

Jutro będziemy w Gdyni...

„Czwartek dnia 24/8 był dniem, w którym dzieliło nas od Gdyni zaledwie 90 mil. Spodziewałem się, że już w piątek wieczorem będę gościem u «siostrzyczek». Tymczasem oddaliśmy się naszej pracy zawodowej, nie zważając na piękną pogodę. Szliśmy średnią szybkością, gnani półwiatrem i byliśmy zupełnie pewni, że wkrótce ujrzymy brzegi naszej Gdyni. Zagłębialiśmy się wśród [...] logarytmów i zapomnieliśmy o całym świecie”¹.

Nagle wszystkich poderwał alarm do związania żagli. Zmiana kursu i gorączkowe rozmowy:

„Jedziemy do Szwecji? [...]”

– Jakaś depesza...

– Rozkaz ze Szkoły...

– Nie – z ministerstwa...”² – wspominał w roku 1940 Stanisław Gutt na łamach uczniowskiego pisma „Znów Razem”, wydawanego w reaktywowanej Szkole Morskiej w Southampton.

Sierpień 1939

Pod koniec sierpnia 1939 r. „w szkole panowało już wielkie zamieszanie. Duża część personelu była już zmobilizowana lub miała nakazy mobilizacyjne. Pakowano doku-

menty, drogi sprzęt naukowy, likwidowano kancelarie. Pomimo tego 25 sierpnia 1939 r. dyrektor Szkoły kpt. ż.w. Stanisław Kosko w skromnej uroczystości w swoim gabinecie wręczył zaledwie kilku uczniom dyplomy ukończenia PSM. Z mojego rocznika byłem tylko ja i mój kolega R. Rekść. Reszta dyplomowanych to kilku kolegów z roku 1934, którzy jeden rok repetowali, i dwóch eksternistów. Atmosfera była przygnębiająca, gratulacje zamieniły się w obecności kilku wykładowców – Ledóchowskiego, Maresza, Kossakowskiego, Komockiego i Maciejewicza – w życzenia przeżycia, przetrwania i zobaczenia się jeszcze raz. Jak wiemy z historii Szkoły Morskiej – tak się nie stało”³ – napisał Bolesław Górski (abs. WM z 1939).

Ściągnięta pilnie z urlopu 30 sierpnia sekretarka Olga Kwaśniecka wspominała: „Internat stał prawie pusty. Uczniowie oczekujący na przydział praktyki na statkach (średnie roczniki), a przebywający dotąd w Szkole, zostali zarządzeniem Dyrektora zwolnieni na urlop do domów. Inni byli na wakacjach już od lipca. [...] Nieliczni uczniowie kręcili się jeszcze po terenie Szkoły, próbując dostać się do wojska. Żartowali i śmiali się, jak to młodzi, lecz wkrótce i oni się ulotnili. Pamiętam jednego z nich, który najwięcej dowcipkował, nazywał się Ryszard Rekść, jak dowiedziałam się później, poległ on w obronie Gdyni [...]”⁴.

W tym czasie uczniowie Wydziału Transportu i Administracji Morskiej byli w rejsie ćwiczebnym na nowiutkim transatlantyku m/s „Chrobry” do Ameryki Południowej. Niemal wszystkich uczniów Wydziału Nawigacyjnego zaokrętował dyrektor Kosko na „Dar Pomorza”, a uczniów Wydziału Mechanicznego odesłano do domów, z wyjątkiem kilku praktykantów rozproszonych na różnych polskich statkach. Starannie ukryte zostały znaczki absolwenckie.



Mobilizacja

Do służby w jednostkach Marynarki Wojennej RP na Wybrzeżu zmobilizowany został dyrektor PSM kpt. ż.w. Stanisław Kosko oraz 29 nawigatorów i mechaników.

Absolwenci Wydziału Nawigacyjnego z 1924 r.: Tadeusz Cieślak, Jan August Gottschalk, Waclaw Zagrodzki; z roku 1925: Kazimierz Lipski; z roku 1926: Stanisław Kubin i Jerzy Pocełujew, z roku 1927: Mikołaj Domaradzki, Stanisław Rowiński i Michał Niczko; z roku 1928: Tadeusz Cybulski, Andrzej Goebel, Stanisław Jaworski; z roku 1930: Henryk Borakowski, Tadeusz Jasicki, Kazimierz Szczypiorski; z roku 1933: Bolesław Kucharski.

