

Czesław Pawłowicz

1908-1975

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1931 r., uczestnik II wojny światowej na morzach oraz inwazji na Normandię, kapitan żeglugi wielkiej, odznaczony Krzyżem Walecznych i czterokrotnie Medalem Morskim¹.

Urodził się 4 stycznia 1906 r. w Brześciu nad Bugiem² (rodzice Jan i Kazimiera), ojciec był magazynierem na kolei. Po wybuchu I wojny światowej Rosjanie przesiedlili państwa Pawłowiczów – podobnie jak i wielu polskich kolejarzy z zaboru rosyjskiego, w głąb Rosji. Do Polski udało się rodzinie powrócić w 1923 r.

Po skończeniu gimnazjum w Warszawie egzaminy do Szkoły Morskiej zdawał w 1928 r. w Tczewie, następnie na „Lwowie” odbył rejs kandydacki.

„Pawłowicz Czesław – «Pawłusza», rudy na głowie, czerwony na twarzy. Pływał na «Roburach» i w Żegludze Polskiej. Wrócił po wojnie do Polski³ – scharakteryzował kolegę z kursu Witold Sawicz-Korsak.

A inny kolega Marian Bielski tak wspominał wolny czas na żaglowcu: „Przychodzi wieczór, a z nim rozmaite typy zaczynają dryfować w stronę nawigacyjnej, gdzie zwykle odbywają się wieczory towarzyskie... A więc człapie Dybek, stary aktor, z szalikiem czerwonym na szyi... Konus z Żelkiem nadchodzą, prowadząc inteligentną rozmowę, z której nikt wiele, a najmniej oni sami, nie rozumie. Ciągnie Baca z Gładyszem, Książd Michalski z pyzatyńskim Korodziejewskim i nieodzowny Berent z Ossowskim. Dryfuje Kotwica Ankrem pospolicie zwany, toczy się brzuchaty Sołtyś, przygadując się jak zwykle z Taniewskim, krzykliwy Bobin z Kołomyi, Wieśku Hrabar, Kisiel, Kaziu Czechowicz, Łotkowski ponury jak śmierć, rudy Pawłusza, Nowaczyński z małym wąsikiem, «Stary» Chmarzyński, Smoleniec, poważny Krzyżanowski Niutek, Masłowski, Nawrot oraz wielu innych⁴.

Czesław Pawłowicz po skończeniu PSM (przeniesionej w 1930 r. do Gdyni) pracował najpierw w Polbrycie, następnie w Polskarobie, zaczynając morską karierę od chłopca pokładowego. Dyplom kapitana żeglugi małej otrzymał 22 lutego 1935 r.⁵

Ożenił się w 1934 r. z Ewą Kobak, w 1936 r. na świat przyszedł syn Bogusław⁶.



„Robur VIII”

Na „Roburze VIII” (z kpt. Zbigniewem Dayczakowskim, abs. WN z 1923) został I oficerem 1 lipca 1938 r. – i na nim zastał go wybuch wojny.

Statek zgodnie z wcześniejszymi tajnymi instrukcjami przeszedł do Wielkiej Brytanii. Tam na pokładzie została zainstalowana „opancerzona dwunastofuntówka przeciwlotnicza oraz dwa lousy na mostku. Drugiego oficera Zbigniewa Rogaczewskiego wysłano na kurs artylerii. Wtedy nie było jeszcze na naszym «Roburze» angielskich gunnerów i tylko my obsługiwaliśmy jego artylerię⁷ – wspominał Norbert Gołuński (abs. WN z 1942).

W czasie jednego z pierwszych rejsów atlantyckich „Robur VIII”, przemianowany na „Zagłobę”, w 1940 r. stoczył walkę z niemieckim bombowcem.

„W momencie słyszę, jak nasze karabiny maszynowe zaczynają grać. Wskoczyłem szybko i dawaj do naszej dwunastofuntówki. Byłem zamkowym, ważna funkcja: lewą ręką zamykałem zamek, prawą – na rozkaz oficera – odpalałem. Atakował nas niemiecki Focke Wulf «Condor», czteromotorowy. Czterokrotnie rzucił bomby. Za trzecim razem jedna z bomb upadła tak blisko naszej burty, że nas woda zalała na rufie. [...] We wnętrzu kadłuba popękały rury, nity



„Kraków”



w zębach powypadały, prądnicą stanęła i zrobiło się ciemno, a w kabinach wszystko, co wisiało na ścianach, pospadało. Statek zaczął trochę wody nabierać przez otwory po nitach [...], jakoś się jednak wyprostował⁸. Działko dowodzone było przez II oficera Zbigniewa Rogaczewskiego, a karabiny

maszynowe przez kpt. Zbigniewa Deyczakowskiego i I oficera Czesława Pawłowicza. Wszyscy trzej oraz III mechanik Jan Grycz (abs. WM z 1937) otrzymali Krzyże Walecznych od gen. Władysława Sikorskiego⁹.

