

MAMERT STANKIEWICZ



ur. 22 stycznia 1889, Mitawa

zm. 26 listopada 1939, Morze Północne, pokład niszczyciela HMS *Valorous*

absolwent Morskiego Korpusu Kadetów w Sankt-Petersburgu
oficer Marynarki Wojennej Imperium Rosyjskiego

kapitan Polskiej Marynarki Handlowej
wykładowca Szkoły Morskiej w Tczewie
i Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu

żołnierz Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w randze dowódcy okrętu

kawaler orderu *Polonia Restituta*

kawaler orderu *Virtuti Militari* V klasy

odznaczony brytyjskim D.S.C. (*Distinguished Service Cross*, Krzyż za Wybitną Służbę)

1889, 22 stycznia – w Mitawie koło Rygi (wówczas w granicach Imperium Rosyjskiego, dziś Łotwy) urodził się Mamert Aleksander Stankiewicz. Był jednym z sześciorga dzieci (czterech synów i dwie córki) Aleksandra Stankiewicza h. Mogiła i Wiktorii z Rutkiewiczów. *Rodzina nasza pochodzi z województwa wileńskiego, po ojcu z powiatu brastawskiego, po matce z dzisieńskiego.*¹

Pierwsze stopnie wykształcenia zdobył w Mitawie.

¹ Stankiewicz, Mamert. *Z floty carskiej do polskiej*. Warszawa, Iskry 2007, str. 27.

1903 – Mamert Stankiewicz wstępuje do Morskiego Korpusu Kadetów² w Sankt Petersburgu.

Pisze o tym później: *Jak w domu, tak podczas naszych pobytów na wakacjach na wsi wpajano w nas ducha polskiego i uświadamiano że jesteśmy poddanymi państwa zaborczego i ciemnocywilizacyjnego. Większość moich kolegów szkolnych Polaków zamierzała się poświęcić zawodom wolnym. Idąc do Korpusu Morskiego, wiedziałem, że popełniam jakby sprzeniewierzenie sprawie swego narodu i uczucia tego nie pozbyłem się nigdy. Niemniej, mimo wszystkich tych okoliczności, miałem mocne i zdecydowane pragnienie poświęcić się służbie morskiej, a także pomóc rodzicom. [...] Na szlify oficerskie spoglądano niechętnie a nawet wrogo, nie tylko w społeczeństwie polskim, lecz również i rosyjskim. Jako urodzonemu w Mitawie przysługiwało mi prawo zapisania się na studia w Politechnice Ryskiej. [...] Przykro mi też było, że pozostając w Korpusie, a więc decydując się obrać karierę wojskową, ściągam na siebie niechęć wielu osób, które dotąd odnosiły się do mnie z sympatią. [...] Zdecydowała jednak chęć pozostania w Korpusie i kariery na morzu. Nie miałem zapatu do inżynierii, natomiast już w wieku 8 lat marzyłem o morzu [...] W ciągu dalszych moich studiów, w ciągu służby i następnie w ciągu rozmaitych przeżyć w życiu nieraz wspominałem tę trudną i odpowiedzialną chwilę mego życia, ale nie pożałowałem nigdy. Marzenia się spełniły, ale też mi się zdaje, jakbym spełnił jakiś nakazany obowiązek.*³

1909 – kończy naukę w Morskim Korpusie Kadetów ze stopniem gardemaryna okrętowego⁴. Szkołę tę ukończyli również jego dwaj bracia: Jan (w tymże roku 1909) i Roman (1917)⁵.

² Morski Korpus Kadetów im. Piotra I Wielkiego; ros. Морской кадетский корпус им. Петра Великого

³ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 44, 78-79.

⁴ ros. Корабельный гардемарин

⁵ **Jan Stankiewicz** (1888-02-10 – 1949-07-29): rozpoczął naukę w Korpusie Kadetów w Pskowie, przeniósł się jednak do Petersburga i ukończył tamtejszy Morski Korpus Kadetów (1909) ze stopniem gardemaryna okrętowego. 1910 – promowany na miczmana (wówczas najniższy stopień oficerski rosyjskiej marynarki wojennej) ze złotą odznaką. Służył na okrętach 1 Dywizji Floty Bałtyckiej. 1913 – wyróżniony medalem pamiątkowym z okazji 300-lecia panowania dynastii Romanowych. 1913-12-06 – awansowany na stopień porucznika. 1915-01 – mianowany oficerem nawigacyjnym dywizjonu okrętów minowych. 1915 – wyróżniony medalem pamiątkowym z okazji 200. rocznicy zwycięstwa w bitwie pod Hanko. 1916-01-18 – odznaczony orderem św. Stanisława 3 klasy z mieczami i kokardą. Powrócił do Polski w 1918 roku. Pracował w dyplomacji: 1920-08 – uczestniczył w konferencji państw bałtyckich w Bulduri (Łotwa), 1920 – brał udział w ryskich rokowaniach pokojowych, kończących wojnę polsko-bolszewicką. 1921 – zostaje *attaché* morskim przy poselstwie RP w Rydze, a następnie w Moskwie. W kwietniu 1922 – rozpoczyna służbę w Marynarce Wojennej w stopniu komandora-porucznika: dowodził m.in. Dywizjonem Torpedowców i Dywizjonem Minowców, był kapitanem ORP *Wilia* i kanonierek OORP *Generał Haller* i *Komendant Piłsudski*, był sztabowym inspektorem Floty Rzeszy. W latach 30-tych przechodzi na wczesną emeryturę wojskową i pracuje jako dowódca transatlantyków w GAL. Podczas wojny m.in. dowodził okrętami w konwojach atlantyckich. Po wojnie osiadł w Somerset West, RPA (50 km E od Capetown), dokąd w 1946 dotarła jego żona Irena i syn Andrzej.

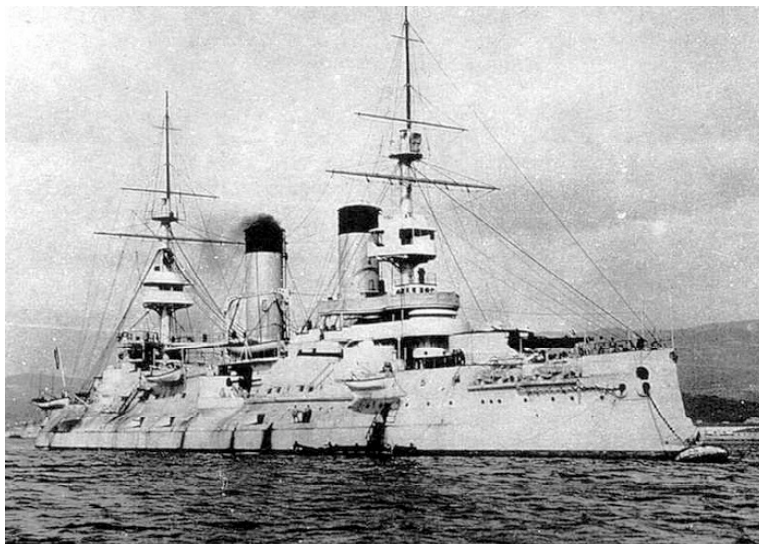
Pamiętnik Jana Stankiewicza wydany został jako: Potykanowicz-Suda, Lidia i Marcin Westphal. *Śladami ludzi morza: Jan Stankiewicz – kapitan żeglugi wielkiej*. Skarby gdańskiego archiwum. Gdańsk: Archiwum Państwowe, Wyd. FINNA 2008. Recenzję tego wydawnictwa zamieszczamy osobno (patrz: Jednacz, Jędrzej – „Śladami ludzi morza – Jan Stankiewicz”. *Recenzja*). Do pamiętnika odwołuje się także artykuł Doroty Abramowicz „Znaczący Kapitan i jego bracia”, *Dziennik Bałtycki*, 2008-02-29 (również zamieszczamy go osobno).

