

Znów śmierć na Morzu Północnym

Teodor Pałyżga
z wykonanym przez siebie
modelem *Cyranki*.

Fot. Czesław Romanowski



Psychoza *strachu*

- Jak tonęła *Czubatka*, przyszła sąsiadka i mówi do mnie: pani mąż utonął, *Czubatka* utonąła. Ja mówię: odczep się pani, mój mąż nie pływał na takim statku! Potem, po katastrofie *Cyranki* też to samo odpowiedziałam: to nieprawda. Ale moja teściowa i szwagier na mnie naskoczyli, to poszłam się zapytać. W PŻM mówią: tak, faktycznie, był wypadek. Ale wiedzieli już, że mąż i kilku kolegów się uratowało. Niedługo dostałam telegram od brata, a potem męża, że żyje – tak wspomina wydarzenia z października 1956 roku Wacława Pałyżga, żona rybaka Teodora Pałyżgi, jednego z sześciu uratowanych członków załogi kutra *Cyranka*.



Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyżga

Przewrócona *Cyranka* z trzema rozbitkami – zdjęcie zrobione z pokładu *Mysikrólika*.

Cyranka była, biorąc pod uwagę założenie stępki, piętnastą, a mając na względzie datę oddania do eksploatacji dwudziestą szóstą z kolei jednostką z serii lugrotrawlerów zbudowanych w Stoczni Północnej w Gdańsku, tzw. ptaszków lub

kulików (od nazwy pierwszej tego typu jednostki). Seria nie była szczęśliwa, miała poważne wady konstrukcyjne, o czym dobitnie świadczy fakt, że gdy w połowie 1951 roku pierwszą zbudowaną jednostką tego typu m/t *Kulik* przekazano

armatorowi – PPD „Dalmor”, przedsiębiorstwo nie chciało jej przyjąć, twierdząc, że nie nadaje się do eksploatacji. W grudniu 1952 roku „Dalmor” zlecił opracowanie kilku projektów wstępnych, mających na celu zwiększenie ilości pomieszczeń dla załogi.

Stały przechył

Zakład Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej opracował dokumentację na zabudowę rufy o pomieszczenie, w którym mogła mieszkać dodatkowa załoga. Po przebudowie kłopoty ze statecznością kutrów jeszcze się zwiększyły. Przypuszczano, że z tego właśnie m.in. powodu, w maju 1955 roku na Morzu Północnym zatonała, wraz z czternastoosobową załogą *Czubatka* (pisaaliśmy o tym w poprzednim numerze „Naszego MORZA”). Niestabilne „ptaszki” nadal jednak łowiły na kapryśnym Morzu Północnym.

Na początku 1955 roku *Cyrankę* przejęła od „Dalmoru” świnoujska „Odra”. Jak wspominał później pierwszy szypier kutra (pełniący tę funkcję przez dwa lata, do września 1955 roku) Julian Tarnawski, kuter miał stały, wynoszący około 10 stopni, przechył na prawą burtę, wyrów-

nywany podczas połowów przy pomocy przepompowywania paliwa z prawego boczego zbiornika do lewego, albo przez ustawienie wzdłuż lewej burty dziesięciu beczek z solą lub rybami. Podczas sztormowania wiele razy wykonywał zwroty na lewą i prawą burtę i manewry te nie sprawiały większych trudności, ale...

- Przy zwrocie w lewo przechył statku na prawą burtę był większy niż przy zwrocie w prawo na lewą burtę, przy czym najniebezpieczniejsze było wykonanie zwrotu, gdy statek był pusty, względnie miał pełny ładunek – mówił Tarnawski.

We wrześniu 1954 roku, gdy kuter wracał z Morza Północnego, odchylił się, na skutek nieuwagi sternika, ustawiając ukośnie do fali. Od strony rufy nadeszła duża fala, która spowodowała zalanie pokładu z prawej burty. Lugrotrawler przechylił się około 40 stopni na prawą burtę i trwał tak przez pewien czas, po czym wrócił do normalnego położenia.