W 1943 r. był I oficerem na „Kmicicu” i „Kordeckim”, a w grudniu 1943 r. objął mostek kapitański na „Krakowie”.

„W maju 1944 r. cztery «francuzi» zostały objęte czarterem «Liberator» i skierowane do zadań inwazyjnych w obliczu szykującej się wielkiej operacji lądowania aliantów w Normandii. Dokładnie tam, gdzie leżało Caen, miejsce urodzenia wszystkich czterech parowców. [...] Także «Kraków» wyznaczono do transportowania wojska; miało ono wylądować dwa dni po inwazji dla wzmocnienia pierwszego rzutu. Jego ówczesny kapitan – Czesław Pawłowicz – tak to wspomina: «O północy, przy całkowitym zaciemnieniu, rozpoczęto lądowanie statku. Działa i ciężarowe auta z amunicją szły



Inwazja w Normandii (domena publiczna)

do ładowni. Wojsko rozlokowano na pokładzie i ściśnięto niczym sardynki w puszcze. Załadowano 250 żołnierzy i w parę godzin po północy wyprowadzono statek na redę. Z brzaskiem zabrano kapitanów ze statków i dostarczono do Naval Control Office w Swansea. Admirał powitał zebranych i zapoznał z zadaniami, jakie przed nimi stawia. Z informacji, popartych szkicami rysowanymi kredą na tablicy, dowiedziałem się, że gdzieś na morzu jest punkt oznaczony literą Z, otoczony kołem o średnicy 5 mil. Z punktu tego prowadzą szlaki oznaczone numerami 32, 34, 36. Znalazłszy się na jednym z nich, konwój dojdzie do miejsca lądowania wojsk. Nad konwojem będzie «parasol» z samolotów. Navy ochraniać nas ma przed Kriegsmarine. Konwój poprzędzą trałowce i oczyszczą szlak z ewentualnych min. Należy trzymać się śladu poprzedzającego statku. Charakterystyki ładunku, wypisane szyfrem na tablicach zawieszonych po obu stronach mostku, będą służyć dla orientacji oficera operacyjnego Korpusu Transportu Morskiego na przyczółku. Szczegółowsze instrukcje, zawarte w zalakowanych kopertach, należy otworzyć w określonym miejscu i czasie. Koperty należy zniszczyć, gdyby miały wpaść w ręce wroga. [...] Na zakończenie admirał życzył nam *good luck*, po czym zamkniętymi autami, pod eskortą oficerów bezpieczeństwa, przewieziono nas na przystań i odtransportowano motorówkami na statki».

Dla zachowania pełnej tajemnicy załadowane wojskiem statki stały na redzie całkowicie odcięte od ładu w oczekiwaniu na rozkaz wypłynięcia w konwoju. Termin inwazji przesunięto w ostatniej chwili o 24 godziny i dopiero rankiem 5 czerwca uformował się konwój, w którym «Kraków» ruszył w kierunku punktu Z. Jak pisze kapitan Pawłowicz, leżał on 10 mil na południe od Catharine Point na wyspie Wight w kanale La Manche. Miejsce to nazwane zostało «Piccadilly Circus» przez uczestników operacji i pod tą nazwą przede wszystkim znane jest w literaturze. Tam właśnie nastąpiło otwarcie następnej koperty, z której kapitan Pawłowicz dowiedział się, iż konwój pójdzie trasą nr 36 do brzegów Normandii, w rejon oznaczony kryptonimem «Omaha», w sektorze amerykańskim. Czas przybycia: 06.00 rano. Noc

