

# MORZE ORG

NR 3/2023 (18-805) ● JESIEŃ 2023  
● CENA: 17,95 zł (w tym VAT 8%) ●



INDEXS: 437973  
ISSN 2657-7909 03  
9 772657 790009

# Morskie reparacje wojenne dla Polski *po II wojnie światowej*

Tekst: Darek „Chemik” Tustira

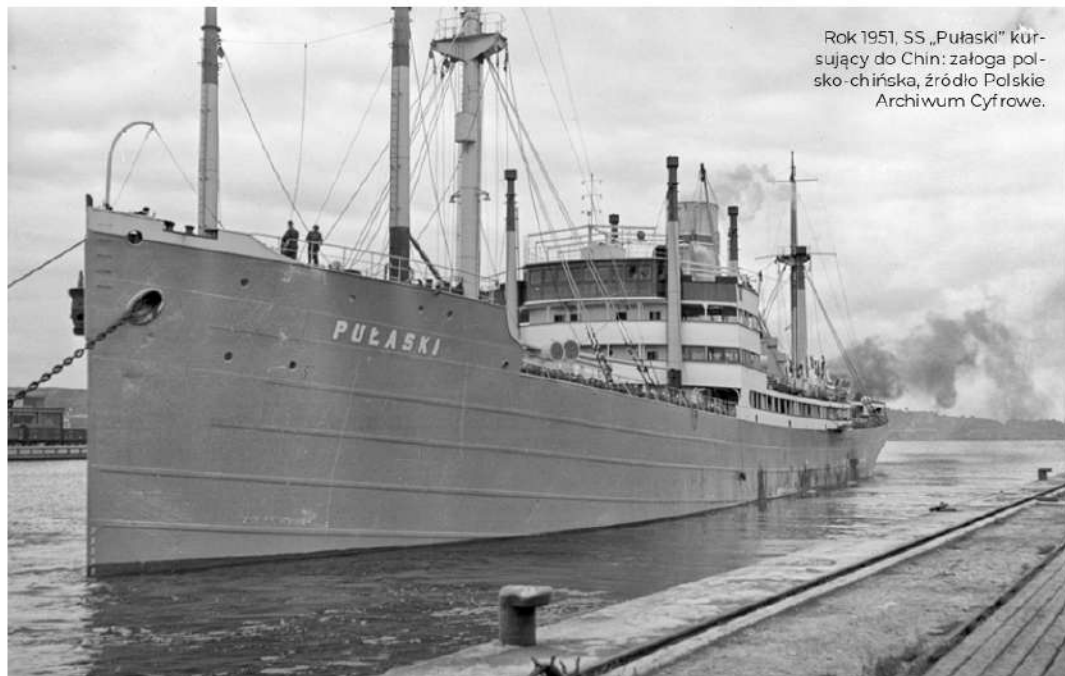
**W lipcu 1945 roku na Konferencji Poczdamskiej ustalono zasady podziału floty niemieckiej pomiędzy zwycięskie mocarstwa. Ustalono wówczas, iż Polska otrzyma reparacje wojenne z puli, jaką dostał Związek Sowiecki.**

Poniemieckich okrętów wojennych nie otrzymaliśmy, ponieważ ustalono ze Związkiem Sowieckim, że w zamian za sterane wojenną służbą jednostki Kriegsmarine, otrzymamy nowe okręty produkcji sowieckiej. Przekazanie 23 małych okrętów (9 tralowców renowych, 12 ścigaczy okrętów podwodnych i 2 kutrów torpedowych) ze składu Floty Bałtyckiej, uroczyste odbyło się podniesieniem polskiej bandery 5 kwietnia 1946 roku w porcie gdyńskim. Przez kolejne 10 lat były one trzonem naszej floty.

W ramach podziału niemieckiej floty handlowej wiosną 1947 roku otrzymaliśmy 15% tonażu przydzielonego Związkowi Sowieckiemu. Były to przeważnie statki, które zajęli Brytyjczycy i i które później przejęte zostały przez Sowieców. Otrzymaaliśmy osiemnaście statków morskich, jeden nieukończony kadłub oraz żelazobetonową lichtugę. Były to: statek pasażerski, trzy duże drobnicowce oceaniczne, trzy mniejsze drobnicowce plus nieukończony kadłub takowego, trzy masowce, zbiornikowiec, prom kolejowy, dwa statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej, trzy holowniki i lichtuga.

