

Roman Włodzimierz Stamm

1914-1978

Absolwent kursu szyprów I klasy z 1944 roku; marynarz na „Korabiu”, jeniec obozów w Szwajcarii, Francji i Hiszpanii, starszy marynarz na „Chorzowie”, w 1944 r. pracownik stacji radiowej Rządu Rzeczypospolitej Polskiej koło Londynu, kierownik ośrodka szkoleniowego dla rybaków dalekomorskich w Blair’s koło Aberdeen, ogrodnik.

Urodził się 21 marca 1914 r. w Surohowie w powiecie jarosławskim na Podkarpaciu.

„Po ukończeniu służby w Marynarce Wojennej osiedliłem się w Gdyni. Egzystencja na «biczu» była wtedy, tj. po 1930 r.¹, nielatawa. Pracy nie było. Żyło się z dnia na dzień, śpiąc, gdzie się udało, i często głodując. Było nas wielu w podobnej sytuacji, a każdy marzył o zamustrowaniu na jakąkolwiek łajbę i w jakimkolwiek charakterze. Byłe mieć dek pod nogami i koję. Byłe zacząć.

Chodziło się codziennie do portu, by znaleźć jakąś pracę. Czasem udawało się popracować jako «krawiec», to znaczy zszywać rozprute przy wyładunku worki czy bale lub zbijać pęknięte skrzynie. Czasem, gdy przychodził «Kościeszko» lub «Pułaski», nosiło się pasażerom walizki i bagaże. «Polonia» była wtedy, o ile mnie pamięć nie zawodzi, na linii Haifa, Jaffa i Konstanca.

Z tych zarobków trzeba było się utrzymać i przetrwać. Do takiej pracy rejestrowało się w porcie i czekało w kolejce. Chodziło się do klubu marynarza, by się wypytać, czy nie ma jakichś okazji, by dostać gdzieś pracę. No i oczywiście wszyscy czekali z utęsknieniem na przybycie «Piłsudskiego» jak dzieci Izraela przed tyłu wiekami na Mesjasza.

Wielu początkujących Konradów Korzeniowskich nie wytrzymało i wróciło pod rodzinne strzechy, rezygnując z morskiej kariery. Ludzie małego serca i słabej woli. Śniły im się złote paski, a tu tylko kawa z cykorii na śniadanie, śledź na kolację i to nie zawsze. A obiad w wyobraźni. [...]

Jak mnie los skierował do portu rybackiego, nie pamiętam. Chyba z głodu i rozpaczę począłem obchodzić istniejące wtedy firmy rybackie, no i pewnego dnia nareszcie się udało. Firm tych nie było zresztą wiele [...], lecz istniała i stała silnie na nogach «Mewa». Otóż do kancelarii tej ostatniej zaszedłem pewnego dnia w towarzystwie moich kumpli. Muszę nadmienić, że ubrani byliśmy jeszcze w mundury Marynarki Wojennej, w których się zdemobilizowaliśmy, bo na ubrania cywilne nie można sobie było pozwolić. Sekretarka nie robiła wielkich nadziei, lecz zanotowała nazwiska i powiedziała, by przyjść po jakimś czasie i dowiedzieć się, czy zostaliśmy przyjęci w poczet załóg.

No i przyjęli. Moi koledzy wypytywali się w międzyczasie o warunki i charakter pracy i zdecydowali, że to nie dla nich. Ja się dowiedziałem, że statki są żaglowe z pomocniczym motorem. To zadecydowało. Zawsze byłem zwariowany na punkcie żagli.

Oczywiście nie zdawałem sobie sprawy, jak ciężko trzeba będzie pracować i w jakich warunkach, lecz nie mając niczego innego, byłem wdzięczny za koję.

Z głębi kraju w początkach było nas w załogach niewielu. [...]

Błogosławieństwem była decyzja Ministerstwa Przemysłu i Handlu, by utworzyć w PSM w Gdyni zimowe kursy dla szyprów oraz maszynistów i motorzystów połowów dalekomorskich. Byłem jednym z tych, którzy uzyskali dyplom.

Kandydaci mieszkali, jedli ze wspólnej kuchni i chodzili na wykłady razem. Koszt pokrywały firmy. Mieliśmy doskonałych



Kurier Bałtycki 20.07.1937

wykładowców, których nazwiska nie są na pewno obce żadnemu z nas. Kpt. ż.w. Maciejewicz i kpt. ż.w. Kosko, kpt. ż.w. Ledóchowski – autor «Astronomii nautycznej», inż. Komocki i inni. Z ramienia Ministerstwa zwierzchnikiem i kierownikiem kursów był komandor Mar. Woj. Władysław Kosianowski, późniejszy konsul RP w Amsterdamie po wybuchu wojny.

