

Zbigniew Rożnowski

1915-1986



Absolwent Szkoły Morskiej w Londynie z 1940 roku; kaphornowiec, uczestnik konwojów atlantyckich oraz inwazji na Normandię, odznaczony m.in. The 1939-1945 Star, The Atlantic Star with France and Germany Clasp, The War Medal, kapitan żeglugi wielkiej w PLO.

Urodził się 12 października 1915 r. Jako uczeń PSM został zaokrętowany na „Dar Pomorza”, który 1 marca 1937 r. przeszedł pod żaglami Cape Horn, a wcześniej, 22 listopada 1936 r., przekroczył równik. Zbigniew

Rożnowski na chrzcie morskim otrzymał imię „Orion”. W grudniu 1938 r. współredagował jednodniówkę uczniowską „U Steru” (relacjonował sportowe rozgrywki o puchar szkoły).



ZBIGNIEW ROŻNOWSKI – II Now.

ROZGRYWKI O PUCHAR SZKOŁY

Powiedział pewien filozof: *Nie dlatego przestajemy się bawić, że się starzejemy, lecz dlatego się starzejemy, że się przestajemy bawić.*



Boks

Tak jest istotnie! Zabawa: sport, odpowiednio uprawiany, jest czynnikiem nieodzownym w życiu człowieka i stanowi w wysokiej mierze o wartości danego narodu. Jedynie te narody, które składają się będą z ludzi zdrowych i silnych fizycznie, będą w stanie przetrwać dzisiejsze czasy „burzy dziejowej”.



Gotowi! Hop!

Znaczenie sportu jest dziś rozumiane przez szerokie kółła młodzieży i starszych. Rozumiemy i my wielkie walory sportu, gdyż przyszły nasz teren pracy na morzu wymaga specjalnego wyrobienia fizycznego. Sporty uprawiamy chętnie i dużo.

Na terenie Szkoły Morskiej rozwijają się pomyślnie następujące sekcje: szermiercza, bokserska, plyn-

wacka, piłkarska, lekkoatletyczna, szczypiorniaka, siatkówki, koszykówki, ping-ponga i narciarska.

Szkoła udostępnia nam uprawianie tych różnych gałęzi sportu przez dostarczenie wykwalifikowanych trenerów oraz przez zaopatrzenie sekcji w potrzebny sprzęt. Fachowe oko wychowawców fizycznych pragnie sport w Szkole Morskiej postawić na możliwie wysokim poziomie.

Rok rocznie są urządzone zawody ze Szkołą Podchorążych Mar. Woj., z miejscowymi klubami sportowymi i szkołami średnimi.



Szermierka

Największą jednak sensacją na terenie Szkoły Morskiej są rozgrywki między Wydziałem Nawigacyjnym a Mechanicznym o puchar Szkoły, gdzie walka o każdy punkt toczy się z ogromnym zacięciem. Tegoroczne rozgrywki objęły niemal wszystkie gałęzie sportu. Po raz pierwszy rozgrywki pucharowe wyszły



Buzi borny

W sierpniu 1939 r. odbywał kolejną praktykę na „Darze Pomorza” – tym razem na Bałtyku. „Dnia 3 września 1939 roku «Dar Pomorza» ze wszystkimi uczniami zacumował przy nabrzeżu w Sztokholmie. Pod koniec września 1939 roku przewieziono mnie i kolegów pociągiem ze Sztokholmu do Göteborga, gdzie na redzie stało pięć polskich statków [...]. Płynąłem z Göteborga przez Bergen do Szkocji na s/s «Chorzów». Ze Szkocji zostałem skierowany na m/s «Piłsudski» w charakterze marynarza i pływałem do 26.11.1939 r., do chwili storpedowania na Morzu Północnym. Zostałem wyratowany przez brytyjski okręt wojenny i przewieziony do portu do szpitala. Miałem złamane żebra, sztywne kolana i rany na szyi. [...] W listopadzie 1939 r. skierowano mnie na kurs dokształcający z zakresu wiedzy nawigacyjnej”¹.

Był to pierwszy polski kurs nawigacyjny (wykłady prowadzono w brytyjskim Klubie Drugich Oficerów, ang. Second Officers Club, w City, przy Minorities)². Tak wspominał ten okres: „Mieszkaliśmy rozmaicie. Część z nas znalazła lokum w prywatnych pokojach, wynajmowanych od Anglików, część zatrzymała się w specjalnym pensjonacie prowadzonym dla brytyjskich oficerów marynarki handlowej, którzy przygotowują się do kolejnych egzaminów. Pensjonat ten, o ile pamiętam, nazywał się «Second Mate Club» i mieścił się na Aldgate. Na kursie wykładano nam tylko najpotrzebniejsze, najbardziej przydatne w późniejszej praktyce morskiej wiadomości. Brakowało podręczników w języku polskim, musieliśmy się przystosować do nowego, tak bardzo odmiennego stylu życia”³.

