

# Zdzisław Olejarczyk

1921-1979



**Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; uczeń na „Darze Pomorza”, żołnierz 10. Brygady Kawalerii Pancerniej pod dowództwem gen. Stanisława Maczka, uczestnik konwojów morskich oraz inwazji na Normandię, dwukrotnie odznaczony Medalem Morskim, po wojnie w Wielkiej Brytanii.**

Urodził się 10 listopada 1921 r. w Tarczynie pod Grójcem. W 1938 r. został uczniem Państwowej Szkoły Morskiej, a w sierpniu 1939 r. zaokrętowany na „Dar Pomorza” w ostatni przedwojenny rejs. Wracający do Gdyni żaglowiec 24 sierpnia 1939 r., zgodnie z depeszą dyrektora PSM, został skierowany do Szwecji, najpierw do Öxelosundu, następnie do Sztokholmu i tam Biała Fregata pozostała do końca wojny. Uczniowie 22 września pociągiem pojechali do Göteborga i zamustrowali na polskie statki idące do Wielkiej Brytanii.

Wspominał: „Gdy przedostaliśmy się do Anglii, staraliśmy się zamustrować na polskie statki handlowe lub wstąpić do polskiej Marynarki Wojennej, a sporo z nas zgłosiło się do polskiej armii we Francji. Ja należałem do tych ostatnich.

Przydzielono mnie do artylerii, później dostałem się w skład baterii przeciwlotniczej w Czarnej Brygadzie generała Maczka. Z brygadą tą brałem udział w kampanii francuskiej.

Po bitwie pod Montbard nie starczyło nam benzyny i zaopatrzenia. Byliśmy otoczeni przez Niemców. Trzeba było zniszczyć sprzęt i na rozkaz generała zaczęliśmy się przedzierać na południe Francji”<sup>1</sup>.

W pobliżu Kanału Burgundzkiego schwytani przez Niemców, podawali się za Francuzów, a w drodze do obozu jenieckiego uciekli. Ponownie zatrzymani, przekonali Niemców, że są Francuzami powracającymi do swej wsi. W grupie uciekinierów był Ślązak, dobrze władający językiem niemieckim, co bardzo im wtedy pomogło. W końcu dotarli do Marsylii, następnie do Tuluzy, ale zawróceni do Marsylii, przyczaili się w porcie, „czekając na okazję do ucieczki.

Udało nam się zdobyć jacht żaglowo-motorowy. Był co prawda w opłakanym stanie, ale po przeprowadzeniu koniecznych napraw udało nam się wyjść w morze w nocy,

aby nie zwrócić na siebie uwagi. Benzyny do motoru mieliśmy bardzo mało. Szliśmy cały czas pod żaglami. Było nas dziewięciu członków załogi, w większości «szczurów lądowych». Byłem jedynym z morską praktyką, więc automatycznie zostałem kapitanem jachtu. Przydała mi się moja wiedza morska i początki nawigacji nabytej na «Darze Pomorza». Jeden ze współtowarzyszy miał kiedyś żagłówkę w Toruniu, więc trochę umiał sterować, trzeciego nauczyliśmy i żeglowaliśmy dalej. Baliśmy się bardzo mistralu, bo ten wiatr mógł nas znieść na wschód, ku skalistym wybrzeżom Sardynii. Obyło się jednak bez mistralu, ale za to nie mieliśmy wiatru – piękna pogoda i sztil taki, że przez kilka dni staliśmy prawie w jednym miejscu z oklapniętymi żaglami. Przyszła wreszcie bryza, ale wraz z nią nowa niespodzianka – prądy morskie. Z powodu braku benzyny musieliśmy zdać się na ich łaskę. Prąd zdryfował jacht aż do wybrzeży Maroka Hiszpańskiego. Brakowało nam żywności, więc wylądowaliśmy przy małej, arabskiej osadzie”<sup>2</sup>.

