców. Był tylko jeden formalny problem do rozwiązania, to nie był statek pasażerski i nie mógł przewozić takiej liczby pasażerów. Z kolei ludzie z ekipy nie mieli odpowiednich kwalifikacji, by zamustrować jako rybacy. W końcu wymyśliłem, że popłyną jako praktykanci i to był ten jedyny raz kiedy, w takiej liczbie, jako praktykanci popłynęli ludzie z takim wykształceniem, doktorzy nauk, docenci, kapitanowie i majorzy Wojska Polskiego. Myślę, że wielu z nich przechowuje w swoich prywatnych archiwach, jako cenne pamiątki z rejsu, swoje książeczki żeglarskie.

Tak więc „Dalmor” wiezie 58 członków ekipy PAN-u oraz 170 ton sprzętu i wyposażenia, „Zabrze” – kilkunastu członków ekipy i ponad 2500 ton ładunku. 26 stycznia „Zabrze” przekracza 60 stopień szerokości południowej i kieruje się w rejon Szetlandów Południowych. Tutaj musi zapaść

ostateczna decyzja, na której z wysp zostanie zbudowana stacja. Można sobie wyobrazić, co czuł wtedy Stanisław Rakusa-Suszczewski, kierownik wyprawy. Będąc doświadczonym polarnikiem, wiedział, jakie kryteria musi spełniać wybrane miejsce. Ważne, by najbliższy obszar był interesujący z punktu widzenia przyszłych badań naukowych, by stacja miała wystarczającą przestrzeń dla rozbudowy i by mogły tu w miarę bezpiecznie kotwiczyć statki przywożące zaopatrzenie i wymieniające się załogi stacji. Po kilku krótkich przymiarkach wybór pada na Zatokę Admiralicji na Wyspie Króla Jerzego. 28 stycznia „Zabrze” rozpoczyna wyładunek. 2 lutego do Zatoki wpływa „Dalmor” i włącza się w budowę stacji. Relacjonuje kapitan Krzymiński:

Miałem w załodze wspaniałych ludzi. Wszyscy, którzy nie byli bezpośrednio zaangażowani w obsługę statku, brali udział w pracach przeładunkowych, transportowych i budowlanych. Wykorzystywaliśmy sprzęt dostarczony przez wojsko: amfibie, pontony, dźwigi, kutry-pchacze... Z pontonów zostały zbudowane 3 wyspy-tratwy, każda zdolna przewieźć jednorazowo kilkadziesiąt ton ładunku. Nasza załoga budowała halę, zresztą nazywaną halą Dalmoru. Pracowaliśmy po 16-18 godzin na dobę. Halę taką w kraju budowano by pół roku, myśmy skończyli ją w 57 dni. Podczas prac na lądzie posiłki dla ekip budowlanych były przygotowywane na naszym statku i dostarczane w specjalnych pojemnikach na ląd. 10 lutego do Zatoki Admiralicji weszły „Profesor Siedlecki” i „Gemini”. Przyszedł sztorm, wiało 11<sup>o</sup>B, a następnego dnia nawet więcej. „Zabrze” zostało zerwane z kotwicy i trzeba było odciąć zacumowany do burty ponton z ładunkiem. Przy okazji zatonął kuter. Na lądzie działały się rzeczy straszne: namioty, w których byli ludzie, zostały zniszczone, szczęściem nie miały podłóg! W powietrzu latały deski, pokrywy od skrzyń, części wyposażenia. Wiatr wyssał i unióś w powietrze zawartość sławojki, trafiając nią w jednego z budowniczych, który, jakby coś czując, wyjątkowo w tym dniu używał kasku ochronnego. Otarliśmy się prawie o skraj katastrofy ekologicznej, gdyż zgodnie z postanowieniami Traktatu Antarktycznego, by zapobiec przedostawaniu się do środowiska substancji obcego pochodzenia, to co jest w sławojce, winno być co jakiś czas palone z użyciem napalmu. Największym jednak problemem byli ludzie uwięzieni na wyspie, wyczerpani, zmarznięci i głodni. Kapitan „Gemini” Zbigniew Dzwonkowski zdecydował, by zrzucić na wodę krytą szalupę ratunkową i dostarczyć na wyspę gorące jedzenie. Gdy wiatr się nieco uspokoił, wypłynąłem pontonem na poszukiwanie tratwy. Znalazłem ją pod nawisami ścian lodowca, z których w południe odrywały się kawały lodu. Odzyskałszy tratwę, a na niej kilka ton beczennego cementu. Niestety pozostała część ładunku została wcześniej zmyta przez rozszalałe morze. W czasie tej trudnej operacji cudów zręczności i odwagi dokonywali bosman Władysław Wetula i starszy rybak Józef Gawryś. Później, już na statku, chief mechanik Lech Goszczyński, bardzo zdolny inżynier, postanowił



skonstruować domowym sposobem nowy, zastępczy hydrofor w miejsce tego, który utonął! Nieopodal stacji cieśla statkowy zbudował ładną kapliczkę Świętej Teresy, która jest bardzo czczona w Argentynie. Pomijając powody, dla których zwykle buduje się kapliczki, był to również nasz ukłon w stronę blisko położonego kraju – sąsiada. Zaraz po tym okazało się, że dla jednego z komandorów i dla zastępcy kierownika wyprawy ds. ogólnych, jest to problem. Nie chcąc, by cieśla miał później jakieś kłopoty, napisałem pismo, że działał on na moje polecenie. Rakusa, gdy o tym usłyszał, powiedział: „Nie martw się, jak będzie trzeba, to i księdza zawołamy”. Z takimi ludźmi byłem w Antarktyce!

Nie zawsze jednak porozumienie między ludźmi nauki i rybakami układało się tak dobrze. Pamiętam z „Tazara” kontrowersję co do decyzji czy jeszcze nadal łowić kryla, czy zacząć już łowić ryby. Pamiętam, ile taktu dyplomatycznego kosztowało wypracowanie kompromisu pomiędzy interesami czystej nauki i czystego rybołówstwa. Teraz znów ten sam „Tazar”, ale tym razem pod kapitanem Janem Ginterem wpłynął do Zatoki Admiralicji z zamiarem przekazania ładunku ryb i mączki na „Zabrze”. Gdy kapitanowie Lis i Ginter drogą radiową uzgadniali szczegóły operacji przeladunkowych, do rozmowy włączył się kierownik wyprawy: „Mówi kierownik wyprawy, Stanisław Rakusa-Suszczewski, przypominam, że ostateczne decyzje w sprawie przeladunku należą do mnie...”. Na to kapitan Ginter, znany we flocie z porywczości i ciętego języka, chwycił mikrofon i wypalił: „Mówi kapitan Jan Ginter. Panie Rakusa, jak pana nie pierdolą, to niech pan nie fika nogami!” Można powiedzieć, że wszyscy mieli w jakimś stopniu rację. Kapitan Ginter, póki była dobra pogoda chciał jak najszybciej pozbyć się tego, co złowił i wznowić połowy ryb, kapitan Lis pragnął zdobyć ładunek, by nie płynąć pusto, bo to i stateczność lepsza, i parę dodatkowych złotych się zarobi, a Rakusa-Suszczewski, będąc kierownikiem wyprawy, obawiał się, czy dodatkowe transakcje nie zakłócać prac przy budowie stacji. Koniec końców, mimo tych i innych zdarzeń, stacja rozpoczęła działalność 26 lutego, gdy z radiostacji popłynął w eter następujący komunikat w pięciu językach:

Tu Stacja Antarktyczna im. Henryka Arctowskiego Polskiej Akademii Nauk na wyspie King George w archipelagu Szetlandów Południowych, położona na 62 stopniu 10 minucie szerokości geograficznej południowej i 58 stopniu 28 minucie 7 sekundzie długości zachodniej. Stacja im. H. Arctowskiego rozpoczęła swoją działalność dziś o godzinie 3.25 czasu Greenwich. Nasz sygnał wywoławczy 3ZL30, 3ZL34, częstotliwości 7514 i 8054 kHz. Temperatura powietrza 4,3°C, ciśnienie 962 milibara, zachmurzenie 0,8, prędkość wiatru 7 m/s.

W okresie gdy budowano Stację im. H. Arctowskiego, na wodach przyległych działała II Morska Ekspedycja Antarktyczna, zorganizowana przez Morski Instytut Rybacki i kierowana przez Zbigniewa Karnickiego, który przy okazji pełnił rolę specjalnego korespondenta „Życia Warszawy”. W wyprawie uczestniczyło 5 statków: wspomniane już „Profesor Siedlecki”, „Gemini” i „Tazar” oraz „Manta” dowodzona przez kapitana Kazimierza Augustyniaka i „Rekin”, na którym kapitanem był Wincenty Kuriata, a zastępcą kapitana ds. zwiadu – Elżbieta Oblamska. Na każdej z tych jednostek były bardziej lub mniej liczne ekipy naukowe, które miały zadanie prowadzić badania środowiska, kryła i ryb. „Siedlecki” opuścił Gdynię 15 grudnia 1976 roku i bez przeszkód dotarł do południowo-wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej. Tutaj w rejonie Montevideo statek doznał bezprecedensowej awarii. Została wyłamana tuleja, zamocowana w dniu statku z osadzonym w niej oscylatorem echosondy. Jednostka szybko zaczęła nabierać wody i tylko dzięki błyskawicznemu zamknięciu koferdamu statek nie poniósł większych strat w wyposażeniu. Wszystkie późniejsze analizy wskazywały jednoznacznie, że musiał dokonać tego wieloryb nurkujący pod dnem statku! Niestety, w najbliższej położonych portach nie było możliwości technicznych pozwalających usunąć uszkodzenie bez wchodzenia na suchy dok. Po dłuższych poszukiwaniach okazało się, że taka naprawa jest możliwa dopiero w Port Stanley na Falklandach. Ekipa nurków, która dokonała bardzo trudnej operacji założenia plastra, została uhonorowana w mesie przez załogę owacją na stojąco. Następnego dnia statek gościł na pokładzie oficjalne osobistości portu. Wspaniała atmosfera spotkania i zawarte przyjaźnie sprawiły, iż Port Stanley stał się dla „Siedleckiego” bez mała drugim portem macierzystym. Jest godne podkreślenia, iż tym razem w zespole badawczym znalazły się aż 4 kobiety, tj. 400% więcej niż w pierwszej wyprawie, kiedy to pleć piękną reprezentowała jedynaczka, Anna Łopatowska z Instytutu Ekologii PAN. Wcześniej jeszcze w wyprawie „Siedleckiego” na Kergueleny uczestniczyła Anna Kunde z Zakładu Technologii MIR-u. Warto tu przypomnieć, że pierwszymi kobietami na statkach badawczych MIR-u były Krystyna Wiktor i Barbara Karnicka, które w 1967 roku popłynęły „Wiecznym” na łowiska afrykańskie. Wspomina Z. Karnicki:

Obecnie na „Siedleckim” jest ich (pań) aż cztery: mgr Danuta Strzelecka i mgr Ewa Tomaszewska z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni oraz mgr Zofia Szybowicz z Akademii Rolniczej w Szczecinie i dr Anna Jakubiec-Puka z Instytutu Biologii Doświadczalnej im. Nenckiego w Warszawie (...). Adaptacja wszystkich pań do warunków morskich nastąpiła bardzo szybko, ponieważ prawie wszystkie z nich miały już wcześniejsze spotkania z morzem (...). Załoga „Siedleckiego” początkowo przyjęła panie z rezerwą. Trudno się temu dziwić,

bowiem nie przestrzegały one zwyczajów i gwary marynarskiej. Na bulaje mówiły okna, na kabiny – pokoje, na mesę – stołówka, na skrzydło mostka nawigacyjnego – balkon. Szybko jednak rezerwa stopniała, zamieniając się w ogólną sympatię... i zmiękcżając, przy okazji, marynarskie języki i obyczaje... „Fraucymer kapitana Babiaka” był dla naszego statku przedmiotem dumy, a dla załóg innych statków obiektem zazdrości. Kapitan Zbigniew Dzwonkowski, znany z dobrych manier i kurtuazji wobec dam, postawił sobie za punkt honoru, iż zaprosi na „Gemini” „fraucymer”, by pokazać, jak wygląda prawdziwy rybacki statek. Przez dłuższy czas warunki pogodowe nie pozwalały na wizytę, wreszcie w jednej z zacisznych zatok doszło do „transakcji”. Na „Gemini” popłynęliśmy szalupą „Siedleckiego”. Przy trapię panie zostały powitane przez kapitana Dzwonkowskiego i oficerów ubranych w wyjściowe mundury. Zwiedzanie rozpoczęliśmy jak zwykle od mostka, po czym przeszliśmy na „skromny poczęstunek” do salonu kapitańskiego. Już przy deserze zorientowałem się, że statek zaczął płynąć! Zapytany, kapitan Dzwonkowski spokojnie, jak gdyby nigdy nic, wyjaśnił, iż warunki pogodowe nagle pogorszyły się do tego stopnia, że kapitan Babiak nie zgadza się na wysłanie szalupy, a przejęcie gości będzie dopiero możliwe w lepiej osłoniętej zatoce Cumberland, gdzie właśnie płyniemy! Przecież to 6 godzin drogi! Czy była to próba porwania Sabineek i zmowa dwóch kapitanów, starych przyjaciół...?

Kobiety na pokładzie... „Siedlecki” wchodzi do Grytviken uzupełnić zapas wody i spotkać się z radzieckim naukowo-badawczym statkiem „Okiean”. By uzgodnić z bazą angielską (British Antarctic Survey) warunki postoju, Zenon Ganowiak, członek ekipy naukowej, a w cywilu profesor Akademii Medycznej w Gdańsku, płynie szalupą na ląd. Jest zgoda na zacumowanie do nabrzeża i równocześnie jesteśmy zaproszeni do angielskiej bazy na wieczorne spotkanie. Karnicki wspomina:

Mimo iż dobrze mówię po angielsku, niestety znacznie gorzej po szkocku, wydawało mi się, że nie do końca dokładnie zrozumiałem radiowe zaproszenie. Była tam jakby mowa o naszym zespole baletowym! Wieczorem, gdy zjawiamy się w angielskiej bazie, oczywiście z całym „fraucymerem”, wita nas szkocki zespół ubrany w piękne kilty, a komendant David Orchard proponuje, by panie skorzystały z pokoju na górze i przebrały się... Pytam Davida wprost, o co tutaj tak naprawdę chodzi? „Gdy Zen był szalupą, mówił, że macie na pokładzie kobiety, spytałem, co robią i dowiedziałem się, że tworzą zespół baletowy...” Tego wieczoru nie było występów baletowych, a tylko zwykle, najchętniej wolne, tańce w przemiłej atmosferze bazy. A swoją drogą, ciekawe czy Zen miewa taką fantazję również w medycznych sprawach...? Postój w Grytviken to wspólny wypad na narty z Davidem, mecz piłki nożnej z naukowcami brytyjskimi przegrany przez nas 7 : 0, naprawa zniszczonego przez słonie morskie ogrodzenia cmentarza i złożenie na grobie Shackletona metalowego

wieńca z napisem: „Bohaterowi Antarktyki załoga RV «Profesor Siedlecki»”. Od zastępcy kapitana do spraw politycznych ze statku „Okiean” dowiedziałem się, że Shackleton był zajadłym antykomunistą i z tej racji on, *pierwszy pomocznik* domaga się, abyśmy wieńiec usunęli. Takie to były czasy. Wy tłumaczyłem, że wieńiec przeznaczony jest nie dla antykomunisty, a dla bohatera Antarktyki i na tym sprawa stanęła. Najbardziej jednak z całego postoju zapamiętałem wieczór spędzony na „Okieanie” z jego kapitanem. Potomek kniaziów gruzińskich, co widać było i w postaci, i w sposobie bycia, podejmował mnie niezwykle serdecznie, oczywiście był doskonały koniak gruziński, kawior, jesiotr i... czerwona, kiszona, chrupiąca kapusta, którą zawsze na rejs przygotowuje mu jego matka. Do późnej nocy rozmawialiśmy o naszych krajach, rodzinach i pracy, tak jak rozmawiają ludzie z tej specjalnej branży, spotykający się gdzieś daleko w morzu. Natrafić na takiego rozmówcę, w takim miejscu, w takim czasie to dobro, o którym długo się pamięta. Natomiast materialną pamiątką, jaką przywiozłem z Grytviken były przeogromne rogi renifera podarowane mi (bez żadnych podtekstów) przez Davida z życzeniami, by zdobyły mój domek letniskowy. Rogi były tak wielkie, że musiały być przewożone na pokładzie, a z domku letniskowego zostały skradzione dopiero po wybicju przez „gości” ogromnej dziury w ścianie. Następnego roku na Boże Narodzenie David Orchard przysłał mi list, w którym dziękował za piękną choinkę, którą załoga „Siedleckiego” pozostawiła na grobie Shackletona i którą on, niestety, musiał stamtąd zabrać ze względu na specjalny status wyspy będącej rezerwatem przyrody. Świerczek, już prawie świerk, dobrze przechował się w szklarni bazy brytyjskiej i teraz pięknie przystrojony, przypomina wszystkim pracującym w bazie święta w rodzinnym kraju.

Na początku lutego „Gemini” jako pierwszy polski statek rybacki przekroczył południowe koło polarne, nieco później w tym samym rejonie za południowym kołem podbiegunowym znalazły się „Profesor Siedlecki” i „Tazar”. Dla kapitana Dzwonkowskiego fakt ten miał szczególne znaczenie, gdyż 25 lat temu dowodził trawlerem „Polesie”, który także jako pierwszy polski statek rybacki po II wojnie światowej przepłynął północny krąg polarny idąc na Morze Barentsa. Karnicki pisał dla „Życia Warszawy”:

8 lutego br. o godz. 15.00 czasu warszawskiego, wśród lodów (...) pierwszy w historii polskiej marynarki statek rybacki przekraczał odległe od Polski o prawie 14 tysięcy kilometrów południowe koło podbiegunowe (...) na wyścielonym czerwonym chodnikiem pokładzie statku zebrała się cała załoga. Honorowe miejsce zajął Neptun-Rex w otoczeniu czterech pingwinów. Kapitan Dzwonkowski zameldował przez radio kierownictwu ekspedycji o zbliżaniu się historycznego momentu (...) w krótkim przemówieniu złożył całej załodze gratulacje (...) przypomniał, że uroczystość odbywa się prawie dokładnie w

tym samym miejscu i w 80 rocznicę dokonania takiego samego wyczynu przez dwóch polskich uczonych A. Dobrowolskiego i H. Arctowskiego na statku „Belgica”...

A na „Siedleckim”:

17 lutego br. nasze panie dostały niecodziennego zaszczytu – chrztu antarktycznego. Jako drugie w historii Polki przekroczyły południowy krąg polarny (pierwsza była pani Alina Centkiewiczowa). Przekraczały go zgodnie, trzymając się pod ramię, w równym szeregu, aby nie było później dyskusji, która z nich była pierwsza...

Tymczasem połowy, których dokonywały statki, choć trudne, były na tyle zachęcające, że przedsiębiorstwa skierowały tu większą liczbę trawlerów. Szczególny problem stanowiło odpowiednie przygotowanie sieci do połowów dennych na skalistym gruncie. Dla załóg statków „Dalmoru” był to chleb powszedni, gryfici i odrowcy byli natomiast bardziej wyspecjalizowani w połowach pelagicznych. Kapitan Ginter, od lat współpracujący z Władysławem Burawą – specjalistą i konstruktorem sieci z „Odry”, sam będąc również twórcą nowych sieciarskich rozwiązań, wpadł na pomysł, by sieć pelagiczną uzbroić w bobiny. Po kilku próbach udało się i znów po raz kolejny okazało się, jak ważną postacią jest kapitan, jego inicjatywa, kompetencja i instynkt rybacki. Statki zachodziły do Grytviken po wodę, a także by dać załogom możliwość zejścia na ląd, przynajmniej na krótki czas. Kapitan Dzwonkowski, który zawiązał tu miesiąc po „Siedleckim” wspomina:

Gdy byliśmy z chorym na Falklandach, gubernator zapytał czy, skoro wracamy na łowiska przy Georgii Południowej, nie zgodzilibyśmy się zabrać poczty dla angielskiej stacji naukowo-badawczej? Dla nas było to pytanie retoryczne, gdyż czym jest oczekiwanie na listy, my rybacy od zawsze wiedzieliśmy najlepiej. Zanim przycumowaliśmy, na nabrzeżu zgromadzili się wszyscy mieszkańcy stacji. Po opuszczeniu trapu i przekazaniu im przesyłki, a było tego cała beczka, naukowcy porwali mnie na ramiona i ponieśli w kierunku bazy. Ich entuzjazm mierzony w kilogramach był ogromny, bo, nie chwając się, ważyłem wtedy 120 kg! Okazało się, że były to pierwsze listy od blisko pół roku. Siedzieliśmy w przytulnej salce, a komendant stacji wyczytywał nazwiska adresatów, później była już tylko nabożna cisza i skupienie... Pożegnany zostałem w sposób szczególny. Komendant przyniósł ze szklarni kilka własnych, tu wyhodowanych pomidorów i pokroił je na małe cząstki. Każdy z naukowców podchodził do mnie jeszcze raz dziękując za listy, życzył nam dobrych połowów, po czym wznosił pomidorowy toast. Te pomidory były dla nich czymś niecodziennym, dlatego też przezwornie nie wspominałem o tym, że w naszej statkowej chłodni mamy ich pod dostatkiem.



Nie zawsze jednak zawinięcia statków do Grytviken miały taki przebieg. Trzeba pamiętać, iż w opuszczonej faktorii wielorybniczej było jeszcze wiele pozostałości z okresu, gdy przerabiano tu surowce pozyskiwane z wielorybów. W jednym z magazynów znajdowały się pojemniki z alkoholem metylowym! Wiesław Błady w „Polskiej flocie rybackiej w latach 1921-2001” tak krótko wspomina tragiczne zdarzenie z tego okresu: „2.06.1977 r. – «Lyr» (GDY 323), trawler typu B-22 z PPDiUR «Dalmor» Gdynia – w porcie Grytviken w Płd. Georgii zbiorowe zatrucie alkoholem metylowym, zmarł... młodszy rybak przetwórstwa”.

Połowy trwały, niektóre statki miały już prawie pełne ładownie i groził im przymusowy postój w oczekiwaniu na statki łącznikowe. Niestety łącznikowce opóźniały przybycie i dla kierownictwa ekspedycji było logiczne, by mrożoną rybę i mączkę przeladować na płynący do kraju, prawie pusty „Dalmor”. Rzecz w tym, że flota łowiła przy Georgii Południowej i statek powinien tu po ładunek dopłynąć, a na to nie było zgody kierownika wyprawy PAN-u. Znów dały o sobie znać rozbieżności w widzeniu interesów nauki czystej i rybołówstwa, przy czym jakby zupełnie zapomniano, że liczy się tylko jeden wielki, wspólny interes, polski! Dopiero interwencja u najwyższych władz w Warszawie pozwoliła skierować „Dalmor” tam, gdzie pozostawała flota. Wtedy, po raz kolejny, okazało się, jaką postacią w rybołówstwie jest kapitan Zbigniew Dzwonkowski! Do rozpoczęcia przeladunków były potrzebne odbijacze, którymi dysponują tylko łącznikowce i bazy. I tutaj wystarczyła tylko jedna radiowa rozmowa kapitana z kierownikiem floty radzieckiej. „Zbigniew, dla ciebie wszystko!” „Dalmor” z pełnym ładunkiem, w dniu 17 maja 1977 roku o godzinie 11.50 uroczyście zacumował w Gdyni, kończąc swoją historyczną misję.

„Profesor Siedlecki” pozostawał w rejonie badań do początku maja, po czym wokół przylądka Horn popłynął do Callao w Peru, gdzie przed rejssem na północno-wschodni Pacyfik wymieniono większość załogi. Zanim to jednak nastąpiło, statek przeżył najpotężniejszy sztorm w całej swojej karierze. Karnicki wspomina:

Byliśmy na morzu Scotia, przechodził kolejny niż, rosła siła wiatru i z nią stan morza. Kapitan Babiak zdecydował, by zmienić kurs, zwolnić i rozpocząć sztormowanie. Nadeszła noc, drzemałem w koi, usiłując zasnąć, czułem, jak statek ciężko pracuje na fali. W jakimś momencie kapitan poprosił mnie do siebie. Pokonując krótki korytarz i schody, z trudem utrzymywałem równowagę chwytając się poręczy, chwilami pozostawałem w stanie nieważkości, gdy statek nagle walił się w głęboką dolinę. Wreszcie gdy dotarłem na mostek, zobaczyłem,

że jest naprawdę bardzo źle. Wokół piętrzyły się ogromne, białe od piany ściany – góry, na które z ogromnym trudem wspinał się statek. Wachtowi tkwili na swoich stanowiskach, panowało milczenie, potworne wycie wiatru i huk morza głużyły wszystko. Kapitan odwołał mnie na bok. „Widzisz jak to wygląda, wiatr osiąga szybkość 200 km/godz., a w porywach jeszcze więcej. Statek nie ma już wystarczającej mocy, by płynąć pod wiatr, momentami staje, a nawet cofa się, tracimy sterowność. Nasza burta to jak żagiel «Daru Pomorza»! Gdy obróci nas bokiem do fali, będzie koniec! Musimy podjąć decyzję, czy budzić załogę”. Spytałem tylko: „budzić załogę, po co?” Spojrzeliśmy sobie głęboko w oczy... Nad ranem siadło, pozostał tylko wielki rozkołys morza. Wtedy zrozumiałem, co to znaczy być związanym ze statkiem na śmierć i życie.

Kapitan Miron Babiak dowodził „Siedleckim” jeszcze przez wiele lat, przy czym te pierwsze antarktyczne rejsy zaznaczyły się w jego życiu i karierze w sposób szczególny. Dzięki nim został uhonorowany wysoce prestiżowym tytułem Gdańszczanina Roku 1977, rok wcześniej ten sam tytuł przyznano kapitanowi Karolowi Olgierdowi Borchardtowi...

W następnym sezonie nawigacyjnym 1977/1978 Morski Instytut Rybacki zorganizował wspólnie z przedsiębiorstwami połowów dalekomorskich i na podobnych zasadach jak poprzednio, kolejną, III Morską Ekspedycję Antarktyczną. Tym razem flagowym statkiem wyprawy był „Profesor Bogucki” dowodzony przez kapitana Jana Sokołowskiego, a kierownikiem rejsu był Zbigniew Ziembo. Pozostałymi statkami wyprawy były: „Sagitta” – kapitan K. Kopański, „Gemini” – kapitan Z. Dzwonkowski, „Sirius” – kapitan T. Brzeziński i „Manta” – kapitan K. Augustyniak. Na każdej jednostce pracowały kilkusobowe grupy naukowców różnych specjalności: biolodzy, oceanografowie, technolodzy, mechanizatorzy przetwórstwa, sprzętowcy, w sumie 26 osób.

W czasie kiedy statki „Gemini” i „Sirius” prowadziły prace w rejonie morza Scotia, „Manta” dokonywała zwiadu na Oceanie Indyjskim w okolicy Kerguelenów, Wysp Crozeta i Ziemi Enderby. Kapitan Augustyniak sporządził po rejsie obszerny raport doskonale oddający klimat rejsu, panujące warunki nawigacyjne i trudne problemy, z którymi trzeba było sobie radzić.

„Manta” w dniu 27 października rozpoczęła poszukiwania przy Wyspach Księcia Edwarda i wyspie Marion, jednakże nie odniosła sukcesów połowowych, a wręcz przeciwnie, podczas trałowania na stoku szelfu została podarta sieć. Podobne rezultaty odnotowano przy Wyspach Crozeta, stwierdzono jedynie, że szelf po ich zachodniej stronie jest dogodny do trałowania. Później były już sondowania i poszukiwania przy Kerguelenach i Heard, gdzie praco-

wało kilka statków radzieckich. W dniu 14 listopada „Manta” stanęła na kotwicy w zatoce Morbihan, nad którą położona jest francuska baza meteorologiczna Port aux Francais. W czasie wizyty u gubernatora, który mienił się być potomkiem Potiomkina, pogoda zaczęła się psuć i bezpieczeństwo stojącego na kotwicy statku zostało zagrożone. Kapitan Augustyniak wspomina:

Pozwoliłem starszemu mechanikowi rozgrzebać silnik główny, bo miał jakieś kłopoty z rozdzielaczem powietrza przy starterze. Po przyjeździe na statek kazałem składać silnik w takim stanie, w jakim się znajdował, byle tylko zastartować. Nie było to takie proste, zastartowano tuż przed nadejściem wiatru. Dmuchała ósemka z NW i statek zaczął wlec kotwicę. „Cała naprzód” i wyciąganie kotwicy. Tuż za rufą kipiel. Udało się dzięki temu, że w porę ostrzegłem mnie kapitan „Sojuza”. Po rzuceniu w bezpiecznym miejscu dwóch kotwic, przeczekałem sztorm.

Cały okres pobytu statku w tym rejonie charakteryzował się bardzo trudnymi warunkami nawigacyjno-połowowymi, ciągłymi zmianami łowisk, niewielkimi wydajnościami ryb i kryla, poszukiwaniami wśród pól lodowych oraz dobrą współpracą ze statkami radzieckimi. W dniu 20.11 doszliśmy w lodach do pozycji  $62^{\circ}21' S$  i  $071^{\circ}50' E$ . Spotkaliśmy pierwszy prawdziwy zapis krylowy, ładny zapis. Znajdował się w „oknie” wolnym od lodów, ale pływały tam pojedyncze kry i growlery. Przy wydawaniu trzeba było omijać odłamy lodu, by nie weszły do sieci. Wiatr zmienił się na północny i „okna” wolne od lodu zaczęły się zamykać. Groziło utknięcie w lodach i musiałem uciekać. Zrobiliśmy rundę wokół Kerguelenów. Zatrzymaliśmy się na pozycji  $49^{\circ}00' S$  i  $067^{\circ}10' E$ , gdzie złowiliśmy dorodnego kłykacza, ale mało, około jednej tony. Nazwaliśmy to miejsce Kłykacz Bank. Wróciłem czatować z Rosjanami na „falę” nototenui marmurkowej. W dniu 04.12 wpadło jej 10 ton i znów zera, ale „fala” się nie skończyła. W dniu 07.12 w zaciągu 20 ton nototenui marmurkowej, następane hole zerowe. Tak na bezrybiu wytrzymałem do 06.01. Zerwał się sztorm, więc ruszyłem na południe w rejon IV, robiąc po drodze kontrolne zaciągi. W dniu 10.01 przekroczyliśmy koło polarne, gdzie chyba jako pierwszy statek rybacki łowiliśmy włokiem dennym. Potem poszliśmy dalej na S do Zatoki Prydza. Lodów nie było, gdzieniegdzie górka, a pogoda piękna. Na pozycji  $68^{\circ}21' S$  i  $076^{\circ}19' E$  zrobiliśmy zaciąg krylowy na dość ładnych zapisach. Worek pusty, ale sieć oblepiona maleńkim krylem. Kurs na zachód w kierunku Amery Ice Shelf. Tam gdzie miał być lodowy szelf, była czysta woda. W Mackenzie Bay podeszliśmy na małą odległość do szelfu lodowego celem zrobienia stacji. Brzeg kontynentu, łącznie z Fram Bank zawalony był potężnymi górami lodowymi. Wygląda to pięknie, aż strasznie. Tutaj człowiek czuje się pyłkiem nic nie znaczącym. Idąc na zachód natrafiliśmy na zapisy kryla; zaciąg godzinny – 5 ton. Krył był tak zielony, że aż czarny. Nie widziałem kryla tak intensywnie żerującego. Mączka z niego wychodzi szara. W dniu 26.01 zakończono zwiad krylowy. W dniu 28.01 byliśmy na Ob Sea Mount, gdzie

zrobiliśmy 5 zaciągów; w najlepszym jedna tona skwamy. Następnego dnia na Lena Sea Mount – sieć podarta, zerwane wodze, pękł kabel trałowy...

Tak jakby mało było sztormów, lodów, awarii sprzętu, niskich wydajności połowowych, statek prześladowany był przez niekończące się kłopoty zdrowotne załogi, które zaczęły się już na początku rejsu w Kapsztadzie. Kapitan Augustyniak pisze dalej:

Dnia 20.10 zakotwiczyliśmy na redzie i następnego dnia skierowałem do dentysty 20 osób. To nienormalne, aby po niecałym miesiącu podróży młodzi ludzie biegali do dentysty... W dniu 19.11 doszliśmy do ogromnych pól lodowych. Tego dnia narodził mi się poeta. Steward, pseudonim literacki Polański. Po wybicciu włazu awaryjnego w drzwiach prowadzących do jego kabiny (nie chciał ich otworzyć) wszedłem do kabiny i zostałem z nim sam. Plakał i rozpaczał, leżąc w koi. Placz był przerażający, w tym jakieś słowa bez związku o ziemi kujawskiej, kwiatach, łąkach, tatusiu kochany, żebyś ty wiedział jak ja się męczę i znów ogromny szloch... zrozumiałem, że praca przeszkadza mi w tworzeniu „Wielkich Dziel Kultury Narodowej”. On musi podawać i zmywać za marne grosze, a przez ostatnią noc napisał 5 wierszy, każdy wart 10 tysięcy. W dzień przeszkadza mu praca, a w nocy drugi steward, współlokator gasi światło, bo chce spać. Wystraszyłem się nie na żarty. Trzeba go będzie odstawić do portu i 3 tygodnie diabli wezmą. Zaproponowałem mu zamieszkanie w pomieszczeniu szpitalnym. Gdy wytłumaczyłem, że przecież daję mu warunki do tworzenia i będzie mieszkał sam, zgodził się. Lekarz okrętowy stwierdził, że nie jest groźny dla otoczenia, sobie też nic nie robi, bo ma wielki cel przed sobą. Kłopotów z nim miałem mnóstwo do końca rejsu.

W dniu 08.12 lekarz powiadomił, że rybak przetwórstwa Jan Kowalczyk ma ostre zapalenie wyrostka robaczkowego, konieczna szybka operacja. Natychmiast zarządziłem wybieranie włoka. Nasz lekarz podejmował się operować, potrzebna była sala operacyjna. Zgłosiły się dwie jednostki radzieckie, ale biorąc pod uwagę warunki atmosferyczne, postanowiłem poszukać pomocy w Port aux Français. Połączyłem się z gubernatorem, wieczorem już staliśmy na kotwicy i oddaliśmy chorego pod opiekę trzech lekarzy francuskich. Nami zajął się gubernator. Następnego dnia gubernator złożył wizytę na „Mancie”. Był miły nastrój, kucharze stanęli na wysokości zadania. Nasz gość powiedział potem, że jechał do nas trochę ze strachem. Myślał, że panują u nas takie same wyczaje jak na radzieckich statkach – zaraz po przywitaniu jedna szklanka, potem druga i już nie się nie pamięta. Żartem powiedziałem, że jego ojciec chyba się w grobie przewrócił, bo jak to możliwe, aby jego, potomka Potiomkina, dwie szklanki wódki zmogły. Obok nas przechodziła łódź desantowa ze stadem owiec na pokładzie. Gubernator polecił jej przycumować do naszej burty i przekazać na statek dwa barany. Załoga barany zjadła, pozostawiając kapitanowi skóry na siedzenia w samochodzie... Tymczasem podczas operacji wyrostka

wystąpiły komplikacje, część treści wyrostka rozlała się, grożąc zakażeniem. Lekarze zalecali dostarczyć chorego do szpitala I klasy najpóźniej w ciągu 8 dni. Gubernator sugerował Mauritius, dyrektor Paluch polecił udać się do Port Elizabeth. Późnym wieczorem przejeżdżaliśmy chorego i natychmiast ruszyliśmy w stronę RPA. Następnego dnia zmieniliśmy kurs na Mauritius. Powodem tego był sztorm z dzioba. Szybkość spadła do 8 węzłów, mapa synoptyczna nie napawała optymizmem. Nie zmieściłbym się w 8 dniach zalecanych przez francuskiego lekarza. Chory nie najlepiej się czuł, ja zaś czułem Izbę Morską i prokuratora. W dniu 16.12 zakotwiczyliśmy na redzie Port Louis. Transport chorego do szpitala i zakupy zaopatrzenia. Przypadkowo poznany lekarz hinduski, który kończył medycynę w Polsce, załatwia nam niezbędny zapas leków (pamiętał i miał w wielkim poważaniu naszą „Żytnią”), i już wracamy w rejon Kerguelenów...

W dniu 20.01 w czasie wydawania włoka obciążnik noku sieci uderzył bosmana Mieczysława Wasiaka w nogę i złamał ją. Lekarz okrętowy nogę złożył, ale w ciągu 14 dni konieczne było prześwietlenie. Gdy po 2 tygodniach noga została prześwietlona w Port aux Francais, okazało się, że była złożona idealnie...

To chyba dosyć jak na jeden rejs! Niestety, ogrom wykonanej pracy, zdobycie wielu cennych doświadczeń, wysokie koszty wyprawy i wreszcie poświęcenie załogi, to wszystko straciło wartość w chwili, gdy Francja z dniem 11 lutego 1978 roku poszerzyła swoją strefę ekonomiczną do 200 mil morskich. „Manta” zakończyła wyprawę w ostatnich dniach lutego w Kapsztadzie. Podczas ekspedycji dwa statki, tj. „Profesor Bogucki” i „Sagitta” pod kapitanem Kazimierzem Kopańskim, dokonały wielkiego wyczynu, opływając Antarktydę ze wschodu na zachód, prowadząc badania i poszukiwania koncentracji ryb i kryła, przy czym największy nacisk położono na prace z zakresu techniki połowów i technologii obróbki kryła (odskorupianie, mrożenie, gotowanie, produkcja farszów i mączki). Rozpoczynając swą wokółantarktyczną podróż „Profesor Bogucki” popłynął najpierw w rejon Południowej Georgii, później, w pierwszych dniach stycznia 1978 roku odwiedził stację PAN-u na Wyspie Króla Jerzego, gdzie wysiadł redaktor Bogdan Czubasiewicz, który zbierał materiały do swojej kolejnej książki „U dołu globusa”.

„Profesor Bogucki” i „Sagitta” rozpoczęły właściwą część rejsu, prowadząc poszukiwania wokół wysp i na podwodnych wzniesieniach, między innymi przy Wyspie Piotra I i na wypłyceniach Morza Amundsena. Na Morzu Rossa w dniu 20 stycznia 1978 roku „Profesor Bogucki” osiągnął pozycję 72°33' S i 172°54' E – najdalszy punkt za kręgiem polarnym południowym, do którego kiedykolwiek dopłynął polski statek. Po przebadaniu wód w rejonie



Ballenów oba statki popłynęły na północ, prowadząc obserwacje na wodach szelfowych Wyspy Południowej Nowej Zelandii. W połowie lutego statki weszły do Wellington po zaopatrzenie, tutaj także nawiązano kontakty z naukowcami nowozelandzkimi. Po przeprowadzeniu badań na południowo-wschodnim szelfie Nowej Zelandii, statki podjęły na nowo wcześniej zaplanowaną marszrutę. Tym razem biegła ona dwutorowo. „Profesor Bogucki” płynął jak najbliższej kontynentu antarktycznego, „Sagitta” natomiast penetrowała rejony położone bardziej na północ, przy czym statki pozostawały w stałej łączności radiowej, asekurując się nawzajem. Wyprawa pracowała między innymi przy przylądku Adare, Wyspie Drygalskiego, na podmorskich wzniesieniach Ob i Lena. Zakończenie wyprawy nastąpiło w pierwszych dniach kwietnia w Kapsztadzie.

W kolejnym sezonie nawigacyjnym 1978/1979 w atlantyckim sektorze Antarktyki działała IV Morska Ekspedycja Antarktyczna, w której brały udział statki badawcze: „Profesor Siedlecki” pod kapitanem M. Babiakiem i „Profesor Bogucki” pod kapitanem J. Sokołowskim oraz trawlerzy uczestniczące w zwiadzie rybackim: dalmorowska „Denebola” z kapitanem Michałem Erecińskim i gryfowska „Parma” z kapitanem Z. Kicem. W tym czasie połowiła już tutaj duża flota złożona ze statków różnych bander, wśród których można było naliczyć kilkanaście polskich jednostek. Łowiono wszędzie, przede wszystkim wokół Georgii Południowej, ale również przy Półwyspie Antarktycznym, Szetlandach Południowych, Orkadach Południowych i Sandwiczach Południowych, gdzie odkryto koncentracje przemysłowe znanych już wcześniej ryb oraz takich nowych gatunków, jak: skwama, nototenia żółta, orkada szara i niebieska. Wspomnienia kapitana Zbigniewa Kica dobrze oddają klimat połowów w tamtym rejonie:

Warunki były podobne do tych, jakie pamiętałem z Labradoru i Cieśniny Davisa. Krótkie antarktyczne lato i bardzo często nagle pogarszająca się pogoda utrudniały, a czasami wręcz uniemożliwiały połowy, powodując awarie sprzętu i stanowiąc przyczynę bezpośredniego zagrożenia życia rybaków, szczególnie tych z załogi pokładowej. Gwałtowne wahania ciśnienia atmosferycznego wywoływały u ludzi niedomagania w pracy układu krążenia, a w połączeniu z brakiem słońca, mgłami, śnieżycami i poczuciem oddalenia od domu, sprowadzały stany depresyjne. Narażeni na nie byli szczególnie młodzi członkowie załogi, robiący swój pierwszy rejs, chociaż bywały też przypadki, gdy stary zejman po otrzymaniu niepomyślnych wiadomości z domu, robił rzeczy, o które nigdy wcześniej bym go nie posądził. W samych połowach problemem było dno na ogół skaliste, pełne zaczepów i pojawiających się rozpadlin, a w innych z kolei miejscach tak muliste, że nieumiejętnie poprowadzony tral

denny często kończył się uszkodzeniem sprzętu. Nie mieliśmy dobrych map, każdy statek na podstawie gromadzonych doświadczeń opracowywał własne, „najlepsze” do trałowania trasy, i tutaj szczególnego znaczenia nabierała dobra współpraca i wymiana informacji z innymi statkami. Celował w tym specjalnie kapitan Dzwonkowski, będący skarbnicą wiedzy i autorytetem nie tylko dla polskich załóg. Utrzymywał dobre stosunki ze statkami radzieckimi i NRD, wymieniając z nimi w sposób partnerski informacje. Niektórzy polscy kapitanowie patrzyli na to niechętnie, gdyż bywały sytuacje, kiedy wiadomość o naszych dobrych zaciągach natychmiast sprowadzała w to miejsce kilkanaście obcych jednostek i w tym momencie połowy się kończyły. Równocześnie ci sami kapitanowie często i bez oporów korzystali z podpowiedzi innych. Nikt jednak nigdy oficjalnie nie powiedział złego słowa „admiralowi rybołówstwa”. Dobre rybackie zasady mówią: „Najpierw nałap, a potem powiedz innym” i „Ten kto znalazł, ma pierwszeństwo”, a wcześniej jeszcze rybacy mówili: „Jak masz miękkie serce, to musisz mieć twardy tyłek”. Odwieczny dylemat jak być koleżeńskim i równocześnie dbać o swoje interesy... Jeden z najlepszych rybaków, jakich znałem, kapitan Franciszek Pindara, poławiający w tym czasie „Lyrą”, natrafił na ładne koncentracje ryb w Fiordzie Drygalskiego i nic nikomu nie mówiąc, wyłowił wszystko, uznając, że nie było tam miejsca dla większej liczby statków. Gdy poławiałem „Parmą” przy Południowych Orkadach, ryba zniknęła i wtedy dowiedziałem się od kapitana Dzwonkowskiego, który miał wiadomości ze statków radzieckich, że w Cieśninie Bransfielda, oddzielającej Szetlandy Południowe od Półwyspu Antarktycznego, jest co łowić. Popłynąłem tam, poławialiśmy w pięknej słonecznej pogodzie wśród „zakotwiczonych” gór lodowych. Jedynym problemem było bardzo błotniste i muliste dno, na jakie natrafialiśmy w niektórych miejscach. Załogi „Dalmoru” miały większe doświadczenie w połowach dennych i większe zapasy lepszego sprzętu. Pamiętam specjalne, duże bobiny, tzw. „łunochody”, które radziły sobie nawet z kamienistym dnem. Bardzo pomógł mi wtedy kapitan Zenon Krzymiński, odstępując część swojego wyposażenia. Muszę się przyznać, że mając dość dobre wydajności połowowe, a obawiając się najazdu całej floty, w podawanych wynikach trochę kombinowałem, mówiąc, iż część połowów stanowią rezerwy z poprzedniego miesiąca. Na koniec kapitan Ginter zorientował się, co znaczą moje „rezerwy” i wkrótce już łowiliśmy w dużym, doborowym towarzystwie. W Cieśninie Bransfielda przeżyłem sytuację, którą pamiętam do dzisiaj. Sondując, dostaliśmy dobre zapisy ryb i idąc za nimi, podeszliśmy blisko ogromnej, osadzonej na dnie, lodowej góry stołowej. Przy wietrze dociskającym zatrzymał się nagle silnik główny, wystąpił tzw. *blackout*. Bezwolnie zaczęliśmy dryfować w stronę olbrzymiej białej ściany, o którą z hukiem waliły fale przyboju. Mechanicy rzucili się do maszyny, próbując za wszelką cenę zastartować silnik. Na wszelki wypadek poprosiłem o asystę łowiącego niedaleko kapitana Ercińskiego, który natychmiast awaryjnie wybrał sieć i pospieszył w naszą stronę. Ściana

była bardzo blisko i gdy „Denebola” przystąpiła już do podawania nam kabli, w ostatniej dosłownie chwili z komina wydobył się kłęb dymu, poczuliśmy znajome drganie pokładu, mechanicy zdążyli!

W latach 1978-1982 na statkach „Amarel” i „Rekin” łowił tu kapitan Marian Kosmowski, którego wspomnienia mogą być dobrym uzupełnieniem relacji poprzedniej:

„Rekin” zgubił ster w Antarktyce i został przyholowany do stoczni remontowej w Montevideo. Tutaj, stojąc na kotwicy, oczekiwał aż dno basenu pod dokiem pływającym zostanie odpowiednio pogłębione. Prace pogłębiarskie przeciągały się. Załoga zmęczona bezczynnością i prawdopodobnie pozbawiona należytego nadzoru, pragnąc zdobyć środki na zagospodarowanie czasu wolnego, po nawiązaniu przyjaznych stosunków z miejscową ludnością, zajęła się wymianą barterową. Okazało się wtedy, jak duże jest zapotrzebowanie na nasze ręczniki, pościel, sztućce, żywność, liny, siatki... na wszystko. Urugwaj to biedny kraj i w rezultacie, gdy przylecieliśmy tu z podmianą, statek został огоłocony prawie ze wszystkiego. Na pokładzie były tylko deski trałowe i jedna denną sieć o rozwarciu pionowym 3 m. Później dostarczono nam inną, znacznie lepszą, której rozwarcie pionowe wynosiło już trzykrotnie więcej. Po zamontowaniu nowego steru ruszyliśmy w rejon Georgii Południowej. Pierwszy okres połowów to była jedna wielka lekcja. Dostrajanie sieci, rozpoznawanie miejsc dogodnych do trałowania, interpretacja zapisów echosondy, przetwórstwo... Trudno przecenić koleżeńską pomoc, jakiej doznaliśmy wtedy ze strony innych załóg. Niestety, a dotyczyło to całej floty, nie wszystkie problemy możliwe były do rozwiązania. Naszą odzież ochronną zwykle stanowiły fufajki, sięgające bioder buty gumowe i długie do kolan sztormiaki – „śmiertelne koszule”, dobre na Morzu Północnym i burtowcach. Przy niskich temperaturach zamoczone ubrania twardniały na mrozie, wtedy bardzo łatwo pękały i ulegały rozdarciom. Odzież była ciężka, niedopasowana, trudno się było w niej poruszać na uciekającym spod nóg pokładzie, toteż nierzadkie były przypadki, gdy podczas wydawania sieć zabierała człowieka z pokładu. Kolejny problem stanowili starsi członkowie załóg, którzy płynąc w ten trudny rejon, pragnęli przed odejściem na emeryturę zarobić nieco więcej. Wcześniej, na innych łowiskach, związane z wiekiem niedomagania w pracy układu krążenia, nie były dla nich problemem. Tutaj jednakże ogromne i częste skoki ciśnienia atmosferycznego, sięgające 40-50 milibarów w czasie zaledwie paru godzin, okazały się dla niektórych zabójcze. Ludzie umierali w kojach... W tych latach, a potwierdziły to badania prowadzone przez Leszka Jaworskiego z Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, więcej ludzi ginęło w rybołówstwie niż w górnictwie, powszechnie uznawanym za najbardziej niebezpieczne. Mnogość problemów, jakie trzeba było codziennie rozwiązywać, sprawiała, iż nie wystarczało być tylko dobrym rybakim, a często trzeba było uciekać

się do dyplomacji i psychologii. Gdy byłem I oficerem, trafiłem na jedną z najgorszych możliwych sytuacji, tj. na kapitana całkowicie pozbawionego rybackiego instynktu. Widać było, że przez całe jego kapitańskie życie łowili za niego oficerowie. Byłem pewien, że mamy dobrą sieć i gdy kilkakrotnie wybraliśmy pusty worek, a tuż obok inne statki miały dobre zaciągi, zacząłem coś podejrzewać. Z jednej strony kapitan, który wie najlepiej, a z drugiej I oficer, do którego przychodzą ludzie i mówią: „zrób coś, byśmy zaczęli zarabiać pieniądze”. Dyplomacja i psychologia... Poszedłem na mostek, by rozejrzeć się w sytuacji, obiecując sobie, że przez cały czas będę się zachowywał spokojnie, taktownie i z pełnym szacunkiem dla przełożonego. Kapitan drzemał, pochylony nad ekranem echosondy, do wody poszło dokładnie tyle kabla, ile wynosiła głębokość, sieć nie sięgała dna... Delikatnie zaproponowałem, by popuścić kabli i wtedy spotkałem się z reakcją tak agresywną, że w jednej chwili zapomniałem o danych sobie przyrzeczeniach, pamiętałem tylko, że przyjechaliśmy tu łowić. Mimo protestów kapitana i prawie przepychanek, dodałem trzykrotną długość kabla mówiąc: „jak nie będzie ryby, to może pan mnie zmuszować”! Po kilku godzinach wybraliśmy 15 ton! Niestety nie było czegoś w rodzaju: dziękuję panu, człowiek całe życie się uczy, zapraszam na szklaneczkę czegoś specjalnego... Zamiast tego nasze stosunki stały się wyraźnie nieprzyjazne, tak że od tego momentu musiałem się bardzo pilnować, by za jakies drobne niedopatrzenie nie dostać nagany. Kilka dni później, gdy spałem po wachcie, wpadł do kabiny III oficer Staszek Guema informując, że kapitan przy wybieraniu zbyt blisko podciągnął deski i urwał wszystko. To była klęska, nasza jedyna, dobrze łowiąca sieć stracona! Ponieważ sieci to była moja działka, przejąłem dowodzenie i jak to robiliśmy nieraz na Georges Bank, natychmiast poleciłem przejść na kontrkurs. Zaraz też o miejscu naszej awarii powiadomiłem inne statki. W tym czasie bosman opuścił już z dzioba kotwicę i rozpoczęło się mozolne poszukiwanie. Najpierw trafiliśmy na deskę trałową, później całą, prawie nieuszkodzoną sieć i na koniec jeszcze jedną deskę trałową, mieliśmy komplet! Trzeba było tak manewrować, by to, co wyciągamy po ślipie nie wkręciło się w śrubę. Całą noc trwała mordercza, pełna napięcia praca, cały dzień naprawa wydobytej sieci. Następnej nocy mogliśmy już wznović połowy...

Stopniowo, w wyniku przełowienia wydajności połowowe ryb na morzu Scotia i jego obrzeżach zaczęły spadać, powodując przemieszczanie się statków na szelf falklandzki, czyli w rejon połowów błękitków, morszczuków i wreszcie kalmarów. Po raz pierwszy prace zwiadowcze w wodach południowo-zachodniego Atlantyku prowadził na przełomie lat 1973/1974 „Professor Siedlecki”, którym dowodził kapitan Miron Babiak. Dotyczyły one szelfu Argentyny w obrębie strefy 200 mil morskich i sięgały po 57°S. Dopiero w

latach 1977 i 1978 należący do „Odry” „Waleń”, dowodzony przez kapitana Leona Juszczaaka, podjął dalsze badania zasobów szelfu Argentyny, ale już poza granicą 200 mil morskich. Dokładnie penetrowano również wody wokół Wysp Falklandzkich. W czasie dwóch rejsów zwiadowczych zebrano informacje, które po uzupełnieniu wynikami badań dalmorowskiej „Gemini” (kapitan Włodzimierz Woźniak), pozwoliły przystąpić do połowów ryb i przemysłowej już eksploatacji tych łowisk.

W lipcu 1962 r. podpisano w Warszawie porozumienie o współpracy w dziedzinie rybołówstwa morskiego pomiędzy NRD, PRL i ZSRR, do którego dołączały kolejno Bułgaria, Rumunia i Kuba.

Gdy Morski Instytut Rybacki organizował w pierwszej połowie 1978 roku międzynarodową ekspedycję „Otwarty ocean 1978” na wody południowo-zachodniego Atlantyku, w której uczestniczyły po dwa statki z każdego kraju należącego do organizacji zwanej Sześcioporozumieniem, nikt, nawet w najśmielszych przewidywaniach, nie spodziewał się efektów, jakie ona przyniesie. Ze strony polskiej w rejsie brały udział „Profesor Siedlecki” (kapitan M. Babiak, kierownik wyprawy – K. Siudziński) i burtowy trawler ze świnoujskiej „Odry” „Szczytno” (kapitan Zbigniew Stawny, kierownik rejsu – Tadeusz Sekudewicz). Wszystkie statki, współpracując ze sobą, miały za zadanie prowadzić poszukiwania ryb i kalmarów poza 200-milową strefą ekonomiczną Argentyny oraz tuńczyków poza 200-milową strefą Brazylii. Obie nasze jednostki zostały wyposażone w zupełnie dotąd nieznane na polskich statkach rybackich haki wieloigłowe – džiggersy, zakupione w Japonii, oraz ręczne windy do ich opuszczania i wyciągania. Dodatkowo „Siedleckiego” wyposażono w przyburtową okrężnicę, a „Szczytno” w sznury – takłe tuńczykowe.

Marek Lipiński, zatrudniony obecnie w Departamencie Rybołówstwa RPA w Kapsztadzie, światowy autorytet w dziedzinie zagadnień kalmarowych, wspomina w jaki sposób przyczynił się do skierowania zainteresowań polskiego rybołówstwa na tamten rejon: ...

Pracę magisterską pt. „Głównogi północno-zachodniej Afryki” napisałem na podstawie materiałów zebranych przez Ludwika Żmudzińskiego na „Turlejskim” podczas rejsu z kapitanem Wiktorem Gorządkiem. Po kilku latach starań znalazłem zatrudnienie w MIR-ze, gdzie mogłem się zająć problematyką kalmarową. W 1971 roku przygotowałem dla Zjednoczenia Gospodarki Morskiej w Szczecinie dobrze udokumentowany materiał, w którym zwracałem uwagę na duże prawdopodobieństwo występowania koncentracji kalmarów na szelfie argentyńskim. Później w pierwszych dniach czerwca 1973 roku przygotowaliśmy wraz z Krystyną Hryniewiczą i J. Maciejczykiem



symposium kalmarowe, o którym A. Ropelewski w monografii poświęconej Morskiemu Instytutowi Rybackiemu napisał: „W życiu naukowym MIR w 1973 roku szczególnie miejsce zajęło pierwsze w Polsce i jedno z pierwszych w świecie, poza Japonią, symposium poświęcone kalmarom, ich biologii, technice połowów i technologii przetwórstwa. Uczestniczyło w nim ponad 100 osób z krajowych uczelni i kół gospodarczych rybołówstwa morskiego. Materiały z tego symposium opublikowano, dzięki zabiegom M. Lipińskiego, w wersji angielskiej w 1977 roku i są one do dziś cytowane w światowym piśmiennictwie”. Zaraz po symposium, aby łączyć teorię z praktyką, popłynąłem „Wiecznym” na badania w rejon Georges Bank, gdzie nasza flota, stosując włoki pelagiczne, połowiła duże ilości kalmarów z rodzaju *Loligo*. Przesiadając się na statki łowcze, miałem możliwość zapoznania się z połowami siecią pelagiczną i uzyskiwanymi tym sprzętem wydajnościami. Do dzisiaj w moich wykładach i prezentacjach wykorzystuję pokazowe zdjęcia wielkich worów wypełnionych kalmarami, zajmujących na pokładzie „Pletwala” miejsce od windy trałowej aż po slip. Byłem wtedy jeszcze zielony, gdy idzie o doświadczenie morskie, kapitan Bronisław Bogdanowicz należał do starej gwardii rybackiej i uważał, że powinien mi udowodnić, że moja wiedza jest czysto książkowa. Czy musiał to robić...? Był też Bogdanowicz mistrzem w tzw. podpuszczaniu ludzi. Jeden z kolegów z ekipy naukowej programowo nie jadł na śniadanie jajek i gdy dotarło to do kapitana, ten ustami swojego zaufanego członka załogi udzielił takiej rady: „notuj skrzętnie wszystkie jajka, których nie zjadłeś, a które ci się należały. Na koniec rejsu poproś kapitana o pisemne potwierdzenie i pójdz z tym do kasy MIR-u, dostaniesz zwrot pieniędzy i prawdopodobnie powinien być jeszcze od tego procent”. Gdy już zacamowaliśmy w Gdyni, Bogdanowicz na stosownym oświadczeniu przystawił trzy pieczątki, ale dla kasy to i tak było za mało!

W późniejszym okresie brałem udział w przygotowywaniu programu ekspedycji „Otwarty ocean – 1978” oraz uczestniczyłem w niej na „Profesorze Siedleckim”. Oprócz zgromadzenia w rejsie interesujących obserwacji z zakresu biologii i występowania kalmarów udało mi się odnieść sukces w zakresie systematyki. Podczas połowów na Schmitt-Ott Seamount na SW od Przylądka Dobrej Nadziei złowiliśmy nieznanego dotąd nauce niewielkiego kalmara, którego opisałem jako *Abralia siedleckyi* Lipiński, 1983. W rejsie tym uroczystie obchodziliśmy Święto Pierwszego Maja. Na prośbę organizatorów akademii, przygotowałem stosowną fraszkę liryczną, którą jakimś cudem uchroniłem przed cenzurą partyjnej organizacji statkowej. Czulem się poetą, prawie wieszczem, czy miałem rację...?

