



# Tadeusz Lewandowski

1922-2010

**Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1943<sup>1</sup> roku; uczeń na „Darze Pomorza”, marynarz Polskiej Marynarki Wojennej na ORP „Grom”, uczestnik konwojów, trzy razy uratował się z tonących statków, odznaczony The Atlantic Star, The Italy Star, The 1939-1945 Star i The War Medal, kapitan żeglugi wielkiej.**

Urodził się 15 października 1922 r. w Lesznie Wielkopolskim, ojciec był inżynierem budowlanym, matka nauczycielką. W 1939 r. został przyjęty do Szkoły Morskiej w Gdyni. Gdy wybuchła wojna, miał 17 lat. Pisał tak: „W lipcu 1939 r. wyjechałem z Gdyni na statku szkolnym «Dar Pomorza». Ponieważ «DP» został w Szwecji – zostałem przeokrętowany na s/s «Narocz», na którym dołynąłem do Anglii. Po przybyciu do Anglii zostałem zaokrętowany na s/s «Kościszko», w listopadzie 1939 r. zostałem powołany do Marynarki Wojennej. Po przeszkoleniu rekruckim i ukończeniu wstępnego kursu radiotelegrafistów 2 lutego 1940 r. zaokrętowano mnie na ORP «Grom»<sup>2</sup>.

Okręt 4 maja 1940 r. zatonął pod Narwikiem, zbombardowany przez niemieckie samoloty.

„Z szczęściu bomb trafiły dwie: jedna w okolicy śródkręcia na wysokości kominu, druga w okolicy aparatów torpedowych. Spowodowały one rozdarcie poszycia prawej burty na długości około 20 m i eksplozję zbiorników sprężonego powietrza przy aparacie torpedowym. Okręt przechylił się na prawą burtę, przełamał na pół tuż za kominem i w ciągu 2-3 minut zatonął. Zginęło 59 członków załogi – w wyniku eksplozji, część została zablokowana w pomieszczeniach wewnątrz okrętu (nie mogli się wydostać przez zbyt wąskie bulaje), część w wodzie, w wyniku ostrzelania przez Niemców, kilku zmarło na skutek szoku termicznego po wydobyciu z lodowatej wody. Uratowano 154, w tym dowódcę okrętu i dowódcę Dywizjonu Niszczycieli, wśród uratowanych było 26 rannych<sup>3</sup>.

Do Anglii wrócił na HMT „Monarch of Bermuda”. 12 maja 1940 r. ponownie został zaokrętowany na ORP „Gdynia” (d. s/s „Kościszko”), a po dokończeniu kursu radiotelegrafistów, w sierpniu 1940 r., przeokrętowany na „Ouragan” w stopniu starszego marynarza.

Od października 1940 r. służył jako radiotelegrafista na ORP „Piorun”, a od grudnia 1941 r. na ORP „Kujawiak” – służbę pełnił do zatopienia okrętu 16 czerwca 1942 r.

„Tadeusza Lewandowskiego poparzyły meduzy, gdy topił się koło Malty wraz z «Kujawiakiem», a nie zdążył się przedtem ubrać. – Później inni rozbitkowie w La Valetta na tańce chodzili – opowiadał – a ja, niestety, tylko d...ę maścią smarowałem<sup>4</sup>.

Z Marynarki Wojennej został zwolniony na początku sierpnia 1942 r. – „celem ukończenia rozpoczętych przed wojną studiów i pełnienia służby w Marynarce Handlowej. [...] Po zdaniu egzaminu dyplomowego opuściłem Southampton 2 sierpnia 1943 r. i zameldowałem się w rezerwie Marynarki Handlowej w Londynie<sup>5</sup>.

Zamustrowany na s/s „Puck”, pływał na nim do 2 grudnia 1943 r. – do dnia zatopienia statku we włoskim porcie Bari.

W „Okólniku” z 1993 r. zamieścił swoje wojenne wspomnienia o piekle przeżytych w Bari, tak ciekawe, że przytaczamy je z niewielkimi skrótami: „Pojechaliśmy do Londynu i tam dowiedzieliśmy się, że Maurycy Światała i ja mustrujemy jako st. mar. na s/s «Puck». Mały, ale zgrabny stateczek o dobrej dzielności morskiej. Kapitanem był kpt. ż.w. Piekarski, st. of. Radziejowski, II of. Adam Backer – jeden z trzech zakopiańczyków, którzy na skradzionych wielbłądach uciekli z Południowej Syberii do Calcutty, III of. Jerzy Pluciński, bardzo przystępny, miły, kulturalny starszy kolega z PSM, st. mech. był inż. Cygler.