Oczywiście zmierzaliśmy w tym czasie do objęcia czołowych stanowisk, celem naszym było stopniowe pozbycie się załóg holenderskich, które na polskich statkach wtedy jeszcze dominowały, i zastąpienie ich Polakami. Na każdym polskim statku był holenderski szyper i motorzysta, także wszystkie wyższe stopnie załóg były obsadzone przez Holendrów².

W lutym 1938 r. powstało Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Korab” sp. z o.o. w Gdyni – pierwsze przedsiębiorstwo połowowe o wyłącznie polskim kapitale. Udziałowcami było siedmiu gdynian: Jerzy Byczkowski, Feliks Kollat, Borys Kiłaczycki, Paweł i Władysław Potoccy, Kazimierz Rothert i Henryk Żebrowski³.

„Pływałem na s/t «Korab IV». Był to nowo nabyty we Francji przed wojną trawler (około 450 t). Polski jeszcze nie widział. W 1939 r. wysłany zostałem jako szturman z częścią załogi do la Rochelle, by przyprowadzić do polskiej bazy rybackiej w Holandii tenże s/t «Korab IV». Po przyjeździe z Polski do Holandii dowiedziałem się, że statek jest już w Amsterdamie.

Wyszliśmy na pierwszy połów. Gdy łowiliśmy pod Heligolandem, wybuchła wojna. Po naszym powrocie do Amsterdamu Holendrzy statek zaarrestowali.

W Holandii przewidywano ofensywę niemiecką. Zaczęły się gorączkowe starania przez władze polskie, by pozostające w portach holenderskich polskie statki wysłać do Francji. Ze względów tak politycznych, jak i materialnych, a także ze względu na brak załóg, wyjście w morze wydawało się niemożliwe, tym bardziej, że Holendrzy wpakowali statki za śluzy. Zostało nam na burcie mało żywności. Brak też było paliwa, a uzupełnień nie było. Traciliśmy nadzieję.

Jakkolwiek po okresie przygnębienia los się uśmiechnął. Pewnego dnia przybył na statek ówczesny konsul RP komandor Wła-

dysław Kosianowski. Obiecał węgiel do bunkra, żywność i zaległe oraz przyszłe pobory. Obiecał także holenderskiego pilota do Hoek van Holland, a stamtąd francuskiego aż do Dunkierki. Pozostawał tylko problem załogi, którą mi konsul polecił skompletować.

Znalazło się dwóch studentów uniwersytetu, studiujących w Holandii, którym się też ziemia paliła pod nogami. Kolega Gąseci, studiujący zdaje się ekonomię, mianowany został kucharzem. Kolega (zdaje się) Jaroszyński ze studiów technicznych zszedł, jak na technika przystało, do maszyny. W ostatniej chwili upiło się palacza – Polaka z przycumowanego opodal statku panamskiego. Gdy wytrzeźwiał, zaawansował automatycznie na pierwszego inżyniera, bo choć szanghajowany, ale przyznał, że sobie w maszynie da radę. Natychmiast dostał przydomek «Sokole Oko», bo miał jedno nieco skośne.

Najcenniejszym nabytkiem był kol. Jurek Kraiński, student PSM na praktycznym pływaniu w połowach dalekomorskich. Widziałem się z nim ostatnio w Londynie w 1946 r. przed moim wyjazdem do Aberdeen, gdzie szkoliłem polskich zdemobilizowanych żołnierzy na rybaków w tamtejszej szkole połowów dalekomorskich. Podobno Kol. Kraiński stale jeszcze przebywa w Londynie.

Co do nieoficjalnego rejsu «Korabia IV» z Amsterdamu do Dunkierki to wywialiśmy bardzo ciemną nocą i bez świateł. Młody pilot holenderski poprowadził kanałami do Utrechtu. [...]

W Utrechcie zacumowaliśmy na kilka godzin [...]. Wypłaciłem zaliczki i pojechaliśmy do Rotterdamu, by kupić prowiant i coś do picia. Po powrocie do Hoek van Holland wzięliśmy jeszcze kilka ton węgla, bo nasz się kończył, no i w morze do Dunkierki.

Przez rejs żyło się przeważnie chlebem, serem i koniakiem. Ci, którzy przedtem na wodzie nie byli, po krótkim czasie przyszli do siebie, bo mówiąc prawdę, fali nie było.

Francuski pilot, staruszek, który jeszcze chodził, gdy jedną stopę za drugą ostrożnie stawiał, [...] nawigował na pamięć⁴.

