

Zbigniew Władysław Piskozub

1911-1997

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1934 r., kreślarz-technik, w czasie okupacji niemieckiej pracownik w Kopalni Pirytu w Rudkach pod Górami Świętokrzyskimi, starszy mechanik w kompanii niemieckiej, zapalony gawędziarz, który swe opowieści i felietony podpisywał „Kozub-piski”.

Urodził się 2 marca 1911 r. w Nadwórnej¹, do szkół uczęszczał w Kołomyi (rodzice Władysław i Wanda Wereszczyńska – ojciec był sędzią Sądu Okręgowego, dyrektorem Banku Ziemi Pokuckiej i prezesem Koła Przyjaciół Harcerstwa)².

„Dla mnie [...] idolem – gdy miałem 11 lat – stał się Zbyszek Deyczakowski, zwany później «Długim». Stało się to na terenie Kołomyi, stolicy huculskiego Pokucia, gdy moich rodziców wizytowali nasi krewni Deyczakowscy, aby się pochwalić swoim synem, bo teraz był on w pięknym mundurze tczew-

skiej Szkoły Morskiej, gdy poprzednio był w mundurze żołnierza Legionów Piłsudskiego. Dalsze lata nauki w gimnazjum i częste spotkania z uczniami tej Szkoły na ulicach kołomyjskich jak Zygmunta Deyczakowskiego, Witka Konika-Milanowskiego, Zbigniewa Bobina, Tadka Sołtysa, Staszka Gogeli i Wiesia Hrabara. Okazało się bowiem, że Kołomyja to nie tylko miasto przyszłych kapitanów i inżynierów marynarki handlowej i oficerów Marwoju, ale też, jak powszechnie było znane, nazywało się obywateli tego grodu «Anglikami z Kołomyi»³.

„«Darem Pomorza» – białoskrzydłą fregatą, której służba na morzu dla szkolenia nie tyle narybku, co «naludku», już trwa ponad 60 lat, statkiem Szkoły Morskiej, obecnie Akademii – poszliśmy w rejs atlantycki roku 1931. Wtedy to przechodząc równik, uzyskałem szlachectwo morskie i przez najwyższego boga wodnej toni Neptuna nadane mi zostało imię Szplajs, czym się pieczętuje i szczycę.

[...] 22 czerwca 1967 roku miałem szczęście po tylu latach znów być na pokładzie tego pięknego statku, który odwiedził EXPO '67 w Montrealu i uściskać – naturalnie ze łzami w oczach – dwóch serdecznych pobratymców z rejsu 1931, a to Kazia [Jurkiewiczza – abs. WN z 1934], ówczesnego komendanta «Daru» i drugiego Kazia, obecnie profesora chemii na Uniwersytecie Montrealu. I choć to był wieczór towarzyski dla Polonii montrealskiej, to jednak, jak to na statkach bywa, znaleźliśmy czas, aby pogadać «o starych Polakach», aby wychylić kielicha za tych, co na morzu. Było wiele radości i śmiechu z naszych wspomnień. Ale i patrzyliśmy sobie w oczy, które mówiły, jak daleko to już od tych chwil, gdyśmy wspólnie przeżywali «zaciąg na morze». I byliśmy tacy młodzi i... głupi.

Poszliśmy w rejs 9-miesięczny. Nas kandydatów do służby na i dla morza uczono nazw i rozpoznawania tysiąca lin (nb. słowo



sznur czy powróż bardzo obraźliwe), okuć, dziesiątków części masztów i kadłuba statku, uczono myć, szorować i skrobać pokłady, malować burty, nadbudówki, maszty, sztagi i reje, uczono szyc żagle i liki, wypłatać języki, wiązać webliki, szplajsować liny miękkie i stalówki, uczono nas brasowania, przechodzenia z bajdewind na fordewind, wybierać gejtawy i gordingi.

Dobrze uczono nas i uczciwie; łamano lądowe i mamine zwyczaje, zamieniano lądowych synków na solidnych oraczy skib morskich.