Statek przerabiano na «zapalniczkę», czyli statek do transportu benzyny w kanistrach dla wojska na froncie włoskim. Zakładano dodatkowe gaszenie ładowni parą, wszystkie ładownie oszalowano deskami, dopasowywano wymiarami do wielokrotności kanistrów, montowano nowe gniazda oerlikonów na skrzydłach mostku oraz



vickersy 4 sprzężone na pokładzie rufowym, w specjalnie opancerzonych gniazdach.

W końcu statek został przekazany do eksploatacji i poszliśmy pod ładunek cementu w workach i amunicji, i wyruszyliśmy przez Loch Ewe do Gibraltaru. [...] Załadunek drobnicy, silników Packardowskich do ścigaczy i samolotów, prochu czarnego i amunicji oraz 200 T butli z tlenem, odbył się nadzwyczaj sprawnie, po czym wyruszyliśmy z konwojem na wschód. [...]

W Auguście, na Sycylii, w czasie formowania konwoju przechodził koło nas duży statek, około 16 000 BRT, załadowany całkowicie owcami. Niejeden z nas beczał, przedrżniając niewinne owieczki idące na rzeź, ale nikt z nas nie przypuszczał, że następnymi pasażerami tego statku będziemy my.

Na Malcie doświadczyliśmy przeżyć bez liku. [...]

Wreszcie zakończył się wyładunek i załadunek materiałów wojskowych, przeznaczonych do Brindisi – w dolnych ładowniach – silniki Packarda i drobnica, w międzypokładach I ład. z przodu amunicja do dział, I tył i II przód – sorty mundurowe, II tył proch czarny, w III międzypokładzie 200 T butli z tlenem. Na ładowniach części samolotowe w sosnowych skrzyniach. Tak załadowani wyruszyliśmy do Taranto i Brindisi. [...]

Do Brindisi nie wróciliśmy, bo port zablokowali minami różnego rodzaju Niemcy. Zostaliśmy skierowani do Bari, 14 km od frontu.

Po jednodniowym postoju na redzie przyszedł pilot i wprowadził nas do dużego awanportu. Tam stały już cztery puste konwoje i trzy pełne konwoje, także manewrowanie w porcie było szalenie utrudnione.

Przy falochronie południowo-wschodnim stało siedem zbiornikowców, a po ich bokach po dwa statki typu Liberty z amunicją – dzioby na dwóch kotwicach, a rufy linami zacumowane do falochronu, baseny portowe też były pełne statków.

Nie było widoków na szybki rozładunek i niektórzy wróżyli, że postoiemy do Bożego Narodzenia, a był już 1 dzień grudnia 1943 r. Następnego dnia o 7.40 nadleciał niemiecki samolot rekonesansowy. Nikt nie wiedział, czy strzelać, gdyż z lądu nie było żadnej reakcji, przypuszczano, że jest to samolot własny. Okazało się potem, że na lądzie nie było żadnej obrony przeciwlotniczej.

O godz. 11.40 nadleciał znów samolot rekonesansowy – pojawił się nagle i nagle zniknął tak, że mało który statek zdążył otworzyć do niego ogień. O godz. 15.40 powtórzył się zwiad, ale wówczas już więcej statków otworzyło do niego ogień, niestety bez pozytywnych skutków.

Był 2 grudnia 1943 r. – po kolacji usiedliśmy do bridża, czekając, czy nastąpią następne loty rekonesansowe. Pamiętam jak dziś, wylicytowaliśmy z Maurycym szlemika w bez atu, kiedy jak w zegarku o godz. 19.40 rozpoczął się nalot, wszyscy wybiegli na pokład, z Maurycym zostaliśmy jeszcze przy stole i rozłożyliśmy wszystkie karty – sprawdzaliśmy, czy nagraliśmy tego szlemika – okazało się, że tak! Wybiegliśmy na pokład. Pierwsze samoloty rzuciły flary i zaraz po tym rozpoczęło się bombardowanie statków. Przeważnie małymi bombami zapalającymi. Pierwsze statki stawały w płomieniach i wylatywały w powietrze – pozostałe strzelały, czym się dało – przeważnie do flar, ażeby je rozbić i uniemożliwić Niemcom celowanie.