Początkowo Arabowie traktowali ich przychylnie, bez oporów sprzedali im żywność, ale szybko okazało się, że grozi im aresztowanie i muszą uciekać. Tak ciekawie Z. Olejarczyk opisał tamte chwile: „po kilku godzinach przyjechał kapitan hiszpańskiej Straży Granicznej i powiedział nam, że musimy czekać, aż do wyjaśnienia sprawy, przy czym jeden z nas zostanie zakładnikiem, a reszta może nocować na lądzie. Pogadał coś z Arabami, którzy zaczęli na nas patrzeć podejrzliwie i wyraźnie wrogo.

Nazajutrz przyjechał ten sam kapitan i kazał nam jechać do pobliskiego miasteczka. Wraz z nim przybyła motorówka portowa, aby nas doholować do brzegu. Ale nie ma głupich – wiedzieliśmy, że Hiszpanie nas zamkną, jak tylko pojedziemy do miasta. Podchodząc niby do motorówki, wymanew-

rowałem tak, że ostry przybój posadził jacht na piasek. Rozłożyliśmy ręce i tłumaczyliśmy kapitanowi, że nie możemy jechać. Hiszpan był wściekły, ale widząc, że jacht prawie leży burtą na brzegu, dał Arabom jakieś instrukcje i odjechał.

Noc spędziliśmy w lepiance, pilnowani przez Arabów z karabinami. Na drugi dzień okazało się, że Hiszpan polecił dostarczyć nas trzech do miasteczka, gdzie stał garnizon wojska kolonialnego. Toteż trzech z nas pomaszerowało w stronę miasteczka, reszta przy pomocy Arabów ściągnęła jacht na wodę i doprowadziła go do porządku. Pod wieczór wróciło tych trzech, którzy powiedzieli, że Hiszpanie chcą nas internować i następnego dnia mamy być przewiezieni do ich garnizonu. Trzeba było wiać!

Wiedzieliśmy o tym bardzo dobrze, ale nie wiedzieliśmy jak. Arabowie z karabinami nas stale pilnowali, co uniemożliwiało jakiegokolwiek próby ucieczki, poza tym dwóch z nas było ciągle przetrzymywanych przy brzegu w charakterze zakładników.

Przygotowaliśmy się jednak do ucieczki. Arabowie zorientowali się niestety, że coś jest nie w porządku, pomimo zakładników. Zaczęli krzyczeć z lądu, aby przybić do brzegu. W pewnej chwili dwóch naszych [zakładników], siedzących dotąd przy brzegu morza, zgadło, że planujemy ucieczkę. Skoczyli do wody i hajda do jachtu. Arabowie z lądu natychmiast otworzyli ogień z karabinów.

Przy tej strzelaninie czym prędzej postawiłem żagle. Ledwie tamci dopłynęli szczęśliwie do burty, już ucieliśmy kotwicę, gdyż nie było czasu jej wyciągać i wyholowaliśmy jacht z zatoczki arabską szalupą, która stała wtedy przy jachcie. Arabowie, nie mając innej łodzi, strzelali tylko zawzięcie. Kule pluskały wokół nas, ale zapadający zmrok nam sprzyjał i udało się nam wyjść z zatoczki.

Przyszedł silny wiatr, więc postawiliśmy wszystkie żagle i wzięliśmy kurs na Gibraltar. Baliśmy się trochę pościgu z pobliskiego portu. Do Gibraltaru mieliśmy już niedaleko, około 80 mil. Następnego dnia przed wieczorem byliśmy już na miejscu. Mieliśmy nawet przygotowaną biało-czerwoną banderę na wejście do portu.

W porcie liczyli nam dziury w jachcie od arabskich kul. W samym fokżaglu naliczyliśmy chyba jedenaście. Nie liczyłem dziur

w burcie, a było ich sporo. Ale na arabskie dziury od arabskich kul mieliśmy arabski, kleisty chleb, którym je pozalepialiśmy. Nie wiele to jednak pomogło, bo podczas tej podróży musieliśmy prawie bez ustanku wypompowywać wodę<sup>3</sup>.

