



ŁÓDKA

BIULETYN INFORMACYJNY LIGI MORSKIEJ i RZECZNEJ ZARZĄDU OKRĘGU ŁÓDZKIEGO



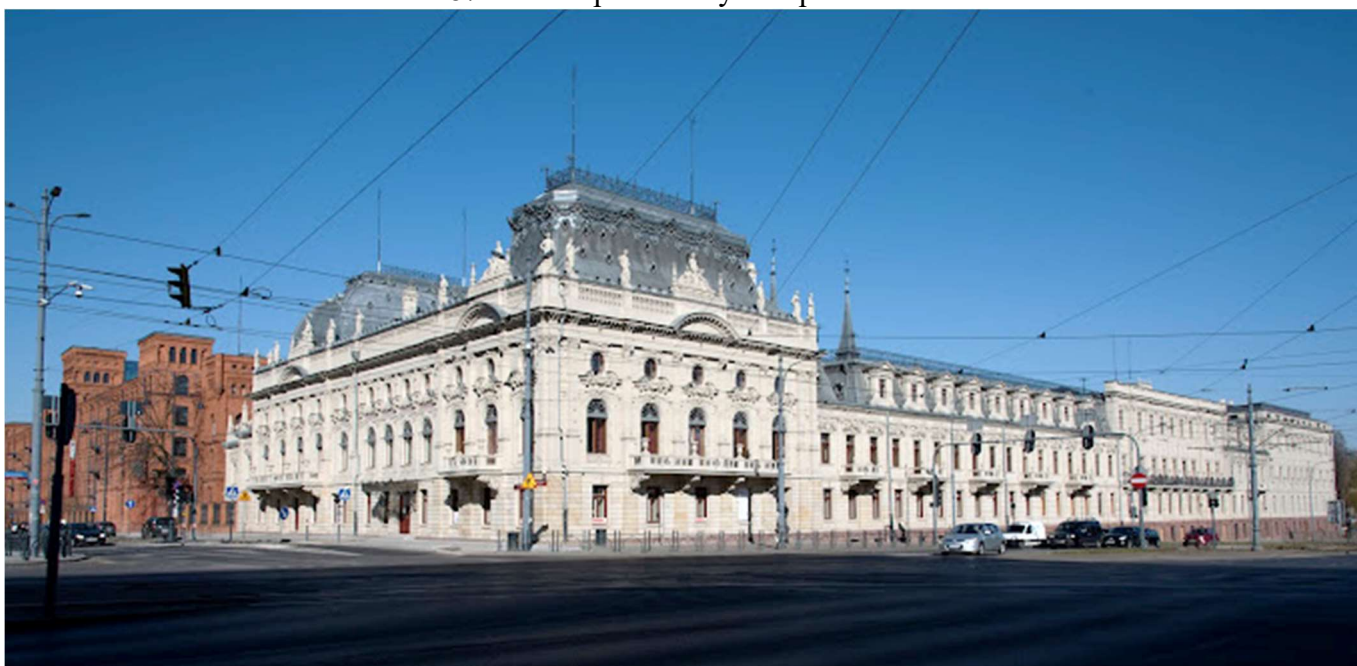
Odznaczona
„Pierścieniem Hallera” w roku 2004

B.I., „ŁÓDKA” wyróżniona
w 2000 r. w XX lecie KOMANDORIĄ ŁÓDZKĄ
w 2005 r. w XXV lecie BŁĘKITNĄ KOMANDORIĄ
w 2008 r. Odznaką 90 lecia LMiR
w 2018 r. Odznaką Komandorium

Nr 4/262

Łódź, lipiec- wrzesień 2025
87 numer opracowany komputerowo

Rok XLV



Muzeum Miasta Łodzi. W tle zrewitalizowana część zakładów Poznańskiego (czerwona)

W numerze

Danuta Kobylińska Walas nie żyje	str. 2-6
Kapitan Danuta Kobylińska Walas z wizytą w Łodzi	str. 6-7
Miejsce pochówku śp. kpt. ż. w. Danuty Kobylińskiej Walas	str. 8-9
Nie żyje ostatni komandor Klubu Sportów Wodnych LMiR Wacław Łysakowski	str. 10-12
Stowarzyszenie Rezerwistów Marynarki Wojennej w podróży...	str. 13-16
Wielki Pies autor kmdr Jerzy Gucki	str. 16-20
Od Madery do Bermudów Zdzisław Szczepaniak	str. 18-20
Anegdoty z mesy i naszej floty - <u>Henryk Mąka</u>	str. 23-25
Informacje adresowe, podaruj 1%, skład redakcji	str. 26

Danuta Kobylińska Walas nie żyje

Z żalem zawiadamiam,
że w dniu 21 czerwca 2025 roku zmarła moja Mama



Danuta Kobylińska-Walas
"Żaba"

Pierwsza w Polsce kobieta Kapitan Żeglugi Wielkiej,
która życie poświęciła morzu,
rozstawiając polską banderę w portach całego świata.

Odznaczona Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski
i odznaką Gryfa Pomorskiego za zasługi dla Pomorza Zachodniego.
Szczecinianka roku 1966 oraz honorowa obywatelka
Hawany i Nowego Orleanu.

Ukochana Mama, Babcia i Prababcia.

Msza św. odbędzie się 15 lipca 2025 roku o godzinie 12:00
w kościele św. Anny w Wilanowie,
po której nastąpi odprowadzenie na cmentarz

syn z rodzina

Urodziła się 27 listopada 1931 r. w Kozietułach, małej miejscowości na Mazowszu. Po II wojnie światowej wraz z rodziną trafiła do Kamienia Pomorskiego. Po ukończeniu kursu żeglarskiego w 1946 r. postanowiła zostać marynarzem. Zamieszkała w Szczecinie i tutaj od 1949 do 1951 r. kształciła się w Państwowej Szkole Morskiej. Było to możliwe dopiero po wielu wizytach w Warszawie, gdy urzędnicy wreszcie pozwolili jej na naukę w PSM. W pierwszych latach po jej ukończeniu nie miała jednak prawa pływania. Pracowała więc w Kapitanacie Portu Szczecin, Centralnym Urzędzie Marynarki Handlowej oraz w Bazach Zdawczych Stoczni w Gdańsku i Szczecinie. Na pierwszy statek zamustrowała w 1956 r. Pływała jako asystent pokładowy na parowcu „Wrocław”, później jako III oficer na s/s „Szczecin”, następnie jako II oficer na s/s „Kalisz”, a w 1961 r. – jako I oficer na parowcach „Tczew” i „San”.

Kapitanem została 16 lutego 1962 r. Dowodziła takimi jednostkami jak: m/s „Kopalnia Wujek”, „Kołobrzeg II”, „Toruń”, „Bieszczady”, „Powstaniec Wielkopolski”, „Budowlany”, „Uniwersytet Toruński”, „Jarosław”, „Malbork”.



W grudniu 1970 r. będący pod jej dowództwem statek „Bieszczady” cumował w Stoczni Szczecińskiej i pomagał strajkującym robotnikom. W 1972 r. uratowała przed zatonięciem jednostkę „Kopalnia Miechowice” z załogą i ładunkiem.

W latach 1981-86 Kobylińska-Walas była przedstawicielką Biura Radcy Handlowego przy ambasadzie PRL w Tunisie. Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu wybrała ją także na matkę chrzestną statku „Nimfa II”.

W rodzinnych Koziętulach Niepubliczna Szkoła Podstawowa nosi jej imię. Została Szczecinianką Roku 1966. Ma swoją tablicę umieszczoną na skwerze Kapitanów obok Starej Rzeźni na szczecińskiej Łasztowni. Otrzymała Złotą Odznakę Honorową „Zasłużony Pracownik Morza” i Złotą Odznakę Honorową Gryfa Pomorskiego, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski oraz szereg innych odznaczeń.

Znana na całym świecie

Była znana na całym świecie. Udzieliła wielu wywiadów. W Singapurze dostała 500 orchidei, a w Nowym Orleanie – symboliczne klucze do miasta.

Nazywano ją kapitanem w spódnicy, Madame Commandante, Woman Sea Captain, Madame la Capitaine, Frau Kapitan... Miała pseudonim „Żaba” ze względu na wybitne umiejętności pływackie. Słynęła z twardej ręki. Wyznawała zasadę: „mój statek świadczy o mnie”. Miała dużą wiedzę i znajomość języków obcych. Przez długie lata była jedyną Polką, która dowodziła statkami. Z żalem odeszła na emeryturę.

Jej bogate życie przedstawił w książce biograficznej pt. „Pierwsza po Bogu” pisarz marynista kpt. ż. w. Eugeniusz Daszkowski.

Na wieczną wachtę odeszła 21 czerwca br. W Warszawie, w kościele i na cmentarzu w Wilanowie 15 lipca odbył się pogrzeb pierwszej w Polsce kapitan żeglugi wielkiej Danuty Kobylińskiej-Walas. Przez długie lata była jedyną Polką, która dowodziła statkami. W uroczystościach pogrzebowych wzięły udział m.in. delegacje ze Szczecina, były poczty sztandarowe Polskiej Żeglugi Morskiej i Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej.

Ksiądz prowadzący uroczystości pogrzebowe przypomniał życiorys Pani kapitan.

– Wytrwała, dzielna, utarła drogę innym kobietom, które pragnęły uprawiać ten zawód – podkreślił. – Była wzorem dla marynarskiej braci, wspaniałym nauczycielem i opiekunem. Wielka patriotka, wiernie służyła ojczyźnie.





Pozostawiła w smutku najbliższą rodzinę: syna, wnuczkę i prawnuka, a także grono ludzi, dla których była opoką. Żegnali ją 15 lipca w kościele p.w. św. Anny w Wilanowie i na miejscowym cmentarzu.

