

Stefan Heliodor Chmarzyński

1909-1983

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1931 r., uczestnik konwojów atlantyckich, kapitan żeglugi wielkiej, architekt w Nowym Jorku.

Urodził się 11 października 1909 r. w Nakle (rodzice Edmund i Pelagia Dettloff). Egzaminy zdawał do Szkoły Morskiej w Tczewie, dyplom otrzymał w 1931 r., kończąc naukę w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Od września 1931 r. do kwietnia 1932 r. był instruktorem na „Darze Pomorza”.

W lipcu 1934 r. został młodszym marynarzem na s/s „Cieszyn”, potem starszym marynarzem na tym statku. W grudniu 1934 r. odbył, jako II oficer, zorganizowaną przez Ligę Morską i Kolonialną, szeroko opisywaną podróż akwizycyjno-handlową statkiem „Poznań” do portów Afryki Zachodniej (który popłynął w miejsce popsutej „Elemki”). Obsadę oficerską tworzyli w całości wychowankowie Szkoły Morskiej: dowódca – kpt. ż.w. Leon Rusiecki (abs. WN z 1923), I oficer – kpt. ż.w. Michał Niczko (abs. WN z 1927), III oficer – Jerzy Pocięjów (abs. WN z 1926), I mechanik – Wincenty Dumania (abs. WM z 1923), II mechanik – Władysław Ziolo (abs. WM z 1926), III mechanik – Adolf Kaczorowski (abs. WM z 1932).

W 1935 r. był II, a od 1937 r. I oficerem na s/s „Puck”. W 1936 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej¹.

Wiosną 1939 r. ożenił się z Aurelią Marią Grablis z Popowa w powiecie węgrowskim i zamieszkał w Gdyni przy ul. 3 Maja 29 (wcześniej, jako kawaler, mieszkał przez dwa lata na „swoim” statku).

Na „Pucku” zastała go wojna – zmuszono go z niego 8 grudnia 1939 r. i tego samego dnia został I oficerem na s/s „Śląsk”.

„W czasie służby na morzu podczas II wojny zapisał swe imię złotymi literami”². Na początku czerwca 1940 r. „Śląsk”, po wyładowaniu węgla w Dakarze, wyruszył do Kaolacku. Przed wejściem do portu radiooficer Mieczysław Szponder przechwycił wiadomość nadaną na falach BBC – Komunikat Polskiego Komitetu Transportowego alarmował załogi polskich statków, by nie wchodziły do portów francuskich, bo Francja skapitulowała przed Niemcami po sześciu tygodniach woj-

ny. Kaolack był kolonialnym portem francuskim. Kapitan Bohdan Jęrzewski (abs. WN z 1930) kazał więc wybrać kotwice i statek zawrócił do Freetown. Ale tam czekały kapitana wielkie pretensje, że „źle zinterpretował instrukcje, złamał warunki czarteru i zdradził sojusznika [...]. Anglicy wydali rygorystyczne polecenie natychmiastowego powrotu do Dakaru po instrukcję francuską i [...] zawiezenie ładunku do Kaolack”³.



Na „Darze Pomorza”, II wachta, z lewej oficer wachty Jan Strzembosz, instruktor Stefan Chmarzyński



W senegalskim porcie kapitan zorientował się, że Francuzi przedłużają postój statków, bo chcą je zająć. Gdy na „Cieszyn” wszedł z uzbrojoną obstawą oficer francuskich wojsk kolonialnych i zażądał wydania papierów okrętowych, „nieodwołalna decyzja o ucieczce zapadła w poniedziałek 8 lipca, chociaż przygotowania do jej podjęcia prowadzono już od 26 czerwca, czyli od zawinięcia «Śląska» do Kaolack”⁴.

Port położony był 70 mil morskich w głębi lądu, stacjonowały zarówno w nim, jak i w połowie drogi na redę, garnizony wojskowe, samo ujście Saloum było ufortyfikowane, a żegluga po nieuregulowanej rzece nie do pomyślenia bez pilota, z uwagi na mielizny i silne prądy.

Mimo tego o świcie 9 lipca, po sterroryzowaniu starego senegalskiego pilota, śpiącego na „Cieszynie”, oba statki wyszły z portu. „Siostrzane parowce «Cieszyn» i «Śląsk» szły z minimalnym zanurzeniem (dziób – 9 i rufa – 10 stóp). Kapryśnym nurtem rzeki płynęły ze zmienną prędkością. Sporo nerwów kosztowało branie ostrzejszych zakrętów, statki parły do ujścia na granicy ryzyka nawigacyjnego, byle szybciej dojść do oceanu. [...]

O szańc minęli zdradliwą mieliznę, która piaszczystym jęzorem wciskała się w nurt rzeki. [...] Basse-Balla, mając na karku pilnujących go Polaków, przykładał się i szczerze do pilotażu. «Śląsk» szedł za «Cieszynem» w odległości zaledwie 1-1,5 kabla i ani metr więcej. Trzymał się rufy «Cieszyna», aby nie zgubić się na którymś zakręcie, bo wtedy niechybnie ugrzązłby na mieliznie. Całe koryto rzeki stanowiło jedną skotłowaną wodę, burzoną kadłubami i śrubami uciekających statków. [...] Oba frachtowce już trzecią godzinę desperackim rajdem gnały do ujścia. Zbliżały się do Fundium.

