

BARWNE DZIEJE „PTASZKÓW”

Zagłębiając się w historię Polskiej Marynarki Wojennej nierzadko spotykamy brzmiące trochę zagadkowo a może nawet poetycko określenie „ptaszki”. Mianem tym nazywa się dwie różne grupy okrętów – trałowce redowe, służące od 1921 roku, oraz kolejne trałowce redowe, które podniosły banderę wojenną w latach 1934-1939. Dzieje powyżej wspomnianych jednostek są dość interesujące (m. in. dwa spośród nich zostały przebudowane na okręty hydrograficzne), toteż warto opowiedzieć o nich nieco bardziej szczegółowo.

Pierwsze „ptaszki” narodziły się w latach 1918-1919 w kilku niemieckich stoczniach; należały do serii bliźniaczych okrętów typu FM (Flachgehendes Minensuchboot), czyli płytko zanurzających się trałowców redowych, przeznaczonych do stawiania min oraz oczyszczania zaminowanych akwenów (stąd zwano je również minowcami, czyli stawiaczami i poławiaczami min). Marynarka niemiecka zamierzała wybudować aż 75 takich jednostek, jednakże ostatecznie powstało ich 66. Po zakończeniu I wojny światowej część z nich została złomowana, natomiast inne sprzedano różnym kontrahentom lub rozdzielono pomiędzy zwycięskie państwa alianckie. Cztery z nich (znajdujące się w Hamburgu oraz rozbrojone) zakupiło fińskie przedsiębiorstwo „Skogsbyrö”, od niego zaś (za cenę ponad 7-miu milionów marek) – przedstawiciele odradzającej się po odzyskaniu niepodległości Polskiej Marynarki Wojennej. Odpowiednia umowa podpisana została 24 września 1920 roku w Gdańsku, przy czym Finowie zobowiązali się (za cenę kolejnych 25 tys. marek) wyremontować okręty i sprowadzić je do portu wojennego w Pucku. Zgodnie z planem jesienią 1921 roku trałowce pojawiły się w Polsce (wprawdzie nie w Pucku, ale w Gdańsku). W gdańskim porcie uroczyście podniesiono polskie bandery wojenne na okrętach, nadając im nazwy, dzięki którym już niebawem przylgnęło do nich bardzo popularne, zdrobniałe oraz nieco pieszczotliwe miano „ptaszków” – OORP „Mewa”, „Rybitwa”, „Czajka” i „Jaskółka” (nawiasem mówiąc, właściwie jedynie ta ostatnia nazwa oznaczała niewielkiego ptaszka). Ponieważ remont dokonany przez Finów okazał się dość pobieżny, trałowce nadal były zdewastowane, nie posiadały również części zamiennych oraz uzbrojenia. W tej sytuacji w Stoczni Gdańskiej przeprowadzono kolejny, tym razem gruntowny remont kadłubów i maszyn, zaś sprzedawcy dostarczyli jeszcze wyposażenie wewnątrz oraz podstawowy sprzęt nawigacyjny; później na trałowcach pojawiły się jeszcze nabyte w Estonii miny i trały. W wyniku wyżej opisanych zabiegów okręty stały się pełnowartościowymi jednostkami bojowymi oraz prawdziwą

¹ Autor jest absolwent Wydziału Prawa i Administracji UG (2006) oraz przewodnikiem turystycznym po Trójmieście, szczególnie pasjonuje się historią polskiej floty wojennej i handlowej oraz dziejami żeglugi

dumą świeżo powstającej floty, tym bardziej, że były one w ogóle jednymi z jej pierwszych okrętów. Zaslugują one na szczegółowe scharakteryzowanie.

