

dr MACIEJ KIJOWSKI (ORCID: 0000-0002-0333-0465)

Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach

Kontakt: maciej.kijowski@onet.pl

DOI: 10.5604/01.3001.0014.8052

Samobójstwa polskich marynarzy jako jedna z przyczyn zgonów na statkach morskich – opisy przypadków i czyny pokrewne (2)

Druga część artykułu skupia się na analizie popełnionych samobójstw, w tym samouniższeń związanych z morzem osób, które odebrały sobie życie na lądzie. Ponadto autor zwraca uwagę na samobójstwa pozorowane (najczęściej zabójstwa) i desperackie skoki marynarzy za burtę niebędące samobójstwami choć mogące je przypominać, samobójstwa *prima facie*. Tekst kończy się podsumowaniem, w którym autor formułuje wnioski. Jednym z nich jest postulat objęcia marynarzy badaniami suycydologicznymi, jakim poddano policjantów i uznania ludzi morza za grupę zawodową zagrożoną samobójstwami w stopniu nie mniejszym niż stróża prawa.

Słowa kluczowe: samobójstwo, marynarz, statek, morze

Suicides of polish sailors as one of the reasons for causalities on marine ships – case studies (2)

The second part of the article is based on analysis of committed suicides, including self-destructions of the people connected with sea who killed themselves on land. Additionally, the author pays attention at sham suicides (most frequently homicides) and suicides *prima facie* (in fact seamen's desperate jumps overboard). The text is finished by recapitulation which the author tries to formulate some conclusions.

Keywords: suicide, seaman, ship, sea

Wstęp

W części 1. artykułu przedstawiono przegląd literatury, obejmujący wyniki badań nad samobójstwami marynarzy, ich statystyką, przesłankami i tym, co dla nich specyficzne. Celem 2. części artykułu jest prezentacja przykładów zamachów samobójczych i czynów pokrewnych oraz próba sformułowania wniosków w tym kontekście. Podobnie jak we wstępie do części 1., należy wspomnieć o interdyscyplinarnym charakterze zagadnienia, skutkującym koniecznością wielowątkowych poszukiwań źródłowych. Heterogeniczny profil kwerendy zaowocował tym, że w wykorzystanej literaturze istotną rolę odgrywają – obok naukowych – publikacje beletrystyczne, w tym pitawale i różne odmiany biografistyki.

Analiza przypadków samobójstw na morzu

Zdarza się, że oficerowie polskich statków morskich giną śmiercią samobójczą z przyczyn zgoła zawodowych i ambjonalnych zarazem, jak kpt. żeglugi wielkiej (ż.w.) Paweł Krupa¹, który 30 listopada 2006 r., dowodząc m/s² „Nordborg”, popełnił samobójstwo w amerykańskim porcie po uderzeniu stwą dziobową w nabrzeże przy manewrach wejściowych [1]. Z kolei samobójcza śmierć rybaka przetwórstwa m/t³ „Kalmar”,

¹Dane ofiar zamachu samobójczego podaję w brzmieniu na tyle szczegółowym, na ile są one upublicznione w wykorzystanym w danym przypadku źródle. Dotyczy to również nazw statków i portów.

² m/s (*motor ship*) – statek motorowy.

³ m/t (*motor trawler*) – trawler motorowy.

Bernarda Orlińskiego 4 września 1978 r. [2,3] miała stanowić pokłosie chorobliwych ambicji i zazdrości po awansowaniu płynącego tą samą jednostką zięcia na starszego rybaka [4]. Przyczyn wielu jednak ewidentnych samobójstw nie udało się ustalić, np.: odebrania sobie życia przez kapitana m/t „Wierzyca” kpt. ż.w. Włodzimierza Paszkiewicza (25 lipca 1960 r. [2,5] lub 20 lipca 1961 r. [3]), starszego rybaka r/v⁴ „Doktor Lubecki” Wiesława Gołaszewskiego (20 kwietnia 1986 r. [3]), praktykanta maszynowego Stanisława Bohdanowicza (1 marca 1971 r. [2,3]) na m/t „Wkra” (skok za burtę i utonięcie), lekarza okrętowego Janusza Pendereckiego (1 listopada 1982 r. [2, 5]) na m/t „Aries”, młodszego rybaka przetwórstwa Sławomira Januszka (9 września

⁴ r/v (*research vessel*) – statek badawczy.