Pomimo nie najlepszego stanu technicznego stanowiły one istotny zastrzyk tonażowy dla uszczupłej wojennymi stratami floty handlowej. Dla naszych marynarzy często stanowiły nowinki techniczne: „Pułaski” był pierwszym w naszej flocie turbinowcem, „Karpaty” pierwszym zbiornikowcem, „Kościszko” pierwszym statkiem przystosowanym do transportu ciężkich ładunków jednostkowych (np. lokomotyw), „Kopernik” pierwszym naszym promem kolejowym, a „Kolno” był nowoczesnym masowcem, który zainspirował naszych projektantów.

Choć stanowiły niepełną rekompensatę wojennych strat, spełniły ważną funkcję w odbudowie i rozwoju naszej gospodarki morskiej. Poniżej przedstawiam pierwszy z tego grona, drobnicowiec „Pułaski”, pierwszy statek przekazany w eksploatację „Chipolbrokowi”, jeszcze przed oficjalnym powstaniem tej jedynej polsko-chińskiej spółki.



Rok 1951, SS „Pułaski” kursujący do Chin: załoga polsko-chińska, źródło: Polskie Archiwum Cyfrowe.

- TS/S **PUŁASKI**, drobnicowiec (studniowiec), *Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg (Niemcy)*, nr budowy 372
- położenie stępki I poł. 1927, wodowany 24 XI 1927, ukończony 15 III 1928, w eksploatacji 11 IV 1928
- jednostka bliźniacza: **Höchst** (wodowany 31 VII 1927)
- **LR 528682** (od 1962) ---> od I poł. 1969: **LR (IMO) 5286829; PRS 11008**; sygnał wywoławczy **RCPV** ---> od 1934: **DHPA** (do II 1946) ---> od V 1947: **SPEC**
- charakterystyka IV 1928: 6855 BRT, 3996 NRT, 9570 DWT; 147,8 (całk.)/140,88 (rej.)×18,63×8,55 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 2 pokłady,
- 6 ładowni, pojemność całkowita ładowni 15763 m<sup>3</sup>, pojemność całkowita komór chłodniczych 2604 m<sup>3</sup>; 2 turbiny parowe AEG, moc 5400 KM; 5 kotłów szkockich, zasobnie paliwowe 1027 ton węgla; 13,5 węzła, 1 śruba, 1 ster; załoga 62 ludzi
- charakterystyka X 1940: wyporność 12500 ton; 147,8 (całk.)/140,88 (rej.)×18,63×8,55 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 2 pokłady, 6 ładowni,
- pojemność całkowita ładowni 15763 m<sup>3</sup>, pojemność całkowita komór chłodniczych 2604 m<sup>3</sup>; 2 turbiny parowe AEG, moc 5400 KM; 5 kotłów szkockich, zasobnie paliwowe 1027 ton węgla; 13,5 węzła, 1 śruba, 1 ster, zasięg 14100 Mm/14 w z zapasem 3275 ton węgla; załoga 61 ludzi
- charakterystyka I 1958: 7083 BRT, 4274 NRT, 10105 DWT; 147,52 (całk.)/140,91 (rej.)×18,64×7,98 m, głębokość 8,58 m, wysokość boczna 9,21 m;
- kadłub stalowy, nitowano-spawany, 2 pokłady, pokład dziobowy 14,93 m; 6