Znam wielu takich co zawsze marzyli  
By w morzu spędzić to święto majowe  
Gdzie błękitne otchłanie rozmięnia w chwili  
Zachody słońca na wstęgi paşowe.

Znam takich, którzy wierzą, że gdy wielkie cisze  
 Wyglądzą wodę i ukorzą kipiel  
 Kiedy się statek zaledwo kołysze  
 Można gromadnie zejść sobie po slipie  
 I mając jednoznacznie majowe zamiary  
 W powierzchni morza zatknąć czerwone sztandary.  
 Znam takich, którzy myślą, że nasze badania  
 Są takowym sztandarem, przedziwnym porządkiem  
 Zaplątany w sieć nagle podczas trałowania:  
 Tryumf nauki nad zdrowym rozsądkiem!  
 Nie brak nam wyobraźni, wiedzy i odwagi  
 Niechaj ci to poświadczą co jeszcze z Gorządkiem  
 Świecili – mając z tyłu łopot polskiej flagi –  
 Tryumf nauki nad zdrowym rozsądkiem.

Niestety, nastały czasy reorganizacji Instytutu, wkrótce przyszedł stan wojenny. Byłem członkiem Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”, również jako poeta nie zyskałem uznania władz. Nie patrzę na mój duży dorobek w badaniach kalmarów, zaproponowano mi, bym się zajął karmazynem. Kalmary to była moja prawdziwa, życiowa pasja, z której nie chciałem zrezygnować za żadną cenę... znalazłem pracę w dalekiej Republice Południowej Afryki.

Metoda połowów kalmarów na dżiggi znana była w Japonii już od wieków i opierała się na znajomości ich biologii. Kalmary – rasowe drapieżniki polują nocą, podążają do światła całymi ławicami, ale skupiają się w strefie cienia i tam czatują na pojawiające się ofiary. Gdy tylko dostrzegą zdobycz, a wzrok mają doskonały, rzucają się na nią gwałtownymi skokami. Japończycy prowadząc połowy na przybrzeżnych wodach, wypływali łodziami nocą z pochodniami zapalonymi na dziobie. Stosowali przy tym przemyślnie rzeźbione z drewna i innych materiałów przynęty w kształcie rybek przybranych w piórka, sznurki i inne elementy, wśród których ukryte były haczyki, często cały ich wianek. Przynęta opuszczana i podnoszona szarpiącym ruchem wyzwalała w kalmarach odruch ataku, ramiona opłatały zdobycz i w tym momencie drapieżnik zamieniał się w ofiarę.

Kapitan Stawny wspomina:

Mieliśmy zrealizować kilka programów i przebadać kilka rejonów. Najbardziej byłem przekonany do poszukiwań i połowów kalmarów. Pamiętałem okoliczności, w jakich pojawiały się one na Georges Bank (ukształtowanie dna, temperatura wody) i wierzyłem, że przez analogię, powinny tu również znajdować odpowiednie dla siebie warunki. Problem był jednak w tym, że w założeniach rejsu południową granicą badań, której nie wolno nam było

przekroczyć, był 45°S. Uważałem, iż powinniśmy pójść, mimo wszystko, jeszcze bardziej na południe, niestety napotkaliśmy tu na zdecydowany sprzeciw dyrekcji MIR-u. Dzięki dobrej współpracy z całą ekipą naukową, w skład której oprócz jej kierownika wchodził tacy opływni, znający morskie realia naukowcy, jak Wiesław Blady i Olgierd Wrzesiński, udało się wypracować odpowiednią formułę postępowania, która pozwoliła nam popłynąć nieco powyżej 46°S. To już wystarczyło. Zaraz, gdy pierwszej nocy stanęliśmy w dryfie, zapaliliśmy światła i zaczęliśmy kręcić ręcznymi windami, pojawiły się kalmary. Później łowiło się ich coraz więcej, tak że zaczęliśmy je mrozić. Najlepsze nasze wydajności na szelfie Argentyny i przy Falklandach sięgały 6 ton w ciągu nocy. To był sukces, znaleźliśmy koncentracje kalmarów i łowiliśmy je, mimo że stosowana przez nas technika połowów była bardzo prymitywna. Żarówki nie miały odpowiedniej mocy, dżiggi połączyliśmy w przypadkowe zestawy, windy ręczne były tylko namiastką właściwych urządzeń, a co najważniejsze, nie mieliśmy dryfkotwy, która utrzymywałaby statek na jednym miejscu. Innym naszym osiągnięciem było znalezienie miejsc występowania tuńczyka na wysokości La Platy, pomiędzy 53° a 45°W.

Pierwszym przedsięwzięciem, które postanowiło wykorzystać nowo odkryte łowiska i zainwestować w sprzęt oraz technikę połowów była „Odra”. Aby poznać najnowsze metody pozyskiwania kalmarów na dżiggi i pławnice oraz dużych ryb pelagicznych na sznury – takle, S. Cichosz, Stanisław Kąkolowski i Z. Stawny wyjechali do Japonii.

W przedsięwzięciu nadal z dużym zaangażowaniem uczestniczył Morski Instytut Rybacki, gromadząc zarówno dane z zakresu biologii, występowania i wydajności połowowych kalmarów, jak również wypracowując nowe rozwiązania z zakresu techniki połowów i przetwórstwa.

W marcu 1979 roku ruszyła wspólna wyprawa, w której uczestniczyły trzy jednostki: „Gopło”, „Wigry” i „Murena”. Wszystkie wyposażono w napędzane elektrycznie windy, znacznie silniejsze oświetlenie, ogromne japońskie dryfkotwy (40 m średnicy, 10 tysięcy dolarów wartości każda), a na dziobach zamontowano specjalne role, przez które przechodziła lina prowadząca dryfkotwy, tzw. „dyszel”. Na każdym ze statków pracowała kilkusobowa ekipa naukowa, z reguły był w niej biolog i specjalista od sprzętu połowowego. Ogólny nadzór nad wprowadzaniem nowych technik sprawował z ramienia „Odry” Stanisław Cichosz. Statki natrafiły na duże skupiska kalmarów na skłonie szelfu na północ od Falklandów. Jediną przeszkodą w zabezpieczeniu występującego w dużej obfitości surowca były małe zdolności zamrażalnicze obu burtowców. Jak można było oczekiwać, także i ten rejs zakończył się wielkim sukcesem. Wtedy ruszyła prawdziwa lawina prac przystosowujących

statki do połowów wędami kalmarowymi. Tylko w 1980 roku w „Odrze” zamontowano dżiggersy na pięciu trawlerach burtowych B-20 i trzech trawlerach-zamrażalnicach B-23. Krótco potem poddano modernizacji cztery trawlerzy-zamrażalnice B-18. W latach 1981-1986 w „Dalmorze” przystosowano do tych połowów całą serię trawlerów-zamrażalnic B-22. Nieco później, w latach 1983-1988 „Gryf” zamontował wędy kalmarowe na siedmiu swoich trawlerach-zamrażalnicach B-29 i na jednej przetwórnicy B-418.

Opowiada kapitan Ludwik Skorupiński:

Pierwszymi statkami w „Dalmorze”, na których zamontowano sprzęt do połowów kalmarów nową metodą były „Lyra” i „Lacerta”. Na „Lacercie”, którą dowodziłem, mieliśmy 110 specjalnych żarówek o mocy 6 kW każda, na obu burtach pracowało po 15 windek kalmarowych, na stałej pozycji utrzymywała nas ogromna japońska dryfkotwa. Nigdy nie przypuszczałem, że połowy za pomocą windek kalmarowych mogą być tak wydajne, bywało, że osiągaliliśmy nawet 200 ton w ciągu nocy. Zanosiło się na bardzo dobry rejs. 14 maja 1983 roku w maszynie wybuchł pożar. Dzięki wielkiemu poświęceniu załogi udało się uratować statek i ładunek, niestety podczas akcji ratowniczej zginął Ryszard Schenk – młodszy motorzysta. Do Montevideo zaholowały nas „Lepus” i „Indus”. Po miesięcznym remoncie popłynęliśmy do Gdyni o własnych siłach. Pod koniec roku, gdy już staliśmy w gdyńskiej stoczni remontowej, doszła do nas wiadomość, iż na „Uranie” kotwiczącym w Zatoce Berkeley doszło w dniu 23 października do pożaru. Na szczęście nikt nie zginął. To był czarny rok „Dalmoru”. Na „Lacercie” pozostałem i pływałem jeszcze przez 10 lat...

W jednym z rejsów „Gopła” uczestniczył jako mistrz przetwórnicy Wojciech Seńków, który tak zapisał swoje wspomnienia:

Gdy wreszcie nocą dopłynęliśmy na łowisko, naszym oczom ukazał się widok zapierający dech w piersi. Jak okiem sięgnąć statki z zapalonymi girlandami lamp emitujących w atramentową przestrzeń miliardy luxów białego w różnych odcieniach światła. Lunę widzieliśmy nad horyzontem wiele godzin przed dojściem na miejsce. „Gopło” zajęło pozycję i rozpoczęły się manewry stawania na dryfkotwie, gdyż aby skutecznie łowić na wędy, statek musi stać nieruchomo w stosunku do masy wody. Dryfkotwa to urządzenie do złudzenia przypominające olbrzymi spadochron desantowy z wbudowanym w szczytowej części kominkiem przez który wypływa nadmiar wody. Trzeba dużych umiejętności kapitana i załogi, żeby ten ogromny parasol rozpostarł się w wodzie tak, by spychany przez wiatr statek, cofając się, naprężył wszystkie linki dryfkotwy jednocześnie, a czasza zapracowała jak oceaniczna kotwica. By jeszcze bardziej unieruchomić statek i sprawić, by tkwił dokładnie w linii wiatru, na rufie stawiany jest niewielki, czworokątny żagiel. Gdy tylko maszyna zamilkła i statek ułożył się spokojnie w dryfie, zapłonęły światła,

zalewając statek i ocean niesamowitym blaskiem. Natychmiast ruszyły windy kalmarowe, klekocząc rozpoczęły swoją żmudną pracę. Wśród załogi panowało podniecenie. Jak będzie, pójdzie od razu czy trzeba będzie zmieniać miejsce postoju? Echosonda pokazywała jakieś skupienia, a z jednostek stojących opodal dochodziły wieści, że kalmar jest. Jak wszyscy wpatrywałem się w zielonkawo rozświetloną wodę i nagle spod cienia statku wyprysnął w kierunku wynurzających się dżiggów cygarowaty kształt, jest! Na moich oczach pierwszy kalmar schwytał powracającego ku powierzchni dżigga, bluznął czarną plamą atramentu i już wędrował ku górze konwulsyjnie poruszając wijącymi się mackami i strzelając wokół wodą z syfonu. Naraz na wszystkich windach pojawiły się te niezwykle zwierzęta, spadając na pokład z głośnym plasknięciem. Za pierwszymi pojawiły się następne... Plask! Plask! Plask! Coraz szybciej i szybciej spadały na pokład, strzelając obronnym tuszem. W wodzie widać było jedynie przemykające we wszystkich kierunkach brunatne błyskawice. Poruszały się tak szybko, że oko nie było w stanie rozpoznać kształtu drapieży. A na pokładzie zapanowało radosne podniecenie. Starzy wyjadacze od razu zabrali się do pracy, chłopaki, którzy jedynie słyszeli o tych dziwnych zwierzętach, z ciekawością oglądali dorodne *Illexy*. Przyjrzałem się pierwszej zdobyczy, około 40 cm długości płaszcz, na którym pojawiały się coraz to nowe układy szybko zmieniających się plamek pigmentu. Za chwilę mieliśmy już pierwszą lekcję, kalmar przyssał się do gumowego buta jednego z marynarzy i używając swego ostrego „papuziego” dzioba, zrobił w nim dziurę! Powoli pokład i pracujący na nim ludzie zaczęli się pokrywać czarną mazią, nie darmo kalmary nazywane są również kałamarnicami. Co jakiś czas trzeba się było splukiwać węzłem podającym wodę zza burty. Złowione głowonogi natychmiast na pokładzie patroszono za pomocą przytwierdzonego do stołu, wykonanego z blachy nierdzewnej specjalnego przyrządu, przypominającego kształtem długą łyżkę do butów. Oddzielenie płaszczka kalmara od głowy i wnętrzości było prostą czynnością, trwającą przy pewnej wprawie 3-4 sekundy. Czyste, mięsiste płaszczki trafiały do zamrażalni. Lubiliśmy te rejsy, ponieważ statki płynęły ze Świnoujścia na sezon kalmarowy i wracały z tą samą załogą. W międzyczasie było wejście na Wyspy Kanaryjskie lub do innego portu, choć zdarzało się czasami, przy bardziej łęklwym kapitanie, który ulegał naciskom armatora, że statek wracał do kraju bez wejścia do portu na rekreację. Załogi chwyciły się wtedy różnych sposobów, często nielegalnych, jak drobne „niby awarie” uniemożliwiające dalszą podróż, czy spuszczenie wody pitnej ze zbiorników. Zwykle takie cuda zdarzały się w okolicach Kanarów..

Znaleźć koncentrację kalmarów, rozpocząć połowy i mrożenie surowca, to był dopiero początek codziennych problemów, które wiązały się z po- bytem i pracą na łowisku. Dla statków burtowych sprawą do rozwiązania, mającą podstawowe znaczenie, była znaczna nadwyżka ich możliwości poło-



wowych w porównaniu z mocami produkcyjnymi przetwórci. Było nad czym myśleć i o co się bić, gdyż statek B-20 wyposażony w 20 wind potrafił złowić przez noc nawet 120 ton kalmarów! Równocześnie zamrażalnia była w stanie zamrozić nie więcej niż 8 ton surowca na dobę.

W okresie gdy na Falklandach poławiało już wiele statków różnych typów, kapitan Stawny był kierownikiem floty odrowskiej i on to właśnie stał się autorem pomysłu, by nadmiar łowionego surowca oddawać na duże trawlerzy-zamrażalnie. Rewolucję robi jeden rewolucjonista, a to była właśnie rewolucja. Opowiada kapitan Stawny:

Początkowo nikt nie chciał skorzystać z tego pomysłu. Usiłowałem do niego przekonać kapitanów, którzy jednak obawiali się trudności technicznych związanych z przekazywaniem kilkudziesięciotonowych worków wypełnionych kalmarami z jednego statku na drugi. Jak podjąć ładunek i przy tym nie nawinąć lin na śrubę, jak to później wszystko rozliczyć...? Pierwszy zaryzykował, jak zawsze otwarty na wszelkie nowinki, kapitan Jan Ginter, który zrzęcznie manewrując podszedł blisko unoszącego się na wodzie wielkiego wora. W tym czasie bosman już złapał kotwiczka uszplawnioną linę i za chwilę całość została wciągnięta po ślipie na pokład. Rano raz jeszcze powtórzono tę operację i w ten prosty sposób statek w krótkim czasie „złowić” 60 ton kalmarów, zapewniając sobie surowiec do mrożenia na całą dobę. Później, z większym lub mniejszym powodzeniem, zaczęli próbować inni kapitanowie i gdy po niedługim czasie nabrali wprawy w manewrach, powstał kolejny problem, jak sprawiedliwie wszystkich obdzielić tym, co zdołają złowić burtowce. Jeszcze kilka dni temu było dużo za dużo, teraz nagle okazało się że jest dużo za mało... Wspólnie usiłowaliśmy wypracować proporcje, według których mieliśmy się dzielić zyskiem od złowionych i zamrożonych kalmarów. Twardo negocjowaliśmy z „Matką Odrą”, która rozmawiała z nami jak rasowa macocha, proponując stawki nie do przyjęcia. Tymczasem rachunek był prosty. Aby złowić 60 ton kalmarów, statek B-18 musi spalić x ton paliwa. Koszty te muszą być uwzględnione w kalkulacjach. To pomogło i stawki ustalone zostały na takim poziomie, z którego wszyscy byli zadowoleni.

Krystyna Gmiter, zanim jeszcze zdobyła oficcerskie szlify, w 1981 roku była asystentem na „Wigrach” w rejsie kalmarowym.

Mieszkałam w kabinie, którą podczas rejsu na łowiska północno-zachodniej Afryki zajmował Leonid Teliga. Jakże inny był świat, który opisał w książce – reportażu „Trawlerem do Afryki”. Od tamtych czasów minęło prawie 20 lat, zmieniła się technika połowów, łwione ryby, gorąca Afryka i niecodziennie odwiedzanych portów. Dla nas egzotyka zaczęła się w chwili, gdy I oficer i bosman przydzielili każdemu kłab grubej żyłki i pudło dżiggów do połączenia ich w zestawy. Całe dnie załoga spędzała na wytwarzaniu

nieznanych nam dotąd narzędzi połowowych. Później już, gdy zaczęliśmy łowić, ze zdumieniem patrzyliśmy na egzotyczne zwierzęta, które miały swoją obfitością sprawić, że wrócimy do domu bogaci! Do dzisiaj mam w uszach pisk, jaki wydawały wyciągane na pokład kalmary wystrzykujące z płaszcza resztki wody, a w oczach czern, jaką wszystko było wysmarowane. Niektórzy z nas, a pracowali na pokładzie prawie wszyscy, nabawili się zapalenia spojówek od zbyt silnego światła lamp. Nadmiar złowionego surowca przekazywaliśmy na trawlerzy-zamrażalnie. Później będąc już oficerem na takim dużym statku, a więc niejako stojąc po drugiej stronie barykady, przekonałam się, jak trudno w ciężkiej pogodzie podjąć wielki worek zawierający kilkadziesiąt ton kalmarów. Oczywiście bywały piękne, ciche dni, kiedy burtowiec podpływał do nas na tak bliską odległość, że bosmani prowadząc przyjacielską pogawędkę, przekazywali sobie liny prawie z ręki do ręki.

Wiadomo, jakie warunki panują w wysokich szerokościach, wszyscy znają takie określenia, jak „ryczące czterdziestki” i „wyjące pięćdziesiątki”. Z tych względów statki niejednokrotnie zmuszone były przerywać połowy i stojąc na dryfkotwie oczekiwać na poprawę pogody. Zdarzało się jednak, że siła wiatru była tak duża, iż mimo pracy silnika z dryfkotwy zostawały tylko strzepy. Zastępczo, ze zmiennym szczęściem, próbowano stosować, szyte w Legionowie spadochrony wojskowe używane do zrzucania z samolotów... czołgów. Silne wiatry, wysoki stan morza, mokre, śliskie pokłady i zimno sprawiały, iż na statkach wciąż dochodziło do zdarzeń i awarii, których nie można było przewidzieć i którym nie można było zapobiec. Czasami prosta, rutynowa procedura przeradzała się w horror, który w każdej chwili mógł zakończyć się utratą człowieka, ludzi, statku...

W. Błady w rejestrze tragicznych zdarzeń odnotowuje: „11.04.1986 r. – «Bonito» (SZN 104), trawler typu B-418 z PPDiUR «Gryf», Szczecin – na łowiskach falklandzkich w czasie wydawania włoka został wyniesiony przez falę wraz z włokiem za rufę statku i zaginął (...) st. rybak.” Jak tragiczna jest w swojej wymowie prostota tego wydarzenia i śmierć człowieka – syna, brata, męża, ojca... po prostu, na oczach kolegów zaginął...

Wojtek Seńków był w tym czasie na „Humbaku” i brał udział w akcji poszukiwawczej:

W końcu marca 1986 roku „Humbak” pod dowództwem kapitana Artura Filutowskiego dotarł na łowisko w rejonie Wysp Falklandzkich. Flota sztormowała już od kilku dni, momentami wiatr dochodził do 12<sup>o</sup>B. Tydzień bez wydawania włoka to duży stres nie tylko dla dowództwa, marynarze snują się z kąta w kąt, ile można udawać, że się pracuje? Wszyscy już mają dość oglupiającego wycia wiatru, wiecznej huśtawki i podrygów kadłuba ciężko

pracującego na fali. Wreszcie któregoś dnia, wraz z zapadnięciem ciemności wiatr wyraźnie „odpuszcza”, wycie w olinowaniu cichnie i agresja morza słabnie. Mimo to rozhuśtany ocean wozi statek na wielometrowych falach, jakby to była łódeczka z kory w wannie rozbrykanego dzieciaka. Dzwonki alarmowe wołają wachtę pokładową na górę, będziemy wydawać. Staję w drzwiach za windą trałową, by popatrzeć, jak chłopcy dają sobie radę w tych warunkach. Oświetlony pokład, na tle przelatujących wokół czarnych gór wody wygląda niesamowicie, rufa celuje w niebo, by po chwili znaleźć się w potężnej czarnej przepaści i tak na zmianę. Ten taniec nie ułatwia pracy na pokładzie, chłopcy starają się trzymać z daleka od zsuwającego się ze slipu włoka, stalowe „walizki” z głośnym turkotem znikają w oceanie. Po chwili już pracują kable, winda z pomrukiem powoli wysnuwa grube stalówki... Udało się, wszystko poszło jak należy. Chłopaki jednak schodząc z pokładu klną w żywy kamień.

Zeszliśmy na dół, kiedy poczuliśmy hałas strzelających kabli, co jest! Coś mu się popieprzyło? Jakiego problem z siecią? A może tylko skraca kable? Ale nie, winda pracuje w dalszym ciągu, dzwonki wzywają pokładowców do wybierania. Jasny gwint! Co się stało? Po chwili już wiadomo, cztery godziny od nas „Bonito” zgubił człowieka podczas wydawania trału!

Tymczasem winda pracowała pełnym gazem. Po chwili mieliśmy dechy przy bramie, jeszcze nigdy tak szybko nie szło przepinanie kabli, za chwilę mieliśmy worek na pokładzie, a statek kładł się w ciasnym zakręcie na południe. Stary nie zważając na stan morza, jechał „całą naprzód”. Na mostku radio pełne było zgłoszeń statków pływających na miejsce zdarzenia. Zgłaszali się Rosjanie, Japończycy, Koreańczycy. Dowodzący akcją ustalał obszar poszukiwań, przydzielając poszczególnym jednostkom kwadraty do przeczesywania. Jiggersowce niczym latarnie, ze swoimi potężnymi świetlnymi girlandami zostały ustawione tak, by oświetlały jak największy obszar oceanu. Kiedy dopłynęliśmy w wyznaczony nam kwadrat, wokół panował niezbyt ciemny półmrok. Załoga została podzielona na wachty, każda zmiana dostała część burty do obserwacji. Wszystkie reflektory, szperacze zostały skierowane na wodę. Rozpoczęliśmy poszukiwanie. Wokół kręciły się inne statki, tak jak my używające do świecenia wszystkiego, czym dysponowały. Nad tą potężną flotą co chwila przelatywały samoloty z brytyjskiej bazy na Falklandach. Zdawaliśmy sobie sprawę, że szukamy już tylko zwłok. Po czterech godzinach, które nam zabrało dopłynięcie na miejsce, nie było szansy odnalezienia żywego człowieka. Mieliśmy dokładne dane, marynarz miał żółty kask, kamizelkę samonapełniającą się i sztormiak, poszło za nim koło ratunkowe, a więc z grubsza wiadomo było, czego wypatrywać. Wszyscy czuliśmy to samo, bezsilność i żal ściskający gardło. Koło czwartej nad ranem flotę obiegła wiadomość, „Bonito” zameldował o zauważeniu topielca, po chwili jednak ukaefka wypłuła sprostowanie, to tylko kask. Później ktoś znalazł koło, niestety, to był koniec sensacji. Nad ranem statki zaczęły się rozpyływać, każdy na swoją pozycję łowczą. Także i my po

dwunastu godzinach przerwaliśmy poszukiwania, „Bonito” pozostał sam, kontynuując poszukiwania zgodnie z prawem morskim.

Podobne zdarzenie, ale na szczęście zakończone happy endem, opisał kapitan Zbigniew Stawny:

Podczas połowów kalmarów, było to na „Foce”, mieliśmy wyjątkowo udany zaciąg i gdy już worek był na ślipie, pękła lina. Bosman, pragnący ratować sytuację, został porwany do wody przez zsuwającą się z pokładu sieć. Był w pneumatycznej kamizelce ratunkowej i ta na szczęście, zadziałała. Byłem na fiszmostku, wszystko odbywało się na moich oczach. Natychmiast ogłosiłem alarm „człowiek za burzą”. Równocześnie, przez radio zwołałem stojący w dryfie, w niedalekiej od nas odległości angielski patrolowiec, który miał wywieszony do połowy burty ponton. Wypadki potoczyły się w błyskawicznym tempie, nie wiadomo kiedy nasza prawoburtowa szalupa zjechała na wodę, jeszcze w powietrzu odpalono silnik i już po chwili mieliśmy bosmana na burcie. Mimo lodowatej kąpieli usiłował trzymać fason, mówiąc, że zamiast oddawać go w ręce lekarza, powinniśmy mu dać coś na rozgrzewkę. Dopiero za jakiś czas podплыли do nas pontonem Anglicy, pytając czy wszystko O.K. Byliśmy wszyscy dumni z wzorowo wręcz przeprowadzonej akcji ratunkowej i szczęśliwi, że tym razem nikt nie zginął. Na statkach rybackich zawsze były używane szalupy ratunkowe w morzu do tzw. transakcji między statkami, przewozu ludzi, zaopatrzenia i kartonów. W portach, podczas postoju na kotwicy, tam gdzie tylko było to dozwolone, używaliśmy ich do komunikacji z lądem. Można powiedzieć, iż posługiwanie się szalupami to był chleb codzienny załóg i właśnie dzięki temu wielokrotnie udawało się ratować ludzi. To były prawdziwe szalupy ratunkowe!

I jeszcze inna groźna sytuacja, która mogła się zakończyć wszystkim co najgorsze, wspomiana przez kapitana Z. Stawnego:

Na „Gople”, również na kalmarach, zgłosił się do mnie rybak, narzekając na bóle brzucha. Podjąłem rozmowy z lekarzami, którzy byli na dużych statkach, później poprosiłem jeszcze o pomoc Gdynię Radio. Diagnoza nie była zgodna, ktoś przypuszczał nawet, iż może to być zapalenie płuc. Postanowiłem pójść z chorym do Port Stanley na Falklandach, przepraszam, do Puerto Rivero na Malwinach! Trwała wojna falklandzka i od 2 kwietnia 1982 roku nad Port Stanley powiewała już flaga argentyńska. Nie bez trudności porozumiałem się z kapitanatem portu i szpitalem, i dostałem pozwolenie na wejście. Gdy przechodziliśmy przez bardzo wąską przesmyk o szerokości około 1 kabla, prowadzący do małej osłoniętej zatoki, nad którą położony jest właściwy port, nagle stanął silnik. Rzuciłem kotwicę, przyplłynął lekarz, zabrał chorego do szpitala i później prawie natychmiast na stół operacyjny, gdyż było to mocno zaawansowane zapalenie wyrostka robaczkowego.

Właśnie rozpoczynaliśmy remont maszyny, kiedy wszedł do portu duży argentyński okręt transportowy, który w niewielkiej odległości stanął przed nami na kotwicy. Byliśmy unieruchomieni, barometr szybko spadał i w jakimś momencie nagle dmuchnęło. To był huragan! Nasza kotwica trzymała dobrze, za to sąsiad wysoko wynurzony, zaczął się do nas wolno zbliżać. Nie reagował na wszystkie możliwe nasze sygnały i dopiero, gdy jakiś inny argentyński okręt, będący daleko w morzu, powiadomił go przez radio, że siedzi nam rufą na dziobie, uruchomił silnik i dał „wolno naprzód”. Skutek był taki, że jego śruba chwyciła nasz łańcuch kotwiczny i bardzo dokładnie zakleszczyła go w koszu osłony przeciwlodowej. W trwającej wicherze powoli, teraz już wspólnie, przesuwaliśmy się metr po metrze w kierunku brzegu i wtedy wiatr nagle uciął. Byliśmy uratowani, ale nie wolni. Z jakichś względów nie pozwolono nam skorzystać z usług nurka, czyżby już wówczas przewidywano, że będziemy partnerami Brytyjczyków w NATO? Groza sytuacji polegała na tym, że lada moment angielskie siły ekspedycyjne miały przystąpić do szturmowania na Puerto Rivero. Uciekać, uciekać za wszelką cenę, nim rozpęta się tutaj piekło! Miałem doskonałych marynarzy. Nie oglądając się na nikogo zrzuciliśmy szalupę na wodę. Wycięliśmy zaplątany w śrubę kawałek łańcucha, wcześniej łapiąc kotwicę i resztę łańcucha stalową liną. Na to, że unieruchomiliśmy okręt Argentyńskiej Marynarki Wojennej nie było żadnej oficjalnej reakcji ze strony rządu Argentyny i w ten sposób Polska uniknęła roli bycia stroną w konflikcie falklandzkim. Ja nadal uważam, iż za działalność dywersyjną należało mi się co najmniej odznaczenie od pani Margaret Thatcher. O tym zaś, co się działo podczas szturmowania na Puerto Rivero, opowiadał nam po powrocie ze szpitala nasz kolega. To było prawdziwe zrządzenie Opatrzności, że nie staliśmy wtedy obok transportowca, który został w czasie bombardowania poważnie uszkodzony.

Podczas krótkiego panowania nad Malwinami Argentyńczycy zdążyli rozmieścić na podejściu do Puerto Rivero pola minowe. Później już, gdy w połowie czerwca 1982 roku wróciła tu armia brytyjska, pola te przez krótki czas, zanim zostały unieszkodliwione, stanowiły poważne zagrożenie dla żeglugi. Mieczysław Lewicki był w tym czasie elektrykiem na gryfowskim „Amarelu”:

Po wymianie załogi w Montevideo szliśmy na błękitka, na łowiska falklandzkie. „Amarelem” dowodził znaczny i pełen kultury Leszek Ziemiański, który do stopnia kapitana doszedł przechodząc przez wszystkie szczeble kariery, poczynając dosłownie od bajkoka. Gdy byliśmy już w pobliżu niedawno odbitych z rąk argentyńskich Falklandów, u II oficera wystąpiły zaburzenia w pracy serca na tyle poważne, że radio medical poleciło nam udać się z nim do najbliższego szpitala. Najbliżej był Port Stanley. Z wielkim trudem udało się kapitanowi porozumieć z dowództwem armii brytyjskiej i uzyskać zezwolenie na zawinięcie do portu. Wtedy dowiedzieliśmy się o istniejących na podejściu



polach minowych. Podano nam pozycję, do której mieliśmy dopłynąć i tam na granicy zaminowanego akwenu oczekiwać na dalsze polecenia. Do portu było jeszcze daleko, ale w skrytości ducha liczyliśmy, że po chorego wyjdzie jakaś jednostka. Szybko wyjaśniło się, że mamy płynąć dalej stosując się ściśle do kursów i odległości podawanych nam z lądu. Kapitan zarządził dla całej załogi gotowość do opuszczenia statku, a na mostku i w maszynie pełną mobilizację. Mnie wypadł mostek, na wypadek jakiejś elektrycznej awarii. Ruszyliśmy! Po dojeździe do określonego punktu podawano nowy kurs i odległość. Wreszcie polecono nam zatrzymać się i czekać. Przyplłynęła duża motorówka i zabrała chorego, a z centrum dowodzenia usłyszeliśmy, że możemy wracać na łowisko. Trasa ta sama, tylko do poprzednich kursów należy dodać 180°. Szczęśliwej drogi! Stary się wściekł, walnął czapką o podłogę i pierwszy raz słyszałem jak zaklął. Zaczął wiać silny, boczny wiatr, wkoło miny, a jak stanie silnik...? Pierwszoplanową postacią stał się nagle asystent, który zapisywał wszystkie poprzednie kursy i odległości, czy robił to wystarczająco precyzyjnie? Znowu kilwater w kształcie dziwnego węża... Gdy dotarliśmy na pozycję wyjściową, kapitan otarł pot z czoła, dopiero teraz zobaczyłem, jak bardzo był zmęczony. Przekazując wachtę I oficerowi, zaprosił nas do siebie i tam wzniesiliśmy toast za cudem uratowane życie. Sam jestem kapitanem jachtowym, wiem czym jest odpowiedzialność za ludzi. Wtedy zrozumiałem, co to naprawdę może znaczyć, gdy tych ludzi jest osiemdziesięciu, a pod wodą tuż obok czai się wyposażona w potworną siłę niszczenia, niewidoczna, pływająca śmierć.

W lutym 1983 roku na Falklandy przybyli Jan Sprus ze Zjednoczenia Gospodarki Rybnej i Tadeusz Czerwiński z „Odry”, by rozmawiać z miejscowymi władzami o możliwościach obsługi naszej floty łowczej. Tadeusz wspomina:

Leciliśmy liniami SAS do Montevideo, później przesiadając się ze statku na statek, a nawet zahaczając po drodze o Punta Arenas, zostaliśmy odrzańskim burtowcem „Miedwie” dowiezieni na określoną pozycję, skąd do Port Stanley zabrał nas okręt Royal Navy. Płynęliśmy przez pola minowe i okręt wciąż musiał zmieniać kurs. W Port Stanley zostaliśmy zakwaterowani w domku księgowego „Falkland Islands Company”. Zaraz na samym wstępie zaprowadzono nas do specjalnego pomieszczenia, gdzie na stołach wyłożone były wszelkie możliwe pozostałości z niedawnej wojny. Tu powiedziano nam o konieczności bardzo ostrożnego poruszania się poza terenem osiedla, gdzie mogą znajdować się miny, które utonęły w torfie i które, będąc całkowicie niewidoczne, nie zostały dotąd oznakowane. Wszędzie wyczuwało się atmosferę niedawnego konfliktu. Widać było oddziały żołnierzy i ciężarówki wojskowe. Ponieważ dopiero następnego dnia mieliśmy rozpocząć rozmowy, nasi gospodarze zaproponowali, byśmy wieczorem wspólnie obejrzeli film pokazujący ubiegłoroczne walki o Falklandy. Siedząc przy kominku i spokojnie popijając doskonałą szczyńską

„Starke”, oglądaliśmy sceny batalistyczne, ostrzał artyleryjski, desant i bardzo bojowe oddziały Gurkhów, kiedy nagle do domu wpadli żołnierze i kazali nam natychmiast wyjść na zewnątrz. Przybudówka naszego domu stała w ogniu! Przyłączyliśmy się do akcji gaśniczej, za chwilę było po wszystkim. Okazało się, że ogień powstał z niedokładnie wygaszonego popiołu, który porwała w powietrze nagle wichura. Podczas następnych dni prowadziliśmy rozmowy w Falkland Islands Government, spotkaliśmy się z dobrym przyjęciem. Tworzyliśmy zgrany zespół negocjacyjny, mówiący nieźle po angielsku, do którego Jasiu wnosił fantazję i w odpowiednich momentach stanowczość, a ja poznańską akuratność i poczucie humoru. Doskonale rozumieliśmy się z Johnem Readem, naszym głównym partnerem w rozmowach, toteż udało nam się uzyskać wszelkie przyzwolenia na korzystanie przez naszą flotę z miejscowej infrastruktury. Do kraju wracaliśmy równie pokrętną drogą jak poprzednio, znów na początku był okręt Navy, później przesiadka na nasz burtowiec i kolejna na duży trawler, który właśnie schodził z łowiska do Montevideo.

W kilka tygodni później z oficjalną delegacją rządową poleciał do Argentyny Jan Sprus:

Do Buenos Aires leciałem przez Moskwę, podczas gdy minister z osobami towarzyszącymi leciał przez Dakar. Mój samolot przybył nieco wcześniej, tak że od razu wpadłem w tłum dziennikarzy, którzy chcieli we mnie widzieć polskiego ministra. Jakoś się wylgałem i na szczęście, krótko po nas wylądował samolot KLM z delegacją, znów mogłem być tylko zwykłym przedstawicielem naszej branży rybnej. Wyczuwało się wyraźną niechęć do wszystkiego, co miało jakikolwiek związek z Wielką Brytanią. Szczególnie starannie sprawdzane były paszporty, gdyż do władz argentyńskich doszła informacja o prowadzonych przez nas rozmowach na Falklandach. Wtedy uświadomiłem sobie, jak bardzo byłem przewidujący i nie zabiegałem przy wyjeździe z Port Stanley o to, by wbito mi pieczątkę w paszport. Gdyby w moim paszporcie było potwierdzenie pobytu na Falklandach z datą, to już na wstępie strona argentyńska mogłaby uznać, że prowadzimy podwójną grę. Argentyńska administracja rybacka to byli głównie wojskowi, jej szefem był admirał, który zaprosił naszego ministra i kilku członków delegacji do siebie na rancho. Zostaliśmy przyjęci po królewsku. W nieskończoność ciągnęło się wieczorne *asado*. Po raz pierwszy zobaczyłem, na czym polega cała celebria podawania określonych mięs w określonej kolejności. Oczywiście serwowano doskonale *vino tinto*. Gospodarze okazali się dobrymi kompanami, przypadliśmy sobie do serca. O świcie, co robi się tylko dla przyjaciół lub znacznie lepszych gości, poproszono nas, byśmy popatrzyli, jak ogier kryje klacz. Po tym byliśmy już gotowi, by zasiać do konferencyjnego stołu.

Połowy ryb, kryla czy kalmarów prowadzone przez polską flotę na tych odległych łowiskach były typowymi połowami ekspedycyjnymi. Statki łowcze pozostawały na łowisku tak długo, jak to tylko było możliwe, remonty i samo-

lotowe wymiany załóg odbywały się w portach położonych najbliżej łowisk, paliwo, które było elementem strategicznym, dowoziły tankowce, potrzebne zaopatrzenie dostarczały statki-bazy i łącznikowce, które również odbierały przetworzone połowy. Czasami, gdy paliwo miało pochodzić z tankowców radzieckich, działy się dziwne rzeczy, bo wszystko co ich dotyczyło, było tajne. Nie wiadomo było, kiedy przyjdą i czy przyjdą w ogóle!

O próbach zdobycia paliwa opowiada Mietek Lewicki, który w 1983 roku, na gryfowskim „Hajduku” uczestniczył w połowach błękitków poza strefą argentyńskich 200 mil morskich:

Radziecki tankowiec, z którego mieliśmy bunkrować, nieoczekiwanie zdematerializował się. Dostaliśmy dyspozycję, by w tej sytuacji wejść po paliwo i na rekreację załogi do brazylijskiego Rio Grande. „Hajdukiem” dowodził kapitan Wincenty Kuriata, który do rybołówstwa trafił z marynarki wojennej i który lubił porządek oraz by wszystko działo się na odpowiednim poziomie. Zanim weszliśmy do portu otrzymaliśmy z kapitanatu informację, że są dwa miejsca, w których możemy cumować. Przy kei, i to wiązać się będzie ze swobodnym wejściem na statek firmy zajmującej się towarzyskimi usługami portowymi, lub na beczkach, ale za to bez obecności przedstawicielek agencji. Oczywiście kapitan pragnąc uniknąć wielkiego *bordello* na statku, wybrał beczki. Na odprawę, jak to zwykle w Ameryce Południowej, przyszło wielu funkcjonariuszy wielu służb, mających wielkie zapotrzebowanie na nasze upominki. Wieczorem z wyraźnym zamiarem abordażu podpłynął kuter z wesołym i rozbawionym „mazowszem”. Oficer wachtowy na wyraźne polecenie Starogo obronił nasz statek, pograżając w smutku większą część załogi. Byliśmy młodzi, silni, dobrze karmieni i prawie przez trzy miesiące oglądaliśmy tylko dorodnego błękitka. Toteż gdy w nocy nastąpił ponowny, tym razem zmasowany atak trzech kutrów wypełnionych członkiniami tego dobroczynnego towarzystwa, twierdza „Hajduk”, bez jednego strzału, skapitulowała. Tej nocy sporo się działo. Gdy wracałem ze śniadania, na korytarzu spotkałem zanoszącą się od placzu mulatkę. Pokazała mi zamkniętą na głucho kabinę mechanika chłodni, gdzie była przez całą noc i nie dostała za to pieniędzy. Chłodnik zniknął lub nie chciał otworzyć. Awantura wisiała w powietrzu. Pojawił się kapitan. Wyznając zasadę, że prawdziwy marynarz zawsze płaci długi karciane i te zaciągnięte u dziewczyn, wyjął kilka dolarów i dał „mazowszance”, równocześnie polecając mi, bym ją jakoś udobruchał w swojej kabinie. Za chwilę już umyta, uczesana, nakarmiona zapomniała o nocnej przygodzie. Śmiała się i opowiadała o sobie. Ma na imię Dolores, 24 lata, dwoje dzieci: córkę 13 lat i syna 11 lat. Mąż wysyła ją na statki. Pierwszego mężczyznę miała w wieku 10 lat. Jest zdrowa, tutaj jest świadectwo. Na dokumencie widniała data wejścia naszego statku. Inne dziewczyny w grupie też są zdrowe. Szefową jest dziesiętnastoletnia córka komendanta miejscowej policji. Za wejście do portu każda musi zapłacić

5 \$. Wiedziała, że jest śliczna i widziała, że mi się podoba. Jak nakazał kapitan, zrobiłem wszystko, by nie miała o nas, polskich rybakach, złego zdania. W szafie znalazłem puszki z mlekiem dla dzieciaków, dla Dolores soki i nawet koszulę dla jej męża. Wychodząc pytała, czy długo tutaj jeszcze postoiemy? Staliśmy krótko, podeszliśmy do kei po zaopatrzenie, paliwo i już trzeba było wychodzić. W drodze na łowisko lekarz przez statkowy radiowóz zaprosił wszystkich potrzebujących na konsultacje. Mimo że dziewczyny były wyjątkowo zdrowe, zgłosiło się 22 osoby! I w tym momencie pojawił się problem, co robić, bo dla wszystkich nie starczało antybiotyków. Dostaliśmy polecenie, by braki uzupełnić na łowisku, biorąc leki z innych statków. Długo jeszcze po tym zdarzeniu, gdy przez radio zgłaszał się „Hajduk”, często w odpowiedzi można było słyszeć pytanie, czy znów potrzebujemy penicyliny?

Zwykle jednak paliwo uzupełniano z tankowców, które przyływały na łowisko. Maks Jędrzejczyk, gdy opowiada o swojej pracy w roli supercarga, jeszcze dzisiaj, mówiąc delikatnie, mocno się ożywia:

Autonomia paliwowa trawlerów nie przekraczała 50 dni, cykl zawinięć do portów wynosił praktycznie 90 dni, a nie w każdym porcie było właściwe paliwo i w większości przypadków było ono drogie. Armatorzy rybakcy wraz z „Transoceanem” dysponowali paliwem w cenach preferencyjnych, negocjowanych przez generalnego agenta „Polamerykę” w Londynie. Ekonomia dyktowała potrzebę zaopatrywania floty na łowisku i początkowo wykorzystywano do tego celu tankowce PŻM „Tatry” i „Pieniny” oraz tankowce radzieckie do najtańszym paliwem. W latach dziewięćdziesiątych „Transocean” zmuszony został do czarterowania tankowców na klasycznym rynku frachtowym i były to statki 25-30-letnie, eksploatowane przez Greków i w ogromnym stopniu zdekapitalizowane. Przez trzy lata odbyłem wiele rejsów na tych przysłowiowych gratach jako supercarga i muszę stwierdzić, iż nie była to synekura, ale praca o najwyższym stopniu trudności. Miesięcznie przeladowywano do 30 tys. ton paliwa! Bunkrowania trwały całą dobę i żaden grecki oficer nie godził się na samodzielną wachtę pokładową, stąd praca supercarga była testem jego wytrzymałości fizycznej i psychicznej. Nieraz było to i 36 godzin pracy bez przerwy, czasami kapitanowie trawlerów, pamiętam Jana Gintera, z własnej inicjatywy przerywali pracę, dając mi parę godzin na odpoczynek. Władze Falklandów z obawy przed zanieczyszczeniami nie bardzo godziły się na tankowania w osłoniętych zatokach, stąd zdecydowana większość operacji odbywała się bezpośrednio na łowisku metodą bunkrowań w biegu z rufy. Wbrew pozorom była to najbardziej bezpieczna metoda, możliwa do stosowania nawet przy wysokim stanie morza. Wymagała ona jednak od nawigatorów najwyższego kunsztu w manewrowaniu i takim kunsztem mogli poszczycić się polscy rybacy. Trawler podchodził do rufy tankowca, chwycił 130-metrowy hol, po wyrównaniu prędkości (około 4,5-5

węzłów) przez oba statki, przejmował 200-metrowy wąż i odbierał nim, pod ciśnieniem 15 atmosfer, podgrzanego diesla. Po zabunkrowaniu 300-400 ton statki dokonywały pomiarów i kwitowały odbiór paliwa. Niestety, zdarzały się przypadki, że kwitowały o 50, a nawet 100 ton mniej i wówczas wybuchały piekielne awantury. Odzywał się południowy temperament Greków i kapitan tankowca wyzywał swoich polskich kolegów od złodziei i gangsterów, wrzucając mnie do tego samego kotła, bo przecież musiałem być z nimi w zmwowie. Upływało nieraz wiele godzin zanim trawler wywoływał tankowiec przez radio i przeproszał za incydent, tłumacząc, że parafina zatkała rurę sondażową lub jakiś gamoń motorzysta zapomniał o którymś zbiorniku. Ze względu na możliwe gwałtowne zmiany pogody, trzeba było śledzić prognozy i odpowiednio na nie reagować. W jednym z rejsów radiooficer Pakistańczyk modlił się do Allacha w czasie, gdy Port Stanley nadawało prognozę i nie było silnych, by uruchomić radiostację. Tragiczne następstwa tej sytuacji odczuł trawler „Luzytanka”, pobierający od nas paliwo, kiedy w nagłym huraganie pękła cuma i wąż z paliwem. Prawie pusty tankowiec z młodym filipińskim nawigatorem na mostku długi czas pozostawał pod naporem wichury w 35-stopniowym przechyle. Niestety kapitan „nadużył” i dopiero jak wypadł z koi, zjawił się na mostku. Moje kilkuletnie doświadczenia ze współpracy z Grekami są jak najgorsze. Grecy nawigatorzy dumni są ze swojej Akademii Morskiej, bodajże w Pireusie, którą uważają za najlepszą w świecie, tak jak siebie uważają za elitę nawigatorów. Niestety, to tylko mity, a sztuki nawigacji i dobrej praktyki morskiej winni się uczyć od polskich kolegów..

Przewożenie samolotami dużych, zorganizowanych grup, takich jak załogi statków czy ekipy pracujące na platformach wiertniczych, odbywało się w świecie już od jakiegoś czasu. Było stosowane przez Niemców, Rosjan, Norwegów i... organizatorów muzułmańskich pielgrzymek do Mekki. W Polsce wymiany załóg rybackich drogą lotniczą rozpoczęły się na początku 1973 roku, kiedy to „Dalmor” po raz pierwszy, prawie w tym samym czasie dokonał wymiany załóg kilku statków łowiących w rejonie Nowej Funlandii. W ten dotąd bezprecedensowy dla nas sposób przewieziono w trzech rejsach około 570 rybaków. Później takie podmiany we wszystkich przedsiębiorstwach połowów dalekomorskich stały się zjawiskiem na tyle powszechnym, że ich organizowaniem musieli się zajmować wyznaczeni do tego specjaliści. W komunikatach prasowych sprawa wyglądała nadzwyczaj prosto: „wczoraj z lotniska ... odleciała grupa rybaków, by zmienić swoich kolegów przebywających od sześciu miesięcy na łowiskach...”. Koniec, kropka.

Jak wielkimi przedsięwzięciami logistycznymi bywały te wymiany, uświadomiłem sobie dopiero po rozmowie z Piotrem Jasnowskim, który przez 10 lat zajmował się w „Gryfie” ich organizowaniem:





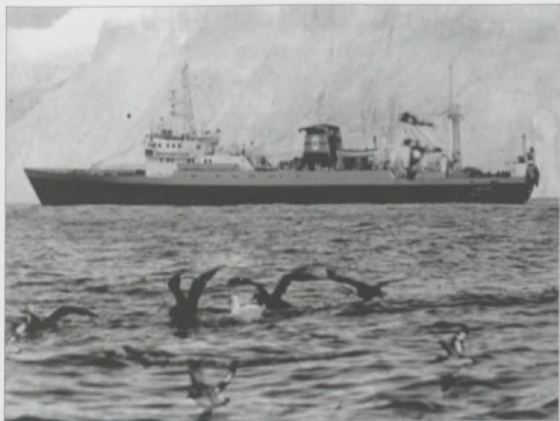
Tableau I Polskiej Morskiej Ekspedycji Antarktycznej – fot. H. Sobczak



Dowództwo „Tazara” w dniu rozpoczęcia historycznego rejsu antarktycznego  
– fot. M. Krzeptowski



„Profesor Siedlecki” na wodach Antarktyki – fot. K. Kołodziej



„Tazar”na tle skał Georgii Południowej – fot. M. Krzeptowski



Kryl na pokładzie „Profesora Siedleckiego” – fot. K. Kołodziej





Z kryłem twarzą w twarz – fot. K. Kołodziej



Pingwiny antarktyczne, tzw. policjanty z wizytą na „Tazarze” – fot. M. Krzeptowski



Na Wyspie Króla Jerzego pod tablicą upamiętniającą I Polską Morską Ekspedycję Antarktyczną – fot. Archiwum MIR



Opuszczona baza wielorybnicza w Grytviken – fot. K. Kołodziej





Grób Shackletona  
na cmentarzu w Grytviken  
– fot. M. Krzeptowski



„Dalmor” w Zatoce Admiralicji  
– fot. Z. Karnicki



„Gryf Pomorski” przy Wyspie Króla Jerzego – fot. Cz. Szostak



Foki w Zatoce Admiralicji – fot. T. Linkowski





Przejsie południowego koła polarnego na „Profesorze Siedleckim”  
– fot. Archiwum MIR



Kęgi wieloryba – fot. Archiwum MIR



Georgia Południowa – fot. H. Sobczak



Stacja British Antarctic Survey w Grytviken – fot. H. Sobczak



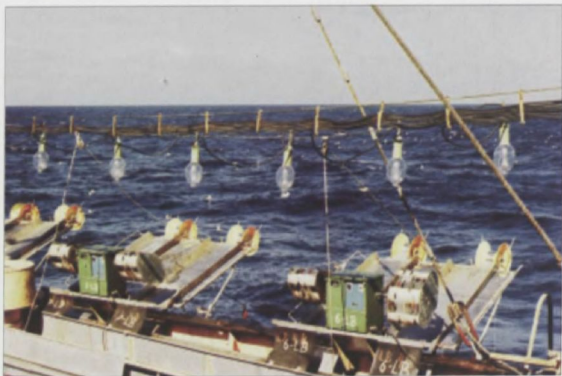






PALMER STATION. ANTARCTICA  
64° 46' S. LAT. 64° 05' W. LONG





Urządzenia do hakowych połowów kalmarów na trawlerze typu B-23 – fot. W. Blady



Nocny połów kalmarów – fot. W. Blady

W latach osiemdziesiątych we flocie „Gryfa” było około 30 dużych statków, których załogi liczyły od 60 do 80 ludzi. Rejsy trwały średnio 165 dni, co dawało 2 wymiany rocznie na każdym statku. To już były tysiące ludzi – pasażerów i wydatki idące w miliony dolarów. Byliśmy w związku z tym bardzo poważnym partnerem dla linii lotniczych, które chętnie uczestniczyły w rozwiązywaniu naszych, często bardzo złożonych, problemów transportowych. Oprócz LOT-u korzystaliśmy z usług towarzystw lotniczych: Lufthansa, Interflug, Swiss Air, KLM, Air France, British Airways, SAS i Varig, budując prawdziwe powietrzne mosty do Montevideo, Punta Arenas, Kapsztadu, Vancouver... Najlepszym z możliwych rozwiązań okazało się czarterowanie samolotów. Lecąc item-62, w jednej podmianie zabieraliśmy załogi dwóch statków i dodatkowo różnego rodzaju specjalistów z przedsiębiorstwa, inspektorów Polskiego Rejestru Statków i Urzędu Morskiego. Zazwyczaj w załodze samolotu było trzech mechaników, których nazywaliśmy „zakładnikami”. Kiedyś, zaraz na początku mojej kariery, gdy już wracaliśmy z Kapsztadu, brałem udział w zdarzeniu, które uświadomiło mi, że wśród moich podopiecznych mewam też specjalistów z firm specjalnych. Ze względu na panującą w Warszawie wyjątkowo złą pogodę musieliśmy lądować w Berlinie, NRD. Noc, sytuacja nietypowa, odprawa na podstawie książeczek żeglarskich, potrzebne są autokary i ciężarówki, ale Niemcy sprawnie poradzili sobie ze wszystkim. Odprawiałem się zawsze jako ostatni, by mieć pewność, że nikt się nie zgubił. W pewnym momencie podszedł do mnie jakiś rybak i poprosił z naciskiem, by on mógł się odprawić po mnie, gdyż nie chce, żeby przy jego odprawie był ktokolwiek. „Proszę być spokojnym, mój bagaż nie zawiera przemytu”. Został odprawiony bardzo szybko, odbyła się tylko jedna krótka rozmowa telefoniczna. Później dyskretnie próbowałem go odnaleźć w „Gryfie”. Zniknął, nikt taki nigdy nie istniał! Kilka dni przed odlotem, skompletowane przez dział kadr załogi odbywały spotkania, na których informowano wszystkich, jak będzie przebiegała i na czym polega wymiana, jakie są procedury lotniskowe i graniczne, gdyż dla wielu osób była to pierwsza w życiu podróż samolotem. Przy tej okazji załogom przedstawiano kapitanów, oficerów i inne osoby funkcyjne. Wreszcie przychodził dzień odjazdu. Po południu, na placu przed Czerwonym Ratuszem zaczęli się gromadzić odlatujący rybacy, zazwyczaj każdy otoczony wianuszkiem odprowadzających. Słowa pożegnań, niepokoju, otuchy i staropolski strzeмиenny, czasami zbyt staropolski, a w międzyczasie skrupulatne ważenie wielkich, białych worów żeglarskich, gdyż samoloty Il-62 niechętnie startowały, gdy były przeciążone. Do Warszawy lub Gdańska, na lotnisko w Rębiechowie, jechaliśmy czterema autokarami, a nasze bagaże były przewożone w dwóch dodatkowych ciężarówkach. Musiałem nad tym wszystkim panować, by na lotnisko przybyć bezpiecznie, na czas i w pełnym składzie. Członkowie załóg rekrutowali się z mieszkańców miejscowości rozrzuconych po całej Polsce, toteż starałem się tak zaplanować trasy autokarów, by jak najwięcej osób mogło uniknąć

zbędnej jazdy do Szczecina. Rozwiązanie to miało jednak tę niedogodność, że podróż trwała nieraz kilkanaście godzin, choć trzeba pamiętać, iż sporo czasu zajmowały nam przerwy, których domagali się podróżujący. Na lotnisku spędzaliśmy zwykle 4-5 godzin, zanim udało się uporządkować wszystkie sprawy formalne i nieformalne, i zapakować ludzi do samolotu. Następował start, przeciążony il-62, mimo wcześniej zastosowanych wszelkich restrykcji bagażowych, z trudem odrywał się od pasa startowego i wreszcie zaczynał się prawdziwy lot. U niektórych osób, na szczęście nielicznych, udających się w tak niecodzienny sposób na odległe łowiska, pojawiał się silny stres, który usiłowali zagłuszyć alkoholem, hałaśliwym zachowaniem, czasami zwykłym chamstwem. Stewardesa, którą po szczególnie nieprzyjemnym incydencie z pijanym rybakiem, usiłowałem przeprosić, powiedziała: „Proszę się nie martwić, pańscy ludzie i tak są o niebo spokojniejsi od Norwegów”. Lecieliśmy do Las Palmas lub Dakaru, gdzie podczas krótkiego postoju nabieraliśmy paliwa. Znacznie ciekawszy był przystanek afrykański z egzotyką i folklorem lotniska, transakcjami handlowymi i nieodłącznym barterem... Tylko dzięki temu, że start odbywał się w nocy, kiedy chłodne powietrze jest „gęściejsze”, nasz samolot był w stanie dodatkowo udźwignąć świeżo zakupione „heba nowe” piękne popiersia z dużymi błękitnymi oczami. Kolejne międzylądowanie odbywało się w Rio de Janeiro, gdzie przesiadaliśmy się do samolotów linii Varig. Podczas podmian rybackich, na ich pokładach pracowali tylko stewardzi, gdyż uznano, iż słynące z piękności brazylijskie stewardesy mogłyby wywołać perturbacje podczas lotu. W Montevideo lądowaliśmy wczesnym rankiem, znów kawalkada autokarów i ciężarówek, odprawa w portowym urzędzie celnym i wreszcie mogliśmy wejść na statek. Cały dzień trwało przekazywanie sobie obowiązków, dokumentacji i wyposażenia przez osoby funkcyjne. Czasami wystarczyło, gdy facet powiedział facetowi: „wszystko jest w porządku, resztę znajdziesz w tej teczce...”, był wtedy czas na przyjacielską rozmowę i cieszenie się ze spotkania. Niekiedy jednak wypadało przejmować schedę po kimś, kto już kiedyś kogoś oszukał i wiedziała o tym cała flota. Wtedy i dwa dni byłoby mało, by wszystko sprawdzić. Wieczorem, mimo że nie zawsze zgadzała się liczba zmian pościeli, tac w przetwórni i słoje przecieru pomidorowego, jechaliśmy na lotnisko. Jak zwykle, ogromne, białe wory okazywały się za ciężkie. Znów, zamiast pięknych stewardes, uprzejmi stewardzi w Varigu, w Rio przejście do starego poczcivego ila-62, gdzie czekała na nas świeża polska prasa i tym razem piękne polskie stewardesy. Jeszcze tylko zakup wyrobów artystycznych w Dakarze i wreszcie po 6-7 miesiącach cieszenia się błękitem oceanu, mieliśmy swą wyteśknioną, zasypaną śniegiem lub dręczoną letnimi upałami, Polskę! Po raz ostatni kawalkada autokarów i samochodów, tym razem nie wlecze się, a wprost pędzi w kierunku Szczecina. Już most na Regalicy, most Długi i wreszcie Czerwony Ratusz! Dla osoby prowadzącej podmianę było to 4-5 dób napięcia, nieustannego czuwania, pamiętania o wszystkim i przewidywania nawet najgorszego. Gdy wszystko

toczyło się normalnie, za dwa tygodnie, statystycznie, przypadła następna podmiana...

9 maja (sobota) 1987 roku o godzinie 11.00 samolot Il-62 „Tadeusz Kościuszko” należący do Polskich Linii Lotniczych LOT, lecąc w czarterze z Warszawy do USA, rozbił się w okolicy Warszawy w Lasach Kabackich. Zginęli wszyscy obecni na pokładzie, razem 183 osoby. Żałoba ogarnęła cały kraj.