w konwoju przebiegła spokojnie, jeśli nie liczyć samolotu, który lecąc z wyłączonym silnikiem, lotem ślizgowym, zrzucił torpedę i trafił jeden ze statków. Ognia nie otwierano. – Zakotwaczyłem «Kraków» – wspomina kapitan – na wskazanym miejscu, w odległości 300-400 metrów od linii brzegowej, dokładnie naprzeciw betonowego bunkra z wystającą lufą ciężkiego działa. Pociski pancerników nie mogły zmusić go do milczenia, dokonała tego dopiero atakująca od tyłu piechota przy pomocy miotaczy ognia, które unicestwiły jego załogę. Pod burta «Krakowa» pojawiła się łódź z zapytaniem od oficera operacyjnego – czy mam ładunek z listy pierwszeństwa? Potwierdziłem, że tak, pokazując jednocześnie na tablicę z zaszyfrowanym napisem, którego ani ja, ani też przybyły oficer nie rozumieliśmy. Po czterech godzinach wojsko i sprzęt znalazły się na pontonach, a my – po podniesieniu kotwicy – zaczęliśmy krążyć po zatłoczonej redzie, w poszukiwaniu konwoju, z którym moglibyśmy powrócić do Swansea. Brytyjska korweta wskazała mi dwa duże transportowce, które udawały się do Anglii. – Jeżeli odpowiada wam szybkość 18 węzłów – powiedziano mi – to możecie z nimi iść. Ruszyłem za dwoma kolosami, ale, co było oczywiste, po niespełna dwóch godzinach straciłem je z oczu. Ścieląc za sobą smugę czarnego dymu, «Kraków» przeszedł trasę sam i szczęśliwie dotarł do Swansea, gdzie okazaliśmy się pierwszą jaskółką, która przyniosła nowiny bezpośrednio z miejsca inwazji. Admirał był bardzo zadowolony i podziękował mi słowami «*well done*»¹⁰.

Wspominał Władysław Milewski (abs. WM z 1923): „O losach i perypetiach «Krakowa» w czasie wojny opowiadał mi jego kapitan Czesław Pawłowicz. W roku 1945, po oswobodzeniu nas przez wojska brytyjskie z obozu jeńców w Niemczech, dostałem się do Antwerpii, skąd właśnie kapitan Czesław Pawłowicz, dowodzący «Kordeckim» (dawny «Robur V»), zabrał mnie do Anglii, do mojej macierzystej organizacji, jaką była Polska Marynarka Handlowa. W drodze mieliśmy sporo czasu dla siebie, a kapitan, który całą wojnę pływał w konwojach i brał udział w inwazji w Normandii, miał mi wiele do opowiedzenia!

Tych pierwszych relacji z ust naocznego świadka, do tego opowiadanych barwnie i z werwą, ja – uwolniony Gefangene – mogłem słuchać godzinami.

Kapitan, opowiadając o losach statku i swoich przeżyciach, każdy prawie epizod kończył zwrotem: – trzeba mieć szczęście! Uważał on, że przysłowiowy łut szczęścia jest czasem więcej wart niż wiedza i doświadczenie. Rzeczywiście, w czasie wojny «Kraków» wiele razy znajdował się w sytuacjach, wydawało się, beznadziejnych, a wychodził z nich zawsze obronną ręką.

Kapitan Pawłowicz też miał powody wierzyć w swój «łut szczęścia» — był człowiekiem, który pozostał przy życiu z załogi s/s «Zagłoba» (dawny «Robur VIII»), na którym pływał jako starszy oficer. Na parę godzin przed wyjściem «Zagłoby» w fatalny rejs z Nowego Jorku do Anglii został zdjęty ze statku i odesłany do szpitala z powodu choroby. Ta choroba ocaliła mu życie, bo s/s «Zagłoba» właśnie w tym rejsie, w połowie lutego 1943 roku, zginął wraz z całą załogą na Atlantyku, w bliżej nie wyjaśnionych okolicznościach¹¹.

W październiku 1945 r. Czesław Pawłowicz został kapitanem „Borysławia”.

Do kraju wrócił w 1946 r. Rok później zmarła jego żona Ewa. Spoczywa na Cmentarzu Witomińskim, a na jej grobie jest tabliczka: „Sprawiedliwy wśród narodów świata”. Na liście Yad Vashem są także jej siostra Zofia – druga żona kpt. Pawłowicza (która również młodo zmarła) oraz jej matka Leontyna Kobak¹².

Wspominał kpt. Zygmunt Batko (abs. WN z 1949): „Kapitan Czesław Pawłowicz, nazywany przez swych kolegów Rudy, polubił mnie i wzywał przed każdym rejsem na Daleki Wschód. Podczas takiej przedrejsowej rozmowy kapitan uchylił przede mną kulisy dotyczące stosunków między lądowymi służbami PLO a kapitanami, o których nie mogłem mieć wtedy pojęcia. Wiadomości te spowodowały zaostrenie mojej uwagi. Baczej obserwowałem rzeczy, których dawniej nie zauważałem z mej niskiej pozycji na drabinie żeglugowej społeczności.