Cześć Waszej pamięci, nasi nauczyciele i instruktorzy! Wasze trudy nie poszły na marne – większość nas służy wiernie morzu, wielu zginęło podczas wojny, a tylko niektórzy «urwali się» na ląd.

Byliśmy chłopcami ze wszystkich stron Polski, najmniej jednak z Pomorza i Wybrzeża. Siedemdziesięciu kilku uczniów było tresowanych przez dwudziestu kilku tzw. stałej załogi, począwszy od komendanta kpt. ż.w. Maciejewicza, zwanego Macajem, oficerów kpt. ż.w. Meissnera [abs. WN z 1925] i Kowalskiego [abs. WN z 1927], poruczników Strzembosza [abs. WN z 1926] i Rowińskiego [abs. WN z 1927], motorzystów Sobieraja i Filipiaka, bosmana Leszczyńskiego zwanego Wajem, żaglomistrza, kucharza, kuchcika zwanego Fimożą, jako że zwał się Filip Moza, cieślę Konkela, kapelana Alfonsa Górniego, lekarza dra Kamińskiego i kilku instruktorów, jak Dybek [abs. WN z 1930], Dąbkowski [abs. WN z 1931], Barnaba Kwitliński – ten, który dla sportu pozostał w Fort de France na Martynice i Bielski z Bobinem [obaj abs. WN z 1931], którzy nie poszli w ten rejs. I każdy wymyślał inną tresurę. Ludzie ci to postacie dziś historyczne, ich imiona to tradycja naszej floty.

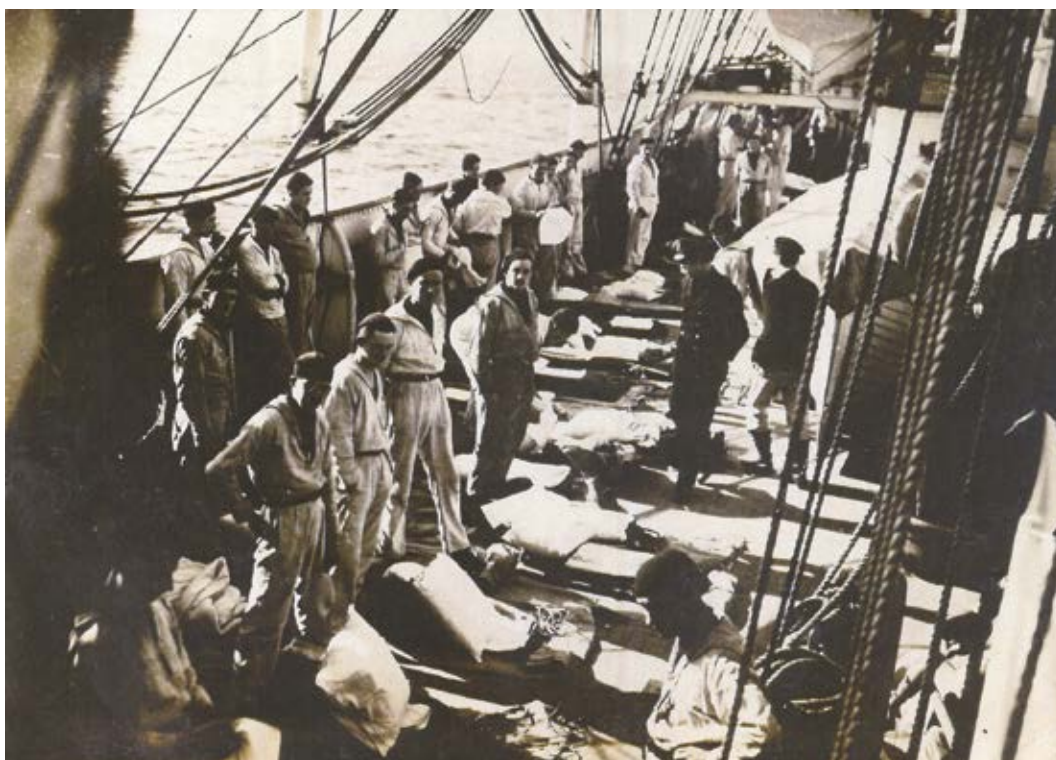
W takim zespole, odcięty od reszty świata na długie tygodnie, szybko powstawały rozmaite koterie, sympatie i antypatie. Regułą natomiast stało się, że prawie do każdego przyczepiło się przewisko-imionisko. Były one często trafne, choć nieszczególnie piękne, ale na pewno złośliwe. I stawało się, że pod tymi imioniskami bywali tylko znani na statku, a gdy przyszło, że komendant wezwał do siebie kogoś po prawdziwym nazwisku, to bractwo oglądało się i robiło zdziwione miny, że taki istnieje. Tak się zdarzyło już