Jasnowski wspomina:

W poniedziałek 11 maja dwie nasze załogi miały odlecieć samolotem czarterowym Il-62 jako podmiana do Montevideo. Ludzie z tej podmiany wpadli w panikę i nie wiem, jakim cudem Zdzisław Kniaziuk z Działu Kadr zdołał skompletować pełną obsadę na dwa statki. Po starcie z Warszawy lot, późnij międzyładowania, przesiadka i lot Varigiem przebiegały bez najmniejszych zakłóceń. Po przekazaniu statku nowej załodze wróciliśmy Varigiem do Rio, gdzie stał nasz il-62. Czekając na start pasażerowie sięgnęli po polskie, poniedziałkowe gazety opisujące sobotnią tragedię. Lepiej żeby tych gazet wtedy wcale nie było na pokładzie! Kołowaliśmy w kierunku pasa startowego i tu, chwala polskim pilotom, którzy zawsze przestrzegają tej procedury, na początku rozbiegu sprawdziliśmy siłę ciągu silników. Usłyszeliśmy nagle potworny, głuchy huk w tylnej części kadłuba, tam gdzie znajdują się cztery silniki odrzutowe. Stewardesy wpadły w histerię, bo przecież ich koleżanki i koledzy zginęli kilka dni wcześniej! Tylko dzięki temu, że podmianami zajmowałem się już siódmy rok i miałem ogromne doświadczenie w panowaniu nad ludzkimi emocjami, na pokładzie i w czasie ewakuacji nie było paniki i chaosu. Samolot został na lotnisku, nas umieszczono w hotelu. Przez trzy tygodnie, małymi grupami, wykorzystując najdziwniejsze liniowe połączenia lotnicze, wracaliśmy do kraju. Tym razem dla mnie podmiana zamiast pięciu trwała dwadzieścia pięć dni!

Polscy piloci... Lecieliśmy il-em-62 do Vancouver. Była z nami ekipa telewizji szczyecińskiej, która miała przygotować reportaż o podmianach. W scenariuszu było ujęcie: widok z kabiny pilotów podczas lądowania, na pierwszym planie plecy i głowy pilotów skupionych, pochylonych nad sterami, a w dalszej perspektywie zbliżający się pas lądowania. Janek Kuczera, doskonały operator, wcześniej zrobił kilka przymiarek i gdy uznał że już warto, zaczął filmować. W tym momencie samolot, mimo normalnej pracy silników runął w dół! Dzięki instynktowi rasowego filmowca, który nawet najgroźniejszą sytuację trzyma w kadrze do ostatniej chwili, zachowała się ta scena: gwałtownie zbliżająca się ziemia, na pierwszym planie nieporuszone, kamienne sylwetki pilotów wyprowadzających maszynę, i ciemne plamy potu na ich białych koszulach, które pojawiły się nie wiedzieć kiedy. Gigantyczna dawka adrenaliny, profesjonalizm i spokój...



Na wszelkiego typu nieoczekiwane zdarzenia, które mogą nas spotkać podczas lotu lub na obcym lotnisku, byliśmy przygotowani, były one niejako wkalkulowane w nasz zawód. Bezpiecznie czuliśmy się dopiero, gdy lądowaliśmy wreszcie na którymś z krajowych lotnisk. Tutaj, wśród swoich, nie mogła spotkać już nas żadna przykra niespodzianka, chociaż... Wracaliśmy z Montevideo z dwiema załogami, gryfowską i odrowską. Zamiast, jak było w planie, wylądować w Warszawie, lądujemy w Poznaniu. Przez cztery godziny nie możemy opuścić samolotu i nikt nam nie może wyjaśnić, co się stało. Wszyscy są zmęczeni, podenerwowani, atmosfera na pokładzie staje się coraz bardziej napięta. Wreszcie jest decyzja, że jednak lecimy do Warszawy. Na Okęciu lądujemy nocą z 11 na 12 grudnia 1981 roku. Po umieszczeniu obu załóg w szczecińskim pociągu postanowiłem pojechać na Saską Kępe, odwiedzić ukochaną ciotkę, chwilę odpocząć i przy okazji zabrać ze sobą dwie rodowe szable. W Warszawie na dworcu, pewnie dlatego że się spieszyłem, nie zauważyłem nic, co wzbudziłoby moje podejrzenia, za to gdy nocą wysiadłem z pociągu w Szczecinie, zrozumiałem, że wydarzyło się coś niedobrego. Nie było żadnej komunikacji, a po opustoszałych, zasypanych śniegiem ulicach jeździły tylko samochody milicyjne błyskające kogutami na dachu. Brnąc przez przymy śniegu, bezskutecznie usiłowałem zatrzymać jakiegoś gazika i poprosić o podwiezienie. Na wiadukcie przy dworcu Turzyn zauważyłem pociąg pancerny. To była noc z 12 na 13 grudnia, właśnie zaczął się stan wojenny! Dopiero znacznie później uświadomiłem sobie całą groteskowość i równocześnie powagę sytuacji, bo przecież mój powrót do domu mógł się zakończyć tak: „Wasze dokumenty?” „Hm, taak... to mówicie, że jesteście z Montevideo?” „Te wasze szable to obejrzymy sobie na komendzie...”

Wkrótce zaczęły się restrykcje wobec Polski, dotykające również PLL LOT, którego samolotom Amerykanie odmówili zgody na lądowanie na swoich lotniskach. W tym czasie wiele naszych statków przebywało w morzu i ich załogi oczekiwały na podmiany, które musiały się odbyć! Skoro nie może być LOT i il-62, to niech będzie SAS i boeing 747; skoro portem lotniczym nie może być Warszawa czy Gdańsk, to niech będzie Kopenhaga. W 12 autokarów jechaliśmy na prom do Świnoujścia, który płynął do Malmö, stąd przeprawialiśmy się do Kopenhagi i tu wreszcie mogła się rozpocząć właściwa podmiana samolotowa. Powrót przebiegał w odwrotnej kolejności i tylko blisko czterystuosobowa grupa była tak samo trudna do prowadzenia. Sprawić, by funkcjonowała jak jeden wielki organizm, to już była sztuka i muszę powiedzieć, że potrafilismy tej sztuki dokonać.

Powroty... były różne, pełne radości, miłości, tęsknoty, czasami żalu, pretensji, zawiedzionych nadziei, czasami ktoś nie wracał wcale... Kapitan Stanisław Dziedzik opiekował się w czasie podmiany samolotowej rybakiem, z którym parę lat wcześniej pływał na „Hańczy”:

Dali mi go pod opiekę ze szpitala psychiatrycznego w Montevideo. Był w depresji psychicznej, bo dostał z kraju, od kogoś „życzliwego”, list z wiadomością, że jego żona przetraciła wszystko i nie prowadzi się właściwie. Miałem go oddać za pokwitowaniem polskiemu lekarzom. Gdy przyплыnęliśmy promem z Ystad do Świnoujścia, lekarz ze szpitala psychiatrycznego, który po niego przyjechał, powiedział: „Niech pan nam go nie oddaje, bo to będzie koniec jego pływania”. Odebrała go matka, list był fałszywy, zawierał nieprawdę i po dwóch miesiącach chłopak znów był na morzu.

W latach dziewięćdziesiątych, gdy liczba posiadanych przez nas statków zaczęła się zmniejszać, wielkie wymiany czarterowe stały się rzadsze, a częściej już korzystaliśmy z lotów liniowych. Zazwyczaj tylko kilka dni po podmieianie statek z nową załogą stał w porcie, przygotowując się do następnego półrocznego pobytu w morzu. W tym czasie należało usunąć niedomagania w pracy urządzeń i mechanizmów, sprawdzić sprzęt połowowy i pobrać zaopatrzenie. Trzeba było pamiętać o każdym drobiazgu, gdyż później nie zawsze i nie wszystko można było załatwić bez zaplecza portowego. Był to okres, kiedy w połowach kryła, ryb i kalmarów uczestniczyły dziesiątki polskich statków łowczych. Ich obsługa wymagała stałej obecności floty pomocniczej. Były więc bazy „Gryf Pomorski” i „Pomorze”, chłodniowce jak „Halniak” czy „Lewanter” lub „Zonda” czy „Terral”, transportowce rybackie jak „Żuławy” czy „Kaszuby II”, i chłodniowce transportowe jak „Kociewie” i „Warmia”. Statki „Transoceanu” docierały do najdalszych nawet rejonów, wszędzie tam, gdzie tylko prowadzono połowy. Przeladunki odbywały się przy Wyspie Słoniowej, w Zatoce Admiralicji, w sąsiedztwie Stacji Arctowskiego, w Golden Bay na Georgii Południowej, czy wreszcie na Falklandach w Port Stanley lub w zatoce Berkeley. Sporadycznie, gdy statki łowiły w rejonach położonych bardziej na północ (42°-47°S), przeladunki odbywały się w Golfo Nuevo. „Na bazie”, jak zwykło się mówić, przez całą dobę, bez przerwy trwała gorączkowa praca, pojawiały się kolejne trawlerzy, by wyładować zamrożony surowiec i mączkę, zaopatrzyć się w żywność, odebrać puste kartony i worki, zamówione w kraju części wyposażenia, prasę i listy. Baza była namiastką domu, miejscem, gdzie można było znaleźć pomoc, była czymś trwałym, niewzruszonym, dającym statkom łowczym poczucie bezpieczeństwa. 9 sierpnia 1987 roku „Pomorze” rzuciło kotwicę w zatoce Berkeley i rozpoczęły się przeladunki. Do burty podchodziły kolejne trawlerzy „Dalmoru”, „Odry”, „Gryfa” i łącznikowce. Czasami, gdy pracy było mniej, wolni od zajęć członkowie załóg mogli udać się na brzeg, by rozprostować nogi na stałym gruncie. W niedzielę marynarze płynęli zwykle na mszę do katolickiego kościołka, niewielkiego, gdyż dwie,

trzy szalupy wiernych wypełniały go prawie po brzegi. W Port Stanley niewiele jest do zwiedzania, również najbliższa okolica nie oferuje zbyt wiele. Pastwiska i owce, torfowiska i brak drzew, zakryte przez przypływ lub odsłonięte, pełne brunatnic (*kelps*) skaliste wybrzeża, na których można spotkać pingwiny Magellana. Od czasu wojny falklandzkiej (kwiecień-czerwiec 1982) możliwości wycieczek terenowych zostały bardzo mocno ograniczone, gdyż wycofujące się wojska argentyńskie pozostawiły po sobie wiele zaminowanych miejsc. Szczególnie niebezpieczne i trudne do wykrycia były plastikowe i porcelanowe czeskie miny przeciwpiechotne. W takich warunkach niełatwo o fantazję i pomysł na ciekawe spędzenie czasu, chociaż kiedyś opowiadał mi ktoś o trapersko-myśliwskim happeningu, jakiego był świadkiem. Południe Ameryki Południowej kojarzy się z *asado*, mięsem pieczonym na ruszcie. To prawdziwy obrządek oraz imponująca wiedza kulinarna. Grupka przyjaciół z jednego z naszych statków postanowiła, omijając wszystkie rytuały, pójść na skróty i po prostu złapać jakąś bezpieczną, a może nawet upolować „dziką” owcę, po czym upiec ją w pięknej falklandzkiej scenerii. Pech chciał, że ich ofiarą padła owca czarna, jedyna jaka była w stadzie i farmer z łatwością zorientował się, że ktoś ją musiał spożytkować. Epilog zdarzenia rozegrał się na statku, gdzie odbyło się party na cześć przyjaźni polsko-falklandzkiej.

24 sierpnia do zatoki wpływają „Kaszuby II” z zaopatrzeniem dla floty łowczej i rozpoczynają się prace przeładunkowe. Brygady pracujące w ładowniach i na pokładach mają pełne ręce roboty, gdyż w krótkim czasie trzeba przerzucić kilkaset ton żywności, całą masę sprzętu połowowego, opakowań i wszelkiego rodzaju wyposażenia technicznego. W odwrotną stronę wędrują mrożone kalmary, ryby i mączka. Niecałe trzy tygodnie później przy prawej burcie „Pomorza” cumuje „Gdyński Kosynier”, chłodniowiec należący do Polskich Linii Oceanicznych, przywożąc kolejną partię zaopatrzenia dla floty łowczej. Dużą część ładunku stanowią opakowania, tj. kartony i polipropylenowe worki na mączkę. Kartonów jest tak dużo, że znaczną ich część (około 85 tysięcy sztuk!) trzeba ułożyć na pokładzie przed rufową nadbudówką, gdzie, przykryte brezentem, będą czekać na swoją kolej. Kapitan Mieczysław Jędraszak dowodził wtedy „Lutjanem”:

W dniu 30 września zacamowaliśmy do prawej burty „Kosyniera Gdyńskiego”, który z kolei był przycumowany do prawej burty „Pomorza” i rozpoczęliśmy wyładunek. Około godziny 22.00 ludzie pracujący przy przeładunku dostrzegli płomienie na pokładzie bazy. Ogłoszono alarm pożarowy. „Czerwony Kosynier” i w chwilę później nasz statek przystąpiły do rozwijania linii wodnych i gaszenia pożaru. Płonęła pryzma kartonów

znajdująca się przed rufową nadbudówką. Ogień rozprzestrzenił się szybko, przedostając się przez pękające bulaje do pomieszczeń nadbudówki. Zgodnie z sugestią kapitana bazy, Kazimierza Walczowskiego, przeczumowałem „Lutjana” do lewej burty „Pomorza”, by móc skuteczniej uczestniczyć w walce z ogniem. Przewidując, iż mogą zaistnieć okoliczności, w których ludzie z załogi płonącego statku będą szukać ratunku skacząc z burty do morza, poleciłem opuścić szalupę przygotowaną na taką ewentualność. Do walki z żywiołem włączyły się kolejne jednostki, gryfowski „Kulbak” i przybyły z Port Stanley holownik ratowniczy „Oil Mariner”. Mimo dobrze prowadzonej akcji gaśniczej pożar udało się stłumić dopiero po 20 godzinach. Bilans katastrofy był tragiczny. Największym nieszczęściem była śmierć czterech ludzi z załogi bazy, którzy zginęli zatruci dymem w pomieszczeniach, teraz już prawie całkowicie wypalonych nadbudówki. Po zakończeniu akcji przeczumowaliśmy na powrót do „Gdyńskiego Kosyniera”, by dokończyć przeładunku i następnego dnia wróciliśmy na łowisko, pozostawiając w zatoce Berkeley stojący na kotwicy zniszczony ogniem statek – naszą przystań i dom.

Statkom floty pomocniczej zdarzało się niekiedy przewozić nietypowe ładunki. Tak było w 1980 roku, kiedy na Wyspę Króla Jerzego „Żuławy” wiozły V Wyprawę Antarktyczną. Wspomina kapitan Leon Skelnik:

„Żuławy” to był mój statek, bo budowałem go w Stoczni Gdańskiej od samego początku, a pływanie na nim rozpocząłem w 1975 roku. W ten rejs wyruszyliśmy ze Szczecina. Załadowaliśmy 200 ton wyposażenia, była w tym benzyna w beczkach, które zamocowaliśmy na pokładzie. Trudnym problemem było ulokowanie na statku dodatkowych 30 osób – członków ekipy PAN. W końcu w czytelni urządziliśmy dodatkową wielką sypialnię i sprawa została rozwiązana. Był koniec listopada i przejście przez Morze Północne dostarczyło naszym polarnikom na tyle mocnych wrażeń, że dopiero zawinięcie do Las Palmas i późniejszy chrzest równikowy zatarły tamte wspomnienia. Święta Bożego Narodzenia obchodziliśmy w Golden Bay na Georgii Południowej, odbierając ryby z kilku „dalmorów”. Kolejnym miejscem, gdzie czekały na nas z ładunkiem statki rybackie, były Falklandy. Staaliśmy na kotwicy w zatoce zwanej Port William, dalej tuż za wąskim przesmykiem położone było Port Stanley. Tutaj doszło do spotkania z barkentyną „Pogoria” wracającą ze Stacji Arctowskiego do kraju. W załodze żagłowca był Dariusz Bogucki, którego zaprosiliśmy na spotkanie, by opowiedział o swoich żeglarskich dokonaniach. I tutaj doszło do wyjątkowego zdarzenia w całej historii kontaktów polskich rybaków i żeglarzy. Normą było, że podczas takich spotkań stroną wspomagającą byli rybacy, tym razem role się odwróciły, od Darka dostaliśmy kilkanaście igieł do maszyny do szycia, które były dla nas na wagę złota, gdyż właśnie szyliśmy sobie wory żeglarskie przed czekającą nas podmianą lotniczą. Kilka dni później ruszyliśmy w stronę Stacji Arctowskiego. Wyładunek i przetransportowanie

200 ton ładunku trwało trzy dni, odbyło się sprawnie, widać było, że polarnicy robili to nie pierwszy raz. Przyszło się rozstać z naszymi dotychczasowymi pasażerami. Gdy już zostali na brzegu, a my wolno ruszyliśmy w kierunku Kapsztadu, na statku nagle zrobiło się jakoś pusto. Pożegnalny ryk syreny okrętowej zagłuszył wszystko...

Na bazach przez wiele lat pływał Bogdan Strelczyk, który w książce „Jak opłynąłem Ocean Atlantycki” opisał, wśród wielu innych rejsów i ten na „Żuławach”. W okresie, gdy głównym obiektem połowów w tym rejonie stały się kalmary, do burty naszych baz i statków łącznikowych cumowały nie tylko polskie jednostki i czasami wynikały z tego nieoczekiwane problemy. Opowiada kapitan Józef Pełszyk:

Kalmary łowione i mrożone przez statki japońskie i tajwańskie znacznie różniły się jakością od produktów statków koreańskich, tak przynajmniej uważali japońscy obserwatorzy. W związku z tym wymagano od nas, byśmy te pochodzące z różnych źródeł ładunki przewozili w oddzielnych ładowniach. Głównymi odbiorcami kalmarów były w tym czasie przede wszystkim kraje Dalekiego Wschodu, sporo ładunków trafiało do Hiszpanii i Włoch, Norwegia odbierała macki jako pokarm dla łososi hodowlanych, na Wyspach Owczych i Islandii wykorzystywano je jako przynęty do połowu ryb. W 1991 roku dowodziłem „Kaszubami II”. Po załadowaniu statku w zatoce Berkeley zostaliśmy skierowani do portów Japonii i Korei. W Kapsztadzie wzięliśmy paliwo i wyokrętowaliśmy ludzi z brygad przeładunkowych, pozostawiając tylko załogę szkieletową. W dniu 4 sierpnia, już na Oceanie Indyjskim, gdzieś na wysokości Port Elizabeth odebraliśmy sygnał SOS z greckiego pasażerskiego statku „Oceanos”. Podana pozycja znajdowała się na... lądzie. Natychmiast skierowałem statek w kierunku, który wydawał mi się być najbardziej prawdopodobny. Niedługo później stacja ratownictwa brzegowego podała pozycję właściwą (32°07'S, 029°07'E), zresztą zgodną z moimi przypuszczeniami. Akwen, na którym się właśnie znajdowaliśmy, słynie z trudnych warunków nawigacyjnych. Gdy płynący na południe wzdłuż wybrzeża szybki, ciepły prąd Agulhas napotyka na swej drodze wyjątkowo często występujące tu głębokie nize, które przemieszczają się w kierunku NE, powstają gigantyczne fale zdolne nawet przełamać potężny zbiornikowiec i wyrzucić jacht balastowy! Na szczęście tym razem pogoda nie była najgorsza i na pewno nie ona była przyczyną, że statek tonął. Polecilem rozwiesić siatki na burcie, przygotować kabiny, koce, odzież, gorące jedzenie, lekarz przygotował opatrunki i leki. W okolicy East London, już na wodach szelfowych wypatrzyliśmy pojawiającą się i ginącą wśród wysokich fal szalupę, którą prąd zniósł daleko na południe od tonącego statku. Szalupa była pełna ludzi, wszyscy poubierani w pomarańczowe, widoczne z daleka kamizelki ratunkowe. Podeszliśmy tak, by łódź znalazła się po naszej zawietrznej. Rozpoczęła się ewakuacja rozbitków i wtedy okazało się, że wśród nich



jest większość kobiet, niektóre z małymi dziećmi. Przewidując to, wcześniej przygotowaliśmy opuszczaną na bomie siatkę z podłogą z grubej sklejkii, używaną do przeladunku kartonów. Niestety, gdy tylko siatka znalazła się w sąsiedztwie szalupy, rzucili się do niej najsilniejsi mężczyźni. Potężny marynarz z naszej załogi, którego przezornie umieściliśmy w tej „windaż” miał pełne ręce roboty, dosłownie, zanim doprowadził do sakramentalnego: „najpierw kobiety i dzieci”. Po jakimś czasie mieliśmy już przy burcie drugą szalupę wypełnioną rozbitkami i znów powtórzył się poprzedni scenariusz, znów trzeba było egzekwować zasady pierwszeństwa. Podjęliśmy łącznie 108 ludzi. Uratowanymi bardzo troskliwie zajęła się cała załoga, na szczęście nikt nie był ranny. Dla mężczyzn bez trudu znalazła się ciepła, sucha odzież, za to kobiety, a była ich większość, musiały się zadowolić ubiorami, które w żaden sposób nie nawiązywały do wymogów współczesnej mody. Uratowani nakarmieni i wykapani znaleźli miejsca w kabinach. Zgodnie z poleceniami ośrodka ratownictwa, przeszukując rejon katastrofy podeszliśmy blisko „Oceanosa”. Oprócz „Kaszub II” w akcji brały udział jeszcze cztery inne statki i kilka helikopterów. Gdy doliczono się, że wszyscy obecni na pokładzie, tj. 571 osób, w tym 361 pasażerów, zostali uratowani, poszukiwania przerwano. „Oceanos” tonął 16 godzin, dziób coraz głębiej zanurzał się w wodzie. W ostatnim akcie agonii, zaledwie przez chwilę jego rufa sterczała pionowo z wody i to już był koniec... Jak dowiedzieliśmy się później, przyczyną zatonięcia była woda, która przez nieszczelne kingstony dostała się do dziobowej części statku, zalała agregaty prądotwórcze uniemożliwiając uruchomienie pomp. Na statku odbywał się w tym czasie bal i to był powód, dla którego nasi rozbitkowie ubrani byli tak elegancko, acz całkowicie nie stosownie do pływania szalupami po oceanie!

I wreszcie jeszcze jedna informacja, która do nas dotarła i którą początkowo uważałem za zwykłe oszczerstwo i potwarz: będący Grekiem, kapitan „Oceanosa”, opuścił tonący statek jako pierwszy, ewakuując się helikopterem!!! Sygnał SOS i pozycję jednostki nadał oficer kulturalno-rozrywkowy!

Zostaliśmy poproszeni o dostarczenie uratowanych ludzi do Durbanu. Wśród nich był Zbyszko Szczygielski, Polak, członek załogi. O akcji ratowniczej dużo pisała światowa prasa, również polska. Dostałem listy z podziękowaniami z Kapitanatu Portu w Durbanie, greckiego Ministerstwa Transportu i agencji turystycznej, która czarterowała statek. Wzruszający list napisała Lucyna Szczygielska, matka Zbyszka...

Na ślad tego zdarzenia natrafiłem zwiedzając muzeum w East London. W sali poświęconej żegludze duży fragment ekspozycji opowiadał o akcji ratowania ludzi ze statku „Oceanos”. Wśród map, zdjęć i wycinków prasowych zobaczyłem znajomą sylwetkę polskiego transportowca „Kaszuby II”. Pozostało już tylko odnaleźć kogoś, kto w tym uczestniczył... trafiłem na samego kapitana Pełsyka.

Wracając do polskich spraw, warto odnotować, iż w okresie, gdy polskie rybołówstwo było nakierowane głównie na połowy kalmarów, nadal prowadzono, choć znacznie mniejszym nakładem środków, badania zasobów ryb i ich rozmieszczenia na morzu Scotia. W latach 1983/1984 pracował przy Południowej Georgii „Taurus”, a w późniejszych latach pojawiał się tam „Profesor Siedlecki”, który brał udział w realizacji programów międzynarodowych. Statki i instytuty naukowo-badawcze szukały odpowiedzi na pytania, jak łowić kryla w sposób najbardziej efektywny i jak go później przetwarzać? Po latach doświadczeń w Morskim Instytucie Rybackim opracowano nowe włoki krylowe z wkładką dzieloną, które pozwalały uzyskiwać dobre wydajności, zapewniające przetwórciom ciągłość produkcji. Również w MIR-ze dopracowano się rozwiązań technicznych, na podstawie których zbudowano w Fabryce Urządzeń Okrętowych „Techmet” w Pruszczu Gdańskim maszyny do obróbki i odskorupiania kryla. Zespołem konstruktorów z Morskiego Instytutu Rybackiego kierował Daniel Dutkiewicz:

Pomysł rozwiązania problemu, z którym borykamy się nieraz całymi tygodniami, pojawia się często w sposób nieoczekiwany. Tak było i tym razem. Podczas któregoś z wieczornych spotkań z Juliuszem Heblem wspomniałem o tym, że pracuję nad znalezieniem optymalnego sposobu wykorzystania kryla, który obecnie może być w znacznych ilościach łowiony przez naszą flotę. Mój towarzysz bywając za granicą odwiedzał różne ośrodki przetwórcze, między innymi te związane z przetwórstwem krewetek. Słuchając go, doznałem nagle olśnienia. Jeszcze tej samej nocy zrobiłem kilka rysunków i już wiedziałem, że sprawa powinna się udać. Trzeba wyraźnie podkreślić, że przetwarzanie kryla na produkty spożywcze, paszowe i techniczne nie miało wtedy dobrych i dopracowanych rozwiązań technicznych. Cały czas trzeba było pamiętać o niewielkich rozmiarach kryla, jego masowości występowania i co najważniejsze, o tym że w przeciągu kilkudziesięciu minut od złowienia produkt ten ulega zepsuciu. To już było nasze kolejne podejście do budowy maszyny, która w sposób skuteczny pozabawiałaby kryla chitynowej skorupki. Wspólnie z Maciejem Brzeskim, Edwardem Budzińskim i Piotrem Bykowskim rozpoczęliśmy budowę prototypu mojego pomysłu, odluszcarki rolkowo-szczelinowej. Wynalazek nasz został opatentowany i zbudowane przez „Techmet” prototypowe maszyny zamontowano na dalmorowskiej „Lyrze” (kapitan J. Smoliński), która w latach 1986 i 1987 odbyła dwa rejsy ukierunkowane na pozyskiwanie i obróbkę kryla z zastosowaniem nowych technologii. Początki nie były zachęcające, gdyż nie uzyskiwaliśmy produktu o odpowiedniej czystości, a równocześnie było wiadomo, że nawet niewielkie pozostałości pancerza chitynowego nie są obojętne dla ludzi. Wprowadzając zmiany i nowe rozwiązania udało się naszemu zespołowi, jako pierwszemu w świecie, uzyskać na skalę przemysłową produkt, który otrzymał

pozytywną ocenę Food and Drug Administration USA, otwierając możliwości marketingowe na całym świecie. Pierwszy ładunek eksportowy został zamówiony przez RFN. Po rejsach eksperymentalnych zbudowano w „Techmecie” 8 maszyn, które zamontowano na gryfowskich trawlerach „Bonito” i „Awior” oraz dalmorowskich „Acomar” i „Acrux”. Jeden trawler w ciągu doby był w stanie otrzymać z 40 ton kryla 6 ton mięsa przypominającego krewetki, mrożonego w blokach. Kryl łowiony przez nasze statki był również wykorzystywany do produkcji mączki, która znalazła zastosowanie szczególnie jako pasza w farmach łososi. Jej użycie sprawia, iż mięso ryb uzyskuje intensywny, różowy kolor. Kryl jest szeroko wykorzystywany w technice. Pierwotny odpad – chityna i produkowany z niej chitozan znajduje przeszło tysiąc zastosowań w medycynie, lotach kosmicznych, produkcji kosmetyków... Pierwsze 10 ton chityny wyprodukowanej na świecie przywiózł z rejsu statek badawczy MIR-u „Profesor Siedlecki”. Jej jakość liczne laboratoria na świecie oceniły bardzo wysoko.

W styczniu 2000 roku, gdy w stoczni remontowej Tsacos w Montevideo nasz jacht „Maria” cumował obok „Bonito”, miałem niepowtarzalną wprost okazję porównania naszych pierwszych połowów kryla z 1976 roku z tymi, które prowadzi się obecnie. W ciągu dnia na obu jednostkach trwały intensywne prace remontowe i dopiero wieczorem mogliśmy zasiąść w salonie kapitana Mariana Kosmowskiego, by porozmawiać o tym, jak było i posłuchać, jak jest obecnie:

Połowy kryla rozpocząłem w 1995 roku na „Bonito”. Poławialiśmy na eksport do Japonii w grupie sześciu statków należących do „Gryfa”, „Odry” i „Dalmoru”. Warto podkreślić, że wszyscy nawiazaliśmy od razu bardzo dobrą współpracę, wymieniając informacje dotyczące miejsc połowów i ukształtowania dna, wydajności, jakości surowca, pracy sieci... Wiedzieliśmy o tym, że działanie w pojedynkę z góry skazane jest na niepowodzenie. Na każdym ze statków był japoński obserwator nadzorujący jakość produkcji. Wyposażenie, jakim obecnie dysponujemy, niewiele ma wspólnego z tym sprzed 20 lat. Całkowicie zmienił się ubiór rybaków pokładowych, poprawiono komfort i bezpieczeństwo pracy. Pojawily się specjalne kombinezony oraz kamizelki ratunkowe, które zakłada się podczas przebywania na pokładzie i które w przypadku wpadnięcia do wody automatycznie napełniają się gazem. Połączone z komputerem system nawigacji satelitarnej na bieżąco wskazuje pozycję statku, kolorowe ekrany echosond pozwalają precyzyjnie odczytywać gęstość ławic, echosonda sieciowa nie ma już kabla – ciągłego naszego utrapienia. Likwidacja kabla była efektem działań organizacji zajmujących się ochroną ptaków. Stosujemy cienkie japońskie sieci kryłówki, gdzie oczko na początku gardzieli ma 32 mm, przy jej końcu 28 mm, a w worku 10-15 mm. Deski trałowe mają specjalne szczeliny, dzięki czemu przez cały czas pracy pozostają w pozycji

panionowej, dają się podciągnąć pod samą powierzchnię i gdy jest to konieczne, pozwalają na zrobienie zwrotu bez potrzeby podciągania kabli. Trałowanie odbywa się z szybkością 2,2-2,5 węzła. Staramy się, by w zaciągu nie było więcej niż 12-15 ton, gdyż wtedy połów, który mrozimy w stanie surowym lub gotowanym, ma odpowiednią jakość. Jak wskazują nasze dotychczasowe obserwacje, koncentracje kryła przemieszczają się, i co trzy lata, tak nam się przynajmniej wydaje, można na nie natrafić w miejscach, gdzie do niedawna ich jeszcze nie było, a równocześnie znikają z miejsc, gdzie występowały przez dłuższy czas. Na przykład przez ostatnie trzy lata Georgia Południowa i zawałone lodem Orkneje były puste. Teraz okazuje się, że jest tam ładny krył. Wcześniej łowiliśmy dobrego, różowego kryła na zachód i na północ od Wyspy Słoniowej oraz w kanionach, w odległości kilku mil od Półwyspu Antarktycznego. Kilka lat temu, wysłany przez kolegów na zwiad odkryłem na zachód od King George tak obfite koncentracje, że łowiliśmy tam przez kilka następných sezonów, ale tylko do lipca. O obecności kryła świadczą nie tylko zapisy echosond, wskazują na nią również żerujące masowo ptaki, płetwonogie i wieloryby. Czasami w pobliżu statku widać setki i tysiące fok, które szczególnie podczas wydawania i wybierania mogą wpadać do sieci. Niestety, tylko część z nich daje się uratować. Na „Bonito” zastosowaliśmy w sieci skośną zastawkę z otworami i od tego momentu foki łowiły się w ilościach śladowych. Wiem, że takie i podobne rozwiązania stosowano również na innych naszych statkach. Krył reaguje na ploszące działanie statku i sieci. Jeżeli podczas poszukiwań trafi się na serię zapisów, to po zwrocie łapie się tylko ostatnie skupisko, inne, wcześniejsze znikają. Żywy, świeżo złowiony krył wrzucony do zbiornika z wodą natychmiast, niby martwy, opada na dno. Za jakiś czas, gdy pozostawić go w spokoju, nie wiedzieć kiedy, nagle znajduje się przy powierzchni, gdzie zaczyna znów aktywnie pływać... Morze Scotia i rejony przyległe to obszar występowania silnych prądów powierzchniowych i podpowierzchniowych płynących na różnych głębokościach w różnych kierunkach. Obserwowałem kiedyś dużą, stołową górę lodową, która przemieszczała się z szybkością 2,5 węzła pod wiatr wiejący z siłą 8°B! Gdy natrafia się na koncentracje kryła, a dookoła jest lód, przed wydaniem sieci trzeba sobie odpowiedzieć na szereg pytań, np. jak silny jest i w jakim kierunku płynie prąd na głębokości występowania lawicy, jak przemieszczają się góry lodowe, w stronę których wypada nam trałować, czy uda się znaleźć „oczko” w pokrywie lodowej, by móc wybrać sieć...?

Rozmowy rybaków i żeglarzy... jakże inne były kiedyś, gdy prowadziliśmy je podczas podobnych spotkań w gorącym Dakarze, Las Palmas, Callao czy w miarę bezpiecznym jeszcze Kapsztadzie... Wtedy być rybakiem znaczyło wiele, wszystko było czytelne i proste: nałapać, zarobić, przeżyć przygodę i poznać egzotyczny świat. Nikt nie zastanawiał się nad tym, co przyniosą

najbliższe lata, nikt nie przypuszczał, że zmiany przyjdą tak szybko. Gdy kilka dni później „Bonito” zszedł z doku i wyruszał na morze Scotia, by dołączyć do łowiącego już tam „Awiora”, wszyscy wiedzieliśmy, że szybkimi krokami zbliża się chwila, kiedy polskie połowy kryła przejdą do historii, tak jak do historii przeszły połowy ryb i kalmarów. Momentem, który zdecydował o rozpoczęciu wycofywania polskich trawlerów z wód południowo-zachodniego Atlantyku, było wprowadzenie w życie w dniu 26 grudnia 1988 roku argentyńsko-brytyjskich regulacji prawnych dotyczących rozszerzenia strefy ochronnej wokół Wysp Falklandzkich do 200 mil. Z tą chwilą, gdy możliwości prowadzenia połowów w rejonie południowo-zachodniego Atlantyku stały się dla polskiej floty nieopłacalne ze względu na konieczność wykupywania licencji, powstał problem, co zrobić z pozostającą w tym rejonie tak dużą liczbą jednostek. Statki zbudowane niedawno, wyposażone w silniki o dużej mocy popłynęły łowić na północny Pacyfik, dla starszych, już zdekapitalizowanych, nie było miejsca na tych trudnych i niebezpiecznych wodach. Przyszła ostateczny czas na statki B-20, B-23, B-18, B-29. Rozpoczął się wielki „targ niewolników”, w którym nie było ważne, kim będzie nowy właściciel i co zamierza zrobić z tym, co kupił. Niektóre jednostki miały to szczęście, że trafiły na powrót w ręce rybaków, inne zmieniły swoje przeznaczenie, jak na przykład stojący w Montevideo odrowski B-23, zamieniony na hotel dla robotników stoczniowych; dla reszty pozostał ostatni rejs do stoczni złomowych.

Opowiada Grzegorz Stortz:

W roku 1989 w porcie w Montevideo pozostawało 9 gryfowskich statków B-29 oczekując na decyzje dotyczące ich dalszych losów. Trzy statki stały w głębi portu, sześć dalszych, połączonych burtami, zacumowano do beczek na wewnętrznej redzie, blisko falochronu. W okresie od sierpnia do grudnia byłem tam w kilkuosobowej grupie rybaków sprawującej nadzór nad nimi. Pilnowaliśmy tylko statków skrajnych, sami przyrządzaliśmy sobie posiłki z zapasów pozostawionych przez poprzednie załogi, czasami dokupywaliśmy warzywa i owoce. To był okres występowania gwałtownych wiatrów, tzw. *pampero*. Któregoś wieczoru zaczęło wiać tak silnie, że stojący w pobliżu tankowiec urugwajskiej marynarki wojennej został zerwany z cum, zdryfował na nas opierając się burtą o potężne role, które nasze statki miały zamontowane na dziobie, a wykorzystywane do stawiania na dryfkorwie. Wichura nie ustawała i bezwładny, wysoko wynurzony tanker coraz bardziej na nas naciskał. Wreszcie stało się to, co się musiało stać. Z rozprutej burty trysnął mazut, zalewając wszystko gęstą, czarną, śliską mazią. Przez kilka następnych dni marynarze urugwajscy czyścili nasze statki, a „Gryf” jeszcze długo dochodził odszkodowania procesując się z marynarką urugwajską.



Wkrótce dwa spośród statków cumujących w Montevideo: „Likosar” i „Laterna” zostały przeholowane do stoczni złomowej w hiszpańskim Santander, w głębi Zatoki Biskajskiej. Statkiem holującym był „Bonito” dowodzony przez kapitana Stanisława Dziedzika.

Już kiedyś zdarzało mi się holować jakieś statki, ale ta operacja, na którą się wówczas zgodziłem, była czymś wyjątkowym. Poniosła mnie chyba młodzieńcza fantazja, holowanie dwóch jednostek przez cały bez mała Atlantyk! Najpierw było dużo pracy z formalnościami w porcie. Urugwajczycy są mistrzami w mnożeniu różnorodnych trudności, których usunięcie przynosi im późniejszą korzyść. Gdy wreszcie oba statki zostały wyprowadzone na redę przez portowe holowniki, rozpoczęło się holowanie i pierwsze kłopoty. By łatwiej móc manewrować na płytcznach przy Montevideo, maksymalnie skróciliśmy hol, co z kolei powodowało, że mogliśmy łatwo być rozjechani przez holowany statek. Po szczęśliwym minięciu płytkich, niewralgicznych miejsc można już było wydłużyć hol do 800 m. Szliśmy najkrótszą drogą, pogoda nam sprzyjała, tylko raz dmuchnęło z siłą 6-7<sup>o</sup>B i wtedy, a było to przy Wyspach Zielonego Przylądka, z holu zerwała się „Laterna”. To był szok! Trzeba pamiętać, iż oba holowane statki były bez załóg i by cokolwiek na nich zrobić, należało najpierw wykonać szalupą desant. Skróciliśmy hol z „Likosarem”, podeszliśmy do zguby i wtedy podczas manewrowania wyszło na jaw, że ster „Bonito” ma jakieś ustętki. Miałem dobrą, zgraną załogę i mechanicy poradzili sobie ze sterem, bosmani po ciężkiej, katorżniczej pracy na powrót uwiązali „Laternę”, mogliśmy ruszyć dalej. Po 60 dniach dopłynęliśmy na redę Santander, przekazując statki holownikom stoczniowym i wreszcie byliśmy wolni!

Władysław Borowski pisze, że zapoczątkowana w 1977 roku eksploatacja zasobów ryb Antarktyki atlantyckiej trwała zasadniczo jedenaście lat, a liczący się okres połowów zaznaczył się tylko w sześciu pierwszych latach. Połowy ustały całkowicie po 1991 roku. W latach 1976-2001 złowiono 171,6 tys. ton ryb. Połowy kryła zapoczątkowane w 1977 roku „ruszyły” dopiero w latach 1986-1987, tj. od rejsów dalmorowskiej „Liry”. Ogółem w latach 1977-2001 złowiono 188,6 tys. ton kryła. W latach 1977-2001 polskie rybołówstwo dalekomorskie na wodach południowo-zachodniego Atlantyku złowiło łącznie 1231,3 tys. ton ryb (głównie błękitków) i 849,6 tys. ton kalmarów. Najwyższe połowy kalmarów osiągnięto w 1984 roku – 113,3 tys. ton (sukces światowy, drugie miejsce po Japonii)!

## Rozdział 6

# Tam, gdzie pływał Maurycy Beniowski



W dniu 27 lipca 1973 roku wyruszył ze Świnoujścia na wody północno-wschodniego Pacyfiku trawler typu B-418 – „Humbak”. Był to rejs zwiadowczy zorganizowany przez PPDiUR „Odra” w Świnoujściu i Zakład Zwiadu Rybackiego MIR. Celem wyprawy było określenie możliwości podjęcia przez polską flotę eksploatacji łowisk północno-wschodniego Pacyfiku, szczególnie na szelfach stanów USA: Waszyngton, Oregon, Kalifornia (WOC), szelfie Kolumbii Brytyjskiej oraz Meksyku i zlokalizowanie tam koncentracji morszczuków, śledzi i ewentualnie mintajów. Statkiem dowodził kapitan Jan Ginter, a jego zastępcą do spraw zwiadu był Władysław Borowski. W rejsie uczestniczył ichtiolog Edmund Kolender – pracownik świnoujskiego oddziału MIR-u oraz Janusz Serbintowicz – technolog, pracownik „Odry”, odpowiedzialny za rozpoznanie i obróbkę surowca. O ile w tamtych czasach przepłynięcie Atlantyku było już dla naszych rybaków czymś zupełnie powszednim, to przejście przez owiany egzotyką tropików Kanał Panamski stanowiło wielką atrakcję i zupełną nowość. Przed „Humbakiem” przepłynęło dotąd tą drogą zaledwie kilka trawlerów „Dalmoru” zmierzających na łowiska Peru.

„Humbak” przeprowadzał się przez Kanał, pozostawiając niezatarte wrażenia w pamięci załogi. Dla kapitana Jana Gintera najważniejszy był jednak zwiad, stanowiący, jakby nie patrzeć, wielkie wyzwanie:

Gdy dowiedziałem się w dyrekcji „Odry”, że mamy iść na Pacyfik przez Panamę, poczułem się dziwnie. To już była naprawdę nowa jakość... Północny Ocean Wielki, podobno nie bardzo Spokojny i „Humbak” wyprawiający się tam na ryby jako pierwszy polski statek. Zaraz chwyciłem za mapę generalną, cyrkiel i wyszło mi, że tych ryb to sobie nieźle poszukamy. Pociesał mnie, tak jak umiał, Władek Burawa, odrowski specjalista od sieci: „masz rybacki węch, daję ci swoje najlepsze siatki, a zresztą jesteś górale, to sobie poradzisz”. Później już,

gdy zacząłem rozmawiać z Władkiem Borowskim i Edkiem Kolendrem, którzy ze mną mieli płynąć, okazało się, że nie taki diabeł straszny. Przejście przez Kanał Panamski do dziś pamiętam, to było dotknięcie prawdziwej tropikalnej dżungli. Szliśmy w strefie światła, a tego, co było w strefie cienia i dalej w ciemności, mogliśmy się tylko domyślać, słuchając najdziwniejszych odgłosów, które do nas zewsząd docierały. Prace zwiadowcze rozpoczęliśmy w dniu 21 sierpnia po wyjściu z 200-milowej strefy rybackiej Gwatemali. Sondowania i połowy kontrolne, jakie przeprowadziliśmy na szelfie Meksyku, wykazały występowanie tam drobnych ryb świetlikowatych (*Myctophidae*), narybku sardeli i małych krabów pelagicznych. Nie było tam natomiast koncentracji ryb, jakimi był zainteresowany nasz zwiad. Po przejściu na wody USA, ze względu na bardzo wąski szelf Kalifornii i południowego Oregonu, który nie wychodził w zasadzie poza 12 mil morskich, nie prowadziliśmy tam prac sondażowych. Pierwsze koncentracje morszczuka wykryliśmy w dniu 30 sierpnia na Ławicy Heceta, położonej w północnej części szelfu stanu Oregon. Pozostawiliśmy w tym rejonie przez około dwa tygodnie. 10 września, na wysokości Newport, gdy podchodziliśmy do Ławicy od strony otwartego oceanu, około 40 mil morskich od brzegu, wachtowy wypatrzył w oddali mający na wodzie jakiś obiekt, który to znikał w dolinie fali, to znów się pojawiał. Skierowałem statek w tamtą stronę i za chwilę wiedzieliśmy już, że to była mała łódź. Na pokładzie nie było widać nikogo. Staaliśmy w dryfie, kazałem zrzucić szalupę, która podpłynęła do małego motorowego jachtu, przystosowanego do połowu łososi, unoszącego się bezwolnie na falach. Okazało się, że wewnątrz są trzy osoby, dwóch mężczyzn i młoda kobieta. Szalupa doholowała ich do burty, bomem podnieśliśmy jednostkę na pokład i ruszyliśmy w kierunku lądu. Uratowani byli kompletnie wyczerpani, od czasu kiedy ich silnik uległ awarii, upłynęło już ponad 80 godzin, w międzyczasie przepływały obok trzy trawlerzy radzieckie, które mimo sygnałów nie zwróciły na nich uwagi. Skończyły się skromne zapasy żywności, bo przecież wypłynęli tylko na kilkugodzinny połów, w zimnie i wilgoci przyszła apatia i utrata woli walki o ocalenie. Załoga troskliwie zajęła się rozbitekami, najszybciej wróciła do formy dziewczyna, Shirley Collins, która wykąpana, nakarmiona, przebrana w suche ciuchy zaczęła strzelać oczami do naszych co przystojniejszych chłopaków. Była narzeczoną młodszego mężczyzny Jamesa Fredette, starszy pan, Cenneth Price był jego wujkiem. O zdarzeniu poinformowałem Coast Guard, który obiecał natychmiast przybyć i odebrać uratowanych. Wtedy ci zaczęli protestować, bo chcieli z nami spędzić choćby jeden wieczór. Zostali zabrani na ląd przez okręt Coast Guardu dopiero następnego dnia. Prasa informując o akcji ratunkowej i o pobycie trójki Amerykanów na naszym statku napisała: „Nigdy więcej źle o Polakach”. Wtedy, nawet w najśmielszych przewidywaniach nie przypuszczałem, iż, dwa lata później i już na innym oceanie, życie dopisze do tej historii zupełnie niespodziewane zakończenie (zobacz str. 92). W tym rejonie prowadziliśmy

połowy przez pierwszą połowę września, po czym prace zwiadowcze zostały przeniesione na szelf stanu Waszyngton, gdzie również zlokalizowaliśmy koncentracje morszczuka. Minęły dobre dwa miesiące od czasu, gdy wyszliśmy z kraju, kończyły się świeże warzywa i owoce, nadszedł czas na rekreację załogi. Postanowiliśmy wejść po zaopatrzenie do Vancouver, wszyscy ostrzyliśmy sobie zęby na ten piękny port. Niestety, władze kanadyjskie nie zgodziły się na zawinięcie, postanowiono zaraz na wstępie zniechęcić nas do rybołówstwa w tym rejonie. Co gorsza, nie zgodzono się również, by zaopatrzenie dla nas zrobiła jednostka radziecka. Zebrałem wtedy ludzi i spytałem, czy wytrzymają jeszcze kilka miesięcy na „suchych badylach”? Klnąc na Kanadyjczyków, wszyscy jednogłośnie zdecydowali, że nikt nie będzie nam nakazywał w takiej czy innej formie, gdzie i kiedy mamy łowić. Ruszyliśmy na północ i w dniu 15 października rozpoczęliśmy rozpoznawanie łowisk śledziowych położonych w rejonie wyspy Vancouver i Wysp Królowej Charlotty. Ponieważ znaczna część rejonu przewidzianego do badań pozostawała zamknięta dla połowów z powodów ochronnych, prace zwiadowcze zostały skoncentrowane w południowej części Ławicy La Perouse'a, gdzie trafiliśmy na niewielkie ławice śledzia. Łowisko to uznaliśmy jednak za zbyt mało zasobne, by w przyszłości miała tu przyplłynąć nasza flota. Mając informacje o pojawieniu się śledzia na Morzu Beringa i o prowadzonych tam przez flotę radziecką połowach, zdecydowaliśmy o popłynięciu w tamten rejon. Prowadząc po drodze prace zwiadowcze przy wyspie Kodiak i po południowej stronie półwyspu Alaska „Humbak” dotarł do wyspy Unimak. Podczas połowów na ławicy Portlock w dniu 21 października wykryliśmy na znacznych głębokościach koncentracje mintaja i terpugi. W następnych dniach przy wyspach Szumagina i Unimak natrafiliśmy na ławice mintaja i karmazyna. Stamtąd ruszyliśmy na Morze Beringa. Idąc kursem NW i sondując, dotarliśmy w okolice przylądka Nawarin, gdzie również prowadziła poszukiwania flota radziecka. Wkrótce miał rozpocząć się zimowy sezon połowów śledzia, ale na razie wydajności były niewielkie, toteż po wykonaniu kilku zaciągów, ruszyliśmy w kierunku wschodnim na wody otwarte, by tam na stoku poszukiwać koncentracji mintaja. 29 października rozpoczęliśmy odwrót z Morza Beringa i już 6 listopada byliśmy na wysokości Oregonu, gdzie podjęliśmy na nowo połowy morszczuka. 12 listopada ruszyliśmy na południe, by jeszcze raz przesondować wybrane rejonu na szelfie Meksyku. Mieliśmy ładownie pełne ryb mrożonych i mączki, zostały przygotowane próby do dalszych badań laboratoryjnych, program rejsu został wykonany i mogliśmy schodzić do kraju. Po drodze zawinęliśmy po bunkier, zaopatrzenie i na rekreację do meksykańskiego portu Ensenada. Przed wejściem do portu, znając wielkie apetyty załogi, zapowiedziałem wszystkim, że jeżeli ktoś tu „umoczy”, to czeka go kara śmierci. Przyjęto nas entuzjastycznie jako pierwszy statek pod biało-czerwoną banderą, który tam zawinął. Urządziłem dla miejscowych notabli przyjęcie na pokładzie i było

wesoło. Później podejmowały nas władze miasta, gdy wychodziliśmy z portu w drogę powrotną, w asyście płynął przez jakiś czas okręt wojenny, z którego nadawano piękne melodie i życzenia szczęśliwego powrotu do kraju. Cóż, czekał na nas zimowy, północny Atlantyk, Biskaje i Morze Północne, wszystko mogło się zdarzyć. Po drodze nikt się nie rozchorował. Do kraju wróciliśmy 22 grudnia, akurat na Wigilię, to był mój najpiękniejszy powrót z morza.

Kilka lat później kapitan Włodzimierz Siemieniuk dowodził „Koliasem”:

Poławialiśmy w zatoce Alaska, kiedy wachtowy zauważył czerwone rakiety. Była piękna pogoda, morze gładkie jak stół, wydawało mi się nieco dziwne, że przy takiej pogodzie ktoś może mieć problemy. Na morzu wszystko jest możliwe, więc skierowałem statek w tamtą stronę. Z daleka zobaczyliśmy pogrążony głęboko w wodzie niewielki kuter z sześciuosobową załogą. Opuściłem szalupę, zabraliśmy ludzi i gdy już przygotowywałem hol, uratowany szyper powiedział, że przeciek jest zbyt duży, by podjąć holowanie. Ludzie ci byli niezbyt rozmowni. Odstawiłem ich, jak prosili, w rejon Kodiak i tam zostali odebrani przez statek Straży Przybrzeżnej. Przed zejściem wszyscy uściskali mi rękę i podziękowali. Gdy teraz o tym myślę, to nie do końca wszystko mi się zgadza. Wtedy myślałem, że tak wygląda Ameryka.

Gdy rozmawiałem z kapitanem Ginterem o tamtym rejsie, byłem ciekaw, czy myślał wtedy o Maurycym Beniowskim, który był tam 200 lat przed nim i też łowił ryby, by jakoś przeżyć czas zesłania i późniejszej ucieczki. Kapitan zażartował, że Beniowskiego nie spotkał, choć pewnie byłoby to łatwiejsze w rejonie Madagaskaru. O obecności Beniowskiego na wodach północnego Pacyfiku rozmawiałem jeszcze z wieloma ludźmi, którzy tam pływali i tylko nieliczni wiedzieli coś więcej na ten temat. Wyjątkiem okazał się kapitan Tomasz Sobieszkański – Lobo, który na moje pytanie wykrzyknął:

Trafieś w mój temat! Przecież Beniowski pływał po tych wodach siedem lat przed Jamesem Cookiem! Kiedy po raz pierwszy wybierałem się „Siriusem” na Morze Beringa w 1985 roku, swoim zwyczajem zainteresowałem się tym rejonem nie tylko od strony geograficznej, ale i historycznej. Szczególnie ciekawiły mnie odkrycia, jakie zostały tam dokonane z udziałem Polaków – carskich zesłańców. W ten sposób trafiłem na dwie znakomite książki największego znawcy Beniowskiego – Edwarda Kajdańskiego: „Pamiętniki” i „Tajemnica Beniowskiego”. W kwietniu 1771 roku w Bolszeriecku na południowo-zachodnim wybrzeżu półwyspu Kamczatka wśród tamtejszych zesłańców wybuchł groźny bunt. Fort, będący ośrodkiem władzy administracyjnej, zostaje zdobyty i uwolnieni zostają więzieni tam skazańcy. Spiskowcy opanowują również największy ze stojących w porcie statków „Św. Piotra i Pawła”, na który ładują działa i amunicję z fortu, żywność, suszoną rybę *jukolę*, archiwum i kasę gubernialną oraz 6 ton wyrobów żelaznych do



późniejszej wymiany na Wyspach Aleuckich na futra. Przygotowany w ten sposób statek wyrusza w maju z 85-osobową załogą na północ, na Wyspę Beringa i stamtąd w czerwcu kieruje się w stronę Cieśniny Beringa. Przywódcą buntu jest Maurycy Beniowski zesłany na Kamczatkę przez carycę Katarzynę II za udział w Konfederacji Barskiej. Uciekając z zesłania Beniowski podjął próbę przepłynięcia do Europy drogą północną, co było nie tylko aktem wielkiej odwagi i desperacji, ale świadczyło także o jego przekonaniu, że taka podróż była wówczas możliwa. Należy przyjąć, iż wiedział on wystarczająco dużo na temat wypraw Vitusa Beringa („Św. Piotr” i „Św. Paweł”), Stiepana Małygina („Ob”), Siemiona Czeluskina, Dymitra Łaptiewa („Irkuck”) i innych, by przyjąć, że istnieje przejście tą drogą do Europy. Niestety, jego przewidywania nie sprawdziły się. Posiadał zbyt słaby statek i trafił na niesprzyjający okres dużego zlodzenia tamtego rejonu – jego zamiśl przegrał z naturą, ale on sam podjął właściwą decyzję i z Cieśniny Beringa ruszył wzdłuż Alaski, Aleutów, Kuryli na południe. Stał się w ten sposób pierwszym żeglarzem, który przepłynął północny Pacyfik, docierając do Japonii i Chin (Makau). Maurycy Beniowski, jak większość żeglarzy i podróżników, prowadził dziennik, który bardzo szybko stał się przedmiotem wielkich sporów i dyskusji. Oczywistym było, że Rosjanie wstydziły się jego ucieczki, która wykazała, że i z tego odległego miejsca można zbiec. Pragnęli także ukryć przed światem organizowane przez Rosję „tajne ekspedycje” na wschód i południe oraz wielkie bogactwo zwierząt futerkowych, jakie występowały na wyspach i obrzeżach północnego Pacyfiku, na handel którymi mieli monopol. Starali się więc wszelkimi siłami zrobić z Beniowskiego nieodpowiedzialnego awanturnika i nawigatora-oszusta. Nie mogąc go zniszczyć fizycznie, postanowili zdyskredytować jego pamiętniki jako zmyślone i nieprawdziwe. Najważniejsze jednak było to, że Katarzyna II widziała w Beniowskim swego osobistego wroga, bowiem przed opuszczeniem Bolszeriecka zostawił on obszerny list do Senatu Petersburga, w którym oskarżył carową o bezprawne pozbawienie tronu legalnego następcy – Pawła I i o brutalną ingerencję w sprawy wewnętrzne Polski. Materiały i informacje, które dzięki Beniowskiemu dotarły do ówczesnych morskich państw europejskich, spowodowały wysłanie w ten rejon kilku ekspedycji. Północny Pacyfik stanął przed żeglarzami różnych nacji otworem. Tymczasem wszystkie wydania „Pamiętników” ukazujące się w Rosji były cenzurowane i tendencyjnie zmieniane przez carskie tajne służby. Po rewolucji nic się w tym względzie nie zmieniło, Beniowski nadal był źle widziany przez sowieckich władców, ale tym razem z innego powodu. W sporze o Wyspy Kurylskie pomiędzy Związkiem Radzieckim a Japonią obserwacje poczynione przez Beniowskiego, a dotyczące ludności zasiedlającej te wyspy, przemawiały wyraźnie na korzyść Japonii. Po wojnie ukazały się w Polsce prace między innymi Janusza Roszko i Leona Orłowskiego, których główną tezą było, że Beniowski był błagierem i awanturnikiem i które miały wyraźne błogosławieństwo „Białego Domu” –

Ambasady Radzieckiej w Warszawie. Przez kilka lat włóczyłem się za rybą – i nie tylko – po Morzu Ochockim i Beringa, przecinając kursem swoich statków kursy „Św. Piotra” i „Św. Pawła”. Kiedy na podstawie informacji z tekstów Edwarda Kajdańskiego próbowałem porównywać swoje wrażenia z opisami Maurycygo, byłem po prostu zszokowany – to były niemal locje rejonu. Widoki opisywane przez niego były tożsame z tym, co widziałem po dwustu przeszło latach. Ten rejon nie zmienił się, morze, wybrzeża, flora, fauna i pogoda pozostały takie same. Jedyną zmianą, jaka nastąpiła na przestrzeni tych lat, był statek, czyli miejsce, z którego obserwacji dokonywano – drewniany, niewielki żaglowiec o burtach bliskich powierzchni morza i supernowoczesny 90-metrowy trawler, bardziej odporny na kaprysy ciężkiego nawigacyjnie i pogodowo akwenu. Czy można opisać wiernie i dokładnie miejsce bez bytności w nim? Niech spróbuje to zrobić, nie ruszając się z fotela, któryś z tych pseudohistoryków, którzy negują obecność Beniowskiego na Morzu Beringa. Tak akurat się składa, że wielkie rybołówstwo zawsze było uprawiane na trudno dostępnych wodach i dzięki temu wiele razy miałem okazję być w miejscach odkrywanych przez wielkich żeglarzy i podróżników. Na podstawie mojej wiedzy, osobistych doświadczeń i przeżyć związanych z żeglugą w tym rejonie, bytność Maurycygo Beniowskiego na Morzu Beringa potwierdzam!

