

Paweł Traczewski

1903-1985

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1925 r., 17-letni żołnierz w wojnie z bolszewikami, kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich.



Urodził się i szczęśliwe dzieciństwo spędził w Odessie, w polskiej rodzinie osiadłej tam od dwóch pokoleń. Potem do Odessy zawitała wojna, po niej rewolucja.

„Zaczęły się formować polskie organizacje i my, chłopcy, również zorganizowaliśmy coś w rodzaju drużyny harcerskiej”¹.

W 1918 r. rodzina wyjechała do Polski. „Warszawa, mimo niedostatków i biedy wojennej, robiła wrażenie zachodnioeuropejskiego miasta”². Wciąż trwała wojna. W 1919 r. starszy brat był już w wojsku, więc pewnego dnia, zamiast do szkoły, nie mówiąc nic w domu, Paweł Traczewski poszedł do punktu poborowego. Nie pokazując dokumentów, skłamał, że ma 17 lat – został przyjęty i przydzielony do 201. Ochotniczego Pułku Piechoty.

W czasie jednej z walk ranny w nogę, dostał się do sowieckiej niewoli, gdzie zakaził się dyfterytem. Leżąc w szpitalu, czytał rosyjskie gazety o rychłym zajęciu Warszawy. A potem nagła zmiana frontu – dowiedział

się o ewakuacji, o tym, że zostanie razem z innymi rannymi wsadzony do pociągu i wywieziony do Rosji. Był jedynym rannym czekającym na Polaków. Razem z dziesiątkami innych został przewieziony do pałacu Branickich w Białymstoku (w którym jeszcze kilka dni wcześniej miał siedzibę Polrewkom – grupa polskich zdrajców z Julianem Marchlewskim na czele, czekająca na upadek Warszawy). Założono mu porządny opatrunek, który uratował nogę przed amputacją, ale w szpitalach Paweł Traczewski spędził kilka miesięcy.

W roku 1922 zdał egzamin do Szkoły Morskiej i z kolegą Stanisławem Wojciechowskim, przyszłym mechanikiem, pojechał do Gdyni, by zobaczyć morze. Kilka dni później został zaokrętowany na „Lwów” i popłynął w pierwszy trzymiesięczny rejs ćwiczebny.

„Nasz pierwszy oficer, chudy, wysoki, nerwowy, Maciejewicz, był energiczny i krzykliwy, jak przystało na pierwszego oficera. Wszędzie go było pełno. Otaczała go aureola bohaterstwa, gdyż w czasie wojny wy dostał się z zatopionej rosyjskiej łodzi podwodnej”³.

„Zrozumiałem wiele lat po ukończeniu szkoły, że tacy ludzie jak Ledóchowski, Kański, Garnuszewski, Ancuta, Roiński i inni dali nam podstawy wykształcenia w fachu wówczas jeszcze w kraju nieznanym. [...] Pamiętam i używam zasadniczych formuł nawigacyjnych wyuczonych wówczas w szkole. Nigdy mnie nie zawiodą, gdy inne nowoczesne sposoby (przyrządy elektroniczne) niejednokrotnie dają błędne wyniki”⁴.

Ale zanim to dobrze zrozumiał, razem z grupką uczniów zdezerterował ze statku w Brazylii (uciekinierów było 10, z czego pięciu dostarczyła na statek policja jeszcze w porcie⁵). Unikając zatrzymania, pojechał pociągiem do Saõ Paulo, pod adresy

Uczniowie z „Lwowa” w Rio de Janeiro



1 Paul Travis (Paweł Traczewski), maszynopis biogramu w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2280, s. 3.

2 Ibidem.

3 Ibidem, s. 31.

4 Ibidem, s. 33.

wskazane przez poznanych emigrantów. Zamienił w ten sposób szkolną naukę i praktykę na rąbanie drzewa w półtropikalnej dżungli, a gotówki nie otrzymywał, bo zawsze za mało urąbał. Pracy na statkach nie było, głodni, brudni i zmęczeni spali w parkach. Po pół roku takiego żywota kilku z nich wróciło do Polski, listy od rodziny też zrobiły swoje.

„W kraju, po upokarzających rozmowach z władzami Szkoły Morskiej (na co w pełni zasłużyłem), zostałem przyjęty z powrotem, straciwszy cały rok”⁶.

W 1926 r. opuścił szkołę bez zdawania egzaminu praktycznego i bez dyplomu. Pojechał do Francji na wożące emigrantów parowce pasażerskie Charges Réunion (z którą to firmą Polska podpisała umowę na praktyki morskie).