Roman Stankiewicz (1898-1940): 1917 – ukończył Morski Korpus Kadetów ze stopniem gardemaryna okrętowego.

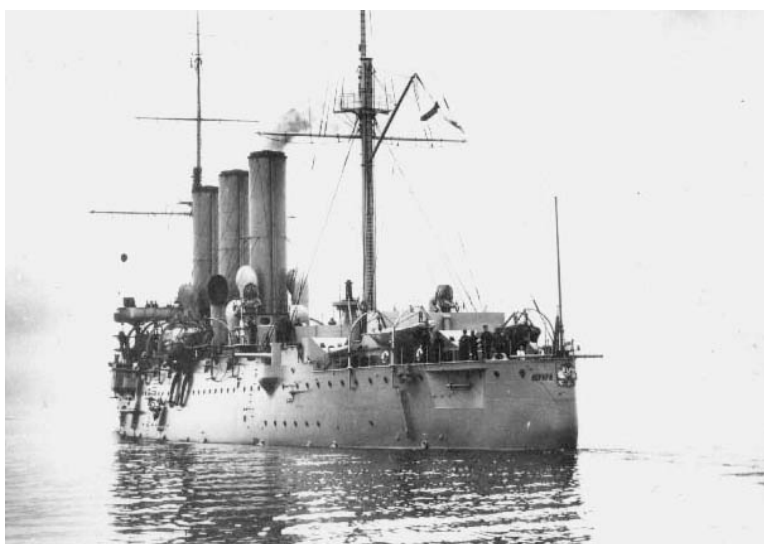
Komandor-porucznik w polskiej Marynarce Wojennej. Podczas II w.ś. dowodził okrętem patrolowym *Medoc*. 1940-11-26 – zginął w Kanale La Manche, na wysokości Rame Head, po trafieniu i zatopieniu *Medoca* lotniczą torpedą.

Najmłodszy z braci, **Aleksander Stankiewicz**, po roku 1918, również znalazł się w Polsce, walczył w wojnie polsko-bolszewickiej, w Wojsku Polskim był kapitanem w pułku saperów. Zmarł przed II w.ś.

1909-1910 – 9-miesięczna praktyka morska gardemarynow. Mamert Stankiewicz odbył ją na Bałtyku, na pancerniku *Cesariewicz*⁶ i na krążowniku *Aurora*⁷ w rejsie wokół Morza Śródziemnego.



Pancernik *Cesariewicz*



Krążownik *Aurora*, 1910.

⁶ Pancernik *Cesariewicz* (Цесаревич): miejsce i lata budowy: stocznia Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée à la Seine, La Seyne-sur-Mer/Toulon, 1899-1901; w składzie floty Imperium Rosyjskiego od 1903. Prototyp pancerników typu Borodino (5 jednostek). Wyporność standardowa: 12 915 t, bojowa: 13 100 t; dł. 118,5 m; szer. 23,2 m; zan. 7,93 m; napęd: 2 silniki parowe, mocy 16 300 KM, 2 śruby, zapas węgla: 1300 t; pr. 18 w, zasięg: 5500 Mm (10 w); załoga: 28 oficerów, 746 marynarzy. Pancernik: burt – 247 mm, pokładu – 57 mm, wież i stan. dowodz. – 254 mm. Uzbrojenie: 4 działa 305 mm, 12 – 152 mm, 20 – 75 mm, 20 – 47 mm, 2 – 37 mm oraz 4 wyrzutnie torped. Brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej (1904-1905) i – mimo uszkodzeń – przetrwał. Uczestniczył w I w.ś. Złomowany w 1925.

⁷ Krążownik *Aurora* (Аврора): miejsce i lata budowy: stocznia Stocznia Admiralicji, St. Petersburg, 1896-1900. Wyporność standardowa: 6731 t, bojowa: 7010 t; dł. 123,7 m; szer. 16,8 m; zan. 6,7 m; napęd: 3 silniki parowe, moc 11 970 KM, 2 śruby; pr. 19,2 w, zasięg: 4000 Mm (10 w). Załoga: 570. Pancernik: burt – 76-155 mm, pokładu – 51-76 mm, stan. dowodz. – 152 mm. Uzbrojenie: 8 dział 152 mm, 24 – 75 mm, 8 – 37 mm oraz 3 wyrzutnie torped. Brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej (1904-1905) i – mimo uszkodzeń – przetrwał. Uczestniczył w I w.ś. Wycofany ze sł. 1948. Okręt-muzeum na Newie w Sankt Petersburgu. Słynny z wyrzutu, który rozpoczął rewolucję bolszewicką w 1917. (*Już z „Aurory” wyrzwał padł, / odegrzniał pokoleniom / na całą Rosję, cały świat: / Zwycięstwo! Wolność! LENIN!* – Władysław Broniewski)

1909, grudzień – Mamert Stankiewicz zostaje czasowo przeniesiony z *Aurory* na krążownik *Bogatyr*; tam wchodzi w skład warty honorowej przy transportowanej do Sewastopola trumnie z ciałem wielkiego księcia Michała Mikołajewicza Romanowa⁸.

1910 – Awans na stopień oficerski. Po promocji, już jako miczman, wybiera przydział do Floty Bałtyckiej⁹.

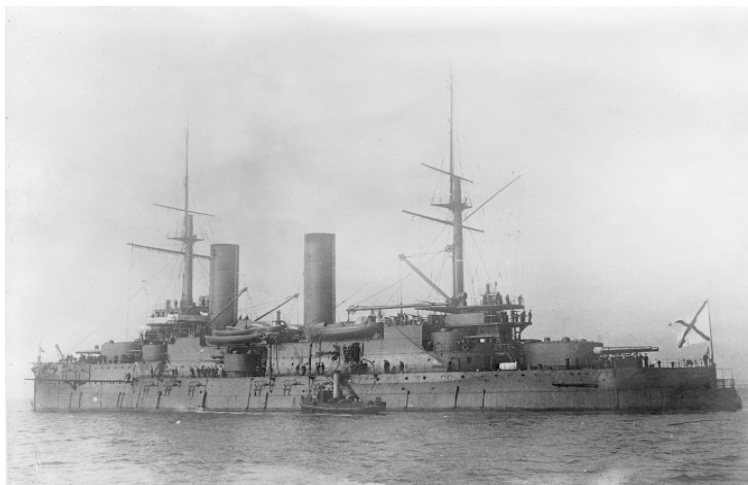
1910-1914 – Służy kolejno na: torpedowcach 3 Dywizjonu Torpedowego Floty Bałtyckiej *Bojowej* i *Stierieguszczij*, transportowcu *Ocean*, kanonierce *Groziaszczij*. Awansowany na oficera nawigacyjnego II klasy w 1912, wraca na *Stierieguszczego*. W 1914 pełni funkcję oficera flagowego dywizjonu.

1911, kwiecień – małżeństwo z Heleną Jankowską.

1913, sierpień – w Lipawie przychodzi na świat pierwsza córka, Zofia.

1914 – wybuch I wojny światowej zastaje Mamerta Stankiewicza na torpedowcu *Stierieguszczij*.

1914, grudzień – Stankiewicz skierowany zostaje na holownik *Mohuczy* do jednorazowej akcji: praktycznie dowodząc jednostką podejmuje udaną próbę ściągnięcia ze skał i doholowania do bazy stawiacza min, który osiadł w szkiełach fińskich.