Maurycy Beniowski był jednym z bohaterów mojej wystawy pt. „Polacy w wyprawach polarnych” w szczecińskim muzeum. Szukając informacji w książkach Kajdańskiego, znalazłem ciekawe fragmenty dotyczące kontaktów ówczesnych żeglarzy z miejscową ludnością, które bardzo przypominały to, z czym dwa wieki później spotykali się nasi rybacy na wszystkich kontynentach. Widocznie, mimo upływu czasu, mamy wciąż w sobie ten słowiański czar... Beniowski wspomina swój pobyt na wyspie Umnak:

Wkrótce po przybyciu do domu, nowa, a dziwna czekała mnie niespodzianka. O godzinie dziewiątej przybyła dość spora grupa młodych kobiet, które zaczęły przede mną wykonywać rozmaite uwodzicielskie tańce i pantomimy, wszystkie zaś były zgrabne i należały do najpiękniejszych na wyspie. Chodziło im o to, abym wybrał którąś z nich i obdarzył swoimi względami. Starzec wyjaśnił mi, że jest taki zwyczaj na tej wyspie, aby przybyłym wyświadczyć tę gościnność(...) Nie miałem najmniejszej chęci, aby korzystać z tej gościnności(...) Udałem się na statek i przekonałem się, że moja załoga nie była równie jak ja nieczuła na wdzięki wyspiarek. Każdy już był ze swoją, a niektórzy nawet ze swoimi...

Podobnej gościnności doznali na sąsiedniej wyspie Unalaska żeglarze płynący w ekspedycji Cooka, chociaż, jak to zwykle Anglicy, doszukali się dziury w całym:

Kobiety wdzięczne i dobre pod każdym względem. Obdarzały nas one swymi pieścizotami bardzo swobodnie, za garść tytoniu lub pół tuzina

koralików. Przez swoje lenistwo, wszystkie one są zawieszane, zresztą ubiory z piór ptasich i futer stanowią pierwszorzędne schronisko dla pasożytów. Nie bacząc na wszystkie nasze starania, aby odmyć i oczyścić te kobiety, nie mogliśmy pozbażyć je zapachu tłuszczu wielorybiego – ten piekielny, siarczasty odór pozostawał przy nich przy wszystkich okolicznościach.

Pozbawieni romantyzmu etnografowie nazywają tego typu kontakty i spotkania „prostyucją gościnną”, biolodzy mówią o wzbogacaniu puli genowej, bardzo wskazanym dla małych populacji. Nieuczenni, bezpośredni uczestnicy tych spotkań wiedzą, że w tym wszystkim najważniejsza jest ilość złowionej w rejsie ryby. Po wyprawie „Humbaka”, na północno-wschodnim Pacyfiku pojawiły się polskie trawlerzy, które rozpoczęły połowy morskich ryb na szelfie Stanów Zjednoczonych w rejonie stanów: Waszyngton, Oregon, Kalifornia (WOC). 1 marca 1975 roku podpisano w Ottawie umowę określającą warunki połowów dla polskich statków na wodach kanadyjskich. 30 maja tegoż roku podobną umowę dotyczącą amerykańskich łowisk północno-wschodniego Pacyfiku podpisano w Waszyngtonie. W 1976 roku USA ogłosiły nowe regulacje prawne określające zasady prowadzenia połowów przez obce floty. W dniu 2 stycznia 1976 roku Polska i USA podpisują porozumienie, na podstawie którego nasza flota corocznie uzyskuje do odłowienia określoną kwotę połowową. W rozmowach dotyczących wysokości przyznanych nam limitów uczestniczył Józef Baj:

Lubię znać się na tym, czym w danym momencie mam się zajmować, toteż do rozmów z Amerykanami przygotowałem się, jak mogłem najlepiej. Przejrzałem „Magnuson Conservation and Management Act”, regulujący zasady prowadzenia połowów w wodach USA przez obce floty, dokładnie przyjrzałem się mapom, policzyłem odległości pomiędzy wybranymi punktami i wynotowałem z locji ważniejsze dane dotyczące różnych małych portów z tamtego rejonu. W czasie prowadzenia rozmów wiadomości te kilkakrotnie bardzo mi się przydały, później, już w kulisach dotarło do mnie, że uznano mnie za człowieka nie z branży rybnej, a z wywiadu.

Wśród warunków, które musiały być spełnione przez polską stronę, znalazł się zapis o konieczności prowadzenia połowów w obecności amerykańskich obserwatorów, a także o obowiązku prowadzenia badań naukowych w zakresie oceny stanu żywych zasobów i ich ochrony. Dysponując wysokiej klasy statkiem badawczym, który mógł podjąć prace o najwyższej skali trudności, w tym echoakustyczne szacowanie zasobów ryb, postanowiono, iż nasze zobowiązania wynikające z porozumienia będzie realizował „Profesor Siedlecki”. W pierwszej połowie 1977 roku uczestniczył on w II Wyprawie

Antarktycznej i po jej zakończeniu został skierowany na północ. W Callao, w Peru wymieniono większą część załogi i statek ruszył w rejon północno-wschodniego Pacyfiku. Statkiem nadal dowodził kapitan Miron Babiak, nastąpiła natomiast zmiana na stanowisku kierownika rejsu, którym został Jan Netzel. W trzeciej dekadzie czerwca „Siedlecki” zawinął do Seattle, gdzie nawiązano kontakt z tamtejszym Północno-Zachodnim Centrum Rybołówstwa (NWFC). Po uzgodnieniu programu wspólnych polsko-amerykańskich badań i po zaokrętowaniu 10 naukowców amerykańskich, w dniu 1 lipca statek opuścił Seattle i przemieszczając się na północ, rozpoczął prace badawcze. Po dwóch tygodniach zawinięto do portu Kodiak w zachodniej części zatoki Alaska, gdzie zmieniła się część ekipy amerykańskiej. W dniu 8 sierpnia „Siedlecki” ponownie wszedł do Seattle po zaopatrzenie, po czym wrócił w rejon badań, gdzie pozostawał do początku września. W połowie września w Seattle zakończono amerykańską część rejsu, wyokrętowano badaczy amerykańskich i wylądowano ich sprzęt. Rozpoczęła się znacznie krótsza, kanadyjska część badań prowadzona wspólnie z naukowcami kanadyjskimi. Prace zakończono w dniu 22 września i statek ruszył przez Kanał Panamski do kraju. W 1979 roku przyznano naszej flocie wysoką kwotę połowową na mintaje z zatoki Alaska, Morza Beringa oraz rejonu Wysp Aleuckich i wtedy na dobre rozpoczęliśmy połowy ryb tego gatunku. Równoległe z połowami przemysłowymi były prowadzone przez polskich naukowców badania biologiczno-rybackie na statkach „Gryfa”, „Odry” i „Dalmoru”.

Pojawił się bardzo poważny problem wyszukania odpowiedniej bazy lądowej dla naszej floty. O zabiegach podejmowanych w tym względzie opowiada Włodzimierz Kłosiński:

Był rok 1979. Polska flota rybacka ruszyła na podbój Morza Beringa i zatoki Alaska. Pracowałem wówczas w „Dalmorze” w Wydziale Eksploatacji Floty i wtedy to pojawiła się myśl, aby w ówczesnych uwarunkowaniach politycznych (NATO, Pakt Warszawski, niedostępność dla naszej floty portów amerykańskich) wymieniać załogi drogą lotniczą korzystając z rosyjskiego portu Nachodka (awanport Władywostoku). Byliśmy we wspólnocie gospodarczej państw socjalistycznych RWPG, łączyło nas Sześcioporozumienie Rybackie, więc sprawa wyglądała naturalnie, wymagała jedynie technicznych uzgodnień. Trzeba dodać, że ze względu na brak zgody władz amerykańskich wymiany załóg musiały być dokonywane aż w Meksyku. Tak więc, statki po zejściu z Morza Beringa płynęły wzdłuż wybrzeży Stanów Zjednoczonych, by na kilka godzin wejść do portu w Ensenadzie, wymienić załogi i z powrotem wracać na Morze Beringa. Zajmowało to w sumie ponad miesiąc, a warto pamiętać, że w tamtym czasie dzienny koszt eksploatacji trawlera wynosił około 12 tys. \$! Wspólnie ze

świnoujską „Odrą” i Zjednoczeniem Gospodarki Rybnej postanowiliśmy wysłać grupę specjalistów, która już na miejscu dokonałaby odpowiednich uzgodnień. Do Moskwy udaliśmy się w trójkę: Janek Sprus z ZGR, Zbyszek Paluch z „Odry” i ja jako przedstawiciel „Dalmoru”. W Moskwie mieliśmy zamiar udać się do Ministerstwa Rybołówstwa, by tam przeprowadzić rozmowy wstępne, jednak nasza ambasada uznała, że sami bez nas zrobią to lepiej. Zrozumieliśmy, że to nie ten stopień ważności delegacji i czekaliśmy cierpliwie. Rozmowy, mimo że wstępne, musiały być trudne, gdyż trwały kilka dni! Wreszcie jest decyzja, możemy jechać na rozmowy do Nachodki. Do delegacji dołączył attaché rybacki ambasady Jurek Kowszyło. Opiekę nad naszą grupą objął pracownik Ministerstwa Rybołówstwa. Do Chabarowska dolecieliśmy samolotem, później dane nam było przez 18 godzin podziwiać z pociągu piękno Ussuryjskiego Kraju. Faktem jest, że traktowano nas na prawach specjalnych gości, gdyż Rosjanie lub przedstawiciele innych zaprzyjaźnionych z ZSRR krajów odbywali podróż do Władywostoku bezpośrednio. Po przyjeździe do Nachodki umieszczono nas w jedynym hotelu dla cudzoziemców w pokojach dwuosobowych. Naradzaliśmy się w moim pokoju na kwestię „co dalej?”, kiedy zadzwonił telefon. W słuchawce niewieści głos pytał, czy orientuję się w problemach migracyjnych ludności tego miasta? Zdumiony odpowiedziałem, że w ogóle się nie orientuję i przekazałem słuchawkę naszemu attaché. Ten po dłuższej chwili rozmowy, a minę miał co najmniej zdziwioną, powiedział: „Panowie miasto jest niebezpieczne wieczorem. Za chwilę w restauracji przygotowują dla nas stół”. Graniczyło to z cudem, gdyż wszystko było zarezerwowane. Gdy zeszliśmy na dół, na środku restauracji czekał na nas wolny czteroosobowy stolik tradycyjnie zastawiony zielonymi ogórkami, szklaneczkami i butelkami wódki. Towarzystwo w restauracji w większości obcojęzyczni marynarze, orkiestra gra modne, zachodnie melodie i rzecz dziwna wiele stolików zajętych przez kobiety. Po zjedzeniu kolacji w proporcjach odpowiednich do zastawy na stole „pół litra i ogórcy”, moi koledzy zwrócili uwagę na fakt, że wszyscy mężczyźni podchodzący z zaproszeniem do tańca do stolika naprzeciw nas, zajętego przez cztery panie, doznają odmowy. Zgodnie z poczuciem narodowej dumy i „Polak potrafi” moi koledzy elegancko się skłonili przed paniami, a te z miłym uśmiechem przyjęły zaproszenie do tańca. Muszę tu wyjaśnić, że powodem mojego pozostania przy stole była żałoba po śmierci ojca, z którym byłem bardzo mocno emocjonalnie związany. Pograżony w myślach, nie zwracałem uwagi na to, co się działo wokół, ale w pewnej chwili instynktownie wyczułem, że ktoś na mnie patrzy. Zobaczyłem wtedy równie samotną kobietę przy stoliku, do którego wcześniej podeszli moi koledzy. W tym momencie nastąpiło wydarzenie, które wyjaśniło „zainteresowanie” naszą delegacją. Do obserwującej mnie kobiety podszedł lekko podchmielony Rosjanin, prosząc ją do tańca. Pani odmówiła, ale ten był natarczywy i nie chciał zrezygnować. Grzeczne odmowy nie zniechęcały amatora tańca i wtedy chyba nerwy



odmówiły posłuszeństwa mojej obserwatorce. Gwałtownie otworzyła torebkę, podsunęła ją pod nos intruzowi i władczym głosem warknęła: „smatrij!”. Podchmielony z miejsca przyjął postawę zasadniczą, zmienionym głosem odpowiedział: „izwinitie” i zupełnie już pewnym krokiem odmaszerował w głąb sali. Gdy koledzy wrócili, zdałem im relację z moich obserwacji, po czym opuściliśmy salę. Dalszy ciąg miał miejsce rano. Udaliśmy się na rozmowy do Kapitanatu Portu Nachodka, ale ja, już na schodach, przypomniałem sobie, że zostawiłem w pokoju jakieś zwyczajowe, armatorskie souvenir dla rozmówców, więc wróciłem do pokoju. Gdy otworzyłem drzwi, zobaczyłem mężczyznę, który manipulował coś przy słuchawce naszego telefonu. Kiedy się do mnie odwrócił, nie podejrzewając, że to może być gość hotelowy, minę miał chyba taką samą jak ja. Nie mówiąc ni słowa zabrałem souvenir i kiedy wychodziłem, dostrzegłem kątem oka, że wrócił do przerwanych czynności służbowych. Oczywiście kilkudniowe rozmowy z władzami w Nachodce nie przyniosły żadnych efektów. Chcieliśmy dokonać wymian załóg na dwóch naszych statkach: „Lepus” i „Lyra”. Wykazywaliśmy znaczne korzyści dla portu, stoczni, firm wykonujących różne usługi techniczne, zaopatrujących statki, mówiliśmy o płatnościach w dolarach... W oczach rozmówców widać było duże zainteresowanie tymi korzystnymi dla nich propozycjami, jednak zgody nie było, gdyż, mili skądinąd partnerzy, dali nam jasno do zrozumienia, wznosząc twarze ku górze, że „Moskwa nie chce”. Zrozumieliśmy, że Sześcioporozumienie Rybackie jest tylko martwą atrapą.

W związku z wprowadzeniem w Polsce w grudniu 1981 roku stanu wojennego, USA ogłosiły wobec naszego kraju sankcje gospodarcze, między innymi – nie przyznając nam w latach 1982-1983 kwot połowowych. Wtedy to niektórzy członkowie załóg, przebywający na dalekich łowiskach, na wieść o wprowadzeniu w Polsce stanu wojennego, widząc w zachodnich gazetach fotografie czołgów na ulicach Gdańska, Szczecina, Warszawy, postanowili nie wracać i rozpocząć nowe życie w krajach prawdziwej, nie ludowej, demokracji.

Ponowna eksploatacja amerykańskich zasobów mintajów mogła rozpocząć się z chwilą zniesienia sankcji, to jest od stycznia 1984 roku. Pierwszym dalmorowskim statkiem, który w lipcu tego roku ponownie podjął połowy na wodach amerykańskich była „Vega” dowodzona przez kapitana Zbigniewa Matulkę. W załodze był Tomasz Kamiński, który pełnił na tej jednostce funkcję kierownika floty „Dalmoru”. Tym razem przydzielone nam kwoty połowowe znacznie okrojono, bo był to już czas kiedy USA postanowiły stworzyć własną flotę dużych, nowoczesnych trawlerów, które zdolne byłyby łowić mintaje na potrzeby rynku amerykańskiego, a nawet na eksport. Był

to również czas, kiedy wielu ludzi, szczególnie młodych, wrażliwych, przerażonych tym co się stało z Polską, postanowiło wyjechać, uciec ze swojego kraju, bo okazało się nagle, że nie był to już ich własny, bezpieczny dom. W miejsce tych, którzy schodzili ze statków, przedsiębiorstwa zatrudniały nowych ludzi, z których część już w chwili zamustrowania była zdecydowana wybrać wolność. Rybacy ci, gdy tylko postawili stopę na amerykańskim czy kanadyjskim gruncie, mówili „cześć” i znikali. Tak działo się w portach i na lotniskach. Bywało, że statek musiał znów czekać na uzupełnienie lub wychodził w morze z bardzo niekompletną załogą. Często ludzie ci trafiali na statki rozbudowującej się właśnie amerykańskiej floty rybackiej. Specjaliści, a więc technolodzy przetwórstwa, oficerowie pokładowi, mechanicy czy mechanicy maszyn przetwórczych – „baderki” zyskiwali zaraz na starcie dobrą pozycję, pozostali szli do przetwórnii ewentualnie na pokład do prac, które wcześniej wykonywali na naszych trawlerach. Później w miarę upływu lat, gdy minął czas burzy i naporu, część naszych rybaków schodziła ze statków na ląd, znajdując zatrudnienie w przedsiębiorstwach lądowych lub zakładając własne małe firmy. Niektórzy wrócili do kraju, a mając pozwolenie na zatrudnienie „tam”, od czasu do czasu wyjeżdżają popracować i wracają.

Waldek Łukomski był rybakim w „Gryfie”:

Zeszliśmy z „Awiora” w Seward, we dwójkę z kolegą. Mieliliśmy w kieszeni po 200 \$. Szukając policji, spotkaliśmy Niemca – rybaka, który, żartując, dał nam po 20 \$, „żeby się rozmnożyły”. Pierwszą noc spędziliśmy na posterunku, nocując w celi, która nie była zamknięta. Akurat był Dzień Dziękczynienia, przygarnęła nas na kilka dni amerykańska rodzina. Skontaktowaliśmy się z Janem Sołtysiem z Anchorage, który pomógł nam znaleźć pracę w konserwiarni. Mieszkaliśmy w siedmiu chłopaków w małym domku, był z nami Bułgar ze Złotych Piasków, który pięknie śpiewał, tęsknił za krajem i ciepłem Morza Czarnego. To były warunki, w których łatwo było wpaść w alkoholizm. Tęsknota, praca i samotność. Obaj z kolegą byliśmy rybakami pokładowymi, ciągnęło nas na morze, toteż po kilku miesiącach, gdy tylko nadarzyła się okazja, zamustrowaliśmy na nową amerykańską przetwórnice „Starbound”. Znowu pomógł nam Janek Sołtys. Był to doskonały statek, na którym pracowało około 100 ludzi, z których 60 w przetwórnii, w załodze było 22 Polaków. Stosowaliśmy sieci pelagiczne, czasami przyciśnięte do dna. Problemem był przyłów łososi, które, jeśli były w zbyt dużej ilości, wymuszały zmianę łowiska. Poławialiśmy mintaja do produkcji fileatów i ikry. Proporcje wartości wyglądały następująco: 900 ton fileta dawało 1,5 mln \$ a 150 ton ikry dawało 3,0 mln \$! Taki ładunek robiliśmy w ciągu kilkunastu dni, zarabiając przy tym do 1000 \$ na dobę! Przepracowałem na tym statku 7 lat. Któregoś dnia przyszedł kryzys, miałem dość pływania, zarobków, morza i zmustrowałem po to, by już w

krótkim czasie znaleźć się znów na pokładzie, tym razem jeszcze większej przetwórni „Tryumph”. Ciągnęliśmy hole do 200 ton. Załoga, w której było wielu polskich rybaków, liczyła 140 osób, przetwórnia mająca dwa poziomy, była w stanie wyprodukować przez dobę 150 ton gotowego produktu. Oprócz filetów i ikry produkowaliśmy jeszcze z mięsa mintaja i morszczuka „surimi”, czyli farsz będący surowcem wyjściowym do produkcji „paluszków krabowych”. Od 2000 roku pływam na nieco mniejszym „Pacific Glacier”. Często bywam w Polsce, powoli myślę, by zakończyć pływanie i uruchomić jakiś punkt gastronomiczny. Ale widać, że ryba mocno trzyma mnie przy sobie, bo jak wielu rybaków, gdy jestem w morzu mówię: po tym rejsie, robię jeszcze jeden i schodzę! Kiedyś to nastąpi.

Nieprawdopodobnie wprost spotkanie z „polskim rybakim”, który wiele lat wcześniej trafił do Kanady, wspomina Marek Szulc z Akademii Morskiej w Szczecinie:

Od 1977 roku byłem aktywnie zaangażowany w rozwijanie polskiego rybołówstwa kalmarowego, kierując wieloma pracami badawczymi. W latach osiemdziesiątych byliśmy już potęgą wśród państw prowadzących połowy tych bezkręgowców. W 1987 roku dotarła do mnie informacja o tym, że Kanadyjczycy zaadaptowali jeden ze swoich tuńczykowców do pławnicowych połowów kalmarów i wspólnie z dwoma statkami japońskimi rozpoczęli połowy na wodach Kolumbii Brytyjskiej. Obiektem połowów był oceaniczny gatunek *Ommastrephes bartrami*, noszący angielską nazwę *flying squid*; kalmary te rzeczywiście potrafią wyskakiwać nad powierzchnię morza i szybować na rozpostartych płetwach na niewielkie odległości. Ten gatunek kalmarów był już od kilku lat w orbicie naszych zainteresowań – jeszcze w 1978 roku, będąc w Japonii, widzieliśmy w portach jego wyładunki, ale wyłącznie ze statków połowiających pławnicami. Japończycy nie ukrywali, że tego gatunku nie można łowić dżiggersami, bo po prostu na dżiggersy „nie biorą”. Informację o kanadyjskich eksperymentach przekazałem do „Odry”, z którą od lat współpracowałem. Od dyrektora Palucha usłyszałem: „Panie Marku, za dwa tygodnie będzie podmiana naszego „Amarela” w Vancouver, ten trawler stoi tam na remoncie i będzie pana bazą – niech pan leci i rozezna, co się da. My przecież też możemy zaadaptować nasze B-20 do połowów pławnicowych”.

Na początku sierpnia byłem już na „Amarelu”. Na miejscu powiedziano mi, że Pacific Biological Station, gdzie chciałem się dostać do biblioteki, mieści się na wyspie Vancouver w miejscowości noszącej indiańską nazwę Nanaimo. Pojechałem tam z pracownikiem agencji obsługującej nasze statki, który miał zarekomendować mnie dyrektorowi instytutu. Jerry nieźle mówił po polsku. Podczas kilkugodzinnej podróży terenowym samochodem i promem dowiedziałem się, że jako dziecko mieszkał w Białymstoku. W 1968 roku

wyemigrował z rodzicami najpierw do Niemiec, a potem do Kanady. Opowiadał o sobie, potem wypytywał mnie na tematy polskie, głównie o to, kiedy byłem ostatnio w Białymstoku. Wreszcie spytał, jaki ja mam interes u tego profesora, co to z Polski pochodzi. Kiedy dowiedział się, że nic nie wiem o tym, że pracuje tam jakiś profesor polskiego pochodzenia, był bardzo tym zdziwiony: „Pan, to pan nie wiesz, to on jest tutaj bardzo sławny człowiek, w gazetach o nim piszą i w telewizji go widziałem, jak jakiś medal od rządu dostawał”. Teraz z kolei ja wyraziłem swe zaintrygowanie tym, że mogę tam spotkać jakiegoś rodaka, aczkolwiek w duchu myślałem, że chyba mój „cicerone” lekko przesadza, reklamując prawdopodobnie kogoś o tym samym co on wyznaniu. W każdym razie zdecydowaliśmy, że najpierw poznam tego pana, o ile będzie na miejscu, gdyż jechaliśmy bez zapowiadania się. Gdy dotarliśmy na miejsce, okazało się, że akurat jest przerwa na *brunch*, a pan, którego szukaliśmy, jest na zewnątrz, na skwerku przed budynkiem i zaprowadzono nas do niego.

Zobaczyłem szczupłego, sympatycznego, starszego już nieco pana siedzącego na ławeczce z termosem i pijącego herbatę. Okazało się, że pan ten świetnie, bez najmniejszego akcentu mówi literacką polszczyzną. Zostałem razem z Jerryem zaproszony do jego gabinetu, gdzie zorientowałem się z tabliczki stojącej na biurku, że moim rozmówcą jest dr Zbigniew Kabata, przewodniczący rady naukowej tej placówki badawczej.

Po wyjaśnieniu celu mej wizyty uzyskałem zapewnienie bezproblemowego dostępu do biblioteki i zaproszenie od mego rozmówcy już na następny dzień, celem przedstawienia mnie dyrektorowi Stacji oraz bibliotekarzowi. Wyrażnie też dało się odczuć, że nasz gospodarz był mile zaskoczony i nawet podekscytowany tym nieoczekiwanym spotkaniem i możliwością rozmowy z rodakiem z kraju i na dodatek reprezentującym niejako polskie rybołówstwo. Nawiązała się między nami luźniejsza już rozmowa, której zapewne nigdy nie zapomnę.

– Cieszę się, że trafił pan do nas, i że mam okazję rozmawiać o polskim rybołówstwie – powiedział dr Kabata. Wie pan, jestem parazytologiem, zajmuję się pasożytami ryb, ale mam serce rybaka. Zawsze ciągnęło mnie na morze. Latem 1939 roku pod dowództwem generała Mariusza Zaruskiego odbyłem niezapomniany rejs po Bałtyku na „Zawiszy Czarnym”, a po wojnie, gdy zostałem zdemobilizowany w Anglii, skończyłem Szkołę Połowów Dalekomorskich i Przetwórstwa Rybnego w Aberdeen w Szkocji i kilka lat pływałem na angielskich trawlerach.

– Ukończył pan Szkołę Rybaków Dalekomorskich w Szkocji? Opowiadał mi o niej dużo kapitan Wiktor Gorządek, z którym pływałem na parowym trawlerze po Morzu Północnym – powiedziałem.

Po chwili rozmowa zeszała na tematy polskie, mój rozmówca pytał, jak się żyje teraz w Polsce, jak rysuje się przyszłość polskiego rybołówstwa, itd. – Proszę wybaczyć, że pytam pana tyle rzeczy na raz, ale nie byłem w Polsce od 1945 roku – powiedział. W pewnym momencie spytał mnie, czy urodziłem

się już w polskim Szczecinie? Nie – odpowiedziałem: Mieszkam od wielu lat i pracuję w Szczecinie, ale urodziłem się w czasie wojny na ziemi rzeszowskiej pod Mielcem.

– Naprawdę? Znam te strony, całą okupację właściwie byłem w partyzantce, a w Mielcu odbiliśmy „naszych” z gestapowskiego więzienia. Niemcy szaleli, zablokowali drogi, szukali nas wszędzie – a my pod osłoną nocy spłynęliśmy Wisłokiem do Wisły i na jej drugi brzeg, gdzie były nasze kryjówki.

W tym momencie z nieukrywanym chyba zdumieniem powiedziałem, że znam tę akcję doskonale z rodzinnych opowiadań, i z najnowszej historii. To była brawurowa akcja „Jędrusiów”, legendarnego oddziału AK – tak słynna, że nawet władza ludowa musiała się zgodzić na postawienie pod Mielcem pomnika upamiętniającego ten czyn. – To był pan w tym słynnym oddziale, o którym w Polsce tyle już napisano? A może przypadkiem pamięta pan takie nazwisko Łączkowski? To jest mój wieloletni współpracownik i kolega, wybitny inżynier-włókiennik, specjalista od materiałów sieciowych, jest doktorem habilitowanym i docentem. Gdy po wielu latach wspólnej pracy żegnaliśmy go uroczystie, gdy odchodził na emeryturę, dopiero po paru kieliszkach przyznał się do swojej konspiracyjnej przeszłości.

– Marceli Łączkowski? Oczywiście, pamiętam go doskonale, byliśmy zresztą razem w Korpusie Kadetów we Lwowie! Co on teraz robi? Zaproszę pana do mego domu i pokażę panu fotografie z nim z tych czasów. Koniecznie proszę go pozdrowić i przekazać mój adres!

– Wie pan, to ciekawe, ale moja żona, którą poznałem w Szczecinie, urodziła się na ziemi kieleckiej, niedaleko Staszowa, i w jej rodzinie też wspomina się ten bohaterski oddział, który działał na tym terenie.

– Tak, działaliśmy też tam, mieliśmy nawet podziemną drukarnię, drukowaliśmy pismo „Odwet”, którego byłem członkiem redakcji. A gdzie urodziła się pana żona?

– To taka mała wioska koło Staszowa, ale jest tam pałac, który należał kiedyś do Hugona Kołłątaja, a ojciec mojej małżonki był tam w czasie okupacji administratorem majątku, który przejęli Niemcy.

W tym momencie dr Kabata przerwał na chwilę rozmowę, popatrzył na mnie z pewnym zdumieniem na twarzy i powiedział:

– Proszę pana, znam doskonale ten pałac w Wiśniowej, ukrywaliśmy się tam też jakiś czas, a pana żonę jako niemowlę nosiłem chyba na rękach. Czy ona ma na imię Anna? I nazywała się Dobrzańska?

Nie wiem, jaki ja miałem wówczas wyraz twarzy, ale pamiętam doskonale okrągłe oczy Jerry'ego.

– Zgadza się – odpowiedziałem ze zdumieniem.

– Tak, pamiętam dobrze rodziców pana żony, którzy nas ukrywali. Przecież bliski krewny pana Dobrzańskiego – major Hubal Dobrzański był naszym wzorem żołnierza, który nie złożył broni przed Niemcami!



Minęło może pół godziny naszej rozmowy, a ja, tysiące kilometrów od Polski, widzę pierwszy raz w życiu człowieka, który nagle okazuje się tak bliski!

Po powrocie do kraju napisałem w następnym roku dla miesięcznika „Technika i Gospodarka Morska” całostronicowy artykuł, który ówczesna cenzura, o dziwo, puściła bez większych ingerencji. Może dlatego, że redaktorem działu rybackiego „Techniki i Gospodarki Morskiej” był w tym czasie Andrzej Ropelewski, były akowiec. Posypały się listy od kolegów z konspiracji z prośbą o adres profesora Zbigniewa Kabaty, później jeszcze, w wyniku tych kontaktów, ukazała się w Polsce jego wspomniana książka, „Żniwa na głębinie”.

A co z kalmarami i pławnicami, od których zaczęło się opowiadanie Marka?

Już w roku następnym na północnym Pacyfiku pojawił się trawler B-20 „Gopło”, należący do „Odry”, dowodzony przez kapitana Andrzeja Kłokockiego. W wyprawie uczestniczyli Stanisław Cichosz – kierownik rejsu, specjalista ds. sprzętu połowowego oraz biolog ze świnoujskiego Oddziału MIR-u, Norbert Wolnomiejski. W przetwórni królował Wojtek Seńków:

Jeszcze w stoczni statek nasz został przygotowany do przejścia Kanału Panamskiego. Zamontowano mu na dziobie i rufie potężne polery cumownicze, zwane przez nas „panamami”. Załoga również odpowiednio się na to spotkanie przygotowała. Mieliśmy informację z „wywiadu rybackiego”, że w Panamie „biorą” sandały. Wyczyściliśmy z nich sklepy w całym naszym województwie i w województwach ościennych, bo postanowiliśmy w końcu zostać bogaci. Wszystkie zakamarki w kabinach wyglądały tak, jakbyśmy zamierzali odbyć w sandałach spacer wokół globu. Kiedy już znaleźliśmy się na wodach Limon Bay, zajęliśmy kolejkę w oczekiwaniu na wejście do pierwszej śluzy Kanału. Gorącą i parną atmosferę podgrzewały jeszcze emocje związane z oczekiwanymi atrakcjami handlowymi... Wejście do pierwszej śluzy Gatun odbyło się bardzo sprawnie. Ekipa panamskich cumowników błyskawicznie przechwyciła cumy łączące statek z lokomotywkami (zwanymi tu mułami), które wciągnęły nas do wnętrza pierwszej śluzy. Potężne wrota zamknęły się, statek szybko powędrował ku górze i tak jeszcze dwa razy (Gatun to trzy śluzy jedna nad drugą). Znaleźliśmy się wysoko, 26 metrów nad poziomem morza! W dali, jak z lotu ptaka widać było światła Cristobal i Colon. W międzyczasie nawiązaliśmy stosunki handlowe z cumownikami. Niestety, okazało się, że nasz „wywiad” jak większość poważnych służb tego typu, nie spał się. Sandały „nie szły”! To był cios, który trzeba było jednak znieść z godnością... Po pokonaniu trzech śluz w zapadającym już zmierzchu wplynęliśmy na jezioro Gatun. Późną nocą przepływamy najwęższym odcinkiem Kanału, tzw. Przekopem Gaillarda do jednostopniowej śluzy Pedro Miguel i później

dwustopniową służą Miraflores schodzimy na poziom oceanu. Tym razem jest to już Ocean Spokojny. Droga przez Kanał to było doznanie warte wszystkich pełnych duchoty, nieprzespanych tropikalnych nocy. Statek sunął cicho przez tętniącą nocnym życiem dżunglę, pełną odgłosów cykad, małp, ptactwa i czego tam jeszcze, zlewających się w niesamowitą tropikalną symfonię. Po obu stronach, wzdłuż brzegów Kanału, zainstalowano przemyślnie, tak by nie raziły kierujących statkiem, silne jarzeniowe lampy, które oświetlając lustro wody i gęstą tropikalną roślinność stwarzały niezapomnianą scenię. Po inauguracyjnych połowach pławnicowych na Atlantyku był to nasz kolejny a pierwszy pacyficzny rejs. Statek otrzymał podczas prac adaptacyjnych w stoczni dużą pompę hydrauliczną, która napędzała urządzenia do wybierania sieci i układania jej na pokładzie w przegrodach-lastach. Niepotrzebną windę tralową usunięto. Na mostku zainstalowano wyrafinowaną, jak na tamte czasy, aparaturę: echosondę z kolorowym ekranem, angielski, całkiem porządny radar, odbiornik GPS do nawigacji, odbiornik map pogodowych, radionamiernik, a do komunikacji radionadajnik satelitarny. Zupełnym novum w naszej flocie było wyposażenie „Gopła” w urządzenie do odsalania wody morskiej. B-20 – jako statek budowany do połowów na Morzu Północnym, miał stosunkowo niewielką autonomię, przede wszystkim ze względu na ilość wody pitnej. Zwiad natomiast przewidywał długie, kilkumiesięczne przebywanie w morzu bez możliwości zatankowania wody czy to w porcie, czy chociażby z innego statku. Na pokład załadowano kilkaset bardzo delikatnych nylonowych sieci o zróżnicowanych oczkach. Górna krawędź sieci uzbrojona była w pływającą polipropylenową linkę z pływakami, a dolna w linkę stalową, która opłatała sznur drobnych kawałków ołowiu. Sieć obszyto na górnej linie w sposób podobny do wieszania firanek, z lekkim naddatkiem. Dzięki temu, mimo iż lina była naprężona, sieć pływała dość swobodnie, niczym właśnie firanka w oknie. Do układania sieci w specjalnie postawionych przy prawej burcie lastach, umieszczono nad nimi na prowadnicach hydrauliczną układarkę, a do wybierania pławnic z wody zamontowano na lewej burcie wyciągarki. Wszystko napędzane było hydraulicznie. Manewrowość, niezbędną przy podchodzeniu do sieci zapewniał statkowi wmontowany w dziób ster strumieniowy. Po przebudowie „Gopło” przekształciło się w nowoczesną jednostkę łowczą. Przystąpiliśmy do pierwszych prób sprzętu. Wzdłuż prawej burty po pokładzie rozpięto brezenty tworzące koryto dla sieci, które podczas wydawania wysuwając się z last na śródokręciu, biegle wzdłuż burty, wspinając się na pokład szalupowy aż do rufy, skąd spływały do wody. Cała operacja, podczas której każdy członek załogi miał wyznaczone miejsce, bądź na drodze sieci, bądź w rejonie rufy przy podpinaniu boi, bądź na mostku, wymagała wzmoczonej uwagi od wszystkich. Statek płynął „małą naprzód”, do wody szła radiopława i za nią pierwszy segment pławnicy, później następne i następne. Załoga czuwała, żeby sieć szła niesplątana, żeby nie było po drodze zaczepów, no i żeby przypadkiem nie zostać porwanym

przez nią do wody... Zdarzało się, że buty gumowe jechały do oceanu z siecią, pozostawiając nieuwważnego rybaka w skarpetkach. Początkowo wydawaliśmy zestaw złożony z 50 sieci o długości około 100 m każda, co tworzyło „plot” około 5000 m długości, zakończony jeszcze jedną radiopławą. Radionamiernik pozwalał określić kierunek w jakim należało płynąć, by zestaw odszukać. Japończycy potrafili postawić kilkadziesiąt takich zestawów na raz. Wybieranie sieci odbywało się z lewej burty za pomocą wciągarki. Na pokładzie trzech ludzi prowadziło ją po rozciągniętych brezentach do last, gdzie układarki umieszczały ją w odpowiednich przegrodach. Połów był wybierany z sieci w trakcie przesuwania się jej po pokładzie. Dość szybko osiągnęliśmy płynność przy wydawaniu i wybieraniu. Początkowo nie mieliśmy sukcesów, czasami w pławicy utknęła ławica bram, raz mieliśmy w sieciach stado (kilkadziesiąt sztuk) rekinów młotów, innym razem zaplątała się potężna manta, wciągnęliśmy ją bomem, bo ważyła grubo ponad 200 kg. Ciekawostką było odkrycie w jej jamach skrzelowych podnawek najwyraźniej nieopuszczających gospodarza, bo ich skóra była pozbawiona pigmentu. Później ze zmiennym szczęściem zaczęły się łowić kalmary.

O rejsie opowiada Norbert Wolnomiejski:

Zawinęliśmy do Vancouver w dniu 28 czerwca, tu zaokrętował kapitan japoński P. Abe, specjalista od połowów pławnicowych. W dniu 1 lipca opuściliśmy port. Rejon połowów zamykał się w dużym przybliżeniu pomiędzy Aleutami, Hawajami, Japonią i zachodnim wybrzeżem Ameryki Północnej. Połowy na wschodnich pozycjach nie dały zadowalających rezultatów. W poszukiwaniu lepszych łowisk statek przesuwał się na zachód. Po napotkaniu kilku statków japońskich rozpoczęliśmy połowy na pozycji 41°51'N i 177°25'W. Uzyskiwaliśmy od 71 do 264 kg kalmarów na 1 km pławnic. Pod koniec lipca uległ awarii agregat i statek udał się na miesięczny remont do Vancouver. W tym czasie zszedł ze statku japoński specjalista. Gdy ponownie podjęliśmy poszukiwania i połowy, nie udało się już natrafić na wydajne łowiska kalmarowe. W miejsce kalmarów w sieci częściej wpadały ryby. Wydawanie pławnic zwykle rozpoczynaliśmy w godzinach 17.00-18.00, wybieranie zaś między 04.00 a 05.00. Zwykle podczas wybierania pierwszego zestawu było jeszcze ciemno. Mimo iż w tym czasie łowią się jeszcze kalmary i ryby, nie można sobie było pozwolić na późniejsze wybieranie pławnic, gdyż uwięziony w sieci połów był atakowany, nadgryzany i zjadany przez drapieżniki (ryby, ptaki i ssaki). Pomagało to też ograniczyć wielkość niepożądanego przyłowu, zwłaszcza ptaków i ssaków morskich. Podczas wybierania konieczne nieraz było stosowanie manewrów, by nie podbierać pławnicami uchatek atakujących kalmary i ryby uwięzione w siatce. Mimo stosowania wszelkich dostępnych środków zaradczych nie dało się nam uniknąć niepożądanego przyłowu. W zaledwie 36 połowach pławnicowych złowiliśmy 114 ptaków (petrele, albatrosy,

burzyki) i 15 ssaków morskich (uchatki, delfiny, morświny i jednego kaszalota karłowatego). Tylko jeden statek i tylko 36 wystawień pławnic, a jeżeli statków są setki i pracują w ciągu całego roku?! Od 1980 roku Kanada we współpracy z Japończykami rozpoczęła eksperymentalne, pławnicowe połowy kalmarów u wybrzeży Kolumbii Brytyjskiej i poza 200-milową strefą ekonomiczną USA na wysokości stanów Oregon i Waszyngton. Skrupulatnie notowano skład połowów, zwracając szczególną uwagę na ptaki i ssaki. Wyniki tych połowów, zwłaszcza z 1986 roku, kiedy uśmiercono wyjątkowo wiele ptaków i ssaków, zaalarmowały opinię publiczną i dały asumpt do ostrych wystąpień prasowych i czynnych protestów, nawet połączonych z niszczeniem sprzętu przez członków ugrupowań sozologicznych. Zebrane dane uświadomiły rozmiary szkód, jakie corocznie wyrządzają statki pławnicowe połowiąjące na Północnym Pacyfiku. Przyjmując, że liczba statków łowiących wynosi od 700 do 1000, wyliczono, iż niszczą one rocznie nie mniej niż 750 tysięcy ptaków i 50 tysięcy pletwonogich! Rząd Kanady podjął konkretne działania, by zlikwidować to groźne zjawiska poprzez konstruowanie nowych rodzajów sprzętu selektywnego i likwidację pławnic. Z mieszanymi uczuciami kończyłem rejs. W dniu 22 października z samolotową podmianą załogi przyleciał Andrzej Koronkiewicz, z którym zamieniliśmy się miejscami. Później jeszcze Andrzeja zmienił Henryk Czykieta. Niestety, problem niechcianego przyłowy pozostał. Dwa lata później popłynąłem na „Gople” w rejon południowo-zachodniego Atlantyku, (42°00'S - 47°50'S poza strefami ekonomicznymi Argentyny i Falklandów), by wypróbować skuteczność połowów kalmarów pławnicami i z wykorzystaniem oświetlenia podwodnego jako czynnika wabiącego. I tutaj przyłów ptaków i ssaków morskich był znaczny. Podczas 12 wystawień złowiliśmy ogółem 91 ptaków (burzyki, petrele, albatrosy i pingwiny) i 16 ssaków (delfiny, uchatka). Obok dużych rekinów niepożądanym przyłowem ssaków morskich stanowił istotne utrudnienie w prowadzeniu połowów pławnicowych z powodu uszkodzeń i straty siatek, konieczności wyłączania pławnic z zestawów i przestojów w wybieraniu. W czasie dwóch zaciągów w pławnice zaplątały się przede wszystkim duże walenie, powodując zatopienie całego zestawu. Stracono w ten sposób 38 pławnic i boje radarową, które wraz z martwymi waleniami zatonęły nad głębokością 2500 m. Dodatkowym, ważnym problemem, wynikającym z obecności żerujących ptaków i ssaków, był zły stan technologiczny łowionych kalmarów. Ogólnie, wyniki rejsu nie były zbyt obiecujące, gdy idzie o stosowanie pławnic w połowach kalmarów w badanym rejonie. Za to w rejsie tym odniosłem jedyny w swoim życiu sukces handlowy. Przed powrotem do kraju podeszliśmy do bazy, na którą przekazaliśmy zamrożone kalmary i ryby. By nie wracać do kraju pusto załadowano nam złom pozostawiany przez łowiące tam trawlerzy. Nasza załoga szybko zorientowała się, że w ładunku są elementy z metali kolorowych, które dobrze „schodzą” w Las Palmas. Już w drodze powrotnej, gdy siedziałem nad sprawozdaniem z rejsu, słyszałem

dobiegające z ładowni postukiwania młotków i zgrzyt pił do metalu. Pisałem, a oni przygotowywali biznes. Powoli zaczęło to być podejrzane i co gorsza, niebezpieczne. Okazją, by włączyć mnie do „kolorowego gangu”, stały się moje imieniny, które przypadają w dniu 6 czerwca. Staliśmy w Montevideo, kiedy tuż po północy, jak każde rybackie zwyczaj, zjawili się pierwsi goście. Życzenia i złom metali kolorowych jako prezenty, od bosmana dostałem 3 brzeszczoty! Gdy ostatni goście poszli już na śniadanie, byłem złomiarzem – właścicielem blisko 80 kg kolorowego skarbu. Za zielone, które wręczył mi senior Louis Grande, kupiłem córce ładny magnetofon.

W pierwszej połowie lat osiemdziesiątych w spółce „Amerpol”, której zadaniem była obsługa polskiego rybołówstwa, pracował Bogdan Bujanowski:

Siedziba spółki „Amerpol” mieściła się w już nieistniejącej, południowej wieży World Trade Center w Nowym Jorku. Praca nasza polegała na prowadzeniu wszystkich procedur związanych z obecnością polskich statków na łowiskach amerykańskich, tj. uzgadnianiu licencji, obserwatorów, zaopatrzenia, remontów, organizacji leczenia i repatriacji do kraju chorych oraz uczestnictwie w przygotowaniu samolotowych podmian załóg. W naszej firmie specjaliści z polskich przedsiębiorstw rybackich odbywali praktyki, podczas których zapoznawali się z realiami współpracy z administracją amerykańską. Byli tu m.in. Tomasz Kamiński z „Dalmoru” i Zbigniew Paluch z „Odry”. W okresie stanu wojennego sankcje amerykańskie dotyczyły także polskiego lotnictwa cywilnego, w związku z czym podmiany załóg na statkach łowiących w zatoce Alaska i na Morzu Beringa odbywały się bardzo pokrętnymi drogami. Z Polski załogi płynęły promem do Skandynawii. Z Kopenhagi był samolot do Nowego Jorku, dalej do Anchorage na Alasce, tam załogi przesiadały się do autokarów, którymi jechały do Seward na oczekujące statki. Pamiętam pierwszą podmianę z 1982 roku, którą organizowaliśmy wspólnie z Piotrem Jasnowskim. Myślę, że Piotr również dobrze ją zapamiętał, bo działo się tam wtedy wyjątkowo dużo... Podobnie było, gdy organizowałem pierwsze zawinięcie „Halniaka” do tego portu. To było wielkie wydarzenie dla małej społeczności Seward. Razem z kapitanem Stanisławem Dziembowskim trafiliśmy na ekrany telewizyjne i pierwsze stronicie gazet. Jednak jeszcze trudniejsza niż rozwiązywanie problemów wiążących się z podmianami, była obrona naszych interesów w momencie, gdy Amerykanie stwierdzali naruszenie przez polskich rybaków obowiązujących przepisów. A trzeba przyznać, że przepisów tych było całe mnóstwo, wszystko zapisane amerykańską prawniczą angielszczyzną, tak że niejedną nieprzespaną noc spędziłem na dochodzeniu, o co tak naprawdę w danym sformułowaniu chodzi. Mam otwartą naturę, lubię zażartować i pośmiać się, ale też potrafię twardo bronić swoich racji, szczególnie gdy jestem przekonany o ich słuszności. Myślę, że mój sposób bycia



pomógł mi zyskać sympatię wielu pracowników amerykańskiej administracji. Były sytuacje, gdy właśnie dzięki tej sympatii załatwiałem pomyślnie sprawy, które były, jak to mówią, „na dwoje babka wróżyła”. Pamiętam taki przypadek, gdy kilku naszym statkom groziło zaarrestowanie za rzekome złamanie obowiązujących przepisów. Gdy otrzymałem sygnał z Coast Guardu, iż rozważana jest taka ewentualność, zabrałem się do wertowania przepisów i przygotowałem odpowiedni dokument, w którym wyraziłem przypuszczenie, iż w tym przypadku mamy do czynienia z niezrozumieniem amerykańskich przepisów przez amerykańskiego urzędnika! Dodatkowo przedstawiłem swoją interpretację tych przepisów. Gdy doszło do decydującego spotkania, a gra szła o wielką stawkę, wszystkim wydawało się nieprawdopodobne, by nie-Amerykanin znalazł lepiej miejscowe przepisy niż tutejszy urzędnik. Później, uznając moje argumenty, przyznano mi rację, a jeszcze później zaczęto mnie nazywać „Mr. Perfectionist”, z czego byłem ogromnie dumny. To była wygrana. Niekiedy jednak nasi rybacy dopuszczali się ewidentnych wykroczeń, wchodząc na przykład głęboko w strefę amerykańską i wtedy pozostawało jedynie prosić o „łagodny wymiar kary”. W wielu przypadkach obserwatorami, którzy mieli za zadanie kontrolować przestrzeganie przepisów przez nasze statki, były kobiety, często studentki. Mężczyźni – Polacy mają zakodowane zachowania, których celem jestawiadamiac kobietom, że dostrzegamy ich seksualność. Wyrażamy chęć pomocy w zdjęciu okrycia czy ustępujemy miejsca siedzącego, przepuszczamy je przodem i czy to nasza wina, że szczególnie wtedy mają one na sobie mocno opięte dzinsy i że dodatkowo w tym miejscu są idące w górę schody. Wszyscy grali kiedyś w salonowca, nawet sam Borchardt! Boże, ileż to ja razy występowałem w sądzie amerykańskim, broniąc naszych chłopaków przed oskarżeniem o *sexual harassment*. Mówiłem o tysiącletniej polskiej kulturze i tradycji, poszanowaniu i niemal czci, jaką żywią dla kobiet Polacy, o powszechnym zwyczaju całowania nieznajomych kobiet w rękę... Dochodziło do ugody, ale trzeba było płacić. Czasami zdarzały się sytuacje nieco dziwne, jak na przykład wtedy, gdy studentce będącej obserwatorem czynił awanse I oficer, który uważał, iż z racji poważnego wieku i stanowiska ma do tego największe prawo. Niestety dziewczyna była wyraźnie zainteresowana asystentem. Sprawa trafiła do sądu i tu nastąpiło takie zapętlenie, że sędzia chyba jedyny raz w życiu umorzył tego typu sprawę. I jeszcze jeden ciekawy, zakrawający wręcz na groteskę przypadek. Obserwatorka oskarżyła o molestowanie sympatycznego, przystojnego chłopaka z maszyny. Gdy ją zobaczyłem na sali sądowej, wpadłem w przerażenie, chciałem uciekać, bo była brzydsza od samego diabła. W swoim wystąpieniu szczególnie zaakcentowałem tysiącletnią obecność chrześcijaństwa w Polsce, co w podtekście miało znaczyć, że cielesne kontakty z diabłem nie leżą w naszym zwyczaju. Popatrzeliśmy z sędzią porozumiewawczo na siebie, wyrok zapadł, bo musiał zapaść, ale żal mi było chłopaka, bo jaki to wstyd przed kolegami! Oczywiście były jeszcze łososie, halibuty i śledzie, które w połowach

występowały jako przyłów – *by catch* i których wykorzystywanie do celów spożywczych było na statku zabronione. Każdy egzemplarz po zmierzeniu i oględzinach wykonanych przez obserwatora był natychmiast wyrzucany za burtę, nie daj Boże, gdy odbywało się to z pewnym ociąganiem, a zauważył to obserwator. Z łososiami należało się obchodzić szczególnie delikatnie, licząc się z tym, że może odżyja. Jeszcze gorzej było, gdy ktoś nie wytrzymał i gdzieś, w wielkim sekrecie usiłował tę rybę upichcić. Za to też płaciliśmy wysokie kary. W naszym sposobie myślenia jest przekonanie, że w pewnych sytuacjach powinien wziąć górę zdrowy rozsadek i że na przykład lepiej zjeść martwego już łososia niż go wyrzucać za burtę. Amerykanie trzymali się ściśle litery prawa i to było tłem nieporozumień. Chociaż słyszałem, że zdarzali się obserwatorzy, ale byli to raczej mężczyźni, którzy chętnie próbowali łososia, przy czym musiało się to odbywać w doborowym towarzystwie. Mniej restrykcyjni w tym względzie byli obserwatorzy kanadyjscy, którzy po zaewidencjonowaniu przyłowu, często wyrażali zgodę na jego wykorzystanie w kuchni. Moja współpraca z Coast Guardem była dobra, wielokrotnie w trudnych warunkach, narażając się na niebezpieczeństwo, ich helikoptery zabierały naszych rybaków ze statków, gdy ci ulegli wypadkowi. Wiem natomiast z rozmów z kapitanami, że w kontaktach inspekcyjnych z naszymi statkami funkcjonariusze amerykańskiej straży przybrzeżnej często zachowywali się w sposób nieprzyjemny, można powiedzieć, że momentami nawet chamski. O niebo lepsi byli Kanadyjczycy.

Wracając jeszcze do łososi, były one nie tylko obiektem kulinarnego pożądanego, ale także natchnieniem artystów. Andrzej Szczepański, starszy mechanik, znany jako twórca kolekcji pięknych stempli, które wykonał na statkach poławiających przy Falklandach, Afryce i na północnym Pacyfiku, tak mówi o swoim hobby:

Jakichś szczególnych uwarunkowań, by stempel miał taki a nie inny kształt, nie pamiętam. Chyba tylko jeden z „Aquarius” z roku 1985, gdy kapitanem był Zbyszek Barski. Łowiliśmy w zatoce Alaski i na Morzu Beringa. Połowy prowadziliśmy w strefie amerykańskiej, a więc na burcie mieliśmy amerykańskich obserwatorów, którzy pilnowali, by żaden z łososi, które często pojawiały się w naszych sieciach, nie został przez nas zjedzony. Członkowie załogi musieli podpisywać specjalne deklaracje, iż znane są im odpowiednie przepisy. Stąd wziął się na moim stemplu ten zawstydzony rybak, odwracający się na widok łososia, który prawie wskakuje mu na talerz.

Od 1985 roku przyznawanie nam kwot w strefie ekonomicznej USA zostało całkowicie wstrzymane. Część statków w dalszym ciągu skupowała rybę od kutrów amerykańskich i kanadyjskich. Powstał jednak ogromny problem, gdzie znaleźć zatrudnienie dla statków, które dotychczas łowiły ryby zgodnie

z przyznawanymi nam kwotami. Od początku stycznia na przydzielenie kwot połowowych oczekiwało na Morzu Beringa pięć dalmorowskich trawlerów. Gdy okazało się, że tym razem kwot nie będzie, podjęto decyzję o skierowaniu „Perseusa”, „Regulusa”, „Sagitty”, „Vegi” i „Cassiopei” na międzynarodowe wody centralnej części Morza Beringa, położone poza 200-milowymi strefami ekonomicznymi państw nadbrzeżnych, nazwane umownie Donut Hole. W ten sposób „Dalmor” rozpoczął, trwające przez kilka lat, wydajne połowy mintaja na wodach otwartych. Został przełamany amerykański mit o panującym na Morzu Beringa zimowym piekło, z którego nikt nie wraca. Remonty statków odbywały się w Vancouver. Prace stoczniowe wykonywali miejscowi specjaliści i zamustrowani członkowie załogi. Pilnowały tego miejscowe związki zawodowe. W ten sposób jako młodszy rybak zamustrował w listopadzie 1987 roku na stojące w stoczni gryfowskie trawlerzy „Aquarius” i „Delfin”, specjalista elektronik Krzysztof Krakowiak z Armatorskiego Ośrodka Remontowego:

Byłem z kolegą, nasz pobyt przewidziany był na dwa miesiące, po czym mieliśmy wrócić do kraju. Już blisko Świąt Bożego Narodzenia dyrektor techniczny „Gryfa”, kolega żeglarz z Jachtklubu „Pogoń”, Boguś Byrka przedstawił nam propozycję nie do odrzucenia: „Popłyniecie na łowisko, jeszcze na cztery miesiące, bo tam jest sporo statków, którym sypie się elektronika!” W rozmowie radiowej obiecałem Bogusiowi, że jak się spotkamy, to pogadamy! Wigilię spędzaliśmy w Vancouver, następnego dnia zsiłszy już w kierunku Morza Beringa. Gdy dopłynęliśmy na łowisko, natychmiast okazało się, że będziemy tu mieć prawdziwe londonowskie niedźwiedzie mięso! Ustawiła się kolejka jednostek potrzebujących pomocy. Na pierwszy ogień poszedł statek, który miał zepsute oba radary. W styczniowych śnieżycach, jakie często się pojawiały, był ślepy. Przyplłynęła po nas szalupa, zabraliśmy cały swój dobytek i tak rozpoczęła się nasza czteromiesięczna wędrówka ze statku na statek. Gdy wiało z siłą 4-5°B, tu uważaliśmy, że panują wprost idealne warunki do przesiadki i przejażdżki szalupą. Niestety, zwykle wiało trochę więcej, czasami baliśmy się, czy statek przeżyje to piekło. Zaczęło się od tych dwóch nieszczęsnych radarów. Zrobiliśmy rozeznanie i okazało się, że trzeba zdemontować obie anteny. Właściwie nie wolno nam było tego robić, ale wiedzieliśmy, jakie straty przyniesie zejście z łowiska na remont. Na maszt poszło ośmiu ludzi załogi i nas dwóch, ściągaliśmy anteny na pokład! Po naprawie rozpoczął się montaż i tu dopiero pokazały się schody. Rozkołys, mróz, konieczność pracy bez rękawic. Czwartego dnia kapitan wydał na naszą cześć wspaniały bankiet, a po łowisku poszła wieść o naszych uzdolnieniach gimnastycznych, naprawa radarów to było przy tym małe piwo. Początkowo mieliśmy obsługiwać tylko statki gryfowskie, ale czy można było odmówić, gdy o pomoc prosił statek z

„Dalmoru” lub „Odry”? Zaczął się dla nas potworny kocioł: przesiadki, statki, kapitanowie i niekończąca się praca. Z tego okresu niewiele dat, nazw i nazwisk potrafię ze sobą skojarzyć. Zupełnie zapomniałem, jak nazywał się statek – zjawisko, pełen jakiejś niesamowitej atmosfery, ciepła, życzliwości, kultury i uśmiechniętych ludzi. Przyплыliśmy na podwieczorek, w mesie na stoliku stał ogromny, piętrowy tort, sądziliśmy, że to my jesteśmy bohaterami przyjęcia. Okazało się, że III mechanik ma dzisiaj imieniny, wszedł uśmiechnięty szef kuchni, wygłosił życzenia i wręczył mu ogromny nóż. Tortu starczyło dla każdego członka załogi! Zaraz też szef dosiadł się do nas, pytając o nasze imiona i daty urodzenia, przy okazji był ciekaw, jakie ciasta lubimy i co chcielibyśmy jutro zjeść na obiad. Nazajutrz jadłem pierogi z kapustą, a mój kolega zjadał się ruskimi, ktoś miał schabowego, kilku jadło golonkę... Na podwieczorek były ptysie, bo takie lubiliśmy. W życiu nigdy więcej nie spotkałem takiego statku i takiego szefa kuchni. Żał było stąd odpływać. Szybko nauczyliśmy się rozpoznawać po twarzach każdej kolejnej załogi, jaka atmosfera panuje na statku, kto i jak gotuje, jaki jest Stary, oficerowie, lekarz, ochmistrz... Z niektórymi można by zrobić cały rejs, z innymi wystarczyło kilka godzin. Kiedyś jeden z naszych kapitanów dowiedział się, że na rosyjskim statku brakuje mąki, nasz miał zapas jeszcze z poprzedniego rejsu. Przyszła rosyjska szalupa, do której wrzuciliśmy siedem worków, oni nam dali za to duży karton krabów. Transakcja się zakończyła, statki się rozeszły i nagle słyszymy z ukafeki: „nazad, nazad!”. Jeszcze raz przyплыła szalupa, która tym razem przywiozła 1,8 tony krabów, co wykazała waga w przetwórnii! U niektórych członków załogi, którzy szczególnie zagustowali w tym królewskim pożywieniu, po kilku dniach pojawiła się skaza białkowa. Tego, co zostało, starczyło jeszcze dla zaprzyjaźnionych statków. Już po powrocie do Vancouver byłem świadkiem ciekawego rybackiego biznesu. Mieliśmy tam zaprzyjaźnionego Czecha, który przysłał do Indian, wiadomo Czesi zawsze cierpieli na kompleks prerii. Otóż, był do zrobienia interes i za 4 tysiące dolarów można było kupić 4 tysiące par butów narciarskich, z tym że trzeba je było dobrać parami, bo leżały pomieszane w jednej wielkiej stercie. Schodziliśmy do kraju, chłopaki skrzyknęli się i następnego dnia podjechała pod statek ciężarówka z przyczepą. W siatkach, za pomocą bomów buty trafiły na pokład. Tydzień trwało sortowanie, najpierw według kolorów, później lewy – prawy, i rozmiarów. Część oczywiście nie miała pary, ale i tak w kraju przebiec było 1:40, prawdziwa Kanada!

