

Adam Fiedorowicz

1899-1985



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1923 r., żołnierz armii polskiej we Francji – hallerczyk, współinicjator zawiązania Stowarzyszenia Absolwentów Szkoły Morskiej i pierwszy prezes, kapitan żegluga wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich.

Urodził się 16 lipca 1899 r. we Władystoku w Rosji (rodzice Stanisław i Wiktoria Czaykowska), mieszkał w Harbinie w Mandżurii i tam chodził do szkoły. Przybywający do Chin Polacy w większości pracowali przy budowie Kolei Transsyberyjskich – w dużej mierze byli to uciekinierzy polityczni z zaboru rosyjskiego. Wśród nich znajdowali się lekarze, nauczyciele, architekci: osoby wykształcone, przedsiębiorcze i szukające możliwości rozwoju oraz godnego życia. W pierwszej dekadzie XX w. polska diaspora liczyła ok. 7 tysięcy osób. Był to okres budowy Harbinu, który wielu Polakom stworzył szansę nie tylko znalezienia dobrze płatnej pracy, ale także życia w przyjaznym otoczeniu¹.

„Wiosną 1918 r. na przyjęciu u znajomych dowiedziałem się od francuskiego konsula generalnego o polskiej armii we Francji. Następnego dnia zaniósłem tę nowinę do Domu Polskiego w Harbinie, gdzie zbierała się młodzież i wojskowi – uzdrowieńcy, urlopnicy. W ciągu tygodnia było już 50 ochotników”² – napisał Adam Fiedorowicz w jednym z listów do redakcji „Okólnika”.

Konsul doradził kontakt z ambasadą w Pekinie – Fiedorowicz pojechał z kolegą, a tam poinformowano ich, że będzie tworzony oddział Armii Polskiej w Harbinie, więc powinni wrócić. Nie uwierzyli, ale to okazało się prawdą.

„Konsul polski był dyrektorem Banku Rusko-Azjatyckiego. Wysłał nas tegoż dnia do Shanghaiu. Oddział składał się z 33 oficerów i żołnierzy. [...] W lipcu 1918 roku wyruszyliśmy do Francji na s/s «Porthos» z Marsylii. «Porthos» zawijał do Honkongu-Heiphongu, Saigonu, Singapora, Colombo, Djibouti i Port Saidu. Z Port Saidu do Marsylii - a z Marsylii do Obozu Polskiego w Sille le Guilanme Sarthe [...]. Marynarki nie było,

więc wstąpiłem do artylerii, zacząłem służyć od kanoniera 2 klasy, a skończyłem jako marszałek (wprawdzie bez buławy) ale zawsze: Marechal de Logis = ogniomistrz. Do Polski wyjechaliśmy z Laneville – miasta, które szanowało polskie pamiątki i lubiło Polaków, w marcu 1919 roku. Byłem w 1. pułku art. pol. 8 bat.[...]. We wrześniu 1920 roku zostałem przeniesiony do Marynarki Wojennej i do Szkoły Morskiej³.

Wydział Nawigacyjny ukończył w 1923 r. i jako absolwent wypłynął na „Lwowie” w rejs do Brazylii. Na zebraniu uczniowie spytali, czy będą mogli wychodzić w portach. Kierownik zajęć nawigacyjnych kpt. Stankiewicz zgodził się – absolwenci są dorośli, mogą być na łodzi do północy. „W Limhamn dokąd przybyliśmy, by załadować cement – zostało ogłoszone wyjście dla wszystkich do 8 wieczorem. Zdecydowaliśmy – Bartoszyński, Deyczakowski, Michalski, Starbała i ja – wyjść na łódź i wrócić przed północą”⁴. Jak postanowili, tak zrobili, a następnego dnia zostali karnie zdjęci ze statku.

„Po naszym przymusowym zejściu w Limhamn [...] wróciliśmy do Gdańska z zamiarem pływania na statkach handlowych. [...] Był to czas depresji na morzu i łodzi. Marka niemiecka i gdańska spadały na wartości co dzień. Michalskiemu i mnie, po dłuższym «biczowaniu» na Haku Polskim, udało się zamustrować na polski motorowiec «Józef Englich». Statek posiadał aż dwa motory główne (może dlatego, że zwykle tylko jeden był na chodzie). Zrobiliśmy kilka podróży tym motorowcem do Anglii. Michalski po pierwszym powrocie do Gdańska zwiął na łódź i zatrzymał się aż w Poznaniu, gdzie zapisał się na uniwersytet. Zastąpił go Józef Starbała”⁵.

