

Z archiwum Ursuvianów

Płyn po morzach i oceanach sławiąc imię... czyli krótka historia pełnomorskiego statku handlowego m/s Ursus

Pewną, dzisiaj już mało znaną i coraz częściej zapomnianą kartą historii Ursusa, która swego czasu była swoistą dumą pracowników ZM „Ursus” i mieszkańców był pełnomorski statek handlowy z traktorem w herbie na dziobie. W polskiej flocie handlowej nie wyróżniał się czymś nadzwyczajnym.

Natomiast w dziejach miasta, fabryki był ich ważnym elementem. Szczególnie w budowaniu morskiej świadomości mieszkańców i młodzieży szkolnej. Dla tych ostatnich był inspiracją do głębszego poznawania geografii, historii polskiej floty czy nawet związania swojego przyszłego, dorosłego, zawodowego życia z pracą na morzu.

Dla pracowników zakładów, natomiast, pośrednio związanych z jego budową w stoczni w Gdańsku (w zakładach w Ursusie wykonywano niektóre elementy wyposażenia wnętrza mieszkalnych) był powodem do dumy. Być może m. in. z tych powodów cieszył się dużym zainteresowaniem zarówno dorosłych, jak i szkolnej młodzieży. Jedni i drudzy śledzili niemal każdy rejs. Dopytywali o ładunki, trasy, ale najbardziej były oczekiwane pocztówki wysyłane przez marynarzy z dalekich, egzotycznych portów, jak i ich wizyt w Ursusie z morskimi opowieściami i oczywiście z drobnymi podarunkami, najczęściej dla szkolnej młodzieży.



We flocie armatora – Polskich Linii Oceanicznych (PLO) m/s „Ursus”¹ był jednym z pięciu drobnicowców serii B-442, tzw. dziesięcioletników, noszących m. in. nazwy polskich miast (Konin, Świecie).² Choć początkowo, pod koniec lat 60-tych, kiedy budowano pierwszy z serii B-442, nazwy statków miały być związane z miejscami, w których zlokalizowano wielkie zakłady przemysłowe PRL (Konin, Świecie, Żerań, Turoszów i Puławy). Po wybudowaniu dwóch pierwszych (Konin i Świecie) przerwano budowę na kolejnych kilka lat. Powrócono do budowy kolejnych trzech z serii B-442 w 1971 roku i pierwszy z nich otrzymał nazwę „Ursus”. Jego zadaniem była głównie obsługa linii do portów Środkowego Wschodu, leżących na brzegach Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej, jak także z czasem tętniących egzotycznym życiem marin Dalekiego

¹ m/s Ursus - statek typu B-442 o nośności 9813 TDW oraz pojemności 6378 BRT i 3206 NRT. Napędzał go silnik spalinowy o mocy 7066 kW i umożliwiał mu osiągnięcie prędkości 17,7 węzłów.

Wymiary: długość 154,6 m x szerokość 20,6 m x 7,9 m. Załoga składała się z 44 osób. Statek dysponował dodatkowymi siedmioma miejscami dla pasażerów). Eksploatowany był przez PLO w latach 1972-1994. Sprzedany zagranicznemu armatorowi w 1994. (Euroeast Lines SA, Luxembourg & Heneage Maritime Inc., Liberia)

² Pozostałe to: Lucjan Szenwald, Władysław Orkan zasilili flotę „Chipolbroku”. W sumie wybudowano 9 statków tej serii – B 442. Cztery z nich trafiły do tureckiego armatora. Źródło: <https://www.salabhp.pl/eksponat/konin/>

Wschodu (Wietnam, Singapur, i in.).

Początek barwnej historii



statku.

W stoczni w Gdańsku w październiku 1971 roku trwały ostatnie prace wykończeniowe niezbędne do wodowania nowego statku, a w zakładach w Ursusie, które objęły patronat nad drobnicowcem, wybierano spośród pracowników, a dokładniej pracownic - matkę chrzestną. Została nią Anna Kamińska długoletnia pracownica jednego z działów księgowości w ZM „Ursus”. Skromna, serdeczna i lubiana przez współpracowników za rozwagę i otwartość w kontaktach. To między innymi te cechy jej charakteru zadecydowały o wyborze przez pracowników na matkę chrzestną statku.

Uroczyste wodowanie w gdańskiej stoczni na sławnej pochyli i wydziale „K-3” odbyło się 21 grudnia 1971 roku. Na uroczystość z zakładów „Ursus” przybyła liczna, ponad 80-cio osobowa delegacja kierownictwa, czynnika społecznego. Wśród nich dyrektor naczelny „Ursusa” - inż. Zdzisław Kuhn. Dla załogi stoczni była to jedna z wielu, niemal standardowych uroczystości wodowania,



Kierownik wydziału K-3 inż. Józef Kwiatkowski obejmuje komendę wodowania
Głos Ursusa - styczeń 1972



Najważniejszy moment ceremonii wodowania — Ursus rusza po pochylni

nia, jednak dla przedstawicieli zakładów, którzy nie ukrywali łez wzruszenia, że są świadkami, jak na wodę spływa statek noszący imię – Ursus, była to naprawdę podniosła uroczystość. Reporter gazety zakładowej „Głos Ursusa” relacjonował na łamach pisma: „Punktualnie o 14.00 kierownik Wydziału „K-3”, a zarazem główny reżyser spektaklu inż. Józef Kwiatkowski melduje dyrektorowi stoczni Stanisławowi Zaczek o gotowości do wodowania i na pomost celem dokonania aktu nadania statkowi nazwy zaproszona zostaje

matka chrzestna Anna Kamińska. Nie kryjąc wzruszenia z zaszczytu chrztu statku nieco lekko drżącym głosem wypowiada: „Płyn szczęśliwie po morzach i oceanach świata, sław imię polskiego stocznio-wca i honor bandery polskiej. Nadaję ci imię – Ursus”.³ Po czym uderza toporkiem w linkę przytrzymującą butelkę z szampanem – butelka rozbija się z trzaskiem tłuczonego szkła o bur-

³ Głos Ursusa wydanie ze stycznia 1972 roku, art. „Wodowanie statku nazwanego imieniem naszych zakładów”.

tę. Kierownik wodowania wydaje komendy wybicia stoperów przytrzymujących kadłub i „Ursus” przy dźwiękach hymnu narodowego spływa powoli na wodę”.



Statek Ursus na pochylni wydziału K-3
Gdańsk - styczeń 1973

Niemal od momentu wodowania statek stał się ulubieńcem licznych fotografów prasowych, a najbardziej zakładowego fotoreportera „Głosu Ursusa”. Na łamach zakładowej gazety dość często ukazywały się fotorelacje z rejsów, odwiedzanych portów. Czasami autorami byli inni fotoamatorzy, ale ilekroć statek bywał w porcie Gdynia czy Gdańsk kilka dni, zakładowy fotoreporter zawsze starał się uchwycić kilka kadrów. Niestety, większość z nich prawdopodobnie przepadła bezpowrotnie z różnych względów. Dziś pozostały nam w większości tylko prasowe fotokopie, nie zawsze najlepszej jakości. Być może, ktoś, kiedyś, przypadkiem natrafi na negatywy czy pozytywy i tym samym przywróci bezcenną pamiątkę dla historii w lepszym wydaniu, niż zamieszczone tutaj fotokopie. Wróćmy jednak do historii naszego ulubieńca.

W godzinach popołudniowych na pokładzie polskiego morskiego statku pasażerskiego TSS „Stefan Batory” zacumowanego przy gdyńskim nabrzeżu odbyło się spotkanie delegacji Ursusa i pracowników stoczni. Podczas spotkania omówiono możliwości współpracy zakładów ze stocznia w zakresie odlewnictwa, kuziennictwa. Kapitan statku zadeklarował nawiązanie stałej współpracy z załogą zakładów i przekazywanie z niemal każdego rejsu miłych pamiątek. Delegacja z Ursusa zaproponowała objęcie marynarzy i ich rodzin, m. in. opieką socjalną oferując im w czasie urlopów wczasy w ośrodkach zakładowych. Dodatkowo zadeklarowano utrzymywanie stałych kontaktów listownych.

Jeszcze podczas budowy statku w gdańskiej stoczni dowództwo nad nim objął kapitan żeglugi wielkiej - Adolf Wdziękoński. Osoba z dużym doświadczeniem morskim i ciekawym życiorysem.

Karierę morską rozpoczął w 1930 roku w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu. Po ukończeniu szkoły został oficerem – porucznikiem na okręcie wojennym ORP „Grom”. Przeniesiony służbowo latem 1939 do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. We wrześniu 1939 roku brał udział w obronie Helu. Po kapitulacji przebywał do końca wojny w niemieckim oflagu dla oficerów. Po powrocie z obozu jenieckiego już w styczniu 1946 roku został mianowany kapitanem portu Władysławowo. Potem przez jakiś czas był także kapitanem innych portów. Powrócił na statki handlowe w początkach lat 50-tych, pełniąc służbę m, in. na m/s „Piast”, „Orneta”, „Białystok”, „Sandomierz” – gdzie pełnił

funkcje kapitana. W 1971 objął budowę i eksploatację m/s Ursus. Jak widać był to człowiek z dużym doświadczeniem i obyciem na morzu od wielu, wielu lat.



Statkiem interesowali także dziennikarze innych lokalnych, mazowieckich gazet. M. in. Trybuny Mazowieckiej (TM), która jako jedna z pierwszych (marzec 1972), zamieściła wywiad z kapitanem Wdziękońskim. Warto przytoczyć większe fragmenty tego wywiadu, gdyż ukazuje ona pewne morskie „klimaty” także i dzisiaj i zapewne dla dzisiejszego czytelnika będą one ciekawe, szczególnie ciekawego świata i podróży.

TM: - Czy zna pan kapitan porty, do których będzie zawijać m/s Ursus?