po powrocie do Gdyni z rejsu, że na statek zgłosił się jeden z ojców i chciał się widzieć z synem Władziem Zaborskim [abs. WN z 1934], lecz uczeń służbowy na trapie ze stuprocentową pewnością zapewniał tatę, że takiego w rejsie nie było. Dopiero przechodzący oficer służbowy wyjaśnił, iż Władzia nazywamy Ciotką. I tak byli: Grabów, Katyliń, Bim, Kardoza, Goryl, Ciotka, Maśluszka, Bizio, Malaj, Kwakwa, Wisielcowaty, Wyrostek, Wosio, Iskra, Berziak, Mrógawka, Żyguś-Żygawka, Grinbuś [...]”⁴.

„Przy moim stole pierwszym służbowym został Alfons Danielewicz – Fonsio, dalej siedział Mietek Kawa – Lura, Marian Polak – Dyrektor, Bolek Terlikowski – Bim, Stefan Kamieniobrodzki – Funio, Karol Paprocki – Karolek, Tadeusz Baum – Teddy-Apfelbaum i naturalnie ja – Pizio”⁵.

„Ranną pobudkę dnia 26 sierpnia 1931 – we środę zrobiło nam, śpiącym w hamakach, dwóch instruktorów tak głośnymi



Cotygodniowy przegląd hamaków i pościeli

gwizdkami, że właściwie powypadaliśmy na podłogę międzypokładu i naturalnie zaraz nastąpiła komenda: ubierać się, zwijać hamaki, wychodzić z nimi na zbiórkę na pokładzie w dwuszeregu. Pośpiech był konieczny, bo instruktor wyliczał mijane minuty do dziesięciu – jeszcze trzy minuty, jeszcze dwie minuty – wychodzić! W dwuszeregu zwróconym ku rufie odśpiewaliśmy «Kiedy ranne wstają zorze», zaintonowane przez ks. Górnego i zaraz ktoś krzyknął «hamaki wrzucić do międzypokładu» i stojąc na baczność, odpowiedzieliśmy komendantowi na jego: «Dzień dobry, uczniowie!» – «Dzień dobry, panie komendancie!», i zaraz odezwały się gwizdki daleko na rufie, bo «służbowy na szkafulcu» podciągał biało-czerwoną banderę na nok gafla. Komendant stanął przy grocie, zasalutował i wykrzyknął: kandydaci, aby zostać uczniami Szkoły Morskiej i stać się ludźmi morza, trzeba przejść wszystkie ćwiczenia dla nauki obsługi statku w porcie i w rejsie, ćwiczeniami będzie kierować kapitan Meissner⁶.

Po otrzymaniu dyplomu Zbigniew Piskozub zaczął pływać kolejno na s/s „Warszawa”, m/s „Pułaski”, s/s „Kraków”, m/s „Lewant” i s/s „Śląsk”.

„Byłem asystentem maszynowym na s/s «Kraków» w rejsie z Gdyni do Londynu w dniu 2 czerwca 1936 r. [...] Kabiny były pełne pasażerów, a w jednej przebywała pani, która znajdowała się w wysokiej ciąży.