Był to niesamowity widok. Na tle czarnego nieba przesuwały się smugi reflektorów przeciwlotniczych poszukujących wroga, na ich tle przebiegały przerywane linie pocisków smugowych różnego koloru, czerwone, żółte, zielone, niebieskie (broń maszynowa była różnego pochodzenia, amerykańska, brytyjska, włoska, francuska i niemiecka zdobyczna) i stąd różnokolorowe paciorki przecinające niebo. Wybuchy wylatujących w powietrze statków przypominały, że to nie noc świętojańska, lecz bezpardonowa walka na śmierć i życie. W ciągu 30 minut wyleciało w powietrze ponad 20 statków.

Z oerlikonów naszego «Pucka» na lewym skrzydle mostku prał III oficer Jurek Pluciński, a na prawym skrzydle II oficer Adam Backer, jemu pierwszemu zaciął się oerlikon i zszedł do sterówki, chroniąc głowę przed odpryskami. Po jakimś czasie zaciął się oerlikon na lewym skrzydle i III oficer Pluciński też zszedł do sterówki, gdzie usłyszał wiadomość od Drugiego, że na rufie jeszcze strzelają. Trzeci, będący na wachcie, czuł się odpowiedzialny służbowo za prowadzenie ognia, więc poleciał na rufę, lecz właśnie nasze vickersy na rufie też się zacięły, więc



Piekło w Bari; fot. domena publiczna

zeszliśmy na główny pokład. Siedziałem na polerze pod zaciętym vickersem, kiedy przybiegł Jurek Pluciński i dołączył do grupy stojących u zejścia do dolnych kabin, gdy nagle spadły bomby zapalające. Spadły jednocześnie na cały statek. Jedna wybuchając, oderwała od gniazda vickersów płytę pancerną, która lecąc w dół, odbiła się od koła sterowego awaryjnego sterowania Davisa i spadła między stojących, którzy rozbiegli się w okamgnieniu.

Widząc, że skrzynie na pokładzie są w ogniu tak na przednich ładowniach, jak i rufowych, i myśląc szczególnie o tym, co jest na międzypokładach, pobiegłem do urządzeń gaszących ładowni. Po odbezpieczeniu rączek nakrętkami motylkowymi próbowałem poruszyć i przerzucić rączki na pozycję gaszenia, ale niekonserwowane, nie dały się ruszyć z miejsca. Pompa pożarowa pracowała pełną parą, ale wody w przewodach nie było, okazało się, że przewody biegnące po podkładzie w kilkunastu miejscach były poprzerywane przez spadające kawałki po wybuchach innych statków. [...]

Gdy opuściliśmy szalupę, szarża pierwsza zeszła do szalupy i wówczas ktoś krzyknął, że nie ma III oficera – inny, że widział ko-

go leżącego na rufie przy zejściu do kabin. Maurycy z Drugim pobiegli na rufę i za chwilę przynieśli Jurka Plucińskiego. Był bardzo ciężko ranny, a może nawet już wtedy konający. Koło kręgosłupa na wysokości nerki miał ogromną ranę.

II oficer obwiązał go liną i tak został opuszczony do szalupy. Wszyscy oprócz nas czterech zeszli do szalupy. Bosman Formankiewicz proponował nam, abyśmy też schodzili, odpowiedziałem mu jednak: – Słuchaj stary, ja topię się już trzeci raz i powiedziałem sobie, że tym razem muszę się uratować w suchych spodniach i wygodnie. Mamy przecież dla nas czterech lewą szalupę, którą sobie zaraz spuścimy.

Pozostało nas czterech: bosman Formankiewicz, Maurycy Światała, ja i jeszcze jeden starszy marynarz (nazwiska nie pamiętam). Wskoczył on do szalupy, żeby zakręcić korki wodne i w niej pozostał. My z Maurycym popuszczaliśmy talie, on dziobową, a ja rufową, a bosman pilnował, klarując od czasu do czasu nasze liny. Popuszczaliśmy naszą szalupę już na leżąco, bo parki amunicyjne na rufie już dobrze się rozpałyły i pociski latały nad głowami jak osy. Gdy szalupa była już na wodzie, skoczyłem na talię i po niej

opuściłem się na rufę szalupy, założyłem rumpel i kiedy mieliśmy już odbijać, pojawiły się jakieś ludzkie sylwetki na pokładzie łodziowym.