AW; - Tak. Po opuszczeniu portu macierzystego w Gdyni pierwszy postój będzie w Hamburgu, potem w Antwerpii. Niewykluczony postój w Vigo w Hiszpanii, gdzie będziemy tam prawdopodobnie przewozić ciągniki „Ursus”. Potem jednych tchem opłyniemy Afrykę i znajdziemy się w Zatoce Perskiej. Tu odwiedzimy porty w Dubaju, Bahrajnie, Damanie w Arabii Saudyjskiej, Kuwejcie, Bashra w Iraku i któryś z portów w Iranie. W drodze powrotnej w zależności od towaru odwiedzimy europejskie porty. Może Dublin albo któryś z portów angielskich lub szwedzkich.

TM: - Piękna podróż. Jak długo będzie ona trwała?

AW: - Przeszło 90 dni, to długo, ale warto zobaczyć tyle egzotycznych portów. Już w pierwszą podróż planujemy zabrać miłego pasażera – matkę chrzestną. Może nam towarzyszyć jeszcze jedna osoba. Niestety dysponuje tylko jedną kabiną 2-osobową i jedną kabiną 1-osobową. Także w każdą podróż mogą zabrać 3 osoby. Takie statki niestety nie są nastawione na przewóz pasażerów.

TM: - Jak Pan Kapitan ocenia swój nowy statek „Ursus”?

AW: - To statek bardzo udany, chociaż nie należy do ostatniego „krzyku mody” wśród statków. Ta seria była projektowana kilka lat temu i statki opuszczające stocznię zdały egzamin „na piątkę z plusem”. Statek jest udany pod względem szybkości (17 węzłów), zachowania się na fali, wibracji. Jest ładowny, bogato wyposażony w najnowsze zdobycze techniki okrętowej.

TM: - Czy chce Pan coś przekazać za pośrednictwem naszej gazety załodze „Ursusa”?

AW: - Chcę wyrazić swoją ogromną radość, że statek będzie nosił imię największego zakładu, jedyne tego rodzaju w Polsce, który produkuje ciągniki znane na całym świecie. Gdziekolwiek, bowiem podróżowałem, zawsze miałem sposobność zobaczyć polskie „Ursusy”. I jeszcze jedno, jako warszawianin i mieszkaniec „Mazowsza” (wiele lat mieszkałem pod Warszawą), cieszę się, że przypadł mi w udziale statek o nazwie „Ursus”, który godnie będzie reprezentował wielkie zakłady. Najwięcej zaś cieszę się z częstych, mam nadzieję, kontaktów z „krajanami”, pracownikami ZM „Ursus” i że będę mógł ich gościć na statku zabierając w podróż dookoła Afryki.

Rozmawiał: Andrzej Markiewicz.



Kapitan Wdziekoński zwiedza ZM Ursus

Patrząc na późniejszą historię statku i kapitana, trzeba dodać, że złożona deklaracja o częstych kontaktach z „krajanami” w tym przypadku ursusiakami nie była pustymi słowami. Wielokrotnie była wypełniona treścią i przynajmniej raz w roku było spotkanie z uczniami ursuskich szkół czy pracownikami „Ursusa”. Do pierwszego spotkania z pracownikami fabryki doszło jeszcze przed wyruszeniem statku w pierwszy rejs w kwietniu 1972. Podczas pierwszej wizyty w zakładach w Ursusie kapitan Wdziekoński z zainteresowaniem oglądał produkcję ciągników, a potem odbył długie spotkanie z pracownikami. W jego trakcie kapitan poinformował, że w pierwszy rejs, jako goście popłyną: matka chrzestna Anna Kamińska, Halina Lipowczan – dziennikarz śląskiego tygodnika „Panorama Śląska” i Tadeusz Lachowicz – dziennikarz „Trybuny Mazowieckiej”. Obydwoje dziennikarzy zadeklarowało podczas spotkania nie tylko przysyłanie obfitych w treść literacką reportaży z rejsu, ale także późniejsze wydanie książki. Niestety z różnych powodów, nie została później wydana. Szkoda.

Po blisko pięciu miesiącach od chwili wodowania (grudzień 1971) zakończono wszystkie prace wykończeniowe: montaż pokładowych dźwigów przeładunkowych, rozruch mechanizmów i ich sprawdzenie i całej części socjalnej dla marynarzy, nawigacyjnej, itd. Statek mógł wypłynąć w pierwszy dwudniowy, próbny rejs po Bałtyku.

W dniu 13 maja 1972 roku statek był gotowy do wypłynięcia w swój pierwszy, dalekomorski rejs, co zostało oficjalnie i uroczysto potwierdzone wciągnięciem na maszt rufowy biało-czerwonej bandery. M/s „Ursus” stał się tym samym - 158 jednostką pływająca w barwach „PLO”.

Na uroczystość podniesienia bandery, która odbyła się przy gdyńskim nabrzeżu „Bojowników o Pokój” przybyła kilkunastoosobowa delegacja z ZM „Ursus”.

W południe 13 maja na rufie motorowca zgromadzili się zaproszeni goście. Wśród nich obok delegacji „Ursusa” byli oficjele Trójmiasta, pracownicy stoczni. Przy dźwiękach Mazurka Dąbrowskiego na maszt została wciągnięta bandera i tym samym statek stał się częścią Polski, którą miał służyć w świecie. Nie mówiąc już o tym, że również nazwa „Ursus” zasłynie nie tylko z ciągników, ale i miasta, grodu w którym mieszkają ludzie ciekawi świata.



Oficerowie salutują — na maszt wciągana jest bandera.

Podczas uroczystego koktajlu wydanego przez kapitana statku została podpisana umowa patronacka. W imieniu ZM „Ursus” podpisał ją dyr. nacz. Zdzisław Kuhn i przewodniczący Rady Zakładowej Mieczysław Cynkier. W imieniu PLO - Klemens Walkowiak – dyr. i kapitan statku Adolf Wdziekoński. W ten sposób 44 marynarzy stało się jakby częścią ponad 10-tysiecznej załogi zakładów „Ursus”.

W ramach umowy znany w Ursusie rzeźbiarz, a zarazem pracownik zakładów Jan Graczyk przekazał na wyposażenie statkowej jadalni (mesy) 3 swoje rzeźby w drewnie, które stały się prawdziwą jej ozdobą.

Umowa przewidywała również, że w każdy kolejny rejs będą mogli popłynąć kolejni pracownicy zakładów, jednak wiązało się to z dostaniem w miejscu pracy przynajmniej czteromiesięcznego urlopu, co było już pewnym problemem. Nie mniej dwie kajuty na statku zawsze były w pierwszej kolejności do dyspozycji ursusiaków. W trzy dni później – 16 maja wypłynął z portu Gdynia do portów Zatoki Perської.



Moment podpisania patronatu. Załoga naszego przedsiębiorstwa będzie się opiekować załogą z motorowca „Ursus”. Na zdjęciu od lewej: Mieczysław Cynkier — przewodniczący Rady Zakładowej przedsiębiorstwa, inż. Zdzisław Kuhn — dyrektor naczelny ZPC, Klemens Walkowiak — dyrektor techniczny PLO, Adolf Wdziekoński — kapitan statku.

Pierwsze, nieco spóźnione listy od matki chrzestnej nadeszły do redakcji gazety zakładowej „Głos Ursusa” pod koniec czerwca 1972 roku. Trudno w nich doszukiwać się jakiś emocji, morskich przygód. Są to raczej nieco suche relacje, jakby wpisy do osobistego, pierwszego szkolnego pamiętnika, opisujące dzień po dniu: „Czuję się nieco samotna, patrząc w morskie, bezkresne krajobrazy. Ta cisza wokoło jest złudna, ale zbawienna, bo oddala morską chorobę. Posępna pogoda, źle wpływa na moje samopoczucie. Kiedy statek przeciskał się Kanałem Kilońskim dostałam od marynarzy „ogródek kwiatowy”, który ma się podobno utrzymać do końca rejsu. Nareszcie pierwszy port – Hamburg. Niemcy witają nas, grają hymn polski, a ja znowu otrzymałam kwiaty - biało-czerwone goździki. Krótka wycieczka i zwiedzanie miasta. W porcie ładują towary i nazajutrz w drogę. Morze spokojne, mgła. Kapitan cały czas czuwa na mostku.

W drodze do Brestu morze zaczęło porządnie kołysać. To kołysanie napawa mnie strachem. Głowę mam pełną czarnych myśli – morska choroba, a jak zatoniemy? W nocy trudno usnąć – rzuca w lewo i w prawo. Lepiej nie wychodzić z kajuty. Przez iluminator widać wielkie góry wody – to chyba sztorm. Rano przy śniadaniu dowiedziałam się od kapitana, że to nie był sztorm, a jedynie duża fala idąca od Atlantyku”.



m/s Ursus, lata 70-te XX wieku

źródło: Album Floty PLO

Z czasem listy pani Anny wypełniają się osobistymi spostrzeżeniami zamieniając się w podróżnicze mini reportaże: I wreszcie Portugalia. Jakże cudowne stare zamki, winnice. Jest jednak i druga twarz Portugalii. Nędza kontrastująca ze zbytkiem z luksusem bogatych dzielnic. Kobiety na ulicach proszą o finansowe wsparcie. Siedzące obok dzieci robią wrażenie jakby bezdomnych. Co bardzo mnie dziwi – to wszędzie jest bardzo czysto. Zdumiewająco czysto;

przed świtem kobiety myją ulice przed swoimi domami. W Portugalii mężczyźni są jakoś dziwnie uprzywilejowani; kobieta niesie toboły, a jej mąż idzie z rękami zupełnie wolnymi. Dziwne to obyczaje”.