Byłem na wachcie, gdy około 6.00 zbiegł z pokładu marynarz i wielkim głosem wykrzykiwał, że na pokładzie powariowali, bo pasażerka rodzi, «radzik» wzywa pobliskie statki, czy nie ma tam lekarza lub pielęgniarce, a na mostku wywieszono kody wzywające pomocy lekarskiej. Wtedy przypomniałem sobie, że nas uczniów na III kursie – tak nawigatorów, jak i mechaników, nasz lekarz szkolny Państwowej Szkoły Morskiej dr Wacław Korabiewicz przeganiał każdej soboty (w godzinach wolnych) na kilkugodzinny staż do szpitala sióstr na pl. Kaszubskim w Gdyni i wszyscy meldowali się na wydziały chirurgiczne, a ja tymczasem z własnej inicjatywy uprosiłem siostry szpitalne o praktykę w porodówkach. Można sobie wyobrazić, że przez kolegów nazwany zostałem «zboceńcem psychicznym lub erotycznym», a nawet «pomyleńcem» – tylko por. Konopka i inż. W. Morgulec bardzo mnie pochwalili, że zdobywam taką nietypową praktykę. [...]

Tak wtedy – 2 czerwca 1936 r. – po usłyszeniu, że na pokładzie «wszyscy powariowali», poprosiłem tego marynarza, za zgodą III mechanika wachtowego, aby zaraz obudził mojego następcę i galopem zszedł do maszynowni, a mechanikowi zameldowałem, że wychodzę do kabiny, aby się przebrać i być gotowym do pomocy rodzącej kobiecie, bo nie wiadomo, czy znajdzie się w pobliżu statek z lekarzem, a pasażerami są sami mężczyźni, którzy jak już zauważyłem, krzywili się, że jedzie pasażerka w takim stanie. [...] Wbiegłem po schodach na korytarz do mojej kabiny, zdjąłem drelich i dokładnie w łazience obmyłem ręce aż po pachwiny, odziałem się w białą koszulę, zostawiając ją po wierzchu spodni, odmówiłem modlitwę, prosząc Boga, by poród był normalny, i zeszedłem na korytarz, gdzie były kabiny pasażerskie, tam zastałem już kapitana Zielińskiego, bardzo zdenerwowanego, stewarda kapitańskiego i kucharza (to już starsi panowie) [...].

Gdy wszedłem do kabiny, pasażerka głośno wezwała mnie o pomoc, bo zaczęła odczuwać bóle porodowe. Pozdrowiłem ją i spokojnym głosem poprosiłem, aby uwierzyła, że przyszedłem, aby jej pomóc. Stękając zapytała, czy jestem lekarzem, a ja odpowiedziałem, że «asystentem». Odchyliłem kołdrę i spokojnie ułożyłem moje dłonie na jej brzuchu, aby się zorientować w ułożeniu się dziecka i poprosiłem, aby się starała wyćiskać, a ona jeszcze spokojnym głosem zapewniła mnie, że to już jej trzeci poród, a ona była kiedyś akuszerką, więc «nie martw się, człowieku». I rzeczywiście, trzymałem jej kolana – gdy zaczęła głośno stękać – wychyliła się czarnowłosa główeczka i za chwilę nastąpiło jakby chlupnięcie, i dzieciątko zatrzymało się na moich rękach. Uniosłem je i klapnąłem ręką po plecach, by dziecko chwyciło oddech. Frotowym ręcznikiem owinąłem piszczącego chłopczyka i z kieszeni ze spodni wyjąłem już przygotowany poprzednio sznurek, aby zrobić dwa węzłki na pępownie. [...] Naturalnie chłopczyk bardzo głośno «meldował się», a ja lekko uchyliłem drzwi, gdzie stał kapitan, i zawołałem o podanie mi wiaderka z ciepłą wodą, bo stewardowi poleciłem poprzednio przygotowanie wody. I udało mi się na kanapce obmyć hałasującego chłopczyka i owinąłem go w czysty ręcznik i chłopczyk się uspokoił”⁷.

Wtedy „na korytarzu wzmógł się hałas, bo okazało się, że do burty dopłynęła portowa motorówka, przywożąc męża tej kobiety i ojca nowo narodzonego obywatela świata. Naturalnie ten ojciec – urzędnik konsulatu polskiego – miał łzy w oczach, dziękując lekarzowi, ale ten wskazał mnie, że to ja byłem akuszerem, co wywołało serdeczną atmosferę, bo i leżąca, i już karmiąca matka bardzo wyraźnie to potwierdziła. «Pan ojciec» objął mnie, ucałował i zapytał o moje imię, a gdy mu powiedziałem: Zbigniew, to ten patrząc na karmiącą dziecinę matkę, zapowiedział, że synek będzie Zbigniewem”⁸.

