

Czesław Adamowicz

1918-1982



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatniej przedwojennej podróży żaglowca, uczestnik konwojów i alianckich operacji desantowych, kapitan żeglugi wielkiej, odznaczony m.in. The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Italy Star, The Africa Star, The War Medal, Medalem Morskim PMH.



Urodził się 11 grudnia 1918 r. w Tarnowoli w powiecie biłgorajskim (ojciec Marcin).

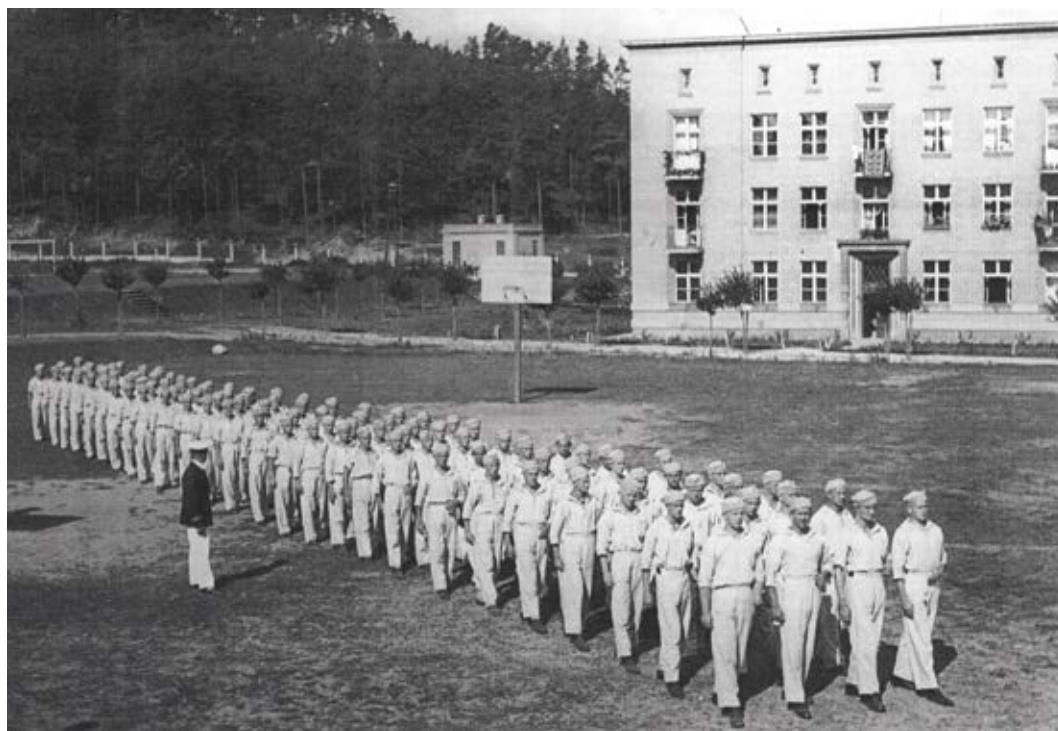
Po ukończeniu nauki w lubelskim gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w roku 1937, zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Jako uczeń był zaokrętowany na „Darze Pomorza”, gdy wracający do Gdyni żaglowiec 24 sierpnia 1939 r., zgodnie z depezą dyrektora PSM, został skierowany do Szwecji, najpierw do Öxelosundu, następnie do Sztokholmu (tam Biała Fregata pozostała do końca wojny). 22 września uczniowie pociągiem pojechali do Göteborga i zamustrowali na polskie statki – do Wielkiej Brytanii Czesław Adamowicz dostał się na należącym do Bałtyckiej Spółki Okrętowej „Kromaniu”, dowodzonym przez kpt. ż.w. Tadeusza Dybka (abs. WN z 1930), „przyjęty na statek i wpisany do spisu załogi 29.09.1939 roku w charakterze mł. marynarza”¹.

Przemustrowany na „Robura VIII” (kapitanem był Zbigniew Deyczakowski, abs. WN z 1923), dowiedział się od kolegi ze Szkoły Morskiej, że na tym statku steruje się na rumby, nie na stopnie. „Kląłem w kamień idiotę z czasów Kolumba, który rumb podzielił na ćwiartki”². Statek woził węgiel z portów walijskich do Francji.