22 września 1955 roku kierownikiem *Cyranki* został niezbyt doświadczony, 30-letni szypier Marian Snopkiewicz. Rok

później, 11 września 1956 roku, kuter wypłynął w kolejny rejs pod jego dowództwem, pobierając z bazy w Świnoujściu sprzęt do połowów oraz paliwo.

Na jego pokładzie znajdował się sprzęt ratunkowy: umieszczona na rufie szalupa na 12 osób, sześciuosobowa tratwa, 4 koła ratunkowe, 18 pasów ratunkowych. Brakowało drugiej tratwy.

24 września, po uzupełnieniu zapasów w Gdyni, *Cyranka* wypłynęła w rejs na Morze Północne, by dołączyć do łowiących tam innych „ptaszków”. Na pokładzie była cała, osiemnastoosobowa załoga. Cztery dni później kuter przybył na łowisko zwane Dogger Bank. Połowy nie były jednak zadowalające, dlatego też, po otrzymaniu informacji, iż niedaleko inne jednostki mają lepsze wyniki, popłynął tam. Rozpoczął pracę w pobliżu *Mysikrólika*, którego szyprem był doświadczony, 46-letni Mieczysław Michalski. Jednak na nowym łowisku *Cyranka* nadal nie miała szczęścia. Załozde nie udało się nic złowić. W dodatku popsuła się pogoda. Zaczął padać deszcz i wiał silny, w porywach do 8 stopni, wiatr.

Płyn na Mysikrólika

3 i 4 października oba kutry sztormowały dziobem pod dochodzące do czterech metrów fale. Od godziny 16 drugiego dnia sztormowania wachtę na *Cyranke* objęli sternik Zygmunt Szymański i jako „oko” młodszy marynarz Jan Graca. Wachtę oficerską pełnił szypier Snopkiewicz. Ponieważ morze zaczynało się uspokajać, stwierdził, iż warto by razem z *Mysikrólikiem* zarzucić sieci. Plan naglił, a jego kuter nie miał się czym pochwalić. Jednak próba radiowego połączenia się z szy-

Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyzga



Załoga kutra.

Przed wypłynięciem w ostatni, jak się okazało, rejs *Cyranką*. W środku Teodor Pałyzga.



Fot. archiwum rodzinne państwa Pałyzga

Uratowani rybacy, tratwa i koło ratunkowe *Cyranki* na pokładzie *Mysikrólika*.



Fot. archiwum rodzinne parństwa Pałyga



Teodor Pałyga (z prawej) dziękuje kapitanowi włoskiego statku, który go uratował.

prem *Mysikrólika* nie udało się. Snopkiewicz postanowił więc podплыć jak najbliżej bliźniaczego kutra, by osobiście porozmawiać z Michalskim.

Dał „całą naprzód”, jednocześnie mówiąc sternikowi: „plyń na *Mysikrólika*”. Statek po zwrocie na prawą burtę płynął z wiatrem silnie się kołysząc.

Okolo 16.30 sternik *Mysikrólika* zauważył, że *Cyranka* zbliża się do jego kutra. Zawiadomiony o tym szyper Michalski wyskoczył z koi i widząc płynącą kontrkursem jednostkę, powiedział: - Czy oni pogłupieli, że jadą z taką szybkością? Krótco potem *Cyranka* wymiwała ich w odległości około 400 metrów i znalazła się za rufą na trawersie *Mysikrólika*, w odległości około pół mili morskiej. Wówczas szyper Snopkiewicz dał rybakowi Szymańskiemu tragiczną w skutkach komendę: „lewo na burtę”...