Krzyczeli, że prawa szalupa pełna wody tonie i że mamy ich wziąć. Widać pierwszy, co wszedł do szalupy, nie zakręcił korków. Ona by nie zatonała, gdyż miała zbiorniki powietrzne. Później okazało się, że tą szalupą pełną wody st. mar. Kazimierz Graczyk z konającym III oficerem Plucińskim przepłynęli do koi w minutę po nas.

Wyładowaliśmy nieżyjącego już III oficera J. Plucińskiego i złożyliśmy go w schronie przeciwlotniczym na nabrzeżu. Maurycy, jako najbliższy jego kolega, został tam, ażeby udzielić władzom portowym jego danych personalnych, a my udaliśmy się w głąb portu.

Piszę, że my, bo prawie że jednocześnie wyładowali członkowie załogi s/s «Lwów», który zatonął też w czasie tego bombardowania. Z PSM był tam Tadek Wolf i Zdzisiek Hackel.

Po jakimś czasie ktoś przyniósł wiadomość, że za godzinę wyładunku statku, który stoi po drugiej stronie basenu, płacą \$45. «Lwowiacy» już mieli się zapisać na listę dokerów, kiedy powiedziałem im, że i tak jeśli dotrzemy do Londynu, to należy nam się po około \$140, a tutaj chyba nie zdążymy pobrać swojej należności. Cały port jest pełen statków z amunicją i benzyną. Niemcy lada chwila mogą ponowić nalot. Port jest w ogniu, nie ma co tu robić, jak tylko zmykać stąd i to jak najszybciej.

Nie uszliśmy więcej niż 200 m wzdłuż bulwaru, kiedy powietrzem targnął potężny wybuch. Znaleźliśmy się w piasku poza chodnikiem, którym pędził tłum ludzi, najwięcej Murzynów amerykańskich. Musieliśmy dotrzymać im biegu, nie chcąc być przez nich stratowanymi. Biegając co sił, czułem, że tych sił na długo mi nie starczy. Trzeba się zatrzymać i zobaczyć, jak daleko jest ten ogień, co piecze nas w plecy. Przy pierwszej okazji, kiedy pojawiła się wnęka w murze okalającym port, wpadliśmy w nią i spojrzeli do tyłu. W miejscu, w którym stał zacumowany statek, na którym płacili po \$45 za godzinę wyładunku, bił w niebo ogromny słup ognia o wysokości ponad 500 m i wzbijał się coraz wyżej. Szczyt jego strzępił się jak miotła do góry nogami,

a czerwone i białe odpadki rozlatywały się na wszystkie strony. Teraz wszyscy przyznali mi rację.

Nas, niedoszłych topielców, zgromadzono najpierw w Domu Marynarza, potem przeprowadzono do koszar, gdzie wydano nam rezerwowe sorty odzieżowe.

Z koszar, pozbawionych już futryn okien i drzwi po wybuchach w porcie, widzieliśmy wybuch na naszym «Pucku». Żegnaliśmy go gromkim okrzykiem.

Po jakimś czasie nastąpiło pojednanie ze statkiem, który przywiózł do Bari barany, z których tak nabijaliśmy się w Augustie. Całe szczęście, że załoga zdążyła uprzątnąć nawóz po zwierzętach i tak w międzypokładach na świeżej słomie uszło do Taranto kilkuset niedoszłych topielców z Bari. [...]

W Bari pozostał III oficer, potocznie zwany Plutosem. Pochowano go w zbiorowym grobie. Niestety, nie było komu zatroszczyć się o lepszy pochówek dla naszego rodaka, nawet do dzisiejszego dnia nie widnieje nigdzie w Bari jego nazwisko na liście poległych w tym pamiętnym dla naszej floty dniu. Pamiętnym – bo zginęły w nim: dwa statki s/s «Puck» i s/s «Lwów» i III oficer Jerzy Pluciński.

