

Bogdan Marian Gawęcki

1903-1967



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1924 r., ochotnik w wojnie polsko-bolszewickiej, czwarty z kolei kapitan żeglugi wielkiej – absolwent Szkoły Morskiej, jeden z bohaterów II wojny światowej na morzach, uczestnik konwojów oraz inwazji na Normandię.



Urodził się 13 kwietnia 1903 r. w Bar-men, w Nadrenii (rodzice Bolesław i Zofia Förster). Ojciec, nauczyciel, został administracyjnie przesiedlony do Nadrenii, aby nie mógł uczyć polskich dzieci – i tam urodzili się jego cztery synowie, z którymi wrócił do odrodzonej Polski. Rodzina Gawęckich powróciła z Nadrenii 4 kwietnia 1912 r., gdy ojciec osiągnął wiek emerytalny.



Fot. Bogdan Gawęcki – ochotnik w wojnie z bolszewikami, z braćmi: Lechem, Zygmuntem i Leonardem

W 1920 r. Bogdan, mając 17 lat, zaciągnął się do wojska, by walczyć z bolszewikami. W 1921 r. zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie. W szopce wystawionej przez uczniów w 1921 r. odgrywał rolę Melchiora, który zamiast złota miał kompas¹.

W 1923 r. był jednym z 29 uczniów Wydziału Nawigacyjnego, uczestniczących w rejsie „Lwowa” do Brazylii. Podczas uroczystości chrztu równikowego 13 sierpnia 1923 r. w przedstawieniu, przygotowanym przez kolegę Tadeusza Dębickiego, grał „Nawigatora” – ubrany w kapitański mundur, doskonale naśladowując Mamerta Stankiewicza, gromko krzyknął: „znaczy równik na rumbie”².

W Saõ Paulo razem z kilkoma kolegami, m.in. Zdzisławem Cedrą, Tadeuszem Dębickim i Czesławem Antkowiakiem, uciekł ze statku, by pozostać i pracować w Brazylii (za cały majątek mając dwie zmiany bielizny i buty). Uciekło też kilku członków załogi. Kapitan zawiadomił o dezercji policję, a ta wyłapała część zbiegów. „Smutne nasze pięciodniowe wakacje na lądzie skończyły się. Czajkowskiego zamknął stary do paki, jako kontraktowego marynarza, którego miał prawo karać. Z nami uczniami obchodził się bardzo łagodnie”³.

„W 1924 r. zdał egzaminy kończące naukę na Wydziale Nawigacyjnym, ale ze Szkoły Morskiej nie odszedł, bowiem uczył w niej języka angielskiego, gdy zabrakło wykładowców”⁴ – wspominał kpt. ż.w. Bohdan Korodziejewski (abs. WN z 1931 r.). W 1925 r. uczestniczył w rejsie „Lwowa” do Genui, a następnie w audyencji u papieża Piusa XI (w 1918 r. pierwszego nuncjusza apostolskiego w wolnej Polsce).

„Bogdan, młodzieniec znany ze swego nienaganego savoir-vivre’u, był sławnym poliglotą, w okresie trzech miesięcy podróży opanował język włoski”⁵. Następny rok to obowiązkowa służba w Marynarce Wojennej. Po powrocie do cywila został w 1926 r. członkiem załogi szkolnego żaglowca „Lwów” – najpierw jako II, następnie I oficer. „W czasie czarnomorskiej podróży bardzo godnie reprezentował nas w Algierze, znając płynnie język francuski”⁶.

Od 1929 r. był oficerem na statkach Polskarobu, a jako „pierwszy po Bogu” wyszedł w morze na „Roburze III”. Był czwartym z kolei kapitanem żeglugi wielkiej – absolwentem Szkoły Morskiej. W lutym 1933 r. zdał

1 Zeszyt inż. Bohdana Zalewskiego – b. ucznia, który został leśnikiem, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1541, s. 10.

2 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 81.

3 Wspomnienia Bogdana Gawęckiego, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2859.

4 „Okólnik” 1969, nr 117, s. 25.

5 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 28, 33.

6 „Okólnik”, op. cit., s. 25.

egzamin pilotowy przed komisją egzaminacyjną, wyznaczoną przez dyrektora Urzędu Morskiego. W 1935 r. zatrudniony w Żegludzie Polskiej, został kapitanem „Katowic”.