- ładowni, pojemność całkowita ładowni: dla ziarna 17315 m<sup>3</sup>, dla bali 15574 m<sup>3</sup>; pojemność ładowni: nr 1 – 3063/2734 m<sup>3</sup>, nr 2 – 3770/3613 m<sup>3</sup>; nr 3 – 3328/3057 m<sup>3</sup>; nr 4 – 1719/1530 m<sup>3</sup>; nr 5 – 3760/3330 m<sup>3</sup>; nr 6 – 1493/1298 m<sup>3</sup>; wymiary luków ładunkowych: nr 1 – 7,70×5,49 m; nr 2 – 11,20×5,49 m; nr 3 – 6,30×6,10 m; nr 4 – 7,00×5,49 m; nr 5 – 7,00×5,49 m; nr 6 – 6,30×5,49 m; urządzenia przeładunkowe: 1 bóm 40-tonowy, 1 bóm 15-tonowy, 16 bómów 5-tonowych, 4 bomy 2-tonowe, 20 wind ładunkowych; 2 turbiny parowe AEG Victory 1526 I, rok produkcji 1927, miejsce produkcji Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin-Moabit (Niemcy), nry turbin 20814, 20815, moc 5400 KM; 5 kotłów szkockich, rok produkcji 1928, miejsce produkcji Flensburger Schiffsbau Gesellschaft Flensburg (Niemcy), nry kotłów 1103, 1104, 1105, 1106, 1107; 13 węzłów, zbiorniki paliwowe 2065 ton oleju napędowego, zbiorniki balastowe
- 1350 ton; zużycie paliwa 54 tony/dobę, 1 śruba, 1 ster; załoga ok. 65 ludzi, 12 pasażerów
- charakterystyka IV 1960: 9121 BRT, 4561 NRT; 147,82 (całk.)/140,91 (rej.)×18,64×7,98 m, głębokość 10,90 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,
- 3 pokłady, 6 ładowni; urządzenia przeładunkowe: 1 bóm 40-tonowy, 1 bóm 15-tonowy, 16 bómów 5-tonowych, 4 bomy 2-tonowe, 20 wind ładunkowych; 2 turbiny parowe AEG Victory 1526 I, rok produkcji 1927, miejsce produkcji Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin-Moabit (Niemcy), nry turbin 20814, 20815, moc 5400 KM; 5 kotłów szkockich, rok produkcji 1928, miejsce produkcji Flensburger Schiffsbau Gesellschaft Flensburg (Niemcy), nry

- kotłów 1103, 1104, 1105, 1106, 1107; 13 węzłów, zbiorniki paliwowe 1140 ton oleju napędowego i 1250 ton oleju opałowego, zbiorniki wody 1600 ton, zużycie paliwa 54 tony/dobę, 1 śruba, 1 ster; załoga ok. 240 ludzi
- I poł. 1927: położenie stępki
- 24 XI 1927: wodowany dla *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft* z siedzibą w Hamburgu
- **UWAGA:** armator używał także nazw: *HAPAG* i *Hamburg-Amerika Line*
- 15 III 1928: **Leuna** (*Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft; Hamburg*), bandera niemiecka
- 11 IV 1928: rozpoczął dziewiczą podróż na linii do Australii
- 14 X 1938: pływał na linii Hamburg-Sydney-Adelaide
- 12 VIII 1939: wyszedł z Lizbony do Adelaide
- 25 VIII 1939: znajdując się na trawersie Wysp Zielonego Przylądka, odebrał sygnał QWA 7, będący rozkazem powrotu do Niemiec
- 22 IX 1939: zawiął do Kilonii (via Harstad i Kopervik)
- 08 III 1940: transportowiec **Leuna** (**właściciel:** *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft*; **użytkownik:** *Kriegsmarine; Hamburg*), bandera niemiecka
- zmobilizowany, przydzielony do *KMD-Hamburg* w związku z planowanym wykorzystaniem go w charakterze transportowca w zajęciu Norwegii (Operacja „Weserübung”)
- 18 III 1940: transportowiec **Leuna** (**właściciel:** *Deutsche Reederei GmbH*; **użytkownik:** *Kriegsmarine; Hamburg*), bandera niemiecka
- **UWAGA:** zmiana właściciela została dokonana na polecenie władz, niektóre źródła podają jako właściciela Ham-

