

Stefan Gorazdowski

1911-1962

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1932 r., kapitan żeglugi wielkiej, wykładowca Państwowej Szkoły Morskiej, oficer nawigacyjny na ORP „Garland”, odznaczony Krzyżem Walecznych, syndyk Związku Armatorów Polskich (także tego reaktywowanego w Londynie), komendant „Daru Pomorza”, kapitan w Chipolbroku; odznaczony The 1939-1945 Star, The Africa Star, The Atlantic Star, The Defence Medal, Orderem Wazy I Klasy.

Urodził się 5 lutego 1911 r. w Sartanie na Ukrainie. Ojciec Ludwik, inżynier hutnik, pracował w Zakładach Hutniczych Nikopol-Mariupol, od 1914 r. był dyrektorem zakładów górniczych w Starachowicach, a od 1919 r. – dyrektorem Głównego Urzędu Zaopatrywania Armii w Warszawie, dokąd przeniósł się wraz z całą rodziną: żoną Janiną, synami Tadeuszem i Stefanem oraz córkami Hanną i Marią.

Stefan Gorazdowski maturę zdał w warszawskim Gimnazjum i Liceum pod wezwaniem Świętego Wojciecha, a zaraz potem egzaminy na Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Na pokładzie „Daru Pomorza” znalazł się po raz pierwszy 16 lipca 1930 roku, żaglowcem dowodził kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz.

Dyrekcja Szkoły postanowiła przenieść na kurs trzeci (ostatni) tych uczniów, którzy mieli świadectwa dojrzałości, bowiem drugi kurs w przeważającej mierze uzupełniał wiedzę tych, którzy nie posiadali matury. W ten sposób po pierwszym roku od razu na trzecim kursie znaleźli się: Stefan Gorazdowski, Stefan Siekierzyński, Marian Umiński, Bernard Wojtas oraz Jan Starzycki.

Wydział Nawigacyjny Stefan Gorazdowski ukończył w roku 1932 i przez kolejne dwa lata był słuchaczem Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie, po czym w stopniu podporucznika przydzielony został do grupy oficerów administracyjnych Korpusu Służb Marynarki Wojennej w 2. Batalionie Strzelców w Tczewie.



Na początku września 1933 r. zaokrętował na „Dar Pomorza” jako instruktor pokładowy, uczestniczył m.in. w rejsie fregaty dookoła świata jako V oficer/oficer rezerwowy, a następnie wokół Hornu (pod pełnymi żaglami) jako III oficer. Obie te podróże cała Polska śledziła z ogromnym zainteresowaniem i „chyba każdy młody człowiek wiedział, gdzie leżą Falklandy – brama Hornu, ostatni port przed zdaniem się statku na łaskę żywiołu lub pierwsze miejsce wytchnienia oraz leczenia ran przez ludzi i żaglowce. Działać musiała na wyobraźnię wizja około 300 wraków żaglowców, które zmierzały w stronę Hornu lub przekroczyły groźną cieśninę, lecz nie wiedząc o istnieniu w tamtym rejonie silnego Prądu Falklandzkiego, rozbijały się w czasie niepogody o skaliste brzegi wysp”.

W gdyńskim kościele w listopadzie 1935 r. ślubu z Janiną Rachmielowską udzielił mu kapelan z „Daru Pomorza” ks. Wojciech Kosak-Główczewski.

Po otrzymaniu dyplomu kapitana żeglugi wielkiej 11 października 1937 r. podjął studia na Uniwersytecie Poznańskim na wydziale ekonomiczno-prawnym. Jednak wkrótce z nich zrezygnował i w roku 1938 został syndykiem Związku Armatorów Polskich.

Była to organizacja pracodawców, reprezentująca interesy krajowych przedsiębiorców branży żeglugowej, utworzona 25 maja 1929 r. w Gdyni z inicjatywy Juliana Rummla, dyrektora Żegluga Polskiej. Do Związku należały: Żegluga Polska SA, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe SA (Polskarob), Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA (Polbryt), Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA (dawniej Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe). Celem związku była ochrona interesów jego członków przed nieuczciwą konkurencją, prowadzenie wspólnej polityki frachtowej, taryfowej, ubezpieczeniowej itp.