„W roku 1938 ówczesny popularny wszędzie kpt. ż.w. Eustazy Borkowski nie miał słów zachwyty, że na przyjęciu urządzonym przez stocznię w Göteborgu spotkał polskiego kapitana, który miał przemówienie w języku szwedzkim. Był nim właśnie kpt. Gawęcki”⁷. Odznaczony został 12 czerwca 1939 r. w gmachu Komisarjatu Rządu w Gdyni Krzyżem Zasługi.

W sierpniu i na początku września 1939 r. rozpoczęło się wyprowadzanie polskich statków do sojusznicych i neutralnych portów – na wypadek wojny, dla ich uratowania przed zniszczeniem lub zajęciem przez Kriegsmarine. Kapitan Bogdan Gawęcki już 23 sierpnia dostał od armatora polecenie wyprowadzenia z Gdańska s/s „Katowice”, co też bezzwłocznie wykonał, podążając na redę Gdyni. Gdy o 17.15 odcumowywał od nabrzeża w Gdańsku, „załoga i statek byli żegnani nieprzyjaznymi okrzykami i tylko z trudem uniknięto prowokacji umożliwiającej zatrzymanie statku w porcie”⁸.

W momencie wybuchu wojny był na „Katowicach” w Gibraltarze. Przedostał się do Wielkiej Brytanii. W maju 1940 r. ewakuował z Calais 270 uciekinierów, m.in. żołnierzy belgijskich.



„Po intensywnych nalotach niemieckich na Calais sytuacja stała się dramatyczna. Kilka statków zostało zniszczonych, a jeden zatopiony w samym kanale wejściowym, co utrudniało opuszczenie portu. Nie można było jednak z tym zwlekać, «Katowice» otrzymały polecenie wzięcia maksymalnej ilości uchodźców i niezwłocznego wyjścia do Anglii.

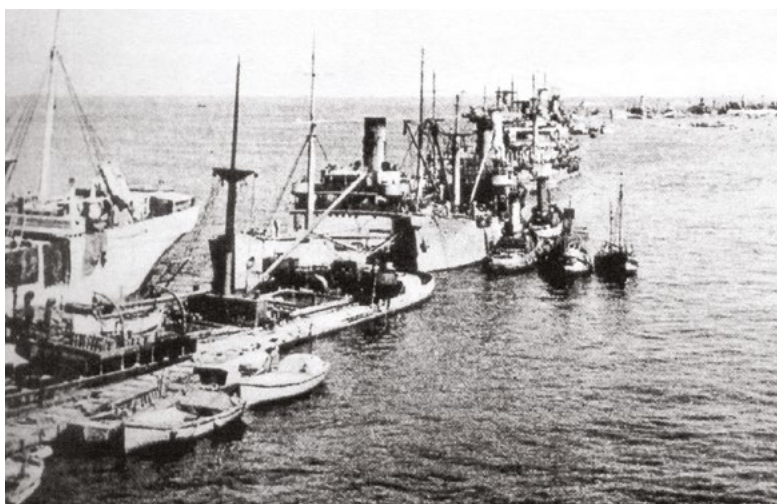
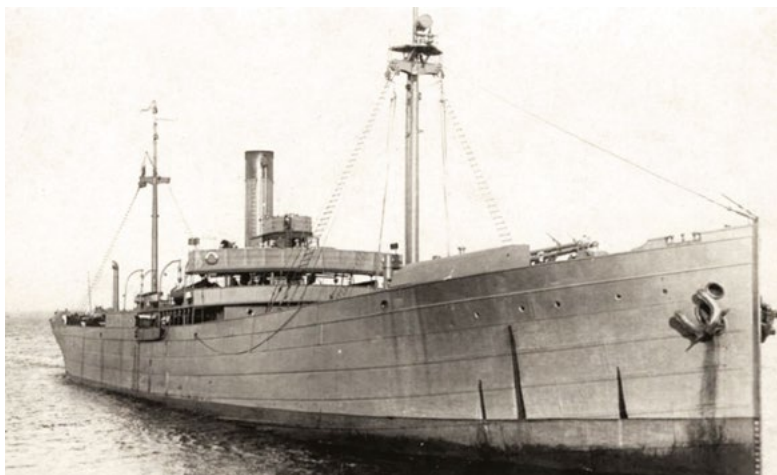
Drugi oficer z marynarzami zajęli się okrętowaniem pasażerów. Kobiety i dzieci rozlokowano w pomieszczeniach mieszkalnych, ale nie dla wszystkich starczyło miejsca. Umieszczono ich więc na pokładach, a nawet na zakrytych lukach. W pierwszym rzucie zabrano 270 osób. Jeszcze w ostatniej chwili, gdy «Katowice» zdejmowały cumy, na pokład przedostało się 17 osób. Mężczyźni sami wspinali się z nabrzeża na burtę. Kilka kobiet wciągnięto przez relingi. [...] Wyjście «Katowic» z Calais odbyło się szczęśliwie i po sześciu godzinach statek stanął na kotwiczowisku Downs u brzegów Anglii. Tu nastąpił nieoczekiwany drugi dramatyczny rozdział podróży, albowiem statek wraz z uciekinierami trzymano dwie doby na kotwicy. W ciągłej obawie przed niemieckimi samolotami rosło napięcie wśród pasażerów i załogi. Kucharz Eugeniusz Mazurek na okrągło gotował posiłki: nakarmienie ponad 300 osób w kuchni przewidzianej dla dwudziestu paru ludzi załogi wymagało ogromnego wysiłku. Drugiej doby na postoju, z 23 na 24 maja, niemieckie samoloty przedarły się nad Downs i zaczęły bombardować kotwiczące tu statki. Na «Katowicach» wybuchła panika wśród pasażerów, którą kapitan Gawęcki z wielkim trudem opanował. Do bezpośredniego trafienia «Katowic» na szczęście nie doszło, choć bomby padały bardzo blisko, a odłamki raziły miotający się na pokładzie tłum. Znowu szczęście: nikt nie doznał większych obrażeń. Dopiero 24 maja po zaokrętowaniu 29 dodatkowych pasażerów z ze zbombardowanego obok statku, ruszyły «Katowice» w dalszą drogę. Skierowano je bez eskorty do Southampton, dokąd przybyły bez przeszkód”⁹.