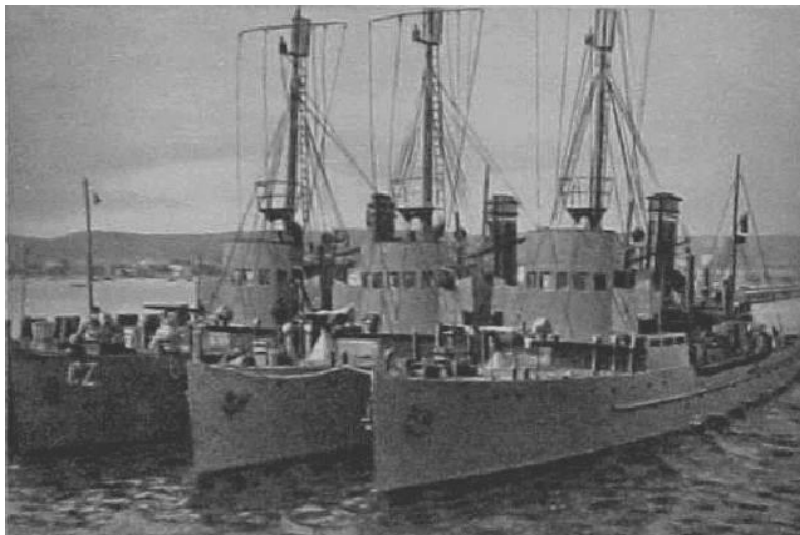
ORP „Czajka”, nosząca wcześniej oznaczenie FM 27, zbudowana została w 1918 roku w stoczni G. Seebeck-Werft w Geestemünde. ORP „Rybitwa” nosiła wcześniej oznaczenie FM 28, zbudowała ją w 1919 roku stocznia Lübecker Maschinenbau Gesellschaft w Lubece. ORP „Jaskółka” (która nosiła poprzednio oznaczenie FM 2) i ORP „Mewa” (nosząca wcześniej oznaczenie FM 31) wybudowane zostały w 1918 roku w stoczni Caesar Wolheim w Breslau (Wrocławiu). Podane poprzednie oznaczenia okręty nosiły do momentu zakupienia przez Polskę w 1921 roku (ORP „Mewa” do roku 1918). Dane techniczne trałowców były następujące: wyporność standardowa 203 t., bojowa 230 t., długość-szerokość-zanurzenie 44,0-6,0-1,6 m., tłokowa maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 600-700 KM, prędkość maksymalna 14,0 w. (później 12,0 w.), zasięg 650 Mm przy prędkości 14,0 w., liczba załogi normalnie 31 osób, w stanie gotowości bojowej 35 osób. Okręty uzbrojone były w jedno lekkie działo kal. 47 mm i 2 ckm oraz zabierały 30 min kotwicznych.

Pierwszymi dowódcami trałowców byli następujący oficerowie: por. mar. Michał Borowski (ORP „Mewa”), por. mar. Bolesław Sokołowski (ORP „Rybitwa”), por. mar. Bronisław Leśniewski (ORP „Czajka”) i kpt. mar. Marian Wolbek (ORP „Jaskółka”).

Początkowo okręty bazowały zimą w Gdańsku, przy wyspie Holm (obecnym Ostrowiu), natomiast latem w Tymczasowym Pocię Wojennym i Schronisku dla Rybaków w Gdyni, później ich całoroczną bazą stał się Puck i wreszcie nowo zbudowany port wojenny na Oksywiu. Trałowce tworzyły Dywizjon Ćwiczebny (następnie Dywizjon Minowców); służyły przez ponad dziesięć lat, pracowicie wykonując wiele rozmaitych zadań, pośród których nie było jednak trałowania oraz stawiania min. Okręty regularnie patrolowały polskie wody terytorialne, uczestniczyły w licznych ćwiczeniach taktycznych, szkolono na nich również kolejnych marynarzy. Nie można nie wspomnieć w tym miejscu o pełnionej przez nie dosyć istotnej funkcji reprezentacyjnej – podejmowaniu na pokładach czy przewożeniu oficjalnych gości w postaci różnego rodzaju dostojników cywilnych oraz wojskowych.

W 1932 roku „ptaszki” postanowiono wycofać ze służby, jednak ich dalsze losy okazały się także ciekawe. „Rybitwę” pocięto na złom w roku 1934, ale wcześniej przez dwa lata pełniła funkcję hulku szkolnego gdyńskich harcerzy ze Związku Harcerstwa Polskiego. Z kolei „Jaskółka” nabyta została przez przedsiębiorstwo „Neptun”, które eksploatowało ją następnie na Wiśle w charakterze statku towarowego; jej dalszych losów niestety do dziś nie udało się ustalić. Natomiast „Czajkę” zakupił w lipcu 1932 roku gdyński armator M. Kurecki i używał jej jako statku towarowo-pasażerskiego na trasie Tczew – Gdańsk – Gdynia. We wrześniu 1939 roku jednostka została umyślnie zatopiona przez obrońców Gdyni w wejściu do nowo wybudowanego Basenu Żeglarskiego, w celu jego zablokowania; wrak został później wydobyty oraz pocięty na złom przez Niemców. Najciekawsze jednak wydają się dalsze dzieje „Mewy”. W lutym 1931 roku, podczas szalejącego sztormu, została uderzona i zatopiona