W sierpniu 1939 r. Stefan Gorazdowski powołany został do służby wojskowej w 2. Batalionie Strzelców w Tczewie. Po klęsce kampanii wrześniowej wyjechał do Warszawy, a w marcu 1940 r. przez Węgry i Jugosławię przedostał się do Francji, gdzie został odkomenderowany do dyspozycji Marynarki Handlowej.

W maju 1940 r. skierowany został (wraz z kpt. Mikołajem Deppiszem) do Port-Lyautey w Maroku, gdzie stały, w złym stanie



Na „Darze Pomorza” w czasie rejsu dookoła świata 1934/1935
K. Maciejewicz, T. Meissner, S. Gorazdowski...



... i na żółwiu

technicznym, szkolne okręty „Iskra” i „Wilia”. Kapitanowie zajęli się ich przygotowaniem do wyjścia w morze. Gorazdowski objął dowództwo ORP „Iskra”, Deppisz ORP „Wilia”.

Na „Iskrze” dziewięcioosobowa załoga nie stanowiła nawet jednej trzeciej stanu etatowego, nie było ani jednego oficera pokładowego ani maszynowego. „30 czerwca 1940 r. przed południem zaczęły przybywać z Casablanki transporty wojska i polskich uchodźców cywilnych. Niewielkie grupki pasażerów przewożono tylko jedną szalupą na «Wilię». [...]

Kapitan Deppisz z Markuszewskim [abs. WM z 1923] i nieliczną załogą uwijali się jak w ukropie. Trwało ładowanie prowiantu, przyjmowanie wody do kotłów i wody pitnej. Bunkru była ilość wystarczająca, więc mogli przystąpić do rozpalania kotłów. [...]

W trakcie okrętowania pasażerów wyłowiono kilku marynarzy z floty handlowej, którzy jeszcze w 1939 i w początkach 1940 r. ruszyli ochotniczo do Francji, do formujących się jednostek Polskich Sił Zbrojnych².

W nocy z 2 na 3 lipca „Wilia” była gotowa do wyjścia w morze, ale „Iskra” jeszcze nie. „W maszynowni «Iskry» marynarze męczyli się z silnikiem, który nie chciał zastartować. Wreszcie i oni jakoś sobie poradzili. «Iskra», choć z niewielką zwłoką, także w tym dniu mogła wyjść samodzielnie w morze³. Ale niedługo potem maszyna znowu stanęła i „ochotniczy zaciąg maszynowy prawie przez całą dobę mordował się z silnikiem, mając za nic niebezpieczeństwa, jakie groziły szkunerowi ze strony peteinowskich Francuzów. Po uporaniu się z silnikiem trzeba było jeszcze czekać na wysoką wodę, aby kadłub zanurzony prawie cztery metry mógł bezpiecznie przebyć próg rzeczny⁴.”

Wreszcie się udało. „Konwój prowadził ORP «Wilia», a za nią podążał ORP „Iskra”. Szkuner często odstawał i za nic nie chciał płynąć szybciej niż 4-5 węzłów. «Wilia» mogła płynąć ponad 8 węzłów, lecz trzymała taką prędkość, jaką «Iskra» wyciskała ze swojego silnika. [...] Świeciła gołymi masztami, bo nie dysponowała załogą, która potrafiłaby ją otaklować i założyć żagle. Gorazdowski umiał prowadzić żaglowce, lecz bez marynarzy i oficerów, którzy znaliby się na obsłudze aż 680 metrów kwadratowych żagli, wolał nie ryzykować i szkuner wolno, ale pewnie płynął samodzielnie, korzystając

z silnika. Dwieście pięćdziesiąt koni mechanicznych to niewielka moc dla zapewnienia żeglowności kadłuba długiego na 52 metry i o szerokości 7,8 metra. Dno paskudnie obrosło podwodną florą i w tych warunkach kapitan nie miał co marzyć o przyśpieszeniu biegu swojego okrętu⁵.