I omal nie weszli na minę. Wspominał: „Koło Belgii było trochę podniecenia, bo brzegi były zaminowane, a pilot miał słaby wzrok i stale się pchał na piasek. Mimo

braku snu i spoczynku dostaliśmy się jakoś do Dunkierki. Pilot był wtedy na mostku i orientował mnie, jak sterować. Nigdy nie zapomnę chwil, gdy nagle pojawiła się przed nami motorówka francuskiej marynarki wojennej. Na dziobie stał matelot, który machał rękami, darł sobie włosy z głowy i wrzeszczał na całe gardło. Przez moment myślałem, że się tak szalenie cieszy z naszego przybycia i byłem dumny, że ten nasz mały i stary polski statek tak sobie Francuzi wysoko cenią. Potem ogarnęło mnie zwątpienie, bo kilka słów, które wiatr do nas przyniósł, nie wyglądały na komplementy. Okazało się, że trawler właśnie wchodził na pola minowe i wkrótce – Mon Dieu! – wyleci w powietrze.

Wobec takiego ultimatum zignorowałem instrukcje dzieciinnego pilota i przestałem telegraf do «Sokolego Oka» na stop i całą wstecz.

Po jakimś czasie doszliśmy do porozumienia z francuską motorówką. Okazało się, że wolne od min przejście wiedzie do portu zygzakiem i zmienia często kierunek. Prowadzeni przez motorówkę dotarliśmy wreszcie do portu⁵⁵.

Dzień później do Dunkierki dotarły także „dwie «Deltry» z siostrzanej firmy w Gdyni, które też się z Holandii wyrwały, i było dużo radości.

Teraz zaczęły się wlec długie dni. [...]

Pewnego dnia, tak jak w Holandii, przesunięto nas za trzecią śluzę do wewnętrznego portu. Teraz już wiedziałem, czego się spodziewać. Pocziwy stary konsul RP pan Roman Winiarz starał się nam pomagać i podtrzymywać na duchu, instynktownie jednak zdawaliśmy sobie sprawę z sytuacji i że nie wszystko się układa, jak powinno.

Dornierey już były kilka razy i zaminowały port z powietrza magnetycznymi minami. Mimo trałowania, wychodzące z portu statki wylatywały w powietrze. Przyszedł czas, że trzeba się było na serio zastanowić, jak się z tej letargicznej sytuacji wyrwać.

Zdecydowaliśmy się pojechać do ośrodka rekrutującego w Hazebroek i wstąpić do Polskich Sił Zbrojnych⁵⁶.

Wspominał Edward Mikeska: „Pamiętam jak dziś, gdy zjawił się nagle w schronisku Czerwonego Krzyża w Marsylii, po ucieczce z obozu w Szwajcarii w 1941 r. Miał tylko

koszulę i spodnie uszyte z brązowego koca. Zanim zdążyliśmy podrobić mu jakieś papiery, został zabrany na ulicy przez agentów Vichy. Siedział w prowizorycznym więzieniu, mieszczącym się po prostu w piwnicy jakiegoś dawnego składu. Trzymano tam motłoch niepotrzebnych i niewygodnych cudzoziemców – uciekinierów z Republikańskiej Hiszpanii, okupowanej Europy itp. Chodziłem tam codziennie z miską stawy, bo karmiono ich tylko raz dziennie wodnistą zupką.



Pewnej nocy Hiszpanie zrobili dziurę w murze i umknęli, co tylko pogorszyło warunki tym, co pozostali. Po kilku tygodniach, dzięki pomocy naszych organizacji, udało mu się wydostać na wolność. Zaopatrzony w fałszywe «Sauf Conduit» i inne podrobione szpargały, wyruszył «na Hiszpanię» i znów został schwytany przez policję Vichy koło Pau. Zabrano go do obozu koncentracyjnego w Gurs (Basses-Pyrénées), uciekł następnego wieczora i przekroczył granicę hiszpańską przez rzeczkę Irata, aby następnie poprzez Tolosę, San Sebastian i Pampelunę dotrzeć do Madrytu.

W Madrycie ambasadorem brytyjskim był sir Samuel Hoare. Stąd samochodem ze znakami dyplomatycznymi dotarł do granicy portugalskiej, do Guarda, gdzie kupił bilet do Oporto.