Na przelomie lat 1988/1989 na Donut Hole przebywał Tomasz Kamiński jako kierownik dalmorowskiej floty, w tym samym mniej więcej czasie na „Cassiopei” Adam Sotkowski zajmował się wdrażaniem technologicznej obróbki ikry z mintaja:

Rybacy, którzy wtedy tam pracowali, najczęściej wspominają obfitość ryby. „Cassiopeą” dowodził kapitan Artur Jaworowicz. Statek poławiał mintaja, z

którego były produkowane filety, równocześnie pozyskiwano ikrę przeznaczoną na eksport do Japonii. W związku z tym mieliśmy na burcie kilku japońskich specjalistów, którzy instruowali naszą załogę, jak powinien przebiegać ten proces i jaka powinna być jakość produktu. Oprócz naszych statków mintaja poławiały jeszcze jednostki innych bander. Byłem głęboko wstrząśnięty i oburzony, gdy zobaczyłem praktyki stosowane przez statki japońskie i koreańskie. Łowiły one mintaja tylko po to, by wydobyć z niego ikrę; pozostałość, czyli wypatroszone ryby szły za burtę!! Nie można było patrzeć na ciągnącą się za rufą rzekę martwych ryb. Mówiło się o marnotrawstwie ryb, jakiego dokonywały nasze statki na różnych łowiskach, lecz to, na co wtedy musiałem patrzeć, było apokaliptyczną wizją nieuchronnie nadchodzącej katastrofy. Wcześniej, gdy nasze statki łowiły jeszcze białą rybę, głównie dorsza, na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku wypracowaliśmy bardzo wysoki standard produkcji filetów przeznaczonych na eksport. Gdy przyszedł czas na połowy mintaja, mogliśmy, korzystając ze zdobytych wcześniej umiejętności, podjąć produkcję podobnie szlachetnego wyrobu na eksport do USA, Francji, Austrii, Belgii, Włoch, Niemiec. Można powiedzieć, że Polacy wprowadzili mintaja na stoły zachodniej Europy.

Morze Beringa, choć nie było to piekło, jednak panowały tam bardzo trudne warunki prowadzenia połowów, w których mogły tylko wytrzymać największe i najsilniejsze statki. Ela Zawadzka była na „Kantarze”, który został skierowany w tamten rejon:

Byliśmy pierwszym statkiem typu B-29, jaki trafił na te wody. Pełniłam wtedy funkcję I oficera, byłam doświadczonym marynarzem, wydawało mi się, że zaznałam już prawie wszystkiego, czego może dostarczyć rybolówstwo. Na Beringa przeżyłam coś, czego nigdy nie zapomnę. To był miesiąc sztormowania, kiedy przechyły przekraczały 40 stopni, kiedy statek pokrywał lód i trzeba było w tym piekle odkuwać go siekierami, kilofami, młotami, łomami. Tonął kuter, nie mogliśmy pójść w jego stronę, gdyż ogromna, stroma fala groziła wywróceniem „Kantara”. Większe od nas i bardziej dzielne B-418 miały kłopoty. Modliliśmy się o to, by przeżyć. Po tym rejsie zesłam z pływania.

Mój przyjaciel Robert Beschliyan, Ormianin od dawna mieszkający w Polsce, zna z moich opowiadań wielu bohaterów tej książki. Sam poławiał kiedyś łososie na Morzu Japońskim i Ochockim, dobrze pamięta panujące tam pogody. Kiedyś pochwaliłem się przed nim, że mieliśmy w naszej flocie rybackiej kapitana – kobietę. Nadmienilem wtedy, że kierowanie pracą męskiego zespołu wymagało od niej czasami użycia ostrzejszych słów, nie pamiętam dokładnie, ale możliwe, że nawet rzuciłem jakimś cytatem. Kilka miesięcy później opowiadałem mu o sztormie, który na Morzu



Beringa przeżyła Ela. Spytał, czy chodzi o znaną mu panią kapitan, a gdy potwierdziłem, uśmiechnął się i natychmiast dodał, że mniej więcej wyobraża sobie, jak mogła wyglądać ta jej modlitwa! Po chwili spoważniał: „nie gniewaj się, nie powinienem tak żartować, sam miałem bardzo podobną sytuację”. Modlitwa na morzu... Wspomina ksiądz o Edward Pracz – Krajowy Dyrektor Działa Duszpasterstwa Ludzi Morza z Ośrodka Stella Maris w Gdyni:

W 1992 roku na Morzu Ochockim dane mi było pełnić posługę duszpasterską, kontynuując dzieło rozpoczęte przez mojego poprzednika ojca Józefa Wnęka. Przenosiłem się ze statku na statek, poznałem wielu ludzi i myślę, że niektórym pomogłem. Marynarze mają różne problemy, nie pójdą z nimi do kapitana, bo za wysoko, nie pójdą do kolegi, bo połowa statku się dowie, więc przychodzą do kapelana, bo kapelan ich wysłucha, pocieszy i może pomoże. To jest bardzo ważne: umieć słuchać drugiego człowieka. Pobyt księdza na statku uspokaja ludzi, gdyż przez swoją obecność przypomina im o normalności życia. Posługa kapelana to była posługa misyjna. Niektórzy po wielu latach przychodzili do spowiedzi, aby pojednać się Bogiem. Wyjaśniałem im, czym jest eucharystia, co dzieje się w danym momencie mszy świętej. Sprawilo to, że w dzień powszedni we mszy świętej uczestniczyło od 40% do 50% załogi. Wielu uczęszczało na msze z przyzwyczajenia, obowiązku czy tradycji. I tak było do końca mojego pobytu na statku. Szczególnym przeżyciem była pasterka, na którą przyszło aż 70 osób. Zapewnili oprawę muzyczną, śpiewali kolędy, przygotowali modlitwę wiernych. Ważne było, by dać im inicjatywę. Naprawdę robili to dobrze. Byli i tacy, którzy mówili, że ksiądz jest im niepotrzebny. Były to jednak tylko jednostki. Jeden z kolegów na pytanie: po co ksiądz na statku? – mądrze odpowiedział: jeżeli nie chcesz, nie musisz przychodzić na msze. Podobnie jak z filmami, jeżeli nie lubisz melodramatów, to nie żądaj, by inni również ich nie lubili.

Człowiek na morzu jest małeńki. Widzi swoją nicłość i zarazem ogromną przestrzeń, która go otacza. Widzi siłę nie do pokonania. Widzi potęgę Boga, który tę przestrzeń stworzył. Morze to niesamowity żywioł. Na morzu bardziej niż na lądzie dostrzega się potrzebę Bożej opieki. Tu nie ma rodziny, przyjaciół, specjalistów, na których pomoc możemy w każdej chwili liczyć. Te możliwości są ograniczone. Tutaj pogłębia się więź ludzi morza z Bogiem. Rybacy, marynarze i żeglarze tę więź z Bogiem odczuwają przez wschody i zachody słońca. Od momentu ukazania się tarczy słońca, aż do jej zejścia widać cały proces światła słonecznego, także działanie fal mówi o wielkości Boga – Stwórcy, który jest Panem mór i oceanów. Warto podkreślić, że morze dostarcza i estetycznych przeżyć, radość z piękna przyrody poprzez uchwycenie uroków morza. Morze daje czas na refleksje: „co ty robisz na tym świecie”. Daje czas na rozumienie bycia w tym świecie. Tutaj właśnie odczuwa się Jego potęgę, Kogoś, kto stoi

wyżej i pomaga. Dlatego mając do czynienia z ogromną przestrzenią, rybacy stają się pokorni wobec natury, a to sprawia, że upodabniają się do Jezusa, który powiedział: „uczcie się ode mnie, bo jestem cichy i pokorny sercem”. I dlatego ludzie morza to w większości ludzie wierzący, gdyż natura sama przybliża ich do Boga. Z tego pobytu zapamiętałem kilka wypowiedzi rybaków:

– „Opatrzność to wielka sprawa. Gdybym nie wierzył, to bym nie wypływał na morze”.

– „Dla mnie jest wielkim szczęściem, że jest ksiądz na statku, bo mogę skorzystać ze spowiedzi, uczestniczyć w eucharystii, przyjąć komunię świętą. To sprawia, że życie rozpoczyna się od nowa.”

– „Człowiek wierzy, że Pan Bóg dopomoże szczęśliwie wrócić do domu. Kontakt z Bogiem ułatwia mi pobyt na statku. W domu mi nieraz mówią: ty jesteś szczęśliwy. Dlaczego jestem szczęśliwy? Moje szczęście wypływa z modlitwy. Codziennie godzinę poświęcam na modlitwę i to nie jest dużo.”

– „Zawsze się modłę za pacjentów, aby byli zdrowi i wracali szczęśliwie do domów. Na łodzi tego nie robię, ale tutaj do pracy zawodowej dołączam modlitwę, gdyż wiem, że Bóg jest moją siłą i ostoją”. To wypowiedź lekarza. W tym rejsie jako duszpasterz pomagałem rybakom, oni zaś pomogli mi lepiej rozumieć, czym naprawdę jest duszpasterstwo ludzi morza. Za to: Bóg zapłać!

Kapitan Ludwik Skorupiński z „Altaira” spotkanie z kapelanem skwitował krótko: „Ksiądz Edward Pracz? Był w porządku!”

W ciężkich warunkach północnego Pacyfiku najważniejsze było by przeżyć! Ale także zarobić! Potworne, ciągle, niewyobrażalne wprost obciążenie psychiczne kapitana, który w tych warunkach musi decydować o tym, czy statek ma jeszcze łowić, narażając życie ludzi lub już rozpoczynać sztormowanie, pozbawiając ich upragnionego zarobku. Nic dziwnego, że w jednym z numerów „Wieczoru Wybrzeża” napisano:

„Najbardziej odpowiedzialnym, trudnym i skomplikowanym zawodem w PRL jest kapitan statku-przetwórci, (420 pkt. na 600 teoretycznie możliwych), potem następują: rektor wyższej uczelni, ordynator oddziału chirurgicznego, profesor wyższej uczelni pełniący funkcję dziekana itd. Dyrektor kopalni wyceniony został na 370 pkt. Natomiast goniec i sprzątaczką w granicach 10-30 pkt. Przy wartościowaniu pracy, czyli obiektywnej, naukowej ocenie wszystkich aspektów zawodu i konkretnego stanowiska brano pod uwagę kwalifikacje, odpowiedzialność, twórczy wkład pracy pracownika w wykonywane czynności, wreszcie trudność pracy i warunki, w jakich jest wykonywana...”

Kapitan Tomasz Sobieszczański w książce „Moje Beringa” opisuje jeden z grudniowych sztormów, który trwał, trwał i trwał:

Wiatr wiał już z szybkością ponad pięćdziesięciu węzłów. Morze było białe od piany nie tylko na grzbietach fal, ale i stoki ich były pokryte białymi pasmami układającymi się w wijące węże wzdłuż linii wiatru (...) Wydawało mi się niewiarygodne, że jeszcze przed godziną szedłem pod trałem, łowiąc ryby. Barometr wskazywał 965 milibarów i wciąż jeszcze spadał. Czulem, że trzeba przygotować się na coś więcej niż sztorm (...) Ponure, niskie niebo łączyło się z podnoszonym wiatrem morzem w jeden żywiół. Silne szkwały, uderzając coraz częściej w mostek, nosły gęste śnieżyce, które ograniczały widoczność niemal do zera (...) Najgorsze były te fale, które nakrywały dziób. Topy wody uderzały w pokład, potem w kotwiczną windę, przykrywały dziobową zejściówkę i z impetem rozbijały się o przedni szot nadbudówki. Statek dygotał wówczas, otrząsał się z wody i wspinał na kolejną falę. Gdy dziób unosił się ku niskim chmurom, przebiegałem szybko na rufę, aby zobaczyć, co dzieje się na pokładzie roboczym. Rufa jakby wgnieciona w morze brała ślipem wodę, co chwilę spieniony bałwan przelatywał przez barierę zrobioną z worka sieciowego, sięjąc spustoszenie w rybackim sprzęcie (...) O godzinie dwudziestej barometr spadł do wartości 941 milibarów!!! Czy to w ogóle możliwe? W pewnym momencie wydało mi się, że wysoki ton wiatru jakby gdzieś uleciał i zrobiło się „cicho”. Zbliżyłem twarz bliźutko do wirującej szyby, woda wtaczała się na dziób jak przedtem, ale śnieg wycyzniał jakiś dziwny taniec, goniąc raz w jedną, to znów w drugą stronę. Wyszedłem na skrzydło, było cicho, sypały na mnie niczym w bajce Andersena, wolno opadające, duże płatki gwiazdzystego śniegu. Po chwili i śnieg przestał padać. W świetle reflektora widziałem teraz daleko nadbiegające kolejne fale. Morze stało się jakies dziwne, fale wpadały jedna na drugą, wzbijały się razem w górę i tłumiły wzajemnie, tworzyły się powierzchniowe wiry, a rozkołyszany statek brał wodę nie tylko z dziobu i rufy, ale i burtami nurzanymi w nadbiegających z różnych stron grzywaczach. W górze na wąskim wycinku nieba nie było chmur, migotały gwiazdy. Sirius świecił jasno migocząc, zdawał się mówić: „Nie martw się kapitanie, czuwam nad Twoim statkiem”. Wkrótce śnieg zaczął ponownie padać i gestniał z każdą chwilą. Barometr drgnął i zagiął się do góry. To było dno niżu. W układach cykloidalnych nazywamy to okiem cyklonu. Nagle, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki ryknął wiatr i ze zdwojoną furją uderzył w statek, przygiął morze w nowym kierunku. To był huragan, wiało siedemdziesiąt węzłów. Wycie wiatru było tak głośne, że nawet na mostku rozmowa normalnym głosem była niemożliwa. Dziób statku był niemal bez przerwy pod wodą, nie omijała go żadna fala, setki ton wody waliły na stalowy kadłub, przygniatając go swym ciężarem. Wolni od wacht próbowali odpoczywać, ale nie można było siedzieć, leżeć, jeść, czytać, cokolwiek robić. Jedynie stało się jako tako, zapierając o coś solidnego. Bolały mięśnie od ciągłego ich napinania dla utrzymania równowagi. Dwa dni później barometr stał już na 993 milibarach – o 52 wyżej od najniższego położenia. Widać było po morzu, że to agonia sztormu i że gdy tylko fala trochę siądzie, ludzie wyjdą na pokład, sklarują się i będziemy wydawać. Znow przyjdzie kolejny sztorm...

Na szczęście, mimo nadzwyczaj trudnych warunków, w których czasami pracowały statki, nigdy nie doszło tutaj do takich tragedii, jakie na początku naszego rybołówstwa zdarzyły się na łowiskach północno-wschodniego Atlantyku. Z jednej strony wynikało to z samej konstrukcji statków, które były projektowane i budowane przez nasze wyspecjalizowane stocznie, z drugiej – był to wynik dużego doświadczenia i opanowania nawigatorów i mechaników. Niestety, trudne warunki pracy na pokładzie i ciągła pogoń za rybą były przyczyną wypadków, a gwałtowne zmiany ciśnienia wywoływały zaburzenia w pracy układu krążenia. Jednak największa liczba śmiertelnych zdarzeń była wynikiem zbyt małej odporności psychicznej, szczególnie młodych członków załóg, którzy nie potrafili sobie poradzić z ciężką pracą, samotnością, problemami osobistymi, stresem. Wiesław Błady w „Kalendarium tragicznych zdarzeń” przypomina niektóre z tych ludzkich nieszczęść:

21.02.1979r. – „Saturn” (...) na Morzu Beringa (w porze nocnej) zaginął (...) ochmistrz;

14.11.1980 r. – „Kolias”(...) na Morzu Beringa zaginął (...) mł. rybak;

26.04.1981r. – „Kaszuby II” w drodze z Morza Beringa (...) zmarł st. rybak przetwórstwa;

3.10.1988 r. – „Amarel” na łowisku płn.-wsch. Pacyfiku zaginął mł. motorzysta;

26.03.1989 r. – „Dalmor II” (...) w drodze z koreańskiego portu Pusan na Morze Beringa zaginął st. rybak przetwórstwa;

22.05.1989 r. – „Aquarius” (...) na Morzu Beringa wyskoczył za burtę i zaginął mł. rybak przetwórstwa.

I jeszcze kilkanaście tragedii opisanych w sposób rzeczowy, oszczędny w słowach: „znalazł się za burtą i zaginął”, „uderzony w plecy bryłą lodu, spadł na nabrzeże, następnie do wody i zmarł”, „uderzony w głowę częścią tarczy szlifierskiej, zmarł”, „w porcie Ulsan udusił się”, „zatruli się alkoholem metylowym i zmarli”... Nie powrócili z morza... Ci, którzy z morza wracali, chcieli wrócić i mieli gdzie wracać, byli wystarczająco przewidujący, dojrzałi i silni, czasem mieli po prostu wyjątkowe szczęście, unikając o włos najgorszego.

I na tych wodach doszło do spotkania polskich rybaków i żeglarzy. W końcu czerwca 1985 roku na francuskim jachcie „Vagabond'eux”, z kapitanem Januszem Kurbielem, płynęli w kierunku Cieśniny Beringa Wojciech Jacobson i Ludomir Mączka. Wspomina Wojtek:

Szliśmy na północ z ambitnym zamiarem przepłynięcia z Pacyfiku na Atlantyk Przejściem Północno-Zachodnim. „Vagabond'eux” zawiódł nas najpierw do dobrej znajomej Jurka Porębskiego, prawdziwej „Barmanki z Vancouver”. Trafiliśmy tam na polskie statki rybackie i polskich rybaków, którzy

wspomogli nas radą i doświadczeniem. Wkrótce ruszyliśmy w dalszą drogę na Północny Pacyfik i Morze Beringa. W pobliżu Aleutów i Dutch Harbour w eterze było aż gęsto od polskich rozmów między statkami. Nie wtrącaliśmy się do ich konwersacji, niemniej jednak postanowiłem zrobić Ludkowi kawał. Kończąc o czwartej rano wachtę, zabrałem podręczną ukafkę do koi. Ze śpiwora zacząłem wołać na 16-ce: „Jacht Maria..., jacht Maria...”. Po chwili zjawił się koło mnie Ludek: – „Wojtek wstawaj, rybacy nas wołają ...”. „Ależ Ludku, nie! To ja cię wołam dla draki ze śpiwora!” – „Nie, nie, przychodź prędko, ja już z nimi rozmawiam...!” Okazało się, że to nie ja Ludkowi, a rybacy mnie zrobili kawał – słysząc wołanie „Maria, Maria.” i odpowiedź Ludka „kto woła”, skierowali go na kanał roboczy i ucieli długą i serdeczną rozmowę, jak wypada ze starym znajomym. Był przełom czerwca i lipca, panowała piękna pogoda, cieszyliśmy się dobrą żeglugą i wspaniałymi widokami mijanych wysp. Dalej, za Cieśniną Beringa już nie było polskich rybaków, ale pozostało uczucie, że ktoś serdeczny nas nasłuchuje i szuka w eterze... Nadszedł czas Stana Rogersa i jego ballady „Northwest Passage”... W tym wszystkim najważniejsze jest to, że Ludek nigdy nie przyjął do wiadomości mojego dowcipu i do końca życia wierzył, że to rybacy wiedzeni jakimś siódmym zmysłem wywołali jego „Marię”.

Jednym ze statków, z którymi wtedy Ludek rozmawiał, był dalmorowski „Arcturus” dowodzony przez kapitana Kazimierza Kopańskiego. Również w tym czasie łowił na tych wodach kapitan Feliks Michniewski na „Amarelu”:

Słyszałem o jakichś polskich żeglarzach idących na Przełście Północno-Zachodnie, ale wtedy wydawało mi się, że to pewnie mój rozmówca coś pokręcił. Dwa lata później byłem „Aquila” w rejonie WOC, gdzie skupowaliśmy rybę od kutrów amerykańskich. Pracowaliśmy w oparciu o port Coos Bay. Gdy pierwszy raz tam zawinęliśmy, rzuciliśmy Amerykanów na kolana. Statek (typ B-407) był prawie nowy, doskonale utrzymany, największy trawler, jaki został dotąd w Polsce zbudowany. Miał piękną, nowoczesną sylwetkę, dziób gruszkowatego kształtu, wyposażony w ster strumieniowy. Na mostku najlepsza elektronika, na pokładzie system połowów dwuwłokowych, w przetwórni doskonały park maszynowy. Wzbudziliśmy podziw u miejscowych rybaków, przez statek przewijały się tłumy zwiedzających, pisała o nas miejscowa prasa, występowałyśmy w telewizji. Widać było, że większość tych ludzi nie miała najmniejszego pojęcia o tym, jakim potencjałem stocznicy dysponuje nasz kraj, oczywisty fakt, że „Aquila” została zbudowana w Polsce, przyjmowano z dużą podejrzliwością. Toteż mieliśmy tym większą satysfakcję, mogąc zaprezentować doskonały produkt techniczny pochodzący z kraju, gdzie na skraju dzikiej puszczy chłopci koszą kosami, dziewczuchy ubrane w stroje ludowe grabią i śpiewają ludowe pieśni, a trochę dalej biegają białe niedźwiedzie. W morzu, szczególnie w czasie kontroli, jakie nieoczekiwanie pojawiały się na statku, wielokrotnie dawano nam odczuć, że daleko nam do amerykańskich



intelektualnych standardów. Pamiętam jeden z zespołów kontrolujących, który zarzucił nam, że produkujemy mączkę z całej ryby i że w naszych dokumentach występują niezgodności. Według nas wszystko było w porządku i rzeczywiście było, tylko że nasi amerykańscy kontrolerzy nie potrafili właściwie obliczyć liczby kartonów w ładowni! Zażądali przerzucania kartonów, na co się nie zgodziłem, wyjaśniając, w jaki sposób kartony zostały policzone. Konsultowali sprawę przez radio, obiecali wrócić i już się więcej nie pokazali, czyżby się wstydzili?

Kapitan Sobieszcański mówi wprost:

Nie mam szczególnej atencji do Amerykanów, w zasadzie mogę powiedzieć, że ich nawet nie lubię, głównie za ich wywyższanie się nad inne narody i narodowe zarozumiałstwo. Ci kowboje myślą, że są lepsi od innych i próbują wszystkich sobie podporządkować i pouczać. U mnie akurat źle trafiają. Nie mam względem nich najmniejszych kompleksów i wiem, że wiele ode mnie mogliby się nauczyć. Jedno jest pewne, lepiej mówią po angielsku niż ja, ale czasem i ten ich angielski bliższy jest ichniemu kaszubskiemu, tak że trudno ich zrozumieć. Koordynatorzy, których kiedyś miałem na statku, na początku próbowali wcisnąć mi do podpisania „Delivery notes” – kwity dostaw z zawyżonymi wartościami. Nie wiem skąd było u nich takie przekonanie, że Polaka łatwo oszukać. Sposób, w jaki określali zawartość wyciągniętego na pokład worka, był tak prymitywny, niedokładny, że na tym tle doszło między nami do konfliktu. Przekazywali na kuter wiadomość, że dostarczył mi 30 ton ryby, a z mojego szacunku i z przerobu produkcyjnego wychodziło 25 lub 26 ton. Jasne było, że nie mogłem pójść na akceptację ich oceny, bo po paru dniach brakowałoby mi w ładowni kilkadziesiąt ton produktu. Może myśleli, że robię jakąś lewą produkcję na własny rachunek. Ponieważ próby wcisnięcia mi powietrza powtarzały się, zmusiłem ich do osobistego pomiaru kubatury zbiorników na ryby – w dokumentacyjną nie chcieli wierzyć – i przyjęcie innej metody szacunku niż ta, którą uprawiali. Uśmiełem się serdecznie, kiedy po pomiarach, co do centymetra, zbiorników, do których obaj włązili, próbowali obliczyć ich pojemność. Okazało się, że to zadanie przekroczyło ich wiedzę matematyczną i może dlatego tak obstawali przy swoim sposobie, na który mieli gotowy algorytm. Musieli jednak w końcu przystać na szacunek wykonywany za pomocą specjalnej sondy, gdyż takie polecenie otrzymali z góry. Cóż, w ten sposób zadarłem z nimi i wiedziałem, że od tego momentu idzie „na ostre”. Jeden z nich zachowywał się szczególnie jak nie-facet, chcąc nas złapać na jakimś łososiu lub halibucie. Chował się w przetwórni za szafami i tacami, przemykał skulony wśród maszyn, aż chłopaki zaczęli robić sobie z niego ubaw. Myślę, że to on nasłwał na nas okręt Coast Guardu. Pewnego słonecznego poranka dojrzałem na horyzoncie szybko rosnący biały punkcik i rzeczywiście wkrótce mieliśmy na pokładzie ośmioosobową uzbrojoną ekipę.

Wyglądało to groźnie, czułem się, jakbym za chwile miał być aresztowany. Porucznik, dowódca oddziału przedstawił cel wizyty, chodziło o całościową kontrolę dokumentacji i ładunku. Miałem w załodze mądrych i pewnych ludzi, na których mogłem polegać, z technologiem robiłem już niejeden rejs i miałem do niego całkowite zaufanie, ale jakiś chochlik, niewielki czeski błąd zawsze mogą się zdarzyć. Ekipa rozeszła się po statku, widać robili to nie pierwszy raz. Nadszedł czas obiadu, zaproponowałem, by zjedli z nami, grzecznie odmówili, wyciągnęli swoje żołnierskie racje i zaraz wrócili do przerwanych czynności służbowych. Po kilku godzinach stwierdzono, że mamy w ładowni więcej ryb niż wynikało to z raportu. Wiedziałem, że to niemożliwe i powiedziałem to dowódcy. Pomiar ładowni przeprowadzono powtórnie, był taki sam. Mielśmy około 100 ton nadwyżki! Na mostku zjawił się zdenerwowany technolog i I oficer. Zupełnie nie wiadomo było o co chodzi, 100 ton! W takich momentach tak się myśli że, jak mówi mój bosman, aż mózg się lasuje. Nagle I oficer przypomniał sobie o zrobionych ołówkiem przez nie wiadomo kogo dopiskach na planie ładowni. Natychmiast zajrzeliśmy do naszych dokumentów, w których była uwaga: „Uwzględnić poprawki pojemności ładowni ze względu na zabudowanie rufowego szotu szalunkiem okrywającym rury chłodnicze”. Pokazałem to dowódcy grupy, nasi ludzie przełożyli kartony, ładownia została zmierzona, okazało się, że wszystko jest w najlepszym porządku. Porucznik był Indianinem z Alaski, nazywał się Mike Nushagok. To był najprawdziwszy Amerykanin, przez cały czas zachowywał się uprzejmie i kulturalnie. Na koniec, gdy już wszystko zostało wyjaśnione, powiedział: „Wiesz, kapitanie, ja nie wierzyłem, że masz coś złe. Zbyt duży porządek u ciebie na statku i w dokumentach. U takich jak ty zawsze jest w porządku. Ale plan ładowni kaź poprawić”. A ja tak źle wyrażałem się o Amerykanach, ale może miałem na myśli tych, co do Ameryki zabłądzili? Narzekając na kontrolerów amerykańskich, nie wiedzieliśmy jeszcze wtedy, co nas czeka w niedalekiej przyszłości ze strony kontrolerów rosyjskich na Morzu Ochockim.

Tymczasem początkowo dobre wydajności połowów na Donut Hole zaczęły dość szybko spadać, wykazując oznaki przelowienia. Jerzy Janusz w jednym ze swoich licznych opracowań pisze:

Początkowo polska flota prowadziła połowy w okresie zimy i wiosny (listopad – maj), w późniejszych latach przez cały rok. Średnie wydajności połowowe w pierwszym roku wyniosły prawie 55 ton na dobę, w następnych latach wykazywały systematyczny spadek do 43 ton na dobę w 1989 roku. W 1990 roku nastąpił bardzo wyraźny spadek połowów do 30 ton na dobę, zapowiadający załamanie się wydajności połowowych, co nastąpiło w 1991 roku, kiedy to wydajności dobowe wyniosły zaledwie 18 ton.

W tej sytuacji państwa, których floty prowadziły połowy na międzynarodowych wodach Morza Beringa, podczas Konferencji w Moskwie w 1992

roku podjęły wspólną rezolucję o czasowym, dobrowolnym zaniechaniu połowów na wodach międzynarodowych i w strefach ekonomicznych sąsiadujących z nimi państw. Rezolucja ta została w znacznej mierze wymuszona przez administrację Stanów Zjednoczonych, która wszelkimi sposobami zabiegała o usunięcie obcych statków z tego obszaru. Sygnatariuszami porozumienia, nazwanego później moratorium, były Rosja, USA, Japonia, Chiny, Korea Południowa i Polska. Państwa te w 1994 roku powołały Konwencję Morza Beringa, której powierzono ochronę i gospodarowanie zasobami ryb na tym obszarze. Rozpoczęto stałe obserwacje prowadzone przez statki naukowo-badawcze i zwiadowcze. W latach 1993-2004 przeprowadzono 27 rejsów, które wykazały jednoznacznie, iż mintaj z Donut Hole i wód przyległych zniknął! Na naszych oczach w krótkim czasie rozegrała się kolejna, spowodowana przez człowieka przyrodnicza katastrofa i wtedy pojawiły się spóźnione pytania o to, jaka była krytyczna, minimalna wielkość populacji mintajów, w jakim momencie zadźwięczał i jak brzmiał ostatni, ostrzegawczy dzwonek. Zniknęły mintaje z Morza Beringa, a zostały statki, które żyły z jego połowów. Wspomina kapitan Władysław Chruszcz:

O mintaju na Morzu Ochockim w wodach międzynarodowych, tzw. Peanut Hole Rosjanie nie wiedzieli, albo wiedzieli i trzymali tę informację dla siebie. Na początku 1991 roku na Donut Hole wydajności połowów były już zatrważająco niskie i wtedy, w jakimś momencie zorientowaliśmy się, że z łowiska zniknęły statki „Odry”. Z „Dalmoru” do odrowskiego Działu Połowów, do Zbyszka Palucha poszło pytanie: „Gdzie są wasze statki?” Na to przyszła odpowiedź: „Na Morzu Ochockim, ale tam nic nie ma!”. Wszyscy, którzy uczestniczyli w tym dialogu, znali się nie od dziś i był to sygnał dla floty „Dalmoru”, że trzeba tam płynąć jak najszybciej! Pierwsze, pod koniec marca popłynęły „Acamar” i „Altair” i zaraz trafiły na eldorado. Pod koniec 1991 roku oprócz statków „Odry i „Gryfa” było już 14 statków „Dalmoru”. Za nami popłynęli Japończycy. Po niskich wydajnościach na Morzu Beringa z ostatnich dwóch lat tutaj znów rozpoczęło się prawdziwe rybołówstwo. Ciągnęliśmy wielkie „lole” na pokład, pamiętam maksymalny hol 120 ton. Wtedy byłem już naprawdę doświadczonym łowcą, czułem morze, statek, rybę. Dzisiaj wiem i wierzę, że ławice ryb mogą wytwarzać swoiste pole elektromagnetyczne, które może być odbierane przez ludzi. Wielokrotnie, gdy odpoczywałem w koi po wachcie, przychodziła na mnie trudna do wytłumaczenia, przemożna potrzeba udania się na mostek, bo „powinienem tam być”. Zawsze trafiałem wtedy na rekordowe zapisy na sondzie. Co mnie ciągnęło na mostek, przecież po 12 godzinach pracy byłem zmęczony i powinienem odpoczywać?! Było dużo ryby. Rosjanie początkowo nie interesowali się naszymi statkami, dopiero później zaczęły pojawiać się ich jednostki, z których obserwowano, co i jak łowimy.

Niecodzienną przygodę, możliwe że z takim właśnie „obserwatorem”, przeżył kapitan Wiesław Bąkowski:

Na Morzu Ochockim łowiliśmy mintaja. W 1993 roku byłem na „Awiorze”. Pracowaliśmy na dwie wachty po 12 godzin. Mnie przypadał dzień. Był mglisty, jesienny poranek, widoczność nie przekraczała 300-400 m. Szliśmy pod trałem, nadbora była nie więcej niż 120 m od powierzchni. Na sondzie pionowej pod statkiem pokazał się zapis, jakiego dotąd nie widziałem. Była to wyjątkowo intensywna, ciemna plama, jakiś obiekt 20 m pod kilem. Pierwsze moje skojarzenie było, że to jakiś potworny wieloryb, zupełnie nie pomyślałem, że może to być łódź podwodna. To trwało bardzo krótko, bo w chwilę później statek zaczął się dziwnie zachowywać, schodził z kursu i tracił szybkość. Dołożyłem na śrubie, ale to niewiele pomogło, widać było, jak nasz lewy kabel ucieka w bok. Nagle za rufą z lewej rozstąpiło się morze, na powierzchnię jak korek wyskoczył ociekający wodą czarny, ogromny kształt – okręt podwodny! Nasz kabel biegł w stronę kiosku, na którym widać było zaczepioną deskę trałową. Zaraz też odezwała się ukaefka, pierwsze pytanie było, czy nic nikomu się nie stało, czy nie potrzebujemy pomocy. Dowódca rosyjskiego okrętu przeprosił nas, byłem zdziwiony jego bardzo kulturalnym zachowaniem. W międzyczasie widać było, jak tamta załoga usiłuje uwolnić się od naszej sieci, wreszcie błysnął płomień palnika i kabel został odpalony. Okręt, płynąc po powierzchni, odszedł w lewo i zaraz się zanurzył. My zaczęliśmy wybierać na jednym kablu naszą sieć, a raczej to co z niej zostało. Szczęście, że na bazie mieli dla nas zapasowy kabel, gdyż tamten przepalony wyglądał jak jeź, pełno było wylazających z niego drutów. To spotkanie kosztowało nas sporo. Trzeba było wykonać mnóstwo dodatkowej pracy, straciliśmy kilka dni połowów. Wtedy na tym łowisku było jeszcze wiele innych statków, wypadło na nas, mieliśmy pecha, chociaż trzeba dziękować Bogu, że nikt przy tym nie poniósł uszczerbku na zdrowiu. Najważniejsi są ludzie.

Z czasem reakcje rosyjskie na obecność obcych statków rybackich na międzynarodowych wodach centralnej części Morza Ochockiego stały się bardziej zdecydowane. Rząd rosyjski, zarówno na konferencjach międzynarodowych, jak i podczas rozmów dwustronnych nalegał na opuszczenie tych wód przez obce floty. Uważając Peanut Hole za własną enklawę, Rosjanie twierdzili, że działalność rybacka innych państw prowadzi do wyniszczenia migrujących stad mintajów i w ten sposób zagraża żywotnym interesom rosyjskiego rybołówstwa na tych wodach. Zmieniono niektóre punkty, wyznaczające linię bazową, był podobno zamiar zbudowania sztucznej rosyjskiej wyspy, by jeszcze bardziej przesunąć tę linię. Zaareztowano dwa nasze statki, szyprowie radzieccy składali (bo musieli) fałszywe oświadczenia o naruszeniu przez polskie statki porządku rybołówstwa. A pomyśleć, że jeszcze tak

niedawno Polskę Ludową i Związek Radziecki łączyła wielka przyjaźń, fakt, że była to przyjaźń dozgonna. Mimo niedobrego klimatu stwarzanego przez stronę rosyjską, podejmowano na tzw. niższych szczeblach próby rozmów, gdyż wiadomo, że „by politykować mógł ktoś, musi pracować ktoś”. Uważaliśmy, iż rosyjskie porty Dalekiego Wschodu mogłyby być wygodną bazą dla naszych statków rybackich, stanowiąc równocześnie czynnik ożywiający rosyjską gospodarkę. Podobnego zdania byli przedstawiciele tamtejszych stoczni remontowych i agencji obsługujących statki. W czerwcu 1990 roku w Rosji na Dalekim Wschodzie przebywała delegacja polskiego rybołówstwa. W grudniu tegoż roku odbyła się tam pierwsza podmiana lotnicza, podczas której Stanisław Kasperek stał się bohaterem wydarzenia znanego później jako „Cud w Južno-Sachalińsku”:

Dwa gryfowskie statki „Rekin” i „Aquila” weszły do portu Korsakow na południowym krańcu Sachalinu. Miejsce było słabo osłonięte, martwa fala wchodząca do portu wymuszała stanie na kotwicy. Staaliśmy przy kei tylko na krótko, by przeladować bagaże, wysadzić stare załogi, zamustrować nowe i dokonać obrządku przekazania statków. Autobusami, pamiętającymi chyba jeszcze japońską okupację Sachalinu, przejechaliśmy na małe lotnisko w Južno-Sachalińsku i złożyliśmy nasze wielkie wory żeglarskie w małym holu odpraw. Lot był wyznaczony za kilka godzin, więc wraz z kapitanami wyraziliśmy zgodę, by załogi udały się do miasta na krótką rekreację i zakupy. Ponieważ nie było tam zbyt wielkiego wyboru pamiątek, chłopaki postanowili się przynajmniej gruntownie zrekreować. Wielu z wielkim trudem wróciło na lotnisko, przeważnie pomagali im taksówkarze, którzy w tym dniu odnotowali prawdziwe żniwa. Mieliśmy lecieć słynnym item-62. Niestety odlot się opóźniał, a przyczyną była panująca piękna słoneczna pogoda. Nie mogłem tego zrozumieć, ale wieża kontrolna miała swoją prognozę i nie zgadzała się na start. Liczyliśmy, że posiłek dostaniemy w samolocie, tymczasem nadal siedzieliśmy na lotnisku. Rybacy wiedzieli, że w takiej sytuacji powinniśmy dostać jeść i zaczęli szumieć. Podjąłem rozmowy z dowództwem portu, ale oni odpowiadali tylko za samoloty, nie za jedzenie. Panie w restauracji chętnie zgadzały się nas nakarmić, ale gdy zapłacimy. Miałem trochę dolarów, moja dieta wynosiła około 35 zielonych. Wyszedłem przed lotnisko, gdzie było właściwie wszystko, nawet rynek i kantor. Wymieniłem po kursie czarnorynkowym swoje zasoby i postanowiłem nakarmić głodnych. Gdy od kierowniczkę restauracji usłyszałem cenę, sądziłem, że to chodzi o jeden stolik! W ten sposób ze swojej jednej diety wykarmiłem prawie dwie załogi, dla mnie to był cud! Na tymże samym lotnisku zdarzyły się jeszcze inne cuda. Części do maszyn, które w skrzyniach wieźliśmy do kraju, w czasie wrywkowej kontroli celnej zamieniły się w mleko w puszkach! Jeden z rybaków stracił gdzieś książeczkę żeglarską i wyglądało, że będzie tu musiał się osiedlić. Klęczał przede mną na środku holu i płakał.





Wodowanie trawlera „Dalmor II” – fot. M. Jez



„Sirius” w Vancouver (1987) – fot. T. Sobieszcański





„Sirius” , „Denebola”  
i „Zawisza Czarny” w Vancouver  
– fot. T. Sobieszcański



Sztormowa pogoda na  
Morzu Beringa („Sirius” 1988)  
– fot. T. Sobieszcański



Przegląd sieci („Sirius” 1988) – fot. T. Sobieszcański



Rybaczy w ubraniach roboczych nowej generacji na Morzu Ochockim („Altair” 1991) – fot. T. Sobieszcański





Jedna z najważniejszych lin w rybołówstwie – „poklajna” służąca do zamykania i otwierania worka („Sirius” 1988) – fot. T. Sobieszcański

Kolory rybackich sieci („Sirius” 1990) – fot. T. Sobieszcański





Mrożenie ryb na statku („Sirius” 1988) – fot. T. Sobieszczański



Produkcja filetów na statku („Sirius” 1988) – fot. T. Sobieszczański





Statki-bazy i statek łowczy – fot. Archiwum MIR



„Sirius” przy bazie „Mazury” (St. Matthew 1988) – fot. T. Sobieszczański



„Sirius” przy bazie „Mazury” (1988) – fot. T. Sobieszcański



Próbny alarm („Altair” 1991) – fot. T. Sobieszcański



Tankowanie paliwa na pełnym morzu – fot. M. Jeż



Polsko-rosyjskie negocjacje rybackie (Moskwa 1988) – fot. Z. Graczyk

Powiedziałem niczym prorok: „Sprawdź swój worek żeglarski!” I stało się! Južno-Sachaliński był miastem cudów, szkoda że byłem tam tylko jeden raz.

Już w styczniu 1991 roku poleciała w tamten rejon następna delegacja. W jej składzie był Tomasz Kamiński:

Spotkaliśmy się w Warszawie na lotnisku – uczestnicy misji specjalnej na Daleki Wschód ZSRR. Było nas pięciu: Zbigniew Paluch – dyrektor połowowy „Odry”, Jan Sprus reprezentujący „Rybex” i „Gryf”, Zbigniew Sadowski z „Transoceanu” (były radca z Ambasady PRL w Moskwie), Jastrzębski z „Rybexu” i ja, od niespełna czterech miesięcy dyrektor połowowy w „Dalmorze”. Od kilku miesięcy flota polska nie łowiła na Morzu Beringa. Mintaj na Donut Hole zniknął!

W „Dalmorze”, „Gryfie” i „Odrze” trwał stan alarmowy i gorączkowe szukanie innego łowiska. Odsiecz nadeszła z ambasady RP w Moskwie. Ówczesny radca morski, pani Ewa Kowalczyk zdobyła po wielu miesiącach starań oficjalne koordynaty strefy ekonomicznej Związku Radzieckiego na Morzu Ochockim. Dla nas był to sygnał do sprawdzenia możliwości połowowych w rejonie poza 200-milową strefą Związku Radzieckiego. Ze względu na trwającą właśnie likwidację Układu Warszawskiego i RWPB było to przedsięwzięcie niezwykle ryzykowne, zwłaszcza że brakowało racjonalnej opieki i pomocy ze strony rządowej. Pierwsze statki na zwiad, jeszcze w grudniu, wysłał Zbigniew Paluch z „Odry”. Rezultaty były obiecujące. Nasza misja miała stworzyć warunki pracy dla polskiej floty rybackiej w nowym rejonie połowowym. Zadanie poważne i trochę abstrakcyjne. Skład grupy był mieszanką doświadczenia, brawury z nutką awanturnictwa, wiedzy rybackiej, polskiej dumy i szczerych chęci. Późnym wieczorem wylądowaliśmy w Moskwie, serdecznie witani przez Ewę Kowalczykową, której spódnicy trzeba było się mocno trzymać, aby nie zginąć już w pierwszej godzinie pobytu w ZSRR. Szaro, brudno, przygnębiająco – to pamiętam z tego pierwszego dnia. Naszym światłem nadziei została Ewa, z pochodzenia sopocianka, która wczuła się w nasze problemy rybackie i bardzo chciała nam pomóc. Wiele godzin w nocy ślezała przy telefonie, aby połączyć się z Pietropawłowskiem i uzgodnić naszą wizytę. Wyposażyła nas w niezbędne informacje, adresy, kontakty, a także w tamtych czasach niezbędny prowiant i morze wódki. Po dwóch dniach, późnym wieczorem przewiozła nas na krajowe lotnisko Domiediewowo i wsadziła do samolotu. Od tego momentu musieliśmy radzić sobie sami! Lecieliśmy niesławnym iłem-62. To, co widziałem, bardziej przypominało pociąg II klasy niż samolot międzykontynentalny. Niezliczona ilość bagażu podręcznego, głównie takich artykułów żywnościowych, jak ziemniaki czy świeże ogórki. Krótka po starcie sąsiad z lewej strony wyciągnął wódkę i oczywiście świeże ogórki, proponując wspólną biesiadę. Dowiedzieliśmy się od niego wielu ciekawostek o życiu na Dalekim Wschodzie. W ten sposób lot szybko minął, nie omówiliśmy jeszcze

wszystkich tematów, a już podchodziliśmy do lądowania. Na lotnisku szybko okazało się, że wszystko co było ustalane jeszcze w Moskwie, okazało się nieaktualne. Ale mieliśmy w grupie Zbyszka Sadowskiego, który znał ze starych czasów panujące tu zwyczaje i przeprowadzał nas przez kolejno otwierane „bramki”. Wykończeni podróżą i biesiadą w samolocie dotarliśmy w końcu do hotelu „Pietropawłowsk”. W recepcji spędziliśmy pół godziny, tłumacząc po co przyjechalśmy i skąd jesteśmy. Rano, gdy wyrzałem przez okno, nie uwierzyłem własnym oczom, w nocy spadło ponad półtora metra śniegu. Miasto było sparaliżowane. Zeszliśmy do restauracji na śniadanie, okazało się, że nie jest to też takie proste. Trzeba było trochę pokory, aby odczekać, kiedy kelner zastanowi się, czy nas obsłużyć. Świeże ogórki, które okazały się być narodową potrawą Kamczadałów, smakowały wybornie. Pierwsza narada wojenna: Zbyszek Sadowski jako biegły w rosyjskim, z akcentem chyba gdzieś spod Grodna, będzie nas umawiał na spotkania. Książka telefoniczna, jak cienki brulion, dla 350-tysięcznego miasta była złowrogim znakiem. Trzeba było naprawdę wielkiego sprytu, aby skontaktować się z kimkolwiek. Pomimo wciąż padającego śniegu i mrozu robiło się gorąco! Nikt nie chciał z nami rozmawiać. Minął pierwszy dzień na oczekiwaniu w hotelu. Pozwoliło to scementować grupę w walce o byt, czyli jak zdobyć miejsce w restauracji lub sygnał od „etażnej”, kiedy będzie ciepła woda. Mimo to, dobry humor nas nie opuszczał, co było dużą zasługą Zbyszka Sadowskiego. W tych warunkach miałem okazję bliżej poznać legendarnego dla mnie Zbyszka Palucha i Janka Sprusa. Od Ewy otrzymaliśmy informacje, że odrzański statek wszedł awaryjnie do portu. Wspomniały zbieg okoliczności dawał nam, a właściwie Zbyszkwowi Paluchowi, szanse do oficjalnego działania, ale my za nim! Pojechalśmy na statek, powitanie jak po latach zsyłki. Ułożyliśmy misterny plan naszej misji i powoli go realizowaliśmy. Zaczęliśmy od rozmów z dyrektorem agencji „Transflot” Władimirem Nazarenką. Na początku nieufny, szybko się zaprzyjaźnił z nami. Pochodził z Ukrainy, tęsknił do swoich stron. Jako armatorzy podpisaliśmy umowę agencyjną i w ten sposób mogliśmy bardziej oficjalnie i swobodnie się poruszać. Umowa z „Transflotem” przetrwała cały okres najtrudniejszych lat pobytu polskiej floty na Morzu Ochockim, nawet wtedy gdy obowiązywało embargo na obsługę naszych statków. Dzięki Władimirowi Nazarence wielu naszych chorych rybaków lądowało w szpitalu w Pietropawłowsku, a później było odsyłanych do kraju. Nazarenko pomógł nam w organizacji wielu spotkań, wszystkie przebiegały bardzo podobnie. Najczęściej przyjmował nas główny inżynier, który zaczynał od straszenia, że nasze statki łowią nielegalnie i może być użyta siła w celu ich usunięcia z rejonu Peanut Hole. W ciągu siedmiu bogatych w wydarzenia dni zrozumiałem, że dla naszej floty przychodzą bardzo ciężkie czasy. Wracaliśmy do Moskwy z mieszanymi odczuciami, ale z bagażem doświadczeń, które wykorzystałem wraz z moim przyjacielem Włodkiem Kłosińskim w przygotowaniu strategii na następne lata. Już wtedy do mnie



dotarło, że dla Rosjan jesteśmy intruzami i wszystko zrobią, aby nas z tego rejonu wykurzyć. Zajęło im to 11 lat.

Teraz oceniam, że to był mój najważniejszy wyjazd do Rosji, rzutujący w dużym stopniu na dalsze losy floty rybackiej na Morzu Ochockim. Świeże, zielone ogórki są dla mnie, do dzisiaj, wspomnieniem tamtego podróŜowania.

W styczniu 1992 roku kilka dalmorowskich statków (m.in. „Acamar”, „Atria”, „Dalmor II”) wpłynęło do Nachodki po zaopatrzenie, na rekreację i lotniczą wymianę załóg. Niestety, odmówiono im zaopatrzenia w paliwo, wodę i żywność, nie było autokarów, by przewieźć nasze załogi na lotnisko do Władywostoku. To były decyzje na szczeblu rządowym i widać już było, że podobnych zachowań należy oczekiwać w innych portach, Rosja oficjalnie odmówiła polskim statkom rybackim prawa do korzystania ze swoich pacyficznych portów. Niestety, nasze zabiegi na szczeblu dyplomatycznym nie przynosiły spodziewanych efektów. Blisko łowisk Morza Ochockiego leżała Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, kiedyś także bliska nam ideologicznie. Tam były porty i stocznie, w których mogłyby bazować nasze statki. W 1974 roku odwiedził ten kraj Jan Sprus:

Z Koreą Północną łączyła nas umowa o współpracy gospodarczej. W Zjednoczeniu Gospodarki Rybnej, gdzie pracowałem, uznano iż fakt, że studiowałem z pięcioma Koreańczykami, daje mi odpowiednie kwalifikacje, by uczestniczyć w delegacji naszego rybołówstwa, która miała odwiedzić ten kraj. Polecieliśmy z Witoldem Lenkiewiczem z Zakładu Ekonomiki MIR-u do Phenianu. Na lotnisku witało nas około 50 osób, zamieszkaliśmy w najlepszym hotelu, mieliśmy do dyspozycji stojący przed hotelem samochód z kierowcą i tłumaczem. Źeby stworzyć odpowiedni klimat do rozmów, gospodarze obwieźli nas po najpiękniejszych miejscach stolicy. Zawsze gdy tylko się zatrzymywaliśmy, nasz tłumacz wyjmował z czarnej walizeczki piwo względnie wódkę i częstował nas, czynił to również w samochodzie. Spytałem go w końcu, o co tak naprawdę chodzi. Wyjaśnił, że studiował w Polsce, zna Polaków, wie, że lubią wypić i chce, byśmy się czuli jak u siebie. W rozmowach oficjalnych strona koreańska była zainteresowana, w jaki sposób Polska stała się potęgą zarówno w budowie statków, jak i ich eksploatacji. Widocznie nasze wystąpienia nie były wtedy zbyt przekonujące, gdyż kraj ten nie zdołał, jak dotąd, rozwinąć dalekomorskiej floty. Zmieniło się jedynie to, że dzisiaj delegacje zobowiązane są do składania hołdu i kwiatów w mauzoleum i muzeum Kim Ir Sena.

Ponieważ bardziej niż mauzoleum potrzebne nam były dobrze funkcjonujące stocznie remontowe, port i lotnisko, południowokoreańskie Ulsan i pobliskie Pusan stały się na lata całe bazowymi przystaniami naszych statków. Pierwszymi polskimi klientami stoczni remontowej „Hyundai Mipo Docyard

Co” Ltd były gryfowskie trawlerzy (B-407) „Aquila” z kapitanem Anatolem Magdziakiem i „Aquarius” z kapitanem Tadeuszem Wąsowiczem:

To był rok 1988, olimpiada w Seulu, łatwe do zapamiętania, bo kupowaliśmy tam wtedy papierosy „88”. Zaskoczyła nas organizacja i tempo pracy w stoczni. „Aquila” stała przy kei, przy niej na obijaczach, „Aquarius”. Montowaliśmy dodatkowe wyposażenie przetwórní, między innymi baaderowskie farszownice. Za pomocą bomów statkowych transportowaliśmy te urządzenia z kei na statki, gdy nagle obsunął się źle założony strop i jedna z maszyn wpadła do basenu, dokładnie pomiędzy burty. Natychmiast, jak spod ziemi, pojawiła się ekipa nurków stoczniowych i maszyna nieuszkodzona została wydobyta. Obaj z Anatolem jesteśmy napoleońskiej postury, a wiadomo że Napoleon mówił, iż lepiej być pierwszym w Tulonie niż drugim w Paryżu. Również nasze statki były bliźniacze, więc nie wiedzieć kiedy, zrodziła się między nami cicha rywalizacja o to, który statek, po wyjściu ze stoczni, dopłynie pierwszy na Morze Beringa. To były jednostki specjalne, budowane „na wypadek...”. Było na nich kilka szczelnie ekranowanych pomieszczeń, pozwalających na bezpieczne przebywanie w strefie skażenia, np. mostek, były urządzenia do wytwarzania przeciawatomowej wodnej mgły okrywającej cały statek. Dziób w podwodnej części zakończony gruszką, miał, jak na tamte warunki, zbyt dużą wyporność. Regaty źle się skończyły dla obu naszych statków. Idąc pod sztormową falę, już na Morzu Beringa, „Aquarius” stracił przedni maszt, a „Aquila” tzw. „kopyto” – oscylator sondy, zamocowany pod dnem.

W 1992 roku do stoczni w Ulsan trafił z Morza Ochockiego po pożarze maszynowni gryfowski „Awior”. W akcji gaśniczej brały udział trawlerzy: „Aquila”, „Aquarius” i „Bogar”. „Aquila” dowodził kapitan Feliks Michniewski:

To wydarzyło się 12 marca 1992 roku. Byłem kierownikiem floty gryfowskiej. Nagle jest wiadomość, że na „Awiorze” pali się w maszynie. Nie byliśmy pod trałem, pogoda też nie była zła, więc natychmiast nakazałem ruszyć w tamtą stronę. Kiedy wybuchł pożar, „Awior” trałował. Do maszynowni puszczono dwutlenek węgla, ale już wcześniej ogień zdołał się przedostać do przetwórní i zapaliły się kartony. Wyrzuciliśmy odbijacze na burtę, dobiliśmy do płonącego statku, puściliśmy trzy linie wodne i w maskach, w ciemności i dymie, kierując się bardziej wyczuciem niż tym, co można zobaczyć, dotarliśmy do ognia. Statek został uratowany, niestety, w maszynowni maszyn chłodniczych uduślił się motorzysta chłodni. Ponieważ popaliły się tory kablowe, nie można było uruchomić wind trałowych i trzeba było odciąć sieć. Ładunek mączki i kartony z rybą mrożoną przekazano na statek łącznikowy. Silnik główny był na tyle sprawny, że „Awior” mógł o własnych siłach popłynąć do koreańskiego portu Ulsan na remont.

Tymczasem na Morzu Ochockim sprawy toczyły się pod dyktando władz rosyjskich. Trwały naciski dyplomatyczne, na różnych szczeblach były podejmowane negocjacje, o możliwości prowadzenia tam połowów przez naszą flotę rozmawiano nawet podczas spotkań prezydentów i premierów rządów. Bezskutecznie, Rosjanie byli nieustępliwi. W 1993 roku, nie wytrzymując presji, zaczęły się wycofywać stamtąd floty Japonii i Korei. Nasze statki, uzyskując dobre wydajności, poławiały nadal, przy czym napotykały na coraz większe utrudnienia. Ponieważ dotychczas stosowane wobec nas „środki perswazji” nie przynosiły spodziewanych efektów, zastosowano nowe, ogłaszając na Morzu Ochockim manewry rosyjskiej marynarki wojennej połączone ze strzelaniem raketowym. W 1993 roku manewry takie przeprowadzono dwukrotnie, w czerwcu i wrześniu, całkowicie uniemożliwiając połowy. Przerwy w połowach były też wymuszane przez siły natury. Jak wspomina kapitan L. Skorupiński, w 1992 roku na przełomie stycznia i lutego przez cztery tygodnie morze było skute lodem i statki nie mogły się ruszyć, podobnie było na przełomie lutego i marca następnego roku. Z okowów lodu nasze statki, mając odpowiednią klasę lodową, wychodziły bez większego uszczerbku. Katastrofą natomiast okazał się tajfun, z którym przyszło się zmierzyć jednostkom stojącym w porcie Ulsan. Na początku października 1994 roku przy sąsiednich nabrzeżach usytuowanych względem siebie pod kątem prostym cumowały dwa odrowskie i dwa dalmorowskie trawlerzy. „Orcyn” stał przy kei, do niego prawą burtą była zacumowana „Langusta”, podobnie przy kei stała „Denebola” z przycumowaną do niej „Gemini”. 10 października pojawiła się wiadomość, że nad Tajwanem przeszedł tajfun „Seth”, wyrządzając ogromne szkody i że za dwa dni jest spodziewany przy wschodnich wybrzeżach Korei. Port stwarzał poczucie względnego bezpieczeństwa, zresztą jak dotąd nasze załogi nie miały do czynienia z tajfunami północno-zachodniego Pacyfiku i nie zdawały sobie sprawy z ich grozy i niszczycielskiej siły. Gdy nagle w wysokie burty odrowskich statków uderzyła wichura o niespotykanej sile, w krótkim czasie zostały zerwane cumy i obie jednostki zaczęły dryfować z wiatrem w kierunku statków dalmorowskich. „Langusta” zdążyła uruchomić silnik i wyjść na wewnętrzną redę portu, podobnie postąpił kapitan „Gemini”, w ostatniej chwili uciekając przed bezwzględnie dryfującym „Orcynem”, który miał awarię silnika. Dla „Deneboli” nie starczyło już czasu, by się ratować ucieczką. Została przygnieciona do nabrzeża ogromną masą spychanego przez wiatr „Orcyna”. Oba statki odniosły takie uszkodzenia, iż remont ich stał się nieopłacalny. Zostały sprzedane na złom do Chin. W kolejnych latach tajfuny omijały ten rejon i wreszcie w przyszedł rok 1999. W Ulsan cumował „Sirius” dowodzony przez kapitana Eugeniusza Placka:

Nasz statek był wystawiony na sprzedaż, miałem więc tylko polską załogę szkietową, około dwudziestu ludzi. Zjawił się chętny do zakupu, wpłacił zadek 150 tys. \$ i miał w planach rozpocząć działalność rybacką. Rozpoczęło się kompletowanie załogi. Na statku zaczęli się pojawiać Tajlandczycy, z każdym dniem było ich więcej i więcej, w końcu wyszło, że załoga ma liczyć ponad trzystu ludzi! W tej sytuacji większość z nich została przez agenta rozlokowana gdzieś na lądzie, a ci, którzy zostali na statku przystąpili do skrobania rdzy i malowania. Jak się dowiedziałem, każdy potencjalny rybak tajlandzki, by zamustrować, musiał wcześniej zapłacić 3 tys. \$. Gdy przyszła informacja o nadchodzącym tajfunie i w ślad za nią nakaz władz portowych, by wszystkie statki opuściły port, Tajlandczycy, bojąc się, że statek gdzieś się zdematerializuje, w komplecie weszli na statek. Byli wszędzie, uniemożliwiając załodze jakąkolwiek pracę. Ciśnienie bardzo szybko spadało, rosła wilgotność, padały przelotne deszcze, pojawiła się martwa fala, czuło się, że za chwilę coś nastąpi. Założyliśmy 22 cumy i szpringi, przyszło polecenie, by usunąć wszystkich Tajlandczyków. Jako ostatni statek, już bez pilota, opuszczaliśmy port, fala wchodziła na nabrzeże, nasz agent Kim z narażeniem życia zrzucił cumy z polerów, część cum została zerwana. W gorącej tropikalnej ulewie, w niesionym przez wicher pyle wodnym przebijaliśmy się w kierunku Cuszimy. Po kilku dniach wróciliśmy do zniszczonego tajfunem Pusan i na statku ponownie pojawiło się trzystu Tajlandczyków. Nie mieliśmy dla nich miejsca, jedzenia, zajęcia. W międzyczasie okazało się, że jest to jakiś „przekręt”, bo rachunek był prosty:  $300 \text{ ludzi} \times 3 \text{ tys. \$} = 900 \text{ tys. \$}$  minus 150 tys. \$ zaliczki i koszty, wychodzi się na swoje! Wkroczyły władze koreańskie, tajlandzka załoga zniknęła, zostało po niej 8 ton rdzy zeskrobanej z „Siriusa”, który ponownie został wystawiony na sprzedaż. W tym samym czasie w Pusan stał załadowany rybami „Pollux”. Tajfun spowodował poważne uszkodzenie jego lewej burty, ale i statek i ładunek zostały uratowane. Dzień przed nadejściem tajfunu zdążył uciec z Pusan gryfowski „Sagran”. Informacje, które później do nas dotarły, mówiły, że i on miał problemy w morzu.