Absolwenci Wydziału Mechanicznego z roku 1923: Władysław Milewski; z roku 1924: Walerian Grzybowski; z roku 1925: Tadeusz Dąbkowski; z roku 1926: Michał Kisielewski, Roland Liedtke, Albin Serbinowicz; z roku 1930: Wiktor Zwaliński.

Do Flotylli Rzeczej zostali zmobilizowani: Bolesław Hagmajer – absolwent Wydziału Nawigacyjnego z roku 1924, Stanisław Fidosz z roku 1930 i Bohdan Korsak z roku 1939.

Z Wydziału Mechanicznego: Stanisław Gwiazda i Zygmunt Wojciechowski – absolwenci z roku 1930.

Nie brakowało też absolwentów w szeregach Lądowej Obrony Wybrzeża, m.in. Janusza Garbowieckiego, Zygmunta Kota, Jana Kazimierza Kuczyńskiego, Kazimierza Szczypiorskiego, Stefana Wernera, Jana Banuchy, Ryszarda Rekścia, Jerzego Perzanowskiego i wielu, wielu innych.

Szpital polowy w Szkole Morskiej

W budynku Państwowej Szkoły Morskiej zorganizowano 24 sierpnia 1939 r. 500-lóżkowy polowy Szpital Morski nr 2, jako szpital odwodowy Szpitala św. Wincentego à Paulo⁵. Obowiązki komendanta objął kpt. dr Augustyn Dolatkowski (z Marynarki Wojennej).

Dyrektor PSM kpt. ż.w. Stanisław Kosko oddał do dyspozycji wojska personel administracyjny i kuchenny. Zgłosili się lekarze oraz pielęgniarki i harcerki-sanitariuszki. W budynku obok zorganizowano izbę przyjęć. Szefem

administracyjnym został st. bosman Wodiczko, siostrą przełożoną pielęgniarka dyplomowana Irena Janina Śmiałkowska z wojskowego Szpitala Morskiego na Oksywiu.

Pusty wcześniej „internat zaczął się wypełniać, zwożono rannych, w szpitalu już nie było miejsc, zaś front zbliżał się z każdym dniem”⁶.

Śmierć dyrektora

Dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej kpt. ż.w. Stanisław Kosko 25 sierpnia powołany został do czynnej służby i będąc porucznikiem rezerwy Marynarki Wojennej, objął dowództwo na przybrzeżnym statku pasażerskim „Gdynia”. 31 sierpnia, ze względu na zajmowane przez niego stanowisko w szkole oraz ważne dla państwa niezwykle wysokie kwalifikacje, został zwolniony ze służby wojskowej. Odmówił jednak zejścia z posterunku.

„Będąc już w wojsku, nie przestawał troszczyć się o Szkołę i młodzież, w dalszym ciągu czuł się za wszystko odpowiedzialnym”⁷ – pisała Olga Kwaśniecka.

„Drugiego września z rana dowiedzieliśmy się, że ranny został nasz Dyrektor. [...] Maciejewicz natychmiast udał się do Szpitala [...], który był już przepełniony. [...] Odtąd codziennie oczekiwaliśmy wiadomości o stanie zdrowia Dyrektora, a Maciejewicz odwiedzając go, naradzał się w dalszych sprawach. W Szkole porządkowało się dokumenty, spisywano inwentarz, coś przecież trzeba było robić”⁸.

