

KAPITAN TADEUSZ ZIÓŁKOWSKI – NAUCZYCIEL LUDZI MORZA

W pierwszych latach po I wojnie narodów, później nazwanej światową, nowe państwa Europy szukały swej nowej tożsamości, a społeczeństwa tych państw bezpiecznego miejsca do życia. Polska miała wreszcie swój kawałek wybrzeża, z którym wielu nie znających wcześniej morza postanowiło związać swoje życie i nadzieje. Tysiące młodych ludzi ruszyło na Pomorze Gdańskie, po pracę, a czasem po przygodę. Wszyscy po nowe doświadczenia. Tych tysięcy nie można było stracić i zawieść. Potrzebni byli nauczyciele morskich fachów, specjaliści w morskich zawodach, wychowawcy. Każdy był na wagę złota. Każdy z nich ma teraz swoje miejsce w historii osvajania morza i morskiego trudu. Byli także i tacy, o których powstawały legendy, utrwalone przez opowieści o ich losach wojennych. Jednym z nich był Tadeusz Ziółkowski.



Gdy przybył na wybrzeże gdańskie w 1920 r. miał 34 lata (urodził się 5 czerwca 1886 r. w Wiskitnie k/Koronowa w Bydgoskiem). Miał już za sobą praktykę na szkolnym żaglowcu „Grossherzogin Elizabeth”, na niemieckich żaglowcach i parowcach. W wieku 24 lat ukończył kurs kapitański w Szkole Nawigacyjnej w Hamburgu. Od 1914 r. pływał jako oficer na linii żeglugowej Hamburg – Ameryka Pd. Podczas I wojny światowej w niemieckiej marynarce wojennej służył na uzbrojonym transatlantyku „Kronprinz Wilhelm”, z którym został w 1915 r. internowany w USA. Do Polski powrócił w 1919 r. Rok później otrzymał przydział do Komendy Portu Wojennego w Pucku.

W tym czasie Marynarka Wojenna kupowała swój pierwszy statek szkolny. Wybrano statek zbudowany w 1868 r. w Anglii, jako trzymasztowa fregata. Nosił początkowo nazwę „Chinsure” i pływał do Indii pod banderą angielską. Był jednym z pierwszym żaglowców stalowych, pływał jako statek towarowo-pasażerski do Indii i Australii. Po kilkunastu latach przeszedł pod banderę włoską, a w 1915 r. zakupił go armator holenderski i przetaklował z fregaty na bark. W 1920 r. holenderski „Nest” zakupiła Szkoła Morska w Tczewie, z zamiarem wykorzystania jako jednostkę szkolną. Pozostawiono jednak część powierzchni ładunkowej, co pomogło w późniejszych latach w utrzymaniu statku, który świadczył również usługi przewozu ładunku. Tadeusz Ziółkowski był jednym z konsultantów przy pracach remontowych statku, a we wrześniu 1921 r. został powołany na stanowisko komendanta żaglowca szkolnego Marynarki Wojennej „Lwów”. Statek o nośności 1293 BRT, długości kadłuba 79 m, szerokości 11,4 m, zanurzeniu do 7 m, powierzchni żagli ok. 1500 m² mógł w czasie służby szkoleniowej pomieścić 35 marynarzy i 140 uczniów. Już w 1921 r. odbyły się pierwsze rejsy szkoleniowe. Jednym z pierwszych słuchaczy Szkoły Morskiej



Statek szkolny „Lwów”

w Tczewie, który popłynął na „Lwowie” pod dowództwem kapitana Ziółkowskiego był Władysław Milewski (1902-1984, przed II wojną inspektor techniczny P.P. Żegluga Morska i Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, po wojnie pracownik GAL, Zjednoczenia

Morskich Stoczni Remontowych i dyrektor Polskiego Rejestru Statków). W swych wspomnieniach opublikowanych w książce *Na morze po chleb i przygodę* napisał:

Dowódca statku szkolnego, kapitan Ziółkowski, wychowywał się w twardej szkole, zaczynał swą karierę życiową od chłopca okrętowego na niemieckich żaglowcach frachtowych, w stosunku do uczniów był równie twardy i wymagający. W pierwszych latach naszego morskiego życia był dla nas symbolem prawdziwego wilka morskiego z powieści Londona. Używał swoistej terminologii morskiej i komend w dosłownym tłumaczeniu z niemieckiego. Komenda „Na maszty szkrabaj się!” – jak trzask z bata padała co dzień rano na apelu. Zamiast porannej gimnastyki było bowiem przechodzenie przez maszty. (...) Czasem kapitan nie był z nas zadowolony. Wtedy po rannym apelu padała najpierw komenda: „Buty i skarpety luz!” a później: „Na maszty szkrabaj się”. (...) Jeżeliby kapitan Ziółkowski zobaczył kogoś opartego o nadburcie przy wchodzeniu statku do portu, to marny byłby jego los (...) Tak samo kapitan nie znosił chodzenia przez uczniów zwykłym krokiem przy wykonywaniu jakiegokolwiek komendy. Na wezwanie przełożonego należało stawiać się biegiem i wszystkie polecenia uczniowie musieli wykonywać biegiem. Bywało naprawdę głodno i chłodno, ale dziś z perspektywy czasu wszystko inaczej się wspomina. Tak jak w czasie pływania często narzekaliśmy na kapitana, tak po skończeniu Szkoły wszyscy wychowankowie wspominali Go z równą sympatią i serdecznością. Wielu darzyło Go niemal synowską miłością. Ziółkowski był dla nas wszystkim.(...) Był twardy dla nas, ale był również twardy dla siebie, za to ceniliśmy Go, szanowali i kochali.

W kolejnych latach „Lwów” żeglował po Morzu Bałtyckim i Północnym. Szybko jednak zaczęto planować podróże na dalsze akweny. W 1923 r. kapitan Ziółkowski, wraz z Mamertem Stankiewiczem przekonali władze morskie, że należy przedsięwziąć podróż, która przypomni światowej opinii morskiej o Polsce. Jej celem miało być także wypróbowanie młodych marynarzy w warunkach zupełnie innych od tych, które panują na wodach mórz europejskich, a także odnowienie więzi z Polonią. 23 maja 1923 r. żaglowiec wypłynął z Gdańska. W Szwecji załadowano ładunek cementu do Brazylii. 24 czerwca statek zawinął do Le Havre. Miesiąc później stał już na redzie portu Mindello na Wyspach Zielonego Przylądka. 13 sierpnia 1923 r. „Lwów” jako pierwszy polski statek przekroczył równik. Na nim odbył się także pierwszy polski równikowy chrzest morski. 8 września statek zacumował w Rio de Janeiro, a 18 września przyplłynął do Santos, gdzie wyładował cement. Marynarze odbyli także wycieczkę koleją do Sao Paulo. W połowie października żaglowiec pojawił się na redzie Paranagui, skąd po kilku dniach spotkał załogi z oficjelami i Polonią obrał kurs na północ. 1 stycznia 1924 r. „Lwów” dotarł na redę angielskiego portu Falmouth, a 11 stycznia do Cherbourga gdzie pozostał na dłuższy remont. Załoga częściowo wróciła do Gdańska. W rejsie oprócz komandora Ziółkowskiego brali także udział Karol Olgierd Borchardt i Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz (który był później trzecim dowódcą „Lwowa”), a także 170 członków załogi.

Była to ostatnia podróż Tadeusza Ziółkowskiego, jako kapitana jednostki szkolnej. Wkrótce został on mianowany wicekomandorem pilotów portu w Wolnym Mieście Gdańsku.

Tadeusz Ziółkowski nie przerwał pracy z młodzieżą. W 1928 r. grupa inicjatywna pod przewodnictwem jego oraz Aleksandra Ancypolowicza doświadczonego żeglarza powołała do życia Klub Morski w Wolnym Mieście Gdańsku. Rok później Klub Morski połączył się z Pierwszym Polskim Klubem Jachtowym (założonym w 1922 r.) tworząc Polski Klub Morski. Od początku działalności Klubu Tadeusz Ziółkowski jako Kapitan Sportowy dbał o to, aby stał się on szkołą wychowania morskiego młodzieży. W roku 1930 kapitan zorganizował pierwszy pełny (teoretyczny i praktyczny) kurs żeglarski.