1990 r. [2, 3]) na m/t „Amarel”, czy III oficera Witalija Jegorczeva (2 października 2003 r. [2]) na m/t „Langusta”. Nieczęsto napotkać można listy pożegnalne, takie jak adresowany do żony przez rybaka Franciszka Nowickiego (pisał, że „nie jest szpiegiem, kocha swoją ojczyznę, ale załoga doprowadziła go do ostatnich nerwów”) tuż przed zaginięciem (najprawdopodobniej wyskoczył do morza) na s/t⁵ „Kwisa” 23 stycznia 1962 r. [2]. Nie wyjaśniono natomiast przyczyn samobójstwa marynarza, który 19 maja 1975 r. wyskoczył za burtę m/s „Nowowiejski”, o czym – jako jeden z pierwszych poza załogą – dowiedział się komendant st/s⁶ „Dar Pomorza”, który odnotował tę tragedię następująco: „O godzinie 19.30 rozmawiałem z m/s <Nowowiejski> (...). W okolicach wyspy Bali (koło Jawy) za burtę wyskoczył marynarz. Widzieli, szukali, ale bez rezultatu” [6]. Znamienne jest, jak spokojnie, jak *aequo animo*⁷ jeden marynarz kwituje samobójstwo innego: tak, jakby nie tylko każda tragiczna śmierć na morzu stanowiła chleb powszedni, ale jedna z jej form, śmierć samobójcza stawała się niemal normą. *Ait enim mare*⁸.

Niemal problemów nastręcza kwestia alarmów na statkach morskich. Pierwszą kwestią jest skuteczność czy raczej nieskuteczność alarmu „człowiek za burtą” w przypadku samobójstw, zgoła inna niż wobec wypadnięć za burtę przypadkowych, bądź spowodowanych zamachem innej osoby czy nasileniem objawów klinicznych choroby, gdy prawidłowe zastosowanie pętli Williamsona-Butakowa może uratować życie [7]. Drugi szkopał wynika z wpływu alarmów na psychikę marynarzy, różnie reagujących na nie w zależności od pory doby [7-8]. Trzeci zaś, zbliżony do poprzedniego, to lekceważący (zwłaszcza w młodszych wiekach) stosunek do alarmów [7]. Jest i inna poważna kwestia: alarm ma przecież służyć wyrobieniu u obecnych na statku osób pożądanej reakcji na nagłe i niespodziewane wydarzenia zagrażające życiu człowieka; marynarz nieprzygotowany do błyskawicznych i groźnych sytuacji nie tylko ulega dekoncentracji uwagi, ale podlega napięciom nerwowym i stanom lękowym [7-8].

Niezależnie od powodów, dla których marynarz znalazł się za burtą, największe zagrożenie dla jego życia niosą dwa stany. Pierwszym jest zanurzenie (groźniejsze, gdy człowiek pływa, zwiększa się wtedy bowiem ukrwienie mięśni i skóry, co powoduje szybszą utratę ciepła), drugim zaś hipotermia, skutkująca zwolnieniem tętna, a w rezultacie niedotlenieniem mózgu (które powoduje z kolei zawroty głowy), dezorientacją, następowym migotaniem komór serca, uczuciem znużenia, sennością i przemożną chęcią odpoczynku – jeśli człowiek zapadnie w sen, z którego nie jest się w stanie wybudzić

własnymi siłami, umiera [9-10]. Należy zwrócić uwagę, że taka nietypowa hipersomnia może powodować u postronnych obserwatorów (także u osób spieszących z pomocą) mylne wrażenie, że osoba, która wypadła za burtę bez zamiaru samobójczego, w istocie targnęła się na swoje życie.

Rola okrętowej służby zdrowia

Samobójstwom na statkach może sprzyjać (choć powinien im zapobiegać) sposób wykonywania obowiązków tak przez lekarza okrętowego (co opisano dalej), jak i innych członków załogi, zwłaszcza że wystąpienie u marynarza zaburzeń psychicznych jest ewidentną przesłanką do umieszczenia go w szpitalu okrętowym, a w przypadku braku takiego – w osobnej kabinie i pod opieką innej osoby. Ponadto brak skuteczności farmakoterapii (w tym neuroleptyków) determinuje konieczność zastosowania wobec chorego łagodnych form unieruchomienia, np. stosowanymi w ratownictwie okrętowym noszami Neil-Robertsona [11-12].

W orzeczeniu IMG 176/63 z 15 października 1963 r. w sprawie śmierci 42-letniego młodszego rybaka przetworstwa na trawlerze płynącym przez Morze Północne, Izba Morska w Gdyni uznała za przyczynę zgonu wyskoczenie za fal-szburę w stanie ostrej psychozy majaczeniowo-zamroczeniowej i utonięcie, przypisując zarazem lekarzowi okrętowemu rażące zaniedbania obowiązków. Odkąd statek wyszedł z portu w Gdyni (3 dni przed zgonem), rybak zachowywał się w sposób wskazujący na zaburzenia psychiczne, wypowiadał niedorzeczne zdania, wywoływał imiona katolickich świętych, klękał, modlił się (w tym codziennie rano na dziobie i podczas wyświetlania filmu w mesie). Mimo to lekarz nie zbadał chorego, nie skorzystał z pomocy medical-radio, nie zasugerował kapitanowi izolacji rybaka i niezwłocznego skierowania go na leczenie w najbliższym porcie; uznał jedynie rybaka za przesadnie religijnego, aplikując mu zrazu 2 tabletki fenactilu, a następnie podając po 150 mg tegoż (nie odnotował ilości i dawek w karcie chorobowej). W rezultacie w trzecim dniu rejsu rybak ponownie wybiegł na dziób, a po klęczeniu i wykonywaniu niezrozumiałych ruchów wyskoczył za burtę w obecności całej wachty nawigacyjnej; wydobyto go na szalupę, lecz stwierdzono zgon [13]. Można uznać, że było to samobójstwo, choć W. Błady pisze eufemistycznie, że rybak „wyskoczył za burtę i utonął” [3]. Trzeba uznać, że lekarz mógł i powinien był tej sytuacji zapobiec.

