

Roman Budka

1902-1976

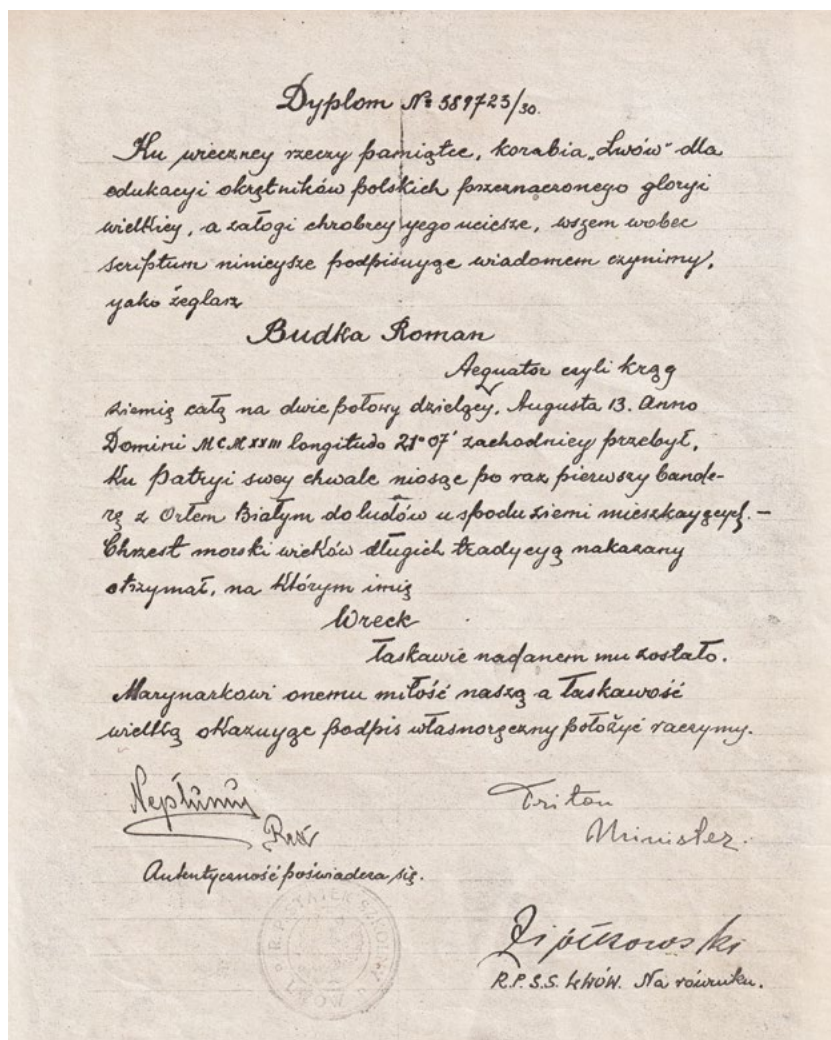
Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1925 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów, wykładowca.



Urodził się 4 sierpnia 1902 r. w Lipnie. „Pamiętam za czasów kandydackich, gdy nie było kapitana, na jabłko masztu, gdy statek stał w porcie, wchodzili parę razy Budka i Meissner”¹. W 1923 r. brał udział w rejsie „Lwowa” do Brazylii, a na równikowym chrcie morskim otrzymał uroczyste imię „Wreck” – „Wrak”². W rejsie powrotnym odbyły się zawody sportowe – i w biegu w workach zwy-

ciężył Roman Budka³. „Budka – przystojniak miał dobre serce i ujmujący sposób bycia”⁴ – przypominał kolegom z Koła Tczewiaków Stanisław Wojciechowski (abs. WM z 1923 r.).

Dyplom kpt. ż.w. Roman Budka otrzymał w 1933 r.⁵, ale już od 1931 r. był kapitanem pływającej stacji bunkrowej „Robur VII”⁶. Potem „dowodził «Roburem VI», chodzącym na trasie do Irlandii.



1 List Stanisława Wojciechowskiego z 13.02.1975, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2959, s. 4.

2 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 81.

3 Ibidem, s. 82.

4 List Stanisława Wojciechowskiego z Montrealu, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 237.

5 „Dziennik Bydgoski” 12.07.1933, nr 157, s. 4.

6 „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932, nr 145, s. 4.