Trwające bez przerwy rosyjskie zabiegi dyplomatyczne, a także inne różnorodne formy wywierania presji na obce floty poławiające na wodach Peanut Hole, odniosły wreszcie skutek. W 1995 roku floty Chin i Korei Południowej wycofały się z tego łowiska. W lipcu tego roku podpisana została polsko-rosyjska umowa rybacka. W trudnych negocjacjach uczestniczył Zbigniew Graczyk – radca Ambasady RP w Moskwie:

Umowę ze strony polskiej podpisał minister Bogusław Liberadzki w saloniku VIP na lotnisku w ostatniej chwili przed odlotem. Umowa miała aneks mówiący o naszych zobowiązaniach finansowych wynikających z tytułu licencji i tego niestety już minister nie podpisał. Nie było chętnych, by w jego zastępstwie złożyć podpis i w końcu przymuszono do tego mnie. Byłem tak

zdenerwowany, że przy podpisywaniu powstał ogromny kleks. Do dzisiaj koleddy dokuczają mi „kleksem Graczyka”; mówią, że zrobiłem to celowo, by, jeśli przyjdzie szukać winnego, nie można było rozpoznać, kto dokument podpisał.

Zgodnie z postanowieniami umowy strona polska z dniem 18 lipca dobrowolnie zaprzestała połowów mintajów w wodach międzynarodowych Morza Ochockiego. W zamian strona rosyjska zobowiązała się przydzielać kwoty połowowe we własnych strefach ekonomicznych Morza Ochockiego i Morza Beringa. Wielkość przyznawanych nam kwot corocznie negocjowano, opierając się na szacunkach naukowców rosyjskich, dokonywanych na podstawie prowadzonych przez nich badań wielkości i stanu zasobów mintajów. Wspomina Zbigniew Graczyk:

Coroczne negocjowanie kwot to były prawdziwe boje. Uczestniczyłem w rozmowach, które z naszej strony prowadził Stanisław Ciosek, stronę rosyjską reprezentował minister Władimir Korelski, kapitan po szkole astrachańskiej. Niezbyt wysoki, ale za to mocno barczysty, miał ze sobą dwóch tej samej postury współpracowników. Ciosek prosił o zwiększenie kwoty, ale zupełnie nie było takiej możliwości. Nagle Korelski mówi, cytuję z pamięci: „jak za jednym razem wypijesz szklanek koniaku „Ararat”, to będę widział, z kim naprawdę mam do czynienia”. Ciosek wtedy przykazał mi po cichu, by jak wypije, wywołać go i zabrać do hotelu. Poprosił o szklankę, wypił, na to Korelski: „mołodiec, masz 5 tysięcy ton mintaja więcej”. Wtedy Ciosek pokazał na szklankę i powiedział, że ma dwie nogi! Wszyscy zrozumieli, o co idzie, Korelski zaśmiał się i kazał nalać. Dziesięć tysięcy ton mintaja więcej to był sukces! Zaraz po tym wszedł pracownik polskiej ambasady i pilnie wywołał naszego głównego negocjatora w sprawach nie cierpiących zwłoki. Kiedy indziej, już w czasie rozmów na szczeblu lokalnym, prowadzonych przez wicegubernatora, dało się zauważyć, że jesteśmy przez niego traktowani w sposób niezbyt sympatyczny. Wieczorem przy kolacji, już sam na sam, spytałem, dlaczego tak się zachowuje? Odpowiedział, iż jego przodkami byli polscy zesańcy i on pragnie uniknąć podejrzania o stronniczość. „Jutro w czasie obrad, przed samym południem zostanie wywołany z sali, prowadzenie rozmów przejmie mój zastępca i wtedy załatwie z nim wszystko zgodnie z waszą propozycją”. Daleki Wschód i Moskwa to były dwa różne światy. Tam – współpraca, pomoc, a nawet przyjaźń; tu – urząd, papier i pieczętka. Na odrowskim statku lekarka miała zawał. W helikopterze przysłanym z Pietropawłowska robiono jej masaż serca na otwartej klatce piersiowej. Przyleciał z nią do Moskwy rosyjski lekarz, miała natychmiast dalej lecieć do Warszawy z polskim lekarzem. Nie została wpuszczona do wieczornego samolotu, bo uznano, iż jej książeczka żeglarska (ważna przecież bezterminowo!!!) straciła ważność w momencie zmustrowania. Po piekielnej awanturze, poleciała. Na Dalekim Wschodzie byłoby to nie do pomyslenia.



Gdy już wysokość kwoty została ustalona, każdy statek imiennie otrzymywał licencję połowową. Niestety, w tamtych czasach postępowanie władz rosyjskich bywało momentami nieprzewidywalne, ścierały się interesy władz kremlowskich, prowadzących wielką politykę i lokalnych, które zabiegały o rozwój gospodarczy regionu. Wiadomo, gdzie dwóch się bije, trzeci obrywa. W początku stycznia 1997 roku polskie statki połowiąjące w 200-milowej strefie rosyjskiej oczekiwały na licencję. Na „Aquariusie” kapitanem był Stanisław Szulwiński:

W dniu 17 stycznia ja i nasz rosyjski obserwator otrzymaliśmy od ministra Rodina jednobrzmiące, długo oczekiwane radiogramy zezwalające polskim statkom na podjęcie połowów. Obserwator po dokonaniu odpowiednich uzgodnień i wpisaniu ich do dziennika pokładowego, zdecydował o rozpoczęciu pracy. Podobnie postąpiono na wszystkich polskich statkach. Mieliśmy tydzień, by fizycznie odebrać dokument licencyjny z rosyjskiego statku inspekcyjnego. Zmieściliśmy się w tym czasie, przy czym nasze niepomierne zdziwienie wywołała data wydania licencji: 18 stycznia 1997 roku!!! Pewnie pomyliła się sekretarka, a może to różnica czasu pomiędzy Moskwą a Morzem Beringa, gdzie właśnie przebiega linia zmiany daty...!? Połowy trwały, w międzyczasie mieliśmy kilka kontroli, które stwierdzały, że wszystko jest OK. 26 lutego, gdy prowadziliśmy skup ryby z kutrów rosyjskich, podszedł do nas statek inspekcyjny „Asbest”, który stwierdził, że podjęliśmy połowy w dniu 17 stycznia, podczas gdy licencja miała datę 18 stycznia (sic!). Nałożono na nas karę 20 tys. \$ oraz obowiązek zwrotu ryby złowionej w dniu 17 stycznia. Po kontakcie z dyrektorem „Gryfa” Piotrem Jasnowskim, zgodziliśmy się wypełnić ich żądania i wydawać by się mogło, że sprawa została załatwiona. 28 lutego inspektorzy dostali z Moskwy polecenie, by cofnąć swoje wcześniejsze decyzje i ustalenia, aresztować statek i doprowadzić go do Pietropawłowska Kamczackiego! Pojawił się okręt straży ochrony wybrzeża, z którego przesiadło się na nasz statek czterech uzbrojonych funkcjonariuszy i kazano nam płynąć do portu. 1 marca nastąpiła awaria silnika głównego, po jej usunięciu popsuł się mechanizm śruby nastawnej. Zaczęło nam brakować paliwa, więc 7 marca musieliśmy podejść do tankowca. Oczywiście, to co się działo z „Aquariusiem” wywoływało odpowiednio ostre reakcje na innych polskich statkach. Trwały intensywne rozmowy na szczeblu dyplomatycznym i żadne rozwiązania siłowe z naszej strony nie mogły wchodzić w grę. Po pobraniu przez nas paliwa, Rosjanie postanowili obsadzić nasz statek swoimi żołnierzami i doprowadzić go do portu. Przypłynął jeszcze jeden okręt straży przybrzeżnej i nastąpił desant około czterdziestu żołnierzy. Odmówiłem jakiegokolwiek współpracy, kilku żołnierzy podczas desantu omal nie utonęło, nie udało im się uruchomić statku, odmówiłem udostępnienia swoich lin do holowania, nie mieli swoich... W międzyczasie lekarz statkowy wręczył mi oficjalny dokument stwierdzający, iż kilku naszych ludzi jest w

stanie skrajnego wyczerpania nerwowego i mogą u nich wystąpić nagle reakcje agresji. Przekazałem ten dokument dowódcy desantu, wpisując wszystko do dziennika. Desant odwołano. Wreszcie otrzymaliśmy polecenie z kraju, by udać się do portu. 14 marca rzuciliśmy kotwicę na redzie Pietropawłowska, 17 marca wieczorem stanęliśmy przy nabrzeżu, w miejsce inspektorów pojawiła się milicja. Nie mieliśmy prawa zejścia na ląd, każdorazowa, uzasadniona potrzeba zejścia wymagała zgody milicji. 20 marca przyjechał nasz konsul i reprezentujący armatora Stanisław Kasperk. 21 marca odbyła się pierwsza rozprawa w sądzie, podczas której zawarto ugodę i statek został zwolniony z aresztu. Warto zaznaczyć, iż sędzia zanim został prawnikiem, przez wiele lat pracował w rybołówstwie jako technolog, dzięki czemu dobrze orientował się w realiach morskich i rybackich. 22 marca w samo południe mieliśmy już pilota na burcie i o godzinie 14.00, po uzyskaniu zgody Moskwy, wyszliśmy w morze. Poprzedniego dnia gościliśmy na obiedzie gubernatora Kamczatki, który był oburzony postępowaniem władz centralnych. Wcześniej, gdy tylko zostaliśmy zatrzymani, przysłał nam telegram, w którym stwierdzał, że są to działania bezprawne i mamy prawo wyrzucić moskiewskich inspektorów za burtę. Cóż, Rosja to wielki kraj.

Przygodę z aresztowaniem „Aquarius” wspomina także Stanisław Kasperk:

To już była któraś z rzędu moja wizyta u naszych wschodnich sąsiadów w sprawach rybołówstwa. Tym razem sprawa miała na tyle poważny wymiar, że zainteresowały się nią media. Lecieliśmy w kilkusobowej delegacji do Pietropawłowska, zatrzymując się w Moskwie dla przeprowadzenia rozmów z tamtejszą administracją. Pamiętałem z telewizji audycje, w których dziennikarz z warszawskiego studio prowadzi na żywo wywiad z siedzącym w innym studio, na drugim końcu świata, rozmówcą. Tym razem tym rozmówcą miałem być ja, a przygwoździć mnie pytaniami miała redaktor Pieńkowska. W ten sposób znalazłem się w studio multilateralnym – małej kłitce w hotelu „Rossija” z Kremlem za plecami, widocznym przez szklaną ścianę. Technik – operator nacisnął jakąś wajchę, Kreml zapłonął światłami i w tym momencie usłyszałem dyplomatyczne pytanie pani redaktor, którego nie potrafię dokładnie zacytować, ale chodziło w nim z grubsza o to, czy sprawa jest do załatwienia, ponieważ mówi się, że Rosjanie biorą łapówki. Moja odpowiedź była równie dyplomatyczna: Nie mogę odpowiedzieć na tak postawione pytanie. Później było jeszcze kilka innych pytań, ale nie były one już tak drapieżne i pewnie dzięki temu udało się nam zakończyć polubownie rozprawę w sądzie w Pietropawłowsku.

Nasze statki poławiające w rosyjskiej strefie były zobowiązane do wzięcia na burtę obserwatorów. Kapitan Ryszard Staniszewski przez 10 lat prowadził w tym rejonie połowy na różnych jednostkach:

Gdy zaczęły wchodzić do eksploatacji nowe, mocne statki, polubiłem połowy w lodzie. Było trochę hałasu, gdy kra lodowa tarła o burty, ale za to morze było spokojniejsze. Pod lodem trzymała się ryba. Dwukrotnie na Morzu Beringa osiągnąłem najwyższe wartości we flocie. Od 1995 roku, gdy zaczęliśmy łowić w wodach rosyjskich, pojawili się na statkach obserwatorzy. W przeważającej części byli to mężczyźni, kobiety należały do rzadkości. Niestety, nie mam najlepszych wspomnień z tego okresu i ze współpracy z nimi. Tylko w jednym przypadku obserwatorem był ichtiolog, pozostali byli przypadkowymi ludźmi. Widać było, że przy ich zatrudnianiu najważniejsze były koleżeńskie układy. Większość lubiła i potrafiła wypić, a co gorsza, potrafiła też skutecznie domagać się poczęstunku. Za to można było się z nimi jakoś dogadać. Słyszałem o takim, którego „wyłączenie z czynności służbowych” kosztowało litr wódki i dwa kilo kielbasy na dobę. Co warto jednak zaznaczyć, to fakt, że nasi rybacy ani razu nie mieli w rosyjskim sądzie rozprawy z tytułu *sexual harassment*. Porównując styl pracy, przygotowanie zawodowe i zachowanie obserwatorów, z którymi miałem do czynienia na północnym Pacyfiku, najlepsze wrażenia pozostawili po sobie obserwatorzy kanadyjscy. Zachowałem też dobre wspomnienia ze współpracy połowiąjących tam naszych statków. Trudne warunki nawigacyjne były przyczyną wielu awarii i wtedy zachodziła konieczność udzielania sobie wzajemnej pomocy. Pojedynczy statek pozostawiony sam ze swoim problemem był bezradny i łatwo mógł ulec znacznie poważniejszej awarii. Mówiło się: „Dziś ty mnie, jutro ja tobie”, bo nikt nie był pewien, kiedy w rybackiej wyliczance wypadnie na niego. Pomagali sobie przyjaciele z ławy szkolnej, koledzy poznani na łowisku i zupełnie nieznanymi.

Zwykle tak długo jak tylko było można, każdy starał się poradzić sobie z awarią własnymi siłami, gdyż statek poproszony o udzielenie pomocy musiał przerwać połowy, co równało się utracie zarobków. Bywało, że akcja ratownicza odbywała się w warunkach ogromnego ryzyka, a „ratownik” w każdej chwili mógł sam zamienić się w jednostkę potrzebującą pomocy. A przecież trawler to nie oceaniczny holownik ratowniczy dysponujący specjalistycznym sprzętem i wypracowanymi technikami postępowania w określonych sytuacjach.

Gdy pojawia się widmo utraty statku i niewiadoma, czy uda się uratować całą załogę, podejmowane są dramatyczne decyzje. W szalejącym listopadowym sztormie na Morzu Beringa znalazły się dwa siostrzane dalmorowskie trawlerzy B-671: unieruchomiona „Atria” i „Acamar” podejmujący ryzyko jej uratowania. Kapitan „Acamara” Andrzej Cudny jeszcze teraz nie może o tym holowaniu rozmawiać bez emocji i wciąż w swoich dokumentach przechowuje jej zawartą wtedy „Umowę o ratownictwie i asekuracji”:

Ja niżej podpisany kapitan statku „Atria” – Antoni Balcerzak, znajdującego się obecnie w krytycznym położeniu z powodu awarii silnika głównego, reprezentując armatora PPPiH „Dalmor” S.A., niniejszym proszę kapitana m/t „Acamar”, Andrzeja Cudnego o dokonanie próby uratowania wyżej wymienionego statku i doprowadzenia do najbliższego bezpiecznego portu schronienia (Buchta Providenija). Ja niżej podpisany kapitan statku m/t „Acamar”, Andrzej Cudny podejmuję się przeprowadzenia akcji ratowniczej wszelkimi dostępnymi mi środkami i możliwie jak najszybciej na zasadzie: „bez uratowania nie ma wynagrodzenia”. Podpisy kapitanów, świadków..

Krótki, zwięzły w treści, a równocześnie zawierający ogromny ciężar odpowiedzialności i wzajemnych zobowiązań, najważniejszy dokument w ratownictwie. Najpierw jednak musiała być decyzja o wezwaniu pomocy i określenie, czy rzeczywiście jest ona niezbędna. Przygotowany przez kapitana Antoniego Balcerzaka „Raport kapitana” zawierający opis całego zdarzenia jest równocześnie uzasadnieniem podjętej decyzji. Dopiero wczytując się w lakoniczny tekst pisany specyficznym językiem, pełnym szczegółów, można uświadomić sobie, z jakim zagrożeniem walczyły obie jednostki, jak ogromnego wysiłku, pracy i determinacji wymagała ta koleżeńska pomoc:

Dnia 14.11.1996 w ciągu dnia st. mech. zgłosił mi przedmuchy spalin na VI układzie S.G. (silnik główny), podejrzewając pęknięcie głowicy lub tulei. Pogoda sztormowa nie pozwalała stanąć w dryfie, aby usunąć awarię. W godzinach wieczornych pogoda na tyle się poprawiła, że o godzinie 20.10 zastopowano silnik i przystąpiono do zdejmowania głowicy. O godzinie 22.40 st. mech. zameldował, że po zdjęciu głowicy stwierdzono pęknięcie tulei. Na wymianę tulei i docieranie potrzeba było dwóch dni i dobrej pogody, ponieważ ze względu na duże ciężary statkiem nie może kołysać. W tym czasie pogoda znów zaczęła się pogarszać, więc poleciłem zmontować VI układ S.G. w takim stanie jak jest. Dnia 15.11. o godzinie 01.45 zakończono montaż głowicy i zastartowano silnikiem. Rozpoczęto sztormowanie. Rano przeprowadzono rozmowę z kapitanem portu Beringowski, prosząc o zgodę na wejście do zatoki w celu usunięcia awarii, gdyby zmienił się kierunek wiatru. Wiatr wiał z morza na ląd i zatoka była odsłonięta. Taką zgodę otrzymano. Siła wiatru dochodziła do 11°B. O godzinie 09.50 poprosiłem kapitana m/t „Acamar” o asystę, ponieważ spaliny wydmuchiwały wodę chłodzącą z naczynka wyrównawczego i groziło wzrostem temperatur S.G. O godzinie 14.55 m/t „Acamar” przybył na moją pozycję i rozpoczął asystę. Siła wiatru dochodziła do 12°B. Ponieważ mój nadajnik satelitarny był niesprawny, przez m/t „Acamar” połączono się z armatorem. Przeprowadzono rozmowę z kierownikiem eksploatacji p. Tadeuszem Janiszewskim i inspektorem technicznym inż. Józefem Idczakiem, przedstawiając sytuację. Rozmowa z przerwami trwała do dnia 16.11. do

godziny 01.30. Inż. Idczak łączył się z „Cegielskim” – producentem silnika, prosząc o rady. Na koniec rozmowy ustalono, że m/t „Acamar” weźmie na hol m/t „Atria” i odholuje do portu Providenija. Dnia 16.11 o godzinie 12.05 pogoda na tyle się poprawiła, że podjęto próbę podejścia do m/t „Acamar” w celu odebrania holu. O godzinie 12.30 złapano linę podajnikową i rozpoczęto wybieranie holu. O godzinie 14.00 zamocowano hol i rozpoczęto holowanie. Po 15 minutach nastąpiło zerwanie szakła mocującego hol do łańcucha kotwicznego. O godzinie 15.20 ponownie złapano linę podajnikową i rozpoczęto wybieranie holu. O godzinie 16.35 zamocowano hol – rozpoczęto holowanie do portu Prowidenija. O godzinie 17.30 zastopowano S.G. Holowanie odbywa się na zasadach ratownictwa „No cure no pay”. Dnia 18.11. o godzinie 08.55 zastartowano S.G. przy podchodzeniu do zatoki portu Providenija, aby zwiększyć bezpieczeństwo statku. O godzinie 12.20 rzucono kotwicę na redzie portu Providenija. O godzinie 12.40 oddano hol na m/t „Acamar”. O godzinie 15.00 zakończono akcję holowniczą i zwolniono m/t „Acamar” z dalszej pomocy. Kapitan portu zagwarantował bezpieczeństwo statku. O godzinie 17.05 zacumowano do nabrzeża, aby przystąpić do pracy remontowej, tzn. wymiany tulei.

Drobiazgowo szczegółliki, godziny, minuty, czynności, kto, kiedy... wszystko jest pisane dla tych z łądu, dla dyrekcji, ubezpieczycieli, izby morskiej, prokuratora, sądu. Na morzu pomocy się udziela, po prostu. Na lądzie się ją rozlicza. Tym razem wszystko skończyło się szczęśliwie, ale czy elegancko? Kapitan Cudny stwierdził:

Później z nagrodą za ratownictwo to była cała afera... zresztą nie pierwsza w naszym rybołówstwie. Gdy wspominał holowanie w sztormie, na otwartym morzu i późniejsze wprowadzanie „Atrii” do portu, odczuwam ogromną satysfakcję z uratowania ludzi i statku. A samo wejście do zatoki Providenija przy huraganowym północnym wietrze wiejącym z północy prosto w dziób i ostatni skręt w prawo pod kątem 90° przez bardzo wąskie przejście, gdy ten sam wiatr zaczął nagle spychać nasz konwój prosto na leżący po prawej burcie brzeg, będę pamiętał do końca życia!

Do 2001 roku rybołówstwo nasze na tym akwenie istniało tylko dzięki kwotom połowowym wynegocjowanym corocznie przez Polsko-Rosyjską Komisję Mieszaną do spraw Gospodarki Rybnej. Wstrzymanie prac Komisji nastąpiło w 2002 roku, kiedy Polska nie zapłaciła za niewykorzystane przez nasze statki limity połowowe (sic!). Nadszedł zmierzch naszego rybołówstwa dalekomorskiego. Statki sprzedawano na złom; te które były jeszcze w dobrym stanie, trafiały w ręce innych armatorów. W ten sposób w 2001 roku zmieniły przynależność gryfowskie „Aquarius” i „Sagran”, które zaku-



pił „Kamczatrafłot” z Pietropawłowska Kamczackiego. Wspomina kapitan Tadeusz Wąsowicz:

W 2000 roku byłem na „Sagranie”, robiliśmy ostatni skup na wodach kanadyjskich. Nie było ryby, kutry kanadyjskie szukały jej na wodach wokół Wysp Królowej Charlotty, zwykle zamkniętych dla połowów. Po zakończeniu skupu skierowano nas do Vancouver, gdzie nasz statek i „Aquarius” zostały wystawione na sprzedaż. W 2001 roku zostały zakupione przez armatora rosyjskiego i skierowane na remont. Czasami życie tak zrzędzi, że zmuszeni jesteśmy rozstać się z naszym samochodem, domem, łodzią... Wtedy nie zawsze najważniejsza jest cena, ważne jest, by poszły w „dobre ręce”. Kolegów, którzy kiedyś pływali na tych statkach i byli z nimi w jakiś sposób związani, mogę zapewnić, że jednostki te stając się własnością rosyjskiej spółki, w takie właśnie dobre ręce trafiły. „Aquarius” został przemianowany na „Arkadiję” a „Sagran” na „Kapitana Borszunowskiego”. Remont został przeprowadzony niezwykle starannie, mostek wyposażono w najnowszą elektronikę. To nie były już statki radzieckie, których standard pamiętaliśmy z wcześniejszych lat. W 2002 roku w okresie od stycznia do sierpnia byłem na „Sagranie” kapitanem do spraw połowowych, razem ze mną było jeszcze pięciu Polaków. Zostaliśmy zatrudnieni w celu przyuczenia nowej rosyjskiej załogi do metod połowów i zabezpieczenia surowca stosowanych na tym statku. Była ryba, statek bezawaryjnie łowił, mogłem być dumny, że przekazuję w ich ręce dobry, sprawdzony wyrób polskich stoczni. Niestety, standard żywienia zupełnie nie przystawał do tych, jakie zostały wypracowane na polskich statkach. Lubię barszcz, ale to nie powód, by jeść go codziennie!

Jerzy Janusz w opracowaniu: „Polska działalność rybacka i badawcza w wybranych rejonach oceanu światowego” podaje, że polska flota rybacka w latach 1973-2000 w rejonie północno-wschodniego Pacyfiku złowiła 953 788 ton ryb. Gatunkami dominującymi w połowach były morszczuki i mintaje. W latach 1985-2001 w rejonie północno-zachodniego Pacyfiku nasze połowy wyniosły 3 021 937 ton ryb. Gatunkiem dominującym w połowach był mintaj.

## Rozdział 7

# Wśród Inków, kangurów, kiwi i... wszędzie



Ostatniego dnia października 1972 roku dalmorowski „Centaurus” dowodzony przez kapitana Kazimierza Kopańskiego jako pierwszy polski trawler rybacki przepłynął Kanał Panamski w drodze na łowiska położone u wybrzeży Peru. W kilka dni później drogę tę powtórzył siostrzany „Crater” z kapitanem Zenonem Krzymińskim. W rejsie uczestniczyli dwaj pracownicy MIR-u: ichtiolog – Jan Netzel i technolog – Jerzy Maciejczyk. Na początku listopada oba statki rozpoczęły połowy ryb. W ten sposób zostały sfinalizowane, roz-

poczęte w połowie 1971 roku, rozmowy w sprawie porozumienia w dziedzinie rybołówstwa morskiego i podjęła działalność spółka peruwiańsko-polska zawiązana przez Biuro Handlu Zagranicznego „Rybex” i La Empresa Publica de Servicios Pesqueras. Spółka przyjęła oficjalną nazwę: Convenio Pesquero EPSEP-Rybex, potocznie była określana jako „Convenio”. Swoje południowoamerykańskie wrażenia wspominają wspólnie obaj kapitanowie:

Gdy wychodziliśmy z kraju mówili się, iż rejs nasz może być przedłużony, w związku z tym, wyjątkowo, mieliśmy prawo doboru załogi, oczywiście z niewielkimi odstępstwami, wszyscy wiedzą z jakimi. Naszymi portami bazowymi były Callao i Paita. Łowiliśmy głównie morską karpia w odległości kilku, kilkunastu mil morskich od brzegu, używaliśmy sieci dennych, stąd dobre wyniki połowowe były w dzień, nocą ryba podnosiła się do góry i wyniki były bliskie zera. Morszczyk był nietrwały i trzeba się było spieszyć z jego przetworzeniem. Po lodach Labradoru i chłodach Georges Bank tutaj wydawało się nam, że złapaliśmy Pana Boga za nogi. Dobre pogody, ciepło, częste i regularne odwiedzanie portów. Te dobre wrażenia psuły niestety odprawy, jakie odbywały się przy każdym naszym zawinięciu. To już była prawdziwa Ameryka Południowa, znacznie gorsza niż Afryka. Każdorazowo przychodziło na statek wykonać urzędowe czynności, tj. wziąć prezenty, około

dziesięciu urzędników. Oprócz butelek alkoholu i paczek papierosów broniliśmy się rybami z przyłowu pakowanymi w kartony. Trzeba było dawać. Niektórzy kapitanowie, np. Stanisław Piórkowski, którzy przyplynieśli po nas, usiłovali się temu przeciwstawić, ale nie wiedząc, że mają do czynienia z zawodowcami, musieli przegrać. Nikt nie był w stanie sporządzić wykazu wszystkich rzeczy znajdujących się na statku, ręczników i mydeł w kabinach, poza tym liczenie i sprawdzanie trwało. Z mentalnością Peruwiańczyków przyszło nam się stykać na co dzień. W myśl zawartych porozumień mieliśmy ich w każdej załodze ponad dwudziestu. Wielu z nich było w złej kondycji fizycznej, słabi z niedożywienia, chorzy. Nasi lekarze mieli sporo pracy zanim doprowadzili ich do normalnego stanu. Pracowali w przetwórnii, mieszkali w specjalnie zbudowanych dla nich na pokładach łodziowych szałasach-budach ze sklejki, zwanych „Trocadero”. Nazwę tę nosiło dawne duże więzienie w Limie o wielu dziedzińcach, poziomach i korytarzach, zamienione później na kombinat damsko-męskich kontaktów. Nasi peruwiańscy współpracownicy zaszokowani byli tempem pracy na statku, toteż zaraz na samym początku zorganizowali na „Craterze” strajk głodowy, pragnąc wymusić zejście z łowiska na okres Bożego Narodzenia. Kapitan okazał się na tyle zręcznym negocjatorem, że podobne wydarzenia już więcej się nie powtórzyły. Na przełomie czerwca i lipca 1973 roku „Crater” podczas postoju w Callao spotkał się z jachtem „Konstanty Maciejewicz”, który pod kapitanem Tomaszem Zydlerem kończył rejs dookoła Ameryki Południowej.

Po trwającym przeszło rok pobyciu na statku kapitan K. Kopański objął w „Convenio” stanowisko dyrektora do spraw eksploatacji, na którym pozostał do 1976 roku. Z pierwszą podmianą do Peru, we wrześniu 1973 roku jako I oficer leciał Ryszard Staniszewski. Podczas międzyładowania przyszła informacja, że samolot dalej nie polecą, ponieważ w Chile nastąpił przewrót i zginął prezydent Salvador Allende. Lot, po małym zawirowaniu, zakończył się jednak szczęśliwie w Limie, ale wszyscy obawiali się, czy wydarzenia w Chile nie będą miały wpływu na naszą rybacką działalność w Peru. W tym czasie od lipca 1974 roku do lutego 1975 roku w Callao oczekiwał na załogę, a później przechodził remont jacht „Maria”. Gdy pytałem kapitana Kopańskiego, czy kiedyś spotkał się z Ludkiem Mączką, nie bardzo mógł sobie przypomnieć. Chcąc więc przybliżyć sylwetkę armatora „Marii”, przypomniałem jego drobną posturę, grube okulary, nie zawsze zadbany wygląd i zamiłowanie do ostrych przypraw, cebuli i czosnku. Reakcja kapitana Kopańskiego była natychmiastowa i zdecydowana: „Nie, na pewno się nie spotkałiśmy, bo jestem bardzo czuły na czosnek i cebulę, więc bym dokładnie pamiętał! Za to wiele lat później, na Morzu Beringa bardzo sympatycznie rozmawiało się nam przez ukaefkę, nie czułem żadnego zapachu.”

Przypływały kolejne dalmorowskie statki, przylatywały kolejne samolotowe podmiany. W 1974 roku na „Cetusa” przyleciała podmiana z kapitanem Zbigniewem Dzwonkowskim:

Krótko po naszym przylocie, oficer wachtowy powiadomił mnie, że na statku zjawił się „jakiś Polak”. To był Ludek Mączka. Akurat była pora obiadu, zaprosiłem go do mesy, później do siebie na popołudniową kawę. Dowiedziałem się, że przyplłynął tutaj jachtem, stoi w La Punta Yacht Club Peruano, czeka na załogę, która ma lada dzień przyplłynąć „Sienkiewiczem”. Nie skarżył się, ale wyczułem, że ma z postojem w klubie jakieś problemy. Umówiliśmy się, że następnego dnia odwiedzimy go na jachcie. Ubrani w mundury pojechaliliśmy tam z I oficerem i agentem. W klubie siedzieliśmy przy drinku, kiedy akurat napatoczył się komandor, z którym ucieliśmy sobie przyjazną pogawędkę, zaprosiłem go z żoną na statek, na niedzielny obiad. Od tego czasu Ludek był tam zupełnie inaczej traktowany. Wyszliśmy w morze i gdy po 20 dniach wróciliśmy na wyładunek, Ludek miał już na burcie załogę, dwóch żeglarzy ze Szczecina. Ledwo przybyli, a jakby specjalnie dla nich przyszło trzęsienie ziemi! „Maria” stała na boi, morze odeszło o 3 metry, tak że „Cetusa” przy kei posadziło na dnie. Statek mocno się pochylił. Na lądzie działy się rzeczy straszne, waliły się budynki, byli ranni, brak było prądu, wody, przerwana została łączność. Gdy znów wróciliśmy z morza po trzech tygodniach, „Maria” na krótko została wystawiona na ląd do oskrobania i pomalowania kadłuba. Wtedy bliżej poznałem nowych załogantów, Jurka, który ciągle coś fotografował i zawsze uśmiechniętego Kazika. Podobali mi się, ostro pracowali. Gdy byliśmy w porcie, wpadali na obiad, załatwiali jakieś sprawy remontowe. Wieczorem, gdy kończył się statkowy dzień, lubiłem usiąść z Ludkiem w moim salonie, napić się czerwonego wina i porozmawiać. Jestem miłośnikiem koni, Ludek sporo jeździł konno, przyjemnie było słuchać o jego geologicznych poszukiwaniach w Mongolii i Afryce. Ostatni raz widzieliśmy się z „Marią” gdzieś w połowie lutego 1975 roku. Szli w kierunku Galapagos, my byliśmy na łowisku. Obok łowił „Cygnum”. Kazałem zrzucić szalupę, załadowaliśmy ją po brzegi różnymi dobrami, pamiętając o ulubionym przez Kazika słodzionym, skondensowanym mleku (*leche evaporada*). Prezenty zostały przekazane, listy odebrane. Trzy długie sygnały syrena, na które usłyszeliśmy odpowiedź rożka mgłowego. Później jeszcze przyszło od Ludka kilka kartek z różnych lat i różnych miejsc...

Jurek Pisz w swojej pięknej książce pt. „«Maria» przez Pacyfik” napisał:

Czym były dla nas polskie statki rybackie bazujące w Callao? Niełatwo odpowiedzieć – mogłaby wyjść ekliwa laurka. „Cetus”, „Cygnum”, „Columba”, „Crater”, „Centaurus” – pięć statków i wielu ludzi, którzy nigdy nie dali nam odczuć, że jesteśmy intruzami. A przecież mogli być zmęczeni, w złym nastroju, mogli mieć po prostu wszystkiego dosyć. Statek rybacki to nie dom dla

rekonwalescentów. Ustawiczna wibracja, ciasne kabiny, potok przewijających się po korytarzu ludzi, nie mówiąc już o napięciach zawodowych, drobnych ludzkich konfliktach – wszystko to drażyło odporność psychiczną na równi z ciężką, odpowiedzialną pracą. Nie byłbym zdziwiony, gdybyśmy przy którejś tam kolejnej wizycie usłyszeli: „Panowie spieprzajcie”. A jednak ci zagonieni ludzie znajdowali czas i zrozumienie dla naszych kłopotów. I to było cenne. Równie cenne jak pomoc, której nam nie szczędzili. Pierwsze kroki kierowaliśmy do kabiny Ludwika Jastalskiego (...) w sprawach mechanicznych do starszego mechanika Stanisława Zielińskiego (...) znosili to cierpliwie. Za tę cierpliwość i serce – dzięki!

Na „Cygнусie” asystentem w maszynie był Jacek Forembski:

W kraju udzielałem się żeglarsko, Ludka poznałem wcześniej, chyba w Trzebieży. Ogromnie ucieszyłem się ze spotkania w tak nieoczekiwanych okolicznościach. W załodze było jeszcze dwóch fajnych chłopaków – Jurek Pisz i Kazik Jasica. Łódka była już trochę zapuszczona, mieli sporo pracy, toteż pomagałem im w czym tylko było można. Gdy miałem wolne, lubiłem wpaść do nich, posiedzieć w mesie. Ten dziewięciomiesięczny rejs z kapitanem Dzwonkowskim – „championem Pacyfiku”, bo tak kapitan został nazwany przez prasę, pamiętam do dzisiaj. Wody Prądu Humboldta są nadzwyczaj żyzne, połowy były dobre, w dwa dni zarabialiśmy średnią krajową pensję. Za to *incrustacion*, czyli obrastanie kadłubów i zarastanie przewodów doprowadzających wodę zaburtową sprawiały, że spadała szybkość statków, a rośło zużycie paliwa, trzeba było czyścić instalację. Dopiero gdy przyszły tu statki odrowskie i jeden z nich, „Foka” zaczął stosować wrzątek i gorącą parę do czyszczenia rur – kłopoty ustały. Innym utrapieniem naszych statków były instalacje na prąd stały. O ile na północnym Atlantyku nie było z nimi problemów, to tu w warunkach wysokiej temperatury i wilgotności dochodziło do ciągłych awarii. Mieliśmy dużą nadprodukcję mączki rybnej, peruwiańscy obserwatorzy nie pozwalali usuwać odpadów za burtę, toteż co trzy tygodnie wchodziliśmy z wyładunkiem do Callao lub Paity. Niektórzy nasi rybacy korzystali z uciech portowych, jakich można było zaznać w „Trocadero”, dużym kombinacie rozrywkowym. W Paicie burdellik był bardziej kameralny, pracowało w nim zaledwie kilka dziewczyn, mieścił się na pięterku. Patrząc przez lornetkę, widzieliśmy z portu czy drabina stoi oparta o ścianę, co było sygnałem, że przybytek jest otwarty. Gdy był komplet gości, drabinę wciągano na górę. Proste, czytelne, skuteczne. Nasi chłopcy cieszyli się u peruwiańskich dam uznaniem i szacunkiem. Byli rybakami! Natomiast mniej lubiani byli marynarze ze statków radzieckich, gdyż wielu spośród nich, jak mówili, to byli szpiedzy. Jest faktem, że czasem z radzieckich statków znikali w niewyjaśnionych okolicznościach peruwiańscy obserwatorzy. Może zobaczyli coś, czego nie powinni byli zobaczyć? Wiodącym tematem podczas pobytu w Peru było złoto. Wymiany załóg odbywały się drogą lotniczą, bagaż nie



możło być duże, złoto na biznes nadawało się znacznie lepiej niż skóry z lam, rzeźby, czy wełniana odzież. Handlowali wszyscy. Kto miał odbiorców w kraju kupował samorodki, większość kupowała wyroby. Były to przede wszystkim grube, masywne, toporne kółka – *aretas* i sygnety. Oczywiście, jak zwykle, gdy jest popyt, pojawiły się z czasem podróbki, chociaż były sklepy, jak np. należący do Gienka, które nawet po dłuższym czasie wymieniały towar, gdy coś było nie tak. W centrum Limy był Letich, który dawał bardzo dobry towar i miał w związku z tym niesamowite powodzenie wśród naszych rybaków. Zglądziła go konkurencja.

Powszechnie znana jest angielska zasada, by przebywając gdzieś w tropiku, w koloniach, pamiętać o wypiciu szklaneczki whisky o zachodzie słońca. Poprawia to transpirację, chroni przed pasożytami przewodu pokarmowego, pozwala odzyskać równowagę psychiczną po dniu pełnym ciężkiej pracy kolonizatora. Nasi rybacy znali te uwarunkowania, a że whisky była tu droga i nie zawsze dostępna, zastępowali ją rumem miejscowej produkcji. Szczególnym uznaniem cieszyły się dwie marki: „Cartavio” i „Pomalka”. Rum był jednak tylko substytutem whisky, a każdy substytut musi być stosowany w innych, znacznie większych dawkach niż oryginał. I właśnie uchwycenie tych odpowiednich proporcji wymagało licznych doświadczeń oraz ćwiczeń. W 1975 roku Ludwik Skorupiński był na „Cetusicie” i oficerem:

Mówi się czasami: „Wino, kobiety i śpiew”, do Peru bardziej przystawało: „Złoto, rum i kobiety”. Staliśmy w Paicie z wyładunkiem mączki rybnej. Już mieliśmy wychodzić w morze, gdy na statku zjawił się agent z informacją, że nie możemy opuścić portu, bo jeden z członków naszej załogi został aresztowany! Po sprawdzeniu stanu załogi okazało się, że rzeczywiście brak jednego człowieka. Mówiłem w miarę dobrze po hiszpańsku, więc Stary wyznaczył mnie, bym pojechał na policję odebrać naszego marynarza. W międzyczasie, co bardzo istotne, w komisariacie na dyżurze zmienili się policjanci, w areszcie siedział nasz człowiek, był pijany, więc sprawa była czytelna. Po wręczeniu upominków, zwyczajowych w takiej sytuacji, zabrałem pijanego na statek. Już odbiliśmy i trzymał nas przy nabrzeżu tylko jeden szprینگ, kiedy na pełnym gazie wpadł do portu na motocyklu policjant, wymachujący papierem: „Statek jest aresztowany!”. Okazało się, że komendant policji dokonał aresztowania na wniosek Konsula Ekwadoru oraz że nasz pijak nie jest zwykłym pijakiem, a groźnym przestępcą, który celem dokonania czynu nierządno wtargnął na eksterytorialny obszar placówki dyplomatycznej, w tym przypadku był to Konsulat Ekwadoru. To już było coś więcej niż zwykła gwałtowna Przeróżony obrotem sprawy delikwent, który zdążył już całkowicie wytrzeźwieć, przedstawił kapitanowi następujące wyjaśnienie: „Zaczęło się od złota, mieliśmy z kolegą zaprzyjaźniony sklep jubilerski, gdzie dokonaliśmy nadzwyczaj udanych zakupów. Było jeszcze

sporo czasu do „załogi na burcie”, toteż wstąpiliśmy do knajpy na *mariscos*. A że trzeba było uczcić udaną transakcję, postawiłem po szklaneczce rumu. Kolega honorowo odpowiedział tym samym. Nie pamiętam, może wypiliśmy jeszcze trochę więcej. Zapadał wieczór, pamiętaliśmy, że tu gdzieś w pobliżu powinien być domek wesołych dziewcząt. Gdy przechodziliśmy koło ładnego, jasnego budynku położonego w małym ogrodzie, zobaczyliśmy na tarasie kobiety, które do nas wesoło pomachały, a może tylko nam się tak wydawało. Tak, to był ten dom! Ruszyliśmy do środka, kobiety narobiły straszного krzyku, jak spod ziemi zjawiała się policja, kolega zdołał uciec, mnie zamknęli. Weszliśmy do konsulatu! Panie kapitanie kochany, proszę nie powiadamiać żony i przedsiębiorstwa, proszę mnie tutaj surowo ukarać i nie marnować mi życia, bo pan nie zna mojej żony!”. Na łowiskach peruwiańskich jako przyłów wpadały do sieci strzępiele – *mero*. Były to ryby wysoce delikatesowe, osiągające na rynku niebotyczne ceny, niestety, stanowiły rzadkość. Konsulat przyjął przeprosiny i jako gest dobrej woli przyjął również 120 kg *mero*. Policja też chętnie przyjęła nasze przeprosiny, tym bardziej że załącznikiem było 120 kg *mero*. Początkowo miało być tylko 60 kg, później okazało się, że jest jeszcze druga zmiana! Rybacy i alkohol to był problem, który trwał od początku naszego rybołówstwa. Wiem, że wielu nieszczęśliwych wypadków, śmierci i awarii można by uniknąć, gdyby nie nadużywanie trunków. Kiedyś byli stalowi marynarze, którzy pływali na drewnianych statkach. Później uznano, że wystarczy tylko budować mocne stalowe okręty, takie, które wytrzymają w sztormie i w lodach. Okręty nie czuły rozłąki, stresu, napięć, załamań nerwowych, złych wieści z domu, konfliktów międzyludzkich. Za to ludzie, nie zawsze mogąc sobie z tym wszystkim poradzić, sięgali po alkohol. Gdy na „Jowiszu” byłem już kapitanem, miałem w załodze lekarza, którego najlepszym kolegą był radiooficer „Borsuk”, doskonały fachowiec, umiejący naprawić wszystko. Wiedziałem, że czasami coś obaj wypili, ale nigdy z tego tytułu nie było żadnych problemów. Radio mógł, bez świadków, prowadzić rozmowy z krajem, których treści można się było jedynie domyślać po jego nastrojach. Przez ostatnich kilka dni widać było, że dzieje się z nim coś niedobrego, czekałem, że może z tym do mnie przyjdzie. O piątej rano wpadł do mnie I oficer: „Żle z „Borsukiem!”, lekarz nie wyczuwa tętna. Wybieramy! To był alkohol i cały listek relanium. W trzy godziny byliśmy w Truillo, stanęliśmy na kotwicy, „Borsuk” trafił do szpitala i cudem go odratowano. Wrócił stamtąd do kraju, przeszedł do PLO. Spotkaliśmy się po 10 latach w Gdyni. Zaproponowałem, by wejść gdzieś na szklaneczkę i chwilę porozmawiać. Mocno uściśnął mi rękę, popatrzył w oczy, powiedział dziękując i zniknął w tłumie Świętojańskiej. Nie tolerowałem ludzi, którzy nie wiedzieli czym jest alkohol, wielu ich odesłałem do kraju, niektórym być może uratowałem w ten sposób życie. Z tego powodu miałem również wrogów.

Złoto, rum i kobiety – to działało na wyobraźnię i dla wielu „prawdziwych Polaków” fakt, że kolegom-rybakom wiedzie się trochę lepiej, musiał stanowić poważny problem. W kraju mieliśmy połowę siermiężnych lat siedemdziesiątych. W jednym z dzienników Wybrzeża Bogusław Holub pisał:

Następni po... złoto. Odwołać ich, dość się obłowili – szemrano w „Dalmorze”. Minister dał im słowo, do marca mają się obławiać – mówili ci, co cenią obietnice ministrów. Co mi tam minister, też chcemy się obłowić – powtarzano uparcie. Odwołali. Dla świętego spokoju. Gest ministra pozostał w archiwum pamięci. Dobrego ministra. Dobrego dla tych z „Cratera” i „Centaurusa”, złego dla reszty. Zawiść – namiętność najpodlejsza. Zawiść rosła, w miarę jak rosły konta rybaków z peruwiańskich łowisk. Złoty brzeg Peru przyjął życzliwie Polaków. Zamoczycie dupę – mówiono im na drogę. Miało to znaczyć, że wrócą na tarczy, góli. Niewielu chciało podjąć ryzyko. Poszli najśmielsi, dla których wielka przygoda znaczyła więcej niż pieniądz. Kapitan Zenon Krzymiński poprowadził „Cratera”, obok niego szedł „Centaurus” pod wodzą kapitana Kazimierza Kopańskiego. W nieznaną, a ściślej w legendę. W legendę peruwiańskich łowisk. Pierwszy zaciąg – 15 ton, drugi, trzeci, następne – podobne. Rekord świata, 15 tysięcy ton rocznego połowu na polskim trawlerze!

Tak więc, skoro wszystko było już sprawdzone, wiadomo było co i jak, chętnych, by płynąć na łowiska peruwiańskie, było coraz więcej. Przybywało statków, w 1976 roku podpisano nowe porozumienie międzyrządowe, które umożliwiło stronie polskiej wchodzenie w spółki z peruwiańskimi prywatnymi przedsiębiorstwami. W dniu 23 maja 1977 roku zawinął na krótko do Callao „Profesor Siedlecki”, płynący z Antarktyki na łowiska północnego Pacyfiku. Dla kapitana Mirona Babiaka wizyta w tym porcie stała się największą w jego życiu operacją logistyczno-kateringową:

Gdy tylko wyszliśmy z Antarktyki zostałem powiadomiony, iż polska ambasada w Peru urządza na naszym statku przyjęcie dla 300 osób – przedstawicieli miejscowych władz i kół gospodarczych rybołówstwa morskiego! W związku z tym statek powinien zostać do tego odpowiednio przygotowany, pomalowanie jednostki było czymś oczywistym. Przyjęcie na 300 osób, tylko! Nie było od tego odwołania, gdyż ambasada już rozpoczęła wysyłanie zaproszeń. Jedyne miejsce, gdzie można by udawać, że wszyscy się zmieszczą, to był pokład trałowy. Zamówiłem u agenta olbrzymi *tent* do rozpięcia nad pokładem, bosman obiecał, że z planek wykombinuje najdłuższy w całej flocie stół, zostało malowanie! Załoga i ja byliśmy jedno. Powiedziałem chłopakom z pokładu, że statek jeszcze w drodze musi być pomalowany, wcześniej od agenta dowiedziałem się, którą burtą staniemy do nabrzeża.

„Jak pomalujecie jedną stronę, stawiam wam skrzynkę wódki i napiję się z wami!” Na północ od Valparaiso przyszła lepsza pogoda i prace ruszyły pełną parą. Mimo dobrego zabezpieczenia praca na ławeczkach wywieszonych za burtę była trudna i niebezpieczna. Za to gdy stanęliśmy przy nabrzeżu, statek prezentował się jak prawdziwy ambasador. Wyjaśniło się, że gości będzie o 100 mniej! To już był pierwszy sukces, po nim przyszły następne. Przyjęcie, które miało trwać dwie godziny, trwało do północy! Zeby było ciekawiej, to w czasie przyjęcia niespodziewanie weszła do portu ogromna fala i statek został zerwany z cum! Załoga natychmiast usunęła awarię i nikt z gości nawet tego nie zauważył, tak doskonała była zabawa. Po przebalowanej nocy, jeszcze tego samego dnia odbyła się samolotowa wymiana załogi! Kilka lat później na jednym z sympozjów Zbyszek Karnicki spotkał Amerykanów, którzy byli wtedy na „Siedleckim”. Chwalili przyjęcie i wyrazili ogromne uznanie dla doskonałego stanu utrzymania statku. W tym rejsie statkowa kapituła „Krzyża Południa” przyznała mi piękny, ręcznie wykonany na statku, medal.

W ekipie naukowej był Konstanty Chłapowski, który stąd miał wrócić samolotem do kraju:

Jako naukowcy, nieuczestniczący bezpośrednio w remontach, mieliśmy sporo czasu na zwiedzanie. Gdzieś w czwartym czy piątym dniu pobytu w porcie kilku z nas zaczęło głośno zastanawiać się, co tu jeszcze jest do obejrzenia, wszystkie ważniejsze muzea i kościoły „zaliczone”, wspaniała wyprawa słynną koleją Malinowskiego w Andy oczywiście też. Nagle ktoś powiedział: a w Trocadero byliście? A co to takiego? zapytał ktoś inny, przecież Trocadero to nazwa placu w Paryżu, a my jesteśmy w Peru. To największy burdel w Ameryce Południowej – odpowiedział bywalec. Wszyscy zapaliliśmy się do projektu wspólnej wyprawy, oczywiście w celach poznawczo-socjologicznych, a nie hm... konsumpcyjnych.

Był mały problem, nie wiedzieliśmy dokładnie, gdzie to jest, no i nie znaliśmy hiszpańskiego. Zatrzymaliśmy taksówkę, ktoś powiedział: *Trocadero please*, a na to taksówkarz – *a, Trocadero si, si*. Nie było późno, było już jednak ciemno. Podjechaliśmy pod ogromne ponure gmaszysko, przed którym rozciągał się duży dość słabo oświetlony plac. Jak się później okazało, było to dawne więzienie... Do budynku prowadziło promieniście kilka wejść, za którymi rozciągały się widoczne z dala korytarze. Kierowca wskazał na pierwsze wejście po prawej, dodając: *first class*.

My jednak zaczęliśmy zwiedzanie od ostatniego wejścia, stopniowo przechodząc do następnych. Wszędzie było podobnie, długie korytarze, a po ich obu stronach pojedyncze pomieszczenia, dawne cele. Na końcach korytarzy, nad nimi, zachowały się ażurowe pomosty, na których stali kiedyś uzbrojeni wartownicy. Niektóre drzwi były uchylone, przed nimi stały panienki, skąpo ubrane i swobodnie ze sobą rozmawiały. Na wszystkich korytarzach, oprócz

pierwszego, mało ludzi, natomiast na tym pierwszym przez całą jego długość dosłownie płynęła rzeka mężczyzn, którzy przechadzali się, aby coś wybrać.

Przed niektórymi drzwiami widać było autentyczne kolejki, stało po kilku mężczyzn, którzy cierpliwie czekali. Niektórzy z nich mieli pod pachą teczkę, widać prosto z biura. W innym miejscu kilku chłopców przeliczało pieniądze, chyba robili składkę. Taksówką wróciliśmy na statek.

W 1979 roku „Rybex” zawarł porozumienie z firmą „Bahia”, w myśl którego pod peruwiańską banderę przeszło 8 dalmorowskich trawlerów B-15. Rok później utworzono spółkę z inną prywatną firmą „Piscis”, przekazując jej dalsze 6 trawlerów B-15. W tym samym czasie ustała działalność „Convenio”. Na mocy zawartych porozumień o współpracy w dziedzinie rybołówstwa strona polska była zobowiązana do prowadzenia badań biologiczno-rybackich na wodach Peru. Od grudnia 1979 do kwietnia 1980 roku na „Profesorze Siedleckim” podczas dwuetapowego rejsu badawczego, mając na burcie oprócz naukowców polskich, także badaczy peruwiańskich, prowadzono obserwacje oceanograficzno-ichtiologiczne i technologiczne. Niestety, dobrze układająca się współpraca z Peru stopniowo zaczęła przybierać niekorzystny dla nas obrót. Podczas gdy ciepły prąd El Niño sprawiał, iż zmniejszały się dostępne zasoby ryb, zaczęto twierdzić, że przyczyną tego jest nasza zbyt intensywna działalność rybacka. Pojawiły się ograniczenia w odniesieniu do rejonów i asortymentu poławianych ryb. 17 marca 1981 roku prezydent Peru wydał dekret poważnie ograniczający możliwości połowowe statków należących do spółek oraz wprowadzający nowe regulacje w zakresie zatrudniania na nich obcokrajowców, w tym przypadku, Polaków. W tych warunkach całe przedsięwzięcie stawało się nieopłacalne i wkrótce, 21 maja 1981 roku kooperację z obiema firmami zakończono. Trudne, skomplikowane i momentami dramatyczne rozliczenia pomiędzy partnerami peruwiańskimi a „Dalmorem” trwały jeszcze przez kilka następnych lat. Ostatni Polacy pracujący w tych spółkach: Jacek Foremski i Eugeniusz Pindelski powrócili do kraju dopiero w 1987 roku. Kończyła się nasza działalność na łowiskach peruwiańskich, kończyły się zajeżdżone statki, w załodze było coraz więcej Peruwiańczyków, nad którymi trudno już było panować. Oszustwa, kradzieże, skorumpowana policja... Przywołajmy znów wspomnienia kapitana „Jowisza”, Ludwika Skorupińskiego:

W załodze było nieco ponad dwudziestu Polaków, przeważającą część stanowili Peruwiańczycy. W sposób ordynarny okradali statek, potrafili sforsować wszystkie zamknięcia. Nasi też czasami mogli coś wynieść, ale była granica, której nie wolno było przekroczyć. Nikt z naszych nie zdjąłby np. kompasu



z mostka pelengowego. Bosmanem był Jasiu Jeszke, Kaszub, rybak, który dobrze opiekował się statkiem. Przyszedł do mnie rano całkowicie zafamany z wiadomością, że w nocy miał włamanie do magazynku bosmańskiego. To było prawie świętokradztwo, bo były tam farby, by można było czasami coś podmalować; liny, brezenty, narzędzia, gdyby trzeba było kogoś ratować; beczi, by podać komuś jakąś przesyłkę... Wezwałem policję, pojechali z bosmanem na komisariat, by tam złożył zeznania i co się okazało? Świadkowie – załoga peruwiańska, poświadczyla, że bosman, Kaszub, sprzedawał wyposażenie statku!! Jasiu został aresztowany. Gdy pojechałem tam z agentem, klęczał na środku celi i prosił, by zabrać go na statek. Policjanci powiedzieli, że jest to możliwe, jeśli wycofam oskarżenie. W Peru panowała bieda, ale czy to wystarczało, by wytłumaczyć podłość i brak godności? Rozstanie z Peru było niezbyt sympatyczne, należy jednak pamiętać o tym, że przez wszystkie lata naszej obecności na tamtejszych łowiskach więcej niż połowa ryb złowionych przez statki „Dalmoru” pochodziła właśnie z tego kraju.