Podobnie było w przypadkach, w których niepoddani żadnemu leczeniu marynarze, po co najmniej kilkudniowym ciągu alkoholowym i niewykonywaniu czynności służbowych, wyskakiwali za burtę, a także w sprawie bosmana konsultowanego przez medical-radio po urazie głowy w okolicy potylicznej i zaistnieniu zaburzeń psychicznych (omamy, iluzje, urojenia prześladowcze): zalecono luminal i bromural (oba 3 x 1 tabletki) oraz pilnowanie chorego, przy czym

wystarczyło, że bosman oświadczył starszemu rybakowi, że czuje się lepiej, by opiekun opuścił go. Chory wyskoczył wtedy za burtę [14].

Do ewidentnej próby samobójczej doszło na innym statku: po leczeniu w szpitalu psychiatrycznym chorego na schizofrenię paranoidalną I elektryk nie pojawiał się na posiłkach i wach-tach, zamknął się w kabinie z oczami zaklejonymi papierową taśmą. Po wejściu do zagranicznego portu C., na żądanie kapitana, konsul wezwał lekarza innego polskiego statku stojącego w C., który zlekceważył problem, mylnie twierdząc, że chorego zatruł się silnym środkiem amfoterycznym, używanym do czyszczenia silników elektrycznych, a zaburzenia zaistniały wskutek implantacji esperalu. Zaopatrzył pacjenta m.in. w codeinum, pyralgin, spasmophen duplex, elenium, luminal i witaminę C, tudzież w zalecenie kontroli w kraju u lekarza psychiatry, po czym... uznał go za zdolnego do pracy na statku (!). Nazajutrz, po wyjściu statku z portu, chorego wyszedł na pokład i spostrzegłszy idące blisko dwa statki, wyskoczył za burtę. Jeden ze statków wyłowił go, jak natomiast ustaliła w orzeczeniu WMS 28/84 z 31 sierpnia 1984 r. Izba Morska w Szczecinie, ogarnięty urojeniami prześladowczymi chorego zbiegł do morza w obawie przed pozabawieniem go życia przez rzekomych wrogów [15].

Nieco podobny przypadek zaistniał na statku H., na którym zginął 39-letni III mechanik: prawdopodobną przyczyną tego zdarzenia było wyskoczenie za burtę w stanie silnej depresji psychicznej, podłożem której mogły być epilepsja i alkoholizm. Orzeczeniem WMG 142/77 z 30 września 1977 r. IM w Gdyni stwierdziła m.in., że lekarz okrętowy zaniedbał skierowania chorego do specjalisty i nie zażądał drogą telegraficzną historii choroby z jego przychodni zakładowej [15]. Jak uznała IM w Szczecinie w orzeczeniu WMS 232/79 z 31 grudnia 1979 r., „najbardziej prawdopodobną, graniczącą prawie z pewnością przyczyną zaginięcia” 28 sierpnia 1979 r. chorego psychicznie II elektryka m/s „Energetyk” było jego „wyskoczenie za burtę statku w celach samobójczych” [16]. Z kolei IM w Gdyni, orzeczeniem WMG 207/81 z 30 stycznia 1982 r., jednoznacznie wskazała na „samobójcze wyskoczenie (...) z lewej burty statku do wody” jako przyczynę zaginięcia młodszego stewarda ts/s⁹ „Stefan Batory” 6 października 1981 r. [17].

Przejawianie depresji na statku jest wskazaniem do izolacji lub hospitalizacji każdego marynarza, nie wyłączając kapitana. Kpt. ż.w. Leonid Cybulski, usiłując dowodzić w takim stanie m/t „Dalmor” (w praktyce czynił to I oficer), zginął 20 lutego 1975 r., najpewniej wyskakując za burtę, zanim trawler wszedł do portu, w którym zamierzano umieścić chorego w szpitalu [2,5]. Tym razem było za późno, udało się natomiast zapobiec samobójstwu motorzysty m/t „Neptun”, doprowadzonego do poważnego kryzysu przez niemądre aluzje załogi

⁹ ts/s (turbine steam ship) – turbinowy statek parowy.

