

Józef Bełczowski

1901-1969

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1926 r., starszy mechanik, uczestnik konwojów atlantyckich, inwazji na Północną Afrykę i Sycylię, inspektor techniczny GAL-u i PLO, dyrektor techniczny PLO.



Urodził się 10 sierpnia 1901 r. w Łęczycach, powiat Opatów Kielecki (rodzice Franciszek i Tekla z Gajewskich). Ojciec rolnik zmarł w 1909 r. i 38-hektarowe gospodarstwo prowadziła matka. W opatowskim Gimnazjum im. Bartosza Głowackiego należał do drużyny harcerskiej im. Tadeusza Kościuszki, która w 1920 r. wyruszyła na pomoc walczącej Warszawie¹.

Po ukończeniu siedmiu klas gimnazjalnych zdał egzaminy w 1923 r. do Szkoły Morskiej w Tczewie. Wydział Mechaniczny ukończył w 1926 r. Następny rok to służba w Marynarce Wojennej i kurs podchorążych rezerwy przy Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu.



Załoga maszynowa „Lwowa”, 9.06.1924

po prawej:
starszy mechanik
na „Piłsudskim”

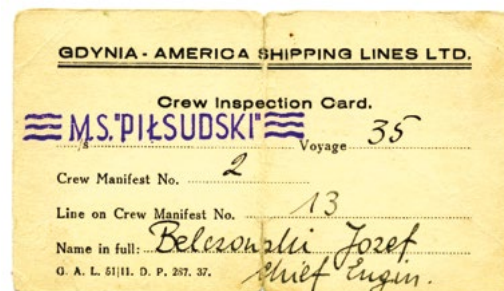
Jeszcze w 1927 r. zaczął pracować w dziale maszynowym na statkach Żegluga Polskiej. W 1932 r. przeszedł do GAL-u. Do 1936 r. był III mechanikiem na parowcu „Kościusko”, II mechanikiem na „Polonii”, „Pułaskim” i na „Kościuszcze”. W 1933 r. otrzymał dyplom mechanika I klasy² i ożenił się z Genowefą Dumanią – panną z rodzinnych Łęczyc, którą ponownie spotkał podczas służby wojskowej w Toruniu (kuzynką Wincentego Dumani, abs. WM z 1923 r. oraz siostrą Tadeusza Dumani, abs. WN z 1933 r.).

Od lutego 1933 r. do stycznia 1934 r. był na „Pułaskim”, a w lutym 1934 r. został odelegowany do Triestu i stoczni Monfalcone do nadzoru nad budowanym transatlantykiem m/s „Piłsudski”. Wyjechał z żoną i w Trieście przyszedł na świat syn Kazimierz (potem w Gdyni jeszcze dwie córki).

Wchodził w skład załogi statku w rejsie z Triestu do Gdyni (żona i syn wrócili do kraju koleją, bo na statkach pasażerskich zabronione było jednoczesne pływanie człon-



ków załogi i ich rodzin). Był II mechanikiem w czasie kilku pierwszych rejsów „Piłsudskiego” do Nowego Jorku³.



1 *Dzieje liceum i gimnazjum im. Bartosza Głowackiego w Opatowie, lata 1917-1939*, Opatów 2007, bez stron.

2 „Dziennik Bydgoski” 12.07.1933, nr 157, s. 4.

3 Relacja syna Kazimierza.



W hallu reprezentacyjnym m/s „Piłsudski” odbyła się 15 listopada 1936 r. uroczystość dekorowania kapitana m/s „Batory” Eustazego Borkowskiego Krzyżem Kawalerskim Polonia Restituta oraz kapitana s/s „Pułaski” Zdenko Knoetgena Złotym Krzyżem Zasługi. Dekoracji dokonał w imieniu ministra przemysłu i handlu dyrektor Departamentu Morskiego inż. Leonard Możdżeński. W uroczystości wzięli udział m.in: wicekomisarz rządu inż. Włodzimierz Szaniawski, dyrektor Urzędu Morskiego Stanisław Łęgowski, dyrektorzy Linii Gdynia – Ameryka Aleksander Leszczyński i Konstanty Jacynicz oraz oficerowie polskich statków handlowych „Batorego”, „Piłsudskiego” i „Pułaskiego”, stojących w tym dniu w porcie, m.in. Władysław Milewski, Józef Bełczowski (trzeci i czwarty od lewej); „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 11, s. 15