Pancernik *Stawa*

1915 – już w stopniu lejtnanta otrzymuje awans na oficera nawigacyjnego I klasy. Nawiguje na trałowcach i stawiaczach min na wodach Zatoki Ryskiej. Jednym z trudniejszych zadań jest przeprowadzenie pancernika *Stawa*¹⁰, największego okrętu eskadry ryskiej, bezpiecznym farwaterem przez pola minowe, które sam zakładał. Bezpieczne zakończenie misji dowiodło wysokich umiejętności nawigacyjnych

⁸ Wlk. ks. Michał Mikołajewicz Romanow (ur. 1832, zm. 1909-12-18 w Cannes), generał-marszałek polny Rosji, stryjeczny dziad panującego wówczas Mikołaja II.

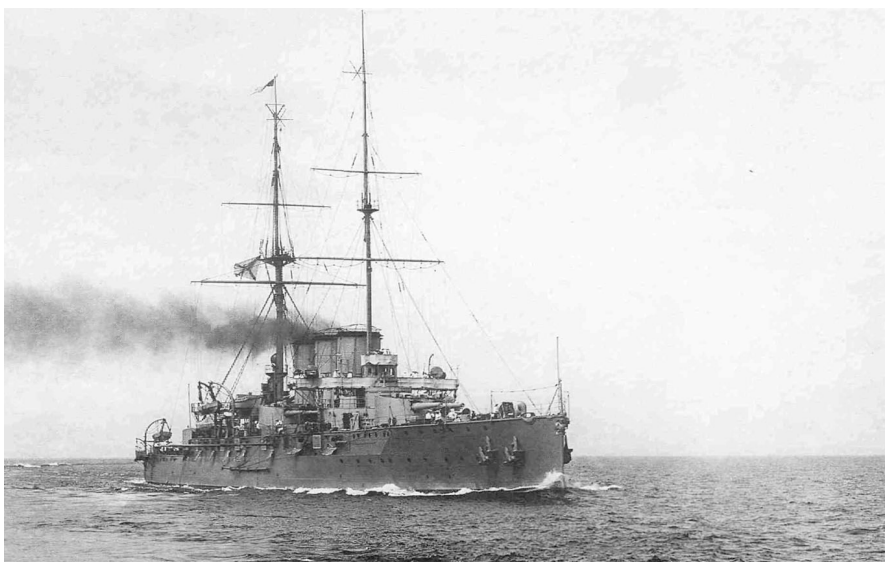
⁹ ros. Балтийский флот Военно-морского флота Российской империи

¹⁰ Pancernik *Stawa* (Слава): miejsce i lata budowy: Stocznia Bałtycka w St. Petersburgu 1902-1903. Wyporność standardowa: 14 415 t; dł. 121,3 m; szer. 23,17 m; zan. 8,48 m; napęd: 2 silniki parowe, mocy 15 800 KM, 2 śruby, zapas węgla: 1300 t; pr. 18 w, zasięg: 3200 Mm (10 w); załoga: 867. Pancernizacja: burt – 145-194 mm, pokładu – 70-89 mm, wież i stan. dowodz. – 203-254 mm. Uzbrojenie: 4 działa 305 mm, 12 – 152 mm, 20 – 75 mm, 20 – 47 mm, 2 – 37 mm, 2 – 63 mm oraz 4 wyrzutnie torped i działka plot. Uczestniczył w I w.ś. Uszkodzony w bitwie w Cieśninie Muhu (1917-10-17), samozatopiony w poprzek cieśniny, by zablokować drogę okrętom niemieckim.

Mamerta Stankiewicza i precyzji jego zapisów. Za wyczyn ten otrzymał odznaczenie bojowe, ale – jak napisał później: *nie chciałbym tej operacji powtórzyć*¹¹.

W sumie, za dokonania bojowe odznaczony został trzema orderami: św. Włodzimierza, św. Anny i św. Stanisława z mieczami (za zasługi wojenne)¹². Podsumował to później tak: *Na specjalnej mapie rysowało się następnie czerwoną linię i gdy wyprawa była specjalnie ryzykowna, dostawało się po jakimś czasie odznaczenie*.¹³

Jako młodszy oficer nawigacyjny rozpoczyna służbę na krążowniku *Riurik*¹⁴, okręcie flagowym dowódcy eskadry.



Krążownik *Riurik*

1916 – awans na starszego oficera nawigacyjnego krążownika *Riurik*.

1917 – **maj** – awansuje na oficera nawigacyjnego sztabu dywizjonu, co jest jednocześnie nominacją na stanowisko oficera operacyjnego sztabu wszystkich sił morskich w Zatoce Ryskiej, którymi dowodził adm. Oskar W. Stark. Sztab stacjonował na transportowcu *Lipawa* i torpedowcu *Nowik*.

– **sierpień** – dowodzi stawiaczem min *Pripet'* podczas stawiania zapory minowej w poprzek Zatoki Ryskiej.

– **17 października** – na pokładzie *Nowika* uczestniczy w bitwie z okrętami niemieckimi w Cieśninie Muhu. Marynarka rosyjska bitwę tę przegrała, tracąc m.in. okręt liniowy *Sława*.

¹¹ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 124.

¹² Order Świętego Równego Apostołów Księcia Włodzimierza (ros. Орден святого равноапостольного великого князя Владимира), Order Świętej Anny (ros. Орденъ св. Анны), Cesarski i Królewski Order Świętego Stanisława z mieczami (ros. Императорский и Царский Орден Святого Станислава с мечами).

¹³ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 124.

¹⁴ Krążownik pancerny *Riurik* (Рюрик): miejsce i lata budowy: stocznia Vickers, Barrow-in-Furness (Wlk. Brytania), 1905-1906. Wyporność standardowa: 16 930 t, bojowa: 18 500 t; dł. 161,2 m; szer. 22,86 m; zan. 7,92 m; napęd: 2 silniki parowe, moc 19 700 KM, 2 śruby; pr. 21,5 w, zasięg: 4000 Mm (10 w). Pancierz: burt – 76-155 mm, pokładu – 38 mm, stan. dowodz. – 178-203 mm. Uzbrojenie: 4 działa 254 mm, 8 – 203, 20 – 120 mm, 4 – 47 mm oraz 2 wyrzutnie torped. Uczestniczył w I w.ś., m.in. udział w bitwie w Cieśninie Muhu (1917-10-17). Złomowany w 1924.