⁵ s/t (steam trawler) – trawler parowy.

⁶ st/s (sail training ship) – żaglowiec szkolny.

⁷ łac. spokój umysłu.

⁸ łac. bo morze przemówiło.



Fot. motortion/Bigstockphoto

o prowadzeniu się jego świeżo poślubionej żony (syndrom Dyzia): hospitalizowano go w szpitalu psychiatrycznym w porcie Saint John's [18].

Samobójstwa na morzu planuje się zatem i dokonuje się ich nie tylko od wpływu konfliktu wewnątrz załogi, ale i złożoności konfliktów (autentycznych bądź urojonych) w rodzinach marynarzy [19-20]. Nie mniej ważne jest i to, że rezygnacja z etatu lekarza okrętowego na rzecz pomocy telemedycznej nie tylko prowadzi do depersonalizacji pacjenta (lekarza również), ale przede wszystkim (także wobec chorób psychicznych) może prowadzić do diagnostycznych i terapeutycznych błędów [21].

Czyny pokrewne: samobójstwa upozorowane i pozorne. Ciemna liczba samobójstw

Analizując przyczyny samobójstw na statkach należy pamiętać w kwestiach pokrewnych: najpierw o samobójstwach upozorowanych – czyli odwróceniu uwagi od rzeczywistej przyczyny śmierci marynarza, np. zabójstwa lub wypadku przy pracy. Przykładem fingowania samobójstwa w celu odwrócenia podejrzeń od faktycznych sprawców zbrodni są wydarzenia z wiosny 1983 r. na m/s „Łódź”, oczekującym na fadunek w kameruńskim porcie Douala. I oficer Zdzisław K. zaginął 20 kwietnia, zaś po 2 dniach znaleziono jego ciało w wodzie. Kapitan i 25 członków załogi jednoznacznie zaopi-

niowało, że przyczyną śmierci było wyłącznie samobójstwo, a to z racji kłopotów rodzinnych, finansowych i zawodowych denata, tudzież jego bezsenności i zażywania luminalu. Postępowanie prowadzone przez prokuraturę kameruńską oraz dokonana w jego ramach sekcja zwłok jednoznacznie wskazały na zabójstwo (denat był duszony sznurem, miał połamane żebra i kręgosłup, a do przegubu prawej ręki przymocowaną kajdankami 6-kilogramową gaśnicę śniegową), jednak prokurator Prokuratury Wojewódzkiej w Szczecinie umorzyła śledztwo 20 listopada 1984 r. [22].

Arbitralna klasyfikacja zgonów z niejasnych przyczyn do rzędu oczywistych samobójstw przybiera nieraz bardzo drastyczną postać: 13 października 1999 r., podczas postoju m/s „Carola” (bandera Antiguay i Barbudy, armator niemiecki) w tureckim porcie Diliskelesi, zmarł w tajemniczych okolicznościach kapitan jednostki, 53-letni kpt. ż.w. Witold Filipiuk. Tym razem turecki prokurator orzekł pospiesznie o suicydalnej przyczynie śmierci, po czym statek nagle wyszedł z portu; w zezwoleniu na przewóz zwłok do Polski wystawionym przez Konsulat Generalny RP w Stambule zawarto klauzulę zakazującą otwierania trumny. Wdowa po kapitanie otworzyła ją jednak, odkrywając złożone na nieheblowanych deskach, będące w zaawansowanym stanie rozkładu nagie zwłoki męża. Stan zwłok

uniemożliwił ich sekcję, tym niemniej biegli patolodzy stwierdzili, że przed śmiercią kapitan zmuszony był do spożycia dużej ilości alkoholu. Ostatecznie prokurator Prokuratury Rejonowej Szczecin-Śródmieście wszczął, a następnie umorzył śledztwo w sprawie zabójstwa [1].

Umorzeniami zakończyły się też śledztwa w analogicznych sprawach. Kiedy w 1981 r. m/s „Ziemia Lubelska” oczekiwał na wejście do portu gdańskiego, zaginął jego kapitan, kpt. ż.w. Władysław K. Jego zwłoki, z metalową sztangą przymocowaną do szyi, odnaleziono w wodzie po 2 tygodniach [22]. Na m/s „Szymanowski”, stojącym w 1982 r. w Bremerhaven, zlokalizowano zwłoki kapitana K., wiszące na sznurze szalowym, umocowanym na haku wieszaka do odzieży w przedpokojku jego kabiny [22]. Z kolei w przypadku kapitana statku m/s „Jelenia Góra” kpt. ż.w. Juliana Kowalika, który zaginął 11 lub 12 maja 1978 r., upozorowano samobójstwo. Zadbano nawet o pieczołowite ułożenie tuż przy burcie pary jego sandałów [22-23]. W toku śledztwa nie zabezpieczono śladów w kabinie Kowalika i nie powiązano jego zaginięcia z tym, że półtora roku wcześniej w podobnych okolicznościach zaginął ówczesny kapitan „Jeleniej Góry” kpt. ż.w. Stanisław Łużyński, a I oficer wyskoczył z 2. piętra domu, w którym mieszkał [22-23]. Armator pospieszył się również z uznaniem za akt samobójczy zgonu 37-letniego marynarza Bogdana S., do którego

doszło 25 maja 1997 r. w niewyjaśnionych okolicznościach, podczas postoju m/s „Able Forest” w wenezuelskim porcie [1].