Zmarły w lipcu 2012 r. Jerzy Pettke, żeglarz, który przed II wojną zaczynał swą przygodę z żeglarstwem w I Morskiej Drużynie Harcerskiej, wspominał kapitana: *Był on niezwykle oddany sprawom młodzieży. Odwiedzaliśmy kapitana Ziółkowskiego w jego domku przy*

kapitanacie portu. Zawsze miał dla nas czas, a jego żona często gościła nas obiadem. Na podwórku, obok jego domu stał nasz jacht „Maryla”, który remontowaliśmy.

Jachty „Maryla” i „Pirat”, odkupione od innych armatorów, były przystosowane do pływania po zatoce, ale nie były konstrukcjami do pływania wyczynowego. Postanowiono więc zbudować nowy jacht, który mógłby pływać w zawodach międzynarodowych. Tak powstał kecz „Korsarz” o długości 15 m, szerokości 3,3 m, zanurzeniu 1,86 m i powierzchni żagli 90 m². Jak opisywała Ewa Prechitko, żona Tadeusza Prechitko, późniejszego kapitana jachtu: *najpierw chodziło się gromadnie do małego domku przy kapitanacie portu, gdzie mieszkał komandor, aby z nim razem wnikliwie analizować wszystkie szczegóły projektu. A potem do stoczni Kroppa patrzeć jak jacht rośnie i pięknieje. I wreszcie po paru miesiącach wodowanie. W hali niemieckiej stoczni jachtowej rozbrzmiewają polskie słowa: Nadaje ci imię „Korsarz”.*

Kapitan Ziółkowski potrafił pozyskać dla swych pomysłów wyposażania Polskiego Klubu Morskiego gdańskich spedytorów, którzy zachwyceni tworzącym się żeglarstwem jachtowym, wspierali PKM okazałymi datkami. Klub był także towarzyskim centrum miejscowej społeczności polskiej i czynnych w porcie gdańskim polskich firm handlowych. W klubie znalazła oparcie I Gdańska Drużyna Morska ZHP im. Zygmunta Augusta, a także żeńska drużyna morska. Harcerki w latach trzydziestych żeglowały m.in. na Bornholm i do Kopenhagi.

Wysoki poziom wyszkolenia żeglarzy z PKM stał się widoczny podczas regat międzynarodowych. Te najbardziej znane i spektakularne odbyły się w 1936 r. z okazji Olimpiady organizowanej w Berlinie, na trasie Sopot – Kilonia. Regaty zbiegły się z 50 - leciem Niemieckiego Związku Żeglarskiego, udział w nich więc wzięło wielu słynnych żeglarzy, a fundatorem nagrody głównej – Złotej Róży Wiatrów był kanclerz Rzeszy - Adolf Hitler. Spodziewano się, że zwycięzcą zostanie gdański żeglarz Albert Lietz, kapitan jachtu s/y „Sigrun II” z niemieckiego klubu „Godewind”.



Jachty Polskiego Klubu Morskiego: „Korsarz” i „Pirat”

W regatach przedolimpijskich wzięły udział jachty PKM: s/y „Danuta” pod polską banderą (wypożyczony Yacht Klubowi Polskiemu) oraz

s/y „Korsarz” dowodzony przez 23 - letniego kpt. Tadeusza Prechitko, który startował pod banderą Wolnego Miasta Gdańska (na burcie miał polski napis Gdańsk). Jego załogę stanowili nastoletni harcerze. Oprócz nich w tym pełnomorskim wyścigu na trasie blisko 350 mil morskich startowało dwadzieścia jachtów.

Zaraz po starcie, w silnym wietrze (7-8 stopni w skali Beauforta), gdy inne jachty rozproszyły się pod Rozewiem, Prechitko wytyczył kurs „Korsarza” daleko na północ pod wybrzeże szwedzkie. S/y „Korsarz” płynął cały czas samotnie nie zwracając uwagi na sytuację na trasie regat. Dopiero po 90 godzinach, 28 minutach i 18 sekundach od startu, na mecie u wejścia do Zatoki Kilońskiej, okazało się, że znajduje się na drugiej pozycji, a szczegółowe przeliczenie czasu regatowego wysunęło go na pierwsze miejsce. Zwyciężył zarówno w swojej grupie, jak i w całej klasyfikacji ogólnej. Sukces młodej polskiej harcerskiej załogi był wielkim sukcesem nie tylko PKM-u, ale również polskiego żeglarstwa.