- **listopad** – Stankiewicz stacjonuje ze swą jednostką w Helsingfors (ówczesna nazwa Helsinek). Po wybuchu rewolucji bolszewickiej postanawia wyjechać z żoną i córką do USA.
- 1918**
 - **styczeń** – Mamert Stankiewicz jedzie do Sztabu Głównego do Petersburga, by załatwić formalności wyjazdowe. Po otrzymaniu paszportu wyjeżdża; rodzina, zabezpieczona w Helsinkach, ma dołączyć do niego później.
 - **marzec** – przez Finlandię, Szwecję i Norwegię, jako pasażer statku *Hellig Olaf*, dociera do Hoboken, N.J. Znajduje pracę w Pittsburghu, PA, jako sekretarz Konsulatu Rosyjskiego.
 - **lipiec** – żona i córka przybywają do USA.
- 1919**
 - **marzec** – z Rosji przychodzi zarządzenie o delegowaniu Mamerta Stankiewicza do operującej na Syberii armii adm. Aleksandra Kołczaka, która potrzebowała oficerów do flotyli rzecznych. *Wezwanie na Syberię, połączone ze zwolnieniem z konsulatu, dawało mi możliwość nieprzyjęcia delegacji; mogłem albo pozostać w Ameryce, albo wyjechać do Europy do znajdującej się tam armii Hallera. [...] Pojechałem do Nowego Jorku [do Komitetu Paderewskiego¹⁵], gdzie [...] domagałem się stanowczej odpowiedzi, kiedy i na jakich warunkach mógłbym wyjechać do Francji. Niestety tej wiadomości mi nie udzielono i Komitet opuściłem wzburzony i zniechęcony.¹⁶*
 - **kwiecień-czerwiec** – Mamert Stankiewicz, jego żona i córka jadą do San Francisco. Stamtąd, przez Jokohamę docierają do Władywostoku i Omska. W armii adm. Kołczaka Mamert Stankiewicz zostaje kierownikiem wydziału personalnego Ministerstwa Morskiego.
 - **październik-listopad** – ofensywa Armii Czerwonej i ewakuacja Omska.
 - **18 listopada** – w Barabińsku na świat przychodzi druga córka, Hanna.
 - **grudzień** – w Nowosybirsku Mamert Stankiewicz zapada na tyfus plamisty. Tydzień później miasto zajmują bolszewicy (1920-12-17). Po wyzdrowieniu zostaje zatrudniony przez nich jako pisarz wojskowy.
- 1920**
 - **czerwiec** – aresztowany przez CzK w Usolju, Stankiewicz zostaje przetransportowany do centralnego więzienia w Irkucku, gdzie skazano go na *pobyt w obozie koncentracyjnym i prace przymusowe do końca wojny domowej, przy czym jako przewinienie podano: były oficer Polak¹⁷*.
 - **wrzesień** – zostaje osadzony w obozie koncentracyjnym w Krasnojarsku. Do miasta udało mu się sprowadzić żonę i córki.

¹⁵ Komitet Narodowy Polski, założony w 1917 r. w Paryżu; jego członkiem i delegatem na Stany Zjednoczone Ameryki Północnej został Ignacy Paderewski. Rządy Francji, Wielkiej Brytanii, Włoch i USA uznały KNP jako oficjalnego reprezentanta nowo powstającego państwa polskiego. KNP organizował we Francji Armię Polską, której dowódcą był. gen. Józef Haller.

¹⁶ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 189.

¹⁷ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 220-221.

1921 – maj – dzięki „Komisji Polskiego Komitetu”¹⁸, działającej po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej w Moskwie, rodzina Stankiewiczów uzyskuje zezwolenie władz sowieckich na powrót do Polski.

– **31 lipca** – Stankiewiczowie docierają do Baranowicz i po odbyciu kwarantanny jadą do Żwirynia, rodzinnego majątku matki Mamerta Stankiewicza.

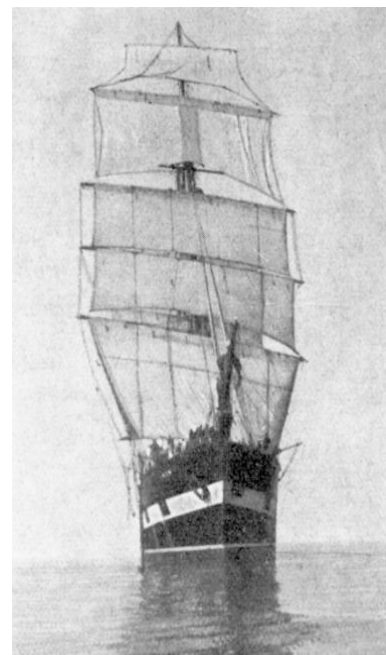
– **wrzesień** – Mamert Stankiewicz stawia się do dyspozycji wiceadm. Kazimierza Porębskiego, szefa Dep. Dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie. Otrzymuje stanowisko kierownika Wydziału Nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie. Dyrektorem szkoły był inż. kpt.ż.w. Antoni Garnuszewski.

Przed rozpoczęciem zajęć stacjonarnych, Mamert Stankiewicz, jako kierownik praktyki studenckiej, zostaje skierowany na STS *Lwów*¹⁹ (komendant: kpt. Tadeusz Ziółkowski).

W II RP jego stopień z marynarki carskiej zostaje zweryfikowany jako komandor podporucznik.

Równoległe z pracą dydaktyczną w Tczewie wykłada astronomię i nawigację w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej²⁰ w Toruniu.

W tym samym okresie tłumaczy też podręczniki do nawigacji z angielskiego i rosyjskiego.



STS *Lwów*

1922, kwiecień – Mamert Stankiewicz zostaje kierownikiem nauk na STS *Lwów*, w dwóch rejsach szkoleniowo-zarobkowych na trasie Gdańsk – Birkenhead – Cherbourg – Bremerhaven – Gdańsk.

1923-1924 – rejs na STS *Lwów* do Brazylii²¹.

¹⁸ Tak ją określa w swych pamiętnikach Mamert Stankiewicz. W rzeczywistości była to Komisja Mieszana (polsko-rosyjsko-ukraińska) do Spraw Repatriacji, utworzona na mocy układu o repatriacji z dnia 1920-10-12, zawartego między Polską a Rosją i Ukrainą Sowiecką w ramach umowy o przedwstępnych warunkach pokoju w wojnie polsko-bolszewickiej podpisanej 1921-02-24 w Rydze. Traktat pokojowy kończący wojnę, tzw. traktat ryski, podpisany został 1921-03-18. Repatrianci wracający do Polski kierowani byli do obozów przejściowych w Baranowiczach i Równem

¹⁹ **STS *Lwów***, bark trzymasztowy; miejsce i rok budowy: stocznia G.R. Clover & Co., Birkenhead, 1869; pojemność: 1293 BRT, 964 NRT; nośność: 1600 DWT; dł. 64,8 m (z bukszprytem 85,1 m); szer. 11,4 m; zan. 6,3 m; pow. ożagl. 1500 m kw.; napęd pomocniczy: 2 silniki spalinowe 360 KM; 1 śruba; prędkość: 6 w; uczniowie: 35-140; załoga: 6. Poprzednie nazwy: *Chinsura*, *Lucco*, *Nest*. Zakupiony jako statek towarowo-szkolny dla Marynarki Wojennej w 1920. 1923-01-01 – przechodzi pod zarząd Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. 1931 – przekazany Mar. Wojennej na okręt-bazę dywizjonu okrętów podwodnych, służył jako hulk mieszkalny dla załóg. Złomowany: 1938.

²⁰ Uczelnia ta, utworzona w 1921, nosiła w pierwszym roku swojej działalności nazwę Tymczasowe Instruktorskie Kursy dla Oficerów Marynarki Wojennej.

²¹ Trasa rejsu (za: Dębicki, Tadeusz. *Z dziennika marynarza: na pokładzie „Lwowa” z Gdańska do Rio de Janeiro i z powrotem*. Warszawa, Gebethner i Wolff, 1934): **1923**: 23 maja – wyjście z Wisłoujścia. 28-30 maja – Kopenhaga. 30 maja – 10 czerwca – Limhamn (Szwecja), załadunek cementu do Brazylii. 10-16 czerwca – reda Helsingør, naprawa uszkodzonego przez sztorm ożaglowania. 24-27 czerwca – Hawr. 14 lipca – trawers Gibraltaru. 24-26 lipca – Wyspy Zielonego Przylądka, reda Mindello w zatoce Porto Grande. 13 sierpnia – przekroczenie równika (chrzest równikowy). 8-16 września – Rio de Janeiro. 18 września – 8 paźdź. – Santos; wyładunek cementu. 10-15 paźdź. – Paranaguá. 13 listopada – przekroczenie równika. 31 grudnia – trawers latarni Cap Lizard. **1924**: 1-7 stycznia – reda Falmouth. 11 stycznia – Cherbourg; *Lwów* zostaje tam z powodu zalodzenia Bałtyku i dla dokonania napraw. 24 stycznia – powrót części załogi do Gdańska.