Danusia była niezwykła – mówiła nie kryjąc wzruszenia Magda Skrzyńska, wnuczka zmarłej. – Dla jednych była i jest legendą, wzorem do naśladowania, idolką, bohaterką z prasy, ikoną. Dla mnie była babcią i jako dziecko bardzo chciałam, żeby była zwykłą babcią, ale Danusia nie była zwyczajna i nie było w niej nic sztampowego. Była odważna, nietuzinkowa, barwna, miała wielką klasę, była bardzo czuła, kochała ludzi, zawsze gotowa pomagać, oddawała wszystko, co w danej chwili mogło być komuś potrzebne. Nie dbała o rzeczy, mówiła: lepiej być niż mieć, co często z tatą kwitowaliśmy ciężkim westchnieniem. Ludzie byli dla Danusi najważniejsi, uwielbiała spotkania z przyjaciółmi, rodziną, bardzo długie rozmowy przez telefon, w tamtym czasie stacjonarny, kiedy mieszkaliśmy razem, więc wiecznie prowadziłyśmy spory o dostęp do telefonu, bo moje przyjaciółki nie mogły się do mnie dodzwonić, co doprowadzało mnie do furii. Babcia okupowała telefon od rana do wieczora, ale to był jej sposób na kultywowanie wieloletnich przyjaźni z ludźmi z różnych zakątków świata, ale też w ten sposób dawała siebie innym, swoje rady, mądrość życiową, żarty, wsparcie i dobre słowo. Miała niesamowite poczucie humoru, zaskakiwała nim nawet moich rówieśników, do dziś jest wspominana przez naszych wspólnych przyjaciół. Miała też niespożytą energię i chęć do zabawy. Była mistrzynią w przyjęciach, uwielbiała gotować, wymyślać wykwinne potrawy. Będąc dzieckiem bardzo chciałam zjeść w domu mielonego, nigdy się go nie doczekałam, babcia wołała eksperymentować, była doskonałą kucharką, gotowała wspaniale. Jej siła i determinacja były magiczne, wręcz niekiedy trudne do zrozumienia. Nie ze wszystkimi wyborami życiowymi się zgadzałam, nie wszystkie rozumiałam i nikt tak szybko nie wyprowadzał mnie z równowagi jak ona, zresztą vice versa. Często podczas moich nastoletnich lat darłyśmy koty, ale Danusia nie umiała się długo gniewać. Mówiła: dawaj pyska, całowała mnie w policzek i szybko zapominałyśmy o wszystkich sporach. Wiem, że kochała mnie bezwarunkowo i za to jestem jej niezwykle wdzięczna, to największe bogactwo, jakie mi podarowała – dumę, szacunek i akceptację, bo akceptowała nas wszystkich. Miała ogromny wpływ na nasz światopogląd i wartości, również dzięki niej jestem dziś sobą. Żyła bardzo długo, intensywnie, jej życie to scenariusz na niejeden film. Tak dużo osiągnęła, tyle rąk ucisnęła na całym świecie, tyle mórz przepłynęła, ale myślę, że dla nas mogłaby jeszcze trochę pobycć tu z nami, na ziemi w dobrym zdrowiu, z tą zawadiacką miną i energicznym krokiem, kiedy wiadomo było, że zaraz coś się wydarzy, że będzie śmiesznie i że najprawdopodobniej zrobi zamieszanie wokół siebie, co jak wiemy uwielbiała. Chciałabym,

żeby spędziła więcej czasu z naszym synkiem Ksawerym i żeby on mógł w świadomy sposób, kiedy będzie starszy, też doświadczyć tej magii babci Żaby. Danusiu, zawsze już będziesz żyła w naszej pamięci i nigdy nie przestaniemy cię kochać. Dołączasz teraz do mojej pięknej mamy Grażynki, dołączasz do swoich mężów Edzia i Czesia, dołączasz do przyjaciół i na pewno macie tam teraz na górze wspaniałe przyjęcie, a właściwie, jak często mówiłaś, niezły jubel.

Panią kapitan żegnała też Anna Wypych-Namietko, była wiceminister infrastruktury, a obecnie starszy oficer portu ds. nawigacyjnych i elektromobilności Urzędu Morskiego w Gdyni. Wspominała wspólne spotkania.

Żałogi ją kochały

W imieniu Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej przemawiał jego przewodniczący kpt. Włodzimierz Grycner.

– Swoim odejściem na wieczną wachtę zostawiłaś głębokie blizny w sercach ludzkich, w sercach rodziny, przyjaciół i załóg – tych, którzy z tobą pływali i którymi dowodziłaś – zaznaczył. – Całe swoje życie poświęciłaś twojej pasji – pracy na morzach i oceanach. Żałogi cię kochały, bo mimo twardości dowodzenia, byłaś dla nich jakoby opiekuńczą matką. Dbałaś o załogi nie tylko na statku, ale też na lądzie. Kiedyś powiedziałaś: „Potrafię wziąć za mordę, ale bardzo kocham ludzi i troszczę się o nich. Zawsze byłem z nimi, także wtedy, kiedy mieli problemy. Potrafiłem rozmawiać z mężczyznami na statku, jakoś nabrałem takiego sposobu: czasem ostro, czasem serdecznie”. Byłaś pierwszą kobietą kapitan żeglugi wielkiej w Polsce, a drugą na świecie. Jako świeżo awansowaną kapitan na s/s „Kopalnia Wujek”, witał cię armatnimi salwami z zamku Castillo del Morro w Hawanie Fidel Castro. Potem na całym świecie witali cię wszyscy z wielkimi honorami. Nawet potrafiłaś rządzić Arabami w Tunisie – jako Przedstawiciel Biura Radcy Handlowego przy ambasadzie PRL ratowałaś wtedy nasze promy. My kapitanowie, marynarze pamiętamy Cię i sławimy! Na skwerze Kapitanów w Szczecinie stoi twoja tablica, którą odwiedzają wycieczki i czytają historię twojego życia. Twoja wnuczka 8 lat temu odsłoniła twoją tablicę i przeczytała list od ciebie, który kończył się słowami „Nie mogę przyjechać, bo sól zżarła mi stawy”. Byliśmy z tobą! W listopadzie zeszłego roku na twoje urodziny Szczeciński Klub Kapitanów Żeglugi Wielkiej przesłał ci najserdeczniejsze życzenia, a ja jak zwykle rozmawiałem z tobą telefonicznie. Byliśmy w ciągłym kontakcie. Legendy nigdy nie umierają, pozostaniesz wśród nas na zawsze. Osiągnęłaś wiele zaszczytów, odznaczeń, ale co najważniejsze – zdobyłaś serca marynarzy. Żegluj spokojnie po niebiańskich oceanach! Cześć twojej pamięci!

Przewodniczący SKKŻW odczytał także list od kpt. ż.w. Jerzego Niemca, który nie mógł uczestniczyć w uroczystości pogrzebowej.

– Z żalem żegnam naszą kapitankę – napisał kpt. Niemiec. – Piszę „naszą”, dlatego że należę do grupy tych marynarzy, którzy mieli zaszczyt być jej załogą na pierwszych statkach w jej karierze kapitańskiej. Były to statki Polskiej Żeglugi Morskiej: s/s „Kopalnia Wujek”, nowo wybudowany statek w Warnie, m/s „Kołobrzeg II”, oraz nowo wybudowany statek w Szczecinie m/s „Bieszczady”. Zaszczyt był dlatego, że była pierwszą na świecie kobietą, która zdobyła stanowisko kapitana statku w żegludze oceanicznej. Weszła do panteonu polskich kobiet, które osiągnęły szczyty w karierze, jak Skłodowska-Curie, Rutkiewicz, Kirszenstein-Szewińska. Osobiście poczuwam się do bycia jej wychowankiem morskiego rzemiosła. Byłem marynarzem, gdy została kapitanem. Potem III oficerem i II oficerem na dalszych statkach. Będąc w jej kadrze oficerskiej nauczyłem się od niej sporo, jak być dobrym kapitanem, jak pełnić na statku funkcje „pierwszego po Bogu”. Trudne to zadanie zapewnić bezpieczne wykonywanie zawodu marynarza, służenia statkowi, rozładowywania rodzących się konfliktów osobistych wśród załogi. Była przystępna, otwarta, sprawiedliwa dla każdego załoganta. Służyła radą i pomocą nie tylko dla załogi, lecz również dla ich rodzin. Czego można było się jeszcze nauczyć od kapitanek i powielać w przyszłości, już jako kapitan? Sumienności, bezpośredniości, dokładności, umiejętności wydawania poleceń i ich egzekwowania, oceniania ryzyka, lojalności wobec armatora. Obecność kobiety poprawiała naszą kulturę językową w marynarskich kontaktach. Ludzie lubili ją jako kapitanę i chcieli u niej pracować, a w Polskiej Żegludze Morskiej była bardzo cenionym kapitanem. W imieniu załóg statkowych, wtedy z lat 70., st. oficerów Kuklicza i Raroga, II oficerów Chońskiego i Neugebauera, III oficera Klimaszewskiego, asystentów pokładowych: Pozarzyckiego i Andrzeja Piotrowskiego, st. mechanika Krawczuka, II mechaników: Jeżyny i Moronia, elektryków: Wita i Modranki, bosmana Matiasa, ochmistra Czaińskiego, kucharza Mauricza, marynarzy: Szymczyka,

Banuchy, Wysockiego, Grauzula, motorzysty Oziwicza oraz moim własnym żegnamy cię z bólem i składamy tobie kapitancko hołd i podziękowanie za nasze marynarskie wychowanie. Cześć dla jej pamięci i dla jej męża Czesława. Niech spoczywają w spokoju!

Patronka

Wśród żegnających była liczna delegacja Niepublicznej Szkoły Podstawowej w Kozietułach, która nosi imię pani kapitan: uczniowie i nauczyciele razem z dyrektorką Agnieszką Klimek-Dudzińską. Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Kozietuły i Okolic reprezentowała jego prezes Ewa Mróz. Przybyli również przedstawiciele Ochotniczej Straży Pożarnej w Kozietułach oraz wielu mieszkańców Kozietułów i Kozietułów Nowych. Uczniowie ze sztandarem szkoły pełnili straż przy urnie z prochami pani kapitan podczas mszy św. i w drodze na cmentarz. Delegacja złożyła piękny wieniec z kotwicą, jako wyraz szacunku i pamięci o Jej życiu tak silnie związanym z morzem. OSP z Kozietułów ze swoim sztandarem również oddała hołd patronce szkoły.

– Dziś spotykamy się tutaj, aby pożegnać panią kapitan żeglugi wielkiej Danutę Kobylińską-Walas, której imię nosi nasza Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Kozietułach – mówiła dyrektorka placówki. – To moment pełen smutku, ale także czas wyrażenia wielkiej dumy, że patronką szkoły jest tak znamienita osoba. Historia pani kapitan rozpoczęła się właśnie u nas, w Kozietułach. To droga pełna determinacji w dążeniu do wyznaczonego celu, pokonywania trudności i łamania schematu. Najsilniejsze sztormy kształtują najlepszych żeglarzy – mówi się wśród marynarskiej braci. Kapitan Danuta Kobylińska-Walas, nasza ukochana Żaba, była nie tylko wybitnym żeglarzem, ale także osobą o wielkim sercu, która swoją pasją, odwagą i mądrością inspirowała nas wszystkich, nieustająco z wielkim zaangażowaniem i otwartym sercem przekazywała też swoją wiedzę i wartości młodym pokoleniom

Na koniec uroczystości pogrzebowej syn zmarłej, kpt. ż.w. Konrad Walas umieścił w grobie urnę, kwiaty, list od jej przyjaciółki i podziękował wszystkim za obecność.