W jednym z portów portugalskich, lata 70-te XX wieku

Z dniem 5 czerwca 1972 roku m/s „Ursus” rozpoczyna długą podróż wokół Afryki. Zapewne wielu zapyta – dlaczego wokół, a nie krótszą drogą przez Kanał Sueski?⁴ W tamtym czasie Kanał był zamknięty i był swoistego rodzaju frontem wojennym dwóch sąsiadujących ze sobą państw na Bliskim Wschodzie (Izraela i Egiptu). Zaminowany dla cywilnych statków handlowych był praktycznie niedostępny. Chcąc dopłynąć do portów Bliskiego i Dalekiego Wschodu, trzeba było opłynąć Afrykę dookoła. To pozwoliło matce chrzestnej – pani Annie na kolejne wpisy w swym pamiętniku: „Minęliśmy Wyspy Kanaryjskie i zwrotnik Raka. Jesteśmy w strefie tropiku i kapitan uroczyście otworzył pokładowy basen. Przypadło mi w zaszczytie jego oficjalne uruchomienie. Szkoda tylko, że nikt wcześniej nie uprzedził mnie, że 40 minut wcześniej napełniono go wodą wprost z oceanu. Woda była naprawdę mocno zimna, ale co zrobić, musiałam wejść do basenu i przeciąć wstęgę – ech jeszcze jeden obowiązek matki chrzestnej.

⁴ W 1967 roku wybuchła tzw. sześciodniowa wojna między Izraelem a państwami arabskimi, Egipt zamknął kanał dla międzynarodowej żeglugi, ponieważ siły izraelskie najechały półwysep Synaj i zajęły pozycje wzdłuż wschodniej strony kanału. Przez miny, bomby i zatopione statki kanał przekształcił się w czasie wojny w ufortyfikowane okopy i został zamknięty na osiem lat. Piętnaście statków, w tym dwa polskie, zostało uwięzionych wówczas na jego trasie, głównie na słonowodnym Wielkim Jeziorze Gorzkim. Z powodu nawiewanego piasku zostały one nazwane „żółtą flotą”. Egipt odzyskał pełną kontrolę nad kanałem po wojnie Jom Kipur w 1973 r., ale następca Nasera, Anwar As-Sadat, ponownie otworzył przeprawę dopiero po rozpoczęciu rozmów pokojowych z Izraelem, w 1975 r.

Mamy zwiększone racje owoców, kompotów. Słońce mocno grzeje. Piękne jest oglądanie godzinami delfinów i latających ryb za burtą. Dzisiaj dowiedziałam się od marynarzy, że głównym obowiązkiem matki chrzestnej jest dbanie o pamięć o statku i jego załodze. Szczególnie, gdy statek jest w morzu, a ja daleko, gdzieś na lądzie muszę pamiętać o mojej załodze i czasami zwykłym listem, pocztówką dawać dowody swojej pamięci o moich marynarzach.

Koło Przylądka Dobrej Nadziei – wiatr i fale. Statek z trudem przedziera się przez fale. Ten przylądek zawsze tak wita marynarzy. Przez lornetkę mam okazję zobaczyć kawałek „czarnego” kontynentu. Ponad chmurami szczyty Gór Przylądkowych. Widać okrągłe domki murzyńskie ze stożkowymi dachami i zielone lasy. Wcale ten ląd nie jest taki czarny...”.⁵



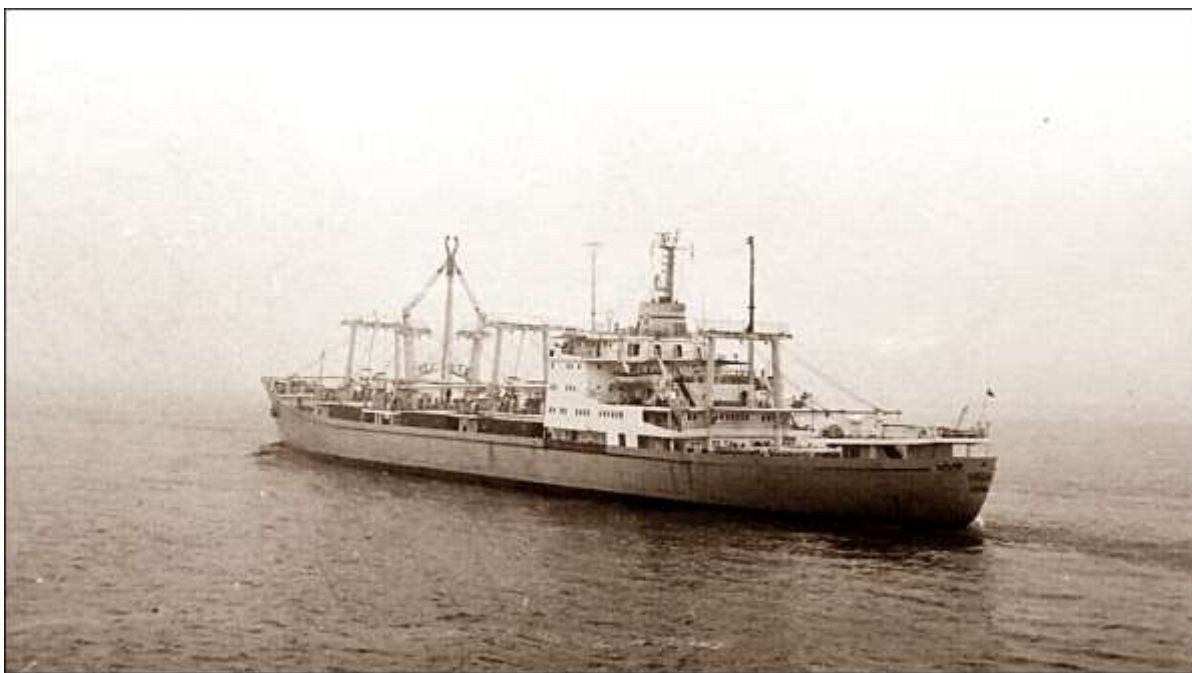
m/s Ursus na redzie portu Hamburg - lata 70-te XX wieku

Długotrwały rejs, doskwierająca samotność z czasem wykształciły w pani Annie pewne postępy literackie. Z pierwszych, niepozornych zapisów zaczęły powstawać nieco dłuższe formy. Nie bez znaczenia było także „wsiąknięcie” w codzienne życie załogi statku. Dopiero po powrocie z pierwszego rejsu pani Anna usiadła na spokojnie do biurka i zaczęła spisywać swoje przygody i wrażenia. Oto jedna z nich – chrzest morski, który odbył się w drodze powrotnej do Polski w październiku 1972 roku. Warto to wspomnienie zacytować w całości, gdyż ukazują ludziom niezwiązanym z morzem, nazywanym przez marynarzy – szczurami lądowymi, pewien koloryt życia na morzu. Jest także pewnym zapisem tego prastarego obrządku, który jest dalej celebrowany przez marynarzy, ale zapewne w nieco innej formie, niż ten, który odbył się na m/s Ursus.

„W dniu 12 października było słonecznie i ciepło. Dzień spędziłam na pokładzie zdenerwowana oczekiwaniem na wieczór, kiedy to miało się odbyć preludium przed chrztem morskim. O godzinie 20.30 na statku rozdzwoniły się alarmowe dzwonki, jakby informujące o ew. ewakuacji ze statku. Kilkakrotnie zawyła także okrętowa syrena. Przejęta z „duszą na ramieniu” oczekiwałam w kabinie na

⁵ Głos Ursusa z sierpnia 1972 roku, art. „ M/S Ursus opłynął Afrykę”.

pojawienie się diabłów. Zamiast nich zjawił się marynarz z zapytaniem - dlaczego pozostałam w kabinie i nie wyszłam na pokład, jak był ogłoszony alarm. Gdy zadzwoniły dzwonki, zawyła syrena rozpoczęły się główne uroczystości. Na pokładzie pojawili się wysłannicy Neptuna. Kapitan przywitał ich uroczysto, a następnie zaczął odczytywać listę osób do chrztu morskiego. Gdy wychodziłam na pokład usłyszałam: Mamy do chrztu jedną osobę płci żeńskiej panią Annę Kamińską. Po tych słowach rozległy się wrzaski diabłów: - Jest na górnym pokładzie! Kryje się! Łapać ją! Przy akompaniamencie dzwonków, bicia w talerze i pisku, trzech diabłów przybiegło po mnie z grubą liną. Oplątali mnie i sprowadzili na ładownię. Kapitan wyczytywał kolejne osoby do chrztu i diable ustawiały delikwentów w rzędzie. Kiedy wszyscy byli już na ładowni Lucyfer przystąpił do stemplowania. Ogromny stempel zrobiony z gumy w kształcie trójkąta maczał w gęstym smarze doprawionym olejną farbą, po czym stemplował wszystkim czoła i pośladki. Mnie potraktował ulgowo. Zostałam opieczętowana na czole i udzie.



m/s Ursus na redzie portu Hamburg - lata 70-te XX wieku

Po oznakowaniu wszystkich do chrztu kapitan podziękował wysłannikom Neptuna i zaprosił na dzień następny. Dopiero po powrocie do kabiny zobaczyłam jak strasznie byłam brudna po tym stemplowaniu.

Od rana 13 października na statku panował ożywiony ruch. Lekarz i cyrulik ustawiali swoje akcesoria. Czego tam nie było. Były tzw. „bańki” dla przeziębionych, a raczej skorupki po jajkach napełnione gęstym smarem maszynowym. Było naczynie do „inhalacji” i chociaż było szczelnie zamknięte (podobno) wydobywał się z niego wstrętny, okropny zapach mocno zepsutych ryb z „nutą zepsutych jajek”. Było jeszcze dużo innych „medykamentów” oraz „narzędzi chirurgicznych”, takich jak: drewniana siekiera, papierowy nóż, pompka do lewatywy, usypiacz, itd.