Henryk Kabat w książce „Tragedia *Cyranki*” tak opisuje ten moment: „*Cyranka* zmieniła kierunek, pochyliła w prawo, zaryła rufą w wodę. Statek trwał w przechyle, jak gdyby chwycony kleszczami; fala wdarła się górą, rozlała szeroko, wypełniła pokład prawej burty po reling. Zaczęło się milczące zmaganie

dwóch sił. (...) Raz, drugi, trzeci próbowała się dźwignąć do pionu, zrzucić, strząsnąć z siebie gniotący ją ciężar i już, już wydawało się, że jak zwykle wyjdzie zwycięsko z tej walki, kiedy z lewej nadszedł wysoki wał wody, spiętrzył się nad pokładem spienioną grzywą, uderzył z szaloną siłą, wyniósł *Cyrankę* na grzbiecie i zepchnął w dolinę.”

Starszy rybak Teodor Pałyga, który w tym momencie grał w kubryku w karty z dwoma kolegami, poczuł, że statek trzy razy silnie przechylił się na prawą burtę, po czym wrócił do normalnego położenia. Zaraz przyszedł jednak następny przechył, po którym statek położył się, trwał tak przez kilka sekund, a następnie, przechylając się coraz bardziej, wyrzucił stępką do góry. Szyper Snopkiewicz widząc, że kuter się przewraca, krzyknął do rybaka Szymańskiego: „prawo na burtę!”, a gdy ten zaczął kręcić kołem sterowym w prawo zawołał: „toniemy!”.

Walka o życie

Członkowie załogi zaczęli uciekać z tonącej jednostki. Sternik Jan Styn otwo-

rzył zewnętrzne drzwi sterówki, a ponieważ woda dochodziła już do poręczy, zsunął się do wody. Część nadbudówki uderzyła go w głowę, lecz udało mu się wypłynąć na powierzchnię. Przebywający w górnym kubryku rybak Władysław Bańkowski i motorzysta Kazimierz Stabulewicz po gwałtownym przechyle na prawą burtę wydostali się przez świetlik na zewnątrz. Potem, w czasie wywracania się statku, po jego lewej burcie przeszli w stronę kila, na wystającą z wody denną część kadłuba. Młodszy rybak Graca po położeniu się *Cyranki* na prawą burtę, wydostał się ze sterówki i w podobny sposób dołączył do tej dwójki.

Pałyga i jego dwaj towarzysze bezskutecznie próbowali otworzyć drzwi kubryku. Wreszcie wydostali się przez świetlik skacząc do wody. Pałyga widział, jak jeszcze przed wywróceniem się *Cyranki* szyper Snopkiewicz po dopłynięciu do kutra usiłował chwycić się wzmocnienia przy kominie kuchennym. Został jednak nakryty przez wywracający się kadłub statku.

Młodszy rybak Marian Uszkur, który w czasie katastrofy leżał na koi w dolnym pomieszczeniu mieszkalnym, wybiegł z niego na zewnątrz. Po chwili jednak wrócił, by zabrać pas ratunkowy. Kiedy chciał ponownie wyjść, gwałtowny strumień wody wepchnął go do wnętrza. Był uwięziony. W kubryku zostało około 40 centymetrów wolnej przestrzeni. Słyszał stuki z sąsiedniej maszynowni, podobnie jak on uwięzionego człowieka.

Fot. archiwum rodzinne parństwa Pałyga

Znajdujący się na przewróconym kadłubie Bańkowski, Graca i Stabulewicz widzieli pływających w pobliżu kutra innych członków załogi: młodszego rybaka Aleksandra Makowskiego, kucharza Stanisława Górskiego, rybaka Mariana Kałudę, asystenta Albina Strugałę i II-go mechanika Henryka Mastynę, którzy przez pewien czas utrzymywali się na powierzchni wody przy pomocy skrzynek i beczek. Po kwadransie wszyscy zniknęli im z pola widzenia.