Data emisji 14.07.2025 Kurier Szczeciński

Kapitan Danuta Kobylińska – Walas z wizytą w Łodzi

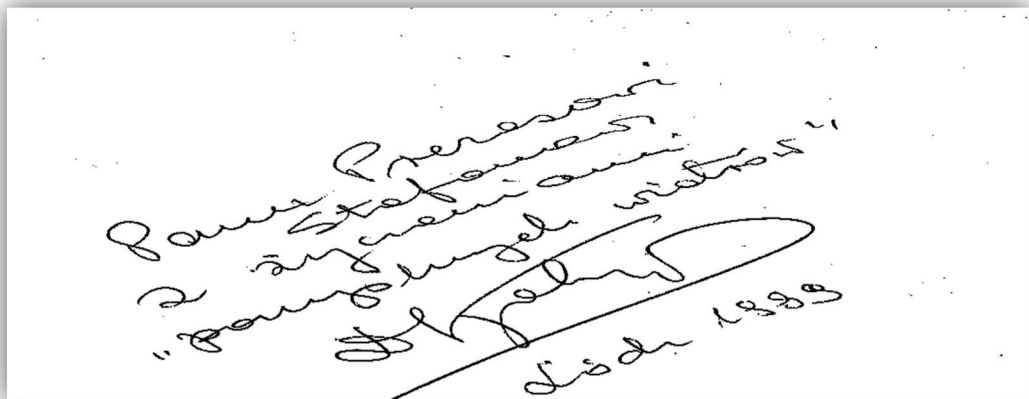
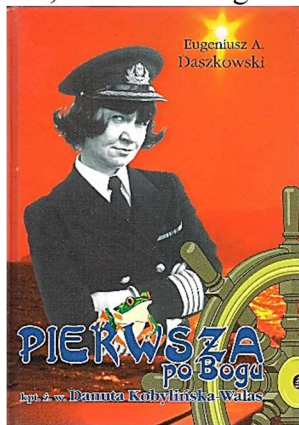
W ramach przygotowań do obchodów Dni Morza w czerwcu 1999 roku, kapitan mar. woj. inż. Stanisław Kobyliński, Honorowy Prezes Zarządu Okręgu Łódzkiego Ligi Morskiej i Rzecznej zaprosił Panią kpt. Danutę Kobylińską na spotkanie z członkami Ligi i osobami zainteresowanymi spotkaniem.

Spotkanie odbyło się na terenie Łódzkiego Domu Kultury w Sali audiowizualnej przygotowanej do takich celów.

Pani Kapitan, witając się ze Stanisławem Kobylińskim zatytułowało Go „mój przyszywany kuzynie” chociaż żadne pokrewieństwo ich nie łączyło.

Stojąc na podwyższeniu Pani Kapitan z dużą swadą opowiedziała o swoich dążeniach do uzyskania możliwości pracy nad morzem, o swoich kłopotach dostania się do Szkoły Morskiej w Szczecinie, późniejszych problemach z uzyskaniem zezwolenia do pracy na statkach na morzu, zakończeniu pływania i przejścia do pracy na lądzie a potem przejściu na emeryturę.

Na zakończenie była możliwość zakupu książki „Pierwsza po Bogu. kpt. ż. w. Danuta Kobylińska Walas, autorstwa Eugeniusza A. Daszkowskiego (wydanie 1997 r)





Pierwszy z lewej ppłk Jan Obrębski sekretarz Zarządu Okręgu Łódzkiego LMiR
Pierwszy z prawej w drugim rzędzie Prezes ZOŁ LMiR Stefan Wasiljew

Zdjęcia St. Kobyliński

Miejsce pochówku śp. kpt ż. w. Danuty Kobylińskiej Walas

W odpowiedzi na prośbę o określenie miejsca mogiły Zmarłej kpt Danuty Kobylińskiej Walas otrzymaliśmy poniższe materiały. Serdecznie dziękujemy za pomoc. Redakcja B.I. „Łódka”

Szanowny Panie,

w załączeniu fragment mapy cmentarza Wilanowskiego z zaznaczonym na czerwono grobem nr 4508 w sektorze XIII (numeracja grobów w systemie ewidencji elektronicznej cmentarza).

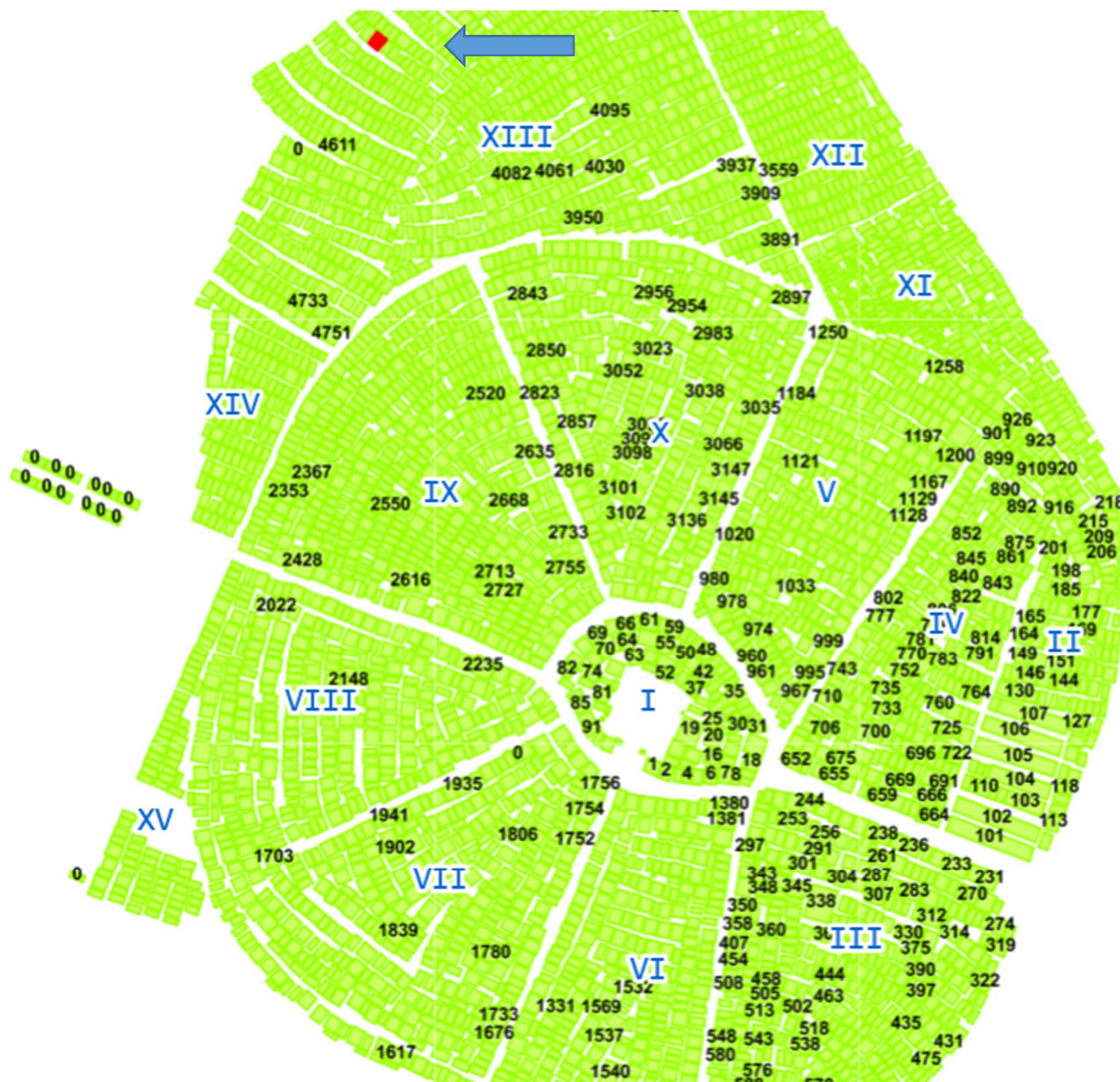
Cmentarz Wilanowski jest cmentarzem zabytkowym, objętym nadzorem Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Oryginalny, stary cmentarz powstał na bazie koła, natomiast śp. Danuta Kobylińska-Walas została pochowana na tzw. nowym cmentarzu (określenie „nowy cmentarz” obejmuje sektory dołączone do cmentarza już po II Wojnie Światowej).