W tym kontekście należy wysunąć postulat podjęcia przez psychologów pogłębionych badań nad reakcją członków rodzin na tragedię marynarza: fingowanie samobójstwa lub śmiertelnego wypadku w celu zatarcia śladów prawdopodobnego, a trudnego do wykrycia zabójstwa (jak w przypadku Karola Kizewskiego zmarłego 26 maja 2002 r. na m/v¹⁰ „Tsuru” [1], czy Patryka Palczyńskiego, ciało którego wyłowiono 14 lipca 2010 r. ok. 3,8 Mm od wejścia do portu w Gdańsku [24]) spotyka się ze zrozumiałym brakiem akceptacji ze strony bliskich [24-25].

Rodzina poszukuje też nadal marynarza Piotra Piele, który zaginął na redzie portu Houston, nie stawiając się na wachtę 14 sierpnia 2008 r., dzień po złożeniu na ręce polskiego kapitana m/s „BBC Ecuador” prośby o zgodę na powrót do domu, motywowanej m.in. złą atmosferą na pokładzie, przy czym ani armator, ani kapitan nie nawiązali kontaktu z rodziną marynarza [26]. Odrębny problem stanowi świadcząca o procesie wyparcia (represji) negacja bezsprzecznego *suicidium*, widoczna choćby w słowach młodszego brata, który o wspomnianym lek. med. J. Pendereckim pisze: „[z]marł (...) w niejasnych okolicznościach. Właściwie nie bardzo wiadomo, co się stało” [27]. Spostrzeżenia te dotyczą również fingowania samobójstw w sytuacji, w której marynarz ginął wskutek wypadku przy pracy, a to w celu odwrócenia podejrzeń od winnych tego wypadku, np. z racji rażącego niedbalstwa.

Jest też i inna, pokrewna kwestia. W obliczu zagłady statku, nieuchronności katastrofy, znikomości szans na ocalenie, osoba płynąca tą jednostką może zdobyć się *in articulo mortis*¹¹ na decyzję o pozornym samobójstwie, podjętą w celu odwrócenia podejrzeń od winnych tego wypadku, np. z racji rażącego niedbalstwa. Jest też i inna, pokrewna kwestia. W obliczu zagłady statku, nieuchronności katastrofy, znikomości szans na ocalenie, osoba płynąca tą jednostką może zdobyć się *in articulo mortis*¹¹ na decyzję o pozornym samobójstwie, podjętą w celu odwrócenia podejrzeń od winnych tego wypadku, np. z racji rażącego niedbalstwa. Jest też i inna, pokrewna kwestia. W obliczu zagłady statku, nieuchronności katastrofy, znikomości szans na ocalenie, osoba płynąca tą jednostką może zdobyć się *in articulo mortis*¹¹ na decyzję o pozornym samobójstwie, podjętą w celu odwrócenia podejrzeń od winnych tego wypadku, np. z racji rażącego niedbalstwa.

¹⁰ m/v (*motor vessel*) – statek motorowy (skrótowiec synonimiczny wobec m/s).

¹¹ łac. w obliczu śmierci.

¹² s/t (*steam tug [boat]*) – holownik parowy.

¹³ W znaczeniu jak w przyp. 5.

¹⁴ łac. na pierwszy rzut oka.

świadków, a nieznacznie później zginęły (zaginęły) i inne osoby przebywające na jednostce, fakt samobójstwa nie wyjdzie na jaw, ciało suicydenta może zostać zaś wydobyte wraz z ciałami ofiar morskiego żywiołu, a jeśli nie, osobę tę uzna się za zmarłą.

