

Leszek Stawowy

1919-1990



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie, uczestnik konwojów oraz ochotnik w inwazji na Normandię, kapitan żeglugi wielkiej, starszy pilot.

Urodził się 28 kwietnia 1919 r. w Krakowie. Wspominał: „Wybuch II wojny światowej zastał mnie na Bałtyku na «Darze Pomorza» jako ucznia I roku, po podróży kandydackiej do Ameryki Środkowej. Trasa większości załogi prowadziła przez Oxelösund do Sztokholmu, stamtąd pociągiem do Helsingborga [pomyłka; do Göteborga] na s/s «Wilno» (jeden z pięciu statków). Byłem jednym z ochotników wybranych na palacza na s/s «Kromań» przez st. of. K. Borchardta. Trasa piątki naszych statków: wodami terytorialnymi do Bergen i pierwszym konwojem atakowanym pod Methil (Szkocja) przez dwa samoloty niemieckie. Z Methil «Kromań» udał się po węgiel do Mogadoru w Maroku, ale 8-węzłowy konwój na początku trasy był dla statku za szybki (około 6 węzłów), płynęliśmy sami. Na rufie bosman Klusiewicz zbudował z drzewa «armatę», aby straszyć łodzie podwodne. W drodze powrotnej przez Gibraltar (bunkier wzięto, II oficer nie wziął prowiantu) na głodno cztery doby do Brestu. Opuściłem statek w Liverpoolu (na podejściu przejście przez pole minowe), aby przenieść się na pokład s/s «Kraków» jako młodszy marynarz (31 grudnia 1939). Statek pod dowództwem kpt. B. Mikszty do 18 listopada 1940 roku zrobił kilka rejsów do Francji, jeden po drzewo (kopalniaki) na N. Funlandię (ładunek pokładowy splukany na Morzu Północnym), eskorta wyprowadzała konwój od wysp brytyjskich, potem statki szły same. Podobnie konwój wyprowadzał statki z kanadyjskiego portu Sydney (Nowa Szkocja)¹.

Pod koniec roku dowiedział się z przykrością, że nie został przyjęty na kurs Szkoły Morskiej w Southampton, bo liczba uczniów była ograniczona, ale może starać się tam dostać w następnym roku.

Miał zamiar wstąpić zatem do angielskiej uczelni morskiej, lecz nieznamość języka angielskiego przekreśliła ostatecznie jego plany. „Zdecydowałem, że zamustruję na angielski statek, bo obcując z Anglikami, na pewno poznam ich język.

Po załatwieniu koniecznych formalności otrzymałem pozwolenie od polskiego konsulatu w Londynie na zamustrowanie na s/s «Rhineland». Był to niewielki, już niemłody statek. Wachty były tylko dwie, co oznaczało tylko trzy i pół godziny snu jednorazowo, mimo to nie zmieniłem postanowienia, bo bardzo chciałem nauczyć się angielskiego².

Po latach tak pisał o wojennym pływaniu: „Otwiera się przed nami Tower Bridge. Płyniemy w dół Tamizy. Na noc stajemy na kotwicy, oczekując wysokiej wody. Konwój jest prawie w komplecie. W nocy budzą nas salwy z dział bliskiego krążownika, bo samoloty latają nad nami. Poranek następnego dnia jest mglisty, ale podnosimy kotwicę i ruszamy powoli, widząc słabe zarysy naszego poprzednika.

Nagle daleko przed nami słyszymy eksplozję i widzimy słup ognia – to jeden ze statków na przedzie konwoju wyleciał w powietrze, wjechawszy na minę. Za chwilę drugi statek dzieli jego los. W nocy samoloty niemieckie przylatują i rzucają miny na spadochronach. Myślę o swoich najdroższych i w głębi duszy oczekuję naszej kolejki.

Podnoszące się słońce zwycięża mgły, a my płyniemy dalej spokojnie. Niekiedy tylko krzyczy «oko» na dziobie, meldując statek, boję, a czasem minę. Pospolitym widokiem są wielkie, czarne kule ze sterzcącymi kolcami. W dzień zatapiamy je, strzelając do nich z erkaemu lub karabinów.

Po kilku dniach stajemy na kotwicy w porcie, podpływa do burty stara krypa i przywozi nam węgiel. Blisko nas stoi jeden z polskich statków. Wygląda porządnie i jest świeżo pomalowany. Po sformowaniu konwoju okazuje się, że został on wybrany na komodora konwoju. Było mi przyjemnie, że taka odpowiedzialna funkcja przypadła statkowi pod polską flagą.