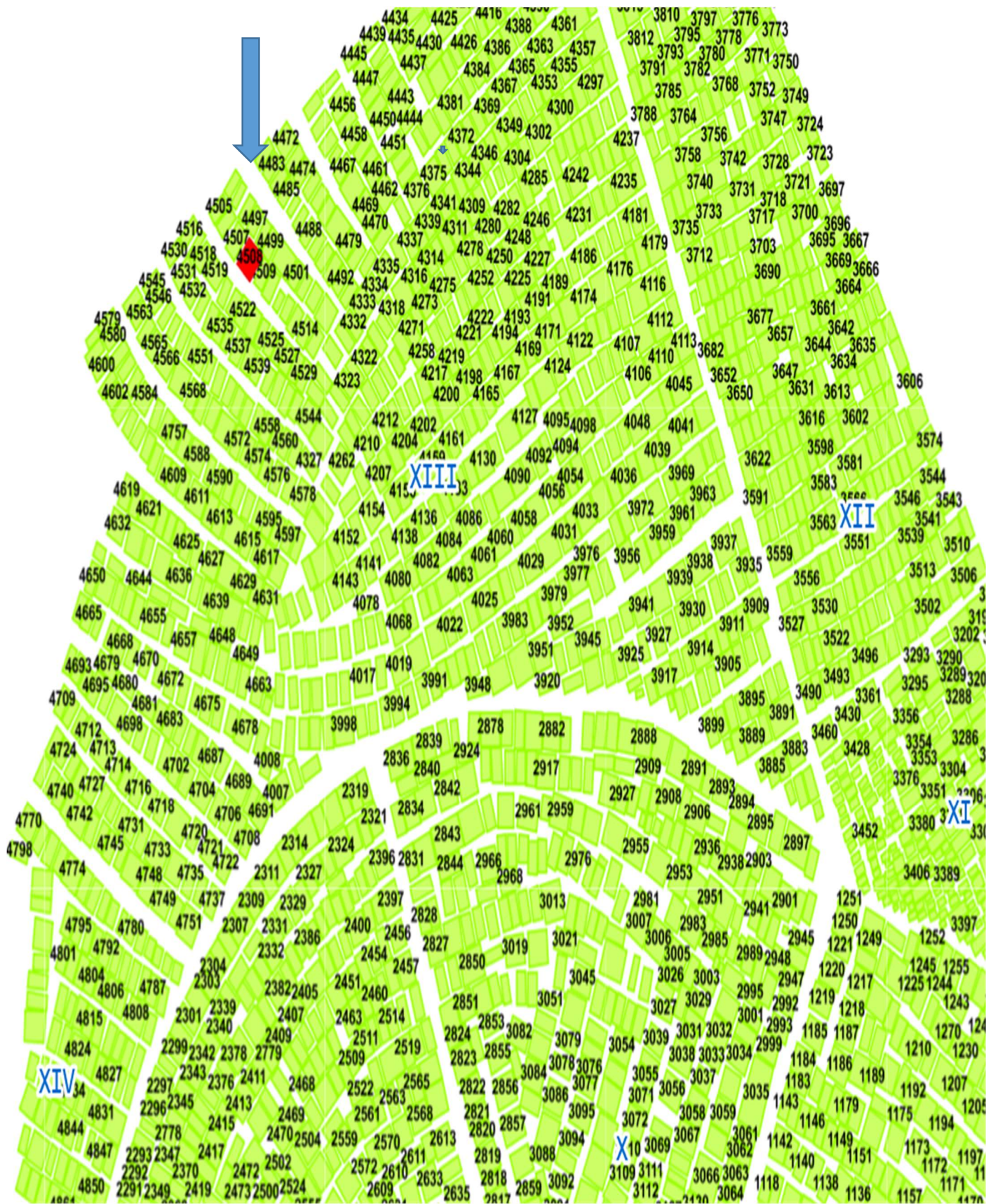
Brama główna na cmentarz znajduje się pomiędzy sektorem II i III.

Z poważaniem,

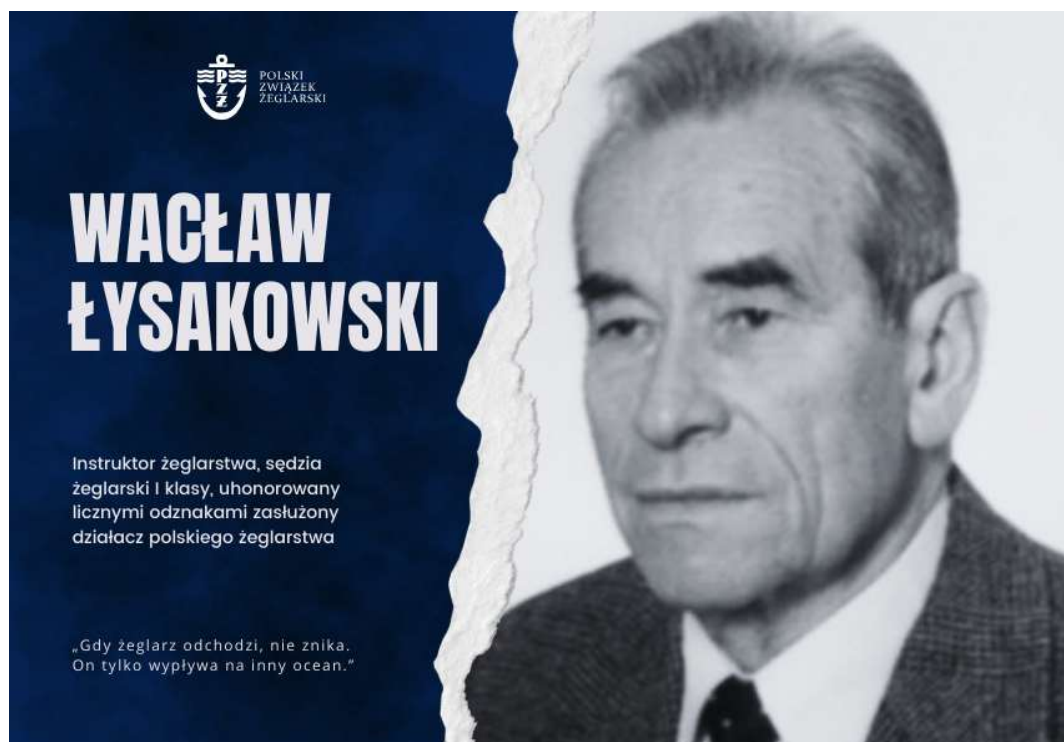
kancelaria parafii

św. Anny w Wilanowie





Nie żyje ostatni komandor Klubu Sportów Wodnych LMiR Waław Łysakowski



Z wielkim smutkiem informujemy, że na wieczną wachtę odszedł Waław Łysakowski – jachtowy sternik morski, morski sternik motorowodny, instruktor żeglarstwa, sędzia żeglarski I klasy, zasłużony działacz polskiego żeglarstwa.

W tych trudnych chwilach rodzinie i przyjaciołom przekazujemy wyrazy głębokiego współczucia. Cześć jego pamięci!

Polski Związek Żeglarski
Okręg Łódzki Ligi Morskiej i Recznej

Waław Łysakowski był aktywnym, zaangażowanym działaczem społecznym, przez wiele lat działał w Łódzkim Okręgowym Związku Żeglarskim, w tym jako wiceprezes ds. sportowych i członek Sądu Związkowego, pełnił funkcję przewodniczącego Okręgowego Kolegium Sędziów przy tym OZZ, a także funkcję przewodniczącego Komisji Rewizyjnej i ostatnio komandora Klubu Sportów Wodnych Ligi Morskiej i Recznej w Łodzi. Wyszkolił wielu żeglarzy i instruktorów żeglarstwa, w szczególności wśród dzieci i młodzieży. Inicjował i organizował wiele przedsięwzięć z zakresu szkolenia żeglarskiego i żeglarstwa regatowego. Za zasługi został uhonorowany m.in. Brązowym (1965) i Złotym (1975) Krzyżem Zasługi (1975), Honorową Odznaką Miasta Łodzi (1974), Złotą Odznaką Zasłużonego Działacza LOK (1965), honorową odznaką Zasłużonego dla ZHP (1978), honorową odznaką Zasłużonego Działacza Żeglarstwa Polskiego (2002) i Medalem za Szczególne Zasługi dla Żeglarstwa Polskiego (2009).

Zarządy Główny i Łódzki LMiR nadały Mu Łódzką, Błękitną i Wielką Komandorią Zarządu Okręgu Łódzkiego Ligi Morskiej i Recznej, Zjazd Delegatów LMiR przyznał Mu tytuł członka honorowego Ligi, w 2010 roku otrzymał jedno z najwyższych odznaczeń LMiR Krzyż „Pro Mari Nostro”

Ceremonia pogrzebowa odbyła się 4 września 2025 r. o godz. 10.45 na Cmentarzu rzymskokatolickim Matki Boskiej Nieustającej Pomocy przy ul. Szczecińskiej 96/100 w Łodzi.

Przybyli na nią, towarzysząc Zmarłemu w ostatniej ziemskiej drodze do miejsca wiecznego spoczynku Rodzina, znajomi, sąsiedzi, koleżanki i koledzy żeglarze i członkowie Łódzkiego Okręgu Ligi Morskiej i Recznej



Uroczystość pogrzebowa w kaplicy cmentarnej



Obok urny z prochami Zmarłego dwa zdjęcia z czasów żeglarskich





Ostatnia ceremonia przed złożeniem Urny do grobu



Mogiła po zasunięciu płyty nagrobnej (kwatery 6, linia 7, nr 16)

Opracowanie i zdjęcia S Wasiljew

Stowarzyszenie Rezerwistów Marynarki Wojennej w podróży z okazji 81 rocznicy bitwy partyzanckiej pod wsią Gruszka (gmina Radoszyce powiat konecki)

81 rocznica bitwy partyzanckiej pod Gruszką była, powodem do dłuższej wycieczki i spotkania z przyjaciółmi, poprzez Łódź, Rzgów, Końskie, Józwików, Gruszkę aż po Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku - Kamienna, razem ponad 500 km fajnej podróży. Pozdrawiamy uczestników uroczystości. Ahoj przygodo ...