W czasie niemieckiej okupacji wysiedlony z Gdyni, zatrzymał się w Kielcach i pracował w Kopalni Pirytu w Rudkach pod Górą Świątokrzyskimi. „Jakże byliśmy blisko siebie – napisał Jerzy O. Stefanowski [abs. WM z 1935] – przecież partyzantka, w której działałem, nie jeden raz te kopalnie «obrobiła». Jednak wówczas nie spotkaliśmy się”⁹.

W połowie czerwca 1945 r. wrócił do Gdyni i został zastępcą dyrektora Stoczni nr 2 w Gdańsku. Po roku przeniósł się do GAL-u i został przysłany do Genui, by sprawować nadzór nad remontem i przebudową s/s „Jagiełło”¹⁰.

„Na statkach Polskich Linii Oceanicznych pływałem jako asystent maszynowy i później jako mechanik wachtowy, mając dwa dyplomy inżynierskie (wydane przez Politechnikę Gdańską), lecz w lecie 1951 r. Inspektorat Personalny PLO delegował mnie na polecenie Ministerstwa Żeglugi do Remontowej Stoczni w Gdyni, pozostającej wówczas w gestii PLO, celem «uprządkowania technologii remontów». Jednakowoż już 1 sierpnia 1952 r. zostałem oddelegowany do Ministerstwa Handlu Zagranicznego, które wyznaczyło mi odpowiedzialną pracę rzeczoznawcy i inspektora produkcji eksportowej na stoczniach polskich z siedzibą w Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej «Centromor» w Warszawie, w delegaturze w Gdańsku, gdzie była konieczność znajomości języków – oprócz angielskiego i niemieckiego, przede wszystkim rosyjskiego i ukraińskiego. W codziennej mej pracy, oprócz pisania dokładnych raportów, miałem wiele uciążliwych «konferencji» z sowieckimi inspektorami. Jednakowoż w pierwszych dniach czerwca 1957 r. dyrektor Centromoru pan Dawid Guterman we-

zwał mnie specjalnie do Warszawy, celem zgłoszenia się w Kontroli Partyjnej PZPR w budynku Komitetu Centralnego.

Z pisemnym wezwaniem wszedłem do dużego pokoju, w którym stało wielkie biurko, a przy nim siedział dość postawny generał – chyba w galowym mundurze, bo jego pierś, tak lewa, jak i prawa oblepiona była taką ilością medali, że zakrywały sukno. Zawołałem spokojnie: – Moje uszanowanie panu generałowi, a on rozerwał podane wezwanie i zaraz sięgnął do jakiegoś skoroszytu i zagłębił się w czytaniu. Oglądnałem się, bo chciałem usiąść na zydelku, a generał zawołał: – Nu i szto, ale się poprawił i krzyknął: – Macie stać przede mną. Po chwili warknął:

– Dlaczego nie jesteście członkiem partii, wasze stanowisko wymaga zaufania! A ja odpowiedziałem spokojnie:

– Panie generale, jestem Polakiem, katolikiem, a ideologia PZPR-u mi nie odpowiada, moje obowiązki spełniam chyba doskonale, bo ciągle otrzymuję pochwały i nagrody, nawet od konsulatu sowieckiego we Wrzeszczu i Ministerstwa, wypełniam nawet życzenia inspektorów sowieckich, co często wbrew interesom stoczni polskich, bo są nawet nonsensowne życzenia tych inspektorów – moje obowiązki są poważne.

Zamilkłem, bo generał poderwał się z fotela – aż medale zadzwoniły – i krzyknął: – My potrzebujemy na takim stanowisku jak wasze członków partii-komunistów, a jeśli wam to się nie podoba, to mi tu włosy wyrosną, jak będziecie w Polsce – pokazując palcem na swoją dłoń. Wtedy ja spokojnym głosem: – Panie generale, ja tytułuję pana: «panie generale», a pan traktuje mnie jak parobka z folwarku, bo «per wy». Wtedy generał poderwał się z fotela, aż zadzwoniły medale i bardzo głośno warknął: – Jakiego folwarku? – i pokazał palcem na drzwi.