Samobójstwa ludzi morza popełniane na lądzie

Zdarzają się też samobójstwa popełniane przez marynarzy na lądzie, aczkolwiek wciąż z przyczyn ściśle związanych z ich pracą na morzu. Nie można przemilczeć tragedii kpt. ż.w. Zbigniewa Kurowskiego, który zastrzelił się 21 sierpnia 1979 r. w swoim gdańskim mieszkaniu, wkrótce po usłyszeniu orzeczenia IM w Gdyni w sprawie pożaru dowodzonego przezeń m/s „Reymont” [29-30]. A niemal 40 lat wcześniej samobójstwo popełnił na lądzie człowiek morza, nie marynarz lecz dowódca Morskiej Brygady Obrony Narodowej, p.o. dowódca Lądowej Obrony Wybrzeża płk Stanisław Dąbek: zastrzelił się 19 września 1939 r. na Kępie Oksywskiej w obliczu nieuchronnej klęski, nakazując zaprzestanie po jego śmierci walk z hitlerowcami [31]. Tak jak i *exitus* byłego ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej prof. Jerzego Olszewskiego, który zastrzelił się 22 maja 1981 r. w Skubiancie ze sztućca, są to samobójstwa honorowe. Tragizm odejścia ministra Olszewskiego tkwi w jego poźegnalnym liście: „Nigdy i od nikogo nie wziąłem żadnej łapówki. Przysięgam w obliczu śmierci. Niech moja śmierć skończy polowanie na czarownice” [32]. Podobnego listu najpewniej nie pozostawił Piotr Soyka, wieloletni prezes i twórca największej w Polsce stoczniowej grupy kapitałowej – Remontowa, przeto przesłanki jego samobójczej śmierci (Sopot, 2 sierpnia 2020 r.) pozostaną w sferze domysłów [33].

Podsumowanie

A wnioski? A próby zapobiegania samobójstwom marynarzy teraz i w przyszłości? Autor nie śmie formułować żadnych wniosków *ex cathedra*, udzielać „dobrych” rad z perspektywy wygodnego fotela na stałym lądzie. Po pierwsze, należy czym prędzej objąć marynarzy tak pieczołowitymi badaniami suicydologicznymi, jakim poddano policjantów, i uznać ludzi morza za grupę zawodową zagrożoną samobójstwami w stopniu nie mniejszym niż stróża prawa. Po drugie, sama w sobie praca na statku odbywającym rejs morski, związana z deprywacją szeregu potrzeb marynarza i niesprzyjająca utrzymaniu homeostazy jest obiektywnym czynnikiem suicydogennym [34]. Po trzecie, choć samobójstwa znane są na morzu od lat, sprzyjają im w znacznym stopniu zjawiska ostatniego trzydziestolecia: komercjalizacja żegluga i nastawienie jej wyłącznie na zysk, dehumanizacja i odpodmiotowienie pracy marynarza, umiędzynarodowienie żagló, pływanie pod tzw. tanimi banderami.

Ekspersi z niegasnącym uznaniem wspominają czasy, w których statkowi morskemu przypisywano również rolę kształtowania osobowości marynarzy czy ich wspomaganie kulturalno-oświatowe przez wypełnianie załodze czasu wolnego i umożliwianie marynarzom realizacji własnych zainteresowań [35]. Gdyby polskiej flocie dane było powrócić do tak głęboko humanistycznych aspiracji (stawianych równoległe z rozwojem edukacji morskiej społeczeństwa), liczba czynników sprzyjających samobójstwom (choć przecież te nadal będą popełniane) zmniejszyłaby się znacznie. Tyleż zatem należy zapobiegać samobójstwom marynarzy, co ograniczyć zakres suicydogennych czynników.

BIBLIOGRAFIA

- [1] LESZCZYŃSKI, R. Ginące frachtowce, t. 4, Polacy pod obcymi banderami [Perishing freighters, Vol. 4, Poles under foreign flags]. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, 2014.
- [2] LESZCZYŃSKI, R. Tragedie rybackiego morza, t. 3 [The tragedies of the fishing sea, vol. 3]. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, 2006.
- [3] BLADY, W. Polska flota rybacka w latach 1921-2001. Kalendarium tragicznych zdarzeń na statkach rybackich w latach 1945-2000 [Polish fishing fleet in the years 1921-2001. Calendar of tragic happenings on fishing ships in the years 1945-2000]. Gdynia: Morski Instytut Rybacki, 2002.
- [4] CZUBASIEWICZ, B. Przerwany rejs w Talcahuano [Broken voyage in Talcahuano]. Szczecin: KAW, 1987.
- [5] ROPELEWSKI, A. Ludzie „Dalmoru” [People of 'Dalmor']. Gdańsk: Marpress, 1997.
- [6] OLECHNOWICZ, T. Z notatnika ostatniego komendanta [From the commander's notebook]. Gdynia: Oficyna Wydawnicza Miniatura, 2004.
- [7] JABŁOŃSKI, E. Alarmy na polskich statkach towarowych w teorii i w praktyce [Alarms of board Polish cargo vessels in theory and in practice], Technika i Gospodarka Morska 1981, 5: 236-240.
- [8] KILIAN-SURDYKOWSKA, D. Charakter prawny alarmów ćwiczebnych na polskich statkach morskich [Legal character of training alarms on board Polish sea-going ships], Technika i Gospodarka Morska 1984, 12: 613-615.
- [9] JAREMIN, B., Zgony polskich marynarzy i rybaków podczas pracy na morzu w latach 1960-1999 – analiza zjawiska i wpływu środowiska pracy ze szczególnym uwzględnieniem orzecznictwa lekarskiego i możliwości prewencji [Deceases of the Polish seamen and fishermen at maritime work-site in the years 1960-1999 – analysis of phenomenon and impact of work environment, with particular reference to medical certification and

