

Morskie i literackie przygody z przemysłem „bibuły” w tle

Od SOS do... SOS

Rozmowa z kapitanem żeglugi wielkiej Józefem Gawłowiczem

– **Od kiedy jest pan związany ze Szczecinem?**

– W tym roku mija sześćdziesiąt lat od poznania tego miasta.

– **Jak do tego doszło?**

– W 1961, po ukończonym drugim roku studiów Państwowej Szkoły Morskiej (PSM) w Gdyni, kiedy zarządzo no praktyki na statkach handlowych, wybrałem parowiec „Sławno” szczecińskiego armatora – Polskiej Żeglugi Morskiej. Czuję się, jakbym wskoczył do pośpiesznego pociągu, w którym dodatkowo wszyscy ścigają jakieś niewidzialne bóstwo o obcej nazwie „biznes”. Był to początek tzw. przemysłu grzbietowego, to znaczy przywożenia do kraju koszul non-iron, sweterków polo i płaszczy ortalionowych. W krzakach za bramą portu czekały taksówki, gdzie zrzucano koszule i polo „z grzbietu”, aby obrócić na statek, podczas gdy taxi obracało do miasta.



Stuchacz II roku PSM w Gdyni. Fot. archiwum

Przyglądałem się dowódcy, kapitanowi Zbigniewowi Szymańskiemu, który był inny. Nie zajmował się przemysłem, tylko obnosił rodzaj specyficznej dumy. Był – w opinii armatora – dowódcą przeciętnym, ale cokolwiek ruszył palcem, umiał to świetnie rozpropagować, doskonale grając rolę dyktatora i władcy. W gruncie rzeczy był dowódcą wybitnym, akceptowanym przez załogi statków, którymi dowodził.

– **Co o tym świadczyło?**

– Osobisty przykład opanowania i spokoju, równie ważny jak wiedza. W drugim miesiącu praktyki odebraliśmy depeszę SOS od mniejszego pezetemowskiego statku „Nogat”. Kapitan natychmiast podjął decyzję o akcji ratowniczej. Zdążając na ratunek osobiście nadzorował przygotowanie całej operacji.

– **Jak przebiegała akcja?**

– Wymagała z naszej strony perfekcji. Wiatr i fala powoli się wzmagaly, więc należało szybko podejść do „Nogata” celem podania liny holowniczej. Kapitan musiał jak najbliżej podejść do bezwładnej jednostki, sternik i maszynownia musieli wykonywać precyzyjnie rozkazy „starego”, a marynarze na rufie „Sławna” również precyzyjnie podać hol na dziób „Nogata”. Najsilniejszy z nas ciskał na „Nogata” cienką rzutkę obciążoną otowiem, do której przywiązaliśmy grubszą linę, a do tej dopiero ciężki hol. Moim zadaniem było błyskawiczne obłożenie holu na polerze, gdy tylko z dziobu ratowanego statku ujrzymy sygnał, że założyli już oko podanego holu na poler.

– **Co się działo na „Nogacie”?**

– Gdy nasza rufa znalazła się przed jego dziobem, zauważyłem, że hol jest przyjmowany przez Andrzeja Fiderkiewicza, najbarwniejszą postać ze starszego rocznika gdyńskiej PSM. Kłął niczym Marek Hłasko w każdej sytuacji. Tu natomiast z pełną powagą potwierdził gestami, że oko holu jest na polerze, a ja zacząłem „osemek” na polerze „Sławna” 20

– **Jak wyglądała współpraca z waszą siłownią?**

– Rufą „Sławna” i dziobem „Nogata” kiwało oczywiście niezbyt rytmicznie z powodu różnicy wielkości kadłubów, więc nasz „stary” wysłał najinteligentniejszego praktykanta Andrzeja Kozaka (kolegę z wydziału mechanicznego) na rufę z krótkofalówką, żeby meldował mechanikowi do siłowni, kiedy zwiększać lub zmniejszać obroty naszej śruby napędowej, aby wszystko poszło sprawnie. Używanie telegrafu maszynowego z powodu sekundowych nawet opóźnień mogło zniweczyć całą akcję, lecz Andrzej działał z dużym wyczuciem sugerując dodawanie lub zmniejszanie kilku zaledwie obrotów. Gdy błyskawicznie obłożyłem na polerze kilka „osemek” podanego holu, wszyscy odetchnęliśmy z ulgą, włącznie z kapitanem Szymańskim obserwującym z mostku całą akcję przez lornetkę. Wkrótce też bezpiecznie przyholowaliśmy „Nogata” do portu w Świnoujściu.