1923, grudzień – córka Zofia umiera na szkarlatynę.

1924-1926 – kpt. Mamert Stankiewicz jest komendantem STS *Lwów*.

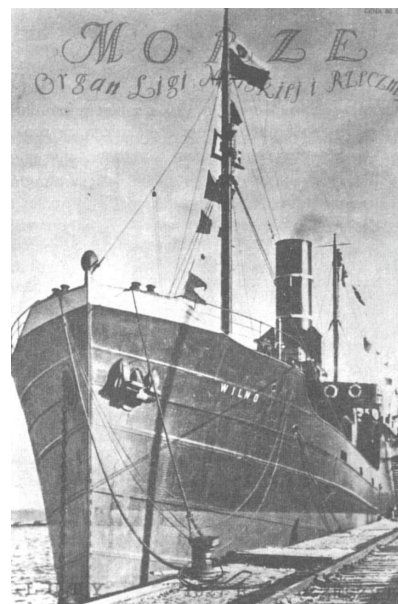
W tym czasie zaczyna publikować artykuły na temat polskiej polityki morskiej m.in. w *Słowie Pomorskim* i *Żeglarzu Polskim*. Działa też w Związku Obrony Kresów Zachodnich.

1926, listopad – działalność rozpoczyna Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Polska powołane przez ministra przemysłu i handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego. W tym samym czasie zwodowane zostają pierwsze statki nowego towarzystwa, zamówione w stoczni Chantiers Navals Français Blainville w Caen.

Kpt. Mamert Stankiewicz został dowódcą masowca *s/s Wilno*²².

1927 – kpt. Mamert Stankiewicz obejmuje w Żegludze Polskiej kierownictwo nowo utworzonego Działu Przybrzeżnej Żeglugi.

1928 – kpt. Mamert Stankiewicz obejmuje dowództwo masowca *s/s Niemen*²³, wybudowanego dla polskiego armatora w Wielkiej Brytanii. Statek przeznaczony był do przewożenia ładunków do portów Morza Śródziemnego.



s/s Wilno na okładce miesięcznika *Morze*, luty 1927

1929 – luty – powstaje przedsiębiorstwo żeglugowe Polbrit. Inicjatorem jego założenia był rząd RP, który chciał skierować krajową falę emigracji przez jedyny polski port morski – Gdynię. Statki Polbritu miały utrzymywać regularną komunikację między Gdynią a Londynem i Hull: emigrujący mieli się tam przesiadać na statki armatorów brytyjskich płynące do USA. Dla potrzeb przedsiębiorstwa zakupiono od brytyjskiej linii Ellerman's Wilson Line Ltd. cztery drobnicowce, które przerobione zostały w stoczni Hull na statki pasażerskie. Były to: *s/s Rewa* (200 pasażerów), *s/s Łódź* (200 pasażerów), *s/s Warszawa* (322 pasażerów) oraz *s/s Premier*²⁴ (450 pasażerów). Dowódcą *Premjera* został kpt. Mamert Stankiewicz.

– **listopad** – ze względów zdrowotnych kpt. Mamert Stankiewicz rezygnuje z dowództwa na *s/s Premier* i obejmuje stanowisko pilota w gdyńskim Urzędzie Morskim.

²² *s/s Wilno*: miejsce i rok budowy: Chantiers Navals Français de Blainville w Caen, 1926. Data oddania do eksploatacji: 1927; pojemność: 2018 BRT, 1121 NRT; nośność: 2850 DWT; dł. 84,6 m; szer. 12,1 m; zan. 5,5 m; napęd: maszyna parowa 1500 KM; prędkość: 9 w; załoga: 26. W 1949 przemianowany na *s/s Wieluń* – nazwę tę nosił do wycofania ze służby 1958-10-07. Pozostałe statki zamówione w stoczni w Caen to: *Poznań*, *Kraków*, *Katowice*, *Toruń*.

²³ *s/s Niemen*: miejsce i rok budowy: stocznia Craig, Taylor & Co. w Stockton-on-Tees, 1928; pojemność: 3107 BRT, 1844 NRT; nośność: 5146 DWT; dł. 102,5 m; szer. 14,6 m; zan. 6,3 m; napęd: maszyna parowa 1500 KM, 1 śruba; prędkość: 8,5 w; załoga: 32. 1931-02-24 jako pierwszy polski statek handlowy przekroczył równik. 1932-10-01 zatonął bez strat w załodze (kpt. Leon Rusiecki) w cieśninie Kattegat po zderzeniu z fińskim czteromasztowym barkiem *Lawhill* z floty Gustafa Eriksona (kpt. J.A. Söderlund).

Bliźniaczym statkiem był *s/s Wisła*, zbudowany również w 1928, który pod banderą polskiej marynarki handlowej służył do 1961 roku, a jako magazyn do 1975.

²⁴ *s/s Premier* (pisownia obowiązująca ówczesnie), uprzednio *Tasso* (3): miejsce i rok budowy: stocznia Ramage & Fergusson Ltd., Leith, 1922; pojemność: 3540 BRT, 2171 NRT; nośność: 3950 DWT; dł. 101,6 m; szer. 13,1 m; zan. 6,9 m; napęd: maszyna parowa 2400 KM; 1 śruba; prędkość: 12 w; pasażerowie: 450; załoga: 60. Sprzedany do Włoch w 1935.

1930 – rząd polski inwestuje w rozwój żeglugi pasażerskiej. Powstaje Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe (PTTO). Staje się ono armatorem trzech liniowych statków pasażerskich, które rząd RP nabył (wraz z infrastrukturą i prawem do przystani w Nowym Jorku) od duńskiej spółki żeglugowej Det Østasiatiske Kompagni A.S. Pod polską banderą liniowce te otrzymały nazwy: *s/s Polonia*²⁵, *s/s Pułaski* i *s/s Kościuszko*²⁶. Karol Olgierd Borchardt opisał je w swych opowiadaniach jako „klejnoty królowy Dagmary”.



s/s Pułaski

1930/1931, zima – PTTO skierowuje kpt. Mamerta Stankiewicza na „staż” na *Kościuszcze* jako asystenta kapitana. Oficjalnym powodem tego nieoczekiwanego „sprawdzianu” jest *zapoznanie się z organizacją służby na statku transatlantycznym oraz z samą żeglugą na Atlantyku. O ile pierwsze trafiało mi do przekonania, o tyle drugie było niezrozumiałe zważywszy, że człowiek posiadający dyplom kapitana żeglugi wielkiej jest przygotowany do żeglowania na wszystkich morzach świata*²⁷.

O drugim „stażowym” rejsie Stankiewicz napisze później: *zapropował mi tym razem [prezes PTTO – przyp. kr] odbycie następnej podróży na „Pułaskim” w charakterze pierwszego oficera, wyjaśniając jednocześnie, że sam nie ma wątpliwości co do moich kwalifikacji kapitańskich, lecz przed objęciem dowództwa statku po Nowym Roku [1931] jest to bardzo wskazane dla uspokojenia akcjonariuszy duńskich, którzy wtenczas posiadali 42% akcji towarzystwa. Takie postawienie sprawy trafiało mi więcej do przekonania.*²⁸

²⁵ *s/s Polonia*: miejsce i rok budowy: stocznia Barclay, Curle & Co. Ltd., Glasgow, 1910; pojemność: 7500 / 7858 BRT; nośność: 7200 DWT; dł. 137,5 m; szer. 17,2 m; zan. 7,6 m; silnik: dwie maszyny parowe tłokowe poczwórnego rozprężania, 6000 KM, dwie śruby; prędkość: 14 w; pasażerowie: 800; załoga: 290. Sprzedany i złomowany: 1939.

