

# Adolf Antoni Kaczorowski

1906-1993

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1932 r., pierwszy mechanik na „Piłsudskim”, pierwszy i starszy mechanik na „Batorym”, uczestnik wojny na morzach, odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, po wojnie w Brazylii.**

Urodził się 10 czerwca 1906 r. w Narwie w Estonii (rodzice Hieronim i Aniela z Woytkiewiczów). Do 1918 r. uczęszczał do gimnazjum rosyjskiego, a gdy Polska wróciła na mapę Europy, zamieszkał z rodzicami i bratem w Warszawie – i tam uczęszczał do gimnazjum św. Kazimierza.

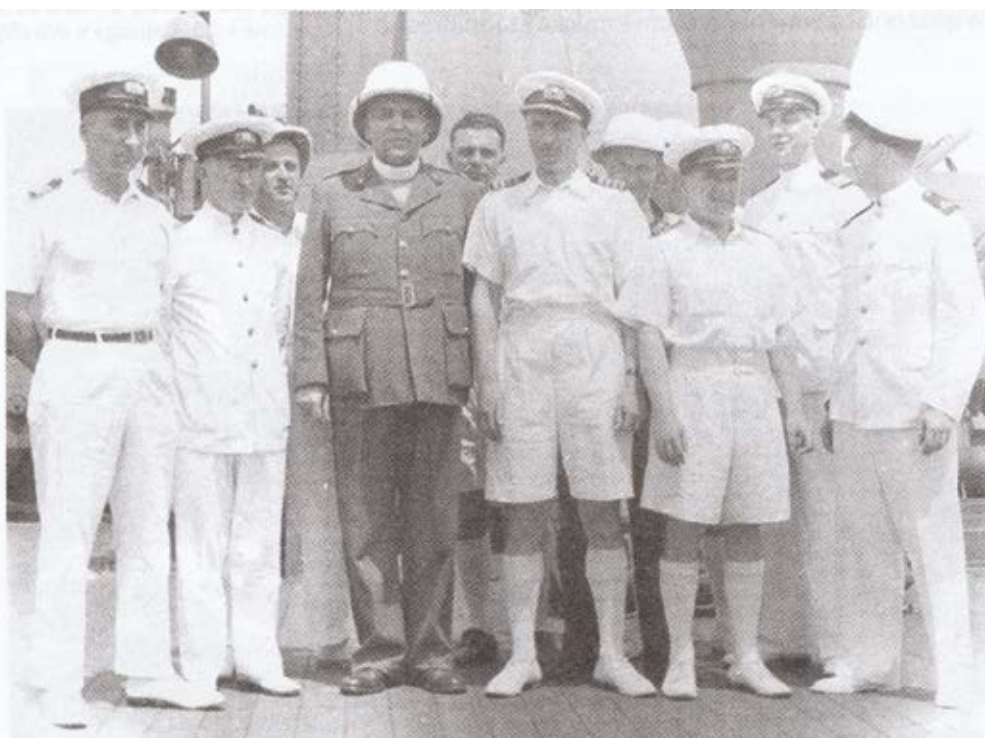
W 1929 r. zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie, a ukończył ją w Gdyni w 1932 r.

W 1934 r. uczestniczył jako III mechanik w podróży akwizycyjno-handlowej statkiem „Poznań” do portów Afryki Zachodniej. Statek został zakontraktowany przez Ligę Morską i Kolonialną, ponieważ przeznaczona do tej podróży świeżo zakupiona „Elemka” uległa awarii w drodze do Gdyni. Obsadę oficerską statku 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), II oficer – Stanisław Chmarzyński (abs. WN z 1931),

III oficer – Jerzy Pocięłujew (abs. WN z 1926), I mechanik – Wincenty Dumania (abs. WM z 1923), II mechanik – Władysław Zioto (abs. WM z 1926)<sup>1</sup>.

Zatrudniony na statkach GAL-u, w momencie wybuchu wojny był I mechanikiem na m/s „Piłsudski” (starszym mechanikiem był Józef Bełczowski, abs. WM z 1926). „Piłsudski”, który wyszedł z Gdyni do Nowego Jorku 11 sierpnia 1939 r. pod dowództwem kapitana Jana Stankiewicza (w miejsce urlopowanego młodszego brata Mamerta), w drodze powrotnej 29 sierpnia został zatrzymany przez brytyjski niszczyciel i odprowadzony na kotwiczowisko w zatoce Firth of Forth – i tam też zastała go wiadomość o wybuchu wojny. W pierwszy i ostatni wojenny rejs „Piłsudski” wyszedł jako transportowiec wojska pod dowództwem kpt. Mamerta Stankiewicza 25 listopada 1939 r. o godzinie 23.00, aby dołączyć do „Sobieskiego” oraz idącego do Australii konwoju.

*Na pokładzie „Batorego”, w czasie podróży z Free-town do Takoradi w lutym 1942 r. Od lewej: starszy mechanik Kaczorowski, pierwszy mechanik Kuske, drugi oficer Korodziejewski, biskup połowy Wojska Polskiego, ks. dr Józef Gawlina, kapitan Deyczakowski, trzeci oficer Dzikowski, intendent Loedl i czwarty mechanik Kamienobrodzki*



Fot. z J. Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, t. 3 op. cit., s. 103



W dodatku nie miał eskorty, bo Anglicy gwarantowali bezpieczeństwo trasy. Nad ranem, około 4.30, u ujścia rzeki Humber statek znalazł się na polu minowym, postawionym przed zaledwie tygodniem przez niemieckie niszczyciele: „Erich Steinbrinck”, „Hans Lody” i „Friedrich Eckoldt”. Eksplozowały dwie miny magnetyczne – w części dziobowej i pod maszynownią. Przechyliły na lewą burtę, tonął „Piłsudski” przeszło cztery godziny. Uratowała się niemal cała załoga – zginął kapitan Mamert Stankiewicz, pośmiertnie odznaczony został Krzyżem Orderu Virtuti Militari (jako pierwszy i jedyny przedstawiciel PMH) oraz IV mechanik Tadeusz Piotrowski (abs. WM z 1935 r.), gdy szalupa wyróciła się w czasie opuszczania<sup>2</sup>.



