

Tadeusz Foremniak

1913-1999

Absolwent kursów szyprów I klasy z 1944 r. w Londynie, radiotelegrafista, uczestnik „konwoju śmierci” do Murmańska, bosman na „Tobruku”, odznaczony Krzyżem Walcznych, Brązowym Krzyżem Zasługi z Mieczami, kapitan żeglugi małej.



Urodził się 19 maja 1913 r. w we wsi Podszkodzie koło Ostrowca Świętokrzyskiego. Po ukończeniu szkoły powszechnej przyjechał w poszukiwaniu pracy do Gdyni. Był pomocnikiem zduna, potem pływał na lugrach śledziowych polsko-holenderskiej spółki Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich SA „Mewa” w Gdyni, utworzonej w 1933 r.¹ Następnie podczas służby wojskowej ukończył kurs radiotelegrafistów. W 1936 r. został zatrudniony w GAL-u i pływał jako marynarz na transatlantykach.

Na przełomie 1938 i 1939 r., gdy stara „Polonia”, na której był starszym marynarzem, została sprzedana Włochom, zamieszkał w gdyńskim Domu Marynarza przy ul. Jana z Kolna. Stamtąd wezwany został do biura angażowania załóg, gdy kompletowano załogi dla dwóch starych motorowców „Rio Negro” i „Rio Pardo”, kupionych przez GAL od Norwegów do obsługi linii portów Zatoki Meksykańskiej. Pod polską banderą otrzymały nazwy „Morska Wola” i „Stalowa Wola”.

Wspominał: „Ja trafiłem na ten drugi. Ze «Stalową Wolą» mieliśmy kłopoty od samego początku. Kiedy już podczas wojny chodziła w konwojach, była zawsze uważana za postrach. Nigdy nie słuchała steru, chodziła zygzakami, jak chciała, i nie było na nią sposobu. [...] Dlatego w konwojach okrzyczano nas «Upiorem Atlantyku». Dopiero po naprawie «Stalówka» się poprawiła”².

Wybuch wojny zaskoczył „Stalową Wolę” w Ameryce Południowej. Po dotarciu do Wielkiej Brytanii rozpoczęła wojenną służbę. Znajdowała się w Dakarze, gdy pokonana przez Niemców Francja utworzyła nowy rząd, kolaborujący z III Rzeszą, a statki alianckie kolejno były aresztowane w portach.

„Od morza odgradzała nas sieć przeciwko okrętom podwodnym, utrzymywana na pływakach. Zamykała ona wejście i wyjście kilkudziesięciu statkom, tak jak i my za-

mkniętym w porcie. Po pewnym czasie dołączyły do nas dwa polskie «Rozewie» i «Kromań». Kiedy postój się przedłużał, a wieści były coraz gorsze, kapitan Strzebosz [abs. WN z 1926] zdecydował, że będziemy umykać z portu. Ponieważ mieliśmy szalupę przy burcie, poprosił mnie, żebym, udając rybaka, dyskretnie przesondował akwen od statku do końca siatki, która kończyła się parę mil od plaży.

Wieczorem, kiedy rozmawialiśmy w mesie, nagle spostrzegłem, że koło naszej burty coś się przesuwa. Rozpoznałem «Rozewie», które uchodziło z portu. Postanowiłem zameldować o tym kapitanowi. Zastałem go już na mostku, przekazywał starszemu mechanikowi polecenie o natychmiastowym przygotowaniu maszyny. Mnie kazano stać na sterze, cieśla poszedł na kotwicę. Maszyna przedmuchała silnik, ale delikatnie, aby nie robić hałasu. Cieśla już podnosił kotwicę. Nagle z komina buchnął dym i ogień, po czym coś gruchnęło. Zastopowano natychmiast silnik i płomień zgasł. Po chwili na wyspie Gorée zapaliły się reflektory i jasna smuga zbliżyła się do nas. Oficerowie, którzy byli na skrzydle, ledwo zdążyli skryć się w sterówce. Ale jakoś reflektor obrócił się w drugą stronę i po chwili zgasł.