- burger Reederei GmbH z Hamburga
- 8 IV 1940: cumował w Kilonii, wieczorem rozpoczęło zaokrętowanie wojsk i sprzętu
- 9 IV 1940: w towarzystwie transportowców „Buenos Aires” i „Entrerios” wyszedł z Kilonii do Korsbr
- 14 IV 1940 godz. 20:00: wraz z transportowcem „Buenos Aires” wyszedł ze Szczecina do Kopenhagi z ładunkiem dla Luftwaffe
- 18 IV 1940: wraz z transportowcem „Buenos Aires” przewiózł trzy ciężkie czołgi PzKpfw NbFz z Kilonii via Kopenhaga do Oslo
- czołgi stanowiły wyposażenie plutonu czołgów ciężkich ze składu 3. Kompanie/Panzer Abteilung z.b.V 40, na pokładzie znalazł się również MG-Battalion 13
- 19 IV 1940: wyładunek wojsk w Oslo
- 20 IV 1940: wyszedł z Oslo
- 28 IV 1940: w rejsie do Oslo
- 2 V 1940 godz. 21:40: na wschód od latarni Halsbarre, wchodzi w skład formującego się konwoju do Oslo
- poza „Leuna” były to transportowce „Campinas”, „Cordoba” i „Hans Rickmers” oraz eskortujące torpedowce „Falke”, „Jaguar”, „T107”, „T110”, „T151”, „T153” i eskortowce „F5”, „FB”
- 3 V 1940 godz. 01:52: konwój zakotwił na redzie Fredrikshavn
- 3 V 1940 godz. 04:45: konwój wyruszył w dalszą drogę
- 3 V 1940 godz. 20:43: konwój przeszedł obok wraku krążownika „Blücher”
- 3 V 1940 godz. 21:00: konwój został rozwiązany
- 21 V 1940: zwrócony, **Leuna** (Deutsche Reederei GmbH, Hamburg), bandera niemiecka
- 27 IX 1940: chłodniowiec **Leuna** (Kriegsmarine; Hamburg), bandera niemiecka
- zarekwirowany, przydzielony do AOK Norwegen, zatrudniony przy transporcie żywności do niemieckich garnizonów w Norwegii
- 22 XI 1941 godz. 05:30: wraz ze zbiornikowcem „Südmeer” wyszedł z Kristiansandu, obierając kurs na zachód
- 5 XII 1941: płynąc w konwoju wraz ze statkiem „Feodosia” w eskorcie trałowców „M 17” i „M 30”, został bezskutecznie zaatakowany salwą czterech torped przez sowiecki okręt podwodny „D-3”
- 2 VI 1942: wyszedł w konwoju z Kirkenes do Tromsø, gdzie zawiął następnego dnia
- w składzie konwoju były też transportowce „Tijuca” i „Cerdmoor” oraz eskorta „Schiff 24”, „UJ 1105”, „UJ 1106”, „V5905”, „V6108” i „V6109”
- „Leuna” został bezskutecznie zaatakowany salwą dwóch torped przez sowiecki okręt podwodny „Szcz-402”
- 22 V 1943: wyszedł z Rorvik w konwoju w kierunku północnym
- 26 VII 1943: osiadł rufą na dnie w Rosshafen po trafieniu bombą lotniczą w rufę, w czasie trzeciego wielkiego nalotu Bomber Command na Hamburg
- 18 IX 1943: podniesiony
- 23 XI 1943: wprowadzony na dok w Howaldt Werke w Kilonii, w celu naprawy poważnego uszkodzenia dna
- pocz. IX 1944: zakończenie naprawy
- 9 IX 1944: zwrócony, **Leuna** (Deutsche Reederei GmbH, Hamburg), bandera niemiecka
- 19 X 1944: zwrócony, **Leuna** (Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft; Hamburg), bandera niemiecka



Rok 1968, SS „Pułaski” cumujący do nabrzeża, źródło: Polskie Archiwum Cyfrowe.