W Taranto spotkaliśmy nasz statek s/s «Lublin», który miał wchodzić do Bari w momencie, kiedy rozpoczął się nalot, lecz stary lis kpt. ż.w. Czesław Maciejewski, który swoje ostrogi wojenne zdobywał w czasie rewolucji w Rosji, odprawił spod burty pilota, wygasił światła nawigacyjne, całą parą uciekł pod brzegi Jugosławii i wzdłuż jej brzegów doszedł na równoleżnik Taranto, przeszedł przez Adriatyk i wszedł do portu Taranto.

Z tamtych czasów nigdy nie zapomnę widoku, jak w południowych Włoszech padał śnieg, a z portu podążały na front nasze polskie wojska, co dopiero wyładowały. Spieszyli się, by ginąć pod Monte Cassino, pełni energii i bojowego ducha – niepodobni do tych, których potem jednorękich lub jednonogich wypychali nasi sprzymierzeńcy z kolejek autobusowych na Union Street w Liverpoolu<sup>6</sup>.

Po powrocie z „urlopu wypoczynkowego dla rozbitków”<sup>7</sup> został zaokrętowany na s/s „Hel”, potem na s/s „Kolno”, „Śląsk” i na „Kowel” – jako III oficer, w maju 1946 r. awansowany na II oficera.

Następnie przeszedł na panamski tankowiec, podpisawszy dwuletni kontrakt do 1948 r. z Overseas Tankship Corporation. Do kraju wrócił przez Holandię (gdzie w 1949 r. był inspektorem okrętowym w Polskiej Misji Morskiej) na odbudowanej tam pogłębiarce „Inż. Wenda”.

W 1949 r. otrzymał dyplom porucznika żeglugi wielkiej, a do 1955 r. pracował w Ministerstwie Żeglugi jako inspektor Departamentu Eksploatacji. W 1955 r. starał się o pracę w PLO, ale dyrektor Departamentu Kadr w piśmie do ministra napisał, że „stawia wniosek odmownego załatwienia sprawy [...]”. Do kraju wrócił 15.IV.1949 r. Nawiązując do powyższego Departament Kadr nadmienia, że w rozmowie przeprowadzonej w m-cu maju br. z pracownikiem Departamentu Kadr o czasokresie pracy w/w za granicą i w kraju wyraził się: – głupi byłem, że wróciłem. Departament Kadr mając na uwadze dobór jak najlepszych kadr do flo-

ty, stoi na stanowisku, że [...] absolutnie nie kwalifikuje się do floty, a będąc zatrudniony na lądzie, wymaga szczególnej opieki i wychowania”<sup>8</sup>.

Mimo że bezpartyjny, ostatecznie został w 1955 r. jednak przyjęty do PLO jako I oficer. Ale w grudniu 1959 r. został usunięty z PLO za... „nielegalne posiadanie na statku m/s «Hel» 7 zegarków damskich”<sup>9</sup>, ponownie przyjęty w marcu następnego roku, 1 listopada 1965 r. został kapitanem.

Do 1964 r. pływał w PLO, w 1970 r. przeszedł do PŻM – m.in. był kapitanem na promie kolejowym m/f „Kopernik”. W 1977 r. wystąpił o dwuletni urlop bezpłatny, bowiem otrzymał propozycję objęcia statku firmy Navicon w Mallwaukee w USA.

Na wcześniejszą emeryturę przeszedł w 1981 r. Mieszkał w Warszawie i tam zmarł 23 sierpnia 2010 r., spoczywa razem z żoną Zofią (1919-2008), która w czasie wojny była żołnierzem AK ps. „Atma”<sup>10</sup>.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Władimir Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i babcia chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008; Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu; londyńskie „Okólniki”; akta personalne PLO; muzeummw.pl

1 W aktach osobowych PLO podaje rok ukończenia 1944, wówczas nie było już SM w Southampton, Józef Miłobędzki podaje natomiast rok 1943 - i to się zgadza.

2 Biogram w aktach osobowych PLO.

3 <https://muzeummw.pl/orp-grom-ginie-pod-narwikiem/>

4 Józef Miłobędzki, *Przeminęło z wiatrem*, „Morze” 1967, nr 5, s. 11.

5 Biogram w aktach osobowych PLO.

6 Tadeusz Lewandowski, *Do trzech razy sztuka*, „Okólnik” 1993, nr 167, s. 18-23.

7 Biogram w aktach osobowych PLO.

8 Akta personalne PLO, pismo z dn. 13.06.1955.

9 Akta personalne PLO.

10 Napis na grobie.