Po minucie maszyna znów zastartowała, ale teraz bez płomienia i cicho, a że kotwica już była u góry, więc Stary dał «wolno naprzód», biorąc kurs na siatkę, a potem wzdłuż niej w to miejsce, które przesondowałem. Udało się przejść, choć mieliśmy o wiele większe zanurzenie niż «Rozewie». Był jednak przypływ i woda się podniosła. Mimo to kapitan kazał mi teraz też sondować i wyniki podawać na mostek. Robiłem to co kilka chwil, aż nagle wyciągnąłem linkę bez ciężarka. Spojrzałem za burtę, a tu widzę rekin przewraca się do góry brzuchem, a z pyska wyłazi mu koniec linki! W tej samej chwili odczuliśmy jakieś szorowanie,

jakby dnem po piachu, ale siłą rozpędu przeszliśmy przy ostatniej boi i skręciliśmy w prawo, gdzie była już głęboka woda”³. Dowodzona przez kpt. ż.w. Jana Strzembo-sza „Stalowa Wola” zdołała uciec i dotrzeć na brytyjskie wody terytorialne. W dzienniku pokładowym odnotowano: „6.07 Dakar – 9.07. Freetown: ucieczka z prędkością 7,2-8 węzłów. Przebyto dystans 520 mil”⁴.

Następnie „Stalowa Wola” chodziła w konwojach na trasie Manchester – Nowy Jork, wożąc materiały wybuchowe na międzypokładzie, zaś na pokładzie, w skrzyniach, rozmontowane bombowce.

„Niemcy przeważnie atakowali konwoje w nocy. [...] Spaliśmy cały czas w ubraniach, z pasem ratunkowym pod ręką, aby w każdej chwili być gotowym do opuszczenia statku, jeśli dosięgnie go torpeda. Nic dziwnego, że ludzie uciekali ze «Stalówki». Żaliłem się do naszego kapitana, Bronisława Hurko, że brak mi rąk do pracy, że robota w piętnastu na pokładzie jest inna niż kiedy wykonujemy ją we trzech. A ja do tego muszę po kilkanaście godzin sterować, co się chyba żadnemu szanującemu się bosmanowi nie zdarza”⁵.

Kapitan Hurko obiecał schodząc na urlop, że postara się o taki statek, z którego załoga nie będzie uciekać. I tak się stało – Tadeusz Foremniak został bosmanem na nowo budowanym statku, wówczas największym w PMH. Tak zamustrował na „Tobruk”.

„Po krótkich próbach w morzu przeszliśmy do pobliskiego portu Middlesbrough, po załadunek. Ładowaliśmy chyba te same materiały wybuchowe, jakie w poprzednich rejsach przywieźliśmy ze Stanów Zjednoczonych „Stalówką”. Do tego czołgi, samoloty, silniki lotnicze, samochody, bomby i amunicję. Wyszliśmy szybko, aby dołączyć do konwoju, w którym ruszyliśmy z reddy Methilu 10 marca. Był to najpodlejszy, sztormowy miesiąc. Śnieżyce i sztormy towarzyszyły nam przez cały czas. Czwartej doby obudzono mnie nagle w środku nocy:

– Ładunek w drugiej się zerwał!

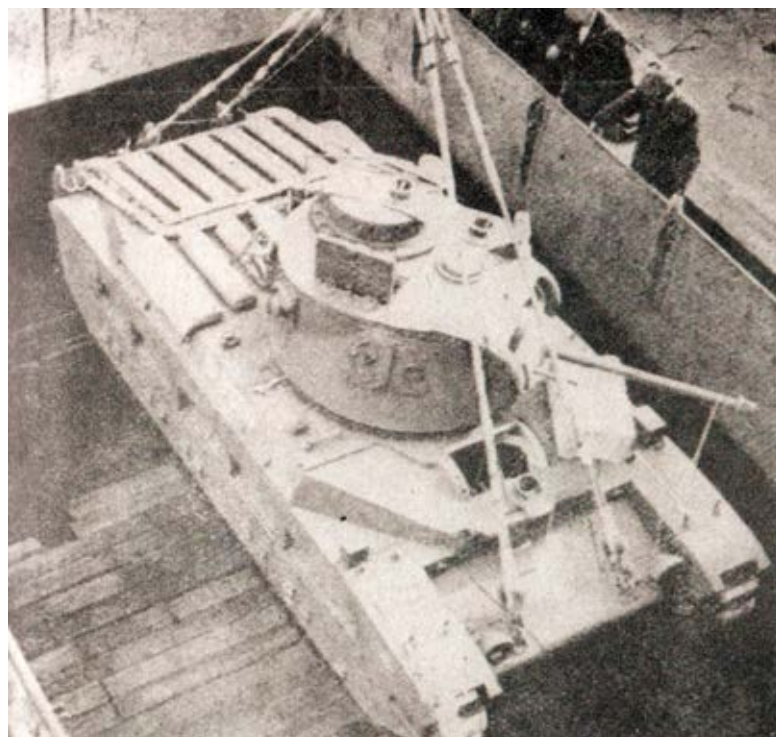
Poobrywały się ciężkie czołgi i wałał w burtę. Żeby było weselej, między nimi pętają się skrzynie z bombami. A całą przednią ładownię mieliśmy załadowaną dynamitem. Zanim zebrałem załogę, kapitan zarządził zmianę kursu pod falę, dla zmniejszenia kołysania. Ponieważ kurs ten prowadził