Kierownictwo Marynarki Wojennej w Londynie podziękowało Stefanowi Gorazdowskiemu za wykonanie zadania, pisząc: „[...] po załamaniu się Francji zaszła nagła potrzeba przeprowadzenia ORP «Iskra» z portu Lyautey do bezpiecznego portu angielskiego i podjął się Pan Kapitan wykonania tego zadania. Mając do dyspozycji załogę, składającą się jedynie z dwóch podoficerów i dwóch marynarzy Marynarki Wojennej, a okręt nie przygotowany do kampanii, posiadając jedynie najprymitywniejsze przyrządy nawigacyjne, umiał Pan Kapitan, doliczając sobie trzech marynarzy obcokrajowców i wykorzystując pracę znajdujących się na pokładzie ORP «Iskra» żołnierzy lotnictwa, doprowadzić okręt we wzorowym porządku do portu Gibraltar. Za ten obywatelski czyn wyrażam Panu Kapitanowi w imieniu Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej uznanie i podziękowanie⁶.”

„Iskra” pozostała w Gibraltarze do końca wojny jako statek-baza załóg kutrów torpedowych. Natomiast Stefan Gorazdowski wyszedł do Anglii jako I oficer na transportowcu „Wilia”. Pozostał na nim (na tym samym stanowisku) również, gdy transportowiec przekazano Marynarce Handlowej i przemianowano na „Modlin”.

W sierpniu 1940 r. kapitan Gorazdowski przeszedł do reaktywowanego w Londynie Związku Armatorów Polskich i ponownie został syndykiem. Miał mnóstwo pracy, bowiem po upadku Francji na terenie Wielkiej Brytanii znalazła się prawie cała polska flota handlowa. Statki w czasie wojny tonęły, ulegały awariom, armatorzy polscy przejmowali nowe jednostki. I ta flota, mimo niewielkiego tonażu, w czasie drugiej wojny światowej zdołała przewieźć ponad 450 tys. pasażerów (wojsko, ludność cywilną) i około 4,8 mln ton ładunku wojennego. ZAP zajmował się oceną sytuacji polskiej floty handlowej i Marynarki Wojennej, sporządzaniem raportów o podróży poszczególnych statków, ubezpieczeniem społecznym, kursami dla uczniów



ORP „Iskra”

Państwowej Szkoły Morskiej, organizacją pomocy marynarzom polskim w Nowym Jorku, organizacją duszpasterstwa itp. „Stefan Gorazdowski brał udział w powołaniu i utrzymywaniu Domów Marynarza (Rugby, Liverpool, Londyn), w organizowaniu opieki lekarskiej dla marynarzy, dyskutował nad umowami zbiorowymi, czasem pracy w tropikach załóg maszynowych i pokładowych, świadczeniami urlopowymi, zajmował się zagadnieniami wyżywienia załóg statków handlowych, utrzymywania kantyn, udzielania pomocy humanitarnej przebywającym w niewoli niemieckiej polskim jeńcom”⁷.

W 1943 r. kpt. Gorazdowski wrócił na morze: przeniesiony do Marynarki Wojennej, służył od 28 kwietnia 1943 r. na niszczycielu „Garland” najpierw jako oficer nawigacyjny-stażysta, a od 4 czerwca 1943 r. – jako p.o. oficer nawigacyjny. „Przyszli nowi. [...] Najbarwniejszą postacią był nowy nawigacyjny, podporucznik Stefan Gorazdowski [...]. Biskupski [dowódca ORP „Garland”] dobrze znał Gorazdowskiego jeszcze z marokańskiego Port-Lyautey i bardzo wysoko cenił jego morskie doświadczenie oraz marynarski kunszt. Był nawet bardzo zdziwiony, widząc jego mizerny stopień, ale od dawna przywykł już do nieobliczalnych pomysłów «wodzów» z KMW”⁸.