„Okólnik” 1998, nr 137, s. 9

Schwytany przez tajną policję, siedział w więzieniu w Guarda, a później w Villa Formosa. W Boże Narodzenie i Nowy Rok 1942/1943 odesłano go z powrotem do Hiszpanii, gdzie odsiedział dwa tygodnie w więzieniu w Ciudad Rodrigo, a potem pięć i pół miesiąca w więzieniu w Salamance. Z tego miasta odesłano go do obozu koncentracyjnego w Miranda del Ebro w prowincji Burgos. Było tam około 80 000 jeńców, wielu Polaków i uciekinierów z okupowanej Europy. Lądowanie aliantów w Afryce Północnej przekonało frankistów, że «d...a czerwona» i zaczęto szybciej zwalniać internowanych.

Romek dotarł po sześciu miesiącach do Gibraltaru poprzez Madryt i w końcu wylądował w Wielkiej Brytanii. Muszę wspomnieć, że, jak mi opowiadał, w 1937 r. zrobił trzy podróże do Republikańskiej Hiszpanii z bronią i amunicją z Polski, był nawet strzelcem przeciwlotniczym, ale nigdy nie miał okazji wypróbowania swej celności.

Po wylądowaniu na tej kępie ostatnich nadziei Romek poszedł pływać jako starszy marynarz na s/s «Chorzów». W 1943 r. pod jesień spotkaliśmy się znów w szkole morskiej w Londynie. Był tam na kursie szyprów aż do lipca 1944, kiedy to znów poszedł pływać na s/s «Chorzów» pod kpt. Abramowskim. Zdrowie nadwyrężone przejściami ostatnich lat dało znać o sobie i musiał odejść na leczenie w końcu listopada 1944 r.⁷⁷

Tak Roman Stamm wspominał pływanie na parowcu: „Gdy zamustrowałem, «Chorzów» liczył sobie zdaje się ok. 45 lat.

Pływałem na nim prawie do czasu, gdy się podczas sztormu rozsypał w Clyde Ports z ładunkiem węgla. [...]

[...] braliśmy wszystko od bananów, pomarańczy i mydła toaletowego do węgla, fosfatów i amunicji. Od konwojów stale odstawaliśmy, bo szybkość przy niezłej pogodzie ok. 6 węzłów, a maszyna stale nawalała i trzeba się było gdzieś na noc chronić.

Kol. Haduch [abs. z 1944], który był w maszynie, cuda wyczyniał, by się nie rozsypała w kawałki. Wobec takiego stanu rzeczy chodziliśmy przeważnie sami.

W początkach wojny «Chorzów» posiadał przeciwko atakom z powietrza piękny latawiec, zbudowany z bambusów i pergaminu. Podobno kiedyś, gdy «Chorzów» chodził na Islandię, były czynione próby, by latawiec ten używać, ale z braku sprzyjających wiatrów nie udało się utrzymać go w powietrzu. Wpakowany do magazynu tam już pozostał na zawsze.

Faktem jest także, że «Chorzów» posiadał jeszcze wtedy zestaw żagli jako napęd pomocniczy, lecz za mojej pamięci nigdy ich nie używano i razem z latawcem pleśniały w forpiku. Później dostaliśmy balon i pięciu brytyjskich gunnerów, a także 2 oerlikony za mostkiem, colty i hotchkissy przeciwlotnicze na rufie. Nawet steny leżały pod ręką.

Gunnerzy sobie «Chorzów» chwalili i tak się z załogą żyli, że zawsze się dla nich znalazły nadgodziny czy to za pomoc w kuchni, czy też na pokładzie, bo często załoga nie była kompletna i brak było rąk. Podczas postojów w porcie wychodzili na ląd zawsze razem z resztą załogi i wiele szklanic «bitteru» razem odpijaliśmy, bo znali w każdym porcie Wysp Brytyjskich najlepsze meliny.

Kapitanów się zmieniło za mojego pływania kilku. Kpt. Wiśniowski [abs. WN z 1928], po tym kapitanowie: Czesław Abramowski, Jerzy Nierojewski [abs. WN z 1933] i Borkowski – wg mojej książeczki żeglarskiej, którą jeszcze posiadam.

Bosmanów mieliśmy też dobrych. Jeden tylko nerwowo nie wytrzymał i pomalował statek na bojowe kolory R.N., gdyśmy leżeli podczas ciężkich nalotów bodajże w Cardiff, załadowani amunicją. Według jego własnego określenia «połamał linie kolorów», by Luftwaffe nas nie spostrzegła. Po powrocie kapitana z Londynu wywiązała się na temat

sztuki malarskiej ożywiona dyskusja, podczas której cytowano nawet Picassa jako autorytet. [...]

