

## Czesław Zawada

1910-2001

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1932 r., uczestnik wojennych konwojów, kapitan żeglugi wielkiej, który wraz z załogą s/s „Narwik” uratował ponad 1000 rozbitków ze statku „Orcades”; po wojnie w Australii.**



Urodził się 31 stycznia 1910 r. w Nieklaniu w województwie kieleckim „w rodzinie chłopów małorolnych. Na wsi była bieda. Ojciec był energiczny, przedsiębiorczy, twardy i dbający o rodzinę. Znalazł dobrą pracę w firmie budowlanej Rudzkiego, specjalizującej się w budowie mostów rzecznych. W 1912 roku firmę Rudzkiego wysłano na Daleki Wschód do budowy mostu na rzece Zeja (dopływ Amuru) w Kraju Amurskim. Ojciec zamieszkał w Burei<sup>1</sup>. W 1913 r. do ojca przyjechała matka z dwoma synkami – Czesławem i Stefanem. W 1914 r. urodził się Józef. Dwa lata później rodzina przeniosła się do Władywostoku – rosyjskiego portu nad Morzem Japońskim. „Po raz pierwszy w życiu ujrzałem morze jako 6-letni chłopiec. Morze mnie urzekło – zafascynowała praca marynarzy na statkach. Godzinami obserwowałem życie portowe. Rodzice nie pozwalali mi na ucieczki z domu do portu. I tak zrodziło się we mnie powołanie marynarskie. Od czasu pobytu we Władywostoku marzyłem tylko o karierze marynarza<sup>2</sup> – pisał Czesław Zawada.

Po śmierci syna Stefana w 1916 r. ojciec z rodziną wyjechał do północnych Chin i rozpoczął pracę na kolei pod Zarządem

Wschodniochińskiego Przedsiębiorstwa Kolejowego. Po kilku latach rodzina zamieszkała w Harbinie w Mandżurii. Tam Czesław uczęszczał do gimnazjum polskiego.

Po powrocie do Polski w 1925 r. Zawadowie zamieszkali w Radomiu. „W 1928 roku nie zdałem egzaminu do PSM, stało się to dopiero rok później, tj. w roku 1929. Moje marzenia spełniły się – i tak rozpoczęła się moja zaszczytna kariera marynarza<sup>3</sup>.

„Urodziłem się pod szczęśliwą gwiazdą, a szczęście miałem przez całe życie. Największym moim sukcesem życiowym było zdanie egzaminu do Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie w 1929 roku. [...] Państwowa Szkoła Morska była dobrą, ale trudną szkołą – kuźnią kadr oficerskich Polskiej Marynarki Handlowej. Szkoła realizowała z dużym sukcesem nowe metody nauczania polegające na scaleniu teorii z praktyką. W ciągu trzech lat nauki studenci pływali kilkanaście mie-



Fot. z albumu kpt. Jerzego Nierojewskiego



Fot. otrzymane od córki Cz. Zawady

sięcy w dalekie rejsy na statku szkolnym, żaglowcu «Lwów», a później na «Darze Pomorza», zapoznając się praktycznie z tajnikami ciężkiej służby morskiej. Statek nie tylko był miejscem codziennych ćwiczeń, ale również pływającym domem. Szkoła stawiała wysokie wymagania kandydatom na oficerów Polskiej Marynarki Handlowej nie tylko odnośnie wiedzy morskiej, obszernej i skomplikowanej, ale również odnośnie zalet charakteru i woli, a przede wszystkim dyscypliny. Szkoła była zorganizowana na wzór wojskowy. Nic też dziwnego, że był duży odsiew studentów w czasie studiów<sup>4</sup>.

Po ukończeniu PSM w 1932 r. i odbyciu służby wojskowej rozpoczął poszukiwanie pracy, a nie była to łatwa sprawa z uwagi na światowy kryzys gospodarczy. Wreszcie w 1934 r. został starszym marynarzem na statku Polbrytu.

W grudniu 1938 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej<sup>5</sup>, w 1939 r. ożenił się z panną Heleną Burdecką z Gdyni i został II oficerem na s/s „Lida”.