ORP „Garland”

3 maja 1944 r. awansowano Stefana Gorazdowskiego do stopnia porucznika marynarki.

W uznaniu czynów męstwa i odwagi wykazanych w czasie działań na południowym Atlantyku i Morzu Śródziemnym w roku 1944 otrzymał Krzyż Walecznych po raz pierwszy (Rozk. Dz. Szefa KMW nr 12 z dn. 31.05.1944 r.).

Jego starszy o cztery lata brat kmdr ppor. Tadeusz Gorazdowski, absolwent Szkoły Podchorążych MW w Toruniu z 1929 r., też przebywał w Wielkiej Brytanii, dowodził niszczycielami „Krakowiak”, potem „Piorun”.



Fot. Edmund Zdanowski

Rok 1946, grono pedagogiczne w pokoju nauczycielskim, m.in. Antoni Ledóchowski, Mieczysław Grabowski, Konstanty Maciejewicz, Witold Komocki, Józef Giertowski, Stefan Gorazdowski

Mieszkająca w Warszawie żona Janina w styczniu roku 1940 weszła początkowo w luźny kontakt z organizacją podziemną na terenie Warszawy, ale w kwietniu została łączniczką Wydziału I (Administracji) Komendy Głównej AK, a w połowie 1942 r. objęła kierownictwo Poczty Okręgowej Komendy Głównej Armii Krajowej – w grudniu 1943 r. odznaczona została Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami. Wiosną 1944 r. mianowana została sekretarką pułkownika „Montera” (Antoni Chruściel) na miejsce „Zofii”, która po aresztowaniu przez gestapo popełniła samobójstwo w więzieniu. W czasie Powstania Warszawskiego ochotniczo podjęła się przejścia kanałami na Żoliborz, by dostarczyć rozkazy oraz pocztę dowódcy dzielnicy „Żywiciela” (Mieczysław Niedzielski). Po wykonaniu zadania i powrocie do Śródmieścia 15 września 1944 r. objęła kierownictwo kancelarii „Atlas”. Rozkazem nr 27 z 12 września 1944 r. została odznaczona Krzyżem Walecznych. Po wojnie wróciła do Gdyni i zajęła się zorganizowaniem sekretariatu – była sekretarką dyrektora PSM kpt. Konstantego Maciejewicza.

W początkach grudnia 1945 r. Stefan Gorazdowski powracając do kraju, załatwił niezmiernie ważną sprawę: z likwidowanego Związku Armatorów Polskich w Londynie uzyskał środki na zakup dla odbudowywanej PSM książek i podręczników oraz materiałów biurowych na ogólną kwotę 350 fun-

tów szterlingów. W dodatku otrzymał zgodę na przejęcie przez PSM biblioteki Związku Armatorów Polskich w Londynie oraz biblioteki Szkoły Morskiej w Southampton.

Podjął pracę w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. W styczniu 1946 r. sprowadził do Gdyni rewindykowane od Niemców holowniki i w tym samym miesiącu wiceminister żeglugi i handlu zagranicznego Kazimierz Petruszewicz (abs. WN z 1928) mianował go kapitanem statku szkolnego „Dar Pomorza”.

W pierwszy powojenny rejs – ale jeszcze nie szkoleniowy, fregata wyszła 17 czerwca 1946 r. do Szwecji, dla przeprowadzenia demagnetyzacji, czyli założenia instalacji ochronnej przeciwko minom magnetycznym, których bardzo dużo było na szlakach wodnych. W dniu św. Jana stała załoga i uczniowie udali się na cmentarz w dzielni-





Na „Darze Pomorza”: komendant S. Gorazdowski i st. oficer K. Jurkiewicz, IV oficer J. Smoczyk, kierownik maszyn F. Sobieraj, III oficer W. Milenuszkin, wykładowca języka angielskiego C. Malinowski.

