

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/86210,Dynamit-dla-Wietnamu.html>



ARTYKUŁ

Dynamit dla Wietnamu

Autor: JANUSZ WRÓBEL 13.09.2021

Podczas wojny w Wietnamie Stany Zjednoczone i rządzona przez komunistów Polska znalazły się w przeciwnych obozach. Ameryka próbowała uchronić Wietnam Południowy przed inwazją komunistów, natomiast Polska (PRL) wraz z innymi państwami komunistycznymi wspierała Wietnam Północny (DRW).

Jako państwo dysponujące sporą flotą handlową Polska zaangażowała się w dostawy strategicznych towarów i surowców, bez których Wietnam Północny nie mógłby prowadzić wojny. W morskich dostawach dla DRW

ważną rolę odgrywał państwowy armator Polskie Linie Oceaniczne oraz polsko-chińskie towarzystwo okrętowe Chipolbrot, utworzone w 1951 r. Statki Chipolbroku pływały pod polską banderą i były dowodzone przez polskich kapitanów, a załogi składały się z marynarzy obu krajów.

Efekty *Tonkin Gulf Resolution*

W pierwszych latach konfliktu wietnamskiego polskie statki kursowały do Wietnamu bez przeszkód, chronione przez prawo swobodnej żeglugi. Sytuacja zmieniła się w 1964 r. w związku z tzw. Incydem Tonkińskim. 31 lipca tegoż roku doszło w Zatoce Tonkińskiej do wymiany ognia pomiędzy amerykańskim niszczycielem „Maddox” a okrętami północnowietnamskimi.

Kapitan „Mariana Buczka” tłumaczył, że w przypadku gdyby amerykański okręt zażądał zatrzymania statku pod groźbą użycia siły, spełni to żądanie, a nawet zezwoli na wejście Amerykanów na pokład i przeprowadzenie kontroli.

Do dziś nie jest jasne, kto jest odpowiedzialny za ten incydent, ale nie ulega kwestii, że miał on poważne skutki, i to także dla polskiej marynarki handlowej. 7 sierpnia 1964 r. Senat Stanów Zjednoczonych zatwierdził rezolucję, która dawała prezydentowi Johnsonowi prawo do eskalacji działań militarnych przeciwko Wietnamowi Północnemu. W początkach marca 1965 r. lotnictwo amerykańskie rozpoczęło zmasowane bombardowania Wietnamu Północnego.

Wydarzenia w Wietnamie zaniepokoiły kierownictwo Polskiej Marynarki Handlowej. Zdało ono sobie sprawę, że wzrost napięcia na wodach wokół Wietnamu może spowodować incydenty z udziałem polskich statków i amerykańskich okrętów. Za wszelką cenę chciano tego uniknąć i dlatego dokładnie pouczono kapitanów polskich statków jak mają postępować w przypadku zetknięcia się z okrętami amerykańskimi.

Problem „Mariana Buczka”

Odpowiednie wytyczne otrzymał między innymi kapitan Julian Chrapkiewicz, dowódca należącego do Chipolbroku parowca „Marian Buczek”. Natychmiast wezwał na odprawę chińskich oficerów, aby także ich zapoznać z zasadami postępowania w przypadku próby zatrzymania statku przez amerykańskie okręty wojenne. Kapitan tłumaczył, że zgodnie z międzynarodowymi konwencjami morskimi, statek na wezwanie okrętu US Navy będzie zobowiązany podać nazwę, wywiesić banderę i udzielić informacji, skąd i dokąd płynie. W przypadku gdyby amerykański okręt zażądał zatrzymania statku pod groźbą użycia siły, kapitan spełni to żądanie, a nawet zezwoli na wejście Amerykanów na pokład i przeprowadzenie kontroli.

Chińscy oficerowie reprezentujący większość załogi „Mariana Buczka” spokojnie wysłuchali wyjaśnień polskiego kapitana, po czym oświadczyli, że wszystkie te konwencje, instrukcje i zalecenia obowiązują Polaków, ale nie Chińczyków, którzy nie zamierzają się im podporządkować. Na nic się zdały perswazje kapitana, który tłumaczył, że statek płynie pod polską banderą, a więc powinni szanować prawo polskie, a niezastosowanie się do poleceń dowódcy statku jest sprzeczne z zasadami jednoosobowego kierownictwa, nie mówiąc już o tym, że Amerykanie mogą zatopić statek wraz z załogą i ładunkiem.