7 Ibidem, s. 26.

8 <http://muzhp.pl/en/e/23/wejcie-do-gdanska-pancernika-schleswigolstein-wywiad-z-prof-janem-kazimierzem-sawickim>.

9 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, s. 198-199, tekst za: Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, rozdz. *Na ratunek ginącym oddziałom*.



Fot. B. Huras, M. Twardowski, Księga statków polskich 1918-1945, t. 4, s. 263

„Modlin” (u dołu z lewej) jako element falochronu

wyżej:
„Modlin” – ex ORP
„Wilia”

W czasie kolejnych postojów w angielskich portach na „Katowicach” zamontowano betonowe osłony wokół mostku, sterówki i kabiny nawigacyjnej i podstawę dla karabinu maszynowego.

W lipcu 1940 r. Bogdan Gawęcki został kapitanem s/s „Modlin” i dowodził nim do 8 czerwca 1944 r., gdy statek, wycofany z eksploatacji jako technicznie niezdolny do szybkich konwojów, przeznaczony został do misji specjalnej podczas inwazji na Normandię: razem z kilkoma innymi statkami zatopiony jako element falochronu Mulberry B dla ochrony sztucznego portu Arromanches. 8 czerwca 1944 r. przy pomocy holowników został precyzyjnie ustawiony w wybranym miejscu. Maszyna statku już nie pracowała. Kpt. ż.w. Bogdan Gawęcki około godziny

14.05 rozkazał usunąć ogień z palenisk kotłowych, a po upewnieniu się, że wszyscy członkowie załogi i żołnierze znaleźli się w bezpiecznym miejscu – jedni w sterówce, inni pod platformą dział rufowego, powiadomił oficera Royal Navy, odpowiedzialnego za położenie statku w odpowiednim miejscu, że jest gotowy do zatopienia. Załoga, opuszczając „Modlin”, na gaflu pozostawiła polską flagę¹⁰.

Kpt. Gawęckiemu, czterokrotnie odznaczonemu Medalem Morskim, Prezydent RP Władysław Raczkiewicz przyznał we wrześniu 1946 r. Złoty Krzyż Zasługi „za ofiarną służbę na stanowisku kapitana statków Marynarki Handlowej i ochotnicze wykonanie specjalnego zadania w warunkach szczególnie niebezpiecznych”¹¹.

Kpt. Gawęcki był przez szereg lat członkiem Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. Gdy w połowie lipca 1945 r. rząd brytyjski i dotychczasowi sojusznicy wycofali uznanie dla Rządu Emigracyjnego, sankcjonując Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej, „odegrał najważniejszą rolę ze wszystkich pływających kapitanów Polskiej Marynarki Handlowej. Przez cały ten okres był członkiem zarządu naszego związku. Jeździł po statkach, które później przyjechały do UK, tłumacząc załogom zajęte stanowisko Walnego Zebrania. Na wszystkich konferencjach z Ministry of War Transport, Sea Transport, Emigration, GAL itd. reprezentował naszą stronę jako przewodniczący i biegłą znajomością języka angielskiego, swoim wiekiem i stanowiskiem podnosił ciężar gatunkowy naszej Organizacji¹²” – pisał kpt. Korodziejewski (abs. WN z 1931 r.).

