

Bolesław Jan Szozda

1908-1981



Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1930 r., starszy mechanik, uczestnik konwojów.

Urodził się 15 maja 1908 r. w Zamościu. W 1930 r. zdał egzaminy teoretyczne kończące naukę na Wydziale Mechanicznym Szkoły Morskiej w Tczewie. Abiturienti III kursu odbywali praktykę na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego¹. Przeszkolenie wojskowe zakończył w stopniu podporucznika piechoty rezerwy. W 1936 r. otrzymał dyplom mechanika II klasy².

W 1939 r. był III mechanikiem na „Piłsudskim” w jego pierwszym i ostatnim wojennym rejsie. Statek wyszedł jako transportowiec wojska pod dowództwem kpt. Mamerta Stankiewicza 25 listopada 1939 r. o godzinie 23.00, by dołączyć do „Sobieskiego” i do idącego do Australii konwoju. Był bez 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 załozdze udało się uratować. Zginął kapitan Mamert Stankiewicz.

W lutym 1940 r. Bolesław Szozda został II mechanikiem na „Morskiej Woli”, a maju we Francji zszedł ze statku z powodu malarii. W dniu kapitulacji Francji – 18 czerwca był na rekonwalescencji w Marsylii. Wiedział o tym starszy oficer Bogdan Korodziejewski (abs. WN z 1931 r.), czekający w tym samym porcie na swój statek: „Pracujący w Marsylii jako makler kolega ze Szkoły Morskiej Mieczysław Cedro powiadomił mnie, że w Séte, 180 km od Marsylii, stoi jeszcze «Wilno»”³. Wynajęli taksówkę – na czas udało się do-

trzeć na statek, który kpt. Kazimierz Lipski (abs. WN z 1925 r.) brawurowo wyprowadził z zamkniętego portu.

W październiku Bolesław Szozda został I mechanikiem na turbinowcu „Ile de Batz”, o kotłach opalanych ropą, którego kapitanem był Edward Gubała (abs. WN z 1927 r.). Statek chodził na Daleki Wschód w konwojach i bez, przez Atlantyk, na Cejlon i do Birmy.

Od czerwca do września 1942 r. Bolesław Szozda był I mechanikiem na „Batorym” (w zastępstwie), a od października 1942 r. do stycznia 1943 r. – II mechanikiem na „Sobieskim”.

W styczniu 1943 r. został zaangażowany na stanowisko kierownika technicznego Zakładów Remontu Statków Handlowych w Seacombe Ferry – Wallasey, naprzeciw Liverpoolu, które Edward Gubała założył pod koniec 1942 r. Nie miał jednak z początku szczęścia do mechanika. Dosłownie w ostatniej chwili, bo w niedzielę 31 stycznia, zjawił się i zameldował swoją gotowość do pracy na stanowisku kierownika technicznego nie kto inny, a sam inżynier Bolesław Szozda, z którym pływałem na turbinowcu «Ile de Batz». Uściskaliśmy się serdecznie, jako że znaliśmy się doskonale, i wiedziałem, że komu jak komu, ale jemu mogę w pełni zaufać. Ciężar spadł mi z serca”⁴.

Bolesław Szozda pracował tam do końca wojny, „reperując dziesiątki statków różnych bander i zatrudniając wyłącznie polskich inwalidów-fachowców”⁵.

W 1950 r. wyemigrował z żoną Anielą oraz dziećmi Barbarą i Andrzejem do Australii, gdzie z sukcesem zajął się budownictwem, stawiając bloki mieszkalne w Burwood i Kogarah oraz pensjonat w Neutral Bay. Zmarł 25 lipca 1981 r.⁶

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 Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973; „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 11; „Morze” 1930, nr 6.

1 „Morze” 1930, nr 6, s. 14.

2 „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 11, s. 16.

3 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 199.

4 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 353.

5 List Edwarda Gubały z dn. 3.04.1971 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 13.

6 <https://app.justis.com/case/szozda-v-szozda/overview/c5CZmWKdm4Wca>