W 1928 r. wrócił do kraju, zdał w Tczewie egzamin praktyczny – i to bardzo dobrze. Z dyplomem został przyjęty do Żegluga Polskiej i zaokrętowany na s/s „Poznań” jako II oficer. „To, zdawałoby się, ciężkie, brudne, beznadziejne życie na «Poznaniu» przez 21 miesięcy miało kompletną kompensację w stosunkach między oficerami a załogą. Był to typowy przykład, że mały, brudny tramp w trudnych podróżach może być «A happy ship» [...]”⁷.

Kapitanem był Stanisław Łabęcki z rosyjskiej floty (pierwszy kapitan prowizorycznego jeszcze portu Gdyni), starszym oficerem Kazimierz Nowak (abs. WN z 1924 r.), III – Stanisław Kapica (abs. WN z 1924 r.)

W 1930 r. został drugim oficerem na s/s „Niemen” – statku dwukrotnie większym od „Poznania”, chodzącym w rejsy na Morze Śródziemne. W 1931 r. był II oficerem na „Niemnie”, w rejsie do Ameryki Południowej – a załogę oczekiwał chrzest równikowy, drugi w historii polskiej bandery (po szkolnym żaglowcu „Lwów”)⁸. Kapitanem był Leon Rusiecki (abs. WN z 1923 r.). Po powrocie Paweł Traczewski awansował na I oficera.

O tym, że w 1934 r., mając 31 lat, został mianowany kapitanem „Cieszyna”, poinform-



ował go kolega Zygmunt Cedro (abs. WN z 1924 r.), który przestał pływać i od szeregu lat zajmował kierownicze stanowisko w Żegludze Polskiej. Formalnie dyplom kapitana żegluga wielkiej otrzymał na początku 1935 r.⁹

Potem objął dowództwo „Helu”. Od 1936 r. był kapitanem na s/s „Wisła”, na linii lewentyńskiej. „Miałem doskonałą załogę”

Kpt. Traczewski
z załogą na „Wisła”



5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 82.

6 Paweł Traczewski, *Francja, [w:] Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 460.

7 Paul Travis, *maszynopis biogramu...*, s. 116.

8 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 139.

9 „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59.

10 Paweł Traczewski, op. cit., s.174.

– pisał. „Starszymi oficerami byli Niczko, Smoleniec i inni, st. mechanikiem Dumania, z którymi żyłem i pracowałem w doskonałych stosunkach”¹⁰.

Mijało lato i zbliżał się sierpień 1939 r. „Wisła” zawinęła do Gdańska 16 sierpnia z ładunkiem prawie 5000 ton rudy żelaza. Wyładunek odbywał się bardzo wolno, co niepokoiło załogę. Kapitan Paweł Traczewski 24 sierpnia w południe dostał telefonicznie z centrali Żegluga Polskiej nakaz natychmiastowego opuszczenia gdańskiego portu. Przerwał wyładunek i przygotował statek do wyjścia w morze. Ale władze gdańskiego portu nie dały pilota. Wedle obowiązujących przepisów żaden statek nie mógł opuścić portu bez pilota. Nieocenioną wówczas rolę odegrał kpt. ż.w. Stanisław Kubin, absolwent Wydziału Nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie, który jako pilot portu gdańskiego mógł wyprowadzić „Wisłę” na gdyńską redę¹¹.

27 sierpnia, około godz. 22, kapitan otrzymał polecenie z Departamentu Morskiego, by natychmiast wyszedł do najbliższego szwedzkiego portu – odcumowano „Wisłę” w kilkanaście minut i statek wyszedł z zaciemnionego portu do Göteborga. „Brakowało kilku ludzi z załogi, lecz nie mogliśmy na nich czekać”¹². Ze Szwecji przedostał się do Bergen, a stamtąd, samotnie, do Wielkiej Brytanii i zakotwiczył w zatoce Firth of Forth. „To samotne, odważne przejście, już po wybuchu wojny, przysporzyło «Wisłę» i kapitanowi Traczewskiemu sporo sławy”¹³.

Statek zaczął pływać w konwojach do Gibraltaru. Wiosną 1940 r., gdy francuski konwój z „Wisłą” mijał Gibraltar, kapitan dyskretnie opuścił nocą swoje miejsce i zakotwiczył na redzie twierdzy, tłumacząc to kłopotami z maszyną. Wtedy radio podało, że marszałek Pétain poprosił Niemców o zawieszenie broni. Nie przeszkodziło to Anglikom z Gibraltaru wysłać statek do francuskiego portu – bo ma francuski ładunek.