Żałoga, jak to bywa, często się zmieniała. Różne wyznania i narodowości. Mieliliśmy Izraelitę, który stale toczył wojnę z kucharzem, a gdy po powrocie z łądu był podпиты, to przysięgał, że kucharza tym razem na pewno zabije. Do zbrodni nigdy nie doszło, bo Izraelitę zabierałem do kubryku, a kucharz, który flegmatycznie czekał w drzwiach pentry z tasakiem w ręku, szedł sobie spać. Cóż dziwnego – weteran z Legii Cudzoziemskiej.

Liczba szczerów i karakonów była astronomiczna.

Co mnie dziwiło, to fakt, że w konwojach komodor często chciał żeglować na «Chorzowie»⁸.

W 1945 r. został zatrudniony w „stacji radiowej Rządu Rzeczypospolitej koło Londynu. Tragedię walczącej i ginącej Warszawy przeżył na falach eteru, utrzymując łączność z podziemiem w kraju. Od grudnia tego roku do lipca 1946 uczęszczał do szkoły radiowej i od października przejął kierownictwo ośrodka szkoleniowego dla rybaków dalekomorskich w Blair's koło Aberdeen. Wykładał tam dla byłych wojskowych polskich, którzy później poszli pływać na brytyjskich statkach rybackich»⁹.

Pogarszające się zdrowie, choroba płuc i surowe warunki klimatyczne zmusiły Romana Stamma do długiego pobytu w szpitalu w Aberdeen, z którego wyszedł po operacji odcięcia jednego płuca. Pracę znalazł jako ogrodnik. Przez blisko 15 lat żył w małej chatce, którą naprawił i przebudował wła-

snymi siłami w Blair's koło Aberdeen. Ożenił się ze Szkotką i miał córkę Marysię.

Przyjaciel kpt. Edward Mikeska napisał, że „powodem śmierci było schorzone serce i, jak sądzę, ponury szkocki klimat, na który w ostatnich latach bardzo narzekał w swoich listach”¹⁰.

„Romek zmarł w szpitalu w Aberdeen wieczorem 17 kwietnia br. W dniu zgonu przyjął św. sakrament. Zamówiłem w kościele Mariackim w Krakowie, przed ołtarzem Wita Stwosza, mszę św. – tak jak sobie tego życzył przed zgonem. Przybyła na nią pozostała w okolicy Krakowa rodzina. Pogoda była naprawdę szkocka, silna wichura z deszczem i gwałtowne szkwały, gnały nisko nawisłe chmurzyska nad ostrymi wierzchołkami starego kościoła”¹¹.

Kpt. Mikeska przyjechał do Gdyni w sierpniu 1978 r.: „Szedłem mołem Kościuszkowskim i ujrzałem szkolny statek rybołówstwa morskiego «Jan Turlejski», którego kapitanem jest wychowawca wielu młodych pokoleń, zasłużony pionier i kolega Romka Wiktor Gorządek [abs. z 1945]. Stałem przez chwilę, patrząc i chłonąc oczyma ten codzienny ruch pokładowy, rozgwar portu. Lekki wiatr od morza niósł ten bliżej nieokreślony zapach szerokich wód, jaki pamiętam jeszcze sprzed 1939 r. Minęło prawie 40 lat... Nagle jakbym usłyszał szept Romka: «idź, zawiadom Gorządką». Zeszedłem po trapie i pokazałem papiery wachtowemu. Chyba Wiktor już wie o jego śmierci. Po długim szukaniu natrafiłem na starego szypra w przedziale rufowym, wśród młodych wilczków zajętych czyszczeniem bulajów. Nic nie wiedział o śmierci Romka”¹².

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 4, Gdańsk 2002; londyńskie „Okólniki”.

1 Był to czas światowego kryzysu – zapoczątkowany krachem na nowojorskiej giełdzie w 1929 r.

2 Roman Stamm, *Zarys połowów dalekomorskich w przedwojennej Polsce*, „Okólnik” 1978, nr 135, s. 8-9.

3 *Korab. Towarzystwo Połowów Dalekomorskich sp. z o.o w Gdyni*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006, s. 354.

4 Roman W. Stamm, bez tytułu, „Okólnik” 1977, nr 133, s. 11-13.

5 Ibidem, s. 13.

6 Ibidem, s. 13-14.

7 *Roman Włodzimierz Stamm (in Memoriam 1914 – 1978)*, „Okólnik” 1978, nr 137, s. 9.

8 Roman W. Stamm, *Wspomnienia z „Chorzowa”*, „Okólnik” 1977, nr 134, s. 25-26.

9 *Roman Włodzimierz Stamm (in Memoriam 1914 – 1978)*, „Okólnik” 1978, nr 137, s. 9.

10 Ibidem.

11 Ibidem, s. 10.

12 Ibidem.