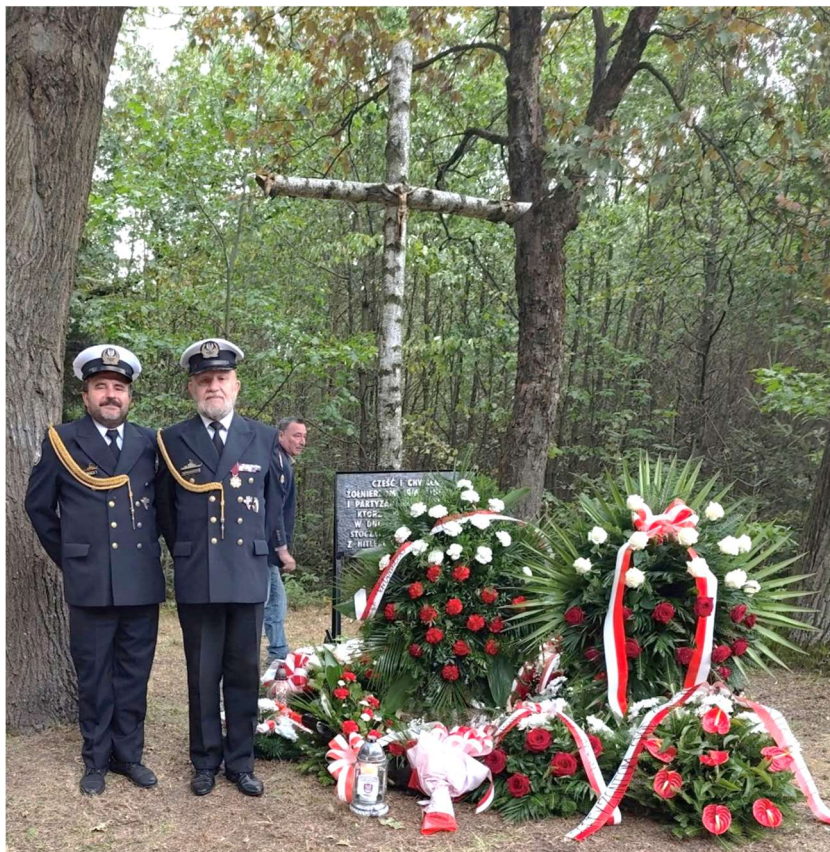
Miasto Końskie . Początek podróży



Miejscowość Gruszka (ok 30 km na północ od



Logo SRMW na palącym się zniczu



Delegacja pod pomnikiem



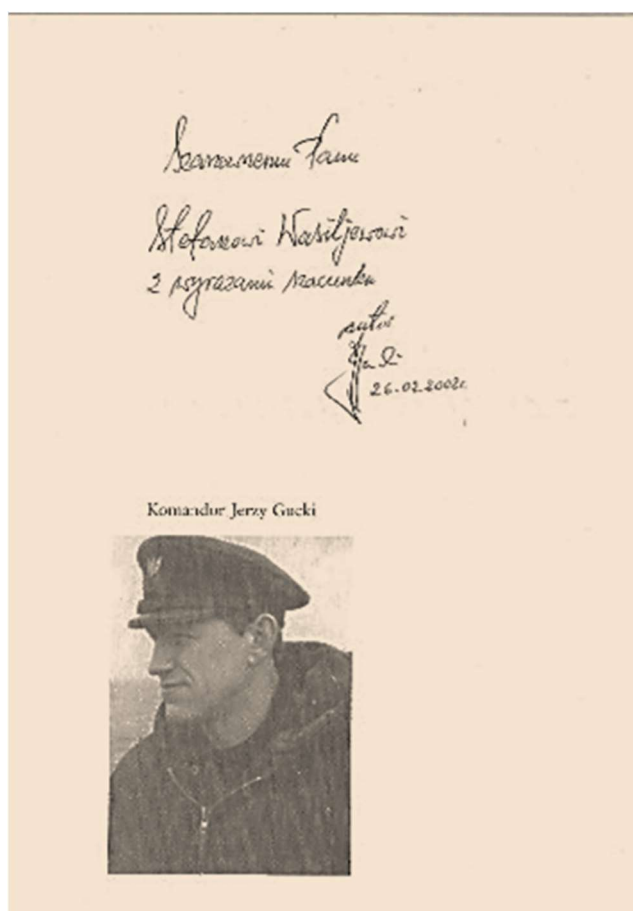
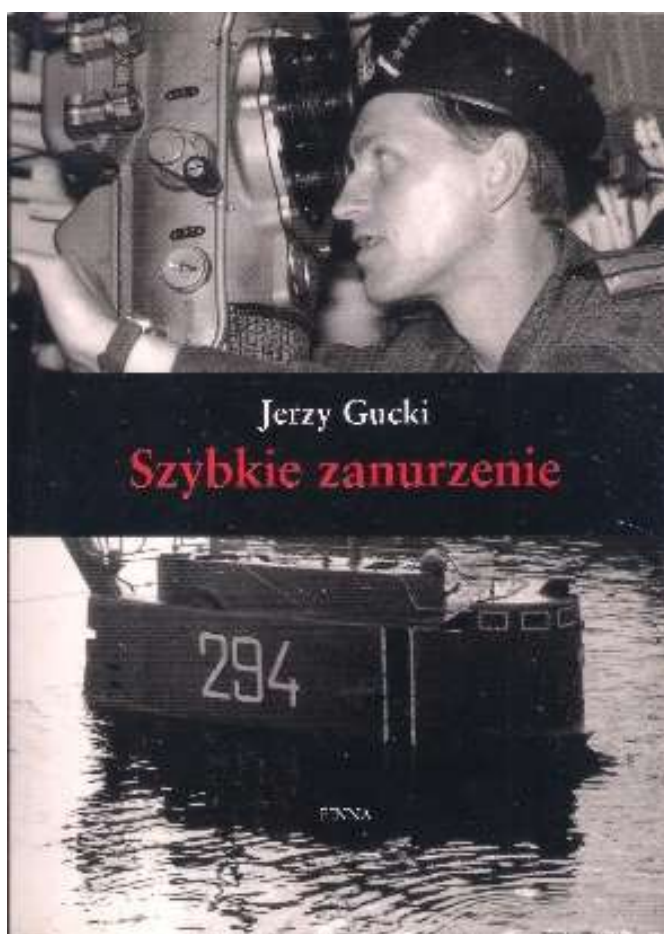
Jedna z ostatnich chwil uroczystości



Część delegacji na tle kutra torpedowego ORP „Odważny” numer burtowy 458

Wielki Pies

Opowiadanie z książki „Szybkie zanurzenie” kmdr Jerzego Guckiego



Opinia powszechna o służbie wojskowej mieni się różnymi barwami. Dotyczy to również opinii o służbie w Marynarce Wojennej. Bywa tak, że w tym obrazie sporo jest czerni, koloru smutku czy więc ponuractwa. Jeżeli kolor ten miałby rzeczywiście dominować, to nie pozostałoby tam zbyt wiele miejsca na żart i dowcip.

Prawda, dola marynarska nie spoczywa na miękkiej wyściółce z płatków róż. Ale...Moje retrospektywne spojrzenie na kilkunastoletnią służbę na pokładach okrętów podwodnych wywołuje iskierki wesołości, wcale gęsto rozświetlające tę „krajnę wzniosłej powagi”, jaką ponoć bywa „wojo”.

Lato tego roku było słoneczne. Wymarzona pogoda dla ludzi wypoczywających nad morzem. Okręty podwodne zawijały do portu tylko dla uzupełnienia zapasów energetycznych. Mimo trudów, załogi lubiły okresy intensywnych ćwiczeń w morzu. Podczas postoju okrętu w porcie jego załogę dotykały wszelkiego rodzaju dolegliwości dnia powszechnego. Oficerowie biedzili się nad wypełnianiem „papierków” a marynarze byli zatrudniani przy nie kończących się nigdy pracach porządkowych. Pobyt w morzu przywracał nam właściwy sens funkcjonowania. Ale i wtedy podejrzewaliśmy, czy aby nie jest zbyt dobrze? Pesymiści twierdziliśmy nawet, że piękna pogoda może zwabić sztabowców ze stolicy. I zwabiła! Na wybrzeże zjechali inspektorzy Sztabu Generalnego. Okręty wezwano do powrotów. Ciemne chmury zaczęły gromadzić się nad głowami załóg i jakby przysłoniły słońce, które ciągle użyczało swych ciepłych promieni plażującym wczasowiczom. Inspektorzy przede wszystkim sprawdzali skrupulatnie tak zwane „umiejętności ogólnowojskowe”. Marynarze, ku swojemu zdziwieniu, dowiadywali się, że nie potrafią: salutować, nosić czapkę, chodzić. Tak właśnie – chodzić! Lista braków umiejętności żołnierskich była znacznie dłuższa i zawierała pozycje, które dla podwodników wydały się prawie egzotyczne. Choćby: „wsiadanie do samochodu”. Młodszy oficerowie podwodnicy, których szczególnie upodobali sobie inspektorzy, szturmowali bibliotekę. Egzemplarze broszurek regulaminów wojskowych były poszukiwane niczym białe kruki. Przewodniczący komisji, generał, którego podwodnicy nazywali między sobą Canis Maior, czyli Wielki Pies, pilnował, by inspektorzy nie folgowali. Trzeba przyznać uczciwie, że on sam znał i stosował przepisy regulaminów wprost pedantycznie. Złośliwcy twierdzili, że generał także we śnie przemawia słowami będącymi cytatami przepisów i wzorami komend. Nawet fałdy jego munduru układały się tak, jak na ilustracji w broszurze regulaminu musztry. Przegląd pomieszczeń bazy brzegowej wypadł żałośnie. Inspektorzy wykryli liczne braki. Gdzieś w sali sypialnianej łóżka nie były ustawione równo. To znowu palec inspektora, który zawędrował na wierzch szafy, nosił ślady kurzu. Guziki przy mundurach, zamiast w miejscach przewidzianych przepisami, znajdowały się oddalone od nich nawet o półtora centymetra! Inspektorzy, z miarkami w ręku, czyhali na podobne okazje udokumentowania oceny negatywnej. Przypieczętowaniem przeglądu pomieszczeń brzegowych była wizyta Canisa. Przewodniczący na czele okazałej świty obchodził budynki. Gdy wszedł do jednej ze świetlic, zwrócił uwagę na umieszczone tam godło okrętu. Był to pięknie wymalowany kondor w locie. Canis, po chwili lustrowania dzieła plastyka załogowego, odezwał się po

ORP KONDOR



raz pierwszy w taki, nieregulaminowy sposób:

- A to co takiego? Ten ptak ...to rodzi skojarzenia z hitlerowskim legionem... Stojący nie opodal zastępca dowódcy okrętu „pomógł” generałowi.

- Uwaga proszę się odsunąć. To ptaszysko raz w roku poczyni sobie niczym złośliwa małpa w ogrodzie zoologicznym. Pluje i... może pobrudzić!

Generał uniósł w zdumieniu brwi. Przez dłuższą chwilę taksował sylwetkę zastępcy. Towarzyszący inspektorzy zamarli w oczekiwaniu. Canis wyszukał wzrokiem dowódcę zespołu okrętów podwodnych.

- Komandorze, dziękuję. Koniec przeglądu. Zasalutował i odszedł, a za nim jego orszak. Było niedobrze! Co by nie powiedzieć, zanosilo się na dwóję. Jedynie taka ocena wydawała się adekwatna do żołnierskich umiejętności podwodników w zestawieniu z kryteriami prześwieczonej komisji. Dowódca zespołu próbował zmobilizować dowódców okrętów dla poprawienia niewesołej sytuacji.

- Musicie pogonić nasze towarzystwo wzajemnej adoracji. Jeżeli wmalują dwóję, to będziemy zmuszeni tłuc musztrę bez opamiętania i nie opędzimy się przed następnymi kontrolami. Jutro ćwiczenia na morzu. Canis, to znaczy – chciałem powiedzieć przewodniczący komisji polecił wyznaczyć okręt, na którym popłynie. Myślę, że najlepiej nada się do tego „Kondor”. Zapewne odechce się załodze opowiadać o wyczynach swego patrona.

Po wyjściu okrętu z portu poproszono gościa do wnętrza. Generał schodząc po stromym trapie rozglądał się bacznie. Znalazł się w obcym dlań otoczeniu. Poczucie obowiązku walczyło z nim o lepsze – z dreszczykiem emocji. Zdecydowany surowo oceniać zachowania załogi, miał z nią zanurzyć się pod wodę. Po raz pierwszy w swoim życiu przebywał na okręcie podwodnym. Komandor, dowódca okrętu, zaproponował obejrzenie pomieszczeń. Szedł przodem i objaśniał. Wielki Pies dostrzegł okazję do wyrażenia swojej dezaprobaty. Wydawało mu się, że wreszcie dostrzegł znajomy przedmiot.