Potem przyszedł czas na statki kompanii francuskiej i żaglowiec „Guadellupe”, nieco



1 Za: <https://www.rp.pl/Rzecz-o-historii/309199934-Nie-zapominajmy-o-Polakach-z-Mandzurii.html>

2 List Adam Fiedorowicza do Michała Hłaski z 17.03.1981, w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/1893.

3 Adam Fiedorowicz, *Sześć dekad temu*, „Okólnik” 1982, nr 146, s. 17.

4 List Adama Fiedorowicza do Michała Hłaski z 18.09.1977 r., „Okólnik” 1982, nr 146, s. 15.

5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 143.



„Józef English”, stoi drugi z prawej Adam Fiedorowicz, siedzi z mandoliną Józef Starbała

„Robur V”



mniejszy od „Lwowa”, chodzący w rejsach na Martynikę i wokół Kuby.

Po powrocie do Gdańska Adam Fiedorowicz został asystentem pokładowym na s/s „Wawel”, statku towarzystwa żeglugowego „Sarmacja”. Starszym oficerem był kpt. Władysław Ryncki, a II oficerem Leon Rusiecki – kolega z jednego kursu. Potem dostał się na angielski statek pasażerski jako tłumacz. Po czterech miesiącach wysiadł w Nowym Jorku i, nie widząc szans na zaokrętowanie, został reporterem w polskim dzienniku „Nowy Świat”.

W 1927 r. otrzymał list od przyjaciela Zbigniewa Deyczakowskiego, który informował, że pojawiły się nowe statki, że jest starszym oficerem na „Roburze II” i że Polskarob ma zamiar kupić jeszcze kilka statków.

„Zacząłem pakować się. Przyjechałem do Gdyni na wiosnę 1928 r. Nie poznałem! To nie była ta wioska i to drewniane molo, które znałem z czasów, kiedy razem z «Mutrą» Garbowieckim pracowaliśmy w biurze inż. Wendy (w 1921 r.). Gdynia była wielkim nowoczesnym portem, wprawdzie w trakcie budowy, tu i ówdzie w basenach były mieliżny, ale nabrzeża betonowe były wykończone i statki ładowały...”⁶.

W oczekiwaniu, aż Polskarob kupi drugi statek, postarał się o pracę w pilotażu – i był pierwszym Tczewiakem w pilotażu. Po miesiącu stażu zaczął pilotować samodzielnie⁷.

Otrzymał angaż jako I oficer na „Roburze II”, a gdy 18 listopada 1928 r. statek zatonął w Zatoce Botnickiej po wejściu na skały (załoga uratowała się⁸), pływał na „Roburze III”, w zastępstwie przez rok na s/s „Warszawa”. W 1931 r. został kapitanem „Robura V” – i na statkach tego armatora pracował do 1943 r.

Był też kierownikiem technicznym firmy Gdynika⁹, pierwszego w Polsce towarzystwa morskiego maklerstwa ubezpieczeniowego z udziałem kapitału państwowego.

W roku 1930, gdy Szkoła Morska, przeniesiona do pięknych gmachów w Gdyni, obchodziła 10-lecie istnienia, był inicjatorem (razem ze Stanisławem Koską) powstania



Stowarzyszenia Absolwentów Szkoły Morskiej oraz prezesem.

W 1931 r. zapisał się do Spółdzielni Mieszkaniowej Absolwentów Szkoły Morskiej, której członkami mogli być, jak głosiła nazwa, wyłącznie absolwenci Szkoły Morskiej, a jej statutowym celem była „parcelacja terenów budowlanych, sprzedaż parcel budowlanych, budowa domów”¹⁰. Zarząd – prezes Jan Pawłowski (abs. WM z 1923 r.), zastępca Mieczysław Cedro (abs. WN z 1924 r.). W radzie nadzorczej zasiadali koledzy: Wincenty Bartosiak (abs. WN z 1922 r.), Adam Fiedorowicz (abs. WN z 1923 r.), Bohdan Tarchalski (abs. WM z 1923 r.), Jan Cygler (abs. WM z 1924 r.), Władysław Milewski (abs. WM z 1923 r.) i Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927 r.).

Adam Fiedorowicz ożenił się w kwietniu 1935 r. w Gdyni z Waclawą Krajewską (której ojciec płk Kazimierz Krajewski zginął w wal-

6 List Adama Fiedorowicza z 15.07.1973 r., op. cit.

7 Hanna Głogowska, *Kpt. mar. Ignacy Antoniewicz, „Zeszyty Gdynskie”* 2013, nr 8, s. 83.

8 *Hasło Polskarob – statki*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.