Po drugiej stronie ładowni ustawiono „rekina”. „Rekin” był rękawem uszytym z brezentu z kilkoma obręczami. Na ładowni ustawiono gościnny stół. Zastawiono go na główną uroczystość przygotowanymi „kanapkami i trunkami”. Kanapki wyglądały nawet apetycznie, ale ich smak był okropny. Podstawą trunków była słona morska woda z domieszką różnych ostrych przypraw orientalnych o wybitnie palących podniebienie właściwościach.

Chrzest morski rozpoczął się punktualnie o 13.30. Piętnaście wyznaczonych osób zaprowadzono do małego kącika oplatanego linami. Wtedy na statku pojawił się sam Neptun. W jego orszaku była także żona Prozerpina, Tryton, Porządkowy, Astrolog. Wszyscy wyglądali pięknie i dostojnie. Szaty wykonane z rozplecionych lin konopnych, przeplatanych nakrętkami metalicznie dzwoniącymi po pokładzie, gdy orszak zbliżał się do stołu gościnnego, dodawały powagi. Gdy dwór wszedł na ładownię kapitan przekazał władzę w ręce Neptuna.



m/s Ursus na redzie portu Hamburg - lata 70-te XX wieku

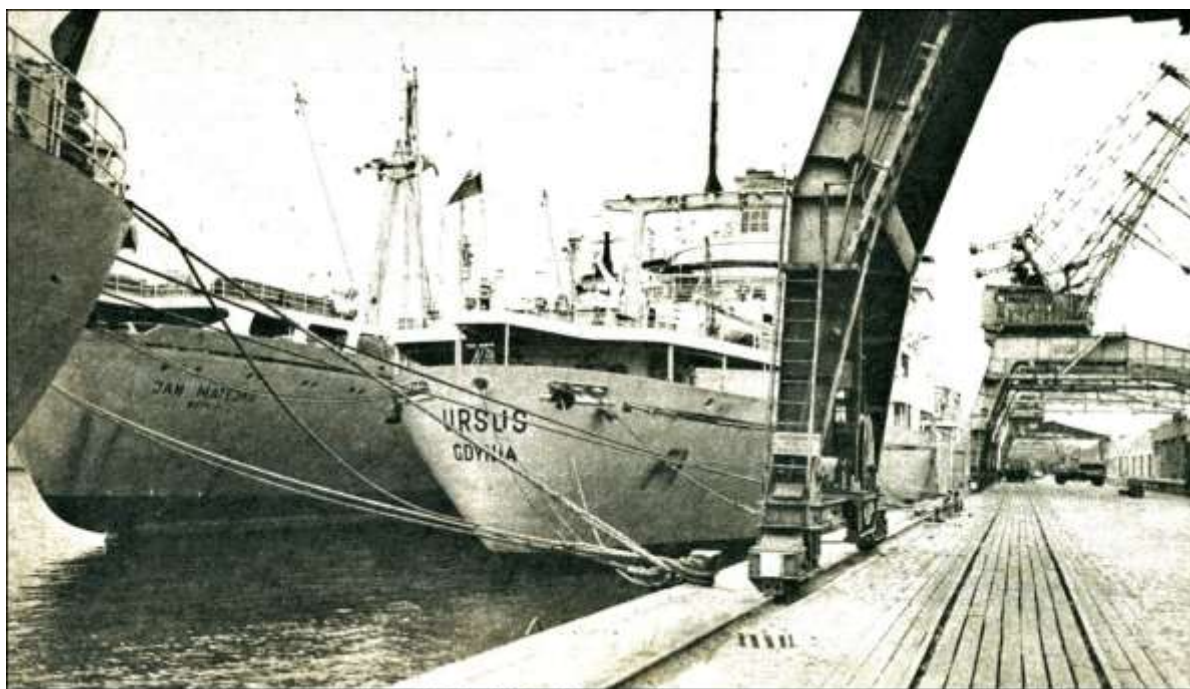
Byłam pierwsza na liście do chrztu. Lucyfer i trzech diabłów zaprowadziło mnie do cyrulika. Tu diabły posadziły mnie na fotelu. Jeszcze przed chrztem poradzono mi, abym nasmarowała ciało tłuszczem (masłem), gdyż wtedy łatwiej zmywa się smary. U cyrulika zauważono jednak, że mam na ciele ochronną warstwę tłuszczu i orzecznono, że trzeba ze mnie zmyć ten „brud”. Po zmyciu tłuszczu cyrulik namalował mi brwi, następnie pomalował paznokcie u rąk i stóp. Po czym przystąpił do mycia i farbowania włosów. Do mycia włosów użyto szamponu jajecznego, więc rozbito mi na głowie kilka jajek. Następnie cyrulik nakładał na głowę kilka garści różnokolorowej farby. Po umyciu głowy „opryskano mnie wodą kolońską i upudrowano”, a później przystąpiono do wachlowania. Wachlowano mnie workiem jutowym, jakby ze zdechłym szczurem w środku. Od cyrulika zostałam zaprowadzona do lekarza. Tu ułożono mnie na „łóżu boleści” i obwiązano łańcuchami. Lekarz obsłuchiwał mnie lekarską „słuchawką” a raczej typową, gumową przepychaczką do zapchanych umywalek.

Następnie zaaplikował postawienie „baniek”, kwas kapuściany, masaż, badanie gardła i stosowną miksturę. Po ustawieniu na ciele „baniek”, pomocnik lekarza rozbijał każdą młotkiem. Aby kuracja była bardziej skuteczną pozostałe większe skorupki zostały przewalcowane na ciele wałkiem do ciasta. Masaż został dokładnie i sumiennie wykonany podobnym wałkiem, jednak wzbogaconym o grube, wystające sęki.

Od lekarza Lucyfer zaprowadził mnie na poczęstunek na dwór Neptuna. Po zjedzeniu kanapki, której skosztowania nie sposób było odmówić Tryton odczytał mi wierszyk kończący się słowami: - Nim cię diabeł przysposobi w lot, ja nadaję ci imię – Kaszalot. Następnie Neptun podszedł do mnie i dotknął trójzębem ramienia wypowiadając – Witaj Kaszalocie. I w ten to sposób weszłam do marynarskiej, morskiej braci, jako marynarz pokładowy Anna Kaszalot.

Po skończonej ceremonii pobiegłam się umyć. Za zmyciem grubo nałożonego smaru nie było wcale łatwo. Musiałam użyć rozpuszczalnika i benzyny. Gdy wróciłam na pokład do chrztu pozostało jeszcze 7 osób. Chrzt marynarzy był bardziej urozmaicony i trzeba powiedzieć, chyba bardziej bolesny. Obok mycia głowy musieli przejść „golenie i strzyżenie”, a u lekarza przeżyć „lewatywę” i chyba najbardziej dla mnie zagadkowe – wyciąganie tasemca. Inhalacje, wstrząsy elektryczne i przechodzenie przez „rekina” pod ciśnieniem wody, byłyby dla mnie zapewne zabójcze. No cóż, widać, że mężczyźni lubią cierpieć z bólu.

Dwór Neptuna zaprosił mnie do swojego pod stolika z prawdziwymi owocami i ciastem. Neptun pogratulował mi odwagi i odznaczył krzyżem wielkim za męstwo na oceanie, a na pamiątkę otrzymałam dyplom chrztu z wykaligrafowanym moim marynarskim imieniem – Kaszalot”.⁶



m/s Ursus w porcie Gdynia, lata 70-te XX wieku

⁶ Głos Ursusa z marca 1973 roku, art. „Wspomnienia z pierwszego rejsu m/s Ursus.

Część wspomnień Anny Kamińskiej można przeczytać na łamach gazety zakładowej „Głos Ursusa”. Podobnie, jak treści telegramów wysyłanych z okazji różnych świąt przez załogę statku dla pracowników zakładów, a niekiedy i mieszkańców miasta Ursus. Na podstawie zamieszczanych na łamach gazety telegramów, pocztówek dzieci ze szkół podstawowych zaczęły rysować mapy rejsów i interesować się nie tylko losami statku Ursusa, ale i innych jednostek w polskiej flocie handlowej. Przy jednej ze szkół powstało nawet Koło marynistyczne, ale o tym nieco dalej.

W ciekawej historii m/s Ursus był pewien fascynujący, a mało znany szerzej i warty zapamiętania wątek, kiedy ochmistrem w 1976 roku (szefem kuchni i intendentem) został Edward Obertyński.⁷ Niezwykle malownicza i znana postać mieszkańca Gdyni. Niezwykłego mieszkańca. Prawdziwego erudyty, poliglotty, żołnierza, marynarza, podróżnika, tłumacza, pisarza, facecjonisty, oficera rozrywkowego na m/s Batory. Wielkiego miłośnika i popularyzatora historii polskiego morza i Gdyni. Autora ponad 20 książek o tematyce morskiej. Dla ludzi mało obeznanych z morzem jego krótkie reportaże, felietony są znakomitym materiałem poznawczym i zachęcającym do dalszych poszukiwań morskich opowieści. Oto jedna z próbek jego pisarstwa, felieton z 1976 roku zamieszczony na łamach „Głosu Ursusa”: „Po 36 godzinach drogi, kiedy zapada zmrok, z daleka błyskają rzędy kolorowych świateł – zbliżamy się do wylotu Kanału Kilońskiego. Właściwie, to kanał ma kilka nazw. W czasie budowy nazywano go na cześć ówczesnego cesarza niemieckiego – Kaizer Wilhelm Kanal. Po upadku cesarstwa nadano mu nazwę – Ost-West Kanal, która występuje na niektórych dokumentach morskich. Przez marynarzy, jednak najczęściej nazywany jest Kanałem Kilońskim ze względu na bliskie położenie u wylotu kanału portowego miasta Kilonia.

Wlotowy (dla nas) koniec kanału nosi nazwę Holtenau (od nazwy dzielnicy Kilonii). Tutaj dwie śluzy podnoszą statek do poziomu kanału o prawie 7 metrów.