Po zatonięciu „Piłsudskiego” Adolf Kaczorowski w marcu 1940 r. został na „Batorym” I mechanikiem. Transatlantyk zamieniony w transportowiec dla wojska, w lutym został skierowany do stoczni w Liverpoolu i tam poddany przebudowie tak, by liczba miejsc pasażerskich wzrosła do 1650. „W tym czasie doszło do tragicznego wypadku: nocą, przy wchodzeniu na statek, spadł z mola i utonął starszy mechanik Franciszek Bomba. Jego następcą został czasowo pierwszy mechanik Henryk Nikitin [abs. WN z 1930], a od 3 marca – Adolf Kaczorowski”<sup>3</sup>. Także czasowo, bowiem starszym mechanikiem został Zygmunt Kuske (abs. WN z 1927), gdy zatopiony został jego ukochany „Chrobry” (tuż przed północą 14 maja 1940 r. «Chrobry» trafiony został bombami w drodze do Bodø). Pływając na «Batorym» w rejony tropikalne, Zygmunt Kuske nabawił się tam nieznannej choroby i 13 grudnia 1944 r. zmarł w szpitalu w Edynburgu.

Od kwietnia do końca wojny starszym mechanikiem był na „Batorym” Adolf Kaczorowski.

Odznaczony w 1945 r. Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, wyemigrował do Brazylii. Pisał w 1951 r.: „Od kilku lat pracuję w warsztatach naprawy statków w Buenos Aires i często służbowo spotykam się z naszymi kolegami, którzy płyną na statkach. Obserwując to wszystko, jestem zadowolony, że już nie płynam”<sup>4</sup>.

Zaraz po wojnie Wincenty Bartosiak (abs. WN z 1922) kupił „Chorzów” – w zasadzie przeznaczony już na złom i uratował go, odremontował oraz przemianował na „Stella Maris”. Odtąd statek pływał po wodach południowoamerykańskich. „Ponieważ węgiel bunkrowy był tam drogi i złej jakości, więc armator zlecił warsztatom Ryana w Buenos Aires przebudowę kotłów w celu przystosowania ich do opalania ropą. Pracami kierował Adolf Kaczorowski. Kiedy po zakończeniu tej przebudowy «Stella Maris» wyruszyła w swą pierwszą podróż pod balastem do Bahia Blanca, skąd zabrać miała ładunek jęczmienia do Santos, z komina zaczął buchać czarny dym w takich ilościach, że cała dzielnica miasta uległa zaciemnieniu. Obawiając się, że stało się coś złego, W. Bartosiak pognął taksówką nad rzekę, skąd widać było na kilka mil tor wodny: «Stella Maris»

– pisze w swych wspomnieniach – dzielnie pruła wody La Plata koloru kawy, ale smuga dymu, jaką za sobą zostawiała, była ogromna i po chwili całą rzekę zasłonił dym. Mechanicy wkrótce opanowali technikę opalania kotłów ropą i już w następnej podróży dymienie nie nastąpiło. Kapitanem «Stella Maris» był w tym rejsie Bolesław Szólkowski [abs. WN z 1934]<sup>5</sup>.

W Brazylii pozostał do końca swoich dni, nie rezygnując z uczestniczenia – choć na odległość – w życiu Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej. W 1991 r. żona pisała: „Szanowni Panowie, w załączeniu przesyłam męża upoważnienie do głosowania (sama wybrałam trzy nazwiska, gdyż mąż niestety nie przypomina sobie nikogo z tych Panów). Przy okazji chciałabym serdecznie podziękować za ostatnio otrzymane trzy «Okólniki» (nr 161, 162 i 163) – była to dla nas ogromna radość nawiązać kon-

takt z Panami i zetknąć się w ten sposób ze wspomnieniami naszych dawnych dobrych znajomych i kolegów – tylko coraz to ich mniej!!! [...] Z powodu wieku, chorób i odległości niestety urwały się dawne kontakty i żyjemy tu «na końcu świata» – jak mówią – resztkami wspomnień. Przesyłam w imieniu męża i moim mnóstwo pięknych pozdrowień – Halina Kaczorowska.

P.S. Mąż skończył 85 lat<sup>6</sup>.

Adolf Kaczorowski zmarł dwa lata później, 30 grudnia 1993 r. w Buenos Aires. „Ponieważ w tym czasie znajdował się tutaj w porcie polski statek «Prof. Rylke», skorzystałam z okazji, by odwiedzić kpt. R[yszarda] Stankiewicza [abs. WN z 1969], który zgodził się zabrać urnę z prochami męża i pożegnać go pogrzebem marynarskim na Atlantyku – w drodze powrotnej do Polski<sup>7</sup> – poinformowała pani Kaczorowska.



W maszynowni „Piłsudskiego” (fot. z albumu Józefa Bełczowskiego, abs. WM z 1926)

**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; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; londyńskie „Okólniki”.

1 Za: Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 193.

2 Za: Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 93-94.

3 Ibidem, s. 98.

4 „Okólnik” 1951, nr 57, s. 5.

5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 169-170.

6 „Okólnik” 1992, nr 164, s. 36.

7 „Okólnik” 1994, nr 168, s. 38-39.