Obowiżywał rozkaz: działa i broń maszynową użyć dopiero wtedy, gdy Francuzi pierwsi otworzą ogień. Gdyby na rzece napotkano zaporę, należało przejść przez nią z największą prędkością. Próbę zablokowania szlaku jednostką pływającą miano eliminować poprzez staranowanie i zepchnięcie z farwateru. W takich okolicznościach «Śląsk» miał osłaniać ogniem «Cieszyn». Ze stanowisk bojowych lufy dział i karabinów maszynowych kierowano w mijaną dżunglę i busz, skąd w każdej chwili mogła być oddana salwa ostrzegawcza. Nie wiedzieli, co

może ich czekać. Polacy byli rozłoszczeni przeniewierstwem Francuzów i bez walki ani myśleli poddawać się ich wojskom kolonialnym. [...] Wieść o ucieczce obu statków musiała tu dotrzeć, gdyż cała ludność miasteczka wyległa na nabrzeże. Przed kapitanatem portu stał oddział uzbrojonych żołnierzy; jeden z nich trzymał oburącz banderę francuską, zawzięcie wymachując. Miało to chyba oznaczać: «W imieniu Francji...». [...] Wtem jeden z nich zauważył działą, które zaczęto skierowywać do żołnierzy stojących przed kapitanatem — zza ochronnej zeruby wyrzuciło kilkanaście głów w stalowych hełmach. To wystarczyło. Oddział złamał szyk i porzucając broń, pierzchnął pod osłonę pobliskiego gaju palmowego. Chorąży ze złością rzucił banderę na ziemię i co sił w nogach pomknął za uciekającymi. Statek szybko mijał Fundium. [...] Jeszcze kilka kwadransów niepewności, gdy statki wydostawały się cieśninami i między wyspami na wody oceanu. Punktualnie o godzinie 12.56 «Śląsk» minął trawers boi wyjściowej. Kiedy i tu nie dostrzeżono okrętów francuskich, wiedzieli, że wygrali swoją walkę o statki, ratując skrawki suwerennej Rzeczypospolitej⁵.

„Śląsk” 9 lipca rzucił kotwicę na wodach terytorialnych brytyjskiej kolonii. „Gubernator Gambii zaprosił polskich kapitanów do prywatnej rezydencji. Miał w tym swój cel. Przy okazji przyjął tam kilku kapitanów angielskich, którzy uciekli, porzucając statki

na łasce Francuzów. Polaków fetował z największymi honorami, a rodakom czynił wymówki, że wrócili bez statków i załóg⁶.

Za brawurową ucieczkę „Śląska” z Senegalu kpt. ż.w. Bohdan Jędrzejewski oraz Stefan Chmarzyński zostali odznaczeni przez rząd RP w Londynie Krzyżem Zasługi z Mieczami.

W 1941 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej, w lipcu 1943 r. został kapitanem „Śląska” i pływał w konwojach atlantyckich do marca 1945 r. Po zmustrowaniu otrzymał od armatora zaległy urlop – 93 dni.

W czerwcu 1945 r. objął dowództwo m/s „Stalowa Wola”, wyokrętował w sierpniu 1945 r.⁷

Po skończonej wojnie przeszedł do służby w US Army, Transport Service i kilka lat spędził na Dalekim Wschodzie. Następnie osiadł w Nowym Jorku, otworzył restaurację koło Broadwayu i prowadził ją razem z żoną przez kilka lat. Potem skończył studia i pracował jako architekt morski w firmie J.J. Henry w Nowym Jorku.

Zmarł na Long Island 12 maja 1983 r., spoczął na Saint Charles Cemetery.

„Kapitanie Chmarzyński – niech ziemia amerykańska lekką Ci będzie. Cześć Twej Pamięci i wspomnień. W perspektywie czasu – gwarantuję Ci, znów jeszcze odpijemy czarę wina⁸ – napisał kolega Bolesław Zieliński (abs. WN z 1940 r.), mieszkający w New Jersey.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945)*. *Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, oprac. dr St. Kozak, Gdynia 1989; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; londyńskie „Okólniki”; <https://www.findagrave.com/memorial/154564882/stefan-chmarzynski>

1 „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 8.

2 Bolesław Zieliński, *Z żałobnej karty*, „Okólnik” 1983, nr 148, s. 46.

3 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 119-120.

4 Ibidem, s. 124.

5 Ibidem, s. 129-132.

6 Ibidem, s. 132.

7 *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945)*. *Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, oprac. dr St. Kozak, Gdynia 1989, w zbiorach Sali Tradycji – D/2645, s. 384.

8 Bolesław Zieliński, op. cit.