Ryszard Leszczyński, autor „Tragedii rybackiego morza” rozmawiał wiele lat później z Władysławem Bańkowskim, który tak wspomina tamten moment:

- Zewsząd krzyki, jęki pokaleczonych i konających. I to brzmiące mi teraz w uszach walenie młotem w kadłub uwięzionych w środku ludzi... To był chyba Jasiński... Motorzysta Włodek Jasiński, który nie opuścił maszynowni, stercząc na dole przy silnikowej manetce. Stał przy niej do końca...

Teodor Pałyzga trzymał się na wodzie dzięki skrzynce od jarzyn. Po jakimś czasie zobaczył I-go mechanika Mieczysława Seryło, którego tułów pływał po po-

wierzchni, a głowa całkowicie zanurzona była w wodzie, a także pływającego o własnych siłach bosmana Władysława Beresta i kucharza Górskiego, który trzymał się beczki. Pałyzdze udało się dopłynąć do koła ratunkowego. Uchwycił się go także młodszy rybak Aleksander Makowski. Po pół godzinie koło wyrwały im fale. Pałyzdze udało się do niego dopłynąć. Makowski, który mówił, że czuje się słabo, a w momencie wyrwania koła miał zmętniałe oczy i, zdaniem Pałyzgi, był już martwy – pozostał w tyle.

Na powierzchnię morza spod przewróconego kadłuba *Cyranki* wypłynęła tratwa. Bojąc się, że w każdej chwili z przewróconego kutra można zmyć ich fala, trzech rozbitkowie, którzy schronili się na wywróconej do góry dnem jednostce, przedostali się do łódki skacząc do wody. Z jednego ze schowków wyciągnęli sześć czerwonych pochodni i wypalili je kolejno, wzywając pomocy. Sternik Styn, próbując dostać się do tratwy, co mu się nie udało, minął bardzo wyczerpanych i ledwo utrzymujących się na wodzie pięciu rozbitków, z których rozpoznał tylko asystenta Strugałę i rybaka Kałudę. Widział także bosmana Beresta, który, jak opo-

wiadał, miał wybaluszone oczy i sprawiał wrażenie półprzytomnego, z jego lewego policzka płynęła krew. Po kilku minutach zniknął pod wodą.

Około pół godziny od momentu wywrócenia się *Cyranki*, Pałyzga usłyszał kucharza Górskiego, który prosił o dopłynięcie do niego. – Nie dam rady – powiedział Pałyzga. Górski pożegnał się i już więcej się nie odezwał.

Sześciu uratowanych

Wcześniej Pałyzga zauważył ze zdumieniem, że po wywróceniu się *Cyranki*, *Mysikrólik* odplynął od miejsca wypadku. Stało się tak, ponieważ w chwili, gdy rybacy z *Mysikrólika* dowiedzieli się o tragedii *Cyranki*, wpadli w panikę. Bali się, że to samo może spotkać ich jednostkę. Część z nich pobiegła na pokład łodziowy, by spuścić szalupę. Również zdenerwowany szyper Michalski z trudem opanował zamieszanie wśród załogi, polecił zabezpieczyć luki i nadał do statku-bazy *Morska Wola* oraz innych jednostek, wiadomość o wywróceniu się *Cyranki*. W kierunku dryfującego kadłuba, na którym było widać kilka osób *Mysikrólika* ruszył dopiero 20 minut po tragedii.

Po dopłynięciu do tratwy, na której w międzyczasie znaleźli się trzech rozbitkowie, rzucono im koło ratunkowe i wyciągnięto na pokład *Mysikrólika*. Do tej chwili od momentu wywrócenia się *Cyranki* minęło ponad pół godziny. Po kil-



Telegramy do Wacławy Pałyzgi po katastrofie *Cyranki*, od męża i brata.

ku następnych minutach *Mysikrólik* podpłynął do wywróconego kadłuba. W jego pobliżu słychać było głosy dwóch ludzi. Byli to, utrzymujący się na wodzie przy pomocy kół ratunkowych, Pałyzga i sternik Styn. Tego pierwszego wyłowił włoski statek *Italian Victoria*, który przypłynął na miejsce tragedii. Styna wciągnięto na pokład polskiej jednostki.