Wychodząc, ukloniłem się i powiedziałem: – Uszanowanie, panie generale. Na długim korytarzu podbiegła do mnie – może sekretarka – i wręczyła mi kartkę z napisem «zwolnić z miejsca pracy, żadnego zatrudnienia w PRL» i pieczęcią kontroli partyjnej PZPR.

Pojechałem do Centromoru, a Guterman załamał ręce i powiedział, że będzie walczyć o mnie, bo jestem bardzo potrzebny. Pojechałem do Gdańska, gdzie kierownik Delegatury Aleksander Kewes rozłożył tylko ręce.

Zameldowałem jeszcze tego samego dnia o tej «przygodzie» w Związku Marynarzy w Gdyni, a ci mnie uspokoili, bo jest duże zapotrzebowanie na inżynierów-mechaników okrętowych w Niemczech Zachodnich. Po pięciu dniach Związek wezwał mnie telefonicznie, abym za dwa dni z walizką potrzebnych rzeczy, mając w kieszeni książeczkę żeglarską, przyjechał do Gdyni przed 8.00 godziną i zaraz pojechał do portu, gdzie przy nabrzeżu... leży s/s «Lublin» i mam wejść na pokład i popłynąć «na blinda», choć dla «porządku» kapitan Choderski wpisał mnie do spisu załogi 19 czerwca 1957 roku¹¹.

W Holtenau odebrał go agent. W Hamburgu „przyjęto mnie z dużym poważaniem, bo jak się dowiedziałem, był wielki brak mechaników okrętowych, a to przedsiębiorstwo ma 17 w tej chwili statków i już dwa są uwiązane, bo nie ma mechaników wachtowych.

Pływałem w tej kompanii od 25 czerwca 1957 r. jako II-gi (ale często z wynagrodzeniem I-go) na statkach żeglugi wielkiej [...] do dnia 6 maja 1976 r., choć na rentę winieniem był zmustrować 2 marca 1976 r.

Tak więc wygląda ta wielka przygoda, kiedy to oficjalnie zostałem wypędzony z Ojczyzny, zwącej się wówczas PRL. Do dnia dzisiejszego nie zostałem pozbawiony obywatelstwa polskiego i legitymuję się polskim paszportem. W tutejszym urzędzie praw obywatelskich powiedziano mi, że przebywając w RFN od 25.06.1957 r., przepracowałem 15 lat i pół roku jako inżynier okrętowy na statkach pod banderą BRD i uzyskałem pełną rentę emerytalną z Seekasse (ubezpieczalnia dla marynarzy), po włączeniu praw emerytalnych nabytych w Polsce, nie potrzebuję ubiegać się o przyznanie mi obywatelstwa RFN, bo jestem przez Urząd traktowany jako «obywatel honoris causa».

Taka to moja jedyna przygoda, jaka zdecydowała, że wiernie służyłem na morzu, a też na stoczniach – razem 42 lata, w tym 26 lat pływania. [...] Obsłużyłem 30 statków, wchodząc i wychodząc, często bez możliwości zwiedzenia 991 portów na tej kuli ziemskiej¹².

„Moje pochwalenie się ponad 900 portami w karierze morskiej wywołało «burzę w szklance wody»: w ostatnich trzech tygodniach dostałem trzy listy, a nawet telefon, w których piszący wzywają mnie do przyznania się, że chyba z powietrza wychwy-



tałem aż tyle portów i każdy grzecznie, ale energicznie powątpiewał o mojej prawdziwości.

Aby więc nie być gołosłowny, dołączam fotokopię pierwszej i ostatniej strony notesu, w którym zapisywałem nazwy portów, daty wejścia i wyjścia, oraz ogólne zestawienie dni leżenia w portach i ilość tych portów w Polsce w PRL i na statkach zagranicznych¹³.