Po skończonym kursie został starszym marynarzem na s/s «Robur IV»⁴, a od 6 maja 1940 r. do 29 września 1940 r. – asystentem pokładowym na s/s „Chorzów”, dowodzonym przez kpt. ż.w. Zygmunta Górę (abs. WN z 1930).

W dniach kapitulacji Francji „Chorzów” i jego załoga kpt. uczestniczyli w ewakuacji polskich żołnierzy oraz uchodźców cywilnych z Bordeaux. „[...] z ładunkiem 963 ton smoły pogazowej [...] statek trafił na redę Le Verdon 6 czerwca 1940 r., więc już po ewakuacji Dunkierki [...]. Postój, w tłoku i rozgardiaszu, trwał bardzo długo; dopiero 13 czerwca, na dzień przed wkroczeniem

Niemców do Paryża, otrzymano zezwolenie na udanie się do Bordeaux. [...] W Bordeaux nikt nie miał głowy do wyładowywania smoły: walił się świat. Wreszcie, nie bez finansowej zachęty, znaleźli się jacyś dokerzy, dopomogła załoga i 17 czerwca – w dniu, w którym marszałek Pétain prosił Niemców o zawieszenie broni – kilkaset ton ładunku znalazło się wreszcie na nabrzeżu”⁵. Kapitan Góra odebrał przez radio rozkaz Admiralicji Brytyjskiej natychmiastowego opuszczenia portu, który lada chwila stanie się dla statku pułapką. Tymczasem na «Chorzów» wsiadały coraz liczniejsze grupy polskich żołnierzy i cywilnych uchodźców. Francuzi, jeszcze przed momentem alianci, orzekli, że statek nie wypuszczają, bo nie były uregulowane należności, a nie mogły być, bo komunikacja z Londynem była przerwana.

Kapitan poszedł więc do polskiego konsula, by zdobyć potrzebne 20 tys. franków i wykupić statek, ale konsul był w jeszcze większych kłopotach. Spotkał tam jednak szefa Działu Spraw Morskich Ministerstwa Skarbu oraz Przemysłu i Handlu Leonarda Możdżeńskiego, który poinformował, że przejmuje statek dla celów ewakuacji. I nie tylko: polecił kapitanowi zabranie drogiego ładunku, ewakuowanego z Krakowa: skarbów koronnych i arrasów (ponad 80 skrzyń oraz rulony). Skarby z Wawelu dowiozły do portu francuskie ciężarówki, których kierowcy odmówili dalszego transportu. „Możliwość ewakuowania skarbów narodowych na «Chorzowie» stanowiła niewątpliwie łaskę Opatrzności”⁶.

Po wyładowaniu smoły załoga przez całą noc czyściła ładownię. „Sposobiła «Chorzów» przez całą noc na przyjęcie pasażerów i skarbów”⁷.

Udało się skłonić francuskich kierowców („metodą łagodnej perswazji”⁸), by pojechali do portu, pod statek. Skrzynie załadował francuski kranista za butelkę koniaku, celnicy nie przykładali się do swych obowiązków, zrozpaczeni, że Paryż padł. Załadunku dokonano, ale wyjście z portu było dla polskich statków zakazane. Dopiero na osobistą prośbę generała Sikorskiego admirał Darlan sprawił, że zakaz został na krótko uchylony⁹.

„Chorzów” wyszedł z Bordeaux, mając ładownię pełne uchodźców i żołnierzy, zaś w nadbudówce na rufie – wawelskie skarby,



S/s „Chorzów”

pilnie strzeżone przez kustoszów. A kucharz, który w małym kambuzie zwykle gotował dla 20 osób, tym razem musiał przygotowywać posiłki dla dziesięć razy większej grupy ludzi¹⁰.

Statek pomyślnie dotarł 21 czerwca do małego portu Falmouth w Kornwalii, choć i w drodze nie zabrakło emocji. Gdy znów był na redzie Le Verdon, został zaatakowany przez niemieckie samoloty. Najbardziej jednak obawiano się ataku U-bootów. Gdy rankiem drugiego dnia rejsu natrafiono na cztery szalupy z zatopionego statku pasażerskiego, prof. Karol Estreicher „wyciągnął z kufra najcenniejszy skarb narodowy – «Szczerbiec», przymocował go do deski i zaopatrzył w metkę zamkniętą w butelce, aby w razie zatonięcia «Chorzowa» miał szansę uratować się, choćby wszyscy zginęli”¹¹. Narodowe skarby popłynęły następnie „Batorym” do Kanady z kpt. Zygmuntem Deyczakowskim (abs. WN z 1925), a kpt. Zygmunt Góra otrzymał Krzyż Zasługi z Mieczami.