Po jakimś czasie w wystającej spod kadłuba *Cyranki* szalupie zauważono innego rozbitka. Był nim młodszy rybak Uszku, który uwięziony niemal w beznadziejnej sytuacji w dolnym kubryku zatopionej jednostki, widząc, że woda niedługo całkowicie zaleje pomieszczenie, wy dostał się z niego nurkując przez jeden ze świateł. Szyper i bosman *Mysikrólika* zeznali potem, że słychać było dochodzące z wnętrza kadłuba *Cyranki* silne stuki. Kierownictwo wyprawy poprosiło przez radio o przysłanie na miejsce jednostek ratowniczych. Zgłosiły się statki norweskie i brytyjskie. Jednak z powodu złych warunków atmosferycznych i znacznej odległości od portów, statkom tym nie udało się dopłynąć do miejsca katastrofy.

Wywrócony kadłub *Cyranki* utrzymywał się nie powierzchni do godziny 23.42. Wówczas to, oświetlany przez reflektory kutra *Stowik*, zatonął. Uratowano sześciu rybaków. Dwunastu zginęło.

10 października po południu *Mysikrólik* zacumował w Świnoujściu. Przywiózł pięciu z sześciu uratowanych rybaków. Na świnoujskim nabrzeżu na ocalonych czekały tłumy. Uratowany przez „Włocha” Teodor Pałyzga kilka dni później na pokładzie statku *Warmia* przybył do Gdyni. - Moja córka powiedziała, że jej tatę Matka Boska wyratowała, ta co wisiała u nas w mieszkaniu – mówi dzisiaj jego żona. Pałyzga pływał potem jeszcze przez wiele lat na statkach handlowych. Aż do emerytury.

- Pamiętam, że pływałem na wodzie – mówi dzisiaj o tragedii. – Włosi mnie uratowali. Nie wszystkim się udało.

Spóźniona akcja

Pierwsza rozprawa przed Izbą Morską przy Sądzie Powiatowym w Szczecinie w sprawie katastrofy *Cyranki* odbyła się 16 października 1956 roku, ostatnia – 16 lutego następnego roku. W mowie na zakończenie procesu delegat ministra żegluga, kapitan Konstanty Maciejewicz (przedwojenny komendant *Daru Pomorza*) największą winą za tragedię *Cyranki* obar-

10 października 1956 roku pięciu uratowanych rybaków przyплыło do Świnoujścia na pokładzie *Mysikrólika*.

czył jej szypra Mariana Snopkiewicza. Według niego braki konstrukcyjne kutra, na które w czasie procesu wskazali biegli, mogły być zrekomensowane przez żeglarskie umiejętności: - Doświadczony marynarz nie powinien postępować tak, jak to zrobił kierownik m/t *Cyranka* – mówił Maciejewicz. - Ryzykowanie i manewrowanie bez potrzeby pełnym biegiem nie miałyby miejsca, gdyby szyper zdawał sobie sprawę, że nie ma i nie może być takiego okrętu, który by we wszystkich warunkach, jakie może napotkać na morzu, był zabezpieczony od przewrócenia. Nic innego jak brak orientacji, brak wiedzy teoretycznej i brak dostatecznej praktyki spowodował, że szyper przedsięwziął niepotrzebnie i lekkomyślnie manewr, co doprowadziło do utraty statku oraz utraty życia przez dwunastu członków jego załogi – konkludował kapitan Maciejewicz.

Suchej nitki nie zostawił też na innym szyprze - Michalskim z *Mysikrólika*. Stwierdził, że ten powinien zrobić wszyst-

ko, by jak najszybciej i najskuteczniej pomóc tonącym, nawet podejmując pewne ryzyko.