⁷ Edward Obertyński (1913 – 2007). Urodził się w 1913 r. we Lwowie. Tam chodził do szkół i tam ukończył studia w Wyższej Szkole Handlu Zagranicznego, a potem podchorążówkę we Włodzimierzu Wołyńskim.

Po raz pierwszy zobaczył Gdynię w 1932 r. Zrobiła na nim tak silne wrażenie, że zaraz po studiach, w 1935 r. zjechał tu na stałe. Można powiedzieć – na zawsze. Rozpoczął w Gdyni pracę jako robotnik portowy. Początkowo i na szczęście na krótko „zamieszkał” w...metalowej rurze, na terenie budowy, co zniósł zapewne tylko dzięki filozoficznemu stosunkowi do życia. Szczęśliwy przypadek (a w jego życiu zdarzyło się bardzo wiele niezwykłych przypadków) i znajomość języka angielskiego, sprawiły, że podjął pracę w Polskiej Agencji Morskiej, co stało się początkiem jego kariery w żegludze. Zaczął od stanowiska gońca, a w 1936 r. był już kierownikiem linii żeglugowej do Zatoki Meksykańskiej i Ameryki Południowej, obsługiwanej przez statki GAL. Kiedy wybuchła wojna, natychmiast zgłosił się do wojska. Jako oficer 1 Morskiego Pułku Strzelców walczył w obronie Oksywia, za co po latach został odznaczony orderem Krzyża Virtuti Militari. Po kapitulacji cztery lata spędził w obozach jenieckich. W styczniu 1945 r. po wyzwoleniu z obozu wstąpił do I Armii Wojska Polskiego, w szeregach której znów walczył m.in. o Gdynię.

Po zakończeniu wojny służył w Marynarce Wojennej. Dzięki znajomości języka angielskiego trafił do misji polskiej w Londynie. A podczas pobytu generała Eisenhowera w Polsce – był jego tłumaczem. Od 1948 r. był już cywilem. Makler, dyspozytor portu, ochmistrz, oficer rozrywkowy na m/s BATORY, kierownik działu pasażerskiego PLO, to nie wszystkie jeszcze zajęcia, w których realizował swoją wielką aktywność.

Już od prawie godziny prowadzi nasz statek pilot morski, którego podjęliśmy z pływającej stacji pilotowej na morzu, jeszcze przed kanałem. Tutaj przed wlotem do kanału zmieniamy pilotów – prowadzenie naszego statku przejmują teraz piloci kanałowi. Powoli dwa holowniki wprowadzają nas do śluzy. Po drugiej stronie, w przeciwnej śluzie stoi statek, który wychodzi z kanału na Bałtyk. Dwie bramy śluzy zasuwają się za nami i teraz stoimy zacumowani do nabrzeża śluzy, podczas gdy niewidoczne pompy wtłaczają wodę, która nas podnosi do poziomu wody, jaki jest w kanale.



Wyjście z Kanału Kiłońskiego na Morze Północne, źródło wikipedia

Obydwa brzegi kanału błyszczą w zmroku rzędami sodowych świateł. Z dala widać kilka błyskających reklam przedsiębiorstw obsługujących kanał i dostarczających zaopatrzenie dla statków. Nie minęło 20 minut, kiedy otwiera się przeciwna brama śluzy i wpływamy do kanału. Szybkość poruszania się statku w kanale jest ograniczona z obawy, by wytworzona przez śruby fala nie podmywała brzegów. Cały przebieg kanału (150 km) trwa 8 godzin.

Przejście przez kanał skraca naszą drogę z Bałtyku na Morze Północne o prawie 62 godziny, a to się liczy. Przeprowa przez cieśniny duńskie jest o wiele dłuższa i wymagająca sporo dodatkowych manewrów. W żegludze sprawa czasu, szybkości jest najważniejsza – toteż opłaca się nam ponosić wysokie koszty, które trzeba pokryć z kasy armatora za przejście kanału, aby zyskać na czasie i być wcześniej w kolejnym porcie. Szybszy fracht to dodatkowe pieniądze nie tylko dla armatora, ale także dla marynarzy w postaci dodatkowych pieniędzy, które szczególnie przydają się w obcych portach. A trzeba dodać, że atrakcji, na które można wydać zarobione podczas rejsu pieniądze w obcych portach nie brakuje, oj nie.



Ruch na Kanale Kilońskim, źródło wikipedia

Nad ranem, gdy wstaje błyśnięcie słońca, ci którzy są na wachcie, mogą obserwować widoki mijanych brzegów. Dzisiaj jest niedziela – dzień



Pucowanie m/s Ursus, źródło: Głos Ursusa

wypoczynku – ale już od świtu widac ruch na wiszących nad nami mostach, które przerzucone przez oba brzegi kanału łączą Brunswik z prowincją – landem Schleswig-Holstein. W niektórych miejscach most został zastąpiony tunelem pod dnem kanału i widzimy rząd samochodów, które wjeżdżają w dół, aby pod dnem kanału i pod naszym statkiem wypaść z drugiej strony.

W miarę jak wstaje dzień, ożywia się ruch po obu stronach kanału. Przed małymi domkami o białych czasami błękitnych ścianach, gospodynie wynoszą

stoły, krzesła, rodzina na świeżym powietrzu zasiada do śniadania. Na zielonych połaciach łąk pasą się słynne ze swojej dużej mleczności - szlaskie krowy. Gdzieś tam zabawiona gromadka dzieci pod opieką nauczycielki tańczy w kole lub bawi się na zielonej trawie. Ot, normalne życie.

A my tutaj uwięzieni w naszym małym światku statkowym płyniemy w daleką podróż. Po drugiej stronie kanału znowu śluzy, które tym razem

opuszczają nas do poziomu morza. Minąwszy szerokie ujście rzeki Elby skręcamy na południe. Tym razem jako pierwszy nasz port po opuszczeniu Gdyni – będzie Antwerpia, więc płyniemy w kierunku Kanału La Manche. Mijamy brzeg płaski i piaszczysty. Z dala widać białe łąchy piasków nadbrzeżnych, gdzieś tam przeciętych jedynie jakąś osadą rybacką, płyniemy do Antwerpii.

Na Atlantyku

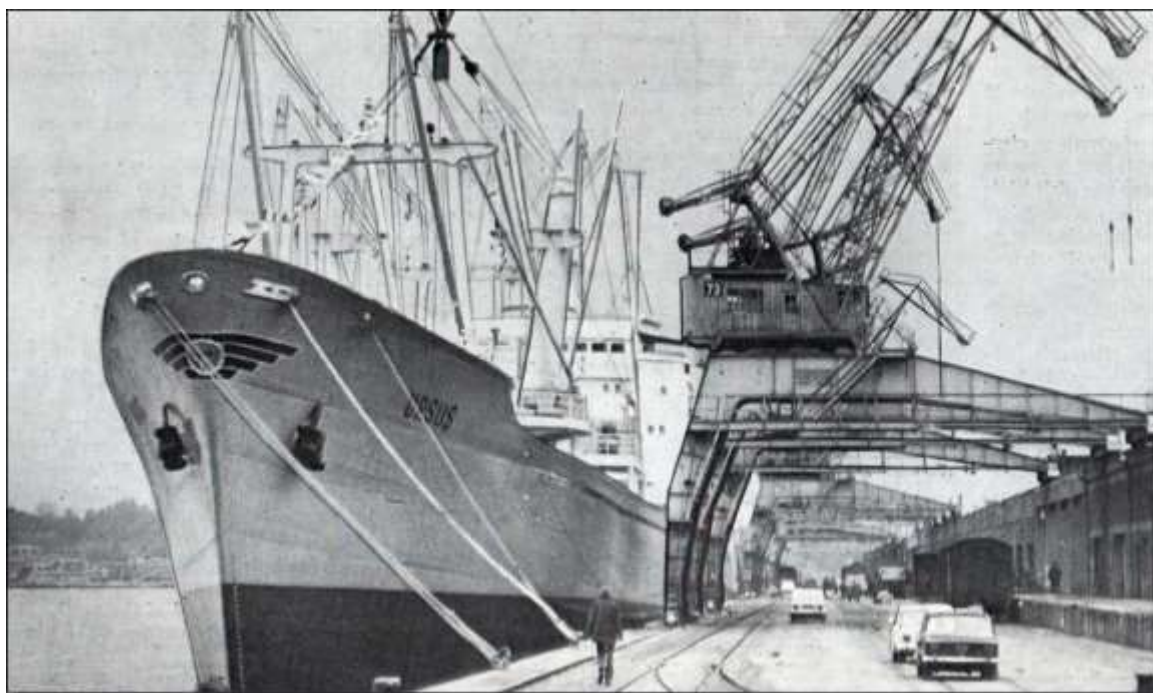
Ostatnia praca po wyjściu z portów Europy, to spłukanie i wymycie pokładów. Załoga pokładowa, pod czujnym okiem bosmana leje strumieniami wodę, czyści mydlikiem (specjalna szczotka ryżowa) poszczególne części nadbudówek. Jednym słowem doprowadza statek do normalnego wyglądu. Chcielibyśmy, żeby teraz matka chrzestna mogła zobaczyć swego chrześniaka w pełnej krasie. Kiedy mijamy inne statki porównujemy się z nimi i trzeba powiedzieć, że wyglądamy o wiele, wiele lepiej od nich. Czyściutki, zadbany, matka chrzestna byłaby z nas zadowolona.