W sierpniu 1936 r. został II mechanikiem na m/s „Batory”, a po trzech miesiącach zastąpił Władysława Milewskiego na m/s „Piłsudskim”: „Komunikujemy uprzejmie, że po porozumieniu się z inspektorem technicznym p. Petersenem, jako kandydata na stanowisko st. mechanika w miejsce p. Milewskiego przewidujemy II mechanika p. Bełczowskiego, który w tym celu został przeniesiony z m/s «Batory» na m/s «Piłsudski»⁴. Otrzymał wówczas pismo: „Na polecenie zarządu Towarzystwa zostaje Pan mianowany starszym mechanikiem m/s «Piłsudski». Jest to dowód wielkiego zaufania do Pana. Oczekujemy, że wykaże Pan na swoim stanowisku duże zrozumienie swoich obowiązków i tem samym potrafi całkowicie zabezpieczyć interesy Towarzystwa podczas okresu przebywania statku na wodach zagranicznych”⁵.



W maszynowni „Piłsudskiego”

4 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe, pismo dyrekcji GAL-u w Gdyni do zarządu w Warszawie z 19 listopada 1936 r.,

5 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

W sierpniu 1939 r. odwołany z urlopu, rodzinę wyprawił pociągiem do Wierzbnika i stawił się na pokładzie s/s „Kościuszko” – bowiem w ostatniej chwili cofnięta została decyzja o planach sprzedaży statku. Zdecydowano o wyprowadzeniu go z Gdyni do portu brytyjskiego. „Kapitan Mamert Stankiewicz wraz ze starszym mechanikiem Józefem Bełczowskim przejęli statek 24 sierpnia i od 25 do 28 kompletowali z największym trudem szkieletową załogę pokładową i maszynową, aby mieć obsadę na... dwie wachty. Instalowali zdemontowane urządzenia i wyposażenie niezbędne do uruchomienia maszyn i prowadzenia nawigacji. Bełczowski monitował władze wojskowe i cywilne o mechaników, palaczy, smarowników i węglarzy zmobilizowanych do wojska. Z oficerów dostał tylko III mechanika Mieczysława Kwietlińskiego i dwóch asystentów maszynowych. Na 46 osób etatowej obsady z trudem zebrał 13. Statek mógł być napędzany tylko jedną maszyną, bo drugiej nie miał kto obsługiwać. Z jeszcze większymi oporami szło werbowanie załogi pokładowej [...]. Statek pasażerski musiał wyjść w tak niespokojnych dniach na szlak morski bez łączności radiowej. S/s «Kościuszko» wymknął się z Gdyni 28 sierpnia o godz. 22.30, mając w bunkrowniach tylko 400 t węgla (pełny zapas wynosił 1350 t). Kapitan z tak niekompletną obsadą przy jej niebywałym wysiłku był w stanie osiągnąć prędkość marszu 9-12 węzłów, gdy przy pełnym stanie załogi statek osiągał 14. Wybuch wojny zastał s/s «Kościuszko» na Morzu Północnym w odległości około 500 Mm od Kanału La Manche. Tak nieliczna załoga miała to szczęście, że zdążyła bezbronny statek doprowadzić na wody kontrolowane przez Royal Navy i bezpiecznie zawinąć 2 września o 20.30 do Dartmouth”⁶.