w poprzek konwoju, zmniejszono prędkość i przesłano meldunek do komodora. Konwój nas wyminął i pozostawił swojemu losowi. Zaczęliśmy to wszystko łapać, upatrzawszy stosowną chwilę, gdy czołg przysunął się do burty i w nią stuknął. Tam już kolega marynarz czatował z liną stalową, aby go umocować. Zaczepialiśmy za co się dało, przeważnie za gąsienice, aby tylko zakręcić pętlę. I lecieliśmy szybko do następnego, który z głośnym zgrzytem nadlatywał. Tak minęło półtorej wachty, zanim żeśmy te rozhukane kolosy połapali i powiązali na fest. Skrzynie z bombami powybialiśmy spod gąsienic i też pomocowaliśmy. Na szczęście żadna z nich nie wybuchła”⁶.

W drodze z Reykjavíku w zamieci statek odłączył się od konwoju i dalej podążał samotnie. Gdy wreszcie zobaczył w dali górę Murmańska, zza chmur pojawił się niemiecki samolot. „Widziałem, jak dwie bomby oderwały się od jego kadłuba, ale w tym czasie nasz statek zaczął gwałtownie skręcać, bo kapitan dał lewo na burt. Obie bomby wpadły do wody dwa metry od naszej burty, po lewej stronie. [...]”

Ledwie zdążyliśmy zmienić magazynek, a już nadleciały dalsze samoloty, rycząc wściekle. Kapitan dał dla odmiany prawo na burt i kolejne bomby wpadły do wody blisko

Żaładunek czołgu na międzypokład. Fot. z J.K. Sawicki, S/S „Tobruk” w konwojach śmierci, op. cit.





S/s „Tobruk”, fot. powojenna

prawej burty. Te uniki kapitana Hurko uratowały i statek, i nas⁷⁷.

Bombowce odleciały, „Tobruk” zaś gnał, ile jeszcze miał sił, do Murmańska. Załoga dzień i noc odmrażała czołgi na pokładzie i samoloty pokryte grubą warstwą lodu oraz windy pokładowe – by znowu nie zamarzały.

Gdy 3 kwietnia zaczęli cumować przy nabrzeżu, rozpoczął się nalot. „Duża bomba, a za nią druga, upadły blisko prawej burty, aż «Tobrukiem» potrząsnęło. W burcie przy piątej ładowni wyrwana została duża dziura. Statek zaczął szybko tonąć rufą. Na rufie mieliśmy poustawiane piecyki węglowe dla artylerzystów. Wywróciły się od wstrząsu i wywołały pożar w kabinach. Spod pokładu zaczął wydobywać się dym i ogień. A w pobliżu był ładunek materiałów wybuchowych. Natychmiastowy alarm opuszczenia statku zastał ludzi przy trapie, którego nie można było opuścić, bo nie sięgał nabrzeża – był o jakieś dwa metry za krótki, więc w pośpiechu wyrzucono trap pilotowy. Na lądzie ściągano nas z tego trapu za nogi i lecieliśmy do jakiejś budy portowej, jakby do schronu, bo w każdej chwili oczekiwaliśmy wybuchu. Na szczęście «Tobruk» tonął szybko, a wdzierająca się do ładowni woda ugasiła pożar⁷⁸.

Statek osiadł przechylony na dnie, ale trzymał się w miarę normalnie i przez kilka dni mógł trwać wyładunek, przerywany alarmami.

„Zaraz po zakończeniu wyładunku 24 kwietnia nurkowie z «Epronu» [...] przytar-

gali na pokład kilka wielkich pomp. Po paru godzinach pompowania statek podskoczył do góry. Teraz złapało nas parę holowników i zaczęło holować na drugą stronę pod góry, które otaczają cały fiord. Tam ustawiły nas rufą do lądu, z dziobu rzucono dwie kotwice. «Buriewiestnik» przestał pompować i zabrano wszystkie pompy z pokładu. W niepełną godzinę byliśmy znowu pod wodą. I tak, oparci rufą na mieliźnie, mieliśmy oczekiwać na miejsce w doku. Rozpoczęło się nasze paromiesięczne, beznadziejne oczekiwanie, przerywane jedynie obserwowaniem nieustannych nalotów na miasto i port. Do samolotów powracających z tych nalotów grzaliśmy, ile wlezie, tak że wkrótce wyczerpaliśmy cały zapas naszej amunicji⁷⁹.