Przerażony kapitan Chrapkiewicz natychmiast zawiadomił o zaistniałej sytuacji polskich przedstawicieli w Chipolbroku, zaznaczając, że:

„istnieje nieomal pewność, iż w przypadku zatrzymania statku przez okręt wojenny nie będę mógł się zastosować do zaleceń posiadanych instrukcji, gdyż polecenie moje nie zostanie wykonane”.

Kłopot władz PRL

Wkrótce okazało się, że wydarzenia na „Marianie Buczku” nie były odosobnionym wyskokiem chińskich oficerów, gdyż identyczne problemy pojawiły się na innych statkach Chipolbroku, gdzie większość załogi stanowili Chińczycy.

Chińscy oficerowie reprezentujący większość załogi „Mariana Buczka” oświadczyli, że wszystkie te konwencje, instrukcje i zalecenia obowiązują Polaków, ale nie Chińczyków,

którzy nie zamierzają się im podporządkować.

W Warszawie bardzo szybko zdano sobie sprawę, że sprawa wygląda poważnie i może mieć dla Polski bardzo przykre następstwa. Odmowa zatrzymania statków groziła tym, że Amerykanie otworzą ogień, co może spowodować zatopienie jednostki, może nawet śmierć członków załogi, w tym oczywiście także Polaków. Było to tym bardziej prawdopodobne, iż statki Chipolbroku przewoziły do Wietnamu Północnego materiały wybuchowe, w tym dynamit.

Władze PRL miały początkowo nadzieję, że uda się Chińczyków przekonać, iż ich stanowisko jest niesłuszne i niepraktyczne, bowiem w zetknięciu z okrętami US Navy nieuzbrojone statki handlowe nie mają żadnych szans ucieczki lub stawienia skutecznego oporu. Sprawę uznano za pilną, gdyż do rejsów do portów wietnamskich i chińskich szły kolejne statki Chipolbroku. Polscy kierownicy chcieli konflikt rozwiązać zanim do Wietnamu popłynie statek „Przyjaźń Narodów”, który ładował w Gdyni 1050 ton dynamitu oraz lonty i sponki z przeznaczeniem dla armii Wietnamu Północnego.

Samobójcza „Przyjaźń Narodów”?

15 maja 1965 r. w Gdyni odbyła się narada polsko-chińska w sprawie rejsu statku „Przyjaźń Narodów” do Wietnamu. Narada zaczęła się bardzo nietypowo.

Podczas rozmowy polskiego wiceministra z chińskim ambasadorem uzgodniono, że spośród sześciu statków Chipolbroku obsadzonych przez mieszaną załogę trzy przyjęte zostaną pod banderę chińską i obsadzone przez Chińczyków.

Przewodniczący delegacji chińskiej dyrektor Yen rozpoczął od przemówienia na temat ostatniej chińskiej eksplozji atomowej, co wprawiło polską delegację w osłupienie, ale zarazem było dowodem, że Chińczycy w rozmowach będą twardzi i pryncypialni. Od razu oświadczyli, że statek w żadnym przypadku nie może

zatrzymać się na rozkaz Amerykanów, a tym bardziej nie może dopuścić do amerykańskiej inspekcji.

Zaczęła się wielogodzinna dyskusja, chwilami bardzo nerwowa i nieprzyjemna. Polacy pytali Chińczyków co zrobią:

„gdy obcy okręt wojenny żąda zatrzymania maszyn – następnie żądanie swoje popiera groźbą otwarcia ognia, daje ostrzegawczy strzał armatni przed dziób statku – czy też wtedy chińska załoga – mając w perspektywie po następnym strzale wylecenie w powietrze i zniszczenie całkowite statku wraz z ładunkiem również nie wykona rozkazu kapitana zatrzymania maszyn?”.

Odpowiedź dyr. Yen zaszokowała Polaków. Chińczyk oświadczył, że:

„nawet jeśli zginie statek i załoga, to jest to mało istotne i niewiele znaczy wobec wielkiej sprawy socjalizmu i walki z imperializmem amerykańskim, gdyż [załoga] będzie miała świadomość, że stoi za nią lud Polski i Chin, a czynem swym pozwoli unaocznic i wykazać wszystkim narodom świata rzeczywiste pirackie i bandyckie oblicze imperializmu amerykańskiego”.

Przysłuchującemu się tym rozmowom kapitanowi „Przyjaźni Narodów” Tadeuszowi Taczalskiemu ścierpła skóra na myśl, że wkrótce ma dowodzić iście samobójczą misją.

Wybuchowa „Przyszłość”?

Rozmowy zakończyły się niczym, obie strony pozostały przy swoich stanowiskach. Decyzja co dalej czynić, przeszła na wyższy szczebel.

Odmowa zatrzymania statków groziła tym, że Amerykanie otworzą ogień, co może spowodować zatopienie jednostki, może nawet śmierć członków załogi, w tym oczywiście także Polaków. Było to tym

bardziej prawdopodobne, iż statki Chipolbroku przewoziły do Wietnamu Północnego materiały wybuchowe, w tym dynamit.

Póki co sporu nie rozwiązano. Minister Żeglugi zdecydował, że „Przyjaźń Narodów” ma wyruszyć z dynamitem dla Wietnamu, a już podczas rejsu kapitan dostanie nową instrukcję. Decydenci w Warszawie liczyli jeszcze, że Chińczycy ustąpią, ale przygotowywali się również na sytuację, gdy do porozumienia nie dojdzie. Gdyby partner pozostał nieugięty, zamierzano skierować statek z dynamitem do portu Whampoa w Chinach i tam przeładować na inną jednostkę z wyłącznie polską załogą, która miała dostarczyć niebezpieczny ładunek do Hajfongu w Wietnamie. Ponieważ w najbliższym czasie planowany był „dynamitowy” rejs statku „Przyszłość” z Gdyni do Wietnamu, postanowiono go odwołać, a dynamit załadować na statek z polską załogą.

Rokowania polsko-chińskie na szczeblu rządowym podjęte równocześnie w Warszawie i Pekinie także nie doprowadziły do uzgodnienia stanowiska, wobec czego strona polska zaproponowała, aby kilka statków Chipolbroku przeszło pod chińską banderę i zostało obsadzone wyłącznie przez chińską załogę, co uwolniłoby Polaków od zmory „samobójczych” rejsów po wodach kontrolowanych przez marynarkę amerykańską.

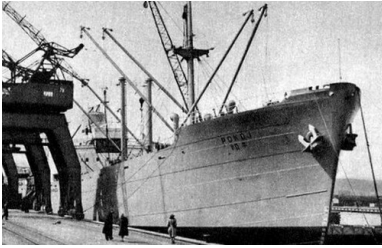


Małgorzata Fornalska (Giuseppe Canepa)

„Jiading”, „Chongming” i „Songjang”

W końcu lipca 1965 r., pod tygodniach sporów, obie strony zaczęły wreszcie zmierzać ku kompromisowi. Podczas rozmowy polskiego wiceministra spraw zagranicznych Mariana Naszkowskiego z chińskim ambasadorem uzgodniono, że spośród sześciu statków Chipolbroku obsadzonych przez mieszaną załogę trzy przyjęte zostaną pod banderę chińską i obsadzone przez Chińczyków. Reszta statków pływać miała nadal pod

polską banderą z polskimi załogami. Porozumienie wykonano we wrześniu i październiku 1965 r. kiedy to statek „Przyszłość” przemianowano na „Jiading”, „Małgorzatę Fornalską” na „Chongming” a „Pokój” na „Songjang”.



Pokój (Dansborg)

Spór w komunistycznej rodzinie został zażegnany, ale dobitnie wykazał skrajne awanturnictwo ówczesnej chińskiej polityki, nawet dla polskich komunistów nie do zaakceptowania. Nie ulega wątpliwości, że i działania władz PRL podejmujących się przewożenia dynamitu do Wietnamu Północnego nie miały nic wspólnego z polskim interesem narodowym, narażały życie polskich marynarzy, nie mówiąc już o możliwości utraty statków.

COFNIJ SIĘ