Pierwsza wojenna Wigilia zastała parowiec na Tamizie, unieruchomiony z powodu ciężkiej mgły. „Smutne to były święta. Skończył się prowiant i kończyła się na statku woda słodka [...]. Nie było opłatka. O choince nikt nawet nie myślał”³. Wraz z pojawieniem się pierwszej gwiazdki, wyimaginowanej w mgłę, kapitan, hołdując starej żeglarskiej tradycji, obchodził członków załogi – w pierwszej kolejności składał życzenia tym, którzy pełnili służbę.

W styczniu 1940 r. Czesław Adamowicz brał udział w ratowaniu rozbitków z angielskiej



Ćwiczenia musztry na boisku PSM w Gdyni, w pierwszej czwórce Czesław Adamowicz

skiego statku, który wszedł na niemiecką minę. Od „Robura” odbiła wiosłowa szalupa z czterema wiosłarzami, w pierwszej parze Czesław Adamowicz i Norbert Gołuński (abs. WN z 1942).

„Pierwszy wyrwany morzu człowiek był ciężki jak kłoc, mokry i zimny, bez pasa ratunkowego. [...] Wyciągnęliśmy kolejno drugiego i trzeciego. Czwarty był gruby i pewnie mechanik, bo śliski jak oliwa, a ważył chyba ze sto kilogramów⁴. W sumie uratowali sześciu.

Kolejnym statkiem, na który zamustrował w charakterze starszego marynarza, był m/s „Chrobry”, dowodzony przez kpt. ż.w. Zygmunta Deyczakowskiego (abs. WN z 1929), młodszego brata Zbigniewa.

Statek, transportujący z Harstad do Bodö oddziały Gwardii Irlandzkiej oraz ładunek, jakim były czołgi oraz miny przeciwczołgowe, został zaatakowany w Vestfiordzie 14 maja 1940 r., ok. godz. 23.40, przez niemieckie samoloty. Rzucone z bliskiej odległości bomby trafiły w pobliże trzeciej ładowni. Dodatkowo Niemcy otworzyli ogień z karabinów maszynowych. „Chrobry” płonął, pożar uniemożliwił części żołnierzy ucieczkę, inni zaś w panice skakali do wody. Stanowiąc eskortę okręty „Wolverine” i „Stork” ostrzeliwały atakujące samoloty. „Kanonada z destroyersów nie ustawała ani na chwilę, trzymając w ten sposób niemieckiego napastnika w pewnej odległości, aby nie strzelał do ludzi na szalupach⁵.

Czesław Adamowicz pisał: „«Chrobry» płonął w całym majestacie grozy. Ciągle trzymał się dumnie. [...] Nagle spostrzegłem, iż bandera zaczyna powoli spływać z masztu. Ktoś ją opuszczał, ktoś ratował białego orła przed ogniem. [...] Jak się później dowiedziałem, to marynarz Kazimierz Osiński uratował banderę na «Chrobrym»⁶.

Kapitan Zygmunt Deyczakowski, „jak zwykle wytworny i opanowany⁷”, pozostał na okręcie tak długo, aż wszyscy, którym udało się wydostać na pokład, opuścili statek. Nawet nie założył pasa ratunkowego, bo, jak powiedział, „lepiej sobie w takiej sytuacji tymi sprawami głowy nie zaprzętać, bo się wówczas łatwiej myśli o tym, co potrzeba⁸.

Ci, którzy ocalili, dotarli do Harstad na pokładzie niszczyciela „Wolverine”, który



M/s „Chrobry” płonie – 15.05.1940 r. – widok z szalupy angielskiego okrętu wojennego, fotografię wykonał oficer pokładowy Józef Dąbkowski, abs. WN z 1932

podszedł do płonącego „Chrobrego” pomimo groźby wybuchu. Innych, jak Czesława Adamowicza w szalupie, zabrała kanonierka „Stork”. „Kiedy zbliżyliśmy się do okrętu wojennego, ten zatoczył nagle szeroki łuk i podszedł do nas. Na burtę miał wyrzucaną siatkę, po której dostaliśmy się na pokład tego małego okrętu. Skierowano nas do jakiegoś pomieszczenia, prawdopodobnie by nie przeszkadzać załodze, która związała się jak w ukropie. «Stork», tak bowiem nazywał się nasz wybawca, toczył chyba już od godziny pojedynkę artyleryjską z samolotami.