- 3 XII 1944: w trakcie rejsu do Narviku do Holteau, został osadzony na dnie w Zatoce Kilońskiej, w wyniku kolizji z wrakiem statku HANAU
- 5 XII 1944: po odpompowaniu wody, odzyskał pływalność, miał poważne uszkodzenia dna
- 23 III 1945: w rejonie Aalesund wszedł na mieliznę, z której uwinął się samodzielnie.
- 9 V 1945: stał w Trondheim/Lodingen z ładunkiem pojazdów (z nienaprawionymi uszkodzeniami dna, odniezionymi 3 XII 1944)
- przejęty przez Brytyjczyków, lecz nie wprowadzony do służby z powodu dużych uszkodzeń
- pocz. 1946(?): przyznany Związkowi Sowieckiemu jako reparacje wojenne, w ramach podziału tonażu floty niemieckiej
- 21 II 1946: przekazany Związkowi Sowieckiemu w Hamburgu
- skierowany do stoczni w celu remontu uszkodzeń dna
- 14 VI 1946: **Козьма Минин (Козьма Минин)** [Черноморское гражданское морское пароходство (Черноморское гражданское морское пароходство); Odessa], bandera sowiecka
- IX 1946: w ramach drugiego podziału tonażu floty niemieckiej przyznany Polsce jako reparacje wojenne
- 10 III 1947: **Козьма Минин (Козьма Минин)** [Baltiyskoye grazhdanskoye morskoye parokhodstvo (Baltiyskoye grazhdanskoye morskoye parokhodstvo); Leningrad], bandera sowiecka
- rozporządzeniem MMF SSSR nr 68 z 1947 roku o wykreśleniu ze składu floty ChCMP
- 10 V 1947: **Pułaski** (Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A.; Gdynia)
- IX 1947: przybył po raz pierwszy do Gdyni
- 1948: modernizacja w stoczni Mercantile Marine Engineering & Graving Dock Co w Antwerpii (Belgia)
- zmiana opalenia kotłów z węgla na olej napędowy;
- I 1949: kolizja na Składzie z holenderskim statkiem „Lisserkerk” (1 ofiara śmiertelna wśród załogi)
- poł. 1949: pływał na linii południowo-amerykańskiej
- 11 1950: **Pułaski** (Żegluga Polska S.A.; Gdynia)
- 5 X 1950: wypłynął w rejs do Chin
- rozpoczęcie obsługi linii chińskiej
- 2 I 1951: **Pułaski** (Polskie Linie Oceaniczne; Gdynia)
- 17 III 1951: **Pułaski (właściciel: Polskie Linie Oceaniczne; użytkownik: Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych „Chipolbrok”; Gdynia)**
- 10 II 1956: w rejonie Redłowa, zepchnięty przez lody na wrak barki
- próba ściągnięcia przez holowniki „Bawół” i „Wiktor” nie powiodła się, w dniu powstała metrowa wyrwa, powodując zagrożenie zatonięciem
- 14 II 1956 godz. 10:45: po uprzednim uszczelnieniu kadłuba, ściągnięty z wraku przez holowniki „Bawół”, „Centaur” i „Herkules”
- przeholowany do portu gdyńskiego
- 14 II 1956 godz. 20:00: zacumował przy Nabrzeżu Holenderskim
- 1958: pływał na linii dalekowschodniej (była to dawna linia chińska)
- III 1959: **Pułaski** (Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)
- wiosna 1959: 1. etap przebudowy na statek-bazę rybacką w Gdańskiej Stoczni Remontowej
- wbudowano trzeci pokład
- 18 VII 1959: **Pułaski** (Dalekomorskie Bazy Rybackie; Szczecin)
- 28 VII 1959: wyjście w pierwszy rejs na łowiska na Morzu Północnym
- zima 1959/60: 2. etap przebudowy na statek-bazę rybacką w Gdańskiej Stoczni Remontowej
- 1965: stanowił bazę połowową dla floty „ptaszków” PPDUR „Gryf”
- 1968: wycofany z eksploatacji
- I poł. 1969: opuszczony statek, omal nie zatonał przy nabrzeżu w Szczecinie
- VI 1969(?): rozpoczęcie cięcia na złom w Gdańskiej Stoczni Remontowej
- IV 1970: zakończenie złomowania