Zanim jeszcze dalmorowska flota na dobre zadomowila się w Peru, szczeniński „Gryf” również próbował szukać łowisk w tamtym rejonie. Postanowiono nawiązać współpracę rybacką z Kolumbią. Na przełomie lat 1974 i 1975 popłynęły tam w ramach tzw. zwiadu ciągłego dwa statki: „Kniaziki” dowodzony przez kapitana Stanisława Dziedzika i „Lutjan” z kapitanem Henrykiem Poksem. W wyprawie zastępcą kapitana ds. zwiadu był Lech Bartoszewicz ze Zjednoczenia Gospodarki Rybnej. Grzegorz Stortz był ochmistrem na „Kniaziku”:

Pod koniec 1974 roku poławialiśmy na szelfie Namibii, kiedy przyszła dyspozycja, by udać się na wody kolumbijskie. Oddaliśmy rybę w Nigerii, w Port Harcourt, po czym poszliśmy do Dakaru po zaopatrzenie i mapy. W Kolumbii zawinęliśmy do Cartageny, gdzie rozpoczęły się przygotowania do podjęcia połowów. Był to okres okołoswiąteczny, więc siłą rzeczy, formalności przeciągały się. Poznawaliśmy piękne miasto i okolice, w czym pomagali nam przedstawiciele instytucji, z którymi mieliśmy współpracować. Byliśmy zobligowani do rewanżu, więc wyprawiliśmy dla nich na statku bardzo udane party na pokładzie. W Cartagenie wzięliśmy do załogi ichtiologa oraz oficera marynarki wojennej i przez Kanał Panamski ruszyliśmy na stronę pacyficzną. Tutaj ledwo rozpoczęliśmy połowy, zostaliśmy aresztowani, mimo że był z nami oficer Navy. Przez dobę przetrzymywano nas w Buenaventura. Połowy były mało wydajne, za to przyłów bardzo ciekawy: węże morskie, przed których jadem bardzo nas ostrzegano, żółwie, chronione, ale niestety często już martwe, różne gatunki ryb tropikalnych, z którymi nigdy dotąd się nie zetknęliśmy. Dość często podawana była zupa żółwiowa. Podstawowym gatunkiem występującym w połowach była ryba przypominająca pancerną sardynkę, którą nasz ichtiolog

nazywał *plumuda* (*Opisthonema libertate*) i która, niestety, jako surowiec miała znacznie mniejszą wartość niż ta znana nam z łowisk Sahary Zachodniej. Nam potrzebne były inne gatunki, więc kolumbijski ichtiolog doradził, by pójść w stronę Malpelo – maleńkiej, wulkanicznej wysepki, przy której powinny być ryby, jakich szukamy. Niestety nic tam nie znaleźliśmy, z morza sterczała lita bazaltowa skała bez życia. Lowiliśmy też wokół wysepki Gorgona, na której znajdowało się ciężkie więzienie z trzema strefami bezpieczeństwa. W pierwszej strefie więźniowie wytwarzali pamiątki, grali z klawiszami w piłkę, mieli kantinę. Któregoś dnia miałem okazję tam być jako gość, oczywiście!

Połowy ryb odbywały się przede wszystkim na wodach płytkich. Przemysław Jarosławski był na „Kniaziku” I oficerem:

Chodziliśmy pod brzeg jak najbliżej się dało, bo tylko tam można było coś złapać. Czasami było to na granicy bezpieczeństwa. Na mieliznę weszliśmy z mojej winy. Prowadziliśmy połowy bardzo blisko brzegu, określając pozycję na podstawie odległości i namiarów radarowych. Wächty pokładowe trzymano w systemie 12 na 12 godzin, moja zaczynała się o 20.00 i kończyła o 08.00. Wejście na mieliznę nastąpiło około 04.00, kiedy wybieraliśmy sieć. Wybieranie się przedłużało, bo w różnych częściach włoka były pozaczepiane duże żółwie morskie, chyba że cztery, i wyciąganie ich z sieci zabierało ludziom z pokładu sporo czasu. Ja, zamiast kontrolować pozycję statku, przez lornetkę przyglądałem się z mostka tej zabawie. Niestety, prądy pływowe były tego dnia znacznie silniejsze niż w dniach poprzednich i skończyło się zniesieniem „Kniazika” na piaszczystą mieliznę. Zawołaliśmy „Lodowika”, który podszedł, ale też przytarł o dno i zrezygnował z udzielania nam pomocy. Do zejścia wykorzystaliśmy te same prądy i ich siłę. Rzuciliśmy kotwice – jedną z dzioba, drugą z rufy i to pomogło prądom wynieść spod statku trochę piasku, dzięki czemu na wysokiej wodzie zyskaliśmy pływalność. Gdy ruszyliśmy w stronę otwartego morza, zaczęło się nagle sphycać na sondzie, kapitan Dziedzick, by przeskoczyć ostatnią, przybrzeżną mieliznę, dał „całą naprzód” i wreszcie byliśmy wolni. Wszyscy znaliśmy i pamiętaliśmy historię „Tarpona”. My tylko lekko otarliśmy się o skraj katastrofy. Po tym przytarcu o dno musieliśmy wejść do Buenaventury na odnowienie papierów Lloyda. Zauroczył nas wdzięk tamtejszych dziewcząt, a wprawiała w przerażenie przemysłowość portowych złodziejczków, przed którymi trzeba było dobrze pilnować statku, żeby go nie rozkradli po kawałku. Szybko przekonaliśmy się też o wysokich umiejętnościach, wręcz kunszcie ulicznych cinkciarzy. Mimo że bardzo szybko przeliczali „zielone”, nigdy się nie pomylili na swoją niekorzyść, a wręcz przeciwnie! Kończyliśmy rejs bez zadowalających efektów ekonomicznych, nasz specjalista ichtiolog stwierdził, że to nie był sezon na ryby i że powinniśmy tu przypląć później. Gdy weszliśmy do Cartageny wysadzić naszego obserwatora i doradcę, okazało się, że w dziewięciu marynarzy pojawiła się wysypka skórna. Wybuchła panika, bo

przecież niedługo mieliśmy być w kraju. Idąc przez Atlantyk, zawiñeliśmy do Las Palmas i tu miejscowy lekarz stwierdził, że był to skutek przebywania w tropiku (potówki), podrażnienia skóry podczas przenoszenia worków z mączką rybną i słabej higieny w strefie tropikalnej. Rzeczywiście, podczas połowów na kolumbijskich płycznach wyparownik często się blokował zasysając piasek i muł, brakowało wody do kąpieli. Ludzie odetchnęli z ulgą, że to nie była „ta” wysypka, a ci którzy znali prawo kapitana Żurka, nie pomni na nic, ruszyli za „zieloną bramę”.

Z Krystyną i Przemkiem Jarosławskimi spotkałem się w 2005 roku w Kapsztadzie, w gościnnym domu Ani i Marka Lipińskich. Przemek pływał jako kapitan na handlowym statku południowoafrykańskiego przedsiębiorstwa żeglugowego. W tym czasie pojawił się już pomysł, by zbierać opowieści naszych rybaków i w przyszłości je opublikować, toteż spytałem, czy nie chcieliby opowiedzieć swojej historii? Stan wojenny, jego skutki i coraz wyraźniej rysujący się na horyzoncie zmierzch naszego rybołówstwa dalekomorskiego skłoniły wielu ludzi do podjęcia życiowych, ważkich decyzji. Czy były słuszne, czy dzisiaj postąpiliby tak samo? Opowiada Krystyna:

Przemek już od lat łowił na łowiskach Afryki Południowej i często zawiązał do Kapsztadu. Pewnego razu tutejsza firma rybacka poszukiwała kapitana na jeden ze swoich statków. Chcieli wprowadzić ulepszenia w połowach – wólk pelagiczny. Trafili na statek Przemka, który w tym czasie stał w Kapsztadzie i zaproponowali mu kontrakt na stanowisko kapitana-instruktora. Oczywiście Przemek nie mógł przyjąć oferty od razu – potrzebował urlopu bezpłatnego z „Gryfa”. Po powrocie do domu i przedyskutowaniu ze mną wystąpił do dyrekcji o roczny urlop bezpłatny. Niestety, jego podanie zostało odrzucone bez uzasadnienia. W tym miejscu muszę dodać, że urlopów bezpłatnych udzielano i to wielu osobom, ale oczywiście nie były dla każdego. Było „tajemnicą poliszynela,” co o tym decydowało. Wiem, bo w tym czasie byłam w Zarządzie Koła Rodzin Rybaków. Wiązaliśmy z tym kontraktem duże plany przyszłościowe dla naszej rodziny. Przecież już od dawna wiadomo było, że polskie rybołówstwo nie ma przyszłości, tak więc pieniądze zarobione na kontrakcie, mogły zmienić naszą zbyt niepewną przyszłość. Oczywiście wówczas nawet nie przyszło nam do głowy, że można by było opuścić kraj i zamieszkać za granicą, pomimo że wielu już wtedy się na to decydowało. Ale do podjęcia takiej decyzji trzeba kowbojskiej odwagi, której ani Przemek, ani ja nigdy nie mieliśmy. W kraju była rodzina, przyjaciele i jako-tako ustabilizowane życie. No cóż, nie pozostało nic innego, jak pogodzić się z sytuacją i podziękować tej firmie za propozycję, wyjaśniając, co jest powodem rezygnacji. Pod koniec 1982 roku Przemek ponownie zawiązał do Kapsztadu na gryfowskim trawlerze. Okazało się, że firma, która kiedyś proponowała mu kontrakt, wciąż poszukuje kapitana. Tym razem zaproponowała

Przemkowi pracę stałą na stanowisku kapitana, a wiedząc już o niemożliwości uzyskania w „Gryfie” urlopu bezpłatnego, propozycję osiedlenia się w Kapsztadzie. Firma także obiecała pomoc w uzyskaniu zezwolenia na pobyt stały. To była propozycja wręcz nie do odrzucenia. Dostać pobyt stały w Afryce Południowej i natychmiast pracę? Taka szansa nie zdarza się codziennie i trzeba być głupcem, żeby z niej zrezygnować. Dlatego w tym momencie Przemek zdecydował się na tak drastyczny krok. Oczywiście przedtem skontaktował się ze mną, bo przewidywał, zresztą bardzo słusznie, że ja będę miała problemy. Ja zawsze marzyłam o zobaczeniu Afryki, a o zamieszkanu tutaj to nawet nie śniłam. W związku z tym nie namyślając się długo, podjęłam decyzję – zgodziłam. W Polsce rybołówstwo się kończyło, a tutaj wciąż była szansa na normalną pracę. Wówczas jeszcze nie wiedziałam, że w Polsce odpowiedzialność jest zbiorowa i że nie tylko ja, ale i nasze dzieci, a nawet rodzeństwo Przemka zostaną ukarani za ten krok. O tym dowiedziałam się później, gdy występowałam o paszport. Byłam zaskoczona arogancją urzędników i naczelników Urzędu Paszportowego w Szczecinie. Ich stwierdzenie: „pani mąż jest największą kanalią w Polsce, jedyny kapitan, który pozostał za granicą”, skwitowałam wyjaśnieniem, że mój mąż nie jest jedynym takim kapitanem i mogę podać inne nazwiska. To trochę pomogło. Brat Przemka, żeglarz, przez wiele, wiele lat nie otrzymywał zgody na wypłynięcie nawet na Bałtyk. Zresztą było więcej takich sytuacji, ale to nie dotyczy już Przemka, tylko mnie. Otrzymałam wyrok – dziesięć lat (co najmniej!!!). W tym miejscu muszę dodać, że ja w Polsce nie pracowałam, więc wartościowego materiału dla kraju nie przedstawiałam. Dzięki zmianom w kraju udało mi się wyostać „już” po pięciu latach. Wciąż nie mogłam zrozumieć i do tej pory mam z tym trudności, że Kartę Praw Człowieka Polska podpisała, ratyfikowała i ...wciąż nie jej przestrzegała.

– Pytałeś Maćku, czy Przemek miał jakieś wątpliwości. Ani on, ani ja – nigdy! Po tym, co przeszliśmy, wiemy, że decyzja była słuszna, bo dopiero wtedy nam się otworzyły oczy na prawo w Polsce. Szkoda tylko, że nie pomyśleliśmy o tym wcześniej, jak to zrobili inni. Przemek raczej by się zadowolili rocznym lub dwuletnim kontraktem i dzisiaj byśmy wciąż byli w Polsce. Start na emigracji nie jest łatwy, udało nam się pokonać wszystkie trudności, nigdy nie zadając sobie pytania – „a może wrócić, może będzie łatwiej”. Podsumowując nasze życie emigranckie – Przemka po dwudziestu trzech latach, a moje po osiemnastu, stwierdzamy zgodnie, że mieliśmy dużo szczęścia w życiu spotykając na naszej życiowej drodze ludzi, którzy potrzebowali Przemka i którzy nam chcieli pomóc. To dzięki nim jesteśmy dzisiaj tu, gdzie jesteśmy, a bez nich nigdy nie mielibyśmy szansy osiągnąć tego, co osiągnęliśmy. Czasami tylko otwierają się rany...

W 1976 roku na wody Kolumbii popłynęły ponownie 2 gryfowskie statki. „Kniazikiem” dowodził kapitan Zbigniew Barski, II oficerem na pokładzie był Michał Starosta:

Po przyplłynięciu do Cartageny stanęliśmy *alongside* na kotwicach w awanporcie, na pokładach wydano przyjęcie dla miejscowych notabli, podpisano odpowiednie dokumenty i ruszyliśmy na Pacyfik. To nie było rybołówstwo, jakie lubimy. Ciągłe poszukiwania ryby, mieszanka, gdy idzie o asortyment, niewysokie wydajności. Pracowaliśmy przy wyladunkach i wynagrodzenie, jakie za to otrzymywaliśmy w porównaniu do zarobków ludności miejscowej, było na tyle wysokie, że mogliśmy się czuć jak prawdziwi marynarze. Z pogodą działo się tam coś dziwnego, bo gdy w morzu zwykle było słonecznie, to na lądzie prawie bez przerwy lało. Chroniliśmy się w knajpkach i barach, a tam w jakiś cudowny sposób z szaf grających można było sobie wybrać piosenkę Czerwonych Gitar „Ciągle pada”. Lubilem wychodzić do miasta w towarzystwie braci Mirka i Stefana Warciaków – górali z Jabłonki. Byli to kompani do wszystkiego, pracowici, twardzi, potrafiący się zabawić. Któregoś wieczoru siedzieliśmy w jednej z knajpek, zaczęły się popisy taneczne miejscowych, na to Mirek, który tańczył kiedyś w zespole regionalnym, niewiele myśląc, wyskoczył na środek i pokazał krzesanego. Na szczęście ciupagę zostawił w Jabłonce w domu. Port był pilnowany przez policję portową, której szefem był Yan, ogromny Indianin. Czasami on miał w nocy dyżur, a ja wachcie, wpadał na herbatę, rozmawialiśmy. Od niego dowiedziałem się, że miejscowi Indianie uważają anturium za „kwiat śmierci”, którego się nie daje lubianej przez nas osobie. Może trochę podobnie myślimy w Polsce o chryzantemach?

Kapitan Poks prowadził tym razem „Kulbaka”, jego zastępcą ds. zwiadu był Stanisław Kasperek:

W tym rejsie przebywaliśmy na wodach Kolumbii przez znacznie dłuższy okres, tj. od kwietnia do listopada. Według tamtejszych naukowców, powinniśmy osiągać dobre wydajności połowowe. Prawdziwą przyjemnością było patrzeć, jak pracuje kapitan Poks, fenomenalnie manewrował i posiadał jakiś wewnętrzny zmysł nawigacyjny, który pozwalał mu ponownie bezbłędnie trafiać na zlokalizowaną wcześniej ławicę. Niestety, mimo prowadzenia intensywnych poszukiwań, efekty zwiadu były mierne. Niewielkie wydajności połowowe, *plumuda*, ryba czerwona mrożona luzem, żółwie objęte ochroną przysparzające mnóstwo kłopotów, rekiny, rekiny młoty, jadowite węże morskie i... nasz doskonały technolog Franciszek Araś, który usiłował się w tym jakoś odnaleźć. W portach podczas wyladunków ryb i mączki pracowała nasza załoga. Wysokie temperatury i wilgotność powietrza sprawiały, iż praca w morzu, a szczególnie w portach była bardzo uciążliwa, nawet zabójcza. Po wyladunku w Cartagenie, gdzie ze względu na prymitywną infrastrukturę portową pracowało się szczególnie ciężko, zmarł rybak, którego znałem jeszcze z połowów na Morzu Północnym. Później powiesił się jeszcze jeden członek załogi. Postoje w portach to było też zwiedzanie. Pamiętam szczególnie piękną wycieczkę z Buenaventury do położonego w górach Cordillera Occidental



dużego, pełnego wspaniałych budowli miasta Cali. Mrożący krew w żyłach był przejazd górskimi serpentynami, kiedy chwilami zdawało się, że pół naszego autokaru wisi nad kilkusetmetrową przepaścią. Później zaczęliśmy się do tego stopniowo przyzwyczajać, jednak za każdym razem, gdy na poboczu widzieliśmy tablicę z ostrzeżeniem: *curva peligrosa*, ciarki przechodziły nam po plecach. Mimo pozorów był to ciężki, trudny, długi rejs. Po powrocie do kraju cała załoga dostała skierowanie na zimowe wczasy do Jaszowca. Więcej na Kolumbię już nie pływaliśmy, nie udało się zrobić z niej drugiego Peru.

Biorąc pod uwagę żyzność wód, znacznie bardziej interesujące były akweny Chile. Niestety, pod koniec lat siedemdziesiątych rządziła tam junta Pinocheta i kraj ten na dyplomatycznej mapie świata po prostu nie istniał dla naszych władz. Nieliczne sprawy, o ile w ogóle były, załatwiała za nas ambasada szwajcarska. „Dalmor” dysponując znaczną flotą w sąsiednim Peru, postanowił, mimo braku stosunków dyplomatycznych pomiędzy Polską a Chile, wysłać tam delegację pod przewodnictwem Włodzimierza Kłosińskiego:

W pierwszym rzędzie należało zdobyć wizy chilijskie. W tym czasie Stocznia Gdańska realizowała duże zamówienie dla kolumbijskiej kompanii żeglugowej „Grand Cafe Columbiana”. Kierujący tą firmą Klaus Volert, którego poznałem przy jakiejś oficjalnej okazji, obiecał, że jest gotów w Kolumbii postarać się dla nas o wizy chilijskie. Nasza delegacja składała się z czterech osób, w jej skład wchodził specjaliści od prawa, finansów i spraw technicznych. Późnym wieczorem, gdy wylądowaliśmy w Bogocie, natychmiast podszedł do nas elegancki gentleman, przedstawił się jako kierowca Volerta, który przeprasza, że z powodu nagłego wyjazdu nie mógł przybyć osobiście. Pojechaliśmy do hotelu i dalszy ciąg miał odbyć się następnego dnia. Rzeczywiście, rano znów zjawił się znajomy kierowca, poprosił, bym zabrał paszporty i pojechał z nim do ambasady chilijskiej. Wyglądało, że doskonale jest zorientowany w naszej misji. W ambasadzie został przyjęty prawie z honorami, przeszliśmy bez zatrzymania przez wszystkie bramki, mój opiekun zniknął i za chwilę pojawił się uśmiechnięty z wstemplowanymi wizami. Chile stało przed nami otworem! Oczywiście na miejscu przekonał się, że prawie cały świat zgodnie potępiający faszystowskie rządy w tym kraju, prowadzi z nim interesy handlowe. Natrafiłszy tu więc na przedstawicieli handlowe bratniej Czechosłowacji i Rumunii oraz rybackie spółki z Niemcami, Portugalczycami i Hiszpanią. Przeprowadzone rozmowy jednoznacznie wskazywały, iż jest bardzo dobry klimat do nawiązania współpracy z Chile w dziedzinie rybołówstwa. Odpowiedni raport przestaliśmy do Warszawy, oczywiście jak wiele jemu podobnych utonął bez echa w przepastnych szufladach ministerstwa. Po powrocie do kraju okazało się, że w polskim Ministerstwie Finansów Chile istnieje, ale tylko to pod rządami prezydenta Allende. Polska dieta delegacyjna

wynosi tam 7 USD na dobę, czyli tyle, ile płaci się teraz za łóżko w schronisku młodzieżowym. Byliśmy już w nieco poważniejszym wieku i wypadło nam spać przynajmniej w skromnym hotelu, w związku z czym wyjazd do Chile okazał się dla nas prawdziwą katastrofą finansową.

W pierwszej połowie 1980 roku na wodach chilijskich poza 200-milową strefą dokonywał badań „Profesor Bogucki”. Kierownikiem naukowym rejsu był Roman Długosz. Prace prowadzono wzdłuż całej strefy wód chilijskich do 90° W. Podczas badań wykryto duże przemysłowe koncentracje ostroboków. W tym samym okresie poławiał tu ostroboka kapitan Kopański na „Perseusie”.

Przyszła stan wojenny i restrykcje prezydenta Reagana wobec naszego rybołówstwa, które spowodowały konieczność przemieszczenia polskiej floty z północnego Pacyfiku na wody południowo-zachodniego Atlantyku. Statki płynące wzdłuż granicy 200-milowej strefy wód chilijskich, kierując się wcześniejszymi rezultatami badań, ponownie natrafiły na ławice dużych ostroboków! To był chilijski *jurel*, którego doskonały smak poznaliśmy, stojąc „Marią” w Chile, w Valdivii i przygotowując się do wielkiego skoku przez Pacyfik. Testowaliśmy dostępne na rynku konserwy, starając się znaleźć najlepsze proporcje między ich ceną, właściwościami smakowymi i odżywczymi a zasobnością naszej jachtowej kasy. Gdy natrafiliśmy na zgrabne, akurat trzyosobowe puszki ostroboka w sosie własnym, od razu wiedzieliśmy, że to jest to! Ryba była tłusta, smaczna, niedroga i w rezultacie stała się dla nas, na całe pół roku, podstawowym źródłem białka. Chilijski ostrobok uratował również od śmierci głodowej załogę dalmorowskiej „Lyry” dowodzonej przez kapitana Władysława Chruszcza:

Gdy przyszedł nakaz opuszczenia WOC-u poszliśmy do Guayaquil, gdzie dokonana została wymiana załogi. Kończył się nam prowiant, ale nie było środków, by zakupić jedzenie w Ekwadorze. W przedsiębiorstwie uznano, iż każdy statek ma zwykle jakieś rezerwy i że dzięki nim powinniśmy dopłynąć na Falklandy do bazy, gdzie było zaopatrzenie. Mimo wysiłków kucharzy zaczął nam powoli zagładać w oczy głód. Nie wiem, co by było, gdyby nie zaciąg zrobiony w sąsiedztwie Chile, w którym znalazło się kilka ton dorodnego ostroboka i makreli. Gdy dopłynęliśmy do bazy, ochmistrz zawołał mnie do chłodni prowiantowej, gdzie na środku leżała kupka kości – wszystko, co zostało z naszych zapasów! Jeden dzień dłużej, a „Lyra” przeszłaby do historii jako pierwszy polski statek rybacki, na którym z upodobaniem uprawiano ludożerstwo. Wiem, że załoga usiłowała już nawet stworzyć społeczną kolejkę.

W wodach Chile był ostrobok, ale łowienie go to już była wyższa szkoła jazdy! Bardzo szybko się o tym przekonał kapitan Wiesław Ciesielski:

Dowodziłem „Perseusem”, po opuszczeniu Aleutów znaleźliśmy się na południowo-wschodnim Pacyfiku z poleceniem, by podjąć połowy ostroboka poza strefą wód należących do Chile. Okazało się, że poławiają tam Rosjanie, ale z początku zupełnie nie udawało się z nimi nawiązać kontaktu. Nie odpowiadali ani na ukafce, ani na dużym radio. W jakiś sposób dotarło do nas, że mają kłopoty z ustalaniem pozycji, my mieliśmy nawigację satelitarną, zaczęliśmy podawać im koordynaty. W czasie rozmowy z jednym z kapitanów wyszło, że jesteśmy starymi znajomymi. Popłynęliśmy do nich szalupą i wtedy zobaczyliśmy, że ich statek ma silnik o mocy powyżej 5000 KM (nasz był znacznie słabszy), a rozwarcie pionowe sieci wynosi 70-90 m! Duża szybkość trałowania i duży otwór wlotowy sieci gwarantowały sukces. Ostrobok reaguje na sieć i przez kilka pierwszych sekund jest w stanie uciec z pułapki. Jeśli wtedy zdołamy go zatrzymać, jest nasz. Dostaliśmy rysunki sieci, które wysłaliśmy szyfrem do kraju, nie chcieli tam wierzyć, ale po pewnym czasie przyjechał kapitan Kopański ze „sprzętowcami” z MIR-u i zaczęliśmy łowić.

W tym czasie na „Włóczniku” z kapitanem Janem Ginterem przebywali Zygmunt Kwidzyński i Władysław Burawa:

Pracowaliśmy nad wprowadzeniem do eksploatacji włoków z czterema rozpornicami. Rozwiązanie to opracował zespół z Wydziału Rybactwa Morskiego Akademii Rolniczej w Szczecinie w składzie: Zygmunt Kwidzyński, Piotr Nowakowski i Henryk Sendlak. Mimo iż kapitan Ginter popisywał się swoim kunsztem rybackim i wykazywał maksimum cierpliwości, coś nam nie wychodziło, plątała się zbyt duża ilość lin, przeszkadzał kabel echosondy sieciowej. W trakcie kilku nieudanych prób zauważyłem, że niewielkie, pomocnicze rozpornice górne zostały bardzo dobrze zaprojektowane i podczas pracy zachowują się bezbłędnie. A gdyby tak odpowiednio je powiększyć i równocześnie zrezygnować z desek dolnych? Porozumieliliśmy się drogą radiową z Piotrkim i Heńkiem, którzy natychmiast zbudowali w kraju nowe deski trałowe. To był strzał w dziesiątkę! Rozwiązanie zostało opatentowane, nowa konstrukcja weszła do wyposażenia naszych statków.

Południowo-wschodni Pacyfik to rejon trudnych warunków połowowych, „ryczące czterdziestki” lub co najmniej ich sąsiedztwo, potężny Prąd Humboldta i otwarty ocean, gdzie w przypadku ciężkiego sztormu trudno o jakiegokolwiek schronienie. Gdy pojawiały się awarie i trzeba było szukać pomocy w stoczni, najbliższe były porty chilijskie, do których wejścia broniły zarówno bariery polityczne, jak i te wznoszone przez naszych ministerialnych urzędników. Z jednej strony zagrożenie życia ludzi i bezpieczeństwo statku,

a z drugiej niewłaściwe oblicze polityczne kraju, w którym znajduje się najbliższy, odpowiedni port schronienia. Warszawa czuła o tyle rybołówstwo, o ile mogła się nim karmić. Rozwiązania i projekty choćby nie wiem jak były korzystne dla kraju, jeśli nie gwarantowały korzyści Warszawie, przepadały. Podczas zbierania materiałów do tych wspomnień wielu moich rozmówców z goryczą przypominało stracone okazje nawiązania dobrej współpracy rybackiej z Kanadą, Republiką Południowej Afryki i właśnie Chile. Zaraz na początku stanu wojennego wyjechali do tego kraju Jarosław Wdziękoński i Tadeusz Czerwiński z „Odry”. Wspomina Tadeusz:

W Santiago de Chile mieliśmy zaprzyjaźnioną firmę „Ultramar”, która wystarała się dla nas o wize. Celem naszej wizyty było podjąć starania o zgodę na wymianę załóg drogą lotniczą i remonty statków w miejscowych stocznich. Uważaliśmy, że łatwo dojdziemy do porozumienia, bo w obu naszych krajach rządziły przecież junty wojskowe. Tymczasem podczas wydanego dla nas obiadu wyczuwaliśmy jakąś rezerwę, chłód, a może nawet wrogość. Byliśmy nadal, mimo naszego udanego puczu wojskowego, traktowani jak komuniści. Któryś z gospodarzy powiedział nawet, że oni poradzili sobie z komunizmem za pomocą stadionów, na co ja przytomnie odpaliłem, że nasz sposób – „Solidarność” był znacznie lepszy. Wreszcie, by trochę rozładować atmosferę, powiedziałem, że polski komunizm jest jak rzodkiewka – w środku biały. Lody puściły. Podczas rozmów w czasie następnego dnia udało nam się załatwić wszystkie sprawy. Myślę, że mieli w tym dużą zasługę specjaliści pochodzenia niemieckiego, potomkowie emigrantów z lat trzydziestych, którzy w wielu firmach sprawowali funkcje kierownicze. Odwiedziliśmy Talcahuano i Punta Arenas, załatwiając obsługę naszych statków, z której mogliśmy korzystać przez kilka następnych lat.

Postój „Otoła” na doku w stoczni w Talcahuano wspomina Wojtek Seńków:

W porcie rzucała się w oczy dysproporcja między liczbą kobiet i mężczyzn. Oczywiście, płec piękna, wyjątkowo urodziwa, była w przewadze. Gdy próbowaliśmy sprzedawać nasze „towary eksportowe”, transakcje odbywały się zwykle w jakimś dziwnym miejscu z dala od ludzkich oczu, przy wyraźnych oznakach zdenerwowania miejscowych „biznesmenów”. Widać było, że ludzie są tutaj trzymani krótko. Na „Otołu” jednym z mistrzów przetwórci był Andrzej, człowiek o aparycji Gary Coopera, typ nordycki, wysoki, szczupły, o przystojnej twarzy, nad którą królowała srebrzysta, zaczesana na bok grzywa włosów. Andrzej władał doskonale niemieckim i hiszpańskim. Chodził zawsze wyprostowany, wojskowym, mocnym krokiem, niezależnie od procentowej zawartości alkoholu we krwi. Któregoś popołudnia nasz wachtowy ze zdumieniem zauważył wracającego z miasta Andrzeja, który

obojętnie minął nasz statek i tym swoim defiladowym krokiem skierował się wprost na trap chilijskiego okrętu podwodnego, stojącego nicopodal naszego trawlera. Zdecydowanym ruchem wyrzucił ramię w salucie wartownikowi, który najwyraźniej zglupiał, wyprężył się jak struna i... wpuścił go na okręt. Tam kolejny wachtowy wyprężony jak struna coś zameldował i puścił się biegiem do kiosku podwodniaka. Po chwili na pokład wyszli dwaj oficerowie, panowie wymienili saluty, Andrzej krótkimi zdaniami coś pogadał i razem zniknęli w środku. Napięcie na naszym statku rosnęło wraz z wydłużającym się czasem nieobecności majstra. Po dobrej godzinie pokazał się z powrotem w asyście chilijskich oficerów. Znowu saluty, prężenie postaw, w tył zwrot i nasz Andrzej dziarskim, wyciągniętym krokiem zszedł z pokładu. Oczywiście obojętnie minął nasz statek i pomaszzerował do miasta... Wieczorem, kiedy już znalazł się na pokładzie, nie bardzo chciał opowiadać, co prawda nie bardzo też i mógł. Dopiero na drugi dzień zdał nam dokładną relację, w jaki sposób on jako były oficer niemieckiego U-boota wizytował zaprzyjaźniony okręt podwodny. „Panowie, jak tam jest ciasno! To ja już wolę naszą przetrwórníę!”

Wojtek Zawadzki stał z powodu awarii prądnic w Valparaiso, kiedy wszedł tam „Zawisza Czarny”:

Żeglarze mieli jakiś problem, zepsuła im się toaleta próżniowa. Nowa, właśnie zakupiona nie pasowała, potrzebowali elektryka. Poszliśmy im pomóc, bo zanim zostałem rybakim, byłem żeglarzem na Jeziorze Charzykowskim i w głębi serca żeglarstwo tkwi we mnie do dzisiaj. Gdy byłem w Szkole Morskiej w Gdyni, wiosłowaliśmy na szalupach na trasie Gdynia-Sopot-Gdynia i po jednym z takich rejsów instruktor zaprowadził nas w miejsce, gdzie Teliga krzątała się przy swoim „Opty”. Byłem zaskoczony, bo my w szkole morskiej – wielka nauka, studia, praktyki, a taka kruszynka idzie dookoła świata?! Na „Zawiszy” spotkaliśmy Mieczysława Wachowskiego, znaną postać. Czulem, że elektryk Antoni Stepaniuk zaraz coś wywinie i rzeczywiście odezwał się do niego: „Ja to pana skądś znam?”. Wachowski na to: „Może z telewizji?”; „Chyba nie, bo ja mam za mały ekran!”. Żeglarze miło nas podejmowali, dowiedzieliśmy się, że pływają dookoła Hornu, aby więcej i więcej ludzi mogło to zaliczyć. Z mojego punktu widzenia jest to śmieszne i nie ma większego sensu. Jeśli płynięcie tamtędy wynika z założonej trasy, to w porządku, ale pływać tylko po to, by zaliczyć i wysłać esemesa: „Jestem przy Hornie”?! To już nie jest żeglarstwo, tylko zwykły jachting.

A o tym, jakie wówczas panowały w naszym kraju stosunki, niech świadczy następująca sytuacja. Do Włodzimierza Kłosińskiego, dyrektora Połowów w „Dalmorze” któregoś dnia zwrócił się kapitan jednego ze statków łowiących na Pacyfiku, na którym, na wysokości Talcahuano nastąpiła awaria układu napędowego:



Kapitan drogą radiową prosił o zgodę na odholowanie go do tego portu przez inny statek dalmorowski. W myśl zarządzenia powinienem uzyskać akceptację moich zwierzchnich władz. Mając kapitana na linii, zadzwoniłem z drugiego aparatu do ministerstwa. Kapitan czekając na unieruchomionym statku na jak najszybszą decyzję w sprawie udzielenia mu pomocy, był mimo woli świadkiem rozmowy z urzędnikiem, za którego do dzisiaj się wstydzę. Widząc, że rozmowa z ministerstwem do niczego nie prowadzi, zakończyłem ją po kilku zdaniach. Kazałem ratować statek, do ministerstwa zadzwoniłem jeszcze raz po godzinie 17.00, gdy już nikogo tam nie było i dopiero wtedy mogłem podjąć formalną decyzję o ratownictwie.

Spektakularną próbą poszukiwania nowych łowisk było wysłanie w 1976 roku przez PPDiUR „Odra” trawlera „Murena” na Morze Arabskie. Statkiem dowodził kapitan Feliks Jasiński, a ekipę naukową tworzyli pracownicy MIR-u: oceanograf Juliusz Kurowski i ichtiolog Wojciech Pelczarski, który wspomina ten rejs:

W grudniu 1976 roku, trawlerem-zamrażalnią „Murena” (typ B-23) ze świnoujskiej „Odry” płynęliśmy do Indii, aby przeprowadzić tam zwiad rybacki w ramach umowy polsko-indyjskiej. Byliśmy pierwszym polskim statkiem rybackim (nie licząc „Profesora Siedleckiego”), który przepłynął Kanał Sueski. Na Morzu Czerwonym przydarzył się nam przymusowy postój spowodowany awarią silnika głównego. Wyrzuciliśmy za burtę kilka haków z mięsem i zaczęliśmy łapać ryby. Wtedy po raz pierwszy zetknąłem się z takim bogactwem rekinów. Do portu docelowego – Bombaju przyплыliśmy w Sylwestra rano i wieczorem poszliśmy zwiedzać miasto, rozpoczynając od Wrót Indii i hotelu „Taj Mahal”, gdzie wstąpiliśmy na bal sylwestrowy, oczywiście bez zaproszeń, ale jako nieliczni biali weszliśmy bez problemu. Niesamowita mieszanina typów ludzkich na ulicach Bombaju, gorąco, najróżniejsze zapachy, bieda i bogactwo, to wszystko sprawiło na nas, szarych obywatelach PRL, ogromne wrażenie. Na łowiskach zachodniego szelfu Indii spędziliśmy w sumie prawie pół roku, poznając ogromną liczbę gatunków ryb i bezkręgowców i tylko dzięki dobrym atlasom rybackim FAO mogłem się w tym wszystkim jakoś poruszać. Łowiliśmy ogromne murenoszczuki z bardzo ostrymi zębami, 4-metrowe manty, nawet ogromne żółwie morskie. Gdy czasami zdarzało nam się zahaczyć „jednym skrzydłem” o wody płytkie, do sieci trafiały wielkie krewetki. W zaciągach było po 40-60 gatunków i wszystkie musiały być zarejestrowane. Trzeba było bardzo uważać, bo zawsze w oczkach włoka była masa jadowitych węży, które Hindusi-praktykanci precyzyjnie wyciągali i wrzucali z powrotem do wody. Miło i dobrze przebiegała współpraca z naukowcami indyjskimi. W sumie poznaliśmy ich kilkunastu, z niektórymi zaprzyjaźniliśmy się, a niektórzy nawet zaczęli mówić po polsku... Jakież było moje zdziwienie, gdy w latach dziewięćdziesiątych do mojego pokoju w MIR-ze przyszedł Hindus – znajomy

z „Mureny”. Witając się rzucił po polsku serią niecenzuralnych słów na dowód, że dobrze zna i pamięta nasze nauki. Okazało się, że jest członkiem delegacji indyjskiej, która miała zadanie nawiązać współpracę z MIR-em w sprawie połowów kryła na Antarktydzie. Znajomość gatunków ryb i bezkręgowców szelfu Indii, wyniesiona z tego zwiadu, była mi bardzo pomocna w późniejszej pracy biologa, badającego zasoby rybne wód Pakistanu, Omanu i Malezji, a nawet Australii. Po półrocznym pobycie na statku wróciłem do kraju, na moje miejsce przybył Krzysztof Zaczek.

W „Odrze” rezultaty rocznego zwiadu „Mureny” zostały ocenione na tyle pozytywnie, iż w jego wyniku doszło do powstania spółki polsko-indyjskiej „Kelbex”, w ramach której połowy podjęła w 1978 roku „Langusta” (typ B-18) dowodzona przez kapitana Stanisława Liwskiego. Ze strony MIR-u w rejsie uczestniczyli zamiennie Zbigniew Romer i Mirosław Wyszyński. Na „Languście” bosmanem był Edmund Szczerbicki:

Mimo iż na tych statkach była już klimatyzacja, gorąco i wysoka wilgotność dawały się nam we znaki. Szczególnie uciążliwy był okres monsunu. Trudno było sobie wprost wyobrazić, co musiała tu przeżywać pozbawiona klimatyzacji „Murena”. W ramach zawartej umowy mieliśmy część załogi hinduskiej, szkoliliśmy ich we wszystkich działach. Z wyładunkami chodziliśmy do Bombaju. To nie było akwen, gdzie mogłaby w przyszłości przypląć nasza flota. Asortyment połowów, zasobność łowisk, współpraca z łędem to wszystko było nie tak. Zapamiętałem za to dzień, kiedy uratowaliśmy dryfujący indyjski kuter z ośmioosobową załogą. Jednostka miała zepsuty napęd, ludzie byli skrajnie wyczerpani, bez wody i pożywienia od wielu dni. Wydarzenie to było opisywane w miejscowej i polskiej prasie, kapitan Liwski otrzymał od władz prowincji list z podziękowaniami.

O zwiadzie u zachodnich wybrzeży Indii mówi Tadeusz Czerwiński, który od strony lądowej zajmował się jego przygotowaniem i późniejszą współpracą z partnerem indyjskim:

Zwiad został przygotowany i sfinansowany w ramach porozumień międzyrządowych, przedsiębiorstwo nasze nie ponosiło z tego tytułu żadnych kosztów. W spółce „Kelbex” był podział ról, nasze statki łowiły, a sprzedają produkcję zajmowali się miejscowi. Naszym przedstawicielem był kapitan Marian Mondrzejewski, dobry rybak, ale raptus i w gorącej wodzie kąpany. Nasi partnerzy nie mieli głowy do handlu rybami, a Mondrzejewski usiłował ich skłonić do większej aktywności. W bardzo krótkim czasie na jego miejsce musieliśmy wysłać kapitana Edmunda Siemińskiego. Nowy przedstawiciel okazał się królem dyplomacji, zyskując powszechny szacunek i uznanie, wszystko potoczyło się nowym torem, tylko był jeden problem, mianowicie, nie było tam wystarczającej ilości ryb. Spółka „Kelbex” zakończyła swoją

działalność w 1978 roku.

W 1978 roku z przedsiębiorstwa „Gryf” wysłano w rejon Filipin dwa siostrzane statki B-418 III z zadaniem rozpoznania tamtejszych łowisk i nawiązania współpracy z Filipinami. Kapitan Henryk Poks prowadził „Bonito”, kapitan Antoni Łyżwa – „Delfina”. Statki zawinęły do Manili, podniesiono na nich banderę filipińską, zmieniono nazwę portu macierzystego, miejscowy biskup w obecności dyrektora „Gryfa” Józefa Baja dokonał poświęcenia i w ten sposób zawiązano polsko-filipińską spółkę rybacką. Podobnie jak podczas licencyjnych połowów na wodach Senegalu część załogi stanowili rybacy miejscowi. Mimo wcześniejszych obiecujących prognoz wynikających między innymi ze statystyk połowowych Filipin, na miejscu się okazało, że większość ryb pochodzi tutaj z połowów przybrzeżnych, dokonywanych za pomocą niewielkich jednostek. Nasze statki trafiały na nieoznakowany sprzęt wystawiany przez te małe łódki. Przebywający na burcie uzbrojeni wartownicy mieli stanowić ochronę przed piratami. Przez blisko pół roku prowadzono poszukiwania i połowy wokół Filipin. Ryby, na które natrafiano, nie były w stanie zapewnić rentowności przedsięwzięcia. Dokonano samolotowej podmiany załogi. „Bonito” przejął kapitan Jan Figus, „Delfina” kapitan Bogdan Dacko, kierownikiem zwiadu był Wiesław Gąsior. Anatol Magdziak był II oficerem na „Delfinie”:

Zapadła decyzja, by całkowicie zmienić rejon połowów i popłynąć na wody Australii. Idąc pomiędzy Sumatrą i Jawą, wyszliśmy na Ocean Indyjski i przy południowo-zachodnich brzegach Australii podjęliśmy połowy. Trafiliśmy na obfitość dorodnego ostroboka i szybko z ładunkiem wróciliśmy do Manili. W załodze mieliśmy Filipińczyków. Porównując ich z Senegalczykami czy Irakijczykami, uważam, że byli najlepsi, chętni do pracy i nauki. Niestety, słabi fizycznie, z trudnością operowali trzydziestokilogramowymi kartonami. Mimo to dobrze się z nimi pracowało, lubiliśmy ich a oni nas. W czasie któregoś z postojów w Manili nasz I oficer Leszek Strzechowski został poproszony przez jednego z filipińskich rybaków z pokładu, by był ojcem chrzestnym jego syna. Wybraliśmy się w trójkę, wszyscy elegancko w mundurach. Było tam sporo ludzi, rodzina, sąsiedzi, wszyscy uśmiechnięci, życzliwi, wypytawali nas o Polskę, dobrze się z nimi czuliśmy. Ponownie zaczęliśmy łowić, ale już na wodach Wielkiej Zatoki Australijskiej. Spotkaliśmy tam dwa angielskie statki rybackie, które dysponowały nawigacją satelitarną. Mieliśmy satysfakcję, kiedy okazało się, że nasze pozycje robione ze słońca są zgodne ze wskazaniami ich precyzyjnej aparatury. W połowach dominowały morszczuk i makrela, po zrobieniu ładunku poszliśmy do Singapuru. Na rynku azjatyckim liczy się cała ryba, na tusze i filety nie ma dużego zapotrzebowania, stawało się jasne, że

nasze statki nie są odpowiednio przystosowane, by produkować dla tamtejszego masowego konsumenta. Jeszcze raz zmieniliśmy rejon i przemieściliśmy się w Cieśninę Bassa. Udało mi się zlokalizować na południe od Melbourne ładne wypłylenie, gdzie była ryba. Wiesiek Gąsior nazwał je Anatol's Bank. Niestety, rozpoczęto tam budować wieże wiertnicze i Australijczycy dawali nam niedwuznacznie do zrozumienia, że teraz będzie tu wielka ropa, a nie rybołówstwo, trzeba się było wynosić. Szkoda, bo był tam ładny ostrobok. Było też sporo kalmarów, które niestety miały pasożyty. „Bonito” zaczął się sypać i wymagał remontu. Wróciliśmy dwoma statkami do Manili. Załogi wymieszano, jedna z kapitanem Figusem została na „Delfinie” i kontynuowała połowy, my popłynęliśmy przez Kanał Sueski do kraju. W Egipcie upał i obowiązkowa wycieczka do piramid, a na Bałtyku zima stulecia i statki idące w konwojach za lodolamaczami. Poszliśmy pod brzeg w dziewiczy lód, gdzie torując sobie własną drogę udawało nam się iść szybciej. Podwiesił się za nami jakiś maluch z serii bajkowej, może „Skrzat”, i w ten sposób wracając do domu, zrobiliśmy jeszcze jeden dobry uczynek. Jakiś czas po nas wrócił „Delfin”, spółka polsko-filipińska przestała istnieć.

W tym czasie łowiskami australijskimi zainteresował się również „Dalmor”. Na mocy podpisanego porozumienia z australijską firmą „Mauri Brothers and Thompson” w pierwszych dniach listopada 1979 roku wysłano w tamten rejon trawler „Denebola” (typ B-419). W trzyosobowej ekipie naukowej był Wojciech Pelczarski:

Do Australii, w rejs zwiadowczy w ramach umowy polsko-australijskiej, ruszyliśmy jesienią 1979 roku jako ekipa zwiadowców MIR-u, na pokładzie nowoczesnej przetwórni dalmorowskiej – „Deneboli”. Był to również bardzo ciekawy rejs, który nazwaliśmy „W 180 dni dookoła świata”, bo tyle dni trwał nasz rejs od wyjścia z Gdyni do przylotu do domu. Cały czas płynęliśmy i lecieliśmy na wschód: Gdynia-Australia-Peru statkiem, a resztę samolotem. Efektem tego było „zarobienie” jednego dnia w drodze do Peru, a ochmistrz „Deneboli” nie bardzo wiedział, jak ten dzień rozliczyć w prowiancie i w dewizach. Niestety, wyniki rybackie zwiadu były kiepskie, głównie z powodu restrykcyjnych warunków połowowych. Pomimo wysiłków szefa Działu Eksportu „Dalmoru” – Tadeusza Lępkowskiego, który starał się na lądzie w Australii, aby to złagodzić i znaleźć więcej ofert na nasze produkty, nie mogliśmy „rozwinąć skrzydeł” i „Dalmor” wycofał się z tej współpracy. W międzyczasie staliśmy się sławni w prasie i TV, bo uratowaliśmy 40-osobową załogę płonącego transportowca z 40 tysiącami żywych owiec, płynącego z Hobart do Pakistanu. Uratowaną załogę wysadziliśmy w Hobart, niestety owce poszły na dno razem ze statkiem i stały się łupem rekinów.

Współpraca „Dalmoru” z firmą „Mauri Brothers and Thompson” mimo

początkowych niepowodzeń trwała nadal. Pod koniec 1979 roku podpisana została umowa pomiędzy tą firmą a „Rybexem”, Zjednoczeniem Gospodarki Rybnej i „Dalmorem”. W jej wyniku powołano polsko-nowozelandzką spółkę rybacką „Polmark Fisheries” z siedzibą w Auckland. W pierwszych dniach października 1980 roku wypłynął z Gdyni wycarterowany przez „Dalmor”, a dowodzony przez kapitana Kazimierza Kopańskiego „Profesor Bogucki”. Statek płynął przez Kanał Panamski i gdy był już blisko Nowej Zelandii załoga przeżyła dramat związany z przejściem linii zmiany daty: zniknął nagle jeden dzień!! Co z dodatkiem dewizowym, urlopami, dniami wolnymi, rozliczeniem prowiantu...? Po tej prawie katastrofie statek szczęśliwie zacumował w Bluff, położonym na najdalszym cyplu Wyspy Południowej. Statek nosił polską banderę, choć jego portem macierzystym stał się Bluff. W początku grudnia „Bogucki” rozpoczął poszukiwania i połowy ryb na południowych wodach Nowej Zelandii. Prace prowadzono na podwodnych wzniesieniach i wokół wysp Campbell, Auckland, Snares i Antipodes, nie uzyskując zbyt interesujących wyników. W połowach dominowała ryba zwana tu *orange roughy* lub *ocean perch*, proponowane nazwy polskie: okoń pomarańczowy lub gardłosz atlantycki. Rejs zakończył się 29 marca 1981 roku w Auckland, gdzie dokonano podmiany załóg. „Bogucki” wchodząc do portu, niósł na rufie biało-czerwoną i w tym samym czasie płynął tamtędy swoim niewielkim jachtem żaglowym, mieszkający prawie od dziecka w Auckland, Jan Pąk. Prawie od dziecka... Trafiał tu ze Związku Radzieckiego uratowany przez armię generała Andersa. W dniu 31 października 1944 roku przyplłynął do Wellington na pokładzie amerykańskiego okrętu wojennego „General Randall” wraz 849-osobową grupą polskich uchodźców, wśród których było 734 dzieci, w tym 364 sieroty. Rząd nowozelandzki zorganizował dla nich obóz przejściowy w Pahiatua, położonym 130 km na północ od Wellington. Wszystkim przyznano natychmiast prawo stałego pobytu. Tak narodzili się „dzieci z Pahiatua”. Janka poznałem wiele lat później, gdy do Auckland dopłynąłem „Marią” i wśród wielu rozlicznych usłyszanych od niego historii, całkiem przypadkowo dowiedziałem się o spotkaniu z „Boguckim”:

Byłem na rybach i wracając do swojej mariny w Milford, przepływałem koło portu. Zwróciłem wtedy uwagę na duży, biały rybacki statek, któremu musiałem ustąpić drogi i zmienić hals. Na rufie miał polską banderę i nazwę naszego nowozelandzkiego portu Bluff! Zachodziły tu polskie statki handlowe, ale rybacy, tutaj?! Pomachałem im z bliskiej odległości, oni pomachali mnie. Któregoś dnia po pracy pojechałem do portu, by zobaczyć, czy to rzeczywiście byli Polacy. Trafiałem na straszne zamieszanie, wymieniały się załogi, wszyscy byli zajęci, a ja chciałem po prostu porozmawiać po polsku.



Jak mało brakowało, by Janek poznał wtedy ichtiologa, Tomka Linkowskiego, który przyleciał z podmiana:

To był mój najdłuższy lot w życiu. Leciliśmy item-62 przez Moskwę, Chabarowsk, Guam do Sydney. W Moskwie do załogi samolotu dodano dwóch „dozorantów”, których zadaniem było pilnować, abyśmy nad terytorium Związku Radzieckiego nie dopuścili się jakichś aktów dywersji i szpiegostwa. Leciliśmy stosunkowo nisko, nie mogłem nasycić oczu wspaniałymi widokami, legendarną tajgą, wstęgami ogromnych rzek i przestrzenią. Na pokładzie trwała pełna, gorąca integracja polsko-radziecka i gdy w Sydney przyszło nam się przesiadać na australijskie linie „Quantas”, którymi mieliśmy dolecieć do Auckland, poczuliśmy, mimo upału, wyraźny anglosaski chłód. „Profesora Boguckiego”, który był w czarterze „Dalmoru”, prawie nie poznałem. W przetwórni wszystko zostało wyłożone nierdzewką, sufit stanowiła plexi, zniknęły nawet najdrobniejsze ślady rdzy i odpryskująca farba, inne były toalety, umywalki, przy wejściu do przetwórni były wyłożone maty dezynfekcyjne. Niech Bóg broni, by ktoś zapalił papierosa lub postawił sobie z boku kubek z kawą! By produkować tutaj żywność, trzeba spełniać najwyższe wymagania w zakresie higieny. Dowodzenie statkiem przejął kapitan Maciej Jez i rozpoczęliśmy poszukiwania ryb. Wiedzieliśmy od poprzedniej ekipy o niezbyt zasobnych łowiskach południowych i postanowiliśmy przebadać wyniesienie ciągnące się od Christchurch na Wyspie Południowej, aż po wyspy Chatham. Na głębokości 1000-1200 m natrafiliśmy na duże koncentracje *orange roughy*, z których produkowaliśmy filety osiągające wyjątkowo dobre ceny. Z odpadów wytwarzano mączkę i cenny, jak z kaszalotów, olej. Jeszcze wtedy nie wiedzieliśmy, że mamy do czynienia z rybą żyjącą wyjątkowo długo, nawet do 120 lat i że w związku z tym jej połowy winny być bardzo dokładnie monitorowane. Na łowisku występowało mnóstwo ptaków, ogromne albatrosy, petrele, burzyki i nawałniki. Niezapomnianych przeżyć dostarczały obserwacje żerujących kaszalotów, które nurkowały na dużej głębokości. Kiedyś kwitło tu wielorybnictwo, w zacisznych zatokach powstawały faktorie wielorybnicze i osady. Pierwsza stolica Nowej Zelandii, Russel wyrosła na wielorybnictwie właśnie. Mówiono o niej „Hellhole of the Pacific”, co pozwala sobie wyobrazić, w jakim stylu załogi zachodzących tu wtedy statków łowczych oddawały się uciechom portowym. Łowiliśmy włokiem dennym, było sporo zaczepów, aż wreszcie któregoś dnia straciliśmy całą sieć wraz z linami trałowymi. Zapasowe włoki oczywiście były, ale okazało się, że takiego kabła w Nowej Zelandii nie ma i trzeba było czekać, aż zostanie dowieziony z jednej z australijskich kopalni. Staliśmy w Auckland, nawiązaliśmy kontakty z miejscowymi naukowcami zajmującymi się tematyką rybacką. Trzeba pamiętać, że była to połowa 1981 roku, sytuacja polityczna w Polsce była bardzo niepewna, rosło napięcie, rósł nasz niepokój o najbliższych pozostawionych w domu. W telewizji nowozelandzkiej pokazywano rozmieszczenie pancernych jednostek

radzieckich przy granicy z Polską, niektórzy członkowie załogi zaczęli nawet myśleć o tym, by nie wracać. W połowie września przyleciała podmiana. Kompletując bagaż, staraliśmy się, aby jego zawartość zawierała to, czego brakowało w kraju. A że w Polsce panowała nędza, wobec tego w naszych pakunkach znalazło się wszystko: kompoty, przetwory mięsne, świece, proszek do prania... Problem pojawił się przy wsiadaniu do australijskiego samolotu i odprawie bagażu, którego mieliśmy znaczne nadwyżki. Później był już znajomy il-62 w Sydney, znów długi, za długi lot, łagodzony jedynie przez pełną polsko-radziecko-rybacką integrację. Gdy wylądowaliśmy, wraz z powitaniem zważyło się na nas tysiące informacji, wszędzie wyczuwało się nienaturalne podniecenie i niepokój. Protesty, strajki, rozmowy, prowokacje, informacje agencji TASS, braki na rynku, oczekiwania, by „na sklep coś rzucili”. A jeszcze niedawno byliśmy w pięknym, spokojnym kraju wśród pogodnych, uśmiechniętych Kiwi, bo tak nazywają siebie Nowozelandczycy.

„Profesor Bogucki” z początkiem września został przez „Dalmor” odkupiony od Morskiego Instytutu Rybackiego i dowodził nim znów kapitan K. Kopański. Z radiowych kontaktów z krajem i innych informacji docierających na statek wiadomo było, że w kraju sytuacja komplikuje się coraz bardziej i że prędzej czy później musi dojść do jakichś wydarzeń. W dniu 13 grudnia „Bogucki” stał w Bluff, kiedy nagle wszelka łączność z krajem została przerwana. Przywrócono ją dopiero po czterech dniach i wtedy przyszła dyspozycja, by się udać do irańskiego portu Bandar-e Abbas i tam dokonać wymiany załogi. Zanim jeszcze statek opuścił Nową Zelandię w dniu 22 grudnia, zeszło z niego trzech członków załogi. Na statku rozpoczęto przygotowania do pierwszej w morzu wojennej Wigilii. Taki był koniec spółki „Polmark Fisheries”. Powrót polskich trawlerów na łowiska nowozelandzkie nastąpił po 10 latach. Wiosną 1992 roku PPDiUR „Dalmor” przekształcono w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa, a na jej prezesa powołano Włodzimierza Kłosińskiego. Był to okres niezwykle trudny dla całego naszego rybołówstwa dalekomorskiego, także dla „Dalmoru”, a mimo to W. Kłosiński potrafił w tych warunkach być: „zawsze pogodny, uśmiechnięty, życzliwy, otwarty dla ludzi, punktualny, o nienagannej prezencji i manierach, cieszący się szacunkiem załogi i całego środowiska”. W 1995 roku przyznano mu tytuł „Dżentelmena Roku”, a w 1997 – „Homo Popularis 96”. Jedną z jego pierwszych, jak się później okazało, trafnych decyzji było podpisanie w maju 1992 roku porozumienia z firmą z Christchurch, która wykupiwszy od rządu licencję na odłowienie określonej ilości ryb, odstąpiła prawo połowu „Dalmorowi”. Do realizacji porozumienia wyznaczony został „Dalmor II”,

który bazował w Lyttelton, na północ od Christchurch. Statek nosił banderę maltańską, a jego portem macierzystym była La Valetta. Później poławiali tu jeszcze „Alphard”, „Atria” i „Acamar”. W następnym roku porozumienie z firmą „Sealord” z Nelson podpisał „Gryf”. Pierwszym statkiem, który pojawił się w tym porcie, była „Aquila” dowodzona przez kapitana Feliksa Michniewskiego:

W 1992 roku zeszliśmy z Morza Ochockiego i zostaliśmy skierowani do Vancouver i Ulsan na remont. Zamontowano nam najnowocześniejszy system nawigacji satelitarnej, komputer pokładowy ze zbiorem map, radary, echosondę sieciową bezkablową (wymóg organizacji zajmujących się ochroną ptaków). Przebudowana została przetwórnia, tak by spełniała wymogi nowozelandzkiej inspekcji sanitarnej dotyczące produkcji żywności. Teraz więc zamiast przetworni mieliśmy na statku laboratorium. Jeszcze podczas wstępnych rozmów prowadzonych z kontrahentem nowozelandzkim twierdziliśmy, że gotowy, najlepszy z możliwych produkt jesteśmy w stanie przygotować w morzu, na naszym statku i w ten sposób możemy być konkurencyjni dla przetworni lądowych, do których ryba dociera dopiero po pewnym okresie składowania. Rozpoczęliśmy połowy na wyniesieniu Chatham. Podstawowym gatunkiem była miruna zwana tutaj *boki*, czasami pojawiał się morszczuk i seriola. Prawdziwym rarytasem, niestety bardzo rzadkim, był strojnik, przypominający ogromnego, „skróconego” karpia. Łowiliśmy na dużych głębokościach 800-1200 m. Mieliśmy na burcie obserwatorów z Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa (MAF), „Sealorda” i czasami z ochrony środowiska, którzy pilnowali, by połowy odbywały się zgodnie z przepisami. Filety w Nowej Zelandii powinny posiadać otrzewną. Wszystko co złowiono, było zapisywane, nawet 50 kg ryb, które szły do kuchni. Po złowieniu ryba mogła być przetwarzana w przetwórni tylko przez 4 godziny, po czym następowało gruntowne mycie wszystkich urządzeń wodą pod ciśnieniem z dodatkiem środków myjących. Mączkę robiliśmy tylko z odpadów, tak że mogła pracować jedna mączkarnia. Niektóre przepisy, których mieliśmy przestrzegać, wydawały się nam trochę nie z tej ziemi. Czas trwania zaciągu nie powinien przekraczać trzech godzin, a co robić, jak w tym czasie nie było żadnych wejść ryb do sieci? Inny problem to długi czas wydawania i wybierania w związku z połowami na dużej głębokości. Zaczęliśmy później liczyć czas trałowania od „winda stop”. Problemem był też brak właściwych sieci dennych, na których zakup nie starczało pieniędzy. Przekonstruowaliśmy więc sieci pelagiczne, dodając im bobiny i odejmując latawce, by w ten sposób przystosować je do połowów dennych. To była nauka całkiem nowego rybołówstwa.