Nie mogłem wytrzymać w ciasnym, zapchanym ludźmi pomieszczeniu. Wyszedłem więc na pokład i pomagałem załodze «Storka» przy przyjmowaniu łodzi z rozbitkami, które teraz jedna po drugiej podchodziły do okrętu. Rzucałem rzutki, dociągałem szalupy, pomagałem wyciągać rannych⁹.

Przed godziną czwartą nad ranem płonąca „Chrobry” jeszcze unosił się na wodzie – zatopiła go torpeda brytyjskiego samolotu.

Do Szkocji załoga polskiego statku (12 jej członków zginęło) powróciła na pokładzie brytyjskiego transportowca „Ulster Monarch” – przed wojną statku pasażerskiego na linii Belfast–Liverpool. „Przywieziono nas do Glasgow. Wyplącono asekurację za stracone rzeczy osobiste i już po kilku dniach niedoszli topielcy, wystrojeni w angielską wełnę, popijali szkocką whisky i uwodzili szkockie panny i niepanny. Tylko z językiem było trudniej. Ale jakoś mówili: German



Uratowana załoga m/s „Chrobry” wraz z banderą, zdjęcie zrobione na m/s „Ulster Monarch” w drodze do Szkocji; m.in. stoi trzeci od lewej Czesław Adamowicz, siedzi w II rzędzie po prawej I oficer Karol Borchardt (abs. WN z 1928)

bum bum... i szyp bul bul bul... Weiter tu do-
beł in łan głas, pliz... I chlust! Dwa podwójne
w jedną szklanę¹⁰.

Czesław Adamowicz pływał później na
„Poznaniu”, „Lublinie”, „Stalowej Woli” oraz
na „Sobieskim”.

Po latach wspominał jedną z podró-
ży „Poznania” w konwoju w lutym 1941 r.
i emocje towarzyszące załodze: „Konwój li-
czący czterdzieści sześć statków [...] rozcią-
gał się na kilka mil i walczył zaciekle z dużą
boczną falą. Statki kładły się po trzydzieści
stopni na burtę i dymiły niemiłosiernie. Jak
zwykle te słabsze wypruwały resztki sił ze
swoich palaczy, starając się dojść do czoła
konwoju.

Nadchodziła noc, ale załoga wolna od
służby nie poszła spać. Nikt nie czytał książ-
ki, nie oglądał po raz już nie wiadomo który
starych pism ilustrowanych ani nie zaprasza-
ł do kart. Coś złego wisiąło w powietrzu.
Większość była w pasach ratunkowych.
Niektórzy się bali, a ich strach udzielał się
wszystkim. Ludzie siedzieli w mesach, salo-
nie, nawet na korytarzach, drzemali z gło-
wami opartymi o stoły i czekali. Pili herbatę,
trochę rozmawiali i pilnowali, by wszyst-
kie drzwi wiodące na pokłady były zawsze

otwarte i zabezpieczone przed zatrzaśnię-
ciem. Wszyscy myśleli o jednym: przyjdą
dziś ścigacze czy też nie? Będzie na trasie
mina czy jej nie będzie? Poza tym czekali na
dzień, bo dzień jest zawsze trochę łaskaw-
szy od nocy.

Miałem wtedy służbę i stałem na mostku,
kiedy nagle usłyszałem głuchy huk¹¹. Na-
stąpiły kolejne wybuchy, rozpoczął się atak
ścigaczy, po którym rankiem konwój liczył
12 statków.

Służąc na morzu, Czesław Adamowicz
myślał jednak o kontynuacji przerwane-
go przez wybuch wojny kształcenia: „Zsze-
dłem ze statku w Liverpoolu i pojechałem
do Londynu. Dwa dni toczyłem batalię z ar-
matorem, a właściwie z urzędnikami z kadr
i szkolenia.