Gdy w doku nieopodal zcumowany został polski okręt, „we czterech wskoczyliśmy do naszej łódki i pognaliśmy tam na wiosłach. [...] przez burtę wleźliśmy na pokład. To, co zobaczyliśmy, wyglądało na piekło. Pełno krwi i trupów, straszny widok. Przypadkowo spotkałem znajomego marynarza Paszkiewicza, który opowiedział mi, jak to ORP «Garland», idąc w osłonie konwoju PQ-17, był atakowany przez samoloty. I to nie normalnymi bombami, ale jakimiś specjalnymi, które rozrywały się nad pokładem i sypały żelazem wkoło. Stracili wtedy 33 członków załogi, wielu było rannych⁸⁰.

Dopiero w drugiej połowie lipca „Tobruk” poszedł na dok.

„Przyszło piętnaście babuszek-spawaczek, wyrwę w burcie pięknie oczyściły i okroiły, dały nowe wręgi i naspawały nowe blachy. Małe, prawie niewidoczne pęknięcia w dnie ładnie zaspawały i uznano nas za gotowych do podróży powrotnej. To był już wrzesień.

Powrót mieliśmy też trudny. Załadowano nam trochę apatyków i poszliśmy na Morze Białe, gdzie na redzie Archangielska włączyliśmy się do konwoju. Komodor postawił nas jako ostatni statek w ostatniej kolumnie. Na wysokości Spitsbergenu natknęliśmy się na «wilcze stado» U-bootów. Zaczęły się wybuchy to z prawej, to z lewej. Tonęły statki. [...] W dzień i w nocy chodziliśmy w pasach ratunkowych, każdy miał swoje dokumenty osobiste w małym, nieprzemakalnym woreczku na szyi. I tak co dzień Niemcy wyłuskowali po parę statków⁸¹.

W początku października 1942 r. „Tobruk” stanął w suchym doku w Greythorpe na długim remoncie. Tadeusz Foremniak otrzymał od kapitana pozwolenie wyjazdu na urlop do Londynu, z którego szybko wrócił, gdyż, jak wspominał, tęsknił za statkiem. Następnie wziął udział w kolejnym rejsie do Murmańska, który „[...]” był już całkiem inny. Można rzec – ulgowy. [...] Mieliśmy silną osłonę: pięć krążowników przeciwlotniczych. Angolicy umieli już dobrze robić użytek i z radaru, i z asdiku, tak że nie do pomyślenia było, aby niemieckie okręty podwodne mogły dostać się w pobliże konwoju. Do Murmańska dotarliśmy bez strat i stanęliśmy przy znanym już pomoście.

Po wyładunku zabraliśmy ładunek drewna z Archangielska i wróciliśmy spokojnie do Londynu.

Statek skierowany został następnie do Glasgow. 13 stycznia 1944 r. wyszedł z reddy Gourock pod dowództwem kpt. ż.w. Adama Fiedorowicza [abs. WN z 1923], w konwoju wiozącym zaopatrzenie dla wojsk na froncie włoskim. Jednakże już beze mnie¹².

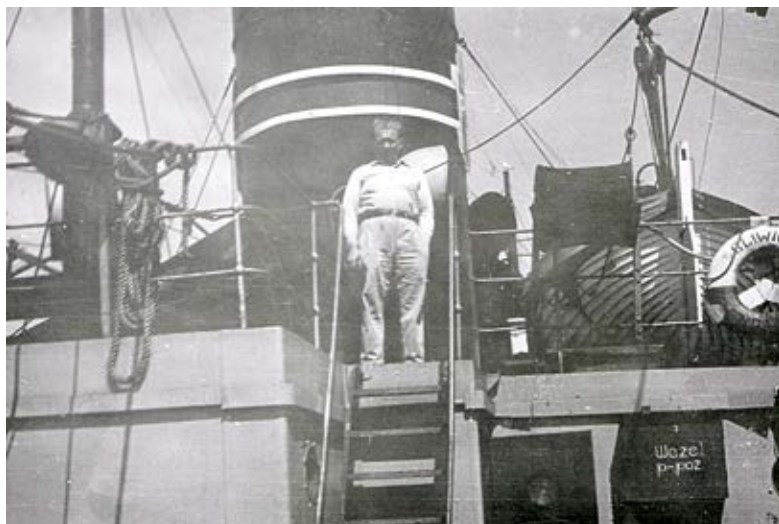
Tadeusz Foremniak zmustrował z „Tobruka” po dwóch latach i sześciu tygodniach zaokrętowania. Dostał skierowanie na kurs szyprów, który ukończył w Londynie. W 1943 r. został bosmanem na „Oksywiu”, a 28 lipca 1944 r. ukończył w Londynie kurs szyprów I klasy¹³.