Kapitanem statku był od 18 maja 1940 r. Jerzy Świechowski (abs. WN z 1929). Po kapitulacji Francji Anglicy przekonani, że kolonie francuskie będą nadal walczyć u ich boku, skierowali statek ze zbożem do Casablanki –



gdzie wpadł w potrzask, bo tam już władzę sprawowali przedstawiciele francuskiego rządu kolaboracyjnego Vichy.

Po ponaddwutygodniowym staniu na strzeżonej pilnie redzie (razem z „Oksywem”) kapitan wraz z załogą zdecydował, że trzeba uciekać. Mimo że ogołocona 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<sup>6</sup>. Po czterech dniach statek dotarł do alianckich baz na Azorach.

Zamustrował na „Hel” chodzący w rejsach islandzkich i borykający się z atlantyckimi sztormami. „Jako ciekawostkę wspomnę powstanie zespołu muzycznego na statku, które wzbudziło sensację dyrekcji PMH w Londynie. W skład orkiestry wchodził: kapitan Szczygielski grający na zakupionych własnym sumptem instrumentach jazzowych, III mechanik Wiesław Kochański – akordeon, autor wspomnień – skrzypce oraz I mechanik Stanisław Sioma i I oficer Czesław Zawada – gra na grzebieniach. Występy zespołu uzupełniał harmonijnym wyciem pies okrętowy Ciapek. Ten foksterier, ulubieniec załogi, przeżył na „Helu” całą wojnę<sup>7</sup> – wspominał radiotelegrafista Julian Mroczkiewicz.

W 1942 r. Czesław Zawada był I oficerem na „Narwiku” chodzącym w konwoju do Ameryki Północnej i do Afryki Południowej. 31 sierpnia 1941 r. statek wyszedł samotnie w drogę powrotną do Durbanu. „Kapitan Niefiedowicz [abs. WN z 1926] od kilku dni niedomagał. Nieustające bóle żołądka sprawiły, że kapitan wkrótce nie ruszał się z koł. [...] Jego obowiązki przejął całkowicie Zawada, a ponieważ stan zdrowia chorego kapitana Niefiedowicza wkrótce znowu się pogorszył, kapitan Zawada skierował statek najkrótszą drogą w stronę wyspy Mauritius. 12 września napotkano jednak brytyjski krążownik, który został poproszony o pomoc lekarską. Po konsultacji kapitan Niefiedowicz został przekazany na okręt brytyjski i w rezultacie znalazł się w szpitalu w Durbanie.





«Narwik» podążył wyznaczonym kursem. [...] 9 października drogę «Narwika» przeciął duży, całkowicie zaciemniony «pasażer». Kapitan Zawada tak opowiada o tym, co nastąpiło później: – Noc była ciemna i mglista. «Narwik» zmienił kurs na równoległy do napotkanego statku pasażerskiego. Dnia 10 października pogoda się pogorszyła i przechodziły przelotne fale mgły. Siła wiatru 5-6, stan morza 6. Około godziny 9.00 ukazał się we mgle wielki, na szaro pomalowany pasażer z flagami sygnałowymi na maszcie, których nie mogliśmy z powodu mgły odczytać. Na nasze wezwanie lampą Aldisa nie odpowiedział. [...] Za jakąś godzinę usłyszeliśmy dwa głuchoe wybuchy. Widzialność się trochę polepszyła, jednak mimo obserwacji nie było widać żadnego statku. Dałem polecenie, aby wywołać i obsadzić obsługę oerlikonów i działa, które zostało załadowane. W czasie obiadu, około 13.00, zauważyliśmy całe pole pływających pomarańczy, co dało nam pewność, że w tym miejscu został storpedowany jakiś statek. Dałem polecenie zyzakowania statkiem. O godzinie 14.30 drugi oficer Stanisław Jurkiewicz wezwał mnie na mostek i wskazał na łódź ratunkową dającą znaki żółtą flagą. Za chwilę pokazały się następne 3 łodzie ratunkowe załadowane po brzegi ludźmi. Postanowiłem ich ratować i zarządziłem alarm». [...]