Opuszczamy Kanał La Manche i wpływamy na Atlantyk. Płynąc na południe wchodzimy na akwen morski, który nie cieszy zbyt dobrą sławą. Zwłaszcza u załogi i pasażerów, którzy po raz pierwszy wybrali się na morze. Oto przed nami Zatoka Biskajska, znana ze złej pogody, a co najbardziej przykre, z krótkiej, burzliwej fali, która nieprzyjemnie rzuca statkiem. Kto nie zdążył się oswoić się z morzem, płaci tutaj swój pierwszy haracz Neptunowi. Tym razem, Neptun był raczej łaskawy dla naszego statku i załogi. Fala nie kołysała zbyt mocno, ale mimo to niejedna twarz pobladła nieco a i obiad jakoś nie smakował tak jak zawsze. Smuciło mnie to jako ochmistrza i myślałem, że może co nieco za dużo soli dałem do mielonego, ale wielu nawet go nie spróbowało. Proponowałem na wynos, ale wygląd twarzy marynarzy, gdy spoglądali na kotlety mówił wszystko – nie tym razem.

Kiedy w głośnikach naszych prywatnych radioodbiorników zaczęły odzywać się smętne, portugalskie melodie „fado”, wiedzieliśmy, że zbliżamy się do wybrzeży portugalskich. A na razie rozkoszujemy się tym „pięknym fado”, które w miarę posuwania się dalej na południe zamienia się w hiszpańską, marokańską „balladę”. Na statku zaczyna się normalne, spokojne, pełne rutyny życie. Rano o ósmej śniadanie, a potem załoga pokładowa zabiera się do malowania. Niekończącego się malowania, podobnie jak niekończące jest obieranie przez nas ziemniaków, marchewki, tłuczenie mięsa na kotlety. Z utęsknieniem wyglądamy równika, bo wtedy wszyscy chcą jeść tylko owoce i pić kompoty. Nie trzeba już obierać ziemniaków, smażyć 120 jajecznic. My kucharze czujemy się wtedy prawdziwymi, wolnymi wilkami morskimi na błogich, wolnych od roboty wczasach”.

Niestety, większość napisanych i zamieszczonych nie tylko na łamach „Głosu Ursusa” felietonów nie została wydana później w formie zbioru, książki. Trochę szkoda, gdyż byłby to zapewne dość ciekawy zapis choć części odbytych rejsów statku. Pozostają nam zatem tylko te nieliczne wycinki prasowe.

W kwietniu 1976 roku po powrocie z podróży do portów Bliskiego Wschodu wg dziennika pokładowego rejsu nr 8, statek został skierowany do stoczni w Gdańsku na tzw. remont czteroletni. Czyli niezbędny po czteroletnim okresie użytkowania przegląd, gdzie w suchym doku sprawdzano szczelność i stan kadłuba, sprawność maszyn i urządzeń, itd. Remont miał trwać 4 miesiące, co dla załogi i kapitana oznaczało długi urlop. Może nie aż 4 miesiące, bo obecność załogi podczas remontu była częściowo wymagana, ale nie w komplecie tak jak podczas rejsów. Członkowie załogi wymieniali się rotacyjnie. Część pełniła wachty-dyżury na statku, a część wypoczywała na lądzie. Po miesiącu następowała zmiana. Długie urlopy pozwoliły członkom załogi i kapitanowi na odwiedzenie Ursusa i odbycia kilku spotkań z mieszkańcami, załogą zakładów, jak i z uczniami ursuskich szkół, które należały do najciekawszych dla obu stron. Wśród zaproszonych do Ursusa gości był m. in. Adolf Wdziekoński, który dowodził statkiem podczas trzech pierwszych rejsów. Prawdziwy gawędziarz, człowiek morza opowiadał uczniom nie tylko o rejsach m/s Ursus, ale także swoje wojenne losy. Zaplanowane na 2 godziny spotkanie uczniów szkół nr 3 i 4 z Ursusa, przedłużyło się do prawie 4 godzin. Zapewne trwałoby znacznie dłużej, bo pytań młodych ludzi nie brakowało. Część załogi skorzystała z oferty zakładowych ośrodków wypoczynkowych a największą popularnością wśród marynarzy cieszył się ośrodek na Mazurach w Sorkwicach. Położony nad jeziorem, które udawało dla wielu z marynarzy bezkresne morze przyciągało „wilków morskich”. Widać zatem, że marynarz musi być jednak blisko wody i widzieć na niej coś pływającego, może to być choćby mały, niewielki kajak, ale zawsze to jakaś krypta.



M/s Ursus podczas postoju w porcie Gdynia, początek lat 80-tych XX wieku

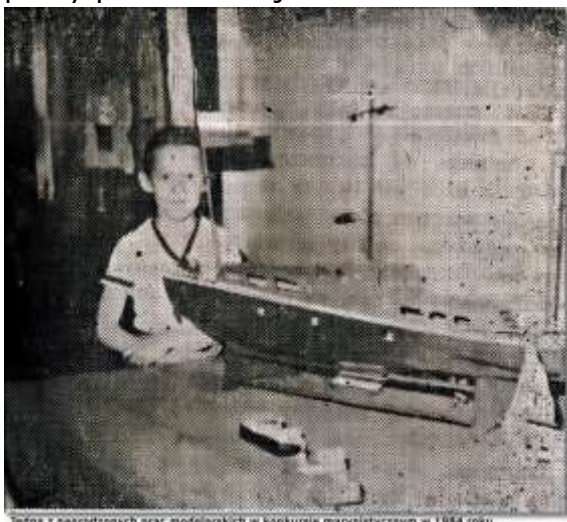
Po ponownym otwarciu Kanału Sueskiego m/s Ursus zmienił linię, trasy i od 1976 roku obsługiwał nie tylko porty Bliskiego Wschodu, ale coraz częściej

odwiedzał indyjskie porty (najczęściej Bombaj), by z czasem docierać także do portów Dalekiego Wschodu (Wietnam, Thailandia).

Pod koniec sierpnia 1980 roku statek powrócił z kolejnego 16-tego rejsu do Indii i przechodził kolejny remont okresowy w gdańskiej stoczni remontowej. Tym razem dwumiesięczny, co było okazją do kolejnych odwiedzin przez marynarzy Ursusa. Skromna, sześćoosobowa delegacja z kapitanem Andrzejem Sikorskim odwiedziła zakłady a także Dom Kultury w którym podczas kolejnego spotkania Klubu „Przygody i podróży” opowiadała ursusiakom swoje morskie opowieści. Podczas wizyty w Ursusie załoga odwiedziła także dwie szkoły podstawowe, w których działały Kluby marynistyczne, zostawiając na pamiątkę drobne egzotyczne pamiątki i sporo pocztówek z dalekich portów. Na pamiątkę wizyty w zakładach „Ursus” marynarze otrzymali od dyrekcji fabryki firmowe czapeczki i koszulki z logo ZPC Ursus. Co ciekawe, otrzymali również w prezencie - 5 rowerów, aby mogli z nich korzystać podczas postojów w obcych, zagranicznych portach i szybciej i przyjemniej zwiedzać miasta.⁸ Podczas wizyty marynarzy zawieszono również współpracę z Marynistycznym Kołem Młodzieżowym ZSMP działającym przy Zakładzie Podwozi Licencyjnych (PLB) w ZPC Ursus. Młodzieżowcy z zakładów byli częstymi gośćmi na pokładzie statku ilekroć cumował w Gdańsku lub Gdyni. Również młodzieżowcy ze statku dość chętnie odwiedzali zakłady czy ośrodek wypoczynkowy w Popowie, który dla młodych marynarzy był swoistą atrakcją.

Ursus coraz bliżej morza

Stałe kontakty załogi m/s Ursus z mieszkańcami, uczniami ursuskich szkół zaowocowały wieloma ciekawymi pomysłami. W 1983 roku z inicjatywy matki chrzestnej statku Anny Kamińskiej cztery szkoły podstawowe wzięły udział w międzyszkolnym konkursie marynistycznym „Wilkiem morskim nie muszę być...”. Druga edycja konkursu w 1984 roku cieszyła się większym zainteresowaniem niż pierwsza, nie tylko wszystkich ursuskich szkół, ale także placówek pracy pozaszkolnej i świetlic młodzieżowych działających na terenie Ursusa.



Jedna z nagrodzonych prac modelarskich w konkursie marynistycznym w 1984 roku

Wielki finał konkursu odbył się w szkole podstawowej nr 16 przy ul. Konińskiej (dzisiaj, w 2025 roku, to SP nr 382). Konkurs odbywał się w kilku kategoriach: wiedzy o polskiej flocie handlowej, wiedzy o II wojnie światowej na morzach, budowy modeli statków, rękodzieła artystycznego (wyszywanki, serwetki) z motywami morskimi, recytatorskim, tańców morskich i oczywiście prac plastycznych. W każdej z ka-

⁸ Głos Ursusa z 1980 roku, art. „M/s Ursus rozpoczął kolejny rejs”.

tegorii w poszczególnych szkołach startowało po kilkanaście osób, z których wyłoniono po trzech finalistów do konkursu centralnego.

Dyrekcja szkoły nr 16 jako główny organizator centralnego konkursu, a zarazem gospodarz zadbała o odpowiednią oprawę i znaczenie imprezy nie tylko w skali lokalnej, ale także szerszej warszawskiej. Zaproszono wielu znakomitych gości, wśród których były matki chrzestne statków wybudowanych w polskich stoczniach: lekarz Krystyna Cyrankiewicz (m/s Zawisza Czarny), pisarka Wanda Broniewska (m/s Władysław Broniewski), lekarz Anna Janicka (m/s Roman Paziński), pisarka Halina Auderska (m/s Frycz Modrzewski). Wszystkie, podobnie jak Anna Kamińska wchodziły w skład Organizacji Zrzeszającej Matki Chrzestne Statków Pływających pod banderami armatorów wybrzeża gdańskiego (PLO, Ratownictwa Morskiego, Dalmoru – rybołówstwo dalekomorskie). Podobną organizację miały matki chrzestne wybrzeża szczecińskiego (PŻB). Urząd Gospodarki Morskiej reprezentował w jury konkursu komandor Ireneusz Dyrka, a władze dzielnicy Ochota – pełnomocnik naczelnika na teren Ursusa Karol Sobański. Wśród gości byli także przedstawiciele ZPC Ursus, jednego z fundatorów nagród dla zwycięzców w poszczególnych kategoriach, dyrektorzy ursuskich szkół i warszawskiego kuratorium. W holu szkoły urządzono wystawę prac artystycznych, modeli statków, makram ze sznurków, która wprowadzała zaproszonych gości w morskie klimaty. W sali gimnastycznej, w której odbywały się główne konkursy zaproszonych przywitał szkolny zespół taneczny ubrany w stroje marynarskie, a chór szkolny odśpiewał jedną z pieśni marynarskich.