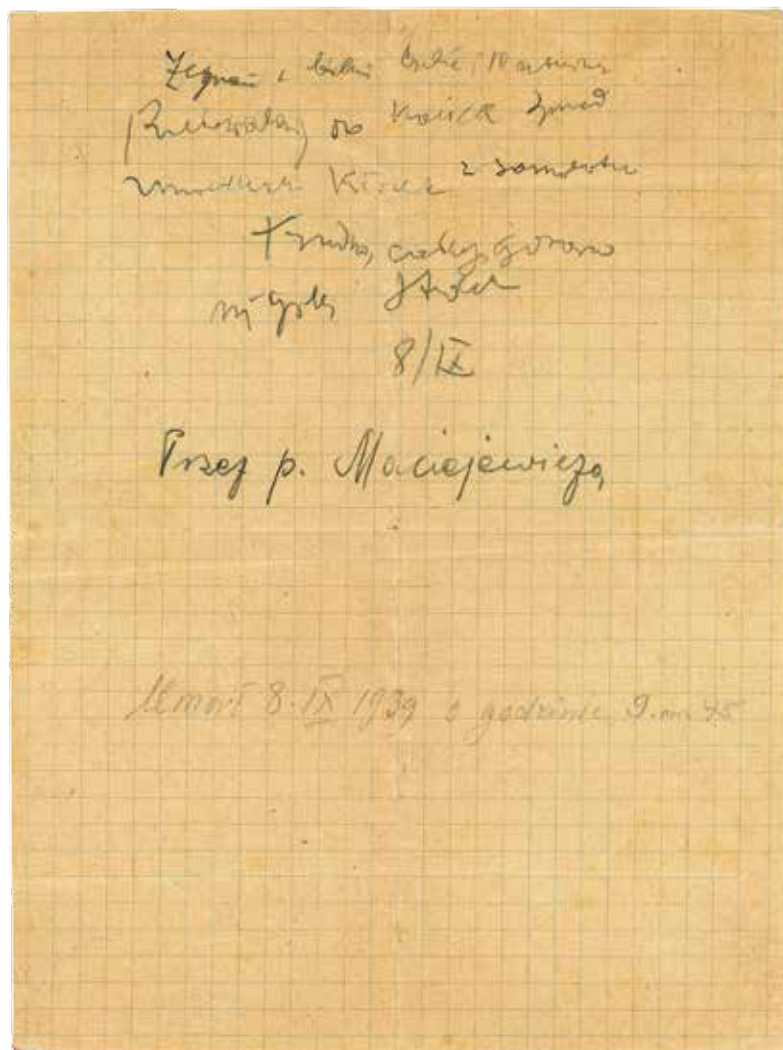
„Gdynia” została zbombardowana 2 września – gdy tonęła, pomiędzy pływających ludzi niemieccy lotnicy rzucili bomby. Śmiertelnie poranionego kpt. Koskę zabrał na kuter Andrzej Goebel (abs. WN z 1928). 4 września przyjęty do Szpitala św. Wincentego à Paulo w Gdyni i operowany, dyrektor zmarł 8 września.

Olga Kwaśniecka: „Nie pamiętam już dziś, kto przyniósł wiadomość o śmierci Dyrektora. Kpt. Maciejewicz wezwał wszystkich do sekretariatu, aby oficjalnie w formie urzędowego raportu ten smutny fakt oznajmić. Trudno określić wrażenie, jakie ogarnęło zebranych, chyba było coś w rodzaju przerażenia i pustki zarazem. Potem rozeszliśmy się

w milczeniu, a każdy z pewnością pomyślał, że tak się stać nie musiało. Stary woźny Roppel głośno płakał na korytarzu. Tego dnia już do końca nie rozmawialiśmy, każdy siedział u siebie, właściwie teraz dopiero poczuliśmy, że coś się urwało i jesteśmy bezradni.

Pierwszy przełamał się Maciejewicz, który odtąd miał sam decydować o wszystkim. Trzeba było pozałatwiać formalności, by jakoś godnie, w miarę jak to było możliwe, wykonać ten ostatni i przykry dla wszystkich obowiązek.

Trudności, jakie wynikały na skutek panującego już w mieście niepokoju, nie pozwalały na urządzenie uroczystego obrzędu. Działania wojenne toczyły się w pobliżu Witomina, a podobno w przeddzień właśnie zabity został grabarz, więc niezbędne czynności musiały być wykonane we własnym



zakresie. Pociski rozrywały się tuż niedaleko, tak że ziemia się trzęsła, lecz jakoś nikt wtedy o niebezpieczeństwie nie myślał, było nam tylko przykro, że ta smutna uroczystość nie mogła się odbyć w sposób należyty, na jaki Dyrektor z pewnością sobie zasłużył⁹.

Sekretarz Państwowej Szkoły Morskiej Włodzimierz Wnuk tak ten moment opisał: „Garstka profesorów, uczniów i urzędników Szkoły Morskiej udała się na Cmentarz Witomiński, by odprowadzić na wieczny spoczynek swojego dyrektora. Na trumnie położyliśmy czapkę dyrektora ze złotymi emblematami. Kapelan szkolny odprawił modły i poświęcił trumnę. Gromada nasza uklękła zatopiona w modlitwie; uczniowie z wolna rzucali w grób grudy ziemi, zasypując trumnę. Ileż to razy śpiewało się ze wszystkich młodzieńczych sił: *Morze, nasze morze, wiecznie ciebie będziem strzec...* Wtedy na witomińskim wzgórzu łączyły się te słowa z gorącymi, krwawymi łzami¹⁰.