cy Haga Norra. Tam odbyła się wzruszająca uroczystość złożenia wieńców i rozsypania piasku z polskiego wybrzeża na grobie bosmana „Daru Pomorza” Jana Leszczyńskiego „Waju”, zmarłego w 1942 r., wychowawcy kilkunastu roczników kapitanów i oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Żaglowiec w pierwszy rejs szkoleniowy kpt. Gorazdowski poprowadził 20 lipca 1946 r., mając na pokładzie 12 oficerów, 31 członków stałej załogi, 63 uczniów kursu nawigacyjnego, sześciu mechanicznego, 29 uczniów Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i 85 kandydatów na Wydział Nawigacyjny. Pierwszym portem była Kopenhaga. Uczniowie i komendant udali się na cmentarz, by złożyć kwiaty na grobie Lucjana Masłocha (abs. PSM z 1934) na kopenhaskim cmentarzu bojowników ruchu oporu Mindelunden (Gaj Pamięci) w Ryvangen. Po ucieczce z obozu jenieckiego Lucjan Masłocha był komendantem siatki dywersyjno-wywiadowczej, podległej Dowództwu Polskich Sił Zbrojnych w Londynie. Zginął 3 stycznia 1945 r. razem ze swoją duńską żoną Lone (miał 33 lata). Na grobie widnieje napis: „Za wolność naszą i waszą. Za wolność Danii i honor Polski”.

Następnym portem było Southampton – uczniowie zwiedzili miasto oraz University College – siedzibę Państwowej Szkoły Morskiej czasu wojny. A głównym akcentem postoju w Sztokholmie było wręczenie przez posła polskiego odznaczeń wyższym oficerom szwedzkiej floty królewskiej. Szwedzi odwzajemnili się odznaczeniami dla komendanta Stefana Gorazdowskiego i radiooficera Alojzego Kwiatkowskiego.



Kapitan Stefan Gorazdowski na pokładzie „Daru Pomorza” w rozmowie z lordem Louisem Mountbattenem (prawnikiem królowej Wiktorii i wujem księcia Filipa)



Kpt. Gorazdowski dowodził nadal „Darem Pomorza”, ale była już na nim wszechmocna komórka Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR (z I sekretarzem POP tow. Dyrowiczem), Związek Młodzieży Polskiej oraz Rada Okrętowa, a najważniejszym załogantem był zastępca kapitana ds. kulturalno-oświatowych (w skrócie oficer KO) tow. A. Lewandowski. Nie znał się na niczym, a interpelowany np. w sprawie niedostatecznego pilnowania uczniów na oficjalnym przyjęciu w porcie, odpowiadał, że jest „robociarzem” a nie dyplomatą, że nie zna żadnego języka obcego, a winni są chłopcy, bo narobili mu kłopotów⁹. Komendant musiał często tłumaczyć się przed działaczami i władzami partyjnymi z podjętych decyzji, ustosunkowywać się pisemnie do stawianych mu zarzutów, wręcz absurdalnych, jak np. niewłaściwa reakcja na powitanie przez młodzież bułgarską w Stalynie (uczniowie na pokładzie fregaty, zajęci wykonywaniem komend, nie zareagowali na okrzyki powitania), niezawieszenie portretu tow. Czerwenkowa albo zdjęcie portretów komunistycznych notabli z tablicy. Atmosferę pracy kapitana oddaje fragment jego sprawozdania dot. przetransportowania ze statku chorego ucznia: „W tym czasie Dyr. Dąbrowicz urzędował na statku [...]. Okazało się, że dopiero teraz, ode mnie, Dyr. Dąbrowicz dowiedział się, że ucz. Gurbisz przeleciał samolotem do Londynu, a stamtąd przejechał statkiem «Czech» do Gdyni, albowiem dotychczas był przekonany, że chory został przeokrętowany w Gibraltarze na m/s «Czech». Dopiero gdy wyjaśniłem, że m/s «Czech» chodzi przecież na linii regularnej Gdynia – Londyn i wcale do Gibraltaru nie zawija [...] – wtedy dopiero otrzymałem surową reprimendę zakończoną oświadczeniem: «Ministerstwo przeceniło wasze wyrobienie polityczne». W uzasadnieniu tego stanowiska Dyr. Dąbrowicz oświadczył mi, że nie wyczułem stanowiska Ministerstwa i jego intencji, że nie wolno mi było zrobić cokolwiek, za co uczeń mógłby czuć wdzięczność dla państwa kapitalistycznego, i że należało w tej sytuacji wieść chorego na statku bez względu na konsekwencje, ale nigdy nie wysłać go samolotem. [...] Dyr. Dąbrowicz zarzucił mi formalistyczny stosunek do pracy, opieranie się na «przestarzałych» przepisach