Po powrocie do Anglii został w lipcu 1941 r. skierowany przez polskie władze do Szkoły Morskiej w Southampton, ukończył ją w czerwcu 1942 r. – we wrześniu 1942 r. otrzymał dyplom aspiranta porucznika żeglugi małej.

Był najpierw młodszym marynarzem na s/s „Kraków” i s/s „Katowice”, od marca 1943 r. asystentem pokładowym na s/s „Oksywie” (od lipca 1943 r. – III oficerem).

W maju 1944 r., zamustrowany jako III oficer na s/s „Modlin”, uczestniczył w inwazji na Normandię. Kapitanem statku był Bogdan Gawęcki (abs. WN z 1924), który dowodził nim przez kilka lat do 8 czerwca 1944 r., gdy statek, wycofany z eksploatacji jako technicznie niezdolny do szybkich konwojów, przeznaczony został do misji specjalnej podczas inwazji na Normandię: razem z kilkunastoma innymi statkami zatopiony jako



W Szkole Morskiej w Southampton

element falochronu Mulberry B dla ochrony sztucznego portu Arromanches. Przy pomocy holowników został 8 czerwca 1944 r. precyzyjnie ustawiony w wybranym miejscu. Maszyna główna statku była już unieruchomiona<sup>4</sup>. Zgodnie z rozkazem kapitana, wydanym ok. godz. 14, ogień z palenisk kotłowych został usunięty. Upewniwszy się, że wszyscy członkowie załogi i żołnierze znaleźli się w bezpiecznym miejscu (w sterówce lub pod platformą działa rufowego), Bogdan Gawęcki powiadomił oficera Royal Navy, odpowiedzialnego za położenie statku w odpowiednim miejscu, o gotowości s/s „Modlin” do zatopienia. Po odpaleniu ładunków wybuchowych statek zaczął tonąć. „Po pięciu minutach przechylał się na lewą burtę o mniej więcej 30°. Przechył trwał około siedmiu minut, po czym statek zaczął się prostować. O 2.50 po południu osiadł równo na gruncie”<sup>5</sup> i to w takim miejscu, że pokłady pozostały suche. Gdy załoga opuszczała statek, pozostawiła na

nim polską banderę. Rząd polski przekazał „Modlin” na potrzeby inwazji, bez odszkodowania, jednakże Polacy zastrzegli w umowie z przejmującymi go na własność Brytyjczykami, że na statku do końca ma być bandera polska<sup>6</sup>. Pomimo formalnoprawnych problemów „tę sprawę udało się wreszcie po długich targach i wymianie niezliczonych listów załatwić i [...] statek został osadzony na mieliźnie u wybrzeży Francji z polską banderą powiewającą na rufie. Zresztą i to nie jest do końca pewne. Część uczestników tego wydarzenia podaje, że polską banderę podniesiono na maszcie – gdyż zachodziła obawa zanurzenia się rufy pod wodę, a nie chciano pozwolić na zamoczenie się lub, co gorsza, «utopienie» bandery [...]”<sup>7</sup>.

Zdzisław Olejarczyk do końca wojny pływał w polskiej flocie handlowej, wojenną epopeję kończąc jako II oficer na m/s „Lewant”.

Pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii i tam założył rodzinę. Zmarł w kwietniu 1979 r. w West Glamorgan w Walii.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; „Okólnik”.

1 Zbigniew Olejarczyk, *Ucieczka jachtem z Marsylii*, [w:] Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 62.

2 Ibidem.

3 Ibidem, s. 62-63.

4 Bogdan Gawęcki, *Śmierć statku*, „Okólnik” 1988, nr 157, s. 18.

5 Ibidem.

6 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 265.

7 Ibidem.