Na pokładzie «Narwika» oficerowie dyrygowali pracą. Marynarze wyrzucali sztormtrapy za burtę. Znosili koce i układali je w wysokie sztaple. Na jednej łodzi zamigotało światło. Kapitan przez lornetkę odczytywał poszczególne litery, składające się w wyrazy: W pobliżu jest okręt podwodny,

stop, jesteśmy ze storpedowanego statku «Orcades», stop, płyńcie dalej i dajcie znać drogą radiową o naszej pozycji, stop, poczekamy na statki z bazy, stop, inaczej możecie być również storpedowani stop».

Zastopowanie maszyn w celu podjęcia w tych warunkach rozbitków graniczyło z samobójstwem. Kapitan Zawada jednak taką decyzję podjął. «Narwik» podszedł jak najbliżej do łodzi ratunkowych, a następnie stanął w dryfie przygotowany na przyjęcie rozbitków. Jednocześnie otwartym tekstem radiooficer «Narwika» Michał Zorget podał do Kapsztadu informację o zaistniałej sytuacji i podjęciu akcji ratunkowej. Podano także dokładną pozycję statku oraz poproszono o ochronę lotniczą i eskortę. O godzinie 14.45 pierwsza szalupa z rozbitkami podeszła do burty, chwilę później odebrano z Kapsztadu potwierdzenie przyjęcia nadanej wiadomości oraz informację o wysłaniu samolotu patrolowego i dwóch niszczycieli. W tym czasie w polu widzenia znalazło się 21 szalup i motorówek ratunkowych. Mimo bezustannej obserwacji nie zauważono natomiast ani okrętu podwodnego, ani peryskopu.

Akcja ratownicza stawała się coraz trudniejsza ze względu na wzmagający się wiatr i rosnące fale. Przepełnione szalupy były niemalże nieruchome. Do każdej trzeba było podchodzić statkiem oddzielnie, z nawietrznej strony, ażeby ją osłonić przed dość dużą falą. Nie był to manewr prosty dla załadowanego i mało zwrotnego statku. Łodzie również nie były w stanie same manewrować: przepełnione rozbitkami były ciężkie, a wiosłowanie w nich sprawiało trudności. Fala rosła, szalupy obijały się o burty, zmęczeni i przerażeni rozbitkowie z trudem znajdowali siły, by uchwycić bujające się sztormtrapy. Kapitan Zawada polecił wywiesić siatki, bosman Gondela zaś otrzymał polecenie uzbrojenia bomów ładunkowych i przygotowania koszy wiklinowych, które normalnie służyły do bunkrowania w portach bez obsługi dźwigów. Motorówki zaczęły podholowywać szalupy z rozbitkami do burty statku. Pomimo zaangażowania całej załogi «Narwika» brakowało rąk do pracy przy opatrywaniu i przyjmowaniu rozbitków. Wkrótce do akcji na pokładzie włączyła się też część uratowanej załogi «Orcadesa». Przybywały kolejne szalupy wypełnione kobietami i dziećmi. [...] Wyratowana załoga

z miejsca zgłosiła się ochotniczo do wszystkich czterech działów organizacji statkowej. Marynarze z Royal Navy i żołnierze zasilili naszą militarną obsługę 4-calowego działu, 6 bomb głębinowych, karabinów maszynowych i oerlikonów. Na mostek kapitański zgłosili się sygnaliści i ochotnicy «na oko». Z izby chorych, mesy oficerskiej i palarni kazałem urządzić szpital z posłaniami na podłodze i kanapach. Pomędzy wyratowanymi znajdował się doktor z «Orcadesa», który objął opiekę nad rannymi i chorymi. Moją kabinę i salonik przeznaczyłem dla dzieci i kobiet. To samo uczynili oficerowie pokładowi i mechanicy, radiotelegrafiści, bosman i cieśla. Reszta wyratowanych żołnierzy i marynarzy została rozlokowana w międzypokładach z rudą manganową – było tam niewygodnie i ciasno, ale za to ciepło.