Po uroczystym powitaniu odbył się finał najważniejszego konkursu – wiedzy o tematyce morskiej. Trzeba przyznać, że pytania nie należały do łatwych i wymagały od uczestników sporej wiedzy. Np. Podaj rok, w którym odbyła się w Gdyni operacja z udziałem żaglowców szkolnych – Żagiel? W jakim mieście ma siedzibę Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej? Ile km wynosi granica morska? Na większość zadawanych przez jury pytań padały poprawne odpowiedzi, ale było też kilka, które nie doczekały się prawidłowej odpowiedzi. Ogólnie młodzież wykazała się dobrą znajomością tematyki morskiej, co było nagradzane gromkimi brawami przez zgromadzoną publiczność. Najgłośniej brawa były mamy, tatusiowie finalistów, ale także dyrektorki szkół. Odbyły się konkursy recytatorskie i piosenki morskiej. Klasyfikacja końcowa konkursu była prowadzona w kategorii szkół i indywidualnej uczestników. Pierwsze miejsce zajęła SP nr 16, drugie przypadło SP nr 11 z Niedźwiadka, a trzecie SP nr 14 z ulicy Sosnkowskiego.

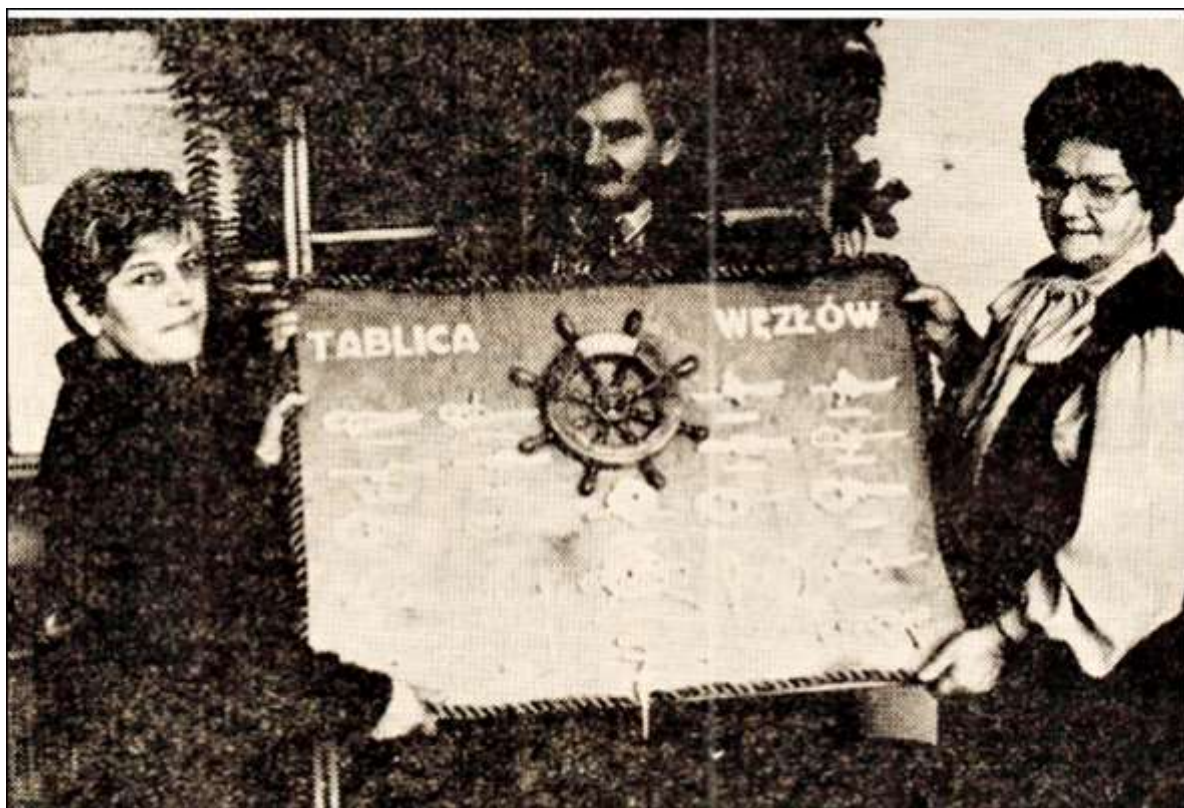
W konkursie z wiedzy o tematyce morskiej najlepszą okazała się Katarzyna Zielińska ze SP nr 2 na Gołąbkach. Drugie miejsce zajął Krzysztof Żuchowski ze SP nr 16, a trzecie Zbigniew Kulesza ze SP nr 11.

W konkursie plastycznym pierwsze miejsce przypadło Robertowi Jabłońskiemu ze SP nr 11, drugie Pawłowi Rymer ze SP nr 16, a trzecie Jackowi Drażkowskemu ze SP nr 6.

W konkursie recytatorskim najlepszą okazała się Agnieszka Polańska z Ogniska Pracy Pozaszkolnej przy SP nr 304. Jury w konkursie piosenki morskiej przyznało pierwsze miejsce zespołowi instrumentalnemu ze SP nr 304.

W konkursie modeli niepływających najlepszym okazał się Bogdan Wesołowski ze SP nr 6. Drugie miejsce zajął Piotr Rymer ze SP nr 16. Za najlepszy model pływający uznano pracę Sławka Felczaka i Darka Wysockiego ze SP nr 16.

W rękodziele najlepszą okazała się płeć piękna: pierwsze miejsce zajęła Anna Skrzeczyńska z Ogniska Pracy Pozaszkolnej przy SP 304. Drugie miejsce przyznano Monice Nasiłowskiej ze SP nr 2, a trzecie Urszuli Więcek ze SP nr 16. Jury miało sporo kłopotów z wybraniem najlepszych prac plastycznych i rękodzieła, a myśl, że część z nich przyzdobi w przyszłości nie tylko wnętrza statku Ursus, ale i innych, nie ułatwiało zadania wyłonienia tych najlepszych z dużym potencjałem artystycznym. Najlepsi dostali nagrody od sponsorów Urzędu Morskiego, PLO, ZPC Ursus w postaci skórzanych firmowych toreb wypełnionych praktycznymi dla uczniów gadżetami. Ilość uczestników w eliminacjach drugiej edycji konkursu, ok. 200 osób, o 100 więcej niż w pierwszej, pokazało, że ursuscy uczniowie coraz częściej zaczynają się interesować tematyką morską i wszystkim co z nią jest związane.



Tablica węzłów podarowana przez załogę m/s Ursus - SP nr 16

To zachęcało organizatorów do powtórzenia kolejnej edycji, jak i zwiększenia ilości kategorii w konkursie. Anna Kamińska jeszcze w tym samym 1984 roku zgłosiła ochockiemu Wydziałowi Oświaty i Wychowania, aby marynistyczne konkursy odbywały się rokrocznie również na terenie dzielnicy Ochota. W kolejnym, odbywającym się 1985 roku obok ursuskich szkół do centralnego konkursu stanęły pierwsze szkoły podstawowe z Włoch i Ochoty. W 1986 udział w eliminacjach na poziomie szkół podstawowych wzięło ponad 350 dzieci z niemal całej Ochoty. Centralny finał odbył się w Szkole Podstawowej nr 16 przy Konińskiej. Tym razem sporo głównych nagród powędrowało do szkół poza Ursusem,

ale „pewna przegrana” w kategorii szkół, bynajmniej nie zniechęciła, a raczej zmobilizowała ursuską młodzież do większego wysiłku, aby wygrać kolejny konkurs. Szczególnie szkołę nr 16, która w tamtym czasie wiodła prym wśród szkół w tematyce morskiej. Mobilizacja przyniosła oczekiwany efekt i w 1987 roku szkoła nr 16 zdobyła pierwsze miejsce i tablicę węzłów marynarskich wykonaną przez załogę m/s Ursus, jako swego rodzaju puchar główny. Dodatkowo do nagrody były dołączone oryginalne mapy morskie ze statku z zaznaczonymi szlakami tras morskich. Podobnie jak dzisiaj, była to prawdziwa gratka dla miłośników morza. Podpisane przez kapitana, oficerów z krótkimi komentarzami, uwagami były bezcennym źródłem wiedzy o rejsie. Ilustrującym sztormy, sytuacje nadzwyczajne, itd.

W 1984 roku m/s Ursus po raz kolejny zmienił trasy i zaczął obsługiwać linie indochińskie. Głównie porty wietnamskie. W tamtym czasie nie słynęły one z szybkich przeładunków. Często statek musiał czekać na pełne załadowanie nawet przez dwa miesiące. Najbardziej nielubianym przez marynarzy był port w Hai Phongu. Zawinięcie do niego nawet po niewielki ładunek wiązało się z ryzykiem długiego postoju i tym samym wydłużeniem kolejnego liniowego rejsu. Niemniej, mimo wielu przeciwności m/s Ursus dzielnie kursował pomiędzy Gdynią, Gdańskiem a portami dalekiego wschodu, zawijając do portów w Zatoce Perskiej czy Indiach. Z Wietnamu najczęściej przywoził herbatę, kauczuk, rudę chromową, owoce, wyroby bambusowe i ratanowe, przyprawy. Do Wietnamu dowoził najczęściej maszyny przemysłowe, pojazdy głównie samochody osobowe. W kilku rejsach m. in. do Zatoki Perskiej i Indii przewoził także ciągniki z Ursusa, ale w sumie były to niewielkie dostawy.