7 Jerzy Miciński, op.cit., Gdańsk 1996, s. 285.

8 Ibidem.

Pewnego dnia «radiomarynarz» odebrał komunikat o pogodzie: zapowiadano nadejście huraganu. Dla nas nie było odwrotu – tylko sztormować! – relacjonował bosman. – Nikt nie przeczuwał zbliżającego się niebezpieczeństwa, a było bardzo blisko. Po południu fala uderzyła o mostek, zerwała prawe skrzydło i złamała kolumnę telegrafu do maszynowni. To mogło stać się naszą zgubą, ponieważ zerwanie telegrafu sprawiło, że samoczynnie dał «cała wstecz». Mechanik służbowy nie wiedząc, co się stało, polecenie wykonał⁷. Nie wiedział kapitan, że maszyna pracowała wstecz, dał rozkaz „cała naprzód”, „statek stracił sterowanie i obrócił się bokiem do fali. Wtedy duża fala uderzyła na nadbudówkę na rufie, zerwała pokrycie z szalup i zmyła wszystko, co się znajdowało w szalupach. Prócz tego zabrała cały zapas desek, trap i drabinę. Jedna z szalup, wybita z łożysk, kołysała się na żurawikach. Zostaliśmy pozbawieni sprzętu ratunkowego. Kilka drzwi do pomieszczeń zostało wybitych. Woda hulała w kabinach. Zaczęliśmy nadawać SOS z pozycją, jednak wkrótce zerwała się antena radiowa. Jedna z duńskich stacji radiowych odebrała nasze sygnały, a że nadawanie przerwano, zawiadomiono Gdynię o zatonięciu «Robura VI». Po pięciu dobach, licząc od Skagen, dopłynęliśmy do najbliższego portu angielskiego, aby usunąć powstałe szkody i uzupełnić braki. Ludność miasteczka przychodziła tłumnie oglądać «statek-widmo», jak nazywano «Robura VI». Dziwiono się, że w ogóle statek w takim stanie mógł się jeszcze utrzymać na morzu. Po uzupełnieniu przede wszystkim szalup ratunkowych i brezentów na ładowni oraz po wstawieniu brakujących drzwi do pomieszczeń udaliśmy się w dalszy rejs⁸.

Gdy w 1947 r. z Gdyni zabrano i przeniesiono do Szczecina Wydział Nawigacyjny PSM, mianowany dyrektorem PSM w Szczecinie dotychczasowy dyrektor PSM w Gdyni kpt. Konstanty Maciejewicz prowadził akcję werbunkową. Na listę przyszłego grona pedagogicznego wpisał m.in. kpt. Romana

Budkę⁹, który w latach 1948-1950 uczył tam eksploatacji statku. Tak swego wykładowcę wspominał kpt. ż.w. Eugeniusz A. Daszkowski (abs. WN z 1950 r.): „[...] był dla nas nieodściągłym marzeniem z czterema paskami kapitańskimi na rękawie. Do tego był absolutem pierwszej Szkoły Morskiej w Tczewie [...]. Przeżył wojenne konwoje i gdy pracował w PSM w Szczecinie, sam wtedy nie miał «prawa pływania». Mógł jedynie wykładać w Szkole Morskiej, wiedząc, że ponad połowa z nas też nie dostanie «prawa pływania», ale w końcu nadejdzie czas i morze będzie nasze. Przychodził na wykłady ze Szczecińskiej Agencji Morskiej, w której wtedy pracował. Był pełnym ewenementem pośród naszych wykładowców kapitanów. Gawędziarzem, który w tych trudnych latach wprowadzał zupełnie inną atmosferę, pełną luzu i swobody. Przychodził na wykłady z plikami różnych dokumentów statkowych i ładunkowych. Czasami w mundurze, a czasem po cywilnemu, kiedy w pośpiechu wpadał na zajęcia wprost z Agencji Morskiej. Łączył w ten sposób, z korzyścią dla nas, kapitańską wiedzę praktyczną z teorią i wspinał się znajomością wszystkich dokumentów ładunkowych i ubezpieczeniowych, co było najważniejsze przy eksploatacji statku. Wykładał też «wiedzę okrętową». Nadaliśmy mu przydomek «Sykatywa», gdyż w różnych wariantach i do wszystkiego sykatywa była potrzebna. Był średniego wzrostu, jego pomarszczona twarz z wesołymi oczami świadczyła, że dużo przeszedł w swoim życiu prób morskich i lądowych. Kapitan o gołęmbim sercu, dla którego oceny niedostateczne i dostateczne w ogóle nie wchodziły w rachubę. Dostawaliśmy lawinowo czwórki i piątki. Gdy inni wykładowcy mieli do niego pretensje, że nas rozpieszcza, miał jedną odpowiedź: – A co ja na to poradzę, jak oni tak dobrze się uczą? Dlatego kochaliśmy «Sykatywę», jego wykłady, podejście do nas i do życia. Jego wykłady zauroczyły nas jak «Baśnie z 1001 nocy». [...] Prowokowały przez nas do zwierzeń, żeglował wraz