Tymczasem „Piłsudski”, który wyszedł z Gdyni do Nowego Jorku 11 sierpnia 1939 r. pod dowództwem kapitana Jana Stankiewicza (w miejsce urlopowanego młodszego brata Mamerta), w drodze powrotnej 29 sierpnia został zatrzymany przez brytyj-

ski niszczyciel i odprowadzony na kotwiczowisko w zatoce Firth of Forth – i tam też zastała go wiadomość o wybuchu wojny. W pierwszy i ostatni wojenny rejs „Piłsudski” wyszedł jako transportowiec wojska pod dowództwem kpt. Mamerta Stankiewicza 25 listopada 1939 r. o godzinie 23.00, aby dołączyć do „Sobieskiego” oraz idącego do Australii konwoju. W dodatku nie miał eskorty, bo Anglicy gwarantowali bezpieczeństwo trasy. Nad ranem, około 4.30, u ujścia rzeki Humber statek znalazł się na polu minowym, które niecały tydzień wcześniej postawiły trzy niemieckie niszczyciele: „Erich Steinbrinck”, „Hans Lody” i „Friedrich Eckoldt”. Doszło do eksplozji dwóch min magnetycznych – w części dziobowej i pod maszynownią. Przy przechyle na lewą burtę „Piłsudski” tonął przez ponad cztery godziny. Niemal całej załodze udało się uratować. Zginął kapitan Mamert Stankiewicz, który pośmiertnie odznaczony został Krzyżem Orderu Virtuti Militari (jako pierwszy i jedyny przedstawiciel PMH) oraz IV mechanik Tadeusz Piotrowski (abs. WM z 1935 r.) gdy szalupa wywróciła się podczas opuszczania)⁷. Uratował się i starszy mechanik Józef Bełczowski, razem ze statkiem zatonała natomiast jego książeczka żeglarska. W grudniu 1939 r. zaokrętował na s/s „Lublin”, wiosną 1940 r. przez dwa miesiące był na m/s „Batory”, a od marca 1941 r. do stycznia 1945 r. był starszym mechanikiem niezmiennie na m/s „Sobieski” (z kpt. Zdenko Knoetgenem).

Statek ten „zdobył jedyny w swoim rodzaju rekord – nie opuścił ani jednej poważniejszej operacji inwazyjnej i podczas działań wojennych przeciwko Niemcom i Włochom. M/s «Sobieski» był w wyprawie na Dakar, wszedł jako pierwszy sojusznicy statek do Diego Suarez podczas wyprawy na Madagaskar, był w pierwszym rzucie inwazji na Północną Afrykę, wyróżnił się w czasie inwazji Sycylii, znalazł się w grupie pierwszych statków pod Salerno, gdzie bliski był zagłady, był pod Anzio i uczestniczył w inwazji południowej Francji. Ale operacje inwazyjne nie wyczerpują działalności m/s «Sobieski».



6 Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1925*. Zbiór studiów, tom 2, Gdynia 2021, s. 10.

7 Za: Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 93-94.

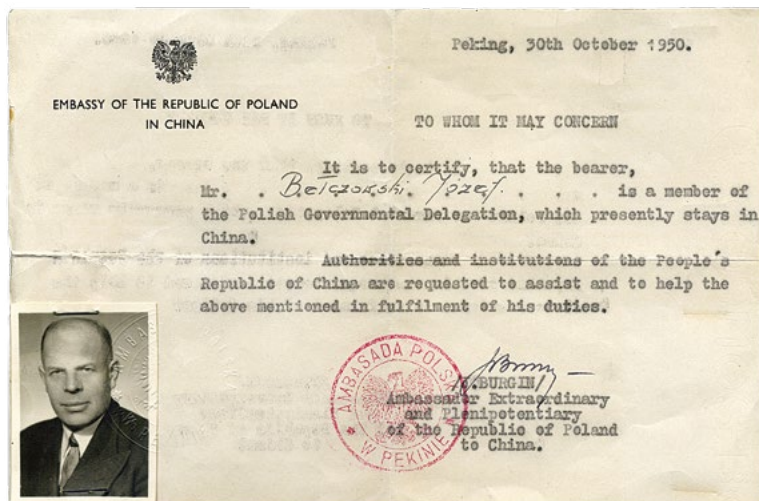
8 A.D., *Krzyże Zasługi z Mieczami dla Polskiej Marynarki Handlowej*, „Polska na Morzach”/ „Poland on the Seas” 1945, nr 27, s. 11.