Gdyby nie wojna, miałbym już dyplom
oficerski w kieszeni. Z różnych powodów,
które minęły w ciągu tych dwóch lat od
pamiętnego września, nie byłem w stanie
zbliżyć się choćby na krok do marzeń o swej
przyszłości. Na «Kromaniu», «Roburze VIII»,
«Chrobrym», «Poznaniu», a teraz «Lublinie»
nasiąkałem solą, pracą, strachem i trochę
alkoholem. Dotychczas nauczyłem się nie-
wiele [...].

Wróciłem z Londynu z obietnicą, iż będę mógł zdawać egzamin wraz z kolegami, którzy teraz studiują na polskim kursie w angielskiej Szkole Morskiej w Southampton. Oczywiście jako ekstern w przyszłym roku. Do egzaminów mam się przygotować podczas pływania. [...]

Zacząłem sam skromnie realizować swoje repetycje naukowe. Praktykowałem także trochę na mostku, robiłem pozycje ze słońca, z gwiazd to i owo, oczywiście jeśli był spokój. Teraz podczas postoju statku w Liverpoolu prawie wszystkie wieczory przesiadałem nad książką¹².

HYDRA TĘSKNOTY

*Już trzeci rok mija
Jak na wygnaniu pokutuję,
Jak hydra – tęsknota mackami mnie owija,
Dusi mnie, dręczy za grzechy niczyje.*

*Już trzeci rok tęsknię za domem,
Trzeci rok trwa ma odyseja.
Kręcę się wojny tym przeklętym kołem.*

*Żyję, bo w sercu mym mieszka powrotu nadzieja.
Nadzieja, co zapomnienia mgłą me serce owija
I żyć każe, i cierpieć w myśli odrętwieniu,
A tęsknota jak hydra nadzieję zabija
i zbliża mnie ciągle ku... zapomnieniu¹³.*

Dyplom ukończenia Szkoły Morskiej w Southampton otrzymał 19 czerwca 1942 r.

Na transportowcu „Sobieski” pod dowództwem kapitana Zdenko Knoetgena pływał jako asystent pokładowy niemal dwa lata (20 listopada 1942–12 października 1944). Tak z tego okresu podsumował dokonania załogi statku: „Przez dwadzieścia jeden miesięcy [...] cała załoga «Sobieskiego» bez zmian personalnych, przerw i urlopów narażała swoje życie w najniebezpieczniejszym akwenie, jakim było niewątpliwie Morze Śródziemne.

Na naszym dobrym, szczęśliwym statku zrobiliśmy trzy desanty pierwszego rzutu: na Syrakuzy, Salerno i Anzio oraz jeden drugiego rzutu: w Cavalaire Bay w południowej Francji.

Przewieźliśmy w konwojach kilkadziesiąt tysięcy żołnierzy alianckich – z Wielkiej Brytanii oraz pomiędzy portami na Morzu Śródziemnym.

W Neapolu byliśmy dziesięć razy, w Algierze osiem, w Port Saidzie siedem, poza tym byliśmy w Aleksandrii, w Auguście na Sycylii, w Philippeville w Północnej Afryce, w Katanii, Trypolisie, Taranto, w Oranie, w La Valetta na Malcie, czasami po kilka razy. Żeby to podsumowanie było ściśle i dawało pełny obraz naszych wysiłków, trzeba dodać, że poza Morzem Śródziemnym w tych dwudziestu i jednym miesiącu byliśmy we Freetown, w Durbanie, w Suezie i w Bombaju. W tym czasie «Sobieski» przepłynął prawie sześćdziesiąt siedem tysięcy mil morskich [...]¹⁴.

W Londynie 6 listopada 1944 r. Czesław Adamowicz ukończył kurs kapitanów żeglugi wielkiej.