- Nie ulega wątpliwości, że co najmniej sześć, względnie siedem osób wydostało się z m/t *Cyranka* po wypadku, ale poniosło śmierć przez utonięcie. Gdyby akcja ratownicza przeprowadzona została szybko – prawie na pewno udałoby się uratować więcej ludzi – grzmiał kapitan *Daru Pomorza*. - Ponieważ na m/t *Mysikrólik* słyszano głosy ludzkie dochodzące z miejsca katastrofy, a statek ten przyjął pierwszych rozbitków na swój pokład dopiero po upływie 40 minut od chwili wypadku, należy stwierdzić, że akcja ratownicza była spóźniona.

Mówił też o nieprzestrzeganiu zaleceń nakazujących zabezpieczanie na kutrze luków ładunkowych, co mogło doprowadzić do wdarcia się wody do ładowni, braku drugiej tratwy, czy o stałym konstrukcyjnym przechyle kutrów tego typu. Według niego przyczyną tragedii było „niepotrzebne i zbyt ryzykowne manew-





Mysikrólik.

rowanie ze strony niedoświadczonego szypira w czasie sprzyjającego przewróceniu stanu pogody i morza", a akcja ratownicza była opóźniona „na skutek utraty zdolności do podjęcia szybkiej i skutecznej decyzji przez szypira m/t *Mysikrólik*, który wraz z częścią załogi tego statku uległ zbiorowej psychozie strachu.”

Śmiertelne błędy

Szczecińska Izba Morska badając sprawę wykryła błąd, który być może kosztował życie rybaków. Otóż w tłumaczeniu obowiązujących wówczas przepisów technicznych instytucji klasyfikacyjnych Polskiego Rejestru Statków i jego radzieckiego odpowiednika znalazł się paragraf, który mówił, iż „wymaga się, ażeby maksimum wykresu statycznej stateczności występowało przy przechyleniu mniejszym od 30 stopni”, kiedy w rzeczywistości przepis ten mówi o przechyleniu „nie mniejszym od 30 stopni”. Według sędziów źle przetłumaczone zdanie mogło wpłynąć na błędną interpretację przepisów „ze strony osób posługujących się tekstem polskim w sensie uznania niekorzystnej stateczności za wystarczającą.”

Z ekspertyz bliźniaczych do *Cyranki* kutrów wynikało, iż stateczność tej jednostki całkowicie nie odpowiadała wymogom odpowiednich norm.

- Niesymetryczna zabudowa rufy m/t *Cyranka* powodowała, że przy zalaniu pokładu, więcej wody znajdowało się na prawej burcie, co przy istniejącym stałym przechyle statku na prawą burtę stwarzało dogodniejsze warunki przewrócenia się w prawo – argumentowali sędziowie,

dodając: - Mając na uwadze ujawnioną wyżej niewystarczającą stateczność m/t *Cyranka*, wykonanie przez szypira Snopkiewicza manewru „lewo na burtę” w istniejących warunkach pogody i morza, przy niewybraniu odpowiedniego momentu najmniejszego falowania, było manewrem ryzykownym, przy czym ryzyko to zostało spotęgowane częściowym wykonaniem bezpośrednio po manewrze „lewo na burtę” manewru „prawo na burtę”, co spowodowało zatrzymanie statku w najbardziej niekorzystnym dla niego położeniu bokiem do fali.

Sędziowie stwierdzili jednak, że szypier nie miał prawdziwej wiedzy o stateczności swojej jednostki, bo oficjalne dane zawierały nieporównanie lepsze właściwości od rzeczywistych.

Wyrok wydany został 27 lutego 1957 roku. Izba Morska uznała, iż przyczyną wywrócenia się kutra była przede wszystkim niedostateczna stateczność poprzeczna tego statku, nieodpowiadająca ogólnie przyjętym wymogom i kryteriom, przy równoczesnym zbiegu niekorzystnych okoliczności, a mianowicie naporze wiatru na wystającą lewą część kadłuba i nadbudówki, sile odśrodkowej powodującej przechył na prawą burtę podczas wykonywania zwrotu w lewo, działaniu elementów rezonansowych przebiegu fali i bocznych kołysań statku, dynamicznego działania fali na lewą burtę w czasie zwrotu, zmniejszeniu i tak już małej wysokości metacentrycznej na wierzchołku fali i zatrzymanie statku w niekorzystnym położeniu bokiem do fali.

„Zasadniczą przyczyną wywrócenia się m/t *Cyranka* był jednak zbyt mały moment prostujący statku, a ściślej mówiąc za małe maksymalne ramię prostujące i zbyt mały zasięg stateczności dodatniej.” – głosiła sentencja.

Ponieważ wypadek wydarzył się w dzień, przy dobrej widoczności, zdaniem sędziów istniały warunki, by przy natychmiastowej, sprawnej akcji ratowniczej uratować większość rozbitków, którzy na skutek wywrócenia się statku nie odnieśli poważniejszych obrażeń. Według sędziów, odległość obu jednostek pozwalała na to, by *Mysikrólik* znalazł się przy kadłubie wywróconego kutra w ciągu około pięciu minut.

- Wyratowanie tylko rozbitków zabezpieczonych kołami ratunkowymi, tratwą i rozbitą szalupą oraz fakt, że pierwszych rozbitków przyjęto na pokład m/t *Mysikrólik* po upływie 41 minut od wywrócenia się m/t *Cyranka* świadczy o tym, iż

akcja ratownicza prowadzona była przez kierownika m/t *Mysikrólik* ob. Michalskiego z dużym opóźnieniem, wbrew dobrej praktyce morskiej, nakazującej niesienie natychmiastowej pomocy nawet z narażeniem siebie na pewne ryzyko – napominali sędziowie. – Powstanie paniki na m/t *Mysikrólik* po wywróceniu się m/t *Cyranka* wskazuje na to, iż załoga tego statku nie posiadała należytego wykształcenia, praktyki i walorów wymaganych od załóg statków morskich.

Sędziowie napomnieli też niemal wszystkie instytucje mające swój wkład w projektowanie, budowanie i wprowadzenie statku do eksploatacji. PRS dostało się za niedostateczny nadzór i kontrolę przy sprawdzaniu stateczności. Stocznia Północnej za nieprzestrzeganie norm wymiarowych materiałów użytych do budowy, co wpływało na różnice w ciężarze i położeniu środka ciężkości. Projektantom za stały przechył na prawą burtę stanowiący „osobliwość niespotykaną w budownictwie okrętowym”, zbyt małe otwory burzowe, które powodowały zbyt wolny spływ wody, a więc dodatkowe obciążenie statku, czy zbyt nisko wyposażenie w środki ratunkowe. Izba zaleciła także, by na kierowników kutrów wyznaczano ludzi posiadających odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie.

Do zbadania sprawy powołano również Komisję Rządową pod kierownictwem ówczesnego ministra sprawiedliwości Zenona Kliszko. A dla zapewnienia flocie rybackiej stałej ochrony zamówiono w Anglii dwa holowniki ratownicze, które „stacjonowały” na Morzu Północnym. Pierwszy z nich, *Jantar*, objął służbę w 1959 roku.

W lipcu 1963 roku tragedia dotknęła następnego „ptaszka”. Tym razem na burzliwych wodach Skagerraku zatonał *Mazurek*. Zginęło kolejnych sześciu rybaków...

Czesław Romanowski

Nazwiska szypirów *Cyranki* i *Mysikrólika* zmieniliśmy.

Zdjęcia z uroczystości pogrzebowych rybaków z kutra *Czubatka* zamieszczone w poprzednim numerze „*Naszego MORZA*” pochodzą z archiwum Ryszarda Leszczyńskiego. Autorem fotografii samej jednostki jest Janusz Uklejewski.