– **Czy armator wynagrodził wasz trud?**

– Nie od razu, gdyż trzy dni później znów wyptłynęliśmy w morze, a ponieważ podczas postoju rachmistrze z PZM policzyli honorarium za holowanie i przekazali je kapitanowi, ten sporządził listę nagrodzonych. Lista była majstersztykiem dyplomacji Szymańskiego, na przykład: I oficer zarabiał miesięcznie na tym statku 3800 starych złotych, więc za udział w holowaniu otrzymał dodatkowe 380 zł. Marynarz zarabiał 900 zł, więc dostał 90 i tak samo proporcjonalnie pozostali. My, studenci po czterech semestrach, słuchając wykładów asa ratownictwa morskiego Witolda Poinca wiedzieliśmy już, że ratowanie życia kolegów na morzu jest naszym honorowym obowiązkiem, ale za udaną akcję ratowania mienia należy się jedna trzecia wartości uratowanego statku i jego ładunku. Były to poważne sumy, z tym że „demokratycznie” – według dawnych brytyjskich zwyczajów – połowa tej nagrody należy się kapitanowi, a drugą połową obdziela on resztę załogi. Nie wiedzieliśmy oczywiście, jaka to suma ta „jedna trzecia”, ale też nikt nie ośmielił się o to pytać.

– **Jak to się zakończyło?**

– Zdziwiliśmy się, gdy kapitan Szymański wypłaciwszy honoraria, wyróżnił osobno dwóch „ratowników” w sposób szczególny. Wezwał mnie do siebie i w cztery oczy wręczył równowartość dziesięciu marynarskich pensji z dodatkami. Podobnym gestem nagroził Andrzeja Kozaka. Zaznaczył, że docenił moją szybkość przy obkładaniu holu. Odpartem skromnie, że prawdziwym ryzykiem jest praca obok lin stalowych, które pękając odbijają w bok i ucinają głowę, zaś liny manilowe po pęknięciu zachowują się jak uciekający w panice wąż i tylko jednym ze zwojów tamią marynarzowi zebra albo kończyny. Szymański odparł, że to teoria, a w praktyce bywa gorzej.

W przypadku kolegi mechanika kapitan docenił perfekcyjną kalkulację



Kapitan żeglugi wielkiej Józef Gawłowicz

Fot. Elżbieta KUBOWSKA

Andrzeja przy doborze obrotów do takiej prędkości statku, aby hol ciągnący „Nogata” napręzał się stopniowo i nie pękł w trakcie akcji, bo musielibyśmy wszystko powtarzać.

– **Zbigniew Szymański rzeczywiście był niezwykłym kapitanem...**

– W warunkach „rozwinętego socjalizmu” był geniuszem. Wręczając nam nagrody dodał, że „urawnitowka” to klęska naszego ustroju, gdyż hamując inicjatywę nagradza przeciętność, ale równocześnie zobowiązał nas, abyśmy za jego życia nigdzie o wspomnianej nagrodzie nie zdradzili się w słowie lub w piśmie, gdyż solidarna zawiesz pozostałych marynarzy w komunistycznych warunkach mogłaby nam zaszkodzić. Więcej nie wracaliśmy do tego tematu, także na uczelni, konsumując godziwe „kieszonkowe”.

– **„Sławno” było więc szczęśliwym statkiem.**

– Pod wieloma względami. Podczas innych manewrów cumowniczych na tym parowcu doznałem ciężej rany powyżej lewej skroni i oczekiwałem w jednej z przychodni na fachowe założenie szwów, gdyż II oficer na statku tylko zabandażował mi głowę. Siedząc wśród kilku pacjentów ustąpiłem w koleje miejsca dystygowanej pani z zabandażowanym łokciem, która się przedstawiła: Helena Kurcyszowa. U niej miałem długie lata dobrze działającą skrytkę paryskiej „Kultury”, której zostałem kurierem. Cały czas miałem szczęście niezbędne w moim zawodzie. Wybrałem po szkole Polskie Linie Oceaniczne, ale po pierwszym siedmiomiesięcznym rejsie nie pozwolono mi obronić pracy dyplomowej, wysyłając w kolejny rejs do Chin z postojem w Londynie, gdzie zakupując w Ognisku Polskim publikację „Kultury” paryskiej stałem się jej tajnym kurierem na kraj. Po obronie dyplomu zostałem najmłodszym w PRL kierownikiem praktyk studenckich w gdyńskiej PSM. Na statku namierzył mnie, współpracujący z UB, ochmistrz,

którego ugłaskał (aby mnie nie sypnął) kapitan Zygmunt Truszczyński. Jednak zdecydowałem się zmienić armatora, aby zatrzeć ślady.

– **Wtedy przeniósł się pan do Szczecina?**

– Tak. Był rok 1964. Zaczęłem od tutejszej PSM, która po stalinowskiej przerwie wznowiła działalność po zamknięciu swej legendarnej poprzedniczki. Dyrektorem był kapitan Zbigniew Szymański! Potrzebował kierowników praktyk studenckich na czternastotysięczniki typu „Hutnik”, więc zatrudnił mnie od ręki. Ostatni kwartał roku przygotowywałem na te statki program według wzorców gdyńskich. Następnie trafiłem na jedną z tych jednostek, dowodzoną przez kapitana Józefa Miłobędzkiego, wybitnego fachowca, a przy okazji finezyjnego pisarza i znawcy Conrada, co było kolejnym łutem szczęścia. Pływało się z nim tak świetnie, że byłem tym kierownikiem praktyk dwa lata. Razem z kpt. Miłobędzkim podczas załadunku autobusów do Hawany podejmowaliśmy w Londynie Juliusza Mieroszewskiego i Mariana Hemara. Następnie pracowałem siedem tustych lat na statku szkolnym „Nawigator” jako II i I oficer.