- Te łóżka nie spełniają warunków przewidzianych w regulaminie.

- Łóżka?... To są koje. Tak je nazywamy na okręcie. No cóż, nie są zbyt wygodne, ale tak je zbudowano. Miejsca tutaj niewiele i konstruktor miał ograniczone możliwości.

Canis w odpowiedzi tylko sapnął gniewnie. Okręt schował się pod powierzchnię wody. Wykonywano ćwiczebny atak torpedowy. W centrali panowało skupienie. Ciszę mąciły komendy i meldunki. Widząc, że atak przebiega prawidłowo, komandor postanowił rozładować nieco napięcie spowodowane obecnością przewodniczącego komisji. Zwrócił się do szefa hydroakustyków, doświadczonego podoficera zawodowego, który obsługiwał stację nasłuchu podwodnego:

- Kaziu, czy wystawia „Hetmana” w niedzielnych zawodach?

- Oczywiście wystawia, choć nie ustalono jeszcze składu jego załogi. Kazik był zapalonym żeglarzem i mógł godzinami opowiadać o żaglach i regatach. Teraz też rozgała się na dobre. Nie przeszkadzało mu to zupełnie w śledzeniu wskazań przyrządów i składaniu meldunków. Canis zaś był zupełnie zdezorientowany. Co się tutaj dzieje? Ledwie się powstrzymał od chęci natychmiastowego „zaprowadzenia porządku”. Po ostatniej komendzie: Aparaty! Pal! – okrętem szarpnęło. Sprężone powietrze, które wypchnęło torpedę z wyrzutni, wpadło do wnętrza okrętu. Odczuło się lekki ucisk w uszach. Wszystko odbywało się prawidłowo. Atak był udany. Torpeda ćwiczebna przeszła dokładnie pod celem. To już było coś! Ale, czy wystarczyło? Najwyższy inspektor na pewno zauważył setki, uchybień. Jego mina świadczyła, że nie akceptuje zwyczaju wzajemnego zwracania się członków załogi po imieniu. Jak go udobruchać? Dowódca okrętu nie zamierzał jednak rezygnować z próby poprawienia notowań jego załogi. Wezwał swojego zastępcę do spraw politycznych.

Zorganizuj ceremoniał chrztu podwodników. Mamy trzech neofitów na pokładzie. Sądzę, że za dwie godziny będziecie gotowi.

- Trzech? – zdziwił się polityczny.

- Trzech! Canisa też ochrzczimy.

Neptun, król mórz i oceanów wraz z orszakami zjawił się w centrali. Witając monarchę dowódca okrętu przekazał mu swoją lornetę, jako symbol najwyższej godności na okręcie. Odtąd miał tylko być pokornym poddanym władcy podwodnego świata. Zaczął się chrzest. „Oprawiano” dwóch młodych marynarzy, którzy przybyli ostatnio do składu załogi. Gość stał obok. Miał niewyraźną minę. Po ochrzczeniu młodych podwodników, diabeł z orszaku Neptuna, ryknął na całe gardło:

- Czuję smród profana! Gdzie on jest?

Zaległa drażniąca cisza. W oczach Canisa można było dostrzec niepokój. Widok wymazanych i sponiewieranych poprzedników nie zachęcał w pójsie w ich ślady. Przewodniczący komisji miał już tego wszystkiego dość. Tak się przynajmniej wydawało... Nagle generał zdecydowanym ruchem zdjął kurtkę munduru, a potem klęknął przed Neptunem. Król, na co dzień starszy marynarz i ogólnie lubiany na okręcie wesołek, był zaskoczony nie mniej od innych. Klęczący odezwał się ponownie NIEREGULAMINOWO.

- Władco morskich głębin, proszę pokornie, przyjmij mnie do grona twoich wiernych sług. Poddaj próbę, którą chcę zdzierżyć.

- Takiego biegu wydarzeń nikt nie przewidział. Komandor nie mógł nawet gestem poinstruować swego „władcy”. Ten jednak, kochany chłopak, wiedział co należy czynić. Dotknął trójzębem, insygniem władcy króla mórz, ramienia klęczącego desperata i rzekł:... „Nadaję ci morskie imię Canis Maior”. Nowo kreowany podwodnik zaskoczył obecnych raz jeszcze.

- Tak byłoby zbyt łatwo; muszę skosztować boskiego poczęstunku.

- Podano kubek pełen morskiej wody i kanapkę, której sam widok przyprawiał o mdłości. Gość zjadł i wypił.

Po zakończeniu uroczystości dowódca okrętu poprosił Canisa do swojej kabiny.

- Przyznam się, że wydając polecenie przygotowania chrztu nie byłem do końca pewny, czy postępuję słusznie. Pan generał zaimponował nam wszystkim. Pozwolę sobie pogratulować. Niech tam! Lżej będzie przyjąć dwóję z rąk przewodniczącego komisji posiadającego poczucie humoru.

- Jaką dwóję? Prawda, że znajomości musztry i normalnym żołnierskim porządkiem nie jest u was dobrze. Ale...nie pozwalacie dmuchać sobie w kaszę, a to ważne.

Następnego dnia komisja wracała do stolicy. Kiedy dowódca zespołu otrzymał protokół z podsumowaniem inspekcji, na którym pod pozycjami zatytułowanymi : musztra i porządek regulaminowy pyszniły się „czyste trójki”, spytał podejrzliwie dowódcę „Kondora”.

- Coście JEMU zrobili?



Przekrój modelu okrętu podwodnego projektu 613 wg NATO „Whiskey”
Do tego typu należał ORP „KONDOR”





MORSKIE OPowieŚCI „W MORZU I NA CUMACH”

cykl prowadził ZDZISŁAW SZCZEPANIAK

(część VII wybranych opowiadań z książki „Z pasatem w żaglach”)

Od Madery do Bermudów

Stałem za sterem, czując na twarzy powiew ciepłego, łagodnego wiatru, który wypełniał mocno żagle, to znowu pozostawiał je w beładnym łopocie, jakby zastanawiał się, czy rzeczywiście ma nas wypchnąć z bezpiecznego portu w bezkres oceanu. A ja myślałem o tym, jak nas wkrótce potraktuje Atlantyk? Czy zechce nas poddać jakiemuś specjalnemu egzaminowi? A może nie zwróci uwagi, kiedy sztormowe fale zechcą połknąć łupinę, która odważa się mierzyć z jego ogromem...

W moim oczekiwaniu na to, co miało nastąpić jutro, pojutrze czy za tydzień, nie było jednak niepokoju czy lęku. Nad niepewnością przeważała jednak ogromna ciekawość. Budowały ją przecież i podsycaly przez całe lata książki Verne'a, Stevensona, Londona, Conrada – żeby wymienić tylko tych najważniejszych moich „nauczycieli”. Do tych wspaniałych morskich opowieści dołączyły z czasem relacje Slocuma, Gerbaulta, Chicheстера, Teligi, Urbańczyka, Boguckiego...

Jaki więc jest, albo inaczej – jaki okaże się w tym rejsie - Atlantyk? – zastanawiałem się w chwilach wolnych od zajęć pokładowych. Czy będzie tylko *wielką miską słonej zupy*, jak czasem lekceważąco mówi o nim ci, którzy nie spędzili wśród jego fal nawet jednego dnia? A może ocean to raczej... Wielkie Żywe Stworzenie? Jeżeli o mnie chodzi, wierzę w to już od dawna, choć nie zawsze udaje mi się do takiego punktu widzenia przekonać innych. W oceanie widzimy przede wszystkim żywioł – rzekomo okrutny i podstępny. Oskarżamy go, że topi nasze łodzie, jachty i statki. To prawda. Ale ocean nie toleruje po prostu naszej lekkomyślności i niedbalstwa, ludzkiego zadufania i pychy. Powstał i rozwijał się na miliony lat

przed homo sapiens, miał ogromny wpływ na rozwój naszej planety i niewykluczone, że pozostanie równie wielki i potężny, kiedy nikłe ślady po nas zapadną w głębiny mórz lub zamienią się w piasek na ich brzegach...

Nieograniczone możliwości i kaprysy Atlantyku poznałem już wcześniej - najpierw podczas wokółafrykańskiego rejsu „Oleśnicą”, a potem pod żaglami „Zawiszy” w rejsie do Casablanki, Agadiru i na Wyspy Kanaryjskie. Jaki jednak okaże się z dala od brzegu – tysiąc mil na zachód, w przestrzeni ograniczonej jedynie kręgiem horyzontu? Byłem pewien, że od dzisiaj Atlantykt zacznie mi po swojemu odpowiadać na te pytania i marzyłem jedynie o tym, abym mógł kiedyś powtórzyć tę opowieść tym, którym nie dane było wraz ze mną podziwiać jego urodę i doświadczyć jego potęgi.

13 czerwca

Skończyłem swoją wachtę o czwartej nad ranem, ale mimo zmęczenia nie bardzo mogłem zasnąć, ponieważ Neptun nie zdecydował się jeszcze jakim wiatrem nas uraczyć i do rana jachtem telepało z góry na dół i na boki, co nie ułatwiało (mimo pewnych nabytych już doświadczeń) dłuższego trzymania ucha przy poduszce. Trzynasty dzień czerwca powitał nas jednak rozgrzewającym ciała i poprawiającym humory słoneczkiem.

Wiatr przestał kaprysić i mogliśmy wspomóc grot żagiel postawiona na dziobie „gienią” czyli fokiem – genuą. Wobec takich przyjemnych niedzielnych warunków kapitan postanowił wzmocnić nasz żeglarski zapal i zarządził liczne i śliczne – roboty okładowe.



Związany z tą decyzją plan zajęć obejmował m. in. staranne porządkowanie achterpiku. To rufowe pomieszczenie jest zwykle składnicą najróżniejszych przedmiotów - takich jak liny, wiadra, sprzęt bosmański itp. Utrzymywanie tego zbioru w jako takim porządku traktowane jest zwykle jako syzyfowa praca, toteż każdy mądry kapitan (a do takich niewątpliwie należał nasz „pierwszy po Bogu”), zawsze zauważy, że powierzona jego pieczy załoga zaczyna się nudzić – kieruje ją właśnie w stronę achterpiku.