W roku 1987 napisał do redakcji „Okólnika” w sprawie tytułu kolejnego tomu wspomnień ludzi morza, absolwentów Szkoły: „Po raz już drugi protestuję przeciw nieszczęśliwemu i kiepskiemu tytułowi «Na morze po chleb i przygodę», jaki ma «ozdobić» drugi tom książki naszych marynarskich dziejów.

Protestuję, bo nauka obsługi statków i obsługi morza nie może być nazwana przygodą. Przygodą jest wdrapywanie się na szczyt niebotycznego wierzchołka górskiego, wdrapanie się po wieży Eiffla, jak też gdzieś w zaułkach portowych, gdzie można dostać trypra lub w pysk [...].

Zastanówcie się, Szanowni Koledzy, bo powaga naszych doświadczeń w Szkołach i na morzu zdobytych, a też nasze siwe już skronie wymagają poważnego i szczęśliwego tytułu dla II tomu. Kto zrobił pierwszy rejs «Lwowem» lub na obu «Darach» i «urwał się» od tatusia, bo mu nie smakowała twarda zaprawa do zawodu, temu takie rejsy były przygodą, natomiast dla nas, tak przed Szkółką, jaki po Szkółce – bośmy orali bałwany morskie – to była zaprawa do szlachetnego zawodu na całe życie, bo gdy nawet wypędzono nas jako 65-latków na ląd, zachowywaliśmy wpojone zasady odpowiedzialności i solidności pracy¹⁴.



Gdy w 1980 r. odbywał się w Gdyni pierwszy zjazd absolwentów z lat 1922-1945, „miłym obrazkiem okolicznościowym było przybycie z małżonką Zbyszka Piskozuba, któremu w Szkole koledzy zwykle żartobliwie przygadywali: – Nie martw się, Piskozub, jeszcze urośniesz. Kiedy Zbyszek pojawił się na Zjeździe, to usłyszałem, jak ktoś powiedział: – Patrzcie, a jednak Piskozub nie uroś – i w tym powiedzeniu nie było złośliwości, ale jedynie koleżeńska pamięć o latach wspólnej nauki i wspólnych tzw. «szpryncach»¹⁵ – relacjonował Jerzy O. Stefanowski.

„Cieszę się, że w nim zostałem upamiętniony na fotografii pod pomnikiem podczas Zjazdu. Stoję – jeśli kogoś może interesować – nad słowem «pom-nikiem», koło kolegi Makowskiego [abs. WM z 1928]”¹⁶.

Zmarł w 1997 r.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich; londyńskie „Okólniki”; dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG; <https://www.kresowianie.info>

1 Karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich, kopie w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3512, s. 118.

2 *Kołomyja – cmentarz – inwentaryzacja 2019 – aktualizacja 2020*, cz. 2., <https://www.kresowianie.info>

3 Zbigniew Piskozub, *Pierwszy atlantycki szkoleniowy rejs „Daru Pomorza” w latach 1931-1932*, „Okólnik” 1986, nr 154, s. 16.

4 Idem, *Nierób na patelni*, „Okólnik” 1980, nr 142, s. 18-19.

5 Idem, *Pierwszy atlantycki szkoleniowy rejs „Daru Pomorza” w latach 1931-1932*, „Okólnik” 1986, nr 154, s. 17.

6 Ibidem, s. 18-19.

7 Zbigniew Piskozub, *Akuszeria bez fuszerki*, „Okólnik” 1992, nr 164, s. 19-21.

8 Ibidem.

9 Jerzy Oskar Stefanowski, *Refleksje po Zjeździe Absolwentów Szkoły Morskiej roczników 1923-1945*, „Okólnik” 1981, nr 143, s. 23-27.

10 Życiorys Z. Piskozuba – maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2366.

11 „Okólnik” 1990, nr 162, s. 42-43.

12 Ibidem, s. 21.

13 „Okólnik” 1985, nr 152, s. 27.

14 „Okólnik” 1987, nr 155, s. 39.

15 „Okólnik” 1980, nr 140, s. 23-27.

16 „Okólnik” 1982, nr 145, s. 45.

17 „Okólnik” 1987, nr 155, s. 39.