Pożegnalny list kpt. ż.w. Stanisława Koski do żony

Koszary dla niemieckich żołnierzy

Piękny gmach Państwowej Szkoły Morskiej Niemcy zajęli na koszary dla żołnierzy Kriegsmarine i Steuermannschule (szkoła sterników morskich), na frontonie w miejscu polskiego orła umieścili orła III Rzeszy ze swastyką, a nazwę ulicy Morskiej zmienili na Albert Forster Strasse – na cześć zbrodniczego namiestnika Okręgu Rzeszy Gdańsk – Prusy Zachodnie.



„Dar Pomorza”

W ostatni – jak się wkrótce okazało – ostatni przed wojną rejs ćwiczebny po Bałtyku statek szkolny „Dar Pomorza” wyruszył z Gdyni 18 sierpnia 1939 r. Na pokładzie byli uczniowie wszystkich kursów Wydziału Nawigacyjnego, kandydaci na Wydział Nawigacyjny, jungowie dwuletniego kursu jungów oraz kandydaci na kurs jungów – w sumie 164 osoby.

Powracający do Gdyni żaglowiec został zawrócony – komendant „Daru Pomorza” otrzymał radiową drogą rozkaz: KONSTANTY. ZAWIŃ DO NAJBLIŻSZEGO PORTU SZWEDZKIEGO. CZEKAJ NA SYGNAŁ¹¹.

Wspominał ówczesny uczeń Bolesław Pogorzelski: „Większość z nas była przekonana, że sprawy się wkrótce wyjaśnią i zdążymy wrócić do Gdyni na dzień rozpoczęcia wrześniowego urlopu, do którego zostały jeszcze cztery dni. [...] Nadszedł dzień 1 września i dowiedzieliśmy się przez radio, że Niemcy przekroczyli polską granicę i wypowiedzieli nam wojnę. Jednocześnie nadeszło polecenie na przeprowadzenie «Daru Pomorza» do Sztokholmu, odległego o kilka mil morskich na północ od Oxelösundu”¹². Tam „przygotowywaliśmy statek na długi postój. Zdjęto wszystkie żagle i takielunek masztowy starannie konserwowaliśmy smarami. W połowie miesiąca kilku rezerwistów skorzystało z ostatniego lotu ze Sztokholmu do Polski pasażerskim samolotem LOT-u, ale o dalszym transporcie nie było mowy.

21 września kpt. Kowalski zawiadomił nas, że szwedzkie władze pozwoliły nam na przejazd kolejką do Göteborga, portu w południowej Szwecji, gdzie stało pięć polskich statków handlowych o niekomplet-

nych z powodu dezercji załogach. Były to dobrze już wysłużone, o niewielkim tonażu kargowce: s/s «Wilno», s/s «Kromań», s/s «Chorzów», s/s «Narocz» i s/s «Robur IV». [...] W Göteborgu rozdzielono nas na grupy, każda na jeden z pięciu statków. Mnie przypadł s/s «Wilno», gdzie przywitał nas kpt. Lipski. Zabrał od nas książeczki żeglarskie, aby wpisać datę zaokrętowania w charakterze praktykantów pokładowych. A więc traktowani byliśmy jak prawdziwi marynarze, a nie pasażerowie darmozjady...”¹³.