Nie inaczej było tym razem. W końcu jednak wspólnie ze Zbyszkim Lewandowskim uporałem się z tym ważnym zadaniem i z ulgą poszedłem do fazy wypoczynku, czyli czterogodzinnej wachty za sterem. Bardzo lubiłem (i nadal lubię) to zajęcie, nawet wtedy, kiedy przy ostrym bejdewindzie wpadająca od dziobu fala dosięga sternika i zaglądając mu za kołnierz sztormiaka, wypływa nieco cieplejsza nogawkami...

Na razie jednak takie doznania są tylko wspomnieniami, choć błędem byłoby sądzić, że na tak długiej trasie nie spotkają nas różne przyjemności i niespodzianki. Od Bermudów – grupki niewielkich koralowych wysepek i kolejnego celu naszej podróży – dzieliło nas z Madery 2400 mil, tj. około 4500 kilometrów. W prostej linii. Jednakże „na skróty” przez Atlantykt można wyłącznie płynąć na silniku i to taki, który ma siłę tysięcy mechanicznych koni. Wybierając się z Madery na Bermudy pod żaglami, trzeba zaokrąglić tę liczbę o dalsze 700 – 800 mil morskich, biorąc także od uwagę wszystkie „za i przeciw” prądów i wiatrów.



Pasat – wiatr nadziei

Żegluga na skrzydłach pasatu jest najwspanialszym rejssem wokół naszej planety, napisał kpt. Andrzej Urbańczyk w swojej ciekawej książce pt. „Dookoła świata bez sztormów”. Przeczytałem o tym równo 20 lat później, zgadzając się w całej pełni z tym optymistycznym twierdzeniem.

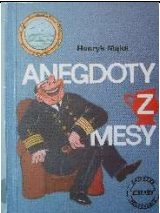
Czegoś podobnego doświadczyliśmy bowiem, kiedy podporządkowując się wymogom (i obietnicom) pasatu, płynęliśmy ku Ameryce starym , Kolumbowym szlakiem, schodząc na południowy zachód, w stronę 25 stopnia szerokości północnej i zwrotnika Raka. Chcieliśmy znaleźć się co prędzej pod opieką tego stałego i życzliwego żeglarzom wiatru wiejącego ze wschodu na zachód na tych właśnie szerokościach. Sądziliśmy, że jeśli pasat szybko dmuchnie w nasze żagle, a głównie w nasz spinaker – być może zdążymy i na nowojorską paradę...

Spinaker to jednak żagiel niezwykle delikatny i czuły na zaskakujące podmuchy z nieodpowiadającego mu kierunku. Podobnie zachowują się jego szoty, czyli służące do manewrowania i ustawiania wielkiego żagla w pożądanym położeniu w stosunku do wiatru. W nocy z 15 na 16 czerwca urwał się jeden z szotów spinakerów i na razie musieliśmy zrezygnować z tego „dopalacza”, który w dotychczasowych warunkach dawał nam szansę na dobowe przebiegi w granicach 140 – 160 mil.

Nie było to bezpodstawne przekonanie, a związane z pasatem nadzieje miały bardzo realne podstawy. We wspomnianej książce Andrzej Urbańczyk, światowej sławy żeglarz, który przepłynął samotnie ponad 75 tyś. mil, zwraca uwagę, że *strefy pasatowe są najlepszymi obszarami żeglugowymi w żegludze na zachód. Wiatry pasatowe, w połączenie ze wzbudzonymi przez nie prądami, które płyną w zgodnym do nich kierunku, pozwalają na osiąganie średnich przelotów dobowych dochodzących do 150 mil dla jachtów średniej wielkości.*

- Gdyby tak było nadal, moglibyśmy dotrzeć na Bermudy za jakieś trzy tygodnie – obliczał Wiesiek razem z Krzysztofem, kiedy uporaliśmy się z awarią spinakera i wymianą dziobowego żagla.

Dokonując takiej przyszłościowej przymiarki, nie sprzeniewierzaliśmy się jednak starej morskiej tradycji, w myśl której, z szacunku dla Króla Mórz, znajdującą się w dziennikach okrętowych (i jachtowych również) rubryka **port przeznaczenia**- pozostaje pusta aż do momentu, kiedy „jednostka pływająca” dotrze do wyznaczonego celu. My także przestrzegaliśmy tej świętej zasady, jednak uznaliśmy, że czym innym byłoby beczelne obwieszczanie Neptunowi „czarno na białym”, że płyniemy do Hamilton na Bermudach, a czy innym dyskretne zastanawianie się nad tym, kiedy, **być może**, uda nam się tam dotrzeć...Rozważania te otwierały kolejny ważny temat dotyczący kwestii w pełnym znaczeniu tego słowa życiowej.

	HENRYK MĄKA Anegdota z mesy Rok wydania 1995 Anegdota z naszej floty Rok wydania 2015 <i>Z życzeniami przyjemnej lektury i Uśmiechnij się. To były dedykacje Henryka Mąki dla mnie na tych książkach z upoważnieniem do wykorzystania ich w „Łódce”. S Wasiljew</i>	
---	---	---

Hacele dla ...mechanicznych koni

W okresie powojennym, gdy na czele Wojska Polskiego stał marszałek Konstanty Rokossovski (1949-1956), tzw. strategiczne funkcje w różnych rodzajach broni sprawowali oficerowie radzieccy.

Dowódcą floty wojennej był wówczas admirał Nikołaj Abramow. Wtedy również, w całkowitej zgodzie z przyjętymi od wschodniego sąsiada wzorcami, gwałtownie wzrastać zaczęła biurokracja, wynikająca z zastrzeżonej tajności wojskowej dokumentacji i wszech obecnej szpiegomanii.

- Nie mamy czasu na szkolenie załóg i na ćwiczenia – skarżyli się oficerowie sztabowi. – Giniemy pod stosami różnych sprawozdań, planów, raportów itp. A wszystko w licznych odpisach z terminami wykonania na wczoraj. Nic tylko musimy pisać i pisać.

- Co wy wiecie o biurokracji, wy prawdziwej biurokracji nie znacie – obruszył się na takie dictum admirał Abramow.

- W czasie drugiej wojny światowej jako komandor pracowałem w dowództwie floty arktycznej w Archangielsku. Pewnego dnia nadeszła szyfrowana depesza z Moskwy, aby w ciągu 24 godzin podać liczbę posiadanych koni. Ponieważ arktyczna flota żywych koni w ogóle nie miała, domyśliliśmy się, że chodzi o konie mechaniczne, czyli moc maszyn okrętowych. Szybko je zliczyliśmy i w tajnym telegramie do Moskwy podaliśmy, że łącznie sześćset pięćdziesiąt pięć tysięcy koni mechanicznych. W ferworze codziennych zajęć już o tym incydencie zapomnieliśmy, gdy oto pewnego zimowego dnia naczelnik stacji kolejowej zawiadomił nas, że nadszedł właśnie pełny skład pociągu towarowego i że zawartość każdego wagonu stanowią...hacele do mocowania końskich podków. Pomyślcie! Wydarzyło się to w połowie okrutnej wojny, gdy permanentnie brakowało stali, mocy przerobowych, a nawet wagonów do przewozu tego zbędnego dla nas ładunku.

Trzysta dni odpustu

Pod koniec 1946 roku na niszczyciel „Błyskawica” miał przybyć ksiądz pułkownik (później przez wiele lat proboszcz w Sopocie) aby załoga mogła się wypowiadać. Urządzono więc na pokładzie konfesjonał, zapewniający spokój i tajemnice tego obrządku.

- Kiedy ksiądz pułkownik przybył, uroczyście przywitaliśmy go u trupu – opowiadał gdzieś na Pacyfiku kapitan żeglugi wielkiej Tomasz Terlecki. – Ale gdy zobaczyliśmy prawie trzystuosobową kolejkę do konfesjonału, my, oficerowie, przezornie wycofaliśmy się do mesy podchorążych, przygotowanej w celu godnego podjęcia gościa okrętu. Co bardziej niecierpliwi zdołali już nawet coś niecoś uszczknąć z przygotowanych specjałów i napojów. Niestety, nasze nadzieje na parę godzin spokoju spaliły na panewce, ponieważ zaledwie po paru minutach nasz gość żwawo wparował do mesy, chwytając do ręki pierwszy z brzegu kieliszek. Okazało się, że zobaczywszy tak długą kolejkę pilnych owieczek, kapelan frontowym zwyczajem zapytał tylko, czy żałują za grzechy, a usłyszawszy potwierdzającą odpowiedź, dał wszystkim zbiorowe rozgrzeszenie. Następnie odmówił odpowiednie modlitwy i przybył na główny punkt programu.

- Dalej wszystko potoczyło się zgodnie z tradycją, były toasty i chóralne śpiewy. Gdy zaś służbowy oficer — właśnie kapitan Terlecki - odprowadził gościa do samochodu, mocno już chwiejący się na nogach kapelan serdecznie się z nim pożegnał i unosząc dłonie nad jego głowę, powiedział z namaszczeniem:

- Tobie synu daje trzysta dni odpustu!

- Szkoda zatem, że ten ochronny okres już się panu skończył – zauważył ktoś ze słuchających tej opowieści. -Zapewne jeszcze niejedne trzysta dni, by się panu przydały.

- O nie – energicznie ripostował dowódca „Mikołaja Reja”.- Odpust dotyczy przecież tylko dni grzesznych. A że ja mało grzeszę, zostało mi jeszcze więcej niż połowa. Nasz kapelan miał wielki gest.

Tuman idiot

- Zaraz po wojnie nasza parowa łajba, zręcznie wymijając pływające miny, woziła węgiel do portów Morza Śródziemnego – rozpoczął opowieść jeden ze świadków tamtych dni.

-Pewnego wyjątkowego razu, wyminawszy Dardanele i Bosfor, weszliśmy na Morze Czarne, by znaleźć się wkrótce na redzie Odessy. I tu zdarzyła się ta historia.

- Trzeba tu koniecznie dodać, że nasz „Stary” był małego wzrostu , ale dużego marynarskiego ducha i swój honor mierzył wysoko. Jeszcze w czasie pierwszej wojny światowej pływał w kajzerowskiej flocie Wilhelma II, drugą wojnę spędził głównie w atlantyckich konwojach, a teraz, jako doświadczony dowódca, spokojnie płynął ku niedalekiej emeryturze. Ale jak wielu ludzi niskiego wzrostu najwyraźniej nie znosił wysokich osobników ludzkiego rodzaju. Z reguły więc zamiast zadzierać ku nim głowę, z byle powodu zadzierał z nimi. Gdy zatem na redzie Odessy pojawił się wysoki jak tyka pilot, było dla nas oczywiste, że jakaś awantura wisi w powietrzu. No i stało się...