Od 15 września 1945 r. kpt. Gawęcki służył w Polskiej Marynarce Wojennej w Anglii w stopniu ppor. mar. rezerwy w Komendzie Morskiej „Południe” jako Educational Vocational Officer. Zdemobilizowany w stopniu kapitana marynarki, pozostawał w Polskich Siłach Zbrojnych pod dowództwem brytyjskim do 21 czerwca 1947 r. Następnie otrzymał tytuł dożywotniego członka Stowarzyszenia Marynarki Wojennej i zapraszany

10 Daniel Duda, S/s „Modlin” – śmierć statku, „Nautologia” 2011, nr 148, s. 131.

11 Dokument w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1927

12 „Okólnik” 1969, nr 117, s. 26.

był na tak wyjątkowe wydarzenia jak cocktail party z okazji Święta Niepodległości 11 listopada w 1962 r. z udziałem zaproszonego admirała Józefa Unruga z małżonką, który przybył do Londynu z Francji.

Od 1950 r. pływał na statkach brytyjskich, w 1953 r. ukończył kurs radarowy w Southampton¹³, miał również uprawnienia pilota na Tamizie. Od 1956 r. pracował na statku „Baltic Express”, należącym do United Baltic Corporation.

Ożenił się w 1956 r. w Hamburgu z Francuzką. „Stała siedziba państwa Gawęckich znajduje się pod Paryżem. Obecnie jednak przebywają w Hamburgu, gdzie kol. Gawęcki nadzoruje z ramienia United Baltic Corporation budowę nowego statku tej linii m/s «Baltic Arrow»”¹⁴.

W 1960 r. napisał do „Okólnika”: „Odwiedziłem plażę inwazyjną w czerwcu 1944 r. w Arromanches. Nasz blockship «Modlin» (ex «Wilia») został wraz z innymi statkami rozebrany na złom przed dwu laty, pozostały tylko kesony. M. de Béranger, dyrektor Muzeum Pamiątkowego, bardzo się ucieszył, gdy mu powiedziałem nazwę jedyne polskiego blokshipu. Do Polaków zwracał się pisemnie o podanie nazwy, lecz bezskutecznie. Razem z żoną byłem honorowym gościem w muzeum, dlatego wstępu po 150 fr. od osoby nie zapłaciliśmy. Na ciekawym filmie o akcji inwazyjnej zobaczyłem także s/s «Modlin». Na prośbę dyrektora podpisałem

się z Złotej Księdze (Livre d`Or): «ex-commandant du blockship polonais Modlin»”¹⁵.

Kpt. ż.w. Bogdan Gawęcki zmarł w Tczewie 15 października 1967 r. podczas spędzania w Polsce urlopu. Pochowany został w rodzinnym grobowcu w Poznaniu. „Miejsce nagłej śmierci stryja jest swego rodzaju symbolicznym zamknięciem jego morskiej kariery. Udał się on tam, aby odwiedzić starszego przyjaciela p. Wojciecha Pawlaka, u którego mieszkał na stacji”¹⁶.

„W Kapitanie Gawęckim straciliśmy dobrego kolegę, wspaniałego przedstawiciela Polskiej Marynarki Handlowej i naprawdę wiernego Polaka. Niech mu polska ziemia, którą tak bardzo ukochał, lekka będzie”¹⁷ – napisał kpt. Bohdan Korodziejewski.



„Baltic Express”

Fot. Zbiory rodzinny

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973; „Okólnik” 1953, nr 67; „Nautologia” 2011, nr 148; dokumenty i korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG, <http://muzhp.pl/en/e/23/wejcie-do-gdanska-pancernika-schleswigholstein-wywiad-z-prof.-janem-kazimierzem-sawickim>.

13 „Okólnik” 1953, nr 67, s. 15.

14 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 20.

15 „Okólnik” 1960, nr 95, s. 21.

16 List do naszej redakcji od prof. Marka Gawęckiego, syna Zygmunta – lekarza i najstarszego z braci Gawęckich.

17 „Okólnik” 1969, nr 117, s. 26.