- possibilities of prevention]. *Annales Academiae Medicae Gedanensis* 2005,35(1): 1-212.
- [10] RENKE, W. Aspekty medyczne ratowania życia na morzu na tle wypadku statku „Kudowa Zdrój” [Medical aspects of live saving at sea against the background of the sinking of the M/S „Kudowa Zdrój”]. *Technika i Gospodarka Morska* 1984,2: 74-76.
- [11] STANKIEWICZ, J. Choroby centralnego układu nerwowego. Choroby umysłowe. Alkoholizm nałogowy. Epilepsja. Psychoneuroza. Histeria [Central nervous system diseases. Mental diseases. Inveterate alcoholism. Epilepsy. Psychoneurosis. Hysteria]. In: TEISSEYRE, Z. ed. *Poradnik medyczny kapitana statku [Ship master's medical handbook]*. Warszawa: Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, 1962.
- [12] DOLMIERSKI, R. Choroby nerwowe i psychiczne [Neurological and mental diseases]. In: DOLMIERSKI, R., KRYNICKI, A., TOMASZUNAS, S., eds. *Morski poradnik medyczny [Marine medical handbook]*. Warszawa: Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, 1987.
- [13] JABŁOŃSKI, E. Niektóre problemy odpowiedzialności lekarza okrętowego PMH w świetle orzecznictwa izb morskich, cz. I [Some responsibility problems of ship doctors of the Polish Merchant Marine in the light of judicature of marine chambers, part I]. *Technika i Gospodarka Morska* 1986,1: 11-13.
- [14] POBOCHA, J., SZAKOWSKI, A. Problemy psychiatryczne w orzecznictwie izb morskich [Psychiatric problems in jurisdiction of sea departments]. In: MIĘTKIEWSKI, E., ed. *Medycyna morską. Materiały sesji naukowej zorganizowanej w Szczecinie dnia 25 XI 1972 przez Szczecińskie Towarzystwo Naukowe przy współudziale pracowników naukowych Katedry Higieny Pracy Instytutu Higieny Uniwersytetu w Rostoku [Marine medicine. Materials of the scientific session organized in Szczecin on Nov. 25, 1972 by the Szczecin Scientific Society with the participation of research workers of the Hygiene at Work Chair of the Hygiene Institute of the Rostock University]*. Warszawa-Poznań, PWN, 1975.
- [15] JABŁOŃSKI, E. Niektóre problemy odpowiedzialności lekarza okrętowego PMH w świetle orzecznictwa izb morskich, cz. II [Some responsibility problems of ship doctors of the Polish Merchant Marine in the light of judicature of marine chambers, part II]. *Technika i Gospodarka Morska* 1986, 2: 63-66.
- [16] Zaginięcie II elektryka m.s. ENERGETYK na Morzu Północnym w dniu 28 sierpnia 1979 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 31.12.1979 r. – WMS 232/79 i Odwoławczej Izby Morskiej z dnia 27.08.1980 r. – OIM 11/80) [Missing of the 2nd electrician on M/S ENERGETYK in the North Sea on August 28, 1979 (Judgment of the Maritime Chamber in Szczecin on Dec. 31, 1979 – WMS 232/79 and of the Maritime Chamber of Appeal in Szczecin on Aug. 27, 1980 – OIM 11/80)]. *Prawo i Orzecznictwo Morskie* 1990,17-18: 89-99.
- [17] Zaginięcie mł. stewarda ts.s. STEFAN BATORY na Oceanie Atlantyckim w dniu 6 października 1981 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 30.01.1982 r. – WMG 207/81) [Missing of a mess boy on TS/S STEFAN BATORY in the Atlantic Ocean on October 6, 1981 (Judgment of the Maritime Chamber in Gdynia on Jan. 30, 1982 – WMG 207/81)]. *Prawo i Orzecznictwo Morskie* 1987,7-8: 94-114.
- [18] GACH, Z. Leon rybak: wywiad-rzeka przeprowadzony w latach 2007/2008 z kapitanem żeglugi wielkiej rybołówstwa morską Leonem Skelnikiem, jednym z pionierów polskiego rybołówstwa przemysłowego po II wojnie światowej [Leon: The Fisherman. An extended interview conducted in the years 2007/2008 with a master mariner of sea fishing Leon Skelnik, one of Polish industrial fishing pioneer after the World War II]. Gdańsk, Gdański Kantor Wydawniczy, 2008.
- [19] KACZMARCZYK-SOWA, M. Konflikty w rodzinach marynarzy [Conflicts in the seamen's families]. In: WOŹNIAK, R.B., ed. *W kręgu ludzi morza. Księga pamiątkowa z okazji 70. rocznicy urodzin Prof. zw. dr. hab. Ludwika Janiszewskiego [Among seafaring people. Memorial book on the occasion of 70th birthday of Prof. Dr. Ludwik Janiszewski]*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 1997.