- W tym miejscu muszę dorzucić, że nasz kapitan doskonale znał język niemiecki i angielski, ale ani w ząb nie rozumiał rosyjskiego. „Długi” pilot, w towarzystwie trzeciego oficera pokonywał już ostatnie schody wiodące na lewe skrzydło kapitańskiego mostku, gdy w pełnej gali mundurowej i sidolem wypolerowanymi przez stewarda medalami wychodzi mu naprzeciw malutki, przyznać trzeba, trochę fircykowaty, nasz dowódca. Możliwe, że na jego widok zrobił pilot nie najmądrzejszą minę, ale z troską w głosie miast zwyczajowego powitania powiedział „tuman idiot!”. Nasz „Stary” poczerwieniał jak indor, zaperzył się jak bojowy kogut i ryknął jak raniony bawół: -Wachtowy, za burtę sukinsyna! Słyszałeś, za burtę! Ubliżył kapitanowi w czasie służby! Za burtę z nim!

- Na nic się zdały tłumaczenia trzeciego oficera i wachtowego marynarza, że tuman to po rosyjsku mgła, a z dodatkiem „idiot” – że mgła idzie! „Stary” wycedził tylko przez zęby: jak ja tuman i w dodatku idiota, a on taki mądry, to niech sam wprowadza statek. I ostentacyjnie zszedł do swojej kabiny. Sytuacja stała się beznadziejna. Nieobecność kapitana w trakcie skomplikowanych manewrów redowo – portowych uniemożliwiała wejście statku do portu. A trzeba było się śpieszyć, bo jak ostrzegł pilot, mgła już zaczęła gęstnieć. Rada w radę, aby przekonać „Starego” o fatalnym nieporozumieniu wezwaliśmy na pomoc pierwszego mechanika, który służąc niegdyś we flocie cara Mikołaja II dla całej załogi statku był autorytetem w zawiłościach języka rosyjskiego. Po wielu trudach i perswazjach kapitan dał się wreszcie udobruchać i po godzinie bez przeszkód zacumowaliśmy niedaleko od słynnych schodów Potiomkina, u stóp których stały białe statki pasażerskie.

- Na pilota był jednak cały czas naburmuszony. Nawet się z nim nie pożegnał

Ciekawostka

Pasażerki, pełne nigdy do końca niezaspokojonej ciekawości, zdarzają się na każdym statku. Na płynącym przez Ocean Indyjski liniowcu „Frycz Modrzewski” również taka się znalazła.

-Panie kapitanie –zapytała pewnego razu. –Gdyby teraz statek utonął, jak daleko musiałabym płynąć stąd do najbliższego lądu?

Kapitan wszedł na moment do kabiny nawigacyjnej a wróciwszy odpowiedział:

- Prawie dwa kilometr, łaskawa pani. A dokładnie tysiąc dziewięćset osiemdziesiąt cztery metry. Przed chwilą sprawdzałem...

Nie widząc w zasięgu swego wzroku żadnego lądu, pasażerka nieco się zdziwiła.

- A w jakim kierunku? – uściśliła poprzednie pytanie.

Ale wtedy kapitan „Frycza Modrzewskiego” okazał się równie precyzyjny, co brutalny:

- Pionowo w dół, proszę pani. Tylko pionowo.

Restauracyjne napisy

W San Francisco

Jeśli ci smakowało, przyjdź jeszcze raz. Jeśli nie-poleć nas swoim wrogom.

W Reykjaviku

Ryba to przysmak bogów. Ale czy próbowałeś, jak smakuje przyrządzony u nas wieloryb.

W Nicei

Nasze wino daje zdrowie. Nie trać go z powodu obżarstwa.

We Florencji

Śniadanie zjedz sam, obiadem podziel się z przyjacielem, kolację podaruj wrogowi.

W Lublinie

U nas zjesz jak u mamy!

W Le Havre

Nasza zupa z płetwy rekina mówi sama za siebie.

W Londynie

Jeśli splukałeś się na wyścigach i chcesz się odegrać, wstąp do nas na befsztyk z konia.

W Warszawie

Nie da ci ojciec, nie da ci matka, tego co ci da „Honoratka”.

W Moskwie

Pij, ile chcesz. Milicjantów wzywamy dopiero, gdy zabraknie ci rubli.

Gin dla Marines

Towarzystwo Połowowe „Korab”, którego głównymi udziałowcami byli związani z Gdynią ziemianie: Wojciech Mańkowski, Władysław i Paweł Potoccy oraz Władysław i Antoni Chydzynscy, dysponowali kilkoma lugrami – jednostkami przeznaczonymi głównie do połowów śledzi na Morzu Północnym.

Od lutego 1938 roku Towarzystwo posiadało lugier „Korab II, którego portem macierzystym była Gdynia a pomocniczym, do którego dostarczał połów – holenderski port Vlaardingen. Lugier ten wslawił się tym, że w 1940 roku, po klęsce Francji, przywiózł z tego kraju znanego pilota wojskowego majora Jerzego Bajana i ambasadora RP Juliana Łukasiewicza. Potem odbył parę rejsów rybackich w rejon Grenlandii, a następnie przez kilka lat, pod kierownictwem kapitana Bronisława Abramowskiego, jako jedyny statek rybacki pod biało-czerwoną banderą przewoził ryby z Islandii do Anglii.

Niestraszne mu były sztormy, góry lodowe, pływające miny, U-boty i okręty nawodne Kriegsmarine, który spotkał na swojej tysiącmilowej drodze. Ale ponieważ pływał samotnie, miał niezłe uzbrojenie: sześćofuntowe działo na rufie, przeciwlotniczy oerlikon na dziobie, dwufuntowe ciężkie karabiny maszynowe na skrzydłach mostku. Tę siłę ognia wspierały dodatkowo pławy dymne, latawiec zaporowy, rakiety przeciwlotnicze z linkami utrudniającymi przelot samolotów nad statkiem itp.

- Był to *lucky ship* – mówili o „Korabiu II” rybacy świnoujscy, którzy przez kilkanaście powojennych lat z powodzeniem jeszcze go eksploatowali. – W 53 podróżach czasu wojny nie doznał żadnego szwanku. Poza, znakomitą zresztą, pełnieniem funkcji fishcarrier, ubocznym zajęciem ówczesnej osiemnastoosobowej załogi był przemyt ginu, rumu i whisky do Islandii. Ale chociaż lugier należał do mocniejszych filarów kontrabandy, załoga robiła to tak sprytnie, że celnicy nigdy jej nie nakryli. Raz tylko podczas pobytu w Keflaviku żołnierze amerykańskiej piechoty morskiej, podochoćeni przywiezionym z Anglii alkoholem, zrobili pod burtą lugra prawdziwą manifestację przyjaźni na cześć dzielnych Polaków, co natychmiast sprowadziło na statek czarną brygadę celników. Na szczęście, już było po wszystkim i statek znów okazał się „czysty”.

- *I am sorry*-komisarz przeproszał kapitana za najście. – Dla załogi pańskiego statku mamy zawsze prawdziwe uznanie, rewizji dokonaliśmy wyłącznie dla uspokojenia siebie i opinii publicznej. W pełni też uznajemy, że manifestacja amerykańskich marines przed waszym statkiem odnosiła się do sukcesów polskiego wojska na wojennej scenie i polskich okrętów wojennych na morzu. Ja też gratuluję w imieniu moich podwładnych i swoim.

LIGA MORSKA i RZECZNA ZARZĄD OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

Siedziba Muzeum Morskie im. adm. Kazimierza Porębskiego (w reorganizacji)
ulica Deotymy 1
93 – 165 Łódź

Informacje o nas znajdziesz w Internecie na stronach:

Ligi Morskiej i Rzeczej: www.lmir.pl zakładka „Wieści z Kół i Oddziałów”

portalu Ocalić od zapomnienia: www.ocalicodzapomnienia.eu

portalu Szkoły Podstawowej nr 139 w Łodzi www.sp139.edu.lodz.pl

portalu Szkoły Podstawowej nr 141 w Łodzi www.sp141lodz.pl

portalu VI Liceum Ogólnokształcącego im. J. Lelewela w Łodzi www.6lo.ayz.pl

Łódki w wersji kolorowej od numeru 175/2008 do bieżących można znaleźć na stronie LMiR

(Google> LMiR>po prawej stronie pojawiają się dwa zdjęcia pod którymi w prostokącie znajduje się napis „strona” – kliknąć 2x.pojawia się strona w nagłówku, której jest „O Lidze”, po wskazaniu przez kursor zjechać na wydawnictwa, kliknąć „Łódki”)

Podaruj 1,5% podatku na morsko-rzeczną edukację młodzieży

Od 1925 roku działa w Łodzi na rzecz edukacji marynistycznej samofinansujące się Stowarzyszenie Liga Morska i Rieczna z Zarządem Głównym w Gdańsku.

Możecie Państwo wesprzeć nasze działania przekazując 1,5% podatku za rok 2024 . W zeznaniu podatkowym PIT w rubryce: 147 podajemy nr KRS 0000 11 75 42

w poz. 148 przekazywaną kwotę,

w poz. 149 **Liga Morska i Rieczna Zarząd Główny dla ZO łódzkiego LMiR,**

Tu znajdziesz roczniki „Łódki”

1. Wojewódzka Biblioteka Publiczna w Łodzi im. Marszałka Józefa Piłsudskiego 90-508 Łódź ul. Gdańska 102
2. Narodowe Muzeum Morskie 80-751 Gdańsk ul. Ołowianka 9/12

Tu znajdziesz miesięczniki i roczniki „Łódki”

3. Muzeum Morskie im. wiceadmirala Kazimierza Porębskiego przy VI LO ul. Deotymy 1 w Łodzi (w reorganizacji)
4. Archiwum Redakcji BI „Łódka” 93-434 Łódź ul. Halki 9 (do numeru 248/2022)

Opracowanie

Kobyliński Stanisław – honorowy główny redaktor, **Stefan Wasiljew** – redaktor główny i techniczny, **Marek Wojnarowski**-sekretarz Redakcji i fotoreporter, **dr Mieczysław Prosnak** stały redaktor artykułów historycznych, **Henryk Mąka** Anegdoty z mesy, **Barbara Leszczyńska** - poezja, **Zdzisław Szczepaniak** MORSKIE OPOWIEŚCI „W MORZU I NA CUMACH

Skład i opracowanie komputerowe **Stefan Wasiljew** stewa9@wp.pl