Kpt. ż.w. Konstanty Kowalski

Kpt. Konstanty Kowalski: „«Dar» zostawiłem w Stockholmie pod opieką bosmana, przedtem zdjąłem reje, olinowania, żagle i dobrze zacumowałem. Mam nadzieję, że jemu nic nie stanie się i nic na nim nie zepsuje się, że na przyszły rok, jak dobrze pójdzie, odbierzemy go razem i przyjedziemy do Gdyni. Oprócz bosmana zostawiłem cieślę, żaglomistrza i dwóch motorzystów, by go opalali i pielęgowali. Jak jest bosman, to można być spokojnym. [...] Załogę «Daru» rozdzieliłem następująco: I oficer Borchardt poszedł na I oficera m/s «Piłsudski», jako spokojny, zrównoważony człowiek do niespokojnej załogi. II oficer Abramowski pojechał z polecenia pana Kollata do Dunkierki na statki rybackie. III oficer Chojnacki został II oficerem na s/s «Narocz», który z Gdyni wyszedł z jednym tylko oficerem. Doktor Korabiewicz wyjechał na m/s «Piłsudski», ponieważ tamten doktor zbuntował się i odmówił wykonywania swoich obowiązków. [...] Szmidt [Schmidt] jako bezrobotny na s/s «Kościszko». Lipkowski Henryk, kierownik nauk – jako II oficer na s/s «Lwów». Ciężko jest z uczniami. Tak się boję ich dawać na statki, ale co robić. Pałą się strasznie do wojska, ale kmdr Stoklasa nikogo nie chce brać. Staram się umieścić ich na lepsze statki. W ogóle uczniowie sprawowali się bardzo

dobrze, karni, posłuszni, robili wszystko, co im kazałem. Co dalej będzie z nimi, trudno przewidzieć, ale boję się bardzo, by z ludzi ideowych nie porobili się materialistami, pracującymi dla zarobku, by nie przyłączyli się do żądań załóg, chcących robić interesa – ponieważ nie biorą ich do wojska. [...] Atmosfera jest ciężka, ale nie straszna. Muszą zrozumieć, że to nie jest Gdynia, że jest wojna – ale to muszą zrozumieć nie tylko marynarze i oficerowie.

Mnie do wojska na razie nie przyjęli, oświadczyli mnie, że mam zostać w Handlowej Marynarce. Pan Dyrektor też tak pisze, a więc krótko: rozkaz. Chciałbym tylko pływać. Na jakimś większym statku, wtedy ściągnąłbym do siebie jak największą ilość uczniów. Szczególnie tych najmłodszych, tych wprost straszno wypuszczać z opieki”¹⁴.

M/s „Chrobry”



Fot. zbiory NAC

Pierwszy rocznik Wydziału Transportu i Administracji Morskiej PSM (utworzonego w 1938 r.) udał się latem w podróż szkoleniową do Ameryki Południowej; nowy transatlantyk m/s „Chrobry”, pod dowództwem kpt. ż.w. Edwarda Pacewicza, 29 lipca 1939 r. wyszedł w dziewiczy rejs, z którego miał powrócić do Gdyni 15 września.

Kierownikiem praktyk na statku był Bogusław Żórawski (abs. WN z 1922) – organizator i kierownik Wydziału, a pomagał mu oficer praktyk i wykładowca języków obcych Bronisław Warzecha. Jedną trzecią kandydatów przydzielono do dyspozycji intendenta, jedną trzecią – III oficera Józefa Dąbkowskiego (abs. WN z 1932), resztą dyrygował bosman.

Wybuch wojny zastał „Chrobrego” w Brazylii, w październiku statek dotarł do Anglii, a tam, przystosowany do transportu woj-

ska, w grudniu 1939 r., pod dowództwem kpt. ż.w. Zygmunta Deyczakowskiego (abs. WN z 1929), „wyszedł w pierwszy konwój transatlantycki, do Halifaxu. W kwietniu 1940 wziął udział w kampanii norweskiej, a 14.05.1940 przybył pod Harstad po oddziały Gwardii Irlandzkiej. W nocy trafiony bombą przez niemiecki samolot, stanął w płomieniach. Świadkowie podkreślali odwagę dowódcy niszczyciela «Wolverine», który dobił do burty płonącego «Chrobrego» i przyjął na pokład większość żołnierzy. Udało się uratować prawie 700 gwardzistów i prawie całą załogę; zginęli żołnierze, których wybuch bomby odciął od klatki schodowej oraz 12 członków załogi¹⁵.

Szkoła Morska na uchodźstwie

Na terenie Wielkiej Brytanii znalazły się w jednym niemal czasie dwie grupy uczniów – z „Daru Pomorza” i z „Chrobrego”.

„W połowie grudnia 1939 r. odbyło się spotkanie wszystkich grup uczniów, a więc «grupy szwedzkiej», grupy z m/s «Chrobry», luźnych grup z różnych statków oraz z s/s «Chorzów». Spotkaniu temu patronował przedstawiciel Polskiego Komitetu Transportowego T. Geppert¹⁶.

