

Zbigniew Koreywo

1913-1996

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1937 r., uczestnik II wojny światowej na morzach, kapitan żeglugi wielkiej, prześladowany przez UB, zszedł w końcu 1949 r. w Antwerpii ze statku «Poznań», kapitan w izraelskiej flocie.

Urodził się 22 maja 1913 r. w Kamieńsko-je koło Dnietropietrowska (rodzice Bronisław i Helena). Miał dziewięć lat, gdy razem z matką i starszą siostrą dotarł do niepodległej już Polski, do Warszawy, gdzie czekał na nich ojciec, rozdzielony z rodziną przez pożogę wojenną.

W Warszawie ukończył gimnazjum im. Tadeusza Czapskiego i po zdanej maturze wstąpił do Szkoły Morskiej w Gdyni.

Po jej ukończeniu w 1937 r. rozpoczął pracę na polskich statkach handlowych.

W momencie wybuchu wojny był II oficerem nawigacyjnym na s/s „Lida”, zatrzymanym przez Francuzów w czerwcu 1940 r. w Casablance: po ponaddwutygodniowym staniu na strzeżonej pilnie redzie kapitan Jerzy Świechowski [abs. WN z 1929] zdecydował, że pora uciekać. Miał w tym poparcie załogi. „Podszedł do mnie marynarz Madej: – Panie kapitanie, jeżeli nas złapią, to pan kapitan może wsiąknąć. W razie niebezpieczeństwa szybko pana zwiążemy i weźmiemy zbiorową odpowiedzialność na siebie. Podziękowałem za ten wzruszający dowód życzliwości”¹ – przypomniał to wydarzenie na łamach „Morza” kapitan Świechowski.

Mimo że ogołociona przez Francuzów z map i przyrządów nawigacyjnych, opuściła „Lida” cichaczem port 4 sierpnia 1940 r. W dzienniku pokładowym zapisano: „O godz. 1.40 odpiłowano dwa szakle łańcucha z kotwicą i opuszczono na dno, o 1.45 «mała naprzód» i lawirowanie między statkami, stojącymi na redzie, o 2.20 zastopowano i podniesiono szalupę, o godz. 2.30 «cała naprzód». Samotna podróż. [...] Na redzie Porta Delgada otrzymano od Brytyjczyków mapy”².

Podczas jednego z rejsów z Kanady do Liverpoolu s/s „Lida” została zaatakowana koło Islandii „przez Forker Wool – samolot, który po ostrzelaniu statku zrzucił cztery bomby 500-funtowe, jedna trafiła w ładownię nr 3 płasko i prześlizgnęła się wzdłuż



Chrzest równikowy na „Darze Pomorza” 22 listopada 1931 r. Podpis na odwrocie: najady – od prawej kandydaci: Jan Forkiewicz i Janusz Grodzicki, „Murzyn” – z prawej – kandydat Zbigniew Koreywo

całego pokładu rufowego, ogon bomby ugrzązł między dwoma polerami na rufie i oderwał się od bomby, która wybuchła po przejściu prętów relinga poza rufą. Według Admiralicji Brytyjskiej był to jedyny taki wypadek w czasie wojny na morzu. Ogon bomby długości ponad metr był oprawiony na płycie dębowej i pozostał maskotką statku do końca wojny”³.

Zbigniew Koreywo pływał w konwojach jako II i I oficer na następujących statkach: s/s „Lwów”, s/s „Hel”, s/s „Lublin”, s/s „Poznań”, s/s „Wisła”, s/s „Katowice”, s/s „Wilno” i s/s „Lech”.

W czasie wojny ożenił się z Angielką Barbarą. Gdy wojna dobiegła końca, uważając, że jego miejsce jest w Polsce, mimo ostróg wrócił do kraju jako I oficer na m/s „Morska Wola”. Ściągnął do Gdyni swoją żonę i tu urodził się jego syn Witek.

W 1946 r. spotkał w Gdyni, w kawiarni „Fangrat” przy skwerze Kościuszki, byłego dyrektora Szkoły Morskiej kontradmirała Adama Mohuczego, od grudnia 1945 r. dowódcę ludowej Marynarki Wojennej. „Spo-



Na s/s „Lech” II oficer Zbigniew Koreywo i ochmistrz E. Hagen

tkanie było bardzo serdeczne, zaprosiłem go na «Morską Wolę» i od tego spotkania odwiedzał mnie na statku, przywoziłem mu z Anglii białe koszule do munduru, bo w tym czasie mieli tylko granatowe. W końcu 1949 r. wizyty admirała się skończyły, a na pytania o nim nikt nie mógł dać informacji, no i wkrótce potem ja uciekłem w Antwerpii ze statku «Poznań», na którym byłem kapitanem⁴. Decyzję tę poprzedziły rewizje w jego mieszkaniu, które przeraziły jego angielską żonę oraz ostrzeżenia, że jest śledzony. Wysłał więc Barbarę z synkiem do jej rodziców w Anglii i w stosownej chwili podążył za nimi.

Osiedliwszy się na stałe w Anglii, pracował jako I oficer na s/s „Turul” w Anglo-Swiss Co. „Nie kojarzył go z polską banderą, zanim nie odkrył, że dzwon okrętowy na baku ma wygrawerowany napis: «Warta». Statek pływał nadal pod banderą panamską. Kapitan i większość członków załogi byli Włochami, starszy mechanik – Niemcem, drugi oficer i trzeci mechanik – Węgrami. Statek był ponoć postrachem konwojów podczas wojny, bo rzadko osiągał prędkość większą niż 8 węzłów. W 1952 r. dotychczasowy kapitan odszedł na emeryturę i Zbigniew Koreywo został kapitanem dawnej «Warty». Po kil-

ku miesiącach armator uwiązał statek «na sznurku» w Barry Dock (rejon Kanału Brytolskiego), załoga została zwolniona, a kapitan Koreywo, pobierając pół pensji, przetrwał na nim aż do września 1954 r. Kilka miesięcy później «Turul» sprzedany został na złom⁵, a Zbigniew Koreywo został I oficerem na izraelskim statku s/s „Daniela Borchard”, w roku 1955 – kapitanem. Na tym statku pływał w 1956 r. z materiałami wojennymi i ścigaczem na pokładzie w czasie wojny sueskiej, eskortowany przez kontrtorpedowce.