w porcie gdyńskim przez zerwany z cum dźwig pływający (szczęśliwie bez ofiar w ludziach). W dniu 23 marca 1931 roku jednostkę wydobyto a w trakcie remontu przebudowano na okręt hydrograficzny (m. in. zdjęto mu uzbrojenie, pozostawiając jedynie ckm-y), w miejsce wyeksploatowanego oraz skasowanego w tym samym roku słynnego ORP „Pomorzanin” (pierwszego morskiego okrętu, który podniósł polską banderę wojenną po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku). „Mewa” została przechrzczona na ORP „Pomorzanin II” i pełniła służbę hydrograficzną aż do wybuchu II wojny światowej, który zastał ją w Jastarni. Dowodzony przez kpt. mar. Karola Zagrodzkiego dawny trałowiec wziął aktywny udział w działaniach wojennych, przeprowadzając dnia 12 września zablokowanie kanału Depki (przez celowe zatopienie czterech kutrów rybackich), co miało utrudnić lżejszym niemieckim okrętom dojście oraz korzystanie z portu wojennego w Pucku. W dniu 14 września „Pomorzanin II” został zbombardowany i zatopiony przez niemieckie lotnictwo w porcie w Jastarni, natomiast jego wrak został następnie wydobyty oraz złomowany przez Niemców (jeszcze wcześniej jego dwa ckm-y obrońcy Helu zdjęli i zamontowali na lądzie jako obronę portu w Jastarni, zaś sformowana w oddział załoga wzięła aktywny udział w dalszych walkach).



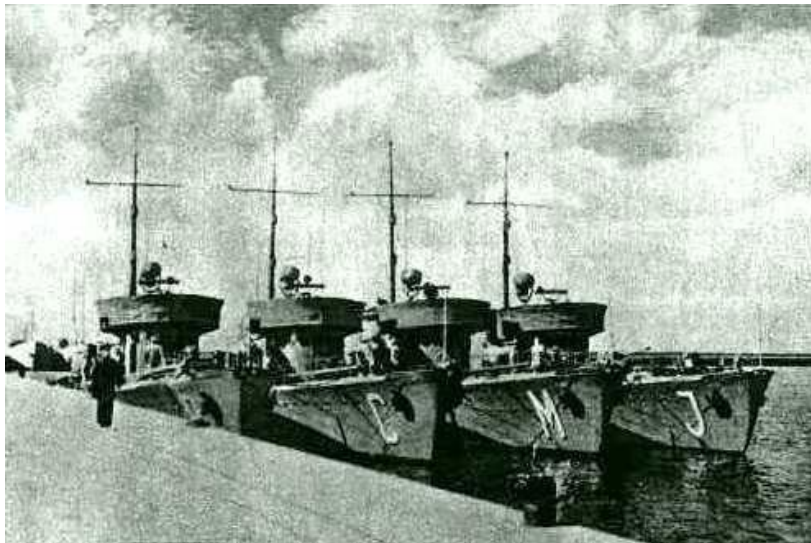
Fot.1. Trzy z pierwszych „ptaszków” w Tymczasowym Porcie Wojennym i Schronisku dla Rybaków w Gdyni w pierwszej połowie lat dwudziestych XX wieku (pierwsza z lewej ORP „Czajka”); [źródło Internet].

Powyżej opisane wydarzenia zakończyły historię pierwszych „ptaszków”, ale jeszcze w tym samym roku, w którym wycofano je ze służby, postanowiono wybudować następne, oczywiście o wiele bardziej nowoczesne. Na początku 1932 roku Kierownictwo Marynarki Wojennej zorganizowało przetarg na budowę czterech nowych trałowców. Plany konstrukcyjne okrętów sporządzono w Państwowych Zakładach Inżynieryjnych – Stoczni Modlińskiej w Modlinie, zaś ich głównym autorem był inżynier Aleksander Potyrała a jego doradcą kmdr