Do kraju wrócił w 1946 r. i pływał na statkach Polskich Linii Oceanicznych, pełniąc funkcje oficerskie i kapitańskie. W latach 50. na s/s „Tobruk” został starszym oficerem.

1 stycznia 1951 r. powstały dwa przedsiębiorstwa państwowe – Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni i Polska Żegluga Morska z siedzibą w Szczecinie. „Odgórną decyzją dokonano podziału statków pływających dotychczas w barwach GAL-u, Żeglugi Polskiej i Polbrytu. Wszystkie wojenne „empajery” przydzielono Polskim Liniom Oceanicznym. Natomiast od roku 1951 „Narwik” i „Tobruk” w czarterze radzieckim chodziły na Daleką Północ do Igarki nad Morzem Karskim po syberyjską tarcicę.



Wycinek z czasopisma *The Voice of Poland* – *Głos Polski* z grudnia 1942. Na zdjęciu od lewej odznaczeni Krzyżem Walecznych członkowie załogi statku *Tobruk*: smarownik NN, II mechanik Franciszek Liszka, min. Jan Kwapiński, kpt. żegluga wielkiej Hurko, I oficer Marian Bielski, I mechanik Dmoski, cieśla Piegaj, ochmistrz Jabłoński, bosman Tadeusz Foremniak.



Kpt. T. Foremniak na s/s „Gliwice”



Pod koniec 1953 r. na „Białymstoku” z kapitanem Janem Mrozowickim (abs. WN z 1934) wyszedł jako I oficer do Chin. Tak to opisał: „To był ciekawy rejs, trzymany w tajemnicy, a nasz Stary czary wyczyniał. [...] Jak tylko minęliśmy Sumatrę, nasz Stary zaczął czarować. Kursy wykreślał sam i to w tajemnicy, a nam podawał tylko wynik na ster. Byliśmy zdziwieni, że omijając wyspę,

skierował się na cieśninę Krakatau, a potem na Jawę. – Ja wykreślam kurs i tak ma być – powiadał szorstko. Mijając Borneo, nadał telegram z podaniem daty przyścia do Singapuru, a przecież myśmy płynęli całkiem innym kursem! Wreszcie zrozumieliśmy politykę Starego. Telegram nadał dla zmylenia szpiegów, a sam prowadził nas drogą okrężną, omijając wody Tajwanu”¹⁴.

We wrześniu 1952 roku został awansowany na stanowisko kapitana, a w maju 1955 roku otrzymał dyplom kapitana żegluga małej. Pierwszym jego statkiem był „Białystok”, następnie razem z „Gliwicami” (przedwojenną „Lidą”) został przeniesiony do Polskiej Żegluga Morskiej, a po powrocie do Gdyni w 1959 roku w PLO przyjęty na stanowisko I oficera.

W 1973 roku zwrócił się do dyrektora PLO, by jego nagrodę jubileuszową za 40 lat pracy „przeznaczyć w połowie na budowę zamku w Warszawie, zaś drugą połowę na potrzeby sportowe szkoły podstawowej nr 2 w Ostrowcu Świętokrzyskim”¹⁵.

Tadeusz Foremniak na emeryturę przeszedł w 1976 r. Zmarł 17 września 1999 r., spoczywa na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras, *Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011*, Gdynia 2011; Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu, Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; akta osobowe PLO.

1 Hasło „Mewa”. *Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich SA w Gdyni*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006, s. 446.

2 Tadeusz Foremniak, *Najtrudniejszy rejs*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 75.

3 Ibidem, s. 76.

4 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 443.

5 Tadeusz Foremniak, *Najtrudniejszy rejs*, op. cit., s. 77.

6 Ibidem, s. 77-78.

7 Ibidem, s. 79.

8 Ibidem, s. 80.

9 Ibidem, s. 82.

10 Ibidem.

11 Ibidem, s. 84.

12 Ibidem, s. 85.

13 Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu, s. 39.

14 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 347.

15 Akta osobowe PLO.