prawa morskiego, brak zrozumienia ducha nowych czasów itp. [...] zapewniłem go, że na przyszłość będę postępował tak samo, ponieważ ani zarządzenia Dyr. Dąbrowicza, ani nawet Ministerstwo Żeglugi nie zdejmują odpowiedzialności kapitana statku za życie ludzkie i bezpieczeństwo statku”¹⁰.

„Ramowy plan pracy społeczno-polityczny na okres kampanii letniej dla okrętu «Daru Pomorza» od dnia 16 maja 52 r. [pis. oryg.]”¹¹, przygotowany przez oficera KO Lewandowskiego i I sekretarza POP ZPR Dyrowicza, przewidywał m.in. pogadanki dla uczniów na temat walki włoskiej klasy robotniczej, pracę świetlicową „jak zespół redakcyjny gazetki ściennej dla każdej wachty”, zespół pieśni, deklamacji i dekoracyjny. A także „zorganizowanie zbiorowej wycieczki dla uczniów w celu pokazania skrajnej nędzy na przedmieściach miasta [Genui] i ulice handlowe burżuazji [pis. oryg.]”¹². Ta „skrajna nędza” nie odwiedła jednak dwóch uczniów Technikum Morskiego Nawigacyjnego od ucieczki ze statku 1 lipca 1952 r., a 26 lipca w zatoce Marsaxlokk (Malta) kolejny uczeń, „który pełnił służbę dozoru na dziobie, opuścił statek wpław, pozostawiając na statku swoje ubranie”¹³.

Jesienią 1952 r. kpt. Gorazdowski został pozbawiony stanowiska komendanta „Daru Pomorza” przez ministra Mieczysława Popiela.

Znający kilka języków, o nienaganych manierach, spotykający w zachodnich portach ważne osobistości, łącznie z lordem Mountbattenem, z bratem komandorem oraz dwiema siostrami na emigracji i tak został, jak na standardy stalinowskie, potraktowany łagodnie. Pozostało mu tylko wykorzystać zaległy urlop, udzielony przez dyrektora Technikum Morskiego Nawigacyjnego w Szczecinie (utworzonego z przeniesionego z Gdyni wydziału), gdzie wykladał nawigację. Gdy urlop dobiegał końca, dyrektor Departamentu Kadr Ministerstwa Żeglugi poinformował go, że poleca mu podjąć pracę przez okres wypowiedzenia w Urzędzie Morskim – został inspektorem nawigacyjno-pokładowym.

Po Październiku '56 pozwolono mu wrócić na morze. W Polskich Liniach Oceanicznych pierwszym jego zadaniem było objęcie dowództwa drobnicowca „Sopot”, który przejął

w hamburskim porcie celem przyprowadzenia go do Gdyni. Następnie został skierowany na linię chińską - dowodził frachtowcem „Braterstwo”, należącym do chińsko-polskiego armatora Chipolbrok, którego połowę załogi stanowili Chińczycy, potem statkami „Reymont”, „Pokój” i „Okrzeja”. Były to trudne, wielomiesięczne rejsy statkiem bez klimatyzacji, z długimi postojami w portach. Wówczas intensywnie pracował nad nowymi książkami i artykułami.