– **Tłustych?**

– To były najlepsze lata dla przemysłu „Kultury”. Dziesięć rejsów w roku do zachodnich portów było dokładnie zaplanowanych i w każdym dostawałem dwie sześciokilowe paczki książek, które po owinięciu w folię chowałem w dniu podwójnym gabinecie radarowego. Statek zawiązał na Wały Chrobrego, a ja po dwóch dniach przewoziłem „bibułę” na ląd, gdy celników już tajba nie interesowała. Rozprowadzali ją dwaj zaufani koledzy, a od roku 1970 prawnik Jerzy Zimowski, główny doradca Stoczni Szczecińskiej. Następne dwa lata byłem chiefem na „Kapitanie Ledóchowskim”, przemycając podobnie, po czym w 1977 r. dostałem pierwsze dowództwo jako kapitan parowca „Zielona Góra”.



Parowiec „Sławno” był dla przelotnego kapitała szczęśliwym statkiem.

Fot. archiwum PZM

– **Zyskał pan nowe możliwości.**

– Na statku miałem tajny sejf, który miał służyć do przechowywania szyfrów koniecznych do skomunikowania się z Żeglugą na wypadek konfliktu wojennego. Zrobiłem więc z sejfu zgoła inny użytek – przed portem krajowym na obydwu półkach skrupulatnie układałem „Kulturę” i jej wydawnictwa. Drugiego lub trzeciego dnia „bibułę” wynosiłem do biblioteki Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, gdzie pracowała moja żona, a później do Zimowskiego. Z rejsu do Rouen przywoziłem powielacz, przekazując go na hasło i odzew odbiorcy w szczecińskim kościele dla szwedzkich marynarzy przy al. Niepodległości. Podsunąłem Giedroyciowi pomysł, żeby takie powielacze przywozili szwedzcy kierowcy TIR-ów z Ystad do Świnoujścia. Odegrały ważną rolę dla opozycji. Przywieziono ich prawie setkę.

– **Jak się pan znalazł po zmianie ustroju?**

– Straciłem zakazane owoce, gdyż „Kultura” była przedrukowywana w kraju, ale szczytami się 26 latami przemysłu „bibuły” osiągając rekord Polski i Układu Warszawskiego. Wstąpiłem do Związku Literatów Polskich, zostając wkrótce prezesem Oddziału w Szczecinie na dwie kadencje. Również dwie kadencje byłem szefem kolegium Polskiego Stowarzyszenia Morskiego – Gospodarczego. Najbardziej jednak zaangażowałem się w powołany i prowadzony przez doktora Wojciecha Żebrowskiego innym patriotycznym stowarzyszeniu: Senacie Obywateli Szczecina (SOS), którego zostałem marszałkiem po dwóch kadencjach ministra Ewarysta Waligórskiego.

– **Czym się zajmuje to stowarzyszenie?**

– Doradza władzom miasta i regionu, i nie tylko. Prowadzi doroczny Międzynarodowy Konkurs Lekarzy Śpiewających, a w ważnych sprawach – np. kultura ojczystego języka – interweniuje u Prezydenta RP oraz w parlamencie. Dla uczczenia 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę podjęliśmy unikatowe przedsięwzięcie w skali kraju – zorganizowaliśmy wspólną konferencję pięciu największych uczelni miasta, poświęconą naukowemu aspektowi związanym z tą rocznicą. Uzyskaliśmy patronat prezydenta Andrzeja Dudy i utrwaliiliśmy to wydarzenie wartościowym albumem (wręczonym osobiście panu prezydentowi). Z inicjatywy prof. Ewy Jackowskiej 18 grudnia 2020 roku zebrałiśmy się na Jasnych Błoniach z modlitwą pod pomnikiem św. Jana Pawła II w obronie dobrego imienia największego z Polaków. Znana poetka Aleksandra Petrusiewicz, członek zarządu SOS za swoje zasługi została w 2019 roku uznana Zasłużoną dla Szczecina, a w 2020 uhonorowana prestiżowym medalem „Gloria Artis”. Mając w swym gronie wiele talentów, jesteśmy dumni z malarstwa dr. Mieczysława Chruściela, rzeźb Bohdana Ronina Walknowskiego, corocznych koncertów w ramach festiwalu Sacrum non Profanum drygowanych przez prof. Bohdana Boguszewskiego, działań w obszarze muzyki dr Iwony Charkiewicz, jak również ze zdolności muzycznych i występów prof. Artura Mierzeckiego, od ubiegłego roku profesora belwederskiego, uświetniających nasze imprezy. Wspomnę także o dwóch moich książkach. To „Opowieści nawigacyjne” (cztery wydania, przekład na język czeski, nagroda im. J. Conrada) przez ponad 40 lat propagujące marynistykę oraz „Morski kurier Giedroycia” zawierający blisko 300 stron mojej korespondencji z redaktorem naczelnym „Kultury” oraz drukowane tamże, zakazane w PRL, nowe.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiała
Elżbieta KUBOWSKA