9 Za: <https://koszur.net/index.php/kapitan-kapitanow-2/14-rozdzial-czternasty/>

10 <https://wyszkowiak.pl/index.php?cmd=aktualnosci&opt=pokaz&id=8462>

11 Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras, *Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011*, Gdynia 2011, s. 163.

z nami po sztormowych albo spokojnych wodach południowych Pacyfiku czy Atlantyku. [...] Opowiadał nam swoje trudne przeżycia i walkę o przetrwanie, wpajając w nas przekonanie, że tylko dobre przygotowanie do zawodu jest rękojmią powodzenia. [...] I my poważnie traktowaliśmy jego zajęcia, tak jak on nas. Czekaliśmy na jego wykłady z niecierpliwością, mając w zanadrzu dziesiątki pytań. Nie miał nam za złe, jeżeli nie wiązały się z planowanym tematem, ale z naszą obawą, czy w ogóle, w tym stalinowskim podejściu do nas przez ministerialne kadry, uda nam się pójść jego ciekawą drogą na morze. Pocieszał: – Wiem, wiem, kochani, o czym myślicie. Ja też teraz nie pływam, ale mam nadzieję, że powoli czas pracuje dla was i jeżeli nie zaraz, to za rok czy dwa spotkamy się wspólnie na morskim szlaku, a teraz się po prostu uczcie. Morze czeka na was cierpliwie. Miał rację. Musieliśmy czekać od 1950 r. aż do 1956 r., kiedy nam wreszcie dano prawo pływania i razem z kapitanem Romanem Budką mogliśmy morskie opowieści przeżywać naprawdę¹⁰. Kpt. Budka w 1953 r. opublikował książkę „Liny włókiennicze i ich zastosowanie na statkach handlowych”, będącą omówieniem okrętowych prac linowych, rodzajów lin oraz sposobów ich wyrobu, a także wykorzystywania odpadków.

W lipcu 1953 r., w związku z likwidacją (chwilową) szczecińskiej szkoły morskiej, egzaminy wstępne na tworzony ponownie Wydział Nawigacyjny odbyły się w Gdyni.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras, *Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011*, Gdynia 2011; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; „Dziennik Bydgoski” 1932, nr 145 i 1933, nr 157; korespondencja Tczewiaków w zbiorach Sali Tradycji UMG; <https://koszur.net/index.php/kapitan-kapitanow-2/14-rozdzial-czternasty/>; <https://wyszkowiak.pl/index.php?cmd=aktualnosci&opt=pokaz&id=8462>; <http://www.kapitanowie.ayz.pl/pdfy/Ocalic%20od%20zapomnienia.pdf>



Po 1956 r. odzyskał „prawo pływania”, a w 1958 r. został kapitanem nowego statku PLO m/s „Krynica” (chodzącego do portów wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej)¹¹.

Pod koniec listopada 1975 r. Helena Budka napisała w imieniu męża do Koła Tczewiaków, że „z powodu chorobliwie złego samopoczucia nie będzie mógł wziąć udziału w koleżeńskim obiedzie w dniu 9.12 ani w żadnym innym terminie”¹². Helena zmarła 24 grudnia 1975 r. Roman Budka w sierpniu 1976 r. zaginął w lesie, odnaleziony po dwóch tygodniach. Datę śmierci ustalono na 9 września. Pochowany jest na Cmentarzu Witomińskim.

W 2017 r. nieopłacany grób kpt. Budki został uratowany przed likwidacją dzięki staraniom kapitanów Romana Watrasa (abs. WN z 1951 r.) i Adama Skulskiego (abs. WN z 1954 r.), pomógł gdynianin Wiktor Czapp (abs. WN z 1953 r.) – prezes szczecińskiego Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, a także absolwenci PSM z Londynu oraz dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski, który dołożył brakującą sumę¹³.

Starszy brat Romana – Ludwik był inżynierem wydziału technicznego Urzędu Morskiego w Gdyni i wybitnym fachowcem. „W życiu prywatnym odznaczał się pięknym charakterem i wielką łagodnością”¹⁴ – napisał o nim w 1946 r. inż. Stanisław Hüchel. Zginął zamordowany przez Niemców w Piaśnicy 11 listopada 1939 r., dzieląc los dyrektora i kolegów z Urzędu Morskiego.

12 Karta pocztowa z 26.11.1975 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 155.

13 <http://www.kapitanowie.ayz.pl/pdfy/Ocalic%20od%20zapomnienia.pdf>

14 Hasło *Budka Ludwik*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.