S/s „Kościszko”, który jako jeden z ostatnich polskich statków dotarł do Wielkiej Brytanii i stał na beczkach w Devonport, przejęła Polska Marynarka Wojenna – 10 listopada 1939 r. podniesiono na nim banderę wojenną i przemianowano na ORP „Gdynia” (pierwszym dowódcą był kmdr por. Włodzimierz Kodrębski, następnie kmdr por. Karol Trzasko-Durski). Do 1941 r. służył jako okręt-baza szkolnictwa marynarki wojennej – umieszczono tam m.in. polską Szkołę Podchorążych MW i niektóre kursy specjalistów morskich Marynarki Wojennej. Była też na nim zaokrętowana grupa uczniów PSM.

Początki PSM w Wielkiej Brytanii

Tym, który pierwszy nakreślił główne zarysy organizacji polskiej Szkoły Morskiej w Anglii, doprowadził do jej powstania i dbał o jej rozwój, był komendant „Daru Pomorza” kpt. Konstanty Kowalski. Pisał: „Roz-

mawiałem z panem Kollatem w sprawie następującej: stworzyć na terenie Anglii coś w rodzaju szkoły morskiej z tem, że uczniów będzie się doksztalać na sposób angielski. Wybrałem ten program dlatego, że można dostać podręczniki, programy i stworzyć komisje. [...] W ten sposób uratowano by od wykołajenia się naszych chłopców i dano by im możliwość dalszej egzystencji. [...] Smutno mnie czasem samemu bardzo, nie mam swoich ludzi, tutaj wszystko interesa i bisnesy. Pocieszam się fotografią «Daru»¹⁷.



Powołany na stanowisko inspektora załogowego PMH (por. ż.w. Stanisław Bendorff był jego zastępcą), w październiku 1939 r. przygotował, współpracując z Bogusławem Żórawskim oraz Bronisławem Warzechą, projekt zorganizowania szkoły morskiej na terenie Anglii, doprecyzowany 7 grudnia.

Ponieważ, jak ustalono, na terenie Anglii znajdowało się 114 uczniów Wydziału Nawigacyjnego, w pierwszej kolejności postanowiono kierować na kurs uzupełniający uczniów najstarszego rocznika, którzy edukację zaczęli przed wojną i zdobyli już praktykę konieczną do wykonywania obowiązków asystentów pokładowych. W następnej kolejności – młodsze roczniki, które najpierw zamierzano skierować na praktyki na statkach polskich i angielskich.

Jednak zanim uruchomiono kursy, liczba kandydatów do nauki zmniejszyła się, bowiem, jak pisał Józef Miłobędzki (abs. WN z 1943), „w owych dniach w końcu października 1939 r. my, członkowie ponadstuosobowej grupy uczniów PSM przybyłych do Wielkiej Brytanii, myśleliśmy przede wszystkim o jednym: aby jak najprędzej wziąć udział w walce z najeźdźcą niemieckim – i tak też uczyniliśmy¹⁸.

W sumie 30 uczniów wstąpiło do Marynarki Wojennej, a 28 pojechało do polskiego wojska we Francji¹⁹. W międzyczasie „przybywali do Anglii pojedynczo lub z rodzinami uczniowie różnych lat. Akcja ta nasiliła się z chwilą, kiedy do kraju dotarła wiadomość, że na terenie Wielkiej Brytanii rozpoczęła działalność Państwowa Szkoła Morska w Gdyni”²⁰.

Zaczęto ściągać na pierwsze kursy nawigacyjne kandydatów ze statków i wojska. Ale „dopiero po klęsce Francji wszystkie rodzaje wojsk otrzymały od gen. Sikorskiego polecenie zwalniania uczniów PSM ze służby czynnej, ale tylko z przeznaczeniem na kursy oficerskie PSM. Była to nagroda za rolę, jaką odegrała PMH, w ewakuacji wojska i ludności polskiej z terenu Francji. [...] Rozpoczęto też bardzo skrupulatne starania o ich odzyskanie z wojska; najpierw z jednostek lądowych, a później i z Marynarki Wojennej. Nie wszystkich odnaleziono, bo ci, którzy brali udział w kampanii francuskiej, zginęli, trafili do niewoli, internowani zostali w Szwajcarii lub – gdy próbowali przedzierać się przez Hiszpanię do Gibraltaru – trafiali najczęściej do obozu koncentracyjnego w Miranda de Ebro”²¹.