Kapsztad odpowiedział wreszcie na sygnał radiowy z «Narwika» i po następnych 20 minutach nad statkiem pojawił się samolot odwołany z patrolu. Niedługo mógł jednak zapewnić względne bezpieczeństwo. Z powodu braku paliwa musiał wracać do bazy. Życzył «Narwikowi» powodzenia i odleciał.

[...] Liczba rozbitków na pokładzie «Narwika» wynosiła 1022 osoby. Udało się zatem uratować znakomitą większość załogi i pasażerów statku.

W asyście niszczycieli statek zawiął 12 października o 11.25 do południowoafrykańskiego portu Kapsztad. Oczekiwały ich tłumy ludzi i owacyjne powitania. Podziękowaniom nie było końca<sup>78</sup>.

„W gratulacyjnym liście ambasadora brytyjskiego przy rządzie polskim czytamy: «Decyzja kapitana Zawady zatrzymania statku w biały dzień na okres ośmiu godzin celem zabrania większej partii rozbitków, i to wtedy, gdy wiedział o krążącym wciągu w pobliżu okręcie podwodnym nieprzyjaciela – jest przykładem zimnej krwi i odwagi, która domaga się najwyższego uznania. Jego spokojne i pogodne zachowanie się również zasługuje na najwyższą pochwałę. Był nieustrudzony w usiłowaniach zapewnienia pasażerom jak najlepszych warunków. Ani na chwilę nie opuścił mostku kapitańskiego i wykonywał swój bardzo odpowiedzialny obowiązek w sposób, który był pięknym przykładem dla wszystkich. Jest wspaniałym człowiekiem.



W Sali Tradycji UMG jest srebrna grawerowana patera – nagroda honorowa dla kpt. ż.w. Czesława Zawady

Statek polski wyratował 1022 rozbitków ze statku brytyjskiego. W związku z tym głównodowodzący na południowym Atlantyku, który już przesłał swe wyrazy uznania na ręce kapitana Zawady, prosił, aby o tej wartościowej pracy kapitana Zawady poinformować rząd polski...

Armator zaś zatopionego statku brytyjskiego skierował do polskiego armatora pismo następujące:

Droży Panowie! Kapitan i załoga statku polskiego «Narvik» zasłużyli sobie na najwyższe uznanie i wdzięczność kapitana, załogi i ponad tysiąca pasażerów naszego statku «Orcades». Ratowanie tak wielu osób, a następnie troskliwa opieka, okazana im na pokładzie polskiego statku, pozostaną długo w pamięci tak uratowanych, jak i Dyrekcji Orient Steam Navigation Co. Niech nam wolno będzie skorzystać z okazji, by na tej oficjalnej drodze zapewnić o naszej wdzięczności dla Panów oraz wyrazić uznanie dla kapitana Zawady przez ofiarowanie mu, dla upamiętnienia chwili, srebrnej paterki z dedykacją<sup>79</sup>.

W Londynie kpt. Czesław Zawada otrzymał również Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami, The Order of the British Empire oraz Lloyd's Medal for Bravery at Sea. A od armatora statku „Orcades” Orient Line – nie tylko srebrną paterę z dedykacją, ale i bezpłatny przejazd pierwszą klasą do Australii. W 1945 r. prezydent Rzeczypospolitej Polskiej na Obczyźnie odznaczył go Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami za akcję „Narwiku”.

Kpt. Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927) zaproponował mu posadę w Państwowej Szkole Morskiej w Southampton, ale odmówił, tłumacząc, że na wykładowcę się nie nadaje i woli pływać.