Wtedy starszy mechanik Władysław Ziolo (abs. WM z 1926 r.) powiadomił oficjalnie (choć niezgodnie z prawdą), że „kondensator cieknie groźnie i jeden kocioł musi być wygaszony”¹⁴. Konwój wyszedł bez „Wisły”, która zawinęła do Falmouth¹⁵, unikając losu statków internowanych.

Od następnego miesiąca zaczął się dla „Wisły” heroiczny okres, a jej „wojenna sława narodziła się nie tylko na skutek 36-krotnego, szczęśliwego przebycia Atlantyku w 18 okrężnych podróżach, odbytych w latach najzacieklejszych zmaganiań na tym decydującym o losach wojny szlaku. [...] Pierwsza akcja, która rozślawiła «Wisłę» i całą PMH w Kanadzie, wydarzyła się 26 marca 1941 r.¹⁶ w drodze z Nowego Jorku do Halifaxu”¹⁷ – gdy statek natknął się na objęty pożarem kanadyjski patrolowiec „Otter”. Pogoda była sztormowa, z silnym wiatrem, wysoką falą i temperaturą wody bliską zeru. Najpierw udało się podejść do szalupy, z której wydobyto wszystkich ośmiu rozbitków z kapitanem, a potem na tratwę kilku marynarzy „Wisły” opuściło się na linach, by zdrtwiałych ludzi obwiązać linami i wyciągnąć na burtę¹⁸. Na redzie w Halifaxie zdano 18 rozbitków oraz ciała pięciu zmarłych z zimna.

Do listopada 1942 r. kpt. Traczewski zrobił na „Wisłę” 11 podróży okrężnych do Ameryki, czyli 22 w mniej lub więcej szczęśliwych konwojach.

W roku 1942, czasie pierwszego od trzech lat urlopu zdecydował, że pozostanie w USA. „Matka moja zmarła niedawno w Polsce, mój dług patriotyczny dla mego kraju spłaciłem krwawo w 1920 r. Wojnę obecną tylko Ameryka mogła rozstrzygnąć i bardziej, niż inny kraj aliancki, potrzebowała ludzi do dokonania tego”¹⁹.

Zaczął służbę w US Navy, chętnie przyjęty ze względu na duże doświadczenie w konwojach. W 1945 r., jako I oficer statku wożącego materiał wojenny, popłynął do Humboldt Bay na Nowej Gwinei, gdzie była

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

12 Paul Travis, op. cit., s. 184.

13 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 156.

14 Ibidem.

15 Ibidem, s. 160-161.

16 W książce J. Micińskiego błędnie został wydrukowany rok 1943.

17 Jerzy Miciński, op. cit. s. 163.

18 Ibidem, s. 163-164.

19 Paul Travis, op.cit., s. 251.

wielka baza przygotowująca statki do inwazji na wyspy Pacyfiku. Szedł w konwoju 35 statków na Filipiny, atakowany przez „kamikaze” (samobójcze bombardowanie) oraz „kaiten” (samobójcze torpedy).

Po wojnie zmienił nazwisko na Paul Travis, pływał na tankowcach, wykonał m.in. 73 rejsy na trasie: Zatoka Perska – Japonia.

W 1964 r. ożenił się z Japonką Hatsune, zamieszkała w Kalifornii. W 1970 r. przeszedł na emeryturę. „Paul Travis sprzedał swoje domy w Kalifornii. Miał dosyć tamtejszego bandytyzmu i przeniósł się na Hawaje²⁰ – napisał w 1974 r. do Tczewiaków Stanisław Wojciechowski. Tam napisał obszernie, bardzo ciekawe i szczere wspomnienia, które pod koniec lat 70. ub. w. przesłał do Wydawnictwa Morskiego, ale nie doczekały się wydania.

Przysyłał pozdrowienia dla kolegów-Tczewiaków, ale na światowy zjazd absolwentów w roku 1980 nie przyjechał. Zmarł w 1985 r., został pochowany na miejscowym cmentarzu.

„To był dobry Kolega i dobry Marynarz²¹ – napisał Adam Fiedorowicz (abs. WN z 1923 r.).



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Paul Travis (Paweł Traczewski), maszynopis biogramu w zbiorach Sali Tradycji UMG; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59; <http://muzhp.pl/en/e/23/wejcie-do-gdanska-pancernika-schleswigolstein-wywiad-z-janem-kazimierzem-sawickim>.



20 List Stanisława Wojciechowskiego z 19.08.1974 (w zbiorach Sali Tradycji UMG).

21 „Okólnik” 1984, nr 149, s. 46.