inż. Dominik Malecki. W latach 1934-1939 krajowe stocznie w Modlinie oraz Gdyni opuściło sześć nowych trałowców klasy „Jaskółka” (od nazwy pierwszego, ORP „Jaskółka”, którego budowę rozpoczęto w 1933 roku; podniósł on banderę 27 lipca 1935 roku); były to pierwsze okręty wojenne zbudowane w Polsce po odzyskaniu niepodległości. Cztery z nich przejęły nazwy swych poprzedników, natomiast dwóm innym nadano miana OORP „Czapla” i „Żuraw”. Nowe okręty charakteryzowały się nie tylko doskonałymi właściwościami nawigacyjnymi, ale również znacznym zasięgiem pływania; w przeciwieństwie do poprzednich mogły nie tylko poławiać i stawiać miny, ale także rzucać bomby głębinowe. Ich piętą achillesową były jednak dość przestarzałe typy dział oraz ciężkich karabinów maszynowych. Należy dodać, że dwa ostatnie (OORP „Czapla” i „Żuraw”) wprowadzono do służby w końcu sierpnia 1939 roku, przerywając ich wyposażanie oraz rezygnując z prób morskich, co zostało podyktowane zbliżającymi się działaniami wojennymi. Z tego samego powodu ich budowę kończono pośpiesznie, toteż miały sporo usterek technicznych (zwłaszcza odnosiło się to do prototypowych maszynek sterowych), co prowadziło do ciągłych awarii. Problemy te praktycznie uniemożliwiły obu trałowcom czynny udział w kampanii wrześniowej. Podobnie jak pierwsze, należy bardziej dokładnie opisać nowe „ptaszki”.

Prototypowa ORP „Jaskółka” zwodowana została dnia 11 września 1934 roku a ukończona w roku następnym w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni. ORP „Mewa” zwodowano oraz ukończono w 1935 roku w tej samej stoczni. ORP „Rybitwa” została zwodowana w dniu 26 kwietnia 1935 roku a ukończona w tym samym roku w Państwowych Zakładach Inżynieryjnych – Stoczni Modlińskiej w Modlinie. ORP „Czajka” zwodowano dnia 10 kwietnia 1935 roku i ukończono w roku następnym w tej samej stoczni. ORP „Czapla” zwodowana została w 1938 roku w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni, zaś ORP „Żuraw” zwodowano w dniu 22 sierpnia 1938 roku w tej samej stoczni. Jak już wspomniano powyżej, obydwu ostatnich okrętów nie zdążono już wykończyć przed wybuchem wojny. Dane techniczne nowych trałowców były następujące: wyporność standardowa 183-185 t., bojowa 260-280 t., długość-szerokość-zanurzenie 45,0-5,5-1,7 m., dwa silniki wysokoprężne o łącznej mocy 1040-1050 KM, prędkość normalna 16,0 w., maksymalna 18,0 w., liczba załogi 30 osób. Jeżeli chodzi o uzbrojenie okrętów, to stanowiło je jedno działo kal. 75 mm oraz 2 ckm plot. kal. 7,92 mm (ORP „Czapla” – 3 ckm); zabierały 20 min, 2 zestawy trałów oraz 20 bomb głębinowych (OORP „Czapla” i „Żuraw” posiadały jeszcze ustawione na śródokręciu 2 nkm plot. kal. 13,2 mm).

Pierwszymi dowódcami świeżo wybudowanych okrętów zostali następujący oficerowie: kpt. mar. Wiktor Łomidze (ORP „Jaskółka”), kpt. mar. Marian Romanowski (ORP „Mewa”), kpt. mar. Jerzy Kossakowski (ORP „Rybitwa”), kpt. mar. Kazimierz Szalewicz (ORP „Czajka”), kpt. mar. Eligiusz Ceceniowski (ORP „Czapla”) oraz kpt. mar. Robert Kasperski (ORP „Żuraw”).



Fot. 2. Nowe „ptaszki” w porcie wojennym na Oksywiu w latach trzydziestych XX wieku, przed 1937 rokiem (od lewej OORP „Rybitwa”, „Czajka”, „Mewa” oraz „Jaskółka”). [źródło; Internet].

Po wejściu do służby nowych trałowców w drodze decyzji Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej wznowiona została organizacja Dywizjonu Minowców; podlegał on bezpośrednio Dowódcy Floty a jego tymczasowym dowódcą został kpt. mar. Wiktor Lomidze. Od momentu wejścia do służby nowe „ptaszki” odbywały ćwiczebne rejsy oraz szkoliły załogi; pewnym urozmaiceniem była złożona w 1936 roku oficjalna zagraniczna wizyta w Karlskronie. Doszło także do dwóch niegroźnych wypadków – jeden z trałowców uszkodził dno, wchodząc na nieoznakowaną podwodną skałę w Zatoce Ryskiej, natomiast w dniu 18 kwietnia 1939 roku wchodzący do portu nowy oceaniczny okręt podwodny ORP „Sęp” uderzył w zacumowane OORP „Mewa” i „Jaskółka”, powodując drobne wgniecenia w ich kadłubach; uszkodzenia wkrótce usunięto.