Rok później żeglarze z PKM odbyli rejs do trzynastu portów w Niemczech, Danii, Norwegii, Anglii i Holandii, gdzie wzięli udział w Międzynarodowym Zlocie Skautów.

W maju następnego roku harcerze uczestniczyli w regatach zorganizowanych z okazji Święta Morza w Gdyni.

W przededniu wojny Komandor T. Ziółkowski postanowił, że najcenniejszy, flagowy jacht Polskiego Klubu Morskiego pozostanie w przystani klubu. Pomimo narastającego zagrożenia wojennego także większość gdańskich żeglarzy polskich nie opuściła terenu Wolnego Miasta. Część z nich za działalność w polskiej organizacji krzewiącej patriotyczne postawy na terenie Gdańska, jaką bez wątpienia był PKM, musiała liczyć się z przesładowaniem. Tak się stało w przypadku m.in. komandora klubu.



„Korsarz” pływa nadal

Trzeba dodać, że jacht „Korsarz” przetrwał wojnę przejęty pod banderę hitlerowskich Niemiec. Po wojnie pływał krótko pod zmienioną nazwą, po 1956 r. przywrócono mu starą nazwę i w chwili obecnej jest to najdłużej żeglujący jacht sportowy w naszym kraju. Pływa praktycznie bez przerw od r. 1935 do chwili obecnej.

25 sierpnia 1939 podczas wchodzenia do gdańskiego portu pancernika „Schleswig-Holstein” komandor Ziółkowski został aresztowany przez policję gdańską wraz z kilkoma innymi polskimi pracownikami Rady Portu i Dróg Wodnych za odmowę pilotowania tego statku. Po kilku godzinach zwolniony i przywrócony na stanowisko, został ponownie aresztowany 1 września 1939. Był więziony w obozie w Nowym Porcie, a następnie został osadzony w nowo-powstałym obozie w Stutthofie. Zginął w jednej ze zbiorowych egzekucji działaczy polskich w Gdańsku 22 marca 1940, razem z innymi działaczami Polonii Gdańskiej, m.in. Leonem Lendzionem i ks. B. Komorowskim. Zdaniem gdańskiego pisarza Brunona Zwały T. Ziółkowski zginął 11 stycznia 1940 r. Po ekshumacji, jego szczątki przeniesiono w 1947 r. na cmentarz na Zaspie.



Obelisk poświęcony pamięci T. Ziółkowskiego w gdańskim porcie

Imię T. Ziółkowskiego noszą Szkoła Podstawowa nr 67 w Gdańsku oraz Szkoła Podstawowa nr 39 w Bydgoszczy, gdzie kapitan mieszkał przez wiele lat. Na Targu Rybnym w Gdańsku znajduje się pomnik komandora, wykonany w 1989 przez rzeźbiarza Stanisława Szwachowicza.

Jedno z nabrzeży w porcie gdańskim nosi nazwę "Nabrzeże Ziółkowskiego". Jest to reprezentacyjne miejsce portu, znajduje się tu Baza Promowa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, stało się ono także miejscem spacerów i odpoczynku, m.in.

dzięki znajdującej się tu latarni morskiej, skąd roztacza się widok na wejście do portu. 20 grudnia 2006 r. odsłonięto tutaj kamienny obelisk z tablicą poświęconą pamięci Tadeusza Ziółkowskiego ufundowany przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk

Bibliografia:

- Władysław Milewski – Trudne początki morskiego żywota (fragment książki „Na morze po chleb i przygodę”, Instytut Wydawniczy PAX, 1972).
- Dorota Trela-Godzwon – Lilijka z kotwicą, czyli harcerz pod żaglami – 30 dni, nr 3/2004

- Rafał Jan Krause – Polski Klub Morski a wychowanie morskie młodzieży polskiej z terenu Wolnego Miasta Gdańska - z okazji 85 rocznicy powstania Polskiego Klubu Morskiego (www.nawodzie.com)
- ORP Lwów – Wielka encyklopedia uzbrojenia 1918-1939 Ministerstwa spraw wojskowych (www.iirp.prv.pl),
- Ewa Otremba – Pierwszy żeglarz Rzeczypospolitej (www.akm.wsm.gdynia.pl),
Zdjęcia pochodzą z artykułu R. J. Krause i ze strony www.portgdansk.pl