#### Źródła:

- Abert H.-J. Die Deutche Handels-Marine 1870-2000, wydane nakładem autora, 2000
- Adamczyk K., Drzemczewski J., Huras B. Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011, Pomorska Oficyna Wydawnicza-Reklamowa „Porta Mare”, Gdynia 2012, ISBN 978-83-63022-32-8
- Blady W. Polska Flota Rybacka w latach 1921-2001, Pomorski Instytut Rybacki, Gdynia 2002, ISBN 83-908885-9-9
- Borysewicz J. Chiński rejs „Pułaskiego” w Morze. Ilustrowane pismo Ligi Morskiej nr 4 (245)/1951, P.P.W., „Wydawnictwa Morskie”, Gdańsk 1951

- Drzemczewski J. Chipolbrok 1951-2011, Pomorska Oficyna Wydawnicza-Reklamowa „Porta Mare”, Gdynia 2011, ISBN 978-83-63022-28-1
- Gralak Z. Pod Redłowym tonie „Pułaski” w Miesięcznik Morze nr 4 (305)/1956, P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1956
- Gröner E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 4: Hilfsschiffe I. Werkstattschiffe, Tender und Begleitschiffe, Tanker und Versorger, Bernard und Graefe Verlag, Koblenz 1986, ISBN 3-7637-4803-2
- Haws D. Merchant fleets in profile vol. 4. The Ships of the Hamburg America, Adler and Carr lines, Patrick Stephens Limited, Cambridge 1980, ISBN 0-85059-397-2
- Kludas A., Bischoff H. Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Band 3: 1927-1970, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1981
- Krynicky M. Struktura polskiej floty handlowej w Morze Marynarz Polski nr 1/1948, P.P. Wydawnictwa „Prasa Wojskowa”, Warszawa 1948
- Krynicky M. Współczesne statki morskie, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1956
- Miciński J., Kolicki S. Pod polską banderą. Seria Biblioteka Miesięcznika Morze tom 2, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962
- Miciński J. Polska flota handlowa w Morze Marynarz Polski nr 6-7/1949, P.P. Wydawnictwa „Prasa Wojskowa”, Warszawa 1949
- Miciński J. Spod niemieckiej pod polską banderą w Miesięcznik Morze nr 7 (653)/1985, Krajowe Wydawnictwo Czasopism RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Warszawa 1985
- Na morskim horyzoncie w Młody Żeglarsz nr 3-4/1951, Państwowe Centrum Wyszkołenia Morskiego, Gdynia 1951
- Podzwonne dla „Pułaskiego” w Archiwum Neptuna w Miesięcznik Morze nr 10 (479)/1970, Wydawnictwo Czasopism RSW „Prasa”, Warszawa 1970
- Polska Flota Handlowa część 9 w Miesięcznik Morze nr 7 (296)/1955, P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1955
- Poznaj jednostki naszej floty handlowej (6) w Archiwum Neptuna w Morze. Morski miesięcznik LPZ nr 9 (274)/1953, P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1953
- Przejmowanie polnieckich statków morskich zakończone w Morze. Miesięcznik Ligi Morskiej nr 11 (204)/1947, Liga Morska, Warszawa 1947
- Pyrczak A. Polskie linie żeglugowe w Miesięcznik Morze nr 1 (338)/1959, P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1959
- Register of Ships 1930-31 do 1970-71, Lloyd's Register of Shipping, London 1930-1970
- Rejestr 1957-58 do 1970/, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1958-1970
- Statki handlowe pod polską banderą (wg stanu na 1 stycznia 1959) w Miesięcznik Morze nr 1 (338)/1959, P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1959
- Trifonov Yu.N., Parolov I V Morskoy flot SSSR. Trafeli i reparatsii. Chast' II. German-skiye sukhogruznyye i nalivnyye suda (Morskoy flot CCCP. Trofei i reparatsii. Chast' II. German-skiye sukhogruznyye i nalivnyye suda), Tipografiya «Aksent», Moskwa – Archangielsk 2013
- Wadowski J. „Gryf” zbliża się do celu w Miesięcznik Morze nr 1 (422)/1966, P.P. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966 ●

<https://fleetphoto.ru/vessel/89614/>  
<https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/weseruebung/beschreibung.php>  
<http://www.miramarshipindex.org.nz>  
<http://www.schiff-maksim.de/leuna.htm>