

Co o „Ginących frachtowcach” piszą inni...

Wydana przez naszą Fundację trzypięciotomowa publikacja Ryszarda Leszczyńskiego opatrzona tytułem „Ginące frachtowce” (jej przedostatnia część ukazała się w końcu ubiegłego roku) spotkała się z żywym odbiorem naszych Czytelników i pozytywnymi recenzjami jakie zamieściła na swych łamach prasa branżowa (mowa tu o wydawanym w Gdyni dwutygodniku „Namiary na morze i handel” i szczecińskim „Obserwatorze morskim”). Autor otrzymał też wiele listów. Jeden z nich, napisany przez kapitana żeglugi wielkiej Andrzeja Drapellę chcielibyśmy przedstawić, czyniąc to przynajmniej z dwóch powodów: bardzo osobistego, wspominkowo-refleksyjnego charakteru przesłania, ale i osoby, która owe przemyślenia przekazała. Absolwenta jednego z pierwszych roczników Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, syna przedwojennego generała brygady, zapalonego żeglarza i publicysty morskiego, wreszcie - długoletniego i zasłużonego dowódcy jednostek Polskiej Marynarki Handlowej, który sam stał się immanentną częścią jej historii. (ertel)

Szanowny Panie Inżynierze

Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem Pańską ostatnią książkę pt. „Ginące Frachtowce” - tom 3. Jest naprawdę świetna. Napisana z benedyktyńską troską o fakty, doskonale udokumentowana, żywa i bogato ilustrowana. Duża ilość zdjęć uczestników tych zdarzeń i ich duży format powodują, że czytelnik jest wśród nich, bierze udział w tych tragicznych wydarzeniach.

Dla mnie, niektóre z tych wypadków są szczególnie bliskie. W styczniu 1985 roku wyszedłem ze szpitala i zameldowałem się w PLO u kierownika Działu Załogowego pana Zbigniewa Rydzewskiego. Ucieszył się i z marszu zaproponował mi statek „BUSKO ZDRÓJ”. Moje zamiary były zgoła inne. Przyszedłem po urlop, aby z moimi synami pojechać na do Karpacza na narty. Targ z kierownikiem kadr był zawzięty. Wygrałem... i pojechaliśmy poszusować na deskach. Po dniu spędzonym na stoku, siadaliśmy codziennie w świetlicy domu wczasowego, aby obejrzeć Panoramę. 9-go lutego 1985 roku pierwszą była informacja o tragedii na Morzu Północnym. Zatonął „Busko Zdrój”. Oblał mnie zimny pot. Na ekranie ukazał się ówczesny dyrektor PLO, ubrany w golfowy ciemny sweter i oświadczył pro publico bono, że statek był sprawny i miał wszystkie ważne atesty. Niestety, zapomniał rodzinom tragicznie zmarłych złożyć wyrazy współczucia.

Po zakończonym urlopie, moja ponowna wizyta w Dziale Załogowym PLO. W rozmowie z Rydzewskim, padło z jego strony prowokujące pytanie:

- A nie ma pan wyrzutów sumienia, panie kapitanie...?
- Nie rozumem - dlaczego...?
- Bo gdyby pan tam był, to wszyscy by żyli!
- Wolne żarty, panie kierowniku. Takich rzeczy nie wolno mówić.

Rozprawa w Izbie Morskiej. Wszystkie wdowy w czerni. Chcą się dowiedzieć, co się działo tej strasznej nocy na lodowatym Morzu Północnym, chcą wiedzieć jak ginęli ich mężowie. Tu na sali jest naoczny świadek, ktoś co tą gehennę wytrwał i przeżył. To Ryszard Ziemiński, radiooficer z „Buska Zdroju” - jedyny człowiek z całej 25-cio osobowej załogi, który uratował swoje życie. Relacjonuje spokojnie, chłodno, - na pytania sędziego i ławników odpowiada bez emocji. Co było przyczyną tej tragedii, kto zawinił? Oczy wdów co chwila kierują się na żonę Kapitana. Kapitan odpowiada za wszystko. Pani Talaśka nie wytrzymuje dłużej tej presji i wychodzi z sali. Pomny rozmowy w kadrach PLO wczuwam

się w rolę dowódcy „Buska Zdroju”. Co ja bym w tym czasie zrobił? Pewnie bym ubrał kombinezon ratunkowy. To wszystko, co można było tej nocy zrobić. Im dłużej słuchałem relacji radiooficera tym mocniej nabierałem przekonania, że tu dla dowódcy statku nie było już pola manewru. Tu decydowało o wszystkim okrutne morze. Szkoda, że tej rozprawie nie przysłuchiwali się studenci Akademii Morskiej. Był to wykład z życia, wart znacznie więcej niż można usłyszeć na uczelni.

Zatonięcie m/s „Sopot”. Znałem dobrze kapitana Kuleszę, wcześniej pływaliśmy razem na m/s „Kopernik”, a potem pracowałem na bliźniaczym statku m/s „Sanok”. My też mieliśmy kłopoty z tą III chłodzoną ładownią, tak niefortunnie ulokowaną na rufie. Nigdy jednak nie wpadliśmy na pomysł równoważenia trymu przez zalanie pierwszej ładowni wodą.

M/s „Hel” był prototypem budowanym w Nakskov. Nadzorowałem jego budowę. Piękny statek. Potem otwieraliśmy ekspresowy service na Daleki Wschód. Wiele trudu, ale też ciekawych wspomnień. Utratę tego statku przeżyłem jak śmierć kogoś bliskiego.

Relacja zatonięcia promu „Heweliusz” jest wstrząsająca, a opieszałość polskich służb ratowniczych karygodna. Topili się zbyt wcześnie, gdy nasza admiralicja jeszcze spała. Nie było komu obudzić decydentów i ogłosić alarm natychmiastowego ratowania rozbitków.

Panie Inżynierze - swoimi książkami uratował Pan przed zapomnieniem trudne epizody naszej floty. Dla nas, weteranów tamtych czasów, są one świadkiem ogromnego wysiłku, jaki wkładaliśmy przez całe nasze życie, aby „Polak wiedział co MORZE”. Pańskie książki winny być lekturą obowiązkową dla studentów wydziałów nawigacyjnych w s z y s t k i c h polskich morskich uczelni. Mają być przestrożą przed lekceważeniem obowiązków, a może i ratunkiem przed śmiercią.

Dziękuję Panu za ogrom włożonej pracy i pozostaję z wyrazami największego szacunku

Andrzej Drapella, kapitan

Gdynia, dnia 20 listopada 2013