

# Leon Władysław Passalski

1908-2001

**Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1943 roku; delegat statkowy z ramienia Centralnej Sekcji Morskiej Związku Zawodowego Transportowców, ostatni przed wojną wiceprezes Związku, afiliowanego do International Transport Workers' Federation (ITF), sekretarz Centralnej Sekcji Morskiej Związku Zawodowego Transportowców w Londynie, pracownik australijskiej stoczni.**

Urodził się 10 listopada 1908 r. w Nowosiótkach, pow. Baranowicze; rodzice – Jakub i Ewa.

W momencie wybuchu II wojny światowej zatrudniony był jako starszy marynarz na s/s „Lublin”, którego kapitanem był Józef Starbała, a Leon Passalski – delegatem statkowym z ramienia Centralnej Sekcji Morskiej Związku Zawodowego Transportowców (i ostatnim przed wojną wiceprezesem Związku), afiliowanego do International Transport Workers' Federation (ITF).

W sierpniu 1940 r. został zwolniony ze statku z polecenia polskiego konsula generalnego w Londynie Karola Poznańskiego i odesłany do Londynu z zadaniem wznowienia działalności Centralnej Sekcji Morskiej, której został sekretarzem. Odwiedzał polskie statki w portach Wielkiej Brytanii, organizował zebrania z marynarzami, redagował okólniki związkowe, przygotowywał sprawozdania. Współpracował z sekretarzem Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów

Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie Michałem Leszczyńskim (abs. WN z 1928), który, jak wspominał, zawsze służył mu radą. „Głównym osiągnięciem naszej sekcji było zawarcie umowy zbiorowej dla marynarzy pomiędzy Centralną Sekcją Morską a Związkiem Armatorów Polskich, otwarcie Kasy Chorych, umowa ze szpitalem francuskim w Londynie celem leczenia naszych marynarzy, na nasz wniosek, jak i przy naszej pomocy, powstał Dom Marynarza w Birkenhead pod Liverpooliem, szyprów i maszynistów I klasy [...] – pisał niemal 50 lat później na łamach „Okólnika”.

Gdy w roku 1943 wybrany został nowy zarząd pod przewodnictwem Antoniego Kołodzieja, Leon Passalski zrezygnował z pracy na łądzie – po ukończeniu kursu szyprów i maszynistów I klasy zamustrował na m/s „Oksywie” jako asystent pokładowy.

Po wojnie pozostał na emigracji. Powrócił do pracy w ITF, by po pewnym czasie wznowić pracę na statkach.

W roku 1955 przeprowadził się z żoną Teofilą i córką Barbarą do południowej Australii, osiedlił się w Whyalla i znalazł zatrudnienie w tamtejszej stoczni okrętowej, „która jest jedną z największych w Australii. Pracę rozpocząłem w charakterze ships riggera (nazwy polskiej nie znam). Stocznia miejscowa należy do potężnego koncernu kapitalistycznego pod nazwą Broken – Hill Company Ltd., w skrócie BHP. Jest to towarzystwo zatrudniające 54 000 pracowników i posiadające rozległe interesy w całej Australii. BHP posiada własne kopalnie, statki, koleje i własne samoloty.

Od roku 1955 wciąż zamieszkuję w Whyalli, która z ośmiu tysięcy mieszkańców wzrosła do 20 tysięcy obecnie. Wśród miejscowej ludności, która składa się z przybyszów z różnych państw i narodowości, znalazła się też tu mała grupa polska. Jest nas tu przeszło sto. Przybyli tu Polacy z Niemiec, z Włoch,



S/s „Lublin”, statek Polbrytu – Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego SA w Gdyni

z Francji, jak i z Anglii. Jest też wśród nas Polak przybyły z Turcji, ze słynnego Adampola. Żartobliwie nazwany przez nas polskim Turkiem. Trzecie pokolenie urodzone na obczyźnie, nigdy w Polsce nie był, a mówi, pisze i czyta pięknie po polsku. Świetny przykład, jak należy zachować polskość na obczyźnie. Wiele godzin przegawędziłem z nim o życiu w Adampolu i Turcji. [...] Jestem już tu szesnasty rok i prawdę mówiąc, nosa swego nie wychyliłem poza Południową Australię. [...]

Początkowo nie miałem tu życia łatwego, raczej powiem, że miałem tu żywot ciężki. Przez pierwsze sześć lat harowałem, by utrzymać żonę, dziecko i siebie. [...] Dla człowieka, który spędził długie lata na morzu [...], życie na lądzie staje się trudne i do wszystkiego trzeba się przyzwyczajać [...]. Koledzy marynarze, którzy osiedlili się na lądzie, dobrze rozumieją ten problem”<sup>2</sup>.

Z kolegami utrzymywał kontakt listowy i za pośrednictwem „Okólnika”. „Ciesz mnie niezmiernie, że w Związku [Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej] praca idzie dobrze i że życie w organizacji istnieje. [...] W Whyalli na razie nic ciekawego. W stoczni praca wre już normalnie. Pochylnia już została odbudowana, kil położony, kadłub statku (96 000 ton) powoli rośnie. Tak poza tym życie nasze toczy się normalnie. Śledzę z uwagą przyjazdy statków do Whyalli. Jak dotychczas nie udało mi się spotkać kogoś znajomego z braci marynarskiej”<sup>3</sup>.

Po śmierci żony w 1992 r. zamieszkał w „domu dla starszych obywateli”<sup>4</sup> w Glynde, Adelaide.

Zmarł 15 grudnia 2001 r., spoczął na cmentarzu Enfield Memorial Park<sup>5</sup>.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; londyńskie „Okólniki”; [www.findagrave.com](http://www.findagrave.com)

1 Wspomnienia Leona Passalskiego, „Okólnik” 1992, nr 164, s. 16-17.

2 „Okólnik” 1970, nr 119, s. 4.

3 „Okólnik” 1970, nr 120, s. 27.

4 „Okólnik” 1992, nr 164, s. 15.

5 Za: <https://www.findagrave.com/memorial/150348376/leon-wladislaw-passalski>