„Od 1946 roku pływałem na różnych statkach, w tymże roku moja żona wyjechała nielegalnie z Polski statkiem szwedzkim z Gdyni do Szwecji i tam spotkałem ją po 7 latach rozłąki. Żona zamieszkała w Sète we Francji, a ja pływałem dalej jako kapitan «Rosiny». [...] 30 stycznia 1950 roku zakończyłem służbę na morzu. W tym czasie armator «Orcadesa» Orient Shipping Line zaproponował mi posadę inspektora w Newstead Wharvers & Stevedoring Co w Brisbane w Australii. Ofertę przyjąłem. Armator zapewnił mnie i mojej żonie bezpłatny przejazd statkiem «Orient Shipping Line» pierwszą klasą do Australii. I tak dzięki akcji ratunkowej «Narwika» osiedliłem się na stałe na V kontynencie, otrzymując dobrą posadę w stolicy Queenslandu. Zaczęła się nowa era w moim życiu jako «szczura lądowego», ale kontakt z moimi kolegami marynarzami utrzymywałem bardzo bliski, a problematyką morską stale się interesowałem. Korespondowałem również z bratem w Polsce, a tym samym miałem doskonałą orientację, co się dzieje w kraju”<sup>10</sup>.

W 1952 r. pisał z Brisbane: „Od czasu mego przyjazdu do Australii nie podtrzymywałem ścisłego kontaktu ze Związkiem ze względu na to, że byłem zajęty swoimi osobistymi sprawami ustabilizowania się w tym kraju, teraz mniej więcej jestem urządzony, wiele kłopotów spadło z głowy, tzn. mam już dom prawie umeblowany, no i mam córkę Irenę Carmen, dziś ma 14 tygodni.

Na tutejszym terenie sytuacja się pogorszyła, coraz więcej bezrobocia. Co do shippingu, warunki pracy i płacy są bardzo dobre, ale bardzo trudno się dostać. Trzeba być obywatelem angielskim lub australijskim i trzeba mieć dyplom Board of Trade. Polskich dyplomów nie uznają. Ponadto w obecnej chwili flota australijska zmniejszyła się przez wycofanie starych statków, ale dużo budują nowych.

Jestem członkiem komisji rewizyjnej tut. Polonii, tak że mam jaki taki kontakt z nimi.

Zasłałem pozdrowienia dla wszystkich kolegów rozrzuconych po całym świecie<sup>11</sup>.

Marian Bielski: „Czesiek Zawada mieszka w Brisbane i jest obecnie na emeryturze. W braku lepszego zajęcia jeździ stale na ryby, ale nie wiem, czy już coś złapał, oprócz kataru. Dobrze mu się powodzi. Niech ma jak najlepiej”<sup>12</sup>.

W 1972 r. zmarła żona, a w 1988 r. przeniósł się do Filadelfii w USA, aby ponownie się ożenić. „Mój ojciec i jego żona wrócili do Brisbane kilka lat później i tam osiadł. Od tego czasu nasza komunikacja osłabła i wydaje mi się, że zmarł w Brisbane w 2001 roku. Mam kilka zdjęć i artykułów, które mogą być interesujące. Jednakże jego życie w Brisbane to głównie normalne podmiejskie życie zawodowe, polskie zaangażowanie społeczne i emerytura, więc nic tak ciekawego jak jego przygody wojenne! Był zapalonym graczem w brydża”<sup>13</sup> – napisała córka Irena Wilkes, mieszkająca od 1988 r. w Wielkiej Brytanii i której serdecznie dziękujemy za nadesłane zdjęcia.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Czesław Zawada, *Kapitan Przeszkoda w akcji ratowniczej na oceanie. Wspomnienia wojenne wilka morskigo*, Warszawa 1995; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959.

1 Czesław Zawada, *Kapitan Przeszkoda w akcji ratowniczej na oceanie. Wspomnienia wojenne wilka morskigo*, Warszawa 1995, s. 4.

2 Ibidem, s. 3.

3 Ibidem, s. 4.

4 Ibidem, s. 50.

5 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 5.03.1939, nr 53, s. 13.

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

7 Julian Mroczkiewicz, *Radiooficer na wojnie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 248-249.

8 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 326-329.

9 Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959, s. 164.

10 Czesław Zawada, op. cit., s. 50.

11 „Okólnik” 1952, nr 61, s. 14.

12 „Okólnik” 1976, nr 133, s. 39.

13 Mail od córki z dn.15.07.2022 r.