Pierwsze kursy londyńskie

Nadzór nad „wykonaniem zaleceń ministra powierzono Alfredowi Falterowi [podsekretarzowi stanu w Ministerstwie Skarbu oraz Przemysłu i Handlu], opiekę i nadzór nad wyszkoleniem i realizacją programu nauczania zlecono kapitanowi Konstantemu Kowalskiemu”²².

Program nauczania i zajęć praktycznych odpowiadał „programowi brytyjskiemu na stopień Second Mate-Foreign Trade wg wymagań ówczesnego Board of Trade”²³, a w jego zakres wchodziły przedmioty, których znajomość była niezbędna.

Na pierwszym dwumiesięcznym kursie PSM w Anglii dla najstarszych roczników Wydziału Nawigacyjnego wykładowcami byli „kapitanowie żeglugi wielkiej: Konstanty Kowalski, Czesław Maciejewski, Michał Leszczyński, Czesław Antkowiak, Bogusław Żórawski, wykładowca języków obcych Bronisław Warzecha i starszy mechanik Brunon Schmidt. Kurs ten zakończono w połowie marca 1940 r. Do egzaminu przystąpiło 13

słuchaczy z Wydziału Nawigacyjnego i 13 z Wydziału Administracji”²⁴.

W skład komisji egzaminacyjnej wchodził: „delegat MPiH, delegat Marynarki Wojennej, kpt. kpt. ż.w. K. Kowalski, C. Maciejewski, Czesław Antkowiak, Michał Leszczyński, prof. K. Lipkowski i prof. B. Żórawski.

Zajęcia zarówno na kursie nawigatorów, jak i administracji prowadzono systemem lekcyjnym: sześć razy w tygodniu po 3-5 godzin lekcyjnych przed południem, 2-3 godziny zajęć popołudniowych oraz zajęcia świetlicowe. Najczęstszą formą były wykłady i pogadanki nawiązujące do programu PSM w Gdyni, według możliwości uzupełniane skromnymi pomocami naukowymi, częściej jednak rysunkiem na tablicy”²⁵.

Kurs nr 1: Wydziału Transportu i Administracji Morskiej, zaczęty w lipcu 1939 r. na m/s „Chrobry”

Bogusław Żórawski i Bronisław Warzecha w Londynie, w Thornton Bldg, kontynuowali rozpoczęty na „Chrobrym” kurs handlowo-administracyjny dla 13 słuchaczy Wydziału Transportu i Administracji Morskiej, a 10 stycznia 1940 r. „minister skarbu, przemysłu i handlu, przebywający wówczas wraz z rządem RP już w Angers, pismem do Komitetu Transportowego w Londynie polecił skierować owych 13 uczniów [...] na praktykę pod kierunkiem prof. B. Żórawskiego (który był tego polecenia wnioskodawcą) do polskich przedsiębiorstw i instytucji związanych z żeglugą. Uczniowie skierowani do różnych przedsiębiorstw i urzędów – w tym także angielskich, odbywali praktykę przez cały rok 1940, ucząc się jednocześnie teoretycznie i praktycznie języka angielskiego”²⁶.

Istnienie tego kursu potwierdza prof. Jan Kazimierz Sawicki pisząc, że kursy oficerów nawigacyjnych i administracyjnych w pierwszej połowie 1940 roku zorganizowano w Londynie²⁷.

Nie udało nam się jednak zdobyć informacji o wynikach, ale w spisie starannie przygotowanym przez Michała Hłasę („Tczewiaka”) z okazji mającego odbyć się w 1980 r. pierwszego zjazdu absolwentów, przy nazwiskach b. uczniów WTiam podany jest rok ukończenia: 1940. A inż. Hłasko miał niemało okazji, by konsultować to z samymi zainteresowanymi.