Zbigniew Rożnowski od grudnia 1940 r. do końca lutego 1941 r. pływał jako asystent pokładowy na s/s „Puck”. Awansowany w marcu 1941 r., jako III oficer uczestniczył na tym statku w konwojach do Kanady i Nowej Funlandii. W styczniu 1943 r. został II oficerem na s/s „Katowice”.

Na początku listopada wyjechał do Londynu: „1 listopada 1943 do 1 maja 1944 roku otrzymałem powołanie na pierwszy kurs kapitanów żeglugi wielkiej w Londynie”¹². Po jego ukończeniu powrócił na s/s „Katowice” jako II oficer.

Inwazja na Normandię rozpoczęła się 6 czerwca. Statki wyszły w kierunku kanału La Manche, gdzie na środku wyznaczony był akwen, nazwany „Piccadilly Circus”, z „którego prowadziły ściśle wyznaczone drogi do miejsc przeznaczenia. Drogi te były tak zorganizowane, że tą samą trasą szły statki w kierunku miejsca desantu, a w przeciwnym kierunku – statki puste, już po dokonaniu wyładunku”¹³ – wspominał kapitan „Katowic” Kazimierz Ostapowicz.

I dalej pisał: „Mieliśmy wyznaczone miejsce lądowania w sektorze amerykańskim «Omaha» . Dobiły do nas pontony. Były tak zbudowane, że miały motor z przodu i z tyłu i mogły płynąć w każdym kierunku: były bardzo zwrotne. Podchodziły do burt i już niemal w biegu były przygotowane do brania ładunku. Obsługujący pontony żołnierze byli doskonale zgrani. Przy naszej pomocy szybko uporali się z wyładunkiem, który trwał mniej niż cztery godziny. Takich rejsów na odcinek «Omaha» zrobiliśmy ze cztery, a potem przerzucono nas na odcinek «Utah». Tam woziliśmy już z Penarston samą amunicję dla Amerykanów. W Penars-Dock mieli Amerykanie swoje bazy magazynowe i stamtąd braliśmy ich ładunki”¹⁴.

Gdy działania lądowe posunęły się dalej w głąb lądu, „Katowice” woziły amerykańskie zaopatrzenie z Southampton do Rouen, które już było opanowane, do Cherbourga, a w końcu do Antwerpii, obsługując wojska amerykańskie. Z „Katowic” Zbigniew Rożnowski zszedł 15 czerwca 1945 r.



Łądowanie w Normandii; fot. Universal History Archive/Universal Images Group via Getty Images), domena publiczna

Do kraju wrócił 20 września 1945 r. jako I oficer na s/s „Katowice”. Pływał w PMH (w grudniu 1950 r. zlikwidowane zostały: GAL, „Żegluga Polska” i „Polbryt”, w ich miejsce utworzono Polskie Linie Oceaniczne). W 1948 r. został kapitanem na m/s „Toruń”. Do 1983 r. dowodził statkami handlowymi na liniach do północnych Chin, liniach europejskich, na Daleki Wschód w czarterze Chipolbroku, na linii lewantyńskiej i poł-

dnioamerykańskiej. Ostatnimi jego statkami były m/s „Zawiercie” (zaprojektowany do obsługi linii do portów Wielkich Jezior Amerykańskich Drogą Świętego Wawrzyńca, wyposażony we wzmacnienia przeciwlodowe oraz wymagane na tej trasie windy i kabestany cumownicze na dziobie i rufie) oraz zaprojektowany na linię południowoamerykańską statek PLO m/s „Paweł Szwydkoj” (z imieniem sowieckiego generała na burcie).



Fot. zbiory rodzinny



Zmarł 17 stycznia 1986 r. w Gdyni, spoczął na Cmentarzu Witomińskim. Na grobie napis: „Kpt. ż.w. Zbigniew Rożnowski, kombatant II wojny światowej, uczestnik konwojów atlantyckich. Śpij spokojnie, kochany”.

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; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989; Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew – Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992; Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu.

- 1 *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989, s. 139.
- 2 Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu, s. 34.
- 3 Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew – Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992, s. 125.
- 4 *Biografie oficerów*, op. cit., s. 139.
- 5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 157.
- 6 Ibidem.
- 7 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 28.
- 8 Jerzy Miciński, *Księga statków...*, op. cit., s. 157.
- 9 Za: ibidem, s. 157-158.
- 10 Za: Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada...*, op. cit., s. 33.
- 11 Jerzy Miciński, *Księga statków...*, op. cit., s. 158.
- 12 *Biografie oficerów*, op. cit., s. 139.
- 13 Kazimierz Ostapowicz, *Moje wojenne pływanie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 262-263.
- 14 Ibidem, s. 264.