W czasie, kiedy kapitan Pawłowicz dowodził m/s «Przyjaźń Narodów», wielkim drobnicowcem otrzymanym w ramach reparacji wojennych, określałem na nim

dewiacje przed wyjściem w kolejny rejs do Chin. Statek był załadowany do marki Plimsola, głównie wyrobami żelaznymi i był ciężki w manewrowaniu. Kręciliśmy się powoli po redzie Gdyni w dość marnej widzialności. Musiano podchodzić bliżej falochronów, abym widział nabieżniki tworzone ze świateł masztów radiostacji wojskowych na Oksywiu i świateł wejścia do portu. Statek miał silne maszyny i dwie śruby, dlatego byłem pewny łatwości wykonania manewrów.

Szliśmy wolno zachodnim kursem w kierunku falochronu i trzeba było obrócić statek na kurs przeciwny. Sądziłem, że mimo biegu do przodu uda mi się wykonać bezpiecznie zwrot przed falochronem odpowiednią pracą jednej maszyny «naprzód», a drugiej «wstecz» i dałem stosowne komendy oficerowi wachtowemu.

– Nie obróci się przed falochronem, ale niech pan próbuje - powiedział dobrotliwie obecny na mostku Pawłowicz. Rzeczywiście po chwili trzeba było dać obie maszyny «całą wstecz», aby bezpiecznie zatrzymać statek przed falochronem i dopiero cofając się na zwolnionych obrotach, obróciłem statek na przeciwny kurs.

Byłem pewien, że zdążymy spokojnie zrobić zwrot przed falochronem. Jaki to ciężki statek – tłumaczyłem się później. – Ciężki i duży – odpowiedział kapitan. – A ma też nie za wiele wody pod kilem, więc gorzej kręci. Chciałem jednak, żeby pan sam do tego doszedł. Szliśmy wolno, więc nie było ryzyka. Inercja dużego załadowanego statku to bardzo groźna rzecz. Niech pan o tym pamięta. Ta nauka też nie została zapomniana i wyciągnąłem ją z pamięci w przyszłości¹³.

W 1953 r. kpt. Pawłowicz został zdjęty z pływania – podobnie jak bardzo wielu bohaterów II wojny światowej na morzu. Pracę znalazł w Polskim Rejestrze Statków (przytulisku „nieprawomyślnych” prześladowanych).

W jego aktach osobowych jest niemała sterta donosów oraz tzw. „charakterystyk”: „Prowadzi na statku robotę destrukcyjną i demoralizującą. [...] Prawdopodobnie zajmuje się także spekulacją, słucha BBC i Głosu Ameryki¹⁴ – donosił w 1952 r. szef Zarządu Polityczno-Wychowawczego M. Grad. „W portach zagranicznych kupował zagraniczne dzienniki, z których czerpał zagraniczne teorie. Wychwalał dawne czasy



Czesław Pawłowicz na morze wrócił w 1955 r. W 1962 r., dowodząc „Gdańskiem”, uratował załogę marokańskiego statku „Katma”, który spłonął w Zatoce Biskajskiej.

W 1965 r., wzięwszy dwuletni bezpłatny urlop w PLO, za pośrednictwem Polservisu przeszedł na statki pod banderą libańską.

Marian Bielski: „Znowu wszelki duch! Znowu niemożliwe. A jednak: mały świat! Zjawił się bowiem nagle i bez ostrzeżenia w Geelong, siostrzany port Melbourne, Czesiek Pawłowicz, powszechnie Pawłuszą od wielu lat przezwany. Nie byłoby może w tym nic tak bardzo dziwnego, gdyby nie fakt, iż Pawłuszka zawitał tu w charakterze pełnokrwistego kapitana statku czarterowanego i operowanego przez Navicom Incorporated, agenturę, której managerem jest Hieronim Knap w Milwaukee, Wisconsin, USA [Hieronim Knap był kolegą z jednego rocznika, tyle że skończył Wydział Mechaniczny w 1931 r.]. Długie są i zawiłe dzieje Pawłuszki i nie starczyłoby ani nocki, ni wołowej skóry na ich ścisłą relację. Niech mi jednak wolno będzie wspomnieć w kilku słowach, iż otrzymał on oficjalne zezwolenie na szukanie zatrudnienia za granicą [...]. I znowu «wiele było radości i krzyku», jak mówi poeta, i wiele wzruszenia. Świat znowu cofnął

i życie marynarskie, negując obecny ustrój. Nie współpracował z organizacją POP na statku, a starał się podrywać autorytet sekretarza Partii i oficera KO¹⁵ – to opinia dyrektora PLO Włodzimierza Szynarowskiego. „Nie widzi naszych osiągnięć w kraju, nie chce zrozumieć niektórych trudności, natomiast starał się w różny sposób ironizować nasze posunięcia polityczne. [...] Bardzo przeczulony na tle religijnym, można go określić jako zfanatyzowanego [sic!] klerykała, np. w piątek nie mogło być w daniu mięsa ani nawet skwarki¹⁶ – to dyrektor Gołyszny W. oraz dyrektor kadr Moskal Józef.