Był jednym z tych marynarzy, którzy uważali, że po zakończeniu wojny należy wracać do kraju. „Do diabła! – pomyślałem sobie. — Dotychczas tu na obczyźnie byłem członkiem załogi polskiego statku, marynarzem, żołnierzem. Nazywano mnie wszędzie aliantem, walczącym sprzymierzeńcem. Nawet w szkole w Southampton przez czas jakiś nosiłem na ramieniu napis «Poland», podobnie jak inni alianci napis «France», «Canada» czy «Greece». Potem w klapie marynarki miałem znaczek M.N. – Merchant Navy, Marynarki Handlowej, byłem aliantem, a z tym M.N. to nawet trochę uprzywilejowanym, zwłaszcza że w mundurze oficerskim, chociaż z jednym tylko paskiem na rękawie, ale zawsze...Teraz nagle ktoś chciał mi to wszystko zabrać i przebrać mnie za emigranta!”¹⁵



Jako III oficer na s/s „Katowice”



Przed m/s „Katowice” po powrocie do Polski w 1945 r., m.in. pierwszy z prawej Czesław Adamowicz, trzeci z lewej kpt. Kazimierz Ostapowicz



Do Polski wrócił na s/s „Katowice”, który przyprowadził do Gdyni 28 września 1945 r. kapitan Kazimierz Ostapowicz (abs. WN z 1930).

Pływał na wielu statkach, najpierw Żegluga Polskiej, Polbrytu i GAL-u, a od 1951 r. (po likwidacji przedwojennych spółek) w PLO, dowodził 17 jednostkami, jak m.in. „Lublin”, „Olsztyn”, „Bałtyk”, „Curie-Skłodowska”, „Ojców”, „Generał Bem”, „Busko Zdrój”, „Iwonicz Zdrój” czy „Władysławowo”, które 16 czerwca 1978 r. na Oceanie Indyjskim popieszyły na ratunek tonącemu m/v „Golden Victory” – członkowie polskiej załogi z narażeniem życia uratowali 30 członków załogi panamskiego statku. Kpt. Czesław Adamowicz otrzymał za tę akcję Medal „Za Ofiarność i Odwagę”.

Na emeryturę przeszedł w 1979 r.

Od 1935 r. pisał pamiętniki (nawet ewakuując się z płonącego „Chrobrego” zabrawł je ze sobą ze statku). Były kanwą jego książki „Morze sprzyja odważnym”, za którą w 1972 r. otrzymał Nagrodę Ministra Żegluga. To także autor książki „Stokrotki nie rosną na morzu” oraz zbioru wierszy „Wszyscy «święci» marynarze”, z których jeden, zatytułowany „Wróć”, z grudnia 1939 r., cytował K.O. Borchardt w „Krążowniku spod Somosierry”.

Nie tylko pisał, ale też fotografował, malował, rzeźbił. Należał m.in. do Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej i Stowarzyszenia Marynistów Polskich.



Odnaczony był m.in. The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Italy Star, The Africa Star, The War Medal, Medalem Morskim PMH, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”.

Zmarł 7 maja 1982 r. w Gdyni, spoczął na cmentarzu Komunalnym w Sopocie.

O pamięć o nim i spuściznę dbała żona Wanda, m.in. przekazując do muzeów pamiątki po mężu. W zbiorach Sali Tradycji znajduje się szereg dokumentów i fotografii kapitana, również odznaczenia, także pamiątkowa patera ofiarowana kapitanowi w dowód wdzięczności za uratowanie załogi „Golden Victory”, jak i malowane czy wykonane przez kapitana przedmioty (ceramika, metaloplastyka).

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; Czesław Adamowicz, *Morze sprzyja odważnym*, Gdańsk 1974; życiorys Czesława Adamowicza autorstwa Stanisława Kozaka, Gdynia 1978; Wadim Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; Karol Olgierd Borchardt, *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 1968; Bogusław Holub, *Drogie dusze tanich ludzi*, „Czas”, nr 43, s. 5 i 23; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Książeczka żeglarska Czesława Adamowicza, w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/1162, s. 6.

2 Czesław Adamowicz, *Morze sprzyja odważnym*, Gdańsk 1974, s. 24.

3 Ibidem, s. 30.

4 Ibidem, s. 36.

5 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 162.

6 Czesław Adamowicz, op. cit., s. 80.

7 Karol Olgierd Borchardt, *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 1963, s. 173.

8 Ibidem, s. 176.

9 Czesław Adamowicz, op. cit., Gdańsk 1974, s. 80.

10 Ibidem, s. 85.

11 Ibidem, s. 112-114.

12 Ibidem, s. 164.

13 Wiersz opublikowany w „Znów Razem”, za: Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 57.

14 Ibidem, s. 312-313.

15 Ibidem, s. 317.