Po wybuchu II wojny światowej (który zastał go w oksywskim porcie wojennym) nowy Dywizjon, dowodzony przez kpt. mar. Kazimierza Miładowskiego, wziął niezwykle aktywny udział w walkach. Już w dniu 1 września o godz. 16.00 trałowce wraz ze stawiaczem min ORP „Gryf”, niszczycielem ORP „Wicher” oraz dwiema kanonierkami OORP „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski” (przydzielonymi do Dywizjonu) wyszły z Oksywia na Hel. Podczas rejsu zespół został gwałtownie zaatakowany przez niemieckie bombowce, przy czym m. in. poważne straty poniosła „Mewa”, idąca przed „Gryfem” oraz bardzo aktywnie uczestnicząca w odpieraniu nalotu. Obok jej lewej burty wybuchła w wodzie półtonowa bomba, ciężko uszkodzając okręt (m. in. unieruchamiając urządzenia sterowe) i zabijając albo raniąc wszystkich członków załogi, przebywających w momencie nalotu na pokładzie; ranny został także dowódca okrętu, kpt. mar. Waław Lipkowski (łącznie z trzydziestoosobowej załogi zginęło sześciu a rannych zostało ośmiu ludzi).

Unieruchomiony okręt, dowodzony przez leżącego na pokładzie rannego dowódcę, został następnie przeholowany do Helu przez „Rybitwę”. Pozostał w porcie helskim jako wrak, natomiast ocalała załoga została zdjęta oraz wzięła udział w obronie Półwyspu Helskiego. Natomiast w dniu 3 września, podczas niemieckiego nalotu na port wojenny w Helu, „Mewa” została ponownie uszkodzona a następnie zatopiona przez fale, które wywołał tonący niszczyciel ORP „Wicher”. Jeżeli chodzi o pozostałe trałowce, to odniosły one nieznaczące, szybko usunięte uszkodzenia a w nocy z 1 na 2 września miały (wraz z ORP „Gryf” i obiema wspomnianymi powyżej kanonierkami) postawić zagrodę minową na podejściach do niemieckiej bazy marynarki wojennej w Piławie. Planowana operacja, określona kryptonimem „Rurka”, została jednak odwołana. Okręty przeszły następnie z Helu do Jastarni, wyznaczonej im na nową bazę; w trakcie rejsu stoczyły walkę z niemieckimi samolotami, przy czym poległo kilku członków załogi „Czajki”. Trałowce służyły następnie jako osłona portu w Jastarni (oprócz „Czapli” oraz „Żurawia”, które właściwie nie nadawały się do użytku ze względu na powyżej wspomniane usterki techniczne, powodujące ustawiczne awarie sterów i innych urządzeń; obydwie okręty nie wzięły żadnego udziału w walkach). Bazowanie w jastarnieńskim porcie prawdopodobnie przedłużyło istnienie „ptaszków”, gdyż uniknęły w ten sposób wyżej wspomnianego niemieckiego nalotu na helski port wojenny, w wyniku którego zatopione zostały okręty OORP „Gryf” oraz „Wicher”. Po utracie tych ostatnich trałowce były jedynymi polskimi nawodnymi okrętami bojowymi, jakie operowały na Zatoce Gdańskiej. W dniu 8 września „Jaskółka” (dowodzona przez kpt. mar. Tadeusza Borysewicza) zestrzeliła w pobliżu Mechlinek atakujący ją niemiecki samolot. Z kolei dnia 12 września załogi trałowców współdziałały z okrętem hydrograficznym ORP „Pomorzanin II” przy wykonywaniu wspomnianej już poprzednio operacji zablokowania kanału Depki, zaś „Czajka”, „Rybitwa” i „Jaskółka” ostrzeliwały pozycje niemieckie w pobliżu Rewy. Trwający pół godziny ostrzał okazał się wyjątkowo wręcz skuteczny – Niemcy zostali całkowicie rozbici a polskie okręty wróciły do Jastarni, zresztą nie niepokojone żadnym kontratakami. Wieczorem w tym samym dniu powyżej wymienione trałowce postawiły w odległości 4 Mm od cypla Helu zagrodę minową składającą się z sześćdziesięciu min (była to częściowa realizacja odwołanej uprzednio operacji „Rurka”). Następnego dnia „Czajka” ostrzelała niemieckie pozycje pod Mechelinami (nawiasem mówiąc, jeszcze przed operacją minowania okręt ten wszedł na mieliznę w pobliżu Jamy Kuźnickiej). Wczesnym rankiem dnia 13 września trałowce wsparły ogniem atakujące z Mechelinek oraz Mostów oddziały polskie, umożliwiając im chwilowe odzyskanie opanowanej przez Niemców Rewy (przed akcją na mieliznę koło Jamy Kuźnickiej weszła „Rybitwa”). Za przeprowadzenie powyżej opisanych operacji cały Dywizjon otrzymał oficjalną pochwałę od Dowódcy Floty. Następnego dnia przyniósł niestety zagładę trałowcom – wskutek silnego nalotu niemieckich bombowców na port w Jastarni (które zrzuciły z niskiego pułapu około sześćdziesięciu bomb) na „Jaskółce” eksplodowały zbiorniki paliwa i amunicja, co doprowadziło do jej całkowitego zniszczenia oraz zatonięcia (na