Dwa kursy Wydziału Nawigacyjnego

O tym, że „w początkach roku 1940 w Londynie rozpoczął się kurs uzupełniający dla 13 słuchaczy II roku PSM w Gdyni”²⁸, napisał też Andrzej Perepeczko, co wcześniej potwierdzili Walenty Aleksandrowicz i prof. Kazimierz Kubik, podając identyczną listę nazwisk i datę zakończenia kursu: marzec 1940 r. Autorzy oparli swoje wywody o dokumentację w Archiwum Akt Nowych. Kurs ten ukończyli: Dakowski Wiesław, Dziewicki Adam, Frey Paweł, Łangowski Józef, Przesmycki Kazimierz, Rożnowski Zbigniew, Smolski Ludwik, Sobolewski Władysław, Wdowiak Bogusław, Wengrynowicz Teodor, Wiedman Olgierd, Zyber Władysław, Żukowski Jerzy.

Drugi kurs zakończył się 29 września 1940 roku, a dyplomy otrzymali: Backer Adam, Grabowski Wojciech, Magiera Stanisław, Nowak Czesław, Senycia Bohdan, Słabczyński Zygmunt, Sulatycki Tadeusz, Wojnar Zygmunt, Zabłski Lubomir, Zieliński Bolesław.

Wątpliwość budzi rok ukończenia kursu przez Tadeusza Sulatyckiego, który w rozmowie z autorką książki o nim powiedział: „Awansowałem na drugiego oficera [a było to w 1941 r.]. Dyplom, jako ekstern, otrzymałem w Londynie”²⁹. I jak podaje w „Spis...” kpt. W. Taniewski, Tadeusz Sulatycki pływał przez całą wojnę na s/s „Kromań”³⁰.

Nieoceniony kpt. Józef Miłobędzki napisał w swoim opracowaniu, że projekt „zaakceptowany przez dyrektora Departamentu Morskiego Moździenkiego, który po klęsce Francji przeniósł się wraz z rządem RP do Londynu, doczekał się realizacji”³¹ – co mogłoby sugerować, że pierwszy kurs mógł rozpocząć się nie na początku roku, ale w czerwcu. Podaje przy tym, że zaliczyły go 24 osoby (do nazwisk uczniów, wymienionych przez Andrzeja Perepeczkę oraz Walentego Aleksandrowicza i Kazimierza Kubika, dodał 11 kolejnych). Jan Kazimierz Sawicki z kolei wymienia 23 absolwentów³² (bez Wincentego Krynickiego, bo wg „Spisu...” W. Taniewskiego zginął on w lutym 1940 r. w Mazagan³³). Wniosek z tego nasuwa się taki, że najpewniej zostały zsumowane dwa kursy.

Southampton 1940-1943

„Nikt jeszcze o tym nie napisał, ale ja uważam, że w dużej mierze Szkoła Morska w Southampton istniała dzięki kapitanowi Kosko. Dlaczego? Dlatego, że większość tam studiujących to byli uczniowie z «Daru Pomorza», którzy wypłynęli w trzydziestym dziewiątym, 18 sierpnia – jeśli dobrze pamiętam – na praktykę letnią na Bałtyk. Kiedy wypływaliśmy z Gdyni, najpierw do Libawy, żegnał nas kapitan Kosko, jakby przeczuwając, że może się z nami już nie zobaczyć. Bo jakoś tak nigdy nie był zatroskany, jak wówczas. Powiedział nam o tym, że każdy z nas powinien spełnić swój obowiązek. Widzę go, mówiącego do nas: postać taka krępa, wąsik, ciemne włosy. I taka dobroć.

To, że «Dar Pomorza» został skierowany do Szwecji, a nie wrócił do Polski, pomniejszyło wprawdzie liczbę żołnierzy, którzy by walczyli, bo uczniowie na pewno spełniliby żołnierski obowiązek – może by zginęli, może przedostali się do Francji czy Anglii, ale właśnie przez tę decyzję od razu byli w Szwecji, a potem w Anglii. Zachował się «Dar» i zachowali się ludzie, którzy tam walczyli na morzu i jednocześnie byli w szkole, wykładowcy i uczniowie”³⁴ – powiedział w radiowej audycji kpt. ż.w. Józef Miłobędzki.

Gdy trwał już kurs w Londynie, kpt. Konstanty Kowalski zaczął szukać swojego następcy na stanowisku kierownika szkolenia morskiego, ponieważ miał, podobnie jak pozostali wykładowcy, z którymi współpracował, inne obowiązki. Wraz z dyrektorem Departamentu Morskiego Leonardem Moździenkim skontaktował się więc, za pośrednictwem ministra przemysłu i handlu, z Wydziałem Nawