

Czubatki nie widział, nie słyszał...

Śmierć i rozpacz

Czubatka na Bałtyku.

12 maja 1955 roku na Morzu Północnym norweska łódź rybacka natrafiła na tratwę ratunkową. Leżały w niej zwłoki dwóch mężczyzn. Jak się wkrótce okazało, byli to rybacy polskiego kutra *Czubatka*, który zaginął kilka dni wcześniej. Pozostałych członków załogi, ani samego statku nigdy nie odnaleziono. To zdarzenie, wraz z zatonięciem półtora roku później innego z „ptaszków”, to najtragiczniejsze wypadki w dziejach polskiego powojennego rybołówstwa.

Czubatka była lugrotrawlerem (mniejszym od trawlera motorowym statkiem rybackim przystosowanym do połowów za pomocą pławnic i włoków) typu Kulik (od nazwy pierwszego kutra). Jednostki tej serii, zwane również „ptaszkami” (wszystkie nosiły nazwy ptaków) zbudowane zostały na początku lat 50. ubie-

głego wieku. Miały powiększyć i unowocześnić krajową flotę rybacką w odbudowującej się po wojnie gospodarce. W sumie zbudowano około pięćdziesięciu kutrów, które początkowo miały łowić tylko na Morzu Bałtyckim. Później jednak zdecydowano, że po „lekkiej” przebudowie da się nimi pracować także na Morzu

Północnym. Ta decyzja, wady konstrukcyjne oraz ludzka niefrasobliwość kosztowały życie kilkudziesięciu rybaków.

Kalekie statki

W książce „Tragedie Morza Bałtyckiego” marynarz i publicysta morski Ryszard Leszczyński nazywa lugrotrawlery tej serii „kalekimi od urodzenia”. Ich podstawowe wady to m.in. słaby silnik, zbyt mała powierzchnia steru czy sięgający 10 stopni przechył na prawą burzę.

„Czym dla stateczności statku, dla jego bezpieczeństwa, może być ów przechył, powiększany częstokroć przez dowolne dobalastowanie w czasie kolejnych remontów i stoczniowych przeglądów, jest chyba oczywiste i nie wymaga objaśnień” - pisze Leszczyński.

Żeby tego było mało, postanowiono dobudować pomieszczenie mieszkalne dla dodatkowej załogi, by statki mogły

łowić na Morzu Północnym. Takiej właśnie przebudowy na *Czubatce* dokonano w gdańskiej Stoczni Północnej (tam zresztą powstawały kurty tej serii) niedługo po zwodowaniu w 1952 roku, według projektu Zakładu Technologii Politechniki Gdańskiej. Zbudowana została lewa strona rufy, w wyniku czego załoga lugrotrawlera mogła się zwiększyć z 12 do 18 osób. Na przełomie 1954 i 1955 roku kuter wyremontowano i uznano za „zdolny do żeglugi po Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym”. *Czubatka* pod wodzą czterdziestoletniego, doświadczonego szypra Aleksandra Jabłońskiego, rozpoczęła połowy na Morzu Bałtyckim.

14 kwietnia 1955 roku w Świnoujściu, porcie macierzystym, na statku przeprowadzono kontrolę BHP. Inspektor Jan Bujarów dzień później napisał:

„W szalupie ratunkowej brak było beczki na wodę pitną, poza tym w szalupie nie uprzątnięto śmieci, pozostałych z poprzedniego przechowywania jarzyn (...). Na pytanie, czy w tratwach w myśl przepisów znajduje się żywność, szypier oświadczył, że na wszystkich statkach przedsiębiorstwa „Odra” nie ma żywności na tratwach ratunkowych, gdyż Dyrekcja nie dba o zaopatrzenie rybaków, tylko żeby jak najwięcej złapać ryby i wykonać plan.”

Inspektor Bujarów zlecił więc między innymi zaopatrzenie tratw ratunkowych w żywność „na wypadek nieszczęścia na morzu”. Dalej pisał: „Dział eksploatacji już w poprzednich kontrolach otrzymał zalecenie o konserwacji urządzeń ratunkowych na statkach. W tym kierunku nie poczynił żadnych przedsięwzięć (...).” *Czubatka* w dniu przeprowadzenia kontroli była gotowa do wyjścia w morze. Czy dlatego zaleceń kontrolera nie wykonano? To zaniedbanie prawdopodobnie kosztowało życie dwóch rybaków.

Był 16 kwietnia 1955 roku. *Czubatka* wyruszyła w swój ostatni rejs. Na wyposażeniu ratunkowym miała szalupę na 12 osób, 2 tratwy (każda zdolna pomieścić 6 osób) oraz koła i pasy ratunkowe. Do przechowywania żywności i środków sygnałowych na tratwach służyły wodoszczelne schowki umieszczone w pływakach, zamknięte 4 nagwintowanymi pokrywami, które, jak ustaliła później Izba Morska, nawet przy pomocy klucza otwierały się bardzo trudno, z uwagi na wykonanie ich z zardzewiałej już blachy. Według zaleceń inspektora Polskiego Rejestru Statków, *Czubatka*, w celu uzyskania świadectw dopuszczenia do żeglugi,

powinna mieć na wyposażeniu m.in. bojkę ratunkową z linką, dwa wioselka, 10 sztuk czerwonych pochodni w wodoszczelnym opakowaniu, żagiel koloru jaskrawo-pomarańczowego, 18 litrów wody, 2,5 kilograma sucharów, tyleż mleka skondensowanego w puszkach. Nic takiego na tratwach nie było. Dodajmy jeszcze, że według poprzedniego szypra *Czubatki* oraz kierownictwa przedsiębiorstwa „Odra” spuszczenie łodzi ratunkowej na wodę było bardzo skomplikowane i zajmowało od kwadransa do pół godziny...

Halo! Woła *Czubatka!*

20 kwietnia *Czubatka* razem z kilkunastoma innymi „ptaszkami” przybyła na łowisko na Morzu Północnym. Połowy były bardzo udane. Beczki szybko zapelniały się rybami. Na kutrze zauważono drobne przecieki, których przyczyny nie można było ustalić. 8 maja na przybyły na łowisko statek-bazę *Morska Wola*, kutry wyladowywały połów, uzupełniając zapasy żywności i wody. Kiedy do bazy przybiła *Czubatka*, zmieniły się warunki pogodowe. Zaczął wiać silny, północny wiatr (w porywach do 6 stopni w skali Beauforta), padać śnieg, temperatura spadła do 3-4 stopni. Kierownictwo wyprawy podjęło decyzję o odejściu wszystkich jednostek od statku-bazy. *Czubatka* zdażyła jednak pobrać wodę i żywność. W chwili odcumowania, na pokładzie *Morskiej Woli* było sześciu członków jej załogi, którzy pomagali w przeładunku. Dwóch z nich przeskoczyło na swoją jednostkę, ponieważ jednak stawiało się to niebezpieczne, podjęto decyzję, że pozostała czwórka zostanie na *Morskiej Woli*. Jak się miało wkrótce okazać, przypadek uratował tym czterem ludziom życie.

Część kutrów wyprawy została następnie na swoich pozycjach, część płynęła za statkiem-bazą do wybrzeży Norwegii, gdzie miał się zakończyć rozładunek i uzupełnianie zapasów. Wśród nich miała być (jak to określił kapitan jednego z pozostałych kutrów „silnie załadowana”) *Czubatka*. Ponieważ zaczęło się ściemniać, wkrótce stracono ją z oczu, albo, jak wynika z późniejszych zeznań, mylono z innymi jednostkami. Np. kapitan *Morskiej Woli* widział za swoją burtą cztery jednostki, z których „ostatnia pozostawała w tyle i bliżej brzegu”. Przepuszczał, że to *Czubatka*...

Po pierwszej w nocy, 10 maja norweska stacja nadbrzeżna uchwyciła przez

radiotelefon słabe sygnały alarmowe. Były jednak zbyt nieczytelne, by cokolwiek z nich zrozumieć. Dwie godziny później asystent pokładowy kutra *Wulkan* stojąc w sterówce, usłyszał w radio „wypowiadane normalnym głosem” powtórzone dwukrotnie wołanie: „Halo, uwaga *Morska Wola*, *Morska Wola* – woła *Czubatka!*” Nikt jednak z kutrem nie nawiązał łączności, ani tego, ani następnego dnia. Jak zapewniał podczas zeznań przed szwedzkiej Izby Morskiej radiotelegrafista *Morskiej Woli*, mimo, iż radiotelefon cały czas nastawiony był na odbiór, on nie słyszał żadnego wołania.

W ciągu dnia kutra już nie widziano i nie udało się nawiązać z nim łączności. Nie wzbudziło to jednak wielkich obaw, ponieważ nie udało się także porozumieć z trzema innymi kutrami (*Słowikiem*, *Drozdem*, *Cyranką*) płynącymi (w międzyczasie nastąpiła zmiana planów) do brytyjskiej zatoki Firth of Moray. Według tłumaczeń kierownika wyprawy, będące w drodze i nie zajęte połowami kutry często nie odpowiadały na wezwania. Po zacumowaniu *Morskiej Woli* w tejże zatoce, żadnego z tych kutrów jednak nie zauważono.

Poważnie zaczęto się martwić o losy kutra dopiero 12 maja. Tym bardziej, że nawiązano łączność z kutrami, które miały być razem z *Czubatką*. Telefonogram z godz. 17 z *Droзда*: „Przy nas jest *Słowik*, *Cyranka* – *Czubatki* nie ma i nie było”. Ze *Skowronka*: „*Czubatki* nie widział, nie słyszał”, z *Kosa*: „*Czubatki* nie widział”... Zaczęto mówić o przecieku kadłuba, który *Czubatka* miała zgłaszać serwisowi statku-bazy. A także o tym, że być może rybacy „wybrali wolność” w którymś z norweskich portów. Statek był wywoływany w następnych dniach – bez skutku. Przerwano połowy, rozpoczęto poszukiwania zaginionych kolegów.

Żadnych szczątków

Polscy rybacy dopiero dwa dni później mieli się dowiedzieć, że ich wysiłki są już bezcelowe. Wieczorem, 12 maja w pobliżu zachodnich wybrzeży Norwegii statek rybacki tego kraju natrafił bowiem na tratwę ratunkową ze zwłokami dwóch mężczyzn. Kapitan „Norwega” napisał później: „Dnia 12.V.55 r. (...) o godz. 18.30 zauważyliśmy tratwę. (...) Gdy przekonaliśmy się, że mężczyźni na tratwie byli martwi, wzięliśmy tratwę na hol i zabolowaliśmy ją do ładunku (...). Obydwaj zmarli leżeli na lewym boku obok siebie na tratwie w pozycji normalnie

odpoczywającej i nie wyglądało, że śmierć nastąpiła zbyt dawno. Na żadnym ze zmarłych nie było widocznych oznak zewnętrznych obrażeń. (...) Pomieszczenia prowiantowe były otwarte, można było zauważyć, że były otwierane siłą (przecinane), ale poza małymi resztkami gazety i winiety od duńskiej puszki mleka, nic nie znaleziono. (...)”

Obaj mężczyźni byli ubrani w swetry i spodnie, nie mieli butów. Późniejsza sekcja zwłok wykazała, że zmarli z powodu wychłodzenia ciała. „Jeden ze zmarłych (...) był gładko ogolony. Dlatego też należy uważać, że nie mógł on długo przebywać na tratwie. Najprawdopodobniej mniej niż jedną dobę.” – brzmiała ekspertyza. W znalezionych rozpoznano szypira Czubatki Aleksandra Jabłońskiego i rybaka tego kutra Jerzego Rutkowskiego.

Dokładniejsze oględziny tratwy wykazały, że farba przy wodoszczelnych pomieszczeniach, gdzie miały znajdować się pochodnie sygnałowe była zdrapana, co świadczyło o tym, że obaj znalezieni rybacy próbowali je otworzyć. Jednak „pokrywy tychże schowków były zamalowane i niemożliwe do otwarcia. Po ich otwarciu okazało się, że były one puste, bez jakiegokolwiek wyposażenia.”

14 maja, 5 mil morskich od miejsca znalezienia tratwy dwóch innych norweskich rybaków znalazło dwa koła ratunkowe pochodzące z Czubatki. Stało się jasne, że kuter zatonął. Ale jak? Brano pod

uwagę kilka powodów. Jednym z nich było natrafienie na minę. Jednak przedstawiciele władz Norwegii zaprzeczali, by w tym czasie stacje nasłuchowe zarejestrowały jakikolwiek wybuch. Poza tym, nie znaleziono żadnych szczątków, które w skutek takiego wybuchu musiałyby pływać po morzu, a znalezieni martwi rozbitkowie nie mieli żadnych obrażeń.

Zaraz zlecono badania, które miały odpowiedzieć na pytanie, czy powodem nie były przypadkiem błędy konstrukcyjne. Zajęto się między innymi wspomnianą już przebudową, w wyniku której na rufie powiększone zostało pomieszczenie mieszkalne, przeciekiem, o którym informowano przed odbiciem od Morskiej Woli oraz ogólną statecznością kutra. Konkluzje ekspertów były takie, że statek w chwili zatonięcia nie był przeciążony, a przeciek nie powinien mieć wpływu na katastrofę. Natomiast prawdziwym niebezpieczeństwem dla kutra była jego niestabilność przy dużej fali bocznej. Według niego, przy niekorzystnych warunkach (ustawienie kutra bokiem do fali, jej duża wysokość) mogło dojść do przewrócenia i zatonięcia statku.

Brak świadków

Już 30 maja przed Izbą Morską przy Sądzie Powiatowym w Szczecinie odbyła się pierwsza z pięciu rozpraw mających wyjaśnić przyczyny katastrofy oraz wska-

zać jej ewentualnych sprawców. Na ostatniej delegat ministra żeglugi, kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz (pierwszy komendant Daru Pomorza) próbował wyobrazić sobie wysiłki dwóch rozbitków z Czubatki, by ratować życie: „Choć szypier wiedział, iż w schowkach jakie znajdowały się na tratwie nie było żadnych zapasów i rakiet, instynkt życia kazał próbować mu otworzyć te schowki, do których pokrywy są zamykane wodoszczelnie na gwint, miały gniazda i pokrywy żelazne ocynkowane. Z uwagi na to, iż tratwa nigdy nie była używana, a pokrywy odkręcone, otworzyć je można było tylko już nawet nie przy pomocy normalnego klucza a narzędzi ślusarskich.” I dalej: „Ponieważ schowki na tratwie były puste i trudno się otwierały rozbitkowie nie mogli dać wiadomości o nieszczęściu jakie ich spotkało mimo, iż jak uważam w zasięgu widoczności rakiet ratunkowej w okresie od chwili wypadku do zgonu rozbitków był prawdopodobnie nie jeden statek rybacki lub inne jednostki. Sprawę zaniedbania w urzędzeniu odpowiednich zamknięć schowków na tratwie jak i pustość schowków można uważać za przyczynę utraty życia przez rozbitków.”

Kapitan Maciejewicz przytaczał również powszechną wówczas opinię, że „ptaszki” są tak zbudowane, że nie mogą zatonać wskutek działania morza i wiatru, jedynie zderzenia, i że „na statkach tych nigdy nie trafiają się przecieki i że sztorować na nich można w najcięższe sztormy bez żadnego ryzyka.” A jednak jeden z nich zatonął w czasie sztormu...