9 „Polska na Morzu” 1937, nr 2, s. 7.

10 APGoG, Sąd Grodzki, akta rejestrowe

ce z bolszewikami w szeregach Brygady Syberyjskiej). W 1936 r. przyszedł na świat Jurand Hubert¹¹.

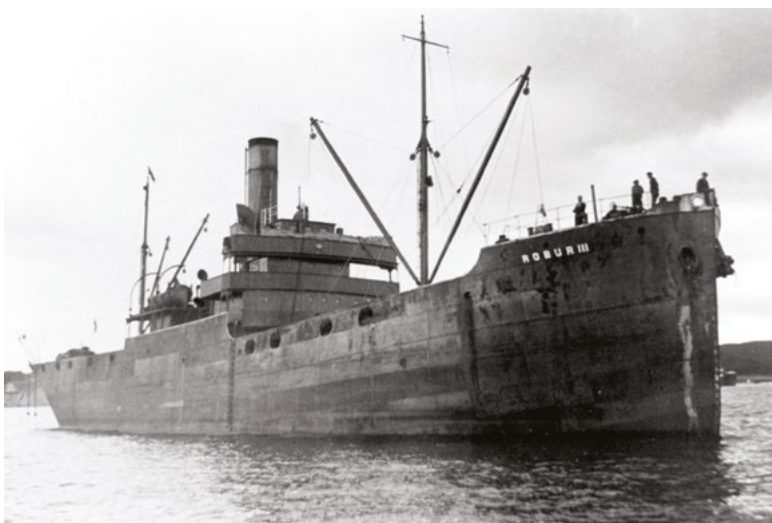
Wybuch wojny zastał Adama Fiedorowicza w Methil (Szkocja), skąd „Robur III” wychodził z ładunkiem do Kopenhagi, a stamtąd miał wrócić do Gdyni. Rozkazy z zalakowanych kopert skierowały statki do Wielkiej Brytanii – więc został w Methil, w porcie, do którego zaczęły niebawem przybywać kolejno polskie statki: „Robur VIII”, przemianowany w marcu 1940 r. na „Zagłobę”, z kapitanem Zbigniewem Deyczkowskim (zwanym „Długim”, dla odróżnienia od brata) i inne.

„Ponieważ «Długi» miał najlepszy odbiornik radiowy, zbieraliśmy się, wszyscy oficerowie i załoga, wysłuchiwać wiadomości z kraju. Były bardzo smutne. Z chwilą, gdy bolszewicy napadli na Kresy Wschodnie, wiedzieliśmy, że się zbliża koniec¹².

Kpt. Fiedorowicz na „Roburze III” pływał między Wielką Brytanią, Francją, Portugalią i Afryką Zachodnią. „Fantazja armatora przechrzciała go na s/s «Kmicic» i widocznie pan Andrzej usque ad finem udzielał mu swojej protekcji, bo całą wojnę pływając w konwojach – szczęśliwie przetrwał¹³.

Kpt. Adam Fiedorowicz po błyskawicznym upadku Francji w czerwcu 1940 r. ewakuował wojsko i cywilów z Bordeaux, gdy niemieckie oddziały zajmowały już przedmieścia miasta. Łamiący wszystkie sojusznicze zobowiązania Francuzi wystawili posterunki na służbie i przy statku. Kapitan zdecydował, że jeśli nie uda się porozumieć z Francuzami do godz. 17, to żołnierze zakrętowani na „Kmicicu” opanują służbę. Do akcji zbrojnej jednak nie doszło, bowiem już w południe przybył zwarty oddział uzbrojonych podhalańczyków posterunek francuskiej żandarmerii zlikwidował.

Statek opuścił zdradziecki port 21 czerwca 1940 r., do Falmouth dotarł po dwóch dniach samotnego marszu. Na pokładzie



„Robur III” („Kmicic”)

węglowego trampa zmieściło się ponad 500 osób: polskich i czeskich lotników, personelu PCK oraz cywilnych uchodźców (nikt nie wie, jakim cudem na węglowcu, na bazie statkowego kambuza oraz wojskowej kuchni polowej, udało się kucharzowi nakarmić pół tysiąca pasażerów)¹⁴.