szczyć bez ofiar w ludziach). Zatopiona została również „Czapla”, zaś „Rybitwa” chwilowo unieruchomiona (lekkie uszkodziły je dwie bomby-niewypały, z których jedna trafiła w komorę bomb głębinowych). Natomiast OORP „Czajka” i „Żuraw” nie poniosły strat. W dniu 16 września obydwie ostatnie okręty sprowadzono wraz z „Rybitwą” do portu wojennego w Helu (zdejmując z nich uzbrojenie oraz załogi, których użyto następnie w walkach lądowych). W przeddzień kapitulacji (czyli dnia 1 października) trałowce zostały zatopione na płyciźnie nieopodal helskiego portu przez własne załogi. Nie był to jednakże koniec historii drugich „ptaszków”. Wprawdzie wraki „Czapli” i „Jaskółki” Niemcy pocięli na złom, lecz jednocześnie podnieśli oraz wyremontowali pozostałe trałowce, używając ich następnie w charakterze poławiaczy ćwiczebnych torped (Torpedofangboote, w skrócie TFA). Nadali im niemieckie nazwy kilku polskich miejscowości nadmorskich – „Mewę” przechrzczono na „Putzig” (Puck; od 1940 roku TFA 7), „Rybitwę” – „Rixhöft” (Rozewie; od 1940 roku TFA 8), „Czajkę” – „Westerplatte” (od 1943 roku TFA 11) a „Żuraw” – „Oxhöft” (Oksywie). „Czajka” i „Żuraw” służyły także jako okręty pomocnicze oraz eksperymentalne (Versuchsschiffe); ten ostatni używany był również jako okręt pomiarowy. Trałowce szczęśliwie przeżyły wojnę; od dnia 15 października 1945 roku wchodziły w skład rezerwowego zespołu niemieckiej służby trałowej w brytyjskiej strefie okupacyjnej a już w grudniu 1945 roku zostały odszukane w Travemünde pod Lubeką przez Polską Misję Morską i na początku następnego roku wróciły pod polską banderę („Żuraw” w dniu 25 stycznia, „Mewa” – 12 marca, pozostałe w lutym). „Ptaszki” były zdewastowane (oprócz „Żurawia”, znajdującego się w stosunkowo dobrym stanie technicznym). Zostały gruntownie wyremontowane oraz przebrojone – wyposażono je m. in. w pochodzące z Kilonii niemieckie działka przeciwlotnicze kalibru 20 mm i komplety trałów kontaktowych. Przywrócono im również dawne nazwy; OORP „Mewa”, „Rybitwa” oraz „Czajka” służyły nadal jako trałowce (były niezwykle przydatne przy oczyszczaniu z min polskich wód przybrzeżnych), później zaś – okręty szkolne i dozorowce („Żuraw” od dnia 1 listopada 1946 roku używany był w służbie hydrograficznej). Charakterystyka ich nowego uzbrojenia była następująca: „Mewa” posiadała 7 działek plot. kal. 20 mm (od 1949 roku – 2 działka plot. kal. 47 mm, dwa wielkokalibrowe km plot., 2 wyrzutnie bomb głębinowych), „Rybitwa” – 4 działka plot. kal. 20 mm (od 1949 roku – 2 działka plot. kal. 47 mm, dwa wielkokalibrowe km plot., 2 wyrzutnie bomb głębinowych), „Czajka” – 8 działek plot. kal. 20 mm (od 1949 roku – 2 działka plot. kal. 47 mm, dwa wielkokalibrowe km plot., 2 wyrzutnie bomb głębinowych), „Żuraw” – 5 działek plot. kal. 20 mm, po dwa na dziobie oraz rufie, jedno na śródokręciu (od roku 1947 – dwa). Godne uwagi są dalsze losy tego ostatniego okrętu. Dnia 15 sierpnia 1948 roku przebudowano go na okręt hydrograficzny (dodano nadbudówkę na rufie mieszczącą kreślarnię i pomost namiarowy, zdjęto także uzbrojenie). Uważany był za jeden z najlepszych okrętów floty, później jednakże stał się bohaterem jednej z bardziej kontrowersyjnych kart w historii Polskiej Marynarki Wojennej.