- Mam nadzieję, że tragiczny wypadek śmierci dwóch rozbitków na tratwie pochodzącej z m/t Czubatka będzie bodźcem do opracowania nowych i skutecznych środków ratunkowych, jakie będą obowiązywać na naszych statkach rybackich, pracujących nie tylko na dalszych morzach, ale również na Bałtyku – mówił słynny Macaj.

„Rozprawił się” także z osobami, którym powierzono prowadzenie nasłuchu i które, jak wykazał przewód sądowy, nie posiadały niezbędnych do tego kwalifikacji (jeden z nich nie znał znaczenia słowa „mayday”): - Tego rodzaju nasłuchiwacz najprawdopodobniej drzemał i nie słyszał, jak w odbiorniku wzywano statek-bazę! – grzmiał kapitan Maciejewicz.

I apelował: - Niech śmierć załogi m/t Czubatka posłuży jako ostrzeżenie wszystkim osobom odpowiadającym za bezpieczeństwo ludzi na statkach zarówno rybackich jak i innych. Niech nigdy już



Mogiły Aleksandra Jabłońskiego i Jerzego Rutkowskiego na gdańskim cmentarzu Srebrzysko. W środku symboliczny grób ich zaginionych kolegów z Czubatki.

nie będzie zlekceważony żaden przepis, mający na celu zabezpieczenie ludzi pracujących na jednostkach pływających.

19 listopada 1955 roku Izba Morska wydała orzeczenie: „Przyczyny zaginięcia m/t Czubatka, jakie miało miejsce po dniu 9 maja 1955 r. na Morzu Północnym nie zostały ustalone z powodu braku naocznych świadków i innych ostatecznych dowodów odnośnie przebiegu wypadku. Najprawdopodobniej zaginięcie m/t Czubatka nastąpiło na skutek zatonięcia we wczesnych godzinach rannych dnia 10 maja 1955 r. spowodowanego powstaniem rezonansu kołysań bocznych statku i okresu przebiegu bocznej fali, co w konsekwencji doprowadziło do wyrócenia jednostki. Nagłe wyrócenie statku uniemożliwiło załodze w ilości 12 osób znajdującej się w chwili wypadku w pomieszczeniach mieszkalnych i w przedziale maszynowym na opuszczenie m/t Czubatka.”

Utrata stateczności

Według sędziów, wszystko wskazywało na to, że do tragedii doszło we wczesnych godzinach porannych 10 maja. Za taką porą przemawiał m.in. fakt, że uratować udało się tylko dwóm marynarzom, „których stanowiska zajmowane na statku świadczyły o tym, że najprawdopodobniej pełnili wachtę nawigacyjną i znajdowali się na mostku, podczas gdy pozostała część załogi była pod pokładem.”

Sędziowie stwierdzili, że dwunastu członków załogi Czubatki utonęło razem z kutrem, a szyper i starszy rybak zmarli z zimna nie później niż 12 godzin od opuszczenia statku. „Przeżyłoby niewątpliwie dłuższy okres, gdyby w schowkach tratwy znajdowały się odpowiednie racje żywnościowe. Rozbitkowie szukali ich, o czym świadczy otwarty jeden schowek, lecz ani tam, ani w pozostałych nie było żywności, gdyż armator zaniedbał tego obowiązku.” – czytamy w orzeczeniu.

Według sędziów, ponieważ znajdująca się na kuterze łódź ratunkowa obliczona była na 12 osób, a załoga liczyła ich 18, tratwa ratunkowa powinna posiadać takie samo wyposażenie jak szalupa. „W rzeczywistości nie miała ona żadnego wyposażenia, ani wody i żywności, ani środków sygnalizacyjnych, a do tego pomalowana była na kolor szary, trudno dostrzegalny. Tego rodzaju sytuacja naraża ratujących się rozbitków na poważne niebezpieczeństwo, a jak się w niniejszej sprawie okazało – nawet utratę



28 maja 1955 roku. Uroczystości pogrzebowe szypra Aleksandra Jabłońskiego i rybaka Jerzego Rutkowskiego.