Wojenne przeżycia miał kpt. Fiedorowicz i jego „Kmicic” urozmaicone. W czasie jednego nalotu załoga (bowiem na pokładzie nie było żołnierzy do obsługi dział przeciwlotniczego) zestrzeliła dwa niemieckie bombowce typu D-218 – tramp był tego dnia statkiem komodorskim konwoju idącego z Plymouth do Zatoki Bristolskiej (pierwszym oficerem był Wadim Taniewski, abs. WN z 1932 r.)¹⁵.

Po blisko czterech latach na „Kmicicu”, w 1943 r., Adam Fiedorowicz został kapitanem s/s „Tobruk”¹⁶: „Statki, którymi dowodziłem, brały udział we wszystkich konwojach za wyjątkiem do Murmańska i tzw. szybkich”¹⁷ – napisał w ankiecie.

„Zwykle po zachodzie słońca każdy kapitan otwierał zalakowaną kopertę z wyznaczoną drogą. [...] Kursy z zachodu na wschód zawsze były eskortowane przez wojenne okręty”¹⁸.

11 APGoG, karty meldunkowe.

12 List Adama Fiedorowicza, *Pierwsze wojenne wspomnienia*, „Okólnik” 1984, nr 149, s. 6.

13 Jerzy Miciński, *Księga statków ...*, op. cit., s.305.

14 Ibidem, s. 301.

15 Ibidem, s. 305.

16 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 332.

17 Ankieta Adama Fiedorowicza, w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/2645, s. 309.

18 Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945, oprac. Stanisław Kozak, Gdynia 1989, s. 48.

Odznaczony był dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim z trzema okuciami, otrzymał też War Medal z liściem dębowym i inne.

„Tobruk” zdał 10 września 1945 r. starszemu oficerowi – prawie cała załoga zesłała ze statku, respektując dyrektywę polskiego rządu emigracyjnego¹⁹.

Po wojnie nie wrócił do kraju, zamieszkał w USA, zmienił nazwisko na Montwill. W 1947 r. był zatrudniony przez Compania Peruana Des Vapores w Peru jako kapitan portowy. Towarzystwo to zakupiło w USA z demobilu cztery statki, a transakcję załatwiało towarzystwo Cedro & Co., którego założycielem był Zygmunt Cedro (abs. WN z 1924 r.).

W 1949 r. Adam Fiedorowicz doglądał budowy statku w Anglii (Sunderland) dla armatora w Nowym Jorku, którym był Alfred Falter – do wojny czołowa postać w świecie polskich finansów: główny akcjonariusz działającego na Śląsku konsorcjum węglowo-hutniczego „Wspólnota Interesów” oraz

zależnych od niego zakładów Robur i właściciel węglowych frachtowców „Roburów”, w czasie wojny wiceminister finansów rządu emigracyjnego w Londynie. Po wojnie zamieszkał w Nowym Jorku.

Adam Fiedorowicz po zakończeniu budowy statku został jego kapitanem. „Załogę oczywiście miałem polską²⁰” – informował w liście do kolegi. W 1953 r. otrzymał dyplom Master Ocean.

W 1975 r. pisał do „Okólnika”: „Na zachodnim wybrzeżu USA jest nas niewielu: Paweł Traczewski, Zbigniew Modzelewski są na Wyspach Hawajskich, Bronisław Gubała w San Diego, no i ja w mojej oazie na pustyni. Z mechaników I kursu jest Szafruga – mieszka koło San Diego. Za wyjątkiem Bronka Gubały, który jeszcze pracuje, wszyscy jesteśmy retired, morze oglądamy tylko z lądu²¹”.

Mieszkał w Kalifornii i tam zmarł 12 marca 1985 r., „rok po śmierci żony stracił ochotę i siły do samotnego życia²²”.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, wyd. II, Gdynia 2000; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. Stanisław Kozak, Gdynia 1989; 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 1, Gdańsk 1996; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; „Okólniki”; „Zeszyty Gdynskie” 2013, nr 8; „Polska na Morzu” 1937, nr 2; korespondencja i ankiety w zbiorach Sali Tradycji UMG; APGoG, karty meldunkowe; APGoG, Sąd Grodzki, akta rejestrowe; <https://www.rp.pl/Rzecz-o-historii/309199934-Nie-zapominajmy-o-Polakach-z-Mandzurii.html>



19 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, op. cit., s. 342.

20 „Okólnik” 1975, nr 129, s. 41.

21 Ibidem.

22 List Jerzego Mieszkowskiego „do kolegów Tczewiaków” z 13.03.1985 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/3045, s. 164