Podczas pierwszej podmiany kapitana Michniewskiego zmienił kapitan Anatol Magdziak:

Felek, od którego przejmowałem statek, przekazał mi mnóstwo informacji, ale były to tylko słowa, praktyka zaczęła się na łowisku. Zaraz na początku pojawiły się kłopoty, z którymi nie mogliśmy sobie poradzić. Na głębokości 200-600 m w toni wodnej występowały „ogórki morskie”, nie wiem, co to było, tak je nazwaliśmy. Wydłużone i twarde jak strzykwki osiągały długość do 60 cm, załamywały się i wieszały na oczkach sieci, całkowicie ją zapychając. Powstawały straty w sprzędzie. Usiłowałem dowiedzieć się, jak radzi sobie z tą sprawą łowiący na tym samym łowisku „Dalmor”, ale jakoś nie mogliśmy się domówić. W pobliżu łowił też rosyjski „Meridian” i gdy zacząłem rozmawiać z jego kapitanem wyszło na jaw, że znamy się od blisko trzydziestu lat! W 1965 roku ze słuchaczami Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego i Szkoły Morskiej w Szczecinie popłynęła do Murmańska „Łużyca”. W poprzednim roku studenci tamtejszej Szkoły Morskiej odwiedzili Szczecin. W ten sposób poznaliśmy się z Siergiejem – Gruzinem. W Murmańsku powitała nas orkiestra, stanęliśmy przy nabrzeżu pasażerskim. Nasza szkoła wypadła wtedy najlepiej podczas defilady pierwszomajowej. Był z nami Bogdan Czubasiewicz, który miał o naszym rejsie pisać reportaże, niestety słabo mówił po rosyjsku i zabierał mnie wszędzie ze sobą jako tłumacza. Z Bogdanem dni trwały bardzo długo, a dochodziły jeszcze do tego białe noce. Odróżniliśmy się strojem, więc czasami na ulicy zaczepiali nas mieszkańcy, chcąc porozmawiać, czy po prostu postawić nam kieliszek wódki. Spotkalśmy lekarza i sanitariusza, którzy wyzwalali Szczecin. Zapamiętałem ich wszystkich jako bardzo serdecznych ludzi. I teraz nagle takie spotkanie!! Pogoda była dobra, wyrzuciliśmy odbijacze i zacumowali do siebie. Ten wielki barczysty facet na skrzydłe „Meridiana” to był Siergiej?! Ja pewnie też się trochę zmieniłem. On łowił już tutaj od pięciu lat, ja stawałem pierwsze kroki. Przy gruzińskim koniakowi i szczecińskiej trzydziestoletniej „Starce”, bo wyciągnąłem, co miałem najlepszego, odbyliśmy przemiłe spotkanie. Następnego dnia Siergiej podał mi trasy, jak chodzić, gdzie wydawać, zaznaczył zaczepy. Przystał mi też swojego trałmajstra, który pokazał, jak siatkę wzmocnić i przekonstruować. Dzięki Siergiej! Łowiąc na tamtych wodach, zaliczyłem jeszcze jedną udaną akcję, naprawdę ratowniczą. Dla „Sealorda” pracował w czarterze chiński trawler, zakupiony w NRD, „Tay-Xin”. Poławiał po wschodniej stronie Wyspy Północnej, kiedy w maszynie wystąpiła awaria. Zaczęło go nieść w kierunku brzegu. Byłem przy Wyspie Południowej w odległości około 200 mil morskich od miejsca awarii, kiedy otrzymałem z „Sealorda” propozycję z tych nie do odrzucenia, by udać się na północ i wziąć na hol chińską jednostkę. Gdy przybyłem na miejsce, okazało się, że sytuacja jest już bardzo groźna, byliśmy w pobliżu przybrzeżnych skał i płyczn, wyglądało, że starczy nam miejsca i czasu tylko na jeden manewr, który musi być udany! Chiński kapitan nie mówił po angielsku, tłumaczem był oficer polityczny, który, chyba przed swoją załogą udawał, że ten język zna. Przypomniałem sobie pismo obrazkowe ludów pierwotnych, rozrysowałem

cały plan akcji i wysłałem im faksem. W ten sposób się porozumieliśmy i akcja została zakończona powodzeniem. Z uratowanego statku przyszło podziękowanie z załącznikiem. Piwo wypiliśmy, a chińską wódką katowałem ludzi, którzy mi w rejsie podpadli. Chiński kapitan został odwołany do kraju, mówiło się, że jeśli miał szczęście, to poszedł siedzieć. Oczywiście, tradycyjnie już były problemy z wynagrodzeniem za ratownictwo.

Przez kilka lat pracował tu na gryfowskich statkach kapitan Michał Starosta:

Łowiliśmy razem z Japończykami, Chińczykami, Koreańczykami, Ukraińcami i Rosjanami. Ale to przede wszystkim ci ostatni wprowadzali nas w tajniki nowozelandzkiego rybołówstwa. Oczywiście wiele pomógł nam nasz rybacki nos, sprawdzony na niejednym łowisku. Z każdym rokiem wiedzieliśmy więcej. W okresie od grudnia do lutego poławiało się na grzbiecie Chatham. Były to głębokowodne połowy dennie, w których dominowała miruna. W następnych miesiącach, przez Cieśninę Cooka przechodziliśmy na Morze Tasmana, gdzie przy północno-zachodnich brzegach Wyspy Południowej łowiliśmy pelagicznie ostroboka i makrełę. Pod koniec lipca zaczynało się tarło miruny przy kanionie na południe od Greymouth. Tu można było dobrze zarobić, bo oprócz filetów pozyskiwaliśmy też ikrę. Czasami udawało się tam łowić aż do września. Gdy miruna kończyła się, szliśmy na południe, na połowy kalmarów w rejonie wyspy Stewart i znów wracaliśmy na grzbiet Chatham. Kiedyś, gdy nie było zapotrzebowania na kalmary, popłynąłem na południe pod Antarktydę i tam zrobiłem pozalimitowy ładunek błękitka, bez pasożytów! W tym czasie na jednym z dużych nowozelandzkich trawlerów był kapitanem, mieszkającym w Wellington Zbyszek Piątek, sympatyczny i koleżeński, wielokrotnie pomagał nam w różnych sytuacjach. W Nelson, gdzie mieściła się nasza baza, mieliśmy przybrany rodzinny dom. Państwo Nawroccy wspaniale opiekowali się nami, załatwiali dziesiątki spraw, zapraszali do siebie, pozwalając choć na krótko pobyc w normalnym świecie. „Awior” pozostawał na wodach Nowej Zelandii do 1998 roku, dwa lata później zakończyła tam swoje połowy „Aquila”. Statek i ja przy okazji, zostaliśmy uhonorowani przez kierownictwo „Sealorda” pięknym proporcem i listem gratulacyjnym, które były wyrazem najwyższego uznania dla jakości wytwarzanych przez nas produktów. Po wycofaniu się statków „Gryfa” pozostały w tamtym rejonie tylko statki „Dalmoru”.

Mimo podejmowania różnorodnych przedsięwzięć mających za cel otworzyć dla polskiego rybołówstwa odległe łowiska, Ocean Atlantycki z tej racji, że położony najbliżej, przez cały czas pozostawał w sferze zainteresowań naszych badaczy i zwiadowców. Były tu dostępne wody poza strefą 200 mil morskich, ogromne przestrzenie oceanicznych głębin, niewielkie powierzchnioowo wypłycenia i duże grzbiety śródoceaniczne. Wcześniej, zanim jeszcze



nastąpiło zawłaszczenie łowisk przez kraje nadbrzeżne, wręcz do dobrego tonu należało, by statki udające się na łowiska afrykańskie przesondowały po drodze wzniesienia podwodne pomiędzy Półwyspem Pirenejskim a Maderą i Kanarami. Gdyby coś się dało złapać, można by rozpocząć choćby produkcję mączki rybnej. W 1974 roku, gdy płynęliśmy „Langustą” na połowy sardynki, po przebadaniu wzniesień podwodnych Unicorn i Seine, na Dacia trafiliśmy na gęste zapisy. Sieć była przygotowana do wydania, nawróciliśmy i po dwóch ładnych wejściach kapitan Siemiński kazał wybierać. Sukces okazał się połowiczny, choć wór był pełen, ale niestety – bekaśnika (*Macroramphosus scolopax*). Mała, cholerna, kilkucentymetrowa, czerwona rybka z długim ryjkiem i wielkim, twardym kolcem w płetwie grzbietowej, absolutnie do niczego się nie nadawała. Na mączkę była za twarda i za tłusta, a za to bardzo skutecznie zapchała nam oczka w sieci. Resztki tego zaciągu zostały wypłukane dopiero w rejonie Sahary Hiszpańskiej, gdy zaczęliśmy łowić sardynkę. Inni miewali czasami więcej szczęścia i łapali tu makrele lub ostroboki. W okresie nieco późniejszym rejon ten został poddany systematycznym, planowym działaniom zwiadowczym. W 1976 roku „Profesor Siedlecki” dowodzony przez kapitana Mirona Babiaka, prowadził tu poszukiwania koncentracji ryb. W 1977 roku należący do „Gryfa” „Admirał Arciszewski”, którym dowodził kapitan Janusz Kozłowski, z zastępcą kapitana ds. zwiadu Stanisławem Kasperkiem, odbył dwa rejsy zwiadowcze w rejon podmorskich wzniesień kanaryjsko-maderskich i azorskich. W następnym roku poszukiwania w tym rejonie prowadziły statki „Profesor Bogucki” i „Foka”, a „Profesor Siedlecki” w ramach I międzynarodowej ekspedycji „Otwarty ocean” prowadził, na przełomie lipca i sierpnia, rozpoznanie zasobów ryb i kalmarów w wodach otwartych Zatoki Gwinejskiej. Uczestniczące w tej ekspedycji „Szczytno” w lipcu i sierpniu rozpoznawało możliwość prowadzenia połowów kalmarów na dziggi i tuńczyków na takle poza 200-milowymi strefami Senegalu, Mauritani, Maroka, Wypś Zielonego Przylądka i Azorów. W 1979 roku podobne prace poszukiwawcze prowadziły: „Gopło”, „Wigry” i „Murena”. W 1980 roku poszukiwania poza strefami państw afrykańskich prowadziły „Kunatka” i „Granik”. W pracach badawczych prowadzonych w strefie równikowej uczestniczył Wojciech Pelczarski:

„Wieczno”, bardzo dzielny i zasłużony statek MIR-u, z racji swej budowy był predestynowany do połowów takłowych dużych ryb pelagicznych: tuńczyków, marlinów, włóczników i rekinów, które można było swobodnie łowić na niezawłaszczonych obszarach mórz i oceanów. Zakupiono w Japonii potrzebny sprzęt połowowy, przebudowano statek, przeszkolono załogę i w



„Columba” w Cristobal – fot. T. Sobieszcański



Śluza w Kanale Panamskim – fot. W. Seńków



Rybacki zawrót głowy – fot. W. Blady



Ale kicha! – fot. W. Blady

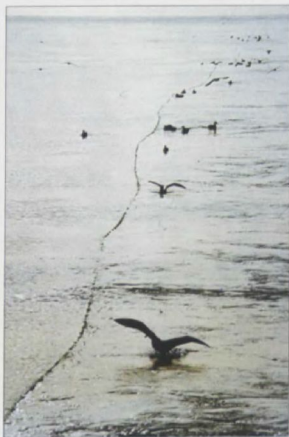


Załoga „Columby” na przełęczy Abra Anticona w Peru – fot. T. Sobieszcański



Poczta Morska z jachtu „Maria”





Ptaki przy wydawanych pławnicach  
– fot. W. Seńków

Naprawa pławnic – fot. W. Seńków





Wracaj na wolność – fot. W. Seńków



Samolot Coast Guardu – fot. W. Seńków





Próbné połowy rekinów na „Wiecznie” – fot. W. Blady



Obfity połów *orange roughy* – fot. T. Linkowski



Piękne okazy strojnika – fot. K. Kołodziej



Gdynia – witajcie w domu – fot. T. Sobieszczański





Opuszczenie bandery na „Profesorze Siedleckim” – fot. R. Ludwig



Taki widok w Gdyni to już historia – fot. T. Sobieszcański

latach 1981-1985 odbyły się cztery rejsy zwiadowcze. We wszystkich rejsach jako jeden z nielicznych w MIR-ze, brałem udział. Połowy odbywały się w strefie przyrównikowej Atlantyku, słońce cały dzień pionowo prażyło na pokładzie, a spanie w nieklimatyzowanej kabinie wymagało pewnej odporności, ale człowiek był wówczas młody. Miałem koję nad agregatem prądotwórczym, który nie dość, że wytwarzał wibracje i hałas, to jeszcze produkował masę ciepła, więc termometr położony na koi pokazywał 42°C. Łowiliśmy te duże ryby takłami, czyli longliną o długości około 60-70 kilometrów, która miała 600-1200 haków z przynętą: makrelą, kalmarami, sajra, a nawet poczciwym śledziem. Zestaw umieszczaliśmy na głębokości około 90 metrów, pod pierwszą termokliną. Wystawianie nocą trwało około 3-4 godzin, natomiast wybieranie 8-10 godzin, a bywało również i całą noc, jak w przypadku 430-kilowego marlina, który ciągnął linę w głąb niczym łódź podwodna i kapitan z załogą musiał dokonywać bardzo precyzyjnych manewrów, aby liny nie zerwać. Bywały i inne wielkie okazy, jak ponad 200-kilowy opastun, 175-kilowy tuńczyk żółtopłetwy, czy ogromny rekin grenlandzki, a także kilka żółwi, które chcieliśmy w basenie na pokładzie dowieźć dla akwarium MIR-u, ale po drodze nie wytrzymały stresów i temperatury. W trakcie rejsów „Wieczna” i „Kolenia” na rekiny i tuńczyki, „przez moje ręce” dosłownie i pośrednio przeszło kilka tysięcy rekinów, zarówno wyciągniętych na pokład, jak też oznakowanych i wypuszczonych z powrotem na wolność. Amerykańscy naukowcy, dla których te ryby znakowaliśmy, poinformowali nas, że pierwszy rekin, którego wędrówka z półkuli północnej na południową została potwierdzona, pochodził z naszego znakowania. Dużą atrakcją rejsów były ciekawe i egzotyczne porty, jak Dakar, Recife, a zwłaszcza Las Palmas, gdzie oficjalnie sprzedawaliśmy ładunek za dewizy. Nieoficjalnie „oddawaliśmy w dobre ręce” wyprodukowane przez nas suszone płetwy rekinów i z tego mieliśmy dodatkowy, znaczący zarobek, który od razu zamieniany był na biznes, czyli towary o dobrym wówczas „przebicium” dewizowym w kraju. Gorzej było z zebraniem ogromnym i unikatowym materiałem badawczym, który z uwagi na ówczesną politykę nie został w pełni wykorzystany i powstało z niego tylko kilkanaście publikacji, jedno magisterium i doktorat. Bardzo specjalną publikacją, która będzie z upływem czasu nabierać coraz większej historycznej i dokumentacyjnej wartości, był film nakręcony podczas naszych połowów w 1983 roku przez Ryszarda Wyrzykowskiego z Wytwórni Filmów Dokumentalnych w Łodzi.

Od grudnia 1986 roku do lutego 1987 roku w środkowowschodniej części Atlantyku, poza strefą Azorów, Madery, Wysp Kanaryjskich i Zielonego Przylądka prowadził zwiad takłowo-wędowo-pławnicowy, należący do „Odry” burtowiec B-20 „Gopło”.

Oddzielny rozdział w poszukiwaniach zasobów ryb i bezkręgowców poza strefami 200 mil morskich stanowiły atlantyckie badania prowadzone



z pokładu „Profesora Siedleckiego”. Były to rejsy międzynarodowe, które odbywały się w ramach tzw. Sześcioporozumienia Rybackiego państw bloku wschodniego. W 1984 roku od połowy lipca do połowy października statek dowodzony przez kapitana Ryszarda Ludwiga, prowadził badania w rejonie pomiędzy Półwyspem Iberyjskim a Azorami, starając się określić możliwości połowów makrelosza, ostroboków, drobnych ryb mezopelagicznych i kalmarów. Kierownikiem naukowym tego pierwszego rejsu był Tomasz Linkowski:

Stosując modną obecnie retorykę, można powiedzieć, że amerykańskie restrykcje nałożone na polskie rybołówstwo za stan wojenny wepchnęły nas głębiej w objęcia towarzyszy z Sześcioporozumienia Rybackiego. O ile pozorna współpraca w ramach tego socjalistycznego potworka nie była szczególnie szkodliwa dla naszych przedsiębiorstw dalekomorskich, to jakąś działalnością należało się jednak wykazać. „Padło na naukę”, Morski Instytut Rybacki w Gdyni i oczywiście statek MIR-u „Profesor Siedlecki”. Być może, z dzisiejszej perspektywy nie należy tej współpracy wspominać jedynie w ciemnych kolorach, jako że w połowie lat osiemdziesiątych zaczynało już brakować pomysłów i pieniędzy na wykorzystanie flagowego statku polskiej nauki rybackiej. A tak, dzięki propozycjom nie do odrzucenia z samego VNIRO (radziecki odpowiednik MIR-u) w latach 1984-1986 zorganizowaliśmy trzy rejsy „Profesora Siedleckiego” w poszukiwaniu niewykorzystanych zasobów rybackich poza strefami ekonomicznymi na obszarze północnego Atlantyku. W tym rejsie w trzydziestoosobowej ekipie naukowej „Siedleckiego” 12 osób stanowili przedstawiciele NRD (6), Kuby (4) i ZSRR (2). Wysłanie swoich naukowców na pokład statku należącego do kraju, w którym niemal udało się obalenie socjalizmu, wymagało od rządów wymienionych bratnich państw nie lada odwagi lub co najmniej dobrego zabezpieczenia przed demoralizacją ze strony niepewnych ideologicznie Polaków. Również z sympatiami pomiędzy odgórnie zaprzyjaźnionymi nacjami bywało różnie. Zapowiadał się więc „ciekawyy” rejs...

Pierwszy konflikt pojawił się w trójkącie polsko-kubańsko-rosyjskim. Ekipy NRD i Kuby zaokrętowały w Rostocku, a dwójkę Rosjan mieliśmy przejąć na morzu w pobliżu Wysp Kanaryjskich. Do tego czasu pozostała ekipa miała już swoje miejsca pracy w laboratoriach statku. Jeden z Rosjan, dr Rudolf Burukowski, światowego formatu specjalista od skorupiaków głębowodnych miał wspólnych znajomych z naszym „kalmarologiem” Markiem Lipińskim. Okazało się, że potrzeby w zakresie stanowiska pracy Burukowskiego stwarzały konflikt z szefową zespołu kubańskiego, na łdzie kierowniczką sekcji współpracy zagranicznej w instytucie w Hawanie. Marek ze specyficznym sobie wdziękiem nosorożca polecił Kubance ustąpić miejsce w laboratorium, by stworzyć odpowiednie warunki Rudolfowi. Protestom

i szlochom nie było końca. Wreszcie, gdy delikwentka nieco się uspokoiła, przez łzy wyrzuciła z siebie: „Fidel by nigdy tak nie postąpił”. Ale to był tylko początek. Później już Kubańcy bardziej byli zainteresowani nocnymi porcjami niż czymkolwiek innym, bo pełne brzuchy zawsze łagodzą obyczaje. Ale do czasu. Na skutek niedomkniętego luku w pentrze przy nieco wyższej fali zalaniu uległa tzw. „murzyńska dzielnica” (nazwa ta była w użyciu na długo zanim Kubańcy brali udział w rejsie!) – szereg kabin na pokładzie głównym, w pobliżu kantyny ochmistra Pytki, rejon w którym nie było słychać pracy silników i kołysanie było najmniej dokuczliwe. Cała woda zebrała się w najbardziej rufowo położonej kabine jednego z Kubańczyków, którego w zaistniałej sytuacji należało czasowo wykwaterować. W pozostałych kabinach był komplet, a jedynie dwóch miowców miało jedyńki, wspomniany Marek Lipiński i późniejszy poseł ZChN-u do sejmu doc. Marian Szatybelko. Musiałem podjąć decyzję, do kogo dokwaterować Afro-Kubańczyka. Marek, z którym często publicznie darłem koty, był jednak moim najbliższym przyjacielem i wsparciem w trudnych chwilach rejsu. Pomyślałem o docencie, który zajmując się sprawami techniki połowów, bezpośrednio współpracował z „zalonym” Kubańczykiem. Taka decyzja wydawała mi się naturalna. Zapomniałem jednak, że pod pozorem harmonijnej współpracy merytorycznej pomiędzy nowymi lokatorami kabiny mogą się tać głębokie konflikty ideologiczne. Przecież nasz kubański kolega wszem i wobec oświadczał, że on ocenia ludzi wyłącznie po ich stosunku do rewolucji. Docent Szatybelko z pewnością do rewolucji odnosił się co najmniej z rezerwą, a cała jego kabina była udekorowana świętymi obrazkami oraz podobiznami Jana Pawła II. Na wieść o mojej decyzji docent zamknął się w kabine i przestał pojawiać się nawet na posiłkach. Wolał pewnie umrzeć z głodu niż wpuścić do siebie rewolucjonistę. Kubańczyk spał czasowo w laboratorium, ale po dwóch dniach pata do negocjacji zabrał się kapitan Ludwig i jakoś udało mu się udobruchać docenta, który wspaniałomyślnie zgodził się na czasowe przygarnięcie do kabiny swego współpracownika z pokładu. Najważniejsze, że znowu zaczęliśmy widywać go w mesie. Tydzień minął szybko i Kubańczyk wrócił do wyremontowanej i wysuszonej kabiny, a obaj przymusowi współlokatorzy pozostali przy swoich światopoglądach.

Ekipa niemiecka to zupełnie inna historia. W tym przypadku integracja nastąpiła bardzo szybko, głównie z powodu zapasu piwa, w które Niemcy byli z urzędu wyposażeni na rejs. Szybko jednak dano nam do zrozumienia, że w ekipie tej funkcja kierownika jest, co najmniej, dwuznaczna. W efekcie o ile tylko było to możliwe, staraliśmy się go towarzysko bojkotować. W dniu święta narodowego NRD, które wypadło w trakcie rejsu, poproszono mnie o zorganizowanie w moim salonie przyjęcia dla uczczenia tej rocznicy. Cóż było robić. Każda okazja jest dobra, żeby się napić, szczególnie pod koniec rejsu. Niemcy zabezpieczyli napoje, ochmistrz zagrychę, miało być miło i przyjemnie. Do czasu, aż procenty zaczęły dawać znać o sobie. Nasz jowialny

kolega technolog Jerzy Nodzyński z zaniepokojeniem zauważył, że kierownik niemiecki nie bierze udziału w konsumpcji trunków. Takiego zachowania na statkach nigdy nie lubiano: „nie pije, znaczy się może kapować”. Należało temu zaradzić. Zaniepokojony technolog sam przyniósł z łazienki ręcznik, założył go delikatnie na szyję kierownika ekipy niemieckiej i skręciwszy tę garotę swoją rączką wielkości bochna chleba, drugą ręką zaczął poić „z gwinta” nieszczęsnego Niemca. Oczy delikwenta wyszły na wierzch, woda przelewała mu się nosem, a tu nikt z ekipy niemieckiej się nie ruszył, żadnej reakcji, zero protestu. Cóż miałem robić, choć zapewniam, że wspomniany agent STASI (stracił pracę z tego powodu po zjednoczeniu Niemiec) nie był mi bliski, musiałem zapobiec międzynarodowemu skandalowi, który bądź, co bądź miał miejsce w mojej kabynie. Udało mi się przekonać naszego krewkiego kolegę, że uzupełnił już niedobory alkoholu u niepijącego Niemca i ten uszedł nie tylko z życiem, ale, co było dla nas równie ważne, także z kabiny. Mogliśmy zatem dalszą część wieczoru spędzić w znacznie luźniejszej atmosferze. Niestety, nie wykazaliśmy się wyobraźnią, po zjednoczeniu Niemiec okazało się, że w ekipie niemieckiej na „Siedleckim” był nie jeden, a trzech współpracowników osławionej policji politycznej NRD. Z pewnością mamy tam swoje grube teczki.

Na koniec słówko o Rosjanach. Oczywiście przemili faceci. Wspomniany Burukowskij to człowiek renesansu, wspaniały naukowiec, poeta, rysownik. Miło wspominam go do dziś. Wyznał mi kiedyś w zaufaniu, że jego ulubioną książkę stanowiła pozycja „Materializm i empiriokrytycyzm”, a ja dałem plamę, nie znając autora tego dzieła. Drugi z Rosjan, oceanograf, miał niewątpliwie bogatą agendę zadań rejsowych. Dał się poznać jako zapałony badacz gór podwodnych i innych miejsc, gdzie mogłaby się schować, tak wtedy uważaliśmy, mała podwodna łódź atomowa. Obaj Rosjanie przeżywali trudne chwile, kiedy w każdą niedzielę nasz radzik Michał Popiel, korzystając ze zdobyczy Sierpnia 1980, retransmitował z Polski mszę świętą dla ludzi morza. A puszczał ten przekaz w trybie komunikatu bezpieczeństwa na wszystkie głośniki na całym statku. Tego nie można było wyłączyć ani przed tym się ukryć. Kubańczycy i Niemcy nie rozumieli, ale bracia Słowianie mogli mieć ciężkie chwile.

Nie można pominąć zupełnie spraw merytorycznych, chociaż nie miały one żadnego wpływu na coraz gorszą sytuację rybołówstwa dalekomorskiego. Badania prowadziliśmy na obszarze wschodniej części Basenu Azorskiego, poza strefami ekonomicznymi Hiszpanii i Portugalii. Niewątpliwie uzyskane wyniki miały znaczenie faunistyczne i oceanograficzne, ale nie praktyczne. Przez blisko trzy miesiące cedziliśmy wodę bez żadnych wyników rybackich. Nie udało się nam natrafić na skupienia makrelosza ani kalmarów w pobliżu liczących na tym obszarze gór podwodnych i wypłyceń oceanicznych.

W pierwszej połowie 1985 roku „Profesor Siedlecki” uczestniczył w następnej wyprawie w ramach programu „Otwarty ocean”. Statkiem dowo-

dził kapitan Jan Sokołowski, kierownikiem naukowym rejsu był Jerzy Janusz, a w ekipie naukowej oprócz Polaków byli naukowcy z NRD. Rejon badań obejmował otwarte wody poza strefami ekonomicznymi Irlandii i Wielkiej Brytanii. Podczas rejsu „Siedlecki” spotkał w morzu rybacki trawler z NRD oraz kilka dni później naukowo-badawczy statek radziecki. Ten rejs miał dużo większe znaczenie dla naszego rybołówstwa niż ubiegłoroczny, gdyż tym razem przeprowadzono udane połowy błękitków, buławików czarnych – grenadierów i karmazynów oceanicznych. Następnym rejs „Profesora Siedleckiego” w ramach programu „Otwarty ocean” trwał od 15 maja do 7 sierpnia 1986 roku. Statkiem dowodził kapitan Zbigniew Ossowski, kierownikiem naukowym rejsu był Józef Miłoś, w ekipie naukowców, podobnie jak nieco wcześniej, byli naukowcy NRD i Kuby. Badania, których celem było poszukiwanie przemysłowych koncentracji buławików i karmazynów, prowadzono w rejonie Grzbietu Reykjanes i północnej części Grzbietu Śródatlantyckiego, poza 200-milowymi strefami Grenlandii i Islandii. Wszystkie te wyprawy mimo szeroko zakrojonych prac zwiadowczych nie wykryły koncentracji ryb użytkowych, które pozwoliłyby statkom przemysłowym rozpocząć połowy. Były to już jedne z ostatnich rejsów „Profesora Siedleckiego”. Ostatni oceaniczny rejs tego statku, tym razem na wody Antarktyki, odbył się w okresie od 4 listopada 1988 roku do 23 maja 1989 roku. W czasie rejsu nastąpiła kolejna awaria silników, która spowodowała, iż od tego momentu mógł on brać udział tylko w krótkich, bałtyckich rejsach. Ostatni rejs „Profesora Siedleckiego” miał miejsce w dniach 2-24 października 1990 roku. Kapitanem statku był Tadeusz Brzeziński, a kierownikiem naukowym Tomasz Linkowski. Wobec niemożności przeprowadzenia remontu, który gwarantowałby niezawodność pracy statku w morzu, zdecydowano, by go sprzedać. W tym czasie funkcję dyrektora MIR-u pełnił Zbigniew Karnicki:

Na stanowisko dyrektora zostałem powołany w dniu 1 września 1991 roku i to ja miałem wydać wyrok na „Profesora Siedleckiego”, statek-legendę, który w życiu setek ludzi odegrał niezwykle ważną rolę. Nie ukrywam, to była moja miłość, bo przecież aktywnie uczestniczyłem w jego projektowaniu i budowie. Gdy zjawił się kontrahent gotowy do zakupu i przedstawił proponowaną cenę, okazało się, że statek będzie przeznaczony na złom. Kupiec obrazowo przedstawił, jak to statek wpłynie na jedną z plaż w Indiach i tam najpierw zostanie ogołocony z wszystkiego co stanowi jakąkolwiek wartość, a później – pocięty na złom. Wyobraziłem sobie pięknego wala błękitnego, który wyrzucony przez morze na brzeg, jest rozszarpywany przez żyjące się padliną ptaki, szczury, drobne drapieżne ssaki i kraby. Czułem, jak coś ściska mnie za gardło. Szybko pożegnałem gościa, który chyba zauważył, że w moim

zachowaniu jest coś nienaturalnego. To był czas wielkiego rozbrojenia, tysiące czołgów, dział, transporterów opancerzonych zalegało składy. Ceny złomu nieustannie spadały. „Profesor Siedlecki” nadal czekał na nabywcę. Któregoś dnia ponownie zjawił się kupiec, którego poznałem wcześniej. Rozmowę zaczął od słów: „Wiem, że jest pan emocjonalnie związany z tym statkiem. Proponuję cenę tę samą co poprzednio”. W dniu 24 lutego 1992 roku na statku zacumowanym w gdyńskim porcie rybackim symbolicznie opuszczono banderę. Nie mogłem być na tej smutnej uroczystości, poleciłem tylko zdjąć z jednostki jej dzwon, w którym jest przecież dusza statku. Dzwon ten wisi w Auli im. Profesora Kazimierza Demela i jego głos obwieszcza rozpoczęcie w MIR ważnych spotkań rybackich.

Przez cały ten okres kapitanem „Siedleckiego” pozostawał Tadeusz Brzeziński i to on poprowadził statek w ostatnią drogę:

W rejs do Indii wypłynęliśmy w dniu 28 lutego. Moim zastępcą był kapitan Ryszard Ludwig, a starszym mechanikiem Rufin Wasilewski. Łącznie załoga składała się z siedemnastu ludzi. Szliśmy przez Morze Śródziemne i Kanał Sueski. Po drodze zawinęliśmy do Ceuty i Dżibuti. 4 kwietnia byliśmy już u celu, to jest w głęboko wciętej w ląd, płytkiej zatoce Cambay, położonej na północ od Bombaju. W dniu 14 kwietnia kapitan Ludwig zdjął banderę, a następnego dnia statek, idąc „całą naprzód”, wpłynął na wysokiej wodzie na przybrzeżne cmentarzysko statków. O godzinie 15.27 siedmiu ostatnich członków załogi opuściło statek.

Dokładnie tydzień później w dniu 22 kwietnia w Stoczni Remontowej „Nauta” odbył się chrzest i wodowanie nowego statku badawczego przeznaczonego dla Morskiego Instytutu Rybackiego i Morskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Małgorzata Kozłowska, matka chrzestna statku nadała mu imię „Baltica”. Umarł król, niech żyje król! Rozpoczął się nasz powrót na Bałtyk.



## Epilog

Przez pół wieku na trzech oceanach polska flota dalekomorska złowiła ponad 14 milionów ton ryb i innych organizmów morskich. W krótkim czasie staliśmy się światową potęgą rybacką na dalekich morzach i jednym ze światowych liderów budowy statków rybackich. Odkrywaliśmy wraz z innymi zasoby Antarktyki, opracowując unikatowe technologie przetwórstwa kryła, które tylko częściowo, niestety, zostały wykorzystane na skalę przemysłową. Po wprowadzeniu stanu wojennego na początku lat osiemdziesiątych, po „wyznaniu” nas z łowisk amerykańskich staliśmy się światowymi potentatami w połowach kalmarów, których technologię połowów opanowaliśmy niemal z marszu. Pierwsi, w tym samym czasie co Duńczycy, choć na znacznie większą skalę, byliśmy w stanie sprostać najbardziej wyśrubowanym amerykańskim standardom jakościowym dotyczącym mrożonych bloków filetów bez ości. *Polish standard* pozwolił światowemu potentatowi MacDonald's, a potem innym wprowadzić serwowane do dziś fishburgery. Potrafiliśmy łowić w tropikach i w lodach, organizować potężne, wielce skomplikowane operacje związane z obsługą floty i wymianą załóg. Flota dalekomorska i statki badawcze Instytutu dokonywały dyplomatycznych cudów, przyciągając do siebie na przyjęcia i spotkania zważoną Polonię, która, choć działała w jednym mieście czy kraju, nie spotykała się przez dziesiątki lat. Potrafiliśmy robić interesy nie tylko w państwach nieuznawanych przez polskie władze, lecz nawet wrogich Polsce. Współpraca z instytutami naukowymi Stanów Zjednoczonych była kontynuowana nawet w trakcie stanu wojennego, kiedy prawie całkowicie wstrzymano współpracę naukową z zagranicą.

Dziś nie jest ważne, czy działania te były ekonomicznie opłacalne, czy nie. Ocenę zostawmy ekonomistom i historykom.

Rybolówstwo dalekomorskie przeżyło swą wielką przygodę a razem z nim Morski Instytut Rybacki. Jak każda przygoda także ta ma początek i zakończenie. Rybolówstwo dalekomorskie musiało drastycznie ograniczyć swoją rozległą działalność. Dziś już tylko kilka statków operuje na północnym Atlantyku, w rejonie Nowej Zelandii i na wodach Antarktyki.

Również Morski Instytut Rybacki ograniczył badania i drastycznie zmniejszył zatrudnienie. Z dalekomorskiej przygody pozostały publikacje naukowe i wspomnienia. Tylko bicie w dzwon okrętowy z flagowego statku badawczego r/v „Profesor Siedlecki”, wiszący w Auli im. Profesora Kazimierza Demela, ogłasza niezmiennie, że się rozpoczyna ważne spotkanie rybackie dotyczące rybołówstwa Morza Bałtyckiego, morza, z którym przed osiemdziesięciu pięciu laty zarówno Profesor, jak i Morski Instytut Rybacki w Gdyni związali swoje badania. Wróciliśmy do naszych korzeni, ale to już będzie nowa, inna historia.

Zbigniew Karnicki

## Indeks nazwisk

- Allende Salvador 304, 317  
Anders Władysław 18, 177, 178, 326  
Aniołek Jan 138  
Araś Franciszek 194, 316  
Arctowski Henryk 202, 215  
Augustyniak Kazimierz 9, 21, 212, 217, 218, 219  
Babiak Miron 7, 9, 25, 26, 35, 37, 49, 78, 80, 142, 195, 196, 213, 216, 217, 221, 224, 225, 262, 309, 332  
Badowski Ryszard 9, 199, 204, 205  
Baj Józef 7, 9, 54, 58, 60, 62, 67, 82, 94, 95, 132, 135, 176, 191, 261, 324  
Balcerski Andrzej 9  
Balcerzak Antoni 9, 299  
Barski Zbigniew 275, 315  
Bartczak Tymoteusz 63, 65  
Bartoszak Franciszek 61  
Bartoszek Tadeusz 200  
Bartoszewicz Lech 312  
Basiński Jan 79  
Bąbczyński Bolesław 27  
Bąbczyński Tadeusz 28  
Bąkowski Wiesław 9, 287  
Beczkowicz Zygmunt 29  
Beim Andrzej 205, 207  
Beniowski Maurycy 255, 258, 259, 260  
Bering Vitus 259  
Beschliyan Robert 278  
Bielawna-Jędrzejczyk Barbara 9, 177, 189, 191, 194  
Bizewski Leon 13  
Blady Wiesław 9, 59, 88, 170, 171, 216, 228, 232, 282  
Bogdanowicz Bronisław 21, 123, 164, 226  
Bogucki Dariusz 9, 107, 203, 247  
Bogusławski Zygmunt 114  
Bohomolec Andrzej 178  
Borakowski Henryk 9, 18, 22  
Borchardt Karol Olgierd 22, 23, 24, 25, 217, 274  
Borowski Władysław 9, 74, 109, 158, 165, 194, 254, 255, 256  
Borysowicz Bogusław 9, 82, 83  
Bron Albertus 21  
Brzeski Maciej 250  
Brzeziński Tadeusz 9, 16, 17, 19, 21, 26, 115, 159, 176, 217, 337, 338  
Brzózka Jan 193  
Budziński Edward 165, 250  
Bujanowski Bogdan 9, 273  
Bujniewicz Stefan 22  
Burawa Władysław 9, 21, 40, 83, 115, 120, 166, 215, 255, 319  
Burukowskij Rudolf 334, 336  
Bykowski Piotr 8, 250  
Byrd Richard 43  
Byrka Bogdan 276  
Carson Rachel 47  
Centkiewiczowa Alina 215  
Ceynowa Jan 13  
Chłapowski Dezydery 165  
Chłapowski Konstanty 9, 125, 130, 165, 166, 169, 188, 310  
Chojnowska-Liskiewicz Krystyna 9, 182  
Chołyst Jan 156, 187  
Chopin Fryderyk 47  
Chorzewski Jan 185  
Chruszcz Władysław 9, 66, 286, 318  
Chrzan Feliks 22

- Chudy Roman 118  
Cichosz Stanisław 197, 206, 228, 269  
Cięglewicz Walerian 7, 22  
Ciesielski Wiesław 9, 24, 55, 58, 143, 319  
Ciosek Stanisław 295  
Collins Shirley 256  
Cook James 205, 258, 260  
Courtenay-Latimer Marjorie 168  
Cudny Andrzej 9, 298, 299, 300  
Cybulski Leonid 99  
Czeluskin Siemion 259  
Czerwiński Tadeusz 9, 236, 320  
Czubasiewicz Bogdan 9, 200, 201, 204, 208, 220, 330  
Czykieta Henryk 272  
Dacko Bogdan 324  
Dakowicz Romuald 99, 164  
Darwin Karol 90  
Daszuta Stanisław 166  
Dąbek Edward 124  
Dąbrowski Teofil 119  
Demel Kazimierz 7, 11, 22, 111  
Dębski Antoni 142  
Długosz Roman 164, 318  
Dobrosielski Andrzej 157  
Dobrowolski Antoni Bolesław 202, 215  
Dobrzańska Anna 268  
Dobrzański Henryk pseud. Hubal 268  
Duriasz Kazimierz 84  
Dutkiewicz Daniel 8, 9, 76, 197, 199, 209, 250  
Dwojewska Janina 10  
Dziedzic Stanisław 9, 82, 132, 244, 254, 312, 313  
Dziembowski Stanisław 273  
Dzwonkowski Zbigniew 7, 9, 36, 41, 50, 76, 77, 79, 167, 183, 206, 210, 213, 214, 215, 216, 217, 222, 305, 306  
Eilafsen Albert 43  
Elwertowski Jan 78, 125  
Enichlmair Fritz 9, 184, 185  
Ereciński Michał 221, 222  
Fabiszewski Stefan 142  
Fecenc Stefan 9, 138  
Figus Jan 88, 324, 325  
Filutowski Artur 232  
Foremski Jacek 9, 47, 306, 311  
Formella Marian 61  
Forster Jan Reinold 205  
Forster Jerzy Adam 205  
Fredette James B. 92, 256  
Fredette Leon J. 92, 93  
Fredette Victoria 92, 93  
Fruczek Zygmunt 111  
Frymer Henryk 111  
Gajek Jacek 121, 137  
Gajewski Czesław 77, 78  
Ganowiak Zenon 213  
Gawryś Józef 210  
Gąsior Wiesław 193, 324, 325  
Gic Paweł 7, 16, 19, 20, 36, 72  
Gierek Edward 196, 208  
Ginter Jan 9, 41, 45, 91, 92, 106, 211, 215, 222, 231, 239, 255, 258, 319  
Gmter Krystyna 9, 231  
Gogola Stanisław 46  
Golba Andrzej 9, 93, 185  
Goosen Hendrik 168  
Góra Andrzej 78  
Gora Richi 94  
Goraj Tadeusz 9,  
Gorzadek Wiktor 7, 12, 18, 19, 22, 25, 36, 41, 44, 76, 111, 112, 113, 225, 227, 267  
Goszczyński Lech 210  
Gotkowski Staszek 24  
Gozdaneck Jerzy 157  
Grabdowa Jadwiga 139  
Graczyk Zbigniew 9, 294, 295  
Grobelny Stanisław 9, 69  
Groch Gabriel 21, 22

- Grządziela Wiesław 9, 26, 40, 84, 98, 111  
Gubała Edward 19, 29  
Gucma Stanisław 224  
Gudmundsson Einar 20  
Gut Jan 66  
Haska Kazimierz 9, 121  
Hawryluk Antoni 50  
Hebel Juliusz 7, 21, 54, 107, 141, 176, 196, 250  
Hetmańczyk Władysław 167  
Hincke Michał 38  
Holub Bogusław 9, 309  
Hryniewiecka Krystyna 225  
Idczak Józef 299  
Idzik Jan 193  
Irvine William 65  
Iwański Bolesław 30, 36, 72, 158  
Jabłoński Aleksander 59, 60  
Jacobson Wojciech 9, 143, 282  
Jakimowicz Irena 180  
Jakubiec-Puka Anna 212  
James Naomi 183  
Janiszewski Tadeusz 299  
Janko Henryk 76  
Janowczyk Adam 9, 151, 155, 192  
Janus Janusz 194  
Janusz Jerzy 9, 115, 285, 301, 336  
Jarosławska Krystyna 9, 314  
Jarosławski Przemysław 9, 153, 313, 314, 315  
Jaroszewicz Piotr 196, 208  
Jasica Kazimierz 306  
Jasiński Feliks 322  
Jasnowski Piotr 9, 180, 240, 243, 273, 296  
Jastalski Ludwik 306  
Jastrzębski 289  
Jaworowicz Artur 277  
Jaworski Leszek 223  
Jaworski Stefan 27  
Jeż Maciej 9, 58, 97, 99, 327  
Jędraszak Mieczysław 9, 59, 134, 184, 188, 246  
Jędrzychowski Stefan 135  
Jędrzejczyk Maksymilian 9, 126, 152, 166, 176, 179, 190, 191, 239  
Jędrzejczyk Zbigniew 138  
Jeszke Jan 311, 312  
Junczewski Janusz 154  
Jurczyk Julian 204  
Juszczak Leon 225  
Kabata Zbigniew 19, 267, 269  
Kajdański Edward 9, 258, 260  
Kamiński Tomasz 9, 264, 273, 277, 289  
Karger Ryszard 176  
Karnicka Barbara 212  
Karnicki Zbigniew 8, 9, 10, 118, 128, 141, 162, 212, 213, 214, 216, 310, 337, 340  
Kasperek Stanisław 9, 288, 297, 316, 332  
Kąkolewski Stanisław 228  
Kic Zbigniew 9, 25, 76, 95, 140, 145, 151, 152, 174, 191, 221  
Kilanowski Władysław 22  
Klimaj Andrzej 111, 113  
Klimasiński Krystian 9, 87  
Kliszko Zenon 61  
Kłokocki Andrzej 269  
Kłosiński Włodzimierz 7, 9, 10, 81, 83, 164, 209, 262, 290, 317, 321, 328  
Kniaziuk Zdzisław 9, 243  
Kobyliński Szymon 209  
Kocun Zygmunt 108  
Kolender Edmund 225, 256  
Kołłataj Hugo 268  
Kołodziej Kazimierz 203  
Kołodziejki Wiktor 206  
Komocki Kazimierz 47  
Kopański Kazimierz 9, 217, 220, 283, 303, 304, 309, 318, 326, 328  
Kopeć Józef 9, 62, 184



- Korab Stanisław 187  
 Korelski Władimir 295  
 Korkuć Zygmunt 9, 30, 40, 126  
 Koronkiewicz Andrzej 272  
 Kosiński Jerzy 9, 49  
 Kosmowski Marian 9, 181, 183, 223, 251  
 Kowalczyk Ewa 289  
 Kowalczyk Jan 219  
 Kowszyło Jerzy 263  
 Kozłowska Małgorzata 338  
 Kozłowski Janusz 332  
 Krakowiak Krzysztof 9, 51, 276  
 Krakus Piotr 122  
 Kraszewski Jerzy 143  
 Król Adam 47  
 Krzeptowska Zofia 179  
 Krzeptowski Maciej 7, 8, 10, 125, 138, 156, 161, 201, 315  
 Krzeptowski Wojciech 179  
 Krzywiński Zenon 9, 58, 78, 209, 210, 222, 303, 309  
 Kubina Alfons 57  
 Kuczera Jan 243  
 Kukucz Jerzy 29  
 Kunde Anna 212  
 Kurbiel Janusz 282  
 Kurek Edward 50  
 Kuriata Wincenty 193, 212, 238  
 Kurowicki Antoni 9, 206  
 Kurowski Juliusz 322  
 Kwidziński Zygmunt 319  
 Lampart-Żakiewicz Waław 177, 178  
 Lansing Alfred 202  
 Latanowicz Jerzy 9, 33  
 Ledóchowski Antoni 27, 46  
 Lenkiewicz Witold 291  
 Leszczyński Ryszard 9, 30, 154, 174  
 Lewandowski Mieczysław 186  
 Lewicki Mieczysław 9, 174, 235, 238  
 Liberadzki Bogusław 294  
 Librowski Kazimierz 131  
 Linkowski Tomasz 8, 9, 10, 197, 208, 326, 334, 337  
 Lipińska Anna 314  
 Lipiński Marek 9, 225, 226, 314, 334, 335  
 Lis Marian 209, 211  
 Liskiewicz Waław 183  
 Liwski Stanisław 78, 115, 323  
 Lolobrygida Gina 113  
 Lubieniecki Bogusław 64  
 Ludwig Ryszard 26, 334, 335, 338  
 Łaptiew Dymitr 259  
 Łata Franciszek 71  
 Łączkowski Marceł 268  
 Łepkowski Tadeusz 325  
 Łodygowski Zygmunt 9, 38, 58, 61  
 Łoktiew Jurij Iwanowicz 70  
 Łopatowska Anna 212  
 Łuczyński Jerzy 153  
 Łukomski Waldemar 9, 265  
 Łyżwa Antoni 21, 164, 165, 324  
 Maciejczuk Jerzy 108  
 Maciejczyk Jerzy 159, 225, 303  
 Maczek Stanisław 35  
 Magdziak Anatol 9, 28, 132, 177, 185, 191, 292, 324, 329  
 Majewski Andrzej 153  
 Małygin Stiepan 259  
 Mańkowski Władysław 7, 22  
 Marzec Tadeusz 138  
 Matulka Zbigniew 264  
 Mazurkiewicz Wojciech 131  
 Mączka Ludomir 50, 143, 182, 183, 184, 185, 282, 283, 304, 305, 306  
 Mąka Henryk 138  
 Meissner Tadeusz 111  
 Michalski Stanisław 109  
 Michalski Zdzisław 182  
 Michniewski Feliks 9, 132, 283, 292, 329  
 Miler Feliks 56, 58  
 Miłosz Józef 98, 99, 337

- Misiak Jan 187  
Moczydłowski Eugeniusz 9, 108, 203  
Mondrzejewski Marian 323  
Monsarrat Nicholas 136  
Mrozowicz Augustyn 98, 99  
Mulicki Zygmunt 41  
Muzia Józef 186, 196, 198, 199, 200, 201  
Muża Józef 41, 50  
Nazarenko Władimir 290  
Netzel Jan 78, 262, 303  
Nodzyński Jerzy 335  
Nowakowski Piotr 319  
Nowakowski Roman 157  
Nowicki Piotr 9, 174, 192  
Nowy Waldemar 204  
Nushagok Mike 285  
Obłamska Elżbieta 212  
Okoński Stanisław 41, 111  
Olszewski Jan 115  
Opióła Kazimierz 21, 75, 80, 100, 101, 102  
Orchard David 213, 214  
Orłowski Leon 259  
Ossowski Zbigniew 337  
Palimąka Zdzisław 66  
Paluch Zbigniew 7, 35, 127, 205, 220, 263, 266, 273, 286, 289, 290  
Panowicz Kazimierz 27  
Pastuszek Marianna 8, 9, 102, 103  
Paskiewicz Włodzimierz 20, 41  
Pąk Jan 9, 326  
Pelczarski Wojciech 9, 322, 332, 325, 332  
Pelszyk Józef 9, 248, 249  
Perlicki Zygmunt 182  
Pfeiffer Jan 106, 107  
Piątek Zbigniew 331  
Pieńkawa Zdzisław 9, 182  
Pietras Roman 135  
Pijska Józef 115, 176  
Pikulik Kazimierz 126  
Pindara Franciszek 222  
Pindelski Eugeniusz 311  
Piórkowski Stanisław 9, 20, 26, 46, 77, 85, 304  
Pisz Jerzy 9, 305, 306  
Placek Eugeniusz 9, 78, 80, 293  
Plewiński Krzysztof 27  
Poinc Witold 9, 85  
Poks Henryk 21, 51, 176, 183, 194, 312, 316, 324  
Popiel Józef 7, 41, 126, 179  
Popiel Michał 336  
Popiel Mieczysław 114  
Porębski Jerzy 8, 9, 52, 122, 124, 142, 148, 203, 207, 282  
Prac Edward 10, 279, 280  
Price Cenneth 256  
Pruffer Stanisław 41  
Przysiecki Włodzimierz 10, 183  
Rachtan Władysław 10, 38, 166  
Radziwiłł Kazimierz 175  
Rakusa-Suszczewski Stanisław 197, 201, 210, 211  
Raźniewski Jan 122  
Read John 237  
Reagan Ronald 318  
Reder Janusz 10, 88, 89  
Rembiszewski Maciej 197  
Richert Stefan 41  
Rogowski Włodzimierz 134  
Romanek Bogusław 182  
Romer Zbigniew 323  
Ropelewski Andrzej 10, 11, 13, 15, 41, 225, 269  
Rostalski Marek 86  
Roszko Janusz 259  
Roźniakowski Józef 7, 128, 129, 131, 132  
Rutkowicz Stanisław 113, 160, 161  
Rutkowski Kazimierz 87  
Rybczyńska Anna 18  
Rymaszewski Stanisław 70, 164

- Sadowski Zbigniew 289, 290  
Schenk Ryszard 229  
Seidler Wiesław 10, 141  
Sekudewicz Tadeusz 225  
Semer Franciszek 27  
Sendlak Henryk 319  
Senków Wojciech 10, 143, 180, 229,  
232, 269, 320  
Serbintowicz Janusz 255  
Shackleton Ernest 202, 205, 213, 214  
Sidor Roman 10, 171, 181, 183, 185,  
198  
Siedlecki Michał 11  
Siemiński Włodzimierz 10, 22, 96,  
129, 258  
Siemiński Edmund 76, 140, 323, 332  
Sinko Tadeusz 179  
Sinko-Popiel Krystyna 179, 180  
Sitek Stanisław 157  
Siudziński Kazimierz 225  
Skelnik Leon 10, 21, 75, 82, 115, 131,  
133, 159, 176, 182, 247  
Skorupiński Ludwik 10, 111, 112, 229,  
280, 293, 307, 311  
Skup Janusz 138  
Słoń Kazimierz 148, 149, 150  
Smorawski Marian 142, 157  
Snopek Marian 60  
Sobieszczański Tomasz 8, 10, 22, 99,  
258, 280, 284  
Soczówka Zygmunt 162  
Sokołowski Jan 142, 156, 217, 221,  
336  
Sołtys Jan 265  
Sołtysik Ryszard 186, 208  
Sosiński Józef 8  
Sotkowski Adam 10, 63, 84, 115, 277  
Sotkowski Bronisław 39  
Sprężyna Witold 94,  
Sprus Jan 10, 236, 237, 263, 289, 290,  
291  
Stanek Eugeniusz 78, 82  
Staniszewski Ryszard 10, 56, 174, 297,  
304  
Starosta Michał 10, 27, 315, 331  
Stasiak Leon 138  
Stawny Zbigniew 10, 111, 225, 227,  
228, 231, 234  
Stefański Lech 7, 10, 65, 67, 96, 113,  
114, 160  
Stepaniuk Antoni 321  
Stockhamer Paweł 19  
Stolarek Piotr 61  
Stortz Grzegorz 10, 46, 67, 73, 253,  
312  
Strzelczyk Bogdan 10, 67, 73, 248  
Strzechowski Leszek 324  
Strzelecka Danuta 212  
Strzelichowski Marek 143  
Subocz Włodzimierz 10, 73  
Sucharski Henryk 142  
Szatybełko Marian 111, 335  
Szczepański Andrzej 10, 275  
Szczepara Stanisław 94  
Szczepkowski Waław 76, 120  
Szczerbicki Edmund 10, 50, 73, 323  
Szczoczarz Kazimierz 10, 166  
Szczygielska Lucyna 249  
Szczygielski Zbigniew 249  
Szopa Jerzy 135, 193  
Szostak Czesław 10, 48, 171, 173, 183,  
185  
Szulc Marek 10, 185, 186, 197, 206,  
266, 269  
Szulc Mirosław 182  
Szulwiński Stanisław 10, 178, 296  
Szybowski Zofia 212  
Ściuba Tadeusz 77  
Śláz Ludwik 77  
Ślęczka Ryszard 68  
Świechowski Jerzy 177  
Tanajew Walentyn 180, 181, 182  
Tarnawski Julian 78  
Tatarata Marian 201

- Teliga Leonid 10, 119, 125, 231, 321  
Thatcher Margaret 235  
Tkacz Zbigniew 142  
Tomaszewska Ewa 212  
Trzeciak-Zawadzka Elżbieta 10, 145, 193  
Ulicki Teodor 166  
Urbańczyk Andrzej 10, 185, 186  
Volert Klaus 317  
Waberski Franciszek 21, 124  
Wachowski Mieczysław 321  
Wagner Władysław 18  
Walas-Kobylińska Danuta 193  
Walczak Aleksander 27, 28  
Walczak Mieczysław 86  
Walczowski Kazimierz 174, 247  
Wandrey Andrzej 171  
Warciać Miroslaw 316  
Warciać Stefan 316  
Wasiak Mieczysław 220  
Wasilewski Rufin 338  
Wawerek Andrzej 201  
Wąsowicz Tadeusz 10, 157, 175, 292, 301  
Wdowiak Szymon 200, 204  
Wdziękoński Jarosław 320  
Wetula Władysław 210  
Węgorek Zdzisław 94  
Wichniwicz Ireneusz 63  
Wierzbicki Jerzy 46  
Willis William 131  
Wiktor Krystyna 212  
Wiśniewski Edwin 191  
Witek Zbigniew 201  
Witkiewicz Stanisław Ignacy 179  
Włodarczyk Henryk 152  
Wnęk Józef 279  
Wojciechowski Kazimierz 65  
Wolnomiejski Norbert 10, 156, 157, 203, 269, 271  
Woźniak Stanisław 164  
Woźniak Włodzimierz 207, 225  
Wróbel Franciszek 209  
Wróblewski Tadeusz 10, 40, 56, 75, 183  
Wrześniński Olgierd 165, 228  
Wyrzykowski Ryszard 333  
Wysocki Witold 66  
Wysokiński Antoni 10, 122, 136, 195  
Wyszyński Mirosław 323  
Zaczek Krzysztof 99, 323  
Zaruski Mariusz 267  
Zaucha Janusz 41  
Zawadzka Elżbieta 192, 278, 279  
Zawadzki Wojciech 10, 71, 86, 192, 321  
Zgodzińska Beata 10, 179  
Zieleń Władysław 93  
Zieliński Andrzej 66  
Zieliński Stanisław 306  
Ziembo Zbigniew 114, 142, 217  
Ziemiański Leszek 235  
Ziora Waldemar 10, 49, 89, 121  
Zołoteńki Zbigniew 10, 13,  
Zydlar Tomasz 304  
Zygmanowski Jerzy 166  
Żak Janusz 136, 137, 138  
Żakiewicz Anna 180  
Żebrowski Zbigniew 29  
Żmudziński Ludwik 225  
Żukowski Czesław 82  
Żurek Karol 7, 41, 45, 78, 118, 119, 126, 127, 141, 146, 314  
Żyła Antoni 133



088828

POŁOWY POLSKIEJ FLOTY DALEKOMORSKIEJ NA OCEANACH ŚWIATA  
W LATACH 1945 - 2005 (W TYS. TON)







088828

SZCZECIN BIBLIOTEKA GŁÓWNA

M  
bi  
cz  
ro  
na  
cz  
N:  
ro  
wBiblioteka Akademii Morskiej  
w Szczecinie

Wypożyczalnia



000088828000

w wyprawach polarnych" i  
1981 pracował w oddzia.

w Świnoujściu zajmując się badaniami zasobów ryb na szelfie północno-zachodniej Afryki. Pracę doktorską dotyczącą sardynki z łowisk Sahary Zachodniej obronił w 1978 roku na Akademii Rolniczej w Szczecinie. Jako kierownik ekipy naukowej na „Tazarze” uczestniczył w Pierwszej Polskiej Ekspedycji Antarktycznej. Po wprowadzeniu w Polsce stanu wojennego został zwolniony z pracy w MIR. Na jachcie „Dar Szczecina” startował w regatach krajowych i zagranicznych, m.in. z Bermudów do Europy. W latach 2000-2003 prowadził jacht „Maria” w rejsie wokółziemskim. Jest autorem książki „*Maria*” *dookoła świata*.

*Dr Maciej Krzeptowski znakomicie wzbogaca swoją książką jakże bardzo ubogie nasze piśmiennictwo, ukazując różne aspekty życia i pracy ludzi związanych z rybołówstwem dalekomorskim oraz nauką służącą tej dziedzinnie gospodarki morskiej. Nie mam żadnych wątpliwości, że lektura tej publikacji będzie sprawiała dużą przyjemność tym zwłaszcza, którzy lata całe spędzali na pokładach słaków łowczych, pomocniczych i badawczych polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Znajdą zapewne na kartach tej książki żywe echa własnych przeżyć i doznań, wymieszanych z pogoni za rybą na łowiskach całego świata.*

*Prof. Andrzej Ropelowski*