W dniu 1 sierpnia 1951 roku okręt wyszedł z Kołobrzegu do Gdyni. Dowódcą był ppor. mar. Arkadiusz Ignatowicz (w Marynarce Wojennej służący od 1925 roku, dowództwo „Żurawia” otrzymał w nagrodę za sumienną służbę). Jego zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych był ppor. mar. Zygmunt Bogumił (absolwent Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni, promowany do stopnia niecały miesiąc wcześniej). Na pokładzie znajdował się też Szef Wydziału Pomiarów Szefostwa Hydrografii kmdr por. Jerzy Iwanow (bardzo doświadczony hydrograf, wyróżniający się jeszcze przed 1939 rokiem). Na wysokości latarni morskiej Gąski doszło do buntu załogi, która zamknęła pod strażą zarówno wyżej wymienionych oficerów (nie posiadali broni, nie mieli również żadnych szans na zapobieżenie buntowi albo zdławienie go), jak i pozostałych a także podoficerów w ich kabinach a następnie skierowała okręt do Szwecji. Jeden z uwięzionych, chor. Stanisław Gazda, na żądanie załogi przeprowadził okręt pomiędzy Bornholmem a Christiansø, chcąc w ten sposób uniknąć ewentualnej awarii, która mogłaby zakończyć się fatalnie dla zamkniętych w kabinach osób. „Żuraw” zawinął do Ystad. Zbuntowana załoga poprosiła o azyl; okrętowi groziło internowanie, toteż dowódca zdecydował się porozumieć z polskim ambasadorem. Ten zaproponował nie sprzeciwianie się zbuntowanym marynarzom oraz podjęcie prób łagodnego rozwiązania konfliktu. Ostatecznie 12 marynarzy zeszło na ląd (przy czym pozbawiono ich dystynkcji i rozbrojono) a czterech innych dowództwo przekonało do powrotu do kraju. Szczęśliwie okręt uniknął internowania oraz wyszedł z Ystad (polska ambasada zapłaciła Szwedom 800 dolarów za jego postój w porcie), odprowadzony do granicy wód terytorialnych przez szwedzki patrolowiec. Po skontaktowaniu się z portem w Gdyni dowództwo otrzymało rozkaz meldowania co godzinę, później co pół, pozycji, kursu i prędkości. Następnie dane te polecono przekazywać na ORP „Błyskawica”. Dowództwo obawiało się, że niszczyciel wyszedł w morze z rozkazem przechwycenia ich okrętu, przymusowego doprowadzenia go do portu oraz zakwestionowania w ten sposób dobrowolności powrotu do kraju. Spotkania z niszczycielem udało się uniknąć („Żuraw” sugerował rejs niezmiennym kursem, lecz jednocześnie szedł płyciznami wzdłuż Półwyspu Helskiego, poza zasięgiem radarów; jako hydrografowie jego oficerowie doskonale znali panujące tam warunki żeglugowe). Okręt wszedł do Gdyni i natychmiast został obstawiony przez szczelny kordon uzbrojonych marynarzy, a dowództwo zaczęło być przesłuchiwane przez oficerów z prokuratury Wojskowej, Informacji oraz innych podobnych służb. Po złożeniu zeznań wydano wszystkim zakaz opuszczania okrętu; nadal był on obstawiony, zaś na pokładzie stale przebywało dwóch oficerów Informacji. Dnia 5 sierpnia przywrócono normalną służbę, zdjęto posterunki, lecz już w dniu następnym aresztowano wymienionych powyżej oficerów i dziewięciu podoficerów oraz marynarzy. Wszystkich poddano represjom – brutalne śledztwo i przetrzymywanie w więzieniu w niezwykle ciężkich warunkach trwało do dnia 15 sierpnia, następnie aresztowanych przeniesiono do gdańskiego aresztu śledczego na ul. Kurkowej. Przygotowano pokazowy proces; rozprawa odbyła się w dniu 1 września. Oficerów sądzono osobno, określono ich jako „zdrajców

