

Przez Dowództwo Obrony Wybrzeża został wysłany na Hel. Tam wykazał niesamowite walory dzielności i odwagi, aż do ostatniego dnia obrony Helu.

Po zajęciu Helu przez Niemców mógł uciec motorówką do Norwegii, ale tego nie zrobił, bo miał pod sobą 35 ludzi, których opuścić nie mógł<sup>5</sup>. Dostał się do niewoli, w której spędził pięć lat, a po wyzwoleniu obozu wyjechał do Anglii.

W sierpniu 1945 r. GAL w Londynie skierował pismo do kierownictwa do Marynarki Wojennej z propozycją zatrudnienia Eugeniusza Liessa po ewentualnym zwolnieniu go ze służby w PMW, przyznając: „[...] mamy obecnie wakansy na naszych statkach”<sup>6</sup>.

Eugeniusz Liess wrócił do marynarki handlowej, zaangażowany na stanowisku II mechanika na s/s „Borysław”, a po niemal roku został starszym mechanikiem na „Lublinie”. Niedługo potem wyjechał do RPA. Pisał stamtąd: „Od początku sierpnia 1952 r. nie pracuję zarobkowo, miałem dosyć dobrą posadę, ale nie mogłem dalej awansować z powodu braku dyplomu państwowego Unii Połudn. Afrykańskiej dla inżynie-

rów mechaników. Byłem superintendentem w dużej fabryce, która buduje kotły parowe wysokiego ciśnienia dla elektrowni, pompy, ruszta mechaniczne etc. Obecnie siedzę i studiuję, a w czerwcu br. mam nadzieję zdać egzamin i dostać ten dyplom. Nie jest łatwo uczyć się, człowiek już jest stary, ale co robić? Mam zamiar i mam szanse wypłynąć, więc muszę trochę popracować. Dyplom st. mechanika, matura, ukończenie Szkoły Morskiej itd. pomogły mi, abym w ogóle został dopuszczony do tego egzaminu, o którym wspomniałem poprzednio. Nie mogłem tego zacząć wcześniej, bo moja znajomość języka angielskiego nie była wystarczająca; co innego porozmawiać nad kuflem piwa, a co innego grzebać się w poważnych rzeczach”<sup>7</sup>.

„Pozostał mu tylko jeszcze jeden [egzamin], by zebrać owoce pracowitości. Tego ostatniego egzaminu nie zdążył zrobić. Śmierć bowiem przecięła jego plany. Jego porywy, Jego energię”<sup>8</sup>. Eugeniusz Liess zmarł śmiercią tragiczną w październiku 1953 r. w Durbanie.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; londyńskie „Okólniki”; APGoG, karty meldunkowe; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

1 Jerzy O. Stefanowski, *Refleksje po zjeździe absolwentów w roku 1980*, „Okólnik” 1981, nr 143, s. 25.

2 Ibidem, s. 25-26.

3 APGoG, karty meldunkowe.

4 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

5 „Okólnik” 1953, nr 68, s. 19.

6 APGoG, Gdynia – Ameryka..., op. cit.

7 „Okólnik” 1953, nr 63, s. 16.

8 „Okólnik” 1953, nr 68, s. 19.

# Zygmunt Łada

1919-1943

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1939 r., oficer marynarki handlowej, żołnierz Organizacji Wojskowej Związek Jaszczurczy, aresztowany i stracony przez Niemców – miał 24 lata.**

Urodził się 21 lipca 1919 r. najpewniej w Kijowie (rodzice Brygida Zobotkin i Bogumił – ojciec, pochodzący z Łomży, był lekarzem wojskowym po studiach w Kijowie, w czasie wojny polsko-bolszewickiej 1919-1920 komendantem szpitala polowego nr 603, następnie w stopniu podpułkownika komendantem Szpitala Okręgowego w Grodnie, a w czasie II wojny światowej zastępcą szefa sanitarnego Armii Modlin, potem w Szpitalu Ujazdowskim Warszawie)<sup>1</sup>.

Zygmunt Łada w 1935 r. zdał egzaminy teoretyczne do Państwowej Szkoły Morskiej. Ponieważ „Dar Pomorza” był jeszcze w rejsie dookoła świata, kandydatkę odbył na „Zawiszy Czarnym” pod rozkazami gen. Mariusza Zaruskiego<sup>2</sup>. Latem 1939 r. został zaokrętowany na „Dar Pomorza” w letni,



„Daru Pomorza” Kazimierz Jurkiewicz (abs. WN z 1934), uczniowie III kursu nawigacyjnego: Józef Babkiewicz, Aleksander Bramański, Bohdan Dębski, Andrzej Grosse, Bohdan Korsak, Zygmunt Ladenberger, Zygmunt Łada, Roman Tomaszewski, uczeń II kursu Wilhelm Żmuda i uczeń kursu wstępnego, syn bosmana „Daru” Jerzy Leszczyński. Samolot wylądował w Rydze.

Zygmunt Łada dotarł do Warszawy i włączył się w konspiracyjną, niepodległościową pracę w Organizacji Wojskowej Związek Jaszczurczy. W organizacji tej na początku 1940 r. utworzono Komendę Główną. Oddział I zajmował się kwestiami organizacyjnymi, oddział II – wywiadem i kontrwywiadem, oddział III – kwestiami operacyjno-szkoleniowymi. W ramach Oddziału II funkcjonował dział legalizacji, czyli Biuro Fałszerstw (BF). Na jego czele początkowo stał do połowy 1940 r. Zygmunt Łada<sup>3</sup>.

W połowie marca 1940 r. kpt. Konstanty Maciejewicz w imieniu dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu wystawił mu pismo następującej treści: „Niniejszym zaświadczam, że p. Zygmunt Łada zdał w maju 1939 r. teoretyczny egzamin końcowy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i po odbyciu praktyki dyplomowej na s/v «Dar Pomorza» został zwolniony z egzaminu praktycznego na podstawie telefonicznego zezwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu.



„Zawisza Czarna”

ostatni – jak się okazało – przedwojenny rejs żaglowca. Przeczuwając zbliżającą się wojnę, dyrektor PSM kpt. ż.w. Stanisław Kosko zaokrętował na szkolny statek wszystkich niemal uczniów Wydziału Nawigacyjnego. W ostatnich dniach sierpnia Biała Fregata została skierowana do Sztokholmu. Stamtąd 8 września 1939 r. samolot Polskich Linii Lotniczych zabrał ze Sztokholmu grupę 11 uczniów – wyłącznie tych, którzy mieli karty mobilizacyjne. Do kraju wrócili: IV oficer