życia.” – czytamy w orzeczeniu Izby, która winnym zaniedbań wskazała armatora, przedsiębiorstwo „Odra”. „Zakładając nawet, że schowki na tratwie byłyby właściwie wyposażone, jest wielce problematyczne czy rozbitkowie mogliby z nich korzystać, bowiem ich otwarcie wskutek zardzewienia zamknąć byłoby znacznie utrudnione, a dla osłabionego człowieka nawet niemożliwe.”

Ponadto, Izba podkreśliła, że kwadrans, a nawet pół godziny, potrzebne do opuszczenia łodzi ratunkowej na wodę, to stanowczo za dużo i „w sytuacji zagrożenia środek ten nie mógłby spełnić swego zadania” oraz uznała, że zabudowanie rufy stworzyło załozde „poważne utrudnienie opuszczenia pomieszczeń podczas niebezpieczeństwa, gdyż pozostające do dyspozycji jedyne drzwi wyjściowe na pokład, w przypadku ich zablokowania uniemożliwiają wyjście tą drogą.”

Izba Morska odrzuciła kilka hipotez dotyczących przyczyny wypadku, m.in. rozbicie o podwodną skałę, zawinięcie do obcego portu lub sabotaż, zderzenie z innym statkiem, najechanie na minę czy utratę pływalności wskutek przecieku. Główną przyczyną, według sędziów morskich, była utrata stateczności. „Niesymetryczność nadbudówki m/ł Czubatka

powodowała przy dużych przechyłach zmniejszanie się wartości ramion prostujących oraz przesunięcie krzywej o następny kąt przechyłu sprawiając, że przyrost wyporności dla prawej burty był mniejszy jak dla lewej, co powodowało głębsze przechyły na prawą burtę. (...) Powstały więc sprzyjające warunki do przewrócenia się statku a w konsekwencji do jego zatonięcia.”

Sędziowie skrytykowali system pracy statków rybackich, ich przeciążenie oraz wadliwy system nawiązywania łączności między poszczególnymi jednostkami.

Nieodrobiona lekcja

Pogrzeb dwóch rozbitków z *Czubatki*, szypra Aleksandra Jabłońskiego i rybaka Jerzego Rutkowskiego, odbył się 28 maja. Obaj pochowani zostali na gdańskim cmentarzu Srebrzysko. Zarówno „Głos Wybrzeża” jak i czerwcowy numer miesięcznika „Morze” informując o tragedii i pogrzebie pisały jeszcze o minie jako prawdopodobnej przyczynie tragedii...

Po zatonięciu *Czubatki* armator – przedsiębiorstwo „Odra” zlecił Instytutowi Morskiemu w Gdańsku zbadanie stateczności statków serii Kulik. Z analizy wynikało, że statki rybackie tej serii nie

odpowiadają kryteriom bezpieczeństwa statecznościowego.

To, że na nic się zdał apel kapitana Maciejewicza oraz zalecenia Izby Morskiej, pokazała kolejna tragedia. 4 października 1956 roku na Morzu Północnym w podobnych okolicznościach zatonał bowiem inny „ptaszek” – *Cyranka*. Zginęło dwunastu członków załogi, uratować zdołano sześciu...

„Przypadek *niezłazkiej Czubatki* ukaże się bowiem we właściwym świetle dopiero wówczas, kiedy dojdzie do następnej katastrofy. Spektakularnej, ustrząsającej rozmiarami, scenerią, ale też przygnębiającej refleksją, że tamta strata statku, śmierć rybaków i rozpacz ich bliskich nie przejęły bodaj nikogo, że wszystko poszło momentalnie w niepamięć, zaś lekcję zatonięcia *Czubatki* trzeba będzie odrobić raz jeszcze...” – pisze w cytowanej na wstępie książce Ryszard Leszczyński.

Czesław Romanowski

O tragedii *Cyranki*
napiszemy za miesiąc.



Pożegnanie rybaków z *Czubatki*.