²⁶ *s/s Pułaski* (zbudowany 1912) i *s/s Kościuszko* (zbudowany 1915) to jednostki bliźniacze. Stocznia: Barclay, Curle & Co. Ltd., Glasgow; pojemność: 6852 BRT, 4207 NRT; nośność: 4062 DWT; dł. 138,80 m, szer. 16,20 m, zan. 7,42 m; silniki: 2 maszyny parowe tłokowe poczwórnego rozprężania, 5600 KM, dwie śruby; prędkość: 14 w; pasażerowie: 712; załoga: 290. Po wojnie oba zostały w Wlk. Brytanii i złomowano je – odpowiednio – w 1949 i 1950 r.

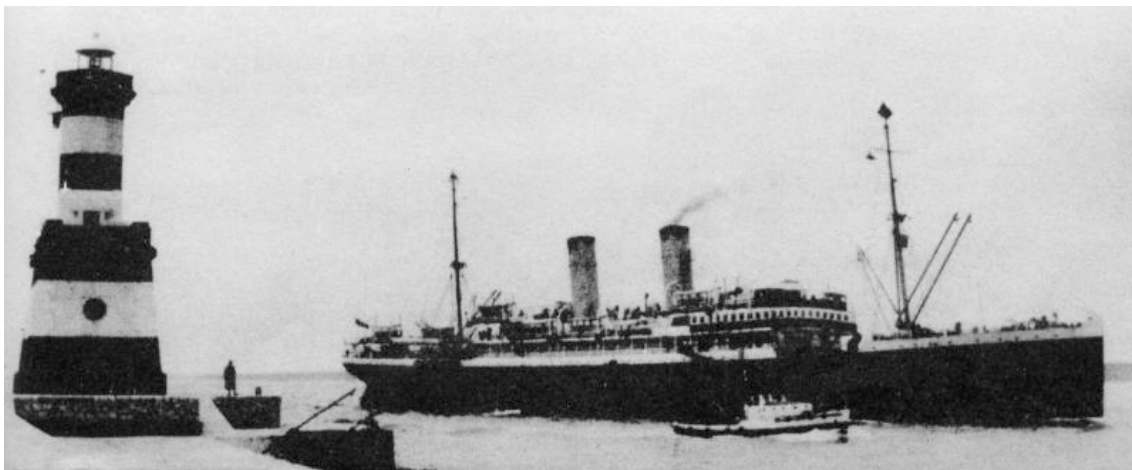
²⁷ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 293.

²⁸ Stankiewicz, Mamert. *ibidem*, str. 295.

1931-1932 – kpt. Mamert Stankiewicz etatowo dowodzi liniowcem *s/s Pułaski*. Sporadycznie prowadzi także *Kościuszkę* i *Polonię*.

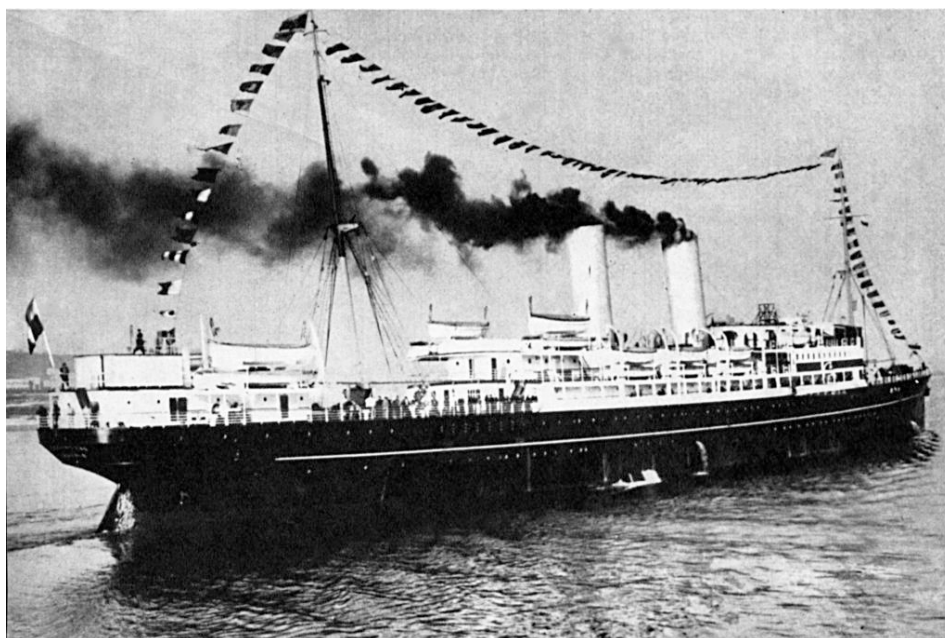
1931 – Kongres Stanów Zjednoczonych ogranicza napływ imigrantów. Odbija się to negatywnie na polskiej flotyli pasażerskiej. Statki Polbritu są sprzedawane lub złomowane. „Klejnoty” zaczynają pływać także na Morzu Czarnym i Śródziemnym.

1932, maj – kpt. Mamert Stankiewicz zostaje etatowym dowódcą *s/s Polonia*. Pływa w rejsach rozkładowych do Nowego Jorku i wycieczkowych m.in. do fiordów norweskich. Zależnie od harmonogramu, prowadzi także *Kościuszkę* i *Pułaskiego*.



s/s Polonia

1932/1933, zima – na kilka miesięcy zostaje kapitanem portu Gdynia. W tym czasie *Polonia* i *Pułaski* pozostają w porcie z powodu zbyt małego ruchu, do obsłużenia którego wystarcza w zupełności *s/s Kościuszko*, pływający pod kpt. Eustazym Borkowskim.



s/s Kościuszko

1933, styczeń – kpt. Mamert Stankiewicz dowodzi *Pułaskim* w rejsie do Nowego Jorku.

1933 – na mocy umowy między PTTO a Agencją Żydowską²⁹, s/s *Polonia* zaczyna pływać na linii Konstanca – Hajfa (tzw. linia palestyńska). Jej dowódcą znów zostaje kpt. Mamert Stankiewicz. Rejsy są regularne i krótkie, więc żona wynajmuje mieszkanie w Hajfie.

Na linii palestyńskiej Kapitan dowodzi *Polonią* do lutego 1935. W zależności od harmonogramu prowadzi także *Pułaskiego*.

1934 – PTTO zostaje przekształcone w Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA (GAL).

1935, luty – kpt. Mamert Stankiewicz zostaje delegowany do stoczni Monfalcone (Włochy), by nadzorować wykończenie nowego polskiego transatlantyka m/s *Piłsudski*³⁰, którego kadłub zwodowany został 19 grudnia 1934.

1935, 12 maja – w Warszawie umiera marsz. Józef Piłsudski.

1935, 22 sierpnia – oficjalne przejście m/s *Piłsudski* przez GAL. Dowódcą pierwszego transatlantyka zbudowanego dla polskiego armatora jest kpt. Mamert Stankiewicz.

1935-1939 – kpt. Mamert Stankiewicz dowodzi *Piłsudskim* w rejsach transatlantyckich i wycieczkowych.



m/s *Piłsudski* na okładce miesięcznika *Morze*, październik 1935

1939 – **lipiec** – kpt. Mamert Stankiewicz przekazuje dowodzenie *Piłsudskim* bratu Janowi i jedzie z rodziną na urlop do Zakopanego.