ojczyzny”. Cały proces był farsą – oskarżeni nie mieli możliwości zapoznania się z zarzutami oraz materiałami śledztwa a obrona praktycznie nie istniała. Prokurator w obcesowej przemowie zażądał dla wszystkich kary śmierci. Nie brano pod uwagę faktu, że dowództwo nie tylko uchroniło okręt przed internowaniem, ale również przekonało czterech marynarzy do powrotu do kraju. Kmdr ppor. Iwanow skazany został na 15 lat pozbawienia wolności, degradację i pozbawienie praw obywatelskich na 5 lat, podobnie podporucznicy marynarki Ignatowicz oraz Bogumił (ten ostatni na 12 lat pozbawienia wolności). Marynarzy, którzy pozostali w Szwecji, skazano zaocznie na karę śmierci, innych wraz z podoficerami na kary od 5 do 10 lat pozbawienia wolności. Najwyższy Sąd Wojskowy zatwierdził wyroki w dniu 7 listopada 1951 roku. Skazani odbywali karę w więzieniach w Gdańsku a później Sztumie, Bogumił Ignatowicz częściowo w śląskich kopalniach. W marcu 1956 roku dokonano rewizji wyroku a wkrótce później uwolniono skazanych. W roku 1966 nastąpiło zatarcie skazania. Ignatowicz pracował we flocie handlowej, wraz z rodziną był szykanowany, zmarł w 1984 roku (nigdy nie doczekał się żadnego zadośćuczynienia). Podobnie potoczyły się dalsze losy Bogumiła oraz Iwanowa (pracującego na łądzie). „Ukarano” także sam okręt – uznano go za zhańbiony i zmieniono mu nazwę na ORP „Kompas”. W latach 1959-1963 został on ponownie przebudowany, tym razem całkowicie. Odtąd jego charakterystyka techniczna wyglądała następująco: wyporność 300 t., długość-szerokość-zanurzenie 45,7-5,5-2,2 m., 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 1040 km, prędkość maksymalna 14,3 w., zasięg 4300 Mm przy prędkości ekonomicznej 8,3 w., liczba załogi 38 osób. Wycofany został z czynnej służby dnia 31 grudnia 1971 roku; przez kilka następnych lat używany był w Gdyni w charakterze barki koszarowej, nosząc oznaczenie BK-4. Na przełomie lat 1978-1979 w czasie szalejącej zimowej wichury zerwał się z cum oraz dryfował po porcie, po czym osiadł na mieliźnie, doznając pewnych uszkodzeń. W dniu 16 lipca 1981 roku został przeholowany na Hel, gdzie pocięto go na złom. Jeżeli natomiast chodzi o pozostałe okręty, to „Mewa” została wycofana ze służby w 1960 roku a później złomowana, natomiast „Czajkę” i „Rybitwę” pocięto na złom w latach 70-tych (wcześniej „Czajkę” przechrzczono na „Mewę”).

Na zakończenie należy wspomnieć jeszcze o innych „ptaszkach” – sześćdziesięciu trzech bliźniaczych lugrotrawlerach typu B 11, wybudowanych w latach 1951-1958 przez Stocznnię Północną w Gdańsku. Wyjątkowo ciekawa historia tej serii rybackich statków w zasadzie należy do dziejów Polskiej Marynarki Handlowej, warto jednak zauważyć, że cztery z nich, zbudowane w latach 1955-1956, jeszcze podczas budowy zostały przejęte przez Polską Marynarkę Wojenną. Służyły one następnie jako okręty ratownicze i nosiły oznaczenia od R 21 do R 24 (wcześniej od AR 21 do AR 24) a ich charakterystyka techniczna była następująca: wyporność standardowa 300 t., pełna 311 t. (174 BRT), długość-szerokość-zanurzenie 32,6-6,7-3,4 m., silnik wysokoprężny o mocy 300 KM, prędkość maksymalna 9,7 w., liczba załogi 18 osób. Okręty te nie były uzbrojone.



Fot. 3. ORP „Żuraw” po 1945 roku, już jako okręt hydrograficzny. [źródło: Internet].



Fot 4. ORP „Żuraw” po przebudowie w 1963 roku. [źródło: Internet]

BIBLIOGRAFIA

1. Gosk A., *Porwanie*, (w:) *Morze*, czerwiec i lipiec 1989, nr 6 (700) i 7 (701)
2. Kitowski S., *Gdynia – Miasto z morza i marzeń*, Gdynia 1997
3. Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1959
4. Piwowski J., *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989
5. Piwowski J., *Nierówne boje*, Warszawa 1988
6. Soroka M., *Wykłęty okręt*, (w:) *Morze*, lipiec 1989, nr 7 (701)
7. Steyer W., *Samotny półwysep*, Poznań 1957

Artykuł recenzował prof. dr Daniel Duda