Niemal do końca 1988 roku trwały stałe kontakty załogi fabryki „Ursus” z załogą statku. Zawsze po powrocie m/s Ursus do portu macierzystego w Gdyni był witany przez matkę chrzestną i delegację fabryki. Gdy odpływał w kolejny długi rejs z nabrzeża żegnała go Anna Kamińska. Uczniowie pisali listy do marynarzy, a odwrotną pocztą otrzymywali pocztówki z dalekich portów. Prym w kontaktach z załogą należał do SP 16, która poczuwała się do pełnienia lidera wśród szkół w dziedzinie marynistycznej. Marynarze doceniali to i zawsze z każdego rejsu przywozili dary niespodzianki, które stawały się niekiedy nagrodami w konkursach marynistycznych. Trzeba dodać, że nie była to sztuczna czy wymuszona więź ursusiaków z załogą statku. Dla wielu młodych ludzi był to często pierwszy kontakt z wielkim, dalekim światem. Czasami jakby autentyczny, namacalny poprzez pocztówkę, na której był zagraniczny znaczek, stemple pocztowe. Może zabrzmiało to jak żart, ale wielu z uczniów twierdziło, że gdy się przymknie oczy i powącha, to było czuć zapach dalekich portów i mórz. Każda pocztówka była oczekiwana i niejednokrotnie wywieszana na szkolnych tablicach. Ile z nich było wąchanych? Trudno dzisiaj dociec, ale swego czasu były modne pocztówki zapachowe, szczególnie przysyłane z Japonii. Najczęściej przedstawiały kwitnące sady wiśniowe w Japonii, a w rogu był naklejony okrągły krążek, który lekko odklejony uwalniał zapach wiśni.

Po 1989 roku wzajemne kontakty załogi i mieszkańców nieco osłabły. Popularna gazeta zakładowa już nie informowała o napłynięciu do redakcji kolejnego radiotelegramu z dalekiego portu. Szpalty gazety zajęły inne „gorące” wówczas tematy. W 1990 zaprzestano wydawać i samą gazetę. Również i szkoły jakby zapomniały o sprawach morskich i statku Ursus. Dawna duma odeszła nieco w cień. Dawne wystawy pocztówek, ręcznie rysowane przez uczniów mapy z kolejnymi rejsami trafiły do szkolnych schowków, by z czasem rozpląnąć się w niebycie. Podobnie jak liczne pamiątki z rejsów przywożone przez marynarzy dla ursuskich szkół.



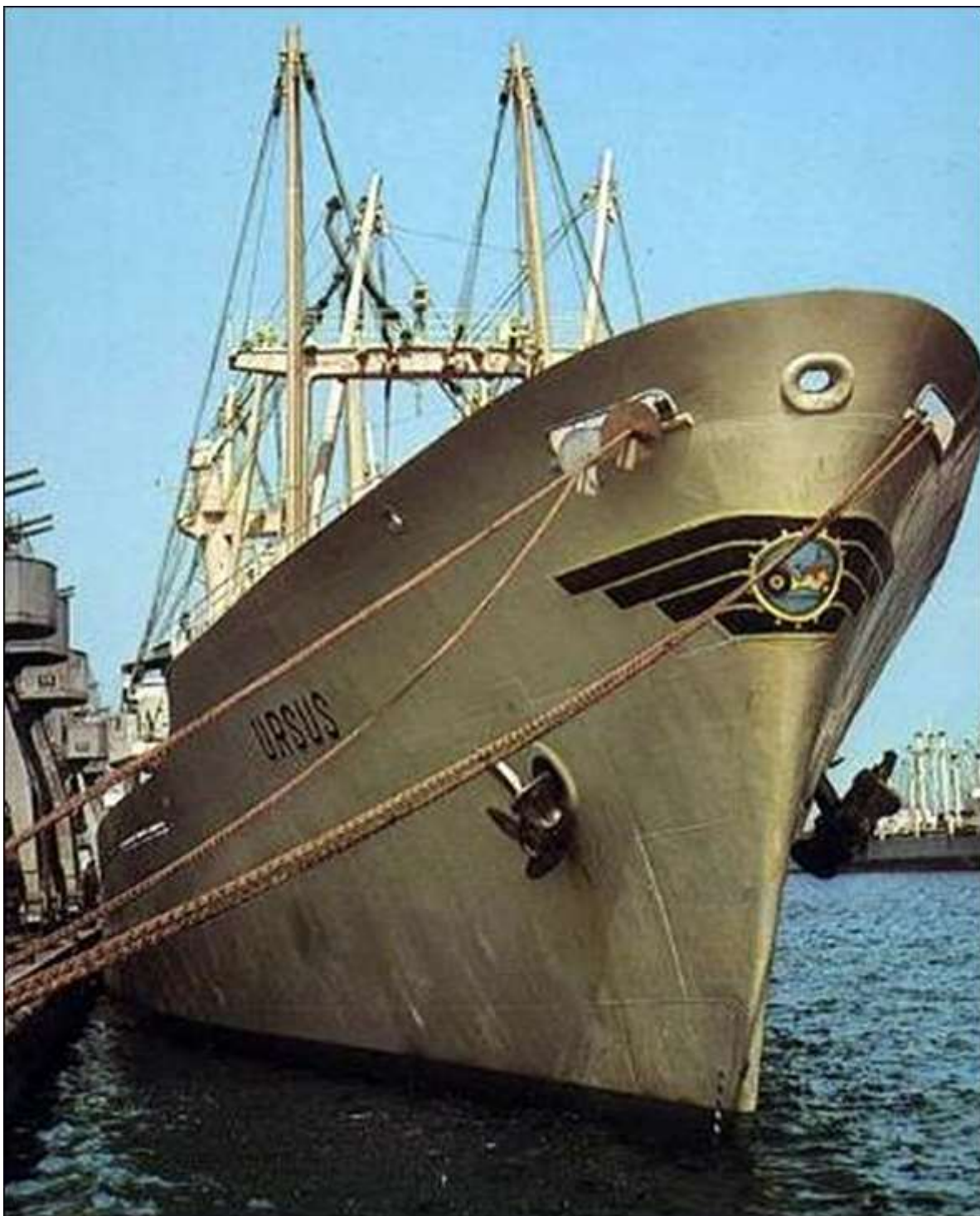
Albańscy uciekinierzy próbują dostać się na włoski brzeg ze statku Vlora w jednym z włoskich portów w 1991 roku

Pomimo pewnego zapomnienia ursusiaków o statku przypominał on o sobie na szpaltach gazet codziennych w marcu 1991 roku, kiedy to załoga brawurą akcją i ucieczką z portu uniknęła zajęcia pokładu przez zdesperowanych Albańczyków w porcie Durrës chcących uciec z Albanii do Włoch. Nie obyło się bez strat. Podczas strzelaniny albańskiej policji do buntowników przez przypadek został ranny polski marynarz statku. W efekcie krwawych potyczek policji z ludnością cywilną statek nie został zajęty przez setki zdesperowanych Albańczyków chcących wejść na pokład. Mniej szczęścia miał kilka miesięcy później statek Vlora, który przewiózł na swoim pokładzie grupę blisko 20 tys. obywateli Albanii do Włoch, ale to już inna skomplikowana historia tamtego okresu „wiosny ludów” lat 90-tych, podczas której wiele krajów wschodniej Europy przechodziło transformacje ustrojowe.

M/s Ursus pływał pod polską banderą do końca 1993 roku. Niewiele wiemy o jego losach w ostatnim okresie jego służby, podobnie jak o kontaktach załogi, byłych kapitanów z fabryką w Ursusie. Nie zachowały się również żadne elementy ze statku, jak choćby dzwon okrętowy czy koło ratunkowe, które mogłyby trafić do zakładowego muzeum i tym samym przypominać dawne lata, że Ursus to nie tylko fabryka, ciągniki, ale także i statek z herbem na dzi-

bie a w nim ciągnik. Niewątpliwie statek z pewną „duszą”, której nie dane było nam poznać do końca. Podobnie jak wielu ludzi, którzy na nim pracowali, o bogatych życiorysach związanych z morzem.

Pamięć ludzka jest ulotna, wiele z historii przepadło bezpowrotnie, niech zatem to krótkie opracowanie, pozostanie dla przyszłych pokoleń ursusiaków, jako dowód na to, że coś takiego było, że dla wielu było ważne.



Statek został sprzedany zagranicznemu armatorowi w kwietniu 1994 roku. (Euroeast Lines SA, Luxembourg & Heneage Maritime Inc., Liberia). Obłożony

aresztem w styczniu 1997 roku z tytułu nie opłacenia ubezpieczeń m. in frachtu przestał kilka miesięcy w porcie Göteborgu. Kilka miesięcy później sprzedany został armatorowi z grupy RAM i przemianowany na RAMILIAS. W grudniu 1997 roku przybył do Alang w Indiach, gdzie został pocięty na złom.

Niektórzy kapitanowie m/s Ursus, wg zestawienia z nielicznych wycinków prasowych:

1. Adolf Wdziekoński – 1972 – 1974
2. Henryk Bartoszczyk – 1974 - 1975
3. Fryderyk Rejnowicz – 1975 – 1979
4. Andrzej Sikorski – 1979 – 1980
5. Henryk Rytwiński – 1980 - 1981
6. Henryk Bartoszczyk – 1981 - 1982
7. Mirosław Rurant – 1984 – 1987
8. Jan Miszałowski – 1987 - 1989

Oprac. dla Ursuvianów – Włodzimierz Winek (wiwo) – 2025

W materiale wykorzystano materiały prasowe (wycinki) fotografie zamieszczone na marynistycznych portalach internetowych z prawem do publikacji i materiały własne autora.