Znowu zaczyna się wstawanie z koi co cztery godziny na wachty. Jesteśmy bojowo przygotowani. Śpimy w ubraniach, aby szybko wyskoczyć na pokład w razie alarmu

bojowego. No i któregoś poranka nadlatuje czteromotorowiec. Czekamy, aż się zbliży. Nadlatuje blisko od dziobu. Terkot naszych karabinów i strzały z działka przeciwlotniczego zmuszają samolot do gwałtownego skrętu. Podniecony steward, który obsługuje działko, myli się i ładuje szrapnel. Przy następnym strzale nasz pocisk o mało nie zabija obsługi maszynowego karabinu na szalupowym pokładzie. Jeden statek zostaje uszkodzony bombą, ale udaje się go odholować do najbliższego portu.

Przed Lizboną zabieram się do pisania listu do domu. Piszę jak za dawnych czasów, tych przedwojennych i bez bomb. Piszę, jak kiedyś pisałem z «Daru Pomorza» do matki. Czy tym razem otrzyma mój list?³

Następnego dnia statek dotarł szczęśliwie do Lizbony.

„Nazajutrz idę na odczyt o bombardowaniu Londynu. Obecni słuchają z niedowierzaniem opisu walącej się w gruzy stolicy Anglii.

Moi rodacy starają się złapać jakieś wiadomości przez polskie radio w Londynie. Niełatwo to zrobić, bo niemieckie stacje silnie zagłuszają. Kiedy mówię, że przybyłem z Londynu, odnoszę wrażenie, że nie bardzo mi wierzą, choć przecież mówię prawdę. Na ulicach Lizbony sprzedają tanią, niemiecką prasę. Konkluduję, że macki hitlerowskiej propagandy sięgają aż tutaj.

Po kilku dniach jesteśmy znów na morzu. Stoję przy sterze. Kapitan mówi, że niedługo wrócę do domu, bo Hitler zaatakował Stalina⁴.

Z parowca zmustrował w lipcu 1941 r., bo został wreszcie, we wrześniu, przyjęty do PSM w Southampton. „Tam dołączyłem do kolegów, których nie widziałem od czasu przybycia do Anglii⁵.”

„W piśmie uczniów w Southampton wydrukowałem moją fantazję na temat powrotu do Gdyni po zwycięskiej wojnie⁶.”

Dyplom aspiranta porucznika żeglugi małej otrzymał w czerwcu 1942 r., a we wrześniu 1943 r. zdał maturę w polskim Liceum Handlowym w Glasgow oraz ukończył kurs administracji morskiej. Kolejny rok to Państwowa Szkoła Handlu Zagranicznego i Administracji Portowej w Londynie (dyrektorem był Stanisław Darski), a równocześnie pływanie jako asystent pokładowy na s/s „Oksywie”.

W 1944 r. jako II oficer na s/s „Wilno” uczestniczył w inwazji na Normandię (Omaha Beach).

Od grudnia 1944 r. był asystentem pokładowym na m/s „Sobieski”: „Le Havre (inwazja). Southampton – Belfast (eskorta nasza «Błyskawicy», o czym przekonaliśmy się w wieczór wigilijny, czytając nadawane światłem morsowanie: najserdeczniejsze życzenia kapitanowi, oficerom i załodze... w języku polskim⁷”. Następnie przez rok był na „Sobieskim” pisarzem i inspektorem załogowym.

Po powrocie do Polski w roku 1948 odbył kurs kapitański w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie (tam „na wygnaniu” był od 1947 do 1953 r. gdyński Wydział Nawigacyjny), „razem z kolegami: Miłobędzkim, Kunicim i Wiśniakowskim⁸”.

W londyńskim „Okólniku” odnotowano odejście kolegi: „Kpt. ż.w. LESZEK STAWOWY, ur. 28 kwietnia 1919 r., absolwent Southampton 1942, ostatnio przed emeryturą pilot portowy, po 6-miesięcznym pobycie w szpitalu w Wejherowie (postępująca miażdżyca) zmarł 28 kwietnia 1990 r. Pochowany na Cmentarzu Łostowickim w Gdańsku⁹.”

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; *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945). Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*; londyńskie „Okólniki”.

1 *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945). Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, maszynopis, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2645, s. 175-176.

2 Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 58.

3 Ibidem, s. 59.

4 Ibidem.

5 Ibidem.

6 *Ankiety biograficzne...*, op. cit., s. 177.

7 Ibidem.

8 Ibidem, s. 176.

9 „Okólnik” 1990, nr 162, s. 47.