– **24 sierpnia** – otrzymuje rozkaz przeprowadzenia s/s *Kościuszko* do Wielkiej Brytanii.

– **28 sierpnia (22:30)** – s/s *Kościuszko* pod komendą kpt. Mamerta Stankiewicza wypływa z Gdyni.

1939 – **2 września (20:30)** – s/s *Kościuszko* cumuje do burty s/s *Pułaski* na rzece Dart w Dartmouth.

– **24 listopada** – kpt. Mamert Stankiewicz przejmuje dowództwo na *Piłsudskim*, zamienionym w transportowiec wojskowy i – jako okręt wojenny – oznaczonym skrótem ORP.

– **25 listopada** – z rozkazu Admiralicji Brytyjskiej ORP *Piłsudski* pod komendą kpt. Mamerta Stankiewicza wypływa z Newcastle-on-Tyne; bez eskorty płynie na południe, do miejsca koncentracji okrętów konwoju wyruszającego do Australii i Nowej Zelandii.

²⁹ Agencja Żydowska (*Jewish Agency for Israel*, hebr. *Sochnut*) – założona w 1923, w latach międzywojennych reprezentowała rząd brytyjski w Mandacie Palestyńskim, odpowiedzialna m.in. za realizację polityki imigracyjnej (kwoty imigracyjne) i za przesiedlanie nowych imigrantów.

³⁰ m/s *Piłsudski*: miejsce i rok budowy: stocznia Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Monfalcone, 1935; pojemność 14 294 BRT, 8168 NRT; nośność: 5560 DWT; dł. 160,4 m; szer. 21,6 m; zan. 7,5 m; dwa silniki wysokoprężne, moc łączna 12 000 KM, 2 śruby; prędkość: 18 w; liczba pokładów: 7; pasażerowie: 796; załoga: 313; port macierzysty: Gdynia. We wrześniu 1939 wcielony do marynarki wojennej jako ORP *Piłsudski*. Zatonął 1939-11-26, SE od przylądka Flamborough, na poz. 53°49'03"N 0°34'01"E.

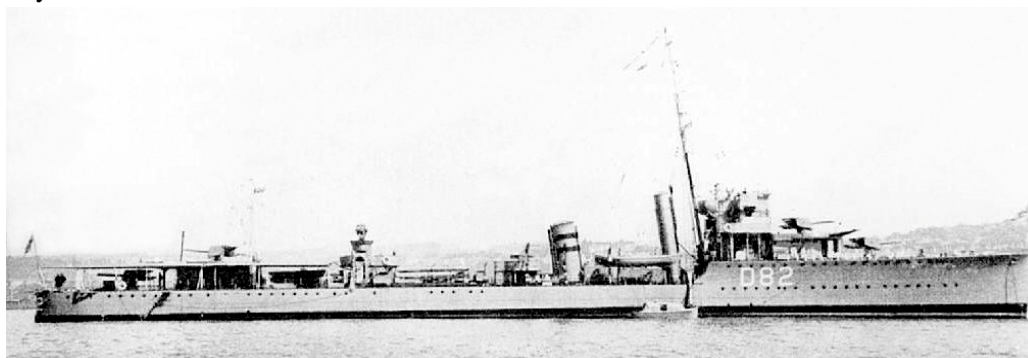
1939 – 26 listopada

– **05:36** – 29 Mm SE od przylądka Flamborough, 53°49'03"N 0°34'01"E)³¹, *Piłsudskim* wstrząsają dwa wybuchy.³² Przystają pracować silniki główne i agregaty, okręt przechyla się na lewą burtę. Kapitan zarządza ewakuację.

– **06:15 – 07:00** – w sztormowej pogodzie, załoga i pasażerowie (uzupełnienie załogi ORP *Sobieski*), ok. 200 osób, opuszczają tonący statek.

Kpt. Mamert Stankiewicz zostaje na pokładzie, by w razie przybycia okrętów ratowniczych ułatwić wzięcie *Piłsudskiego* na hol i osadzenie go na mieliźnie. W zatarasowanym wnętrzu odnajduje trzech marynarzy. Ci, początkowo, odmawiają opuszczenia pokładu. Kapitan daje im przykład skacząc do wody. Pierwszy dociera do tratwy, którą była ławka pokładowa. Dwaj marynarze skaczą za nim; trzeci ukrywa się w szalupie przymocowanej do pokładu i... przeżywa, gdyż szalupa – cudem – odrywa się od tonącego okrętu i zostaje na powierzchni.

Z zalewanej i wywracanej falą tratwy, po półtoragodzinnym dryfie, rozbitków podnosi brytyjski niszczyciel HMS *Valorous*³³. Kpt. Stankiewicz zmarł na jego pokładzie wskutek wychłodzenia i ataku serca.³⁴



HMS *Valorous*

1939 – 29 listopada – uroczystość pogrzebowa z ceremoniałem wojskowym w kościele St. Mary w Hartlepool i odprowadzenie trumny na miejscowy cmentarz West Village Cemetery. Obecni są bracia kpt. Mamerta Stankiewicza: kmdr. por. rez., kpt.ż.w. Jan Stankiewicz i kmdr. por. Roman Stankiewicz.

³¹ <http://pl.wikipedia.org/wiki/MS_Piłsudski>

³² dane za przedmową Jana Kazimierza Sawickiego do: Stankiewicz, Mamert. *Z floty carskiej do polskiej*. Sawicki powołuje się na: Pyszka, M. „Marynarski honor (Relację spisał i opracował do druku J.K. Sawicki)”. *Tygodnik Wybrzeże*, 1983-06-10, nr 15, str. 26-28. oraz: Pertek, Jerzy. *Druga mała flota*. Poznań, Wyd. Poznańskie 1983, str. 84 i nast.

Przyczyna zatonięcia ORP *Piłsudski* nie została wyjaśniona: „Rozważane są trzy hipotezy: wejście na miny (prawdopodobnie), storpedowanie przez niemiecki okręt podwodny (brak potwierdzenia w niemieckich źródłach) lub sabotaż.”

<http://pl.wikipedia.org/wiki/MS_Piłsudski>

³³ **HMS *Valorous***, niszczyciel typu V/W serii V (lider projektu Admiralicji): miejsce i lata budowy: stocznia William Denny and Brothers LTD., Dumbarton (Wlk. Brytania), 1916-1917. Wyporność standardowa: 1100-1325 t, bojowa: 1480-1532 t, dł. 95,1; szer. 9,4 m, zan. 3,5 m; napęd: 3 kotły, 2 turbiny parowe, moc 27 500 KM, 2 śruby; pr. 34 w, zasięg: 2600 Mm (15 w), 900 Mm (32 w); załoga: 115. Uzbrojenie (oryg.): 4 działa 102 mm, 2 armaty plot. 40 mm, 4 wyrzutnie torped 533 mm. W latach 1938-1939, w ramach programu WAIR (W-class anti-AIRCRAFT), przekształcony w stoczni HM Dockyard Chatham w niszczyciel eskortowy z uzbrojeniem przeciwlotniczym. 1947 – złomowany.

³⁴ W *Dzienniku* Jana Stankiewicza, pod datą 1942-08-16 znajduje się zapis relacji Stanisława Kaspruka, radiotelegrafisty ORP *Piłsudski*, o ostatnich chwilach życia kpt. Mamerta Stankiewicza (Potykanowicz-Suda, *ibidem*, s. 263). Tam również relacje innych świadków, w tym dwóch marynarzy płynących razem z nim na tratwie i opis pogrzebu w Hartlepool (*ibidem*, s. 168-174).