Jesienią 1961 r. postanowił zakończyć swą karierę morską i przejść do pracy na lądzie. Otrzymał zgodę na zatrudnienie w pionie technicznym jako inspektor pokładowy. Pracę tę miał podjąć po zakończeniu swego ostatniego rejsu - dowodził wówczas drobnicowcem „Monte Cassino”. Na Morzu Śródziemnym dostał ostrego ataku wrzodu dwunastnicy. Mimo protestów starszego oficera, który chciał wejść do najbliższego portu, by przewieźć kapitana do szpitala, postanowił dopłynąć do portu przeznaczenia. Niestety, wrzód pękł nocą 1 lutego 1962 r., a w warunkach statkowych nie zdołano kapitanowi pomóc.

O godzinie 16.30 tego samego dnia m/s „Monte Cassino” wyszedł z portu Bone do Gdyni z trumną na pokładzie. Kapitan pochowany został na Cmentarzu Witomińskim, na pomniku wyryty jest napis: „Wierny ojczyźnie, ludziom i morzu”.

Stefan Gorazdowski od 1939 r. był autorem podręczników, na których wyszkoliło się wiele pokoleń oficerów naszej floty

handlowej i rybackiej: „Sygnalizacja morską”, „Morskie pomoce nawigacyjne”, „Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu”, „Międzynarodowe prawo drogi morskiej”. Publikował w takich czasopismach jak „Technika i Gospodarka Morska”, „Ster”, „Rynek Rybacki” i inne. Był również cenionym recenzentem wielu książek morskich publikowanych przez Wydawnictwo Morskie. Z racji biegłej znajomości języków: angielskiego, francuskiego i niemieckiego brał czynny udział w pracy nad „Słownikiem morskim”. Był także autorem programów licznych kursów kwalifikacyjnych i doskonalenia zawodowego w żegludzie morskiej.

Odznaczony był The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Africa Star, The Defence Medal (wszystkie cztery nadane w 1945 r.), a przez króla Szwecji Gustawa V Orderem Wazy I Klasy.

Miał dwoje dzieci: roku 1947 urodził się syn Maciej Jeremi (zostanie absolwentem PSM w 1968 r.), a w 1949 r. – córka Monika Anna.

Jego o kilka lat starszy brat Tadeusz, który pozostał na emigracji, za wojenne działania odznaczony był m.in. Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim z potrójnym okuciem, brytyjskimi: Order of the British Empire, dwukrotnie Distinguished Service Cross, Mention in Despatches, francuskim „Mérite Maritime”. Zmarł w 1968 r. w Kanadzie.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, Gdynia 1996; Marek Koszur, *Kapitan kapitanów*, Szczecin 1987; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; Daniel Duda, *Kpt. Stefan Gorazdowski*, biogram oprac. dla *Encyklopedii Gdyni* i „Nautologii”, Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia-Szczecin 1997; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG; <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/janina-gorazdowska,14670.html>

1 Marek Koszur, *Kapitan kapitanów*, Szczecin 1987, s. 136.

2 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 84.

3 Ibidem, s. 85,

4 Ibidem.

5 Ibidem.

6 Za: Daniel Duda, *Kpt. Stefan Gorazdowski*, biogram w *Encyklopedii Gdyni*, Gdynia 2006, s. 233.

7 Ibidem, s. 6.

8 Zbigniew Adamski, *ORP „Garland”*, Warszawa 1999, s. 211-213.

9 Notatka dla Ob. Ministra Żeglugi z dn. 1.10.1952 r., maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2483, s. 4.

10 *Działalność statku szkolnego „Dar Pomorza” 1950/1951*, maszynopis sprawozdania z dn. 12.09.1951 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2501, s. 9-10.

11 Ramowy plan pracy... maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2495.

12 Ibidem, s. 2.

13 Notatka..., op. cit., s. 2.