Zjazd absolwentów w czerwcu 1971 r. w Tczewie, stoją przy tablicy ku czci poległych harcerzy, od lewej: 1. Cz. Pawłowicz, 2. K. Ostapowicz, 3. H. Borakowski, 4. K. Lipski, 5. J. Skibniewski, 6. U. Krzyżanowski, 7. R. Borowiec, 8. E. Gubała, 9. St. Ciundziewicki, 10. M. Gąsiorowski, 11. St. Kubin

się o wiele lat, pomimo twierdzeń uczonych, iż tego rodzaju machlojki kalendarzowe nie są do pomyślenia. [...] zawodne ostatnimi czasy sito mózgowe nie pozostawiło w mej głowie miejsca na nic więcej prócz radości ujrzenia uśmiechniętej gęby przyjaciela z lat młodzieńczych”¹⁷.

Czesław Pawłowicz po raz trzeci ożenił się z Zofią z Bystrzanowskich 1. v. Szperalską¹⁸ (wdową po zmarłym w 1960 r. starszym mechaniku Alfredzie Szperalskim, absolwencie WM z 1929 r.). Na emeryturę przeszedł w 1967 r., pozostając ławnikiem i rzeczoznawcą w Odwoławczej Izbie Morskiej.

Zmarł w Gdyni 9 lipca 1975 r. i został pochowany na Cmentarzu Witomińskim.

Bohdan Korodziejewski (abs. WN z 1931): „W ostatnim «Okólniku» widzę nekrolog

Cześka Pawłowicza i Zbyszka Bobina. To są Koledzy z mego rocznika szkolnego. Ze Zbyszkiem Bobinem wspólnie rozpoczęliśmy naszą karierę żeglarską na statku szkolnym «Lwów» podróżą czarnomorską, a potem w 1931 r. już na «Darze Pomorza» ze Zbyszkiem i Cześkiem Pawłowiczem składaliliśmy nasz końcowy egzamin po podróży nowojorskiej. Żal, bardzo wielki żal, że tak wczesnie odeszli od nas, ale wyroków Boskich i prawa Natury zmienić nie jesteśmy w stanie. Możemy tylko pozostałym najbliższym z ich Rodzin złożyć wyrazy głębokiego współczucia i zapewnić ich, że Zbyszek i Czesiek dobrze zasłużyli się POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ. Od skończenia Szkoły stale pływali na naszych statkach, a początki naprawdę nieraz trudne były”¹⁹.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Władysław Milewski, *Na morzu i lądzie*, Gdańsk 1976; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia – Szczecin 1997; *Polski Słownik Biograficzny*, tom 25, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1980; Anna Herbich, *Dziewczyny sprawiedliwe. Polki, które ratowały Żydów. Prawdziwe historie*, Kraków 2019; „Okólniki”; karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich; akta personalne PLO.

1 „Okólnik” 1975, nr 130, s. 69.

2 Karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich, kopie w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3512, s. 23.

3 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 12.

4 „Okólnik” 1953, nr 68, s. 6.

5 Akta personalne PLO.

6 Ibidem.

7 Norbert Gołuski, *Marynarz – „cichociemny”*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 91.

8 Ibidem, s. 92.

9 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 205-206.

10 Ibidem, s. 307.

11 Władysław Milewski, *Na morzu i lądzie*, Gdańsk 1976, s. 108.

12 Anna Herbich, *Dziewczyny sprawiedliwe. Polki, które ratowały Żydów. Prawdziwe historie*, Kraków 2019, s. 318, 301.

13 Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia – Szczecin 1997, s. 123.

14 Akta personalne PLO.

15 Ibidem.

16 Ibidem.

17 „Okólnik” 1969, nr 117, s. 3-6.

18 *Polski Słownik Biograficzny*, tom 25, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1980, s. 479.

19 „Okólnik” 1976, nr 131, s. 75.