- **6 grudnia** – uroczystość pogrzebowa w Paryżu. Mszę celebruje biskup polowy WP Józef Gawlina. Premier i wódz naczelny gen. Władysław Sikorski dekoruje katafalk kpt. Mamerta Stankiewicza pośmiertnie nadanym orderem *Virtuti Militari* V klasy.³⁵

Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Paryż, dnia 9 grudnia 1939 r.

ŻOŁNIERZE!

Dnia 26 listopada 1939 r. poległ na posterunku, zeszedłszy mimo odniesionej rany ostatni z zatopionego przez wrogów statku, kapitan *m/s Piłsudski*, ś.p. Mamert STANKIEWICZ, komandor podporucznik rezerwy.

Wśród ludzi, którzy całe zamiłowanie włożyli w pracę na morzu i dla morza – ś.p. kapitan STANKIEWICZ był jednym z najwybitniejszych. Życie poświęcił morzu i torowaniu na nim szlaków dla polskiej floty handlowej. Był wzorem marynarza, człowiekiem twardego czynu i obowiązku.

Zgon kapitana żeglugi wielkiej STANKIEWICZA, okrywając żałobą naszą banderę, staje się jednocześnie przykładem, jak powinien postępować każdy dowódca, wierny obowiązkowi do końca, do ostatniego tchu.

Ś.p. kmdr. ppor. rez. Mamertowi STANKIEWICZOWI, kapitanowi *m/s Piłsudski* nadałem pośmiertnie krzyż orderu wojskowego *Virtuti Militari* klasy V-tej.

Pamięć o zmarłym polecam przechować w sercach żołnierskich.

Rozkaz niniejszy odczytać przed frontem oddziałów i na okrętach wojennych.

Naczelny Wódz

i

Minister Spraw Wojskowych

/-/ Sikorski gen. dyw

* * *

³⁵ Rozkaz gen. Władysława Sikorskiego podany za *Dziennikiem* Jana Stankiewicza. Potykanowicz-Suda, *ibidem*, s. 1790-180.

1960 – pierwsze wydanie zbioru opowiadań *Znaczy Kapitan* Karola Olgierda Borchardta (nakład Wydawnictwa Morskiego, Gdańsk). Inspiracją i główną postacią większości opowiadań jest kpt. Mamert Stankiewicz, jemu też dedykowany jest cały zbiór. Ten debiut prozatorski Borchardta stał się niemal natychmiast kultową pozycją polskiej prozy marynistycznej. Do roku 2010 *Znaczy Kapitan* miał szesnaście wysokonakładowych wydań³⁶; przetłumaczony został na bułgarski, czeski, rosyjski, słowacki.

1963, 29 czerwca – podniesienie bandery na drobnicowcu PŻM m/s *Kapitan M. Stankiewicz*³⁷.



m/s *Kapitan M. Stankiewicz*

1995 – nakładem Uczelnianego Wydawnictwa Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni ukazały się wspomnienia kpt. Mamerta Stankiewicza, których spisywanie autor zakończył w roku 1937. Redakcja zatytułowała je *Z floty carskiej do polskiej*. Pozycja została później trzykrotnie wznowiona przez oficynę Iskry (1997, 1998, 2007).

Opr. Kazimierz Robak
2010-09-17

³⁶ Wydawnictwo Morskie (Gdynia, Gdańsk): 1960, 1961, 1963, 1965, 1968, 1971, 1973, 1977, 1979, 1982, 1989, Wyd. Miniatura (Gdynia): 1999, 2003, 2005, 2008, Wyd. Dolnośląskie (Wrocław): 2006.

³⁷ *m/t Kapitan M. Stankiewicz*: miejsce i rok budowy: Stocznia Gdynńska, 1963; pojemność: 1205 BRT, 579 NRT; nośność: 1254 DWT; dł. 69,1 m; szer. 11 m; zan. 4,4 m; napęd: silnik spalinowy, moc 992 kW; prędkość: 12,3 w; liczba pasażerów: 2; armator: PŻM (1963-1970), PLO (1970-1983); 1983 – sprzedany za granicę.

Teksty źródłowe:

- Borchardt, Karol Olgierd. *Znaczy Kapitan*. Gdańsk, Wydawnictwo Morskie 1971.
- Dębicki, Tadeusz. *Z dziennika marynarza: na pokładzie „Lwowa” z Gdańska do Rio De Janerio i z powrotem*. Warszawa, Gebethner i Wolff, 1934.
- Stankiewicz Jan. *Dziennik*. Potykanowicz-Suda, Lidia i Marcin Westphal. *Śladami ludzi morza: Jan Stankiewicz – kapitan żeglugi wielkiej*. Skarby gdańskiego archiwum. Gdańsk: Archiwum Państwowe, Wyd. FINNA, 2008.
- Stankiewicz, Mamert. *Z floty carskiej do polskiej*. Warszawa, Iskry 2007.

Opracowania zwarte:

- Borzęcki, Jerzy. *The Soviet-Polish peace of 1921 and the creation of interwar Europe*. New Haven, Yale UP, 2008.
- Colledge, J. J., Ben Warlow. *Ships of the Royal Navy: the Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy from the 15th Century to the Present*. London, Chatham Publishing 2006.
- Piwowoński, Jan. *Flota spod biało-czerwonej*. Warszawa. Nasza Księgarnia 1989.
- Traktat Pokoju między Polską a Rosją i Ukrainą. Ryga 18 marca 1921. 85 lat później*. Praca zbiorowa. Warszawa, Oficyna Wydawnicza Rytm, 2006.

Strony www:

- Abramowicz, Dorota. „Znaczy Kapitan i jego bracia.” *Dziennik Bałtycki*, 2008-02-29.
http://www.maritime.com.pl/newsletter/indexm.php?id_term=43935#
- Home of the M/S Pilsudski Society
<http://members.multimania.co.uk/mspilsudski/index2.html>
- История кораблестроения Российского военного флота
<http://navy.h1.ru/index.html>
- Jednacz, Jędrzej. „L. Potykanowicz-Suda, M. Westphal – Śladami ludzi morza. Jan Stankiewicz – kapitan żeglugi...”
[Histmag.org http://histmag.org/?id=3699](http://histmag.org/?id=3699)
- Knabe, Jerzy. Doroczna wizyta u Kpt. Mamerta Stankiewicza
<http://www.pogoria.org/dzialy/korespond/K48.htm>
- Kulas, Jan, poseł. Oświadczenie (wypowiedź niewyłoszona).
Sejm RP, 6 kadencja, 43 posiedzenie, 1 dzień (18-06-2009)
<http://orka2.sejm.gov.pl/Debata6.nsf/main/787EC190>
- Морской Кадетский Корпус. Списки выпускников.
<http://li-k.narod.ru/price21.html>
- Naval-History.net 1998-2010
<http://www.naval-history.net/index.htm>
- Ruszkowski, Jan. „Śladami Znaczy Kapitana” (6 odcinków). *Port21.pl*. 2005, 7 marca – 11 kwietnia.
http://www.port21.pl/mesa/article_1181.html
i nast.: 1190.html; 1199.html; 1205.html; 1206.html; 1211.html
- Storey, Chris. „A Special Dive on The Pilsudski.” *British Sub-Aqua Club*.
<http://www.bsac14.org.uk/pilsudski.htm>
- „Traktat ryski”. *Konflikty zbrojne*.
http://www.konflikty.pl/a,509-4,Pozna_nowozytnosc,Traktat_ryski.html
- Wunderwaffe – История мировых войн
<http://wunderwaffe.narod.ru/>