„W 1956 r. w Hajfie poznałem lekarza, p. Rosenbauma, który, okazało się, był lekarzem Polskiej Marynarki Wojennej zaraz po wojnie i będąc Żydem, wyemigrował do Izraela. Opowiadał, jak UB strasznie męczyło Mohuczego, a on musiał go badać. [...] Mam nadzieję, że w wolnej Polsce mordercy i zdrajcy będą pociągnięci do odpowiedzialności”⁶ – napisał w 1990 r. do „Okólnika”.

W 1957 r. s/s „Daniela Borchard” została sprzedana, a kpt. Koreywo został zatrudniony przez Wincentego Bartosiaka (abs. WN z 1922) jako kapitan na m/v „Stella Nova” pod flagą Panamy.

W sierpniu 1958 r. nowo uformowana spółka Borchard i Kibbutz Atid Cargo Line zaproponowała mu stanowisko kapitana na nowo budującym się m/s „Amal” – i na tym statku pracował ponad 11 lat, wożąc owoce cytrusowe do Anglii i innych portów europejskich, a z powrotem – często czarterowany przez armię Izraela – wyposażenie specjalistyczne dla armii i lotnictwa izraelskiego.

Dzięki niemu i jego znajomościom w nowo powstającej flocie Izraela pracę na statkach dostali jego szkolni koledzy ze Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie.

Wszystkie cztery statki kompanii Borchard – Kibbutz miały na pokładzie i w maszyni komplety oficerów i kapitanów Polaków. Władze Izraela, mające pełne zaufanie do polskich załóg, dla zmylenia wywiadu państw arabskich właśnie tymi statkami transportowały wyposażenie swojej armii w czasie tzw. wojny sześciodniowej.

Na m/s „Amal” pływał nie tylko w basenie Morza Śródziemnego, ale także do Leningradu i na Jamajkę – gdzie odwiedził „Pigła”

– Michała Leszczyńskiego (abs. WN z 1928), kapitana żeglugi wielkiej i wybitnego artystę malarza. Przechodził często Kanał Panamski, wszedł 1000 km w górę rzeki Orinoko, dopływał Amazonką do Manaos, przepłynął pięć jezior amerykańskich, docierając do Duluth.

W czerwcu 1969 r. kompania Borcharda przestała istnieć i kpt. Koreywo przeszedł do Zim Israeli Line jako kapitan masowców m/s „Elat” i m/s „Struma” (62 000 ton DWT). Po raz trzeci znów pływał, eskortowany przez okręty wojenne, w czasie wojny Yom Kipur, którą rozpoczął w dniu żydowskiego święta atak połączonych sił Egiptu i Syrii.

„W 1975 r. w Japonii otrzymałem zawiadomienie z dyrekcji: nie będzie odnawiać kontraktu ze mną dlatego, że już jest wielu izraelskich starszych oficerów, którzy czekają na awanse i po ukończeniu podróży w Belgii mam się rozstać z kompanią izraelską w wieku lat 62 po 21 latach pracy, bez emerytury i nawet bez tradycyjnego «złotego zegarka» z podziękowaniem za moją pracę. A przecież na dodatek wprowadziłem do floty izraelskiej dziesiątki fachowców tak na pokład, jak i do maszyny, przez co Izrael był w stanie handlowania na morzu, zanim po latach wyszkolił sobie narybek specjalistów morskich. Tak zakończyła się moja historia pływania we flocie Izraela”⁷. Jako doświadczony kapitan z miejsca dostał pracę w Ocean Shipping and Enterprises w Hong Kongu jak kapitan superkontenerowca m/s „Ocean Prospekt”, a po roku przeszedł na budowę flagowego statku Tajlandii m/v „Chai Varej”.

Atak serca w Rio de Janeiro w kwietniu 1979 r. skończył jego karierę morską. Zamieszkał z żoną w Caister-on-Sea koło Great



Zjazd absolwentów z okazji 60-lecia powstania Szkoły Morskiej. M.in. Zbigniew Koreywo i Jerzy Oskar Stefanowski

Yarmouth. Dumą i radością był wnuk Andrzej, który zdał maturę z języka polskiego⁸.

W 1980 r. przyjechał do Gdyni na światowy zjazd absolwentów.

„Otoczony miłością bliskich, odchodzi nagle na wieczną wachtę, upamiętniony Srebrnym Krzyżem Zasługi i odznaczeniami polskimi i brytyjskimi”⁹.

Zmarł 4 lipca 1996 r. w Caister-on-Sea.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989; londyńskie „Okólniki”; „Morze”.

1 Jerzy Świechowski, „Lida” miała szczęście, „Morze” 1963, nr 4, s. 30.

2 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1998, s. 302-303.

3 Ankieta Zbigniewa Koreywy, [w:] *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989, s. 72.

4 „Okólnik” 1990, nr 161, s. 30.

5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 150.

6 „Okólnik” 1990, nr 161, s. 30.

7 Zbigniew Koreywo, *Moje 21 lat pracy w izraelskiej flocie handlowej*, „Okólnik” 1990, nr 162, s. 19-21.

8 „Okólnik” 1996, nr 172, s. 40.

9 Ibidem.