- [20] JANISZEWSKI, L. Sukces małżeński w rodzinach marynarzy. Studium socjologiczne [Matrimonial success in the seamen's families. Sociological study]. Warszawa-Poznań, PWN, 1986.
- [21] ŻYCHLIŃSKI, M. Etyczne problemy udzielania pomocy medycznej na morzu [Ethical problems of rescue at sea]. *Aequitas* 2015,3: 105-115.
- [22] STUDZIŃSKI, A. Tragiczny rejs. Głośne katastrofy statków, przemyt i tajemnicze zaginięcia na morzu [The tragic voyage. Famous shipwrecks, contraband and mysterious missings at sea]. Warszawa, Wydawnictwo Prawnicze, 1989.
- [23] POHL, K. Tak blisko życia. Pitaval morski [So close to life. Marine pitaval]. Szczecin: KAW, 1988.
- [24] WELTROWSKI, P. Tajemnicza śmierć żeglarza była samobójstwem? [Was a sailor's mysterious death a suicide?] <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Tajemnicza-smierc-zeglarza-byla-samobojstwem-n53914.html> [viewed 2020-09-05].
- [25] BURCZYCKA-WOŹNIAK, M. Prawda i prawo [Truth and law]. Gdynia, MiT, 2008.
- [26] Telewizja Polska. Ktokolwiek widział, ktokolwiek wie [broadcasted in Program 3 2020-08-08], <https://vod.tvp.pl/video/ktokolwiek-widzial,08082020,49106841> [viewed 2020-08-10].
- [27] PENDERECKI, K. Pendereccy. Saga rodzinna [The Pendereckis. A family saga], interviewed by JANOWSKA, K., MUCHARSKI, P. Kraków, Wydawnictwo Literackie, 2014.
- [28] LESZCZYŃSKI, R. Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926-2016) [Sea accidents and disasters of the Polish Merchant Navy auxiliary fleet (1926-2016)]. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, 2017.
- [29] LESZCZYŃSKI, R. *Ginące frachtowce, t. 2 [Perishing freighters, vol. 2]*. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, 2009.
- [30] MURAWSKA, G. Kapitański honor [The captain's honour], *Ekspres Reporterów* 1980, 6: 3-48.
- [31] PIWNICKI, G. Bohaterski dowódca obrony Gdyni w 1939 roku – płk Stanisław Dąbek [A heroic commander of Gdynia's defense in 1939 – col. Stanisław Dąbek], *Zeszyty Gdynińskie* 2010,5: 67-75.
- [32] SZUMSKI, J. Rozliczenia z ekipą Gierka 1980-1984 [Accounts with Gierk's team 1980-1984]. Warszawa, IPN, 2018.
- [33] WOJCIECHOWSKI, P. Z ustaleń prokuratury wynika, że Piotr Soyka, twórca holdingu stoczniowego, popełnił samobójstwo [As prosecutor's office ascertained, Piotr Soyka, shipbuilding holding creator, committed suicide], <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,26180524,zustaleni-prokuratury-wynika-ze-piotr-soyka-tworca-holdingu-stoczniowego.html> [viewed 2020-08-08].
- [34] BORUCKI, Z. Czas wolny marynarzy na lądzie a problemy przystosowania [Seamen's free time on land towards problems of adaptation]. In: JANISZEWSKI, Ludwik, ed. *Czas wolny marynarzy na lądzie. Rozprawy i materiały [Seamen's free time on land. Dissertations and materials]*. Prace Instytutu Zachodniopomorskiego, 1973,61: 106-136.
- [35] WOŹNIAK, R. Problemy socjologii wychowania morskiego (Socjologiczne studium wychowania na statku morskim) [Problems of maritime education sociology (Sociological study of education on a sea-going ship)]. *Societas Scientiarum Stetinensis, Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Wydział Nauk Społecznych* 1987, XLVI, pp. 1-235.

**Pamięci zmarłego 25 lutego 2021 r.
st. of. mech. okr. dr. Ryszarda Leszczyńskiego**

Nota o autorze
Urodzony w 1970 r. w Rzeszowie. Absolwent studiów prawniczych w tamtejszej filii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie (1995). Od 2003 r. doktor nauk prawnych. Obecnie nauczyciel akademicki w Wyższej Szkole Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach. W pracy naukowej specjalizuje się w morskim prawie publicznym, prawie konstytucyjnym, prawie administracyjnym oraz związkach łączących prawo z literaturą i muzyką.