

Tadeusz Wolf

1922-2003



Absolwent Szkoły Morskiej Londynie z 1944 roku; uczeń Wydziału Transportu i Administracji Morskiej na m/s „Chrobry” w pierwszym – i ostatnim – przedwojennym rejsie statku, uczestnik konwojów, dwukrotnie odznaczony Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej, kapitan żeglugi wielkiej.

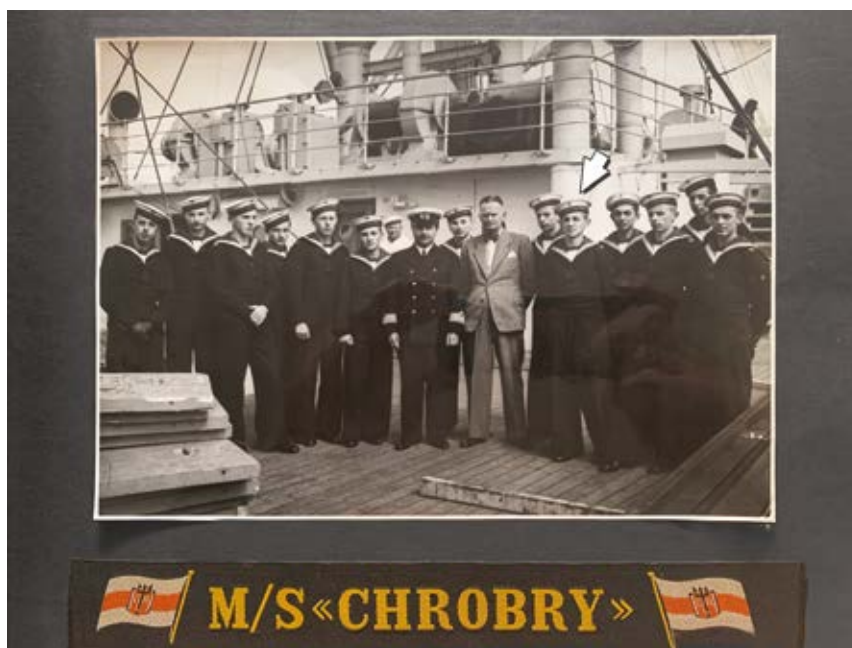
Urodził się 1 czerwca 1922 r. w Łucku (rodzice Edward i Janina, ojciec był urzędnikiem w Urzędzie Ziemskim w Łucku). W Łucku uczęszczał do szkoły powszechnej oraz Państwowego Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki, zakończonego małą maturą.

W roku 1939 zdał egzaminy i został przyjęty do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni na Wydział Transportu i Administracji Morskiej. Rodzinny Łuck opuścił w czerwcu 1939 r. wraz z kolegą Jerzym Straszakiem (abs. WN z 1943), który wiele lat później z sympatią wspominał Tadeusza Wolfa oraz ich wspólną podróż do Warszawy i dalej – do Gdyni: „Siedzieliśmy we dwójkę na platformie warszawskiego Dworca Głównego, czekając na pociąg do Gdyni. [...] Niewygodnie skuleni na naszych walizkach i trzymając oczy cały czas otwarte (małomiasteczkowi chłopcy, niepewni, czego się spodziewać po

miejskich cwaniakach, bo to, czort wie, jeszcze mogą ukraść!), wiedzieliśmy, że nareszcie jesteśmy w drodze.

Mój towarzysz, Tadek Wolf, chłopiec z permanentnie humorystycznym wyrazem twarzy (wyglądającej raczej jak głowa delfina, która właściwie z natury pociesznie wygląda), szczyrzył do mnie zęby w uśmiechu od ucha do ucha”¹.

Tadeusz Wolf został skierowany na m/s „Chrobry” jako praktykant. 29 lipca 1939 r. „Chrobry”, który dwa dni wcześniej wszedł do służby, wyszedł w rejs do Ameryki Południowej, zawijając m.in. do Montevideo, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro i Vitórii. Do kraju już nie powrócił – zgodnie z otrzymaną w końcu sierpnia z Warszawy radiodepeszą kapitan Edward Pacewicz schronił statek w najbliższym neutralnym porcie – w brazylijskim Recife „Chrobry” miał ponad-



Kandydaci na Wydział Transportu i Administracji Morskiej na pokładzie „Chrobrego”, przed wyruszeniem w rejs do Ameryki Południowej. Od lewej stoją: S. Sadowski, Z. Małecki, K. Loroch, M. Grzywacz, T. Orzechowski, J. Michałak, prof. B. Żórawski, J. Buchowiecki, prof. B. Warzecha, J. Myjak, T. Wolf, J. Iwaszkiewicz, T. Izdebski, J. Ciszewski, R. Cieczo

miesięczny postój, 31 października dotarł do Southampton w Anglii, gdzie przebudowany został na transportowiec wojska, a 23 listopada dowodzenie nim objął kpt. ż.w. Zygmunt Deyczakowski.

„W grudniu 1939 r., po powrocie statku «Chrobry» do Europy, do Anglii – pisał Tadeusz Wolf – zostaliśmy z grupą kolegów (14 praktykantów) skierowani do pracy w biurach żeglugowych polskich armatorów. Dnia 2 lutego 1940 r. wstąpiłem ochotniczo do Marynarki Wojennej, gdzie odbywałem służbę na różnych jednostkach pływających”².

W 1942 r. został przeniesiony do floty handlowej – został starszym marynarzem na s/s „Kmicic”, ale już po dwóch miesiącach odesłany został do Szkoły Morskiej w Southampton. Uczył się raczej z przerwami, bo w międzyczasie był starszym marynarzem na s/s „Kraków”, s/s „Bałtyk” i s/s „Lwów”, a egzamin końcowy zdał w Londynie w 1944 roku.

W grudniu 1943 r. był starszym marynarzem na s/s „Lwów”. Kończył się czwarty rok wojny. „Na wszystkich frontach inicjatywę strategiczną przejęły siły sprzymierzone. Na froncie wschodnim trwała ofensywa radziecka, zapoczątkowana sierpniowym zwycięstwem na łuku Kurskim. Na Pacyfiku Japończycy tracili kolejne wyspy i archipelagi. Skończył się bezpowrotnie okres sukcesów hitlerowskich «wilczych stad» na Atlantyku. W basenie Morza Śródziemnego działania wojenne przeniosły się z Afryki na kontynent europejski”³. We włoskim porcie Bari 2 grudnia cumowało kilkadziesiąt statków, w tym także polskie. „Trwał intensywny rozładunek. Sprzęt, amunicja, paliwo, żywność. Skrzyp dźwigów, huk motorów, wojskowych ciężarówek, zgiełk i rwetes. Rozładowane statki opuszczają port, ich miejsce przy nabrzeżach od razu zajmują następne”⁴. Wtedy zaczął się niemiecki nalot.

Tadeusz Wolf wspominał w rozmowie z Aleksandrem Goskiem: „Wyładunek skończyliśmy po obiedzie. Przywieźliśmy głównie żywność. «Lwów» miał bowiem chłodzone ładownie. Statek przeszedł do awanportu i stanął na kotwicy. Obok stał załadowany «Puck», który później od nas wszedł do Bari. Byłem już po kąpieli. W piżamach siedzieliśmy z kolegą Hacklem w kabinie i graliśmy w szachy. W pewnej chwili alarm! Strzelani-

na! Błyskawicznie włożyłem spodnie, koszulę. [...] Bomba, która trafiła «Lwów», przeleciała obok naszego stanowiska może metr, może nieco więcej. Przebiła pokład, pentrę oficerską, bunkier boczny i wybuchła gdzieś w okolicach maszynowni. Pamiętam tylko podmuch i huk. Nagle usłyszałem jęki kolegi: – Jestem ranny, nie mogę się ruszać. Odpiąłem pasy łączące mnie z oerlikonem. Schyliłem się nad leżącym i widzę, że nic mu nie jest. Na plecach leży mu jedynie ciężki bęben z pociskami do działka. Widocznie Hackel w momencie trafienia odruchowo padł na pokład, kryjąc się za opancerzaną specjalnym betonem ściankę skrzydła mostku. Podmuch wyrwał bęben, który spadł mu na plecy. W szoku wziął uderzenie za zranienia.

Pamiętam straszną ciszę po wybuchu. Z pewnością wokół cicho nie było. Nam jednak wydawało się, że wszystko zamarło. Uciekliśmy ze skrzydła przez sterówkę — wszystkie szyby były wybite, przewrócona kolumna kompasu. Kapitan Lehr, widząc ogień wydobywający się przez skajlajt maszynowni, polecił mi zobaczyć, co się tam dzieje. Zbiegłem na dół. Wpadłem do korytarza. Było tam normalnie, jak zwykle. Dopiero gdy otworzyłem drzwi do maszynowni, zobaczyłem morze ognia: jeden wielki płomień! Wskoczyłem stamtąd.

Przy rufowym maszcie zgromadziła się część załogi. Opuszczali umocowaną na wantach tratwę. Szalupy były rozbite. Wróciłem na mostek do kapitana. — Co z załogą? — zapytał. — Opuszczają tratwę — odpowiedziałem. Z mostku nie było tego widać. Kapitan polecił nam biec do tratwy dziobowej. Sama zsunęła się ona na wodę w wyniku eksplozji. [...] Wskoczyliśmy na tratwę. Pamiętam, że oprócz mnie byli tam Hackel, Karolczak, Stachyra, Adamski, Bulanda, kucharka Wnorowska. [...] Gdy znaleźliśmy się na tratwie, kapitan rzucił mi jeszcze teczkę z dokumentami. Pilnowaliśmy jej jak oka w głowie, a okazało się, że były tam wszystkie rozliczenia, cała statkowa buchalteria. Śmiało się potem, że gdyby teczka zaginęła, nikt by nam nie potrafił pobranych zaliczek. Tratwa, jak się okazało, była uszkodzona i zanurzała się. Sośnicki kazał nam usiąść. Pamiętam, że tylko Wnorowska stała uparcie, żeby nie zamoczyć swego nowego

futra, które oczywiście wyniosła ze statku, prawdziwie kobieca natura.

Wokoło piekło ognia. Pamiętam potworny wybuch. W powietrzu widziałem oświetloną całą dziobową część jakiegoś statku. Do lewej burty naszej tratwy dobiła motorówka z kapitanem, który natychmiast wziął od nas teczkę. Do prawej doszedł bączek z dwoma przerażonymi Włochami. Nie wiem, co robili na wodzie, może to byli cumownicy? Włosi przeskoczyli na dużą motorówkę. Na pusty bączek przetransportowaliśmy Karolczuka i rannego Anglika. Reszta przeszła na motorówkę. Zaczęliśmy wiosłować, nie bardzo jednak wiedzieliśmy dokąd. Jak byśmy wówczas mieli pecha, to i na Adriatyk byśmy z tego wszystkiego wypłynęli. Po chwili wiosłowania wpłynęliśmy między drewniane kloce. Po tych klockach przenieśliśmy rannych na nabrzeże.

Dym, widzialność ograniczona. Na brzegu jeździły samochody. Zatrzymaliśmy wojskową ciężarówkę i kazaliśmy wieźć się do szpitala. Wywiózł nas z portu główną bramą. Do szpitala było jakieś 4-5 kilometrów. To był duży szpital, personel lekarski był angielski. Wzięli naszych rannych. Wtedy dopiero okazało się, że Anglik, którego transportowaliśmy ze statku, nie żył. Zginął na miejscu od wybuchu bomby. Miał całe plecy wyrwane. Nie wiedzieliśmy nic, działaliśmy chyba w jakimś szoku. [...] Nam dali jakieś wojskowe suche ciuchy i przywieźli do portowej bramy. Tam byli już kapitanowie z «Pucka» i «Lwowa» z załogami. Ktoś proponował, żebyśmy poszli rozładowywać płonące magazyny, ale mieliśmy już dosyć wrażeń tego dnia.

Tyle opisu wydarzeń odtworzonych w pamięci uczestników po równo czterdziestu



latach. Efektem nalotu 105 bombowców była całkowita utrata szesnastu statków, osiem dalszych odniosło uszkodzenia. Zginęło około 1100 ludzi⁵.

Od lipca 1944 r. do września był starszym marynarzem na s/s „Białystok”, a następnie asystentem pokładowym na s/s „Kościuszko”.

Wrócił do kraju, w 1949 r. otrzymał dyplom porucznika żeglugi wielkiej⁶, sześć lat później – kapitana żeglugi małej. „Dobry oficer, posiada dużo praktyki jako I oficer. [...] Na stanowisku I oficera uważany jest za jednego z najlepszych wykonujących pracę zawodową. Poza tym jest zdyscyplinowanym członkiem Partii⁷ – czytamy we wniosku. Kapitanem żeglugi wielkiej został w 1958 r.

Na emeryturę odszedł z PLO w 1988 r.

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 Straszak, *Wojenko, wojenko...*, część I (1939-1943), Ottawa 1993; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; akta personalne PLO; miesięcznik „Morze”.

1 Jerzy Straszak, *Wojenko, wojenko...*, część I (1939-1943), Ottawa 1993, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2449, s. 1.

2 Akta osobowe PLO.

3 Relację spisał Aleksander Gosk, „Morze” 1983, nr 12, s. 20, 31.

4 Ibidem.

5 Ibidem.

6 Akta personalne PLO.

7 Ibidem.