9 Wpis w książeczce żeglarskiej – w zbiorach rodzinny.

Statek ten dowoził wojska kanadyjskie do Wielkiej Brytanii oraz dostarczył pierwszy kontyngent wojsk nowozelandzkich na Środkowy Wschód. Był w akcji u wybrzeży Norwegii oraz ewakuował Wojsko Polskie z Francji. A w ostatnim okresie działań wojennych przez szereg tygodni pływał tam i z powrotem przez Kanał La Manche, przewożąc zapewne ponad 50 tysięcy żołnierzy do ostatnich walk w Europie. Nie były to przytem żadne «spacery», bowiem Niemcy w ostatnim wysiłku, używając miniaturowych okrętów podwodnych, zatopili w tym okresie cały szereg statków, jeden z nich tuż przy m/s «Sobieski». [...] Kpt. Knoetgen odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami, a razem z nim odznaczono 16 oficerów i marynarzy, przyczem wszyscy oni brali udział we wszystkich operacjach, w których uczestniczył ich statek⁸. Starszy mechanik Józef Bełczowski otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami.

Do kraju wrócił na „Sobieskim” w kwietniu 1946 r., a w październiku został oddelegowany jako starszy mechanik do Antwerpii, gdzie remontowany i przywracany do cywilnej służby był m/s „Batory” – i pływał na nim do 1947 r.⁹ (z kpt. Janem Ćwiklińskim, abs. WN z 1924 r.). Rodzina wróciła do Gdyni w czerwcu 1945 r., jadąc przez dwa tygodnie wynajętym wagonem towarowym (większość czasu stał na bocznicach, bo ważniejszy był transport wojska), razem z panią Serbinowicz (wdową po abs. WM z 1927 r.).

W 1947 r. Józef Bełczowski został w GAL-u inspektorem technicznym i w 1950 r. uczestniczył w delegacji rządowej w wyjeździe do Chin, powstawało bowiem Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe SA, na



podstawie umowy między rządami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Chińskiej Republiki Ludowej. „Celem powołania Towarzystwa było stworzenie połączenia drogą morską między portami polskimi a portami Chin dla przewozu towarów potrzebnych do rozwoju gospodarczego ChRL¹⁰.

W 1951 r. został mianowany zastępcą dyrektora do spraw technicznych PLO, następnie był inspektorem technicznym do lutego 1955 r. – do czasu, gdy wracając z inspekcji uległ ciężkiemu wypadkowi.

W grudniu 1955 r. wrócił na morze, był starszym mechanikiem na m/s „Gdańsk”, potem s/s „Dąbrowski”, m/s „Beskidy”, m/s „Wieniawski” i znów s/s „Dąbrowski”. Następnie był na s/s „Puck”, w 1960 r. na m/s „Batory” (z kpt. Janem Godeckim, abs. WN z 1930 r.). Ostatnim statkiem był „Dąbrowski”, z pływania zszedł w 1965 r.

Zmarł 7 stycznia 1969 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Polska Marynarka Handlowa 1939-1925. Zbiór studiów*, tom 2, Gdynia 2021; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; *Dzieje liceum i gimnazjum im. Bartosza Głowackiego w Opatowie, lata 1917-1939*, Opatów 2007; akta osobowe GAL-u i personalne PLO; „Dziennik Bydgoski” 12.07.1933, nr 157; „Polska na Morzach”/ „Poland on the Seas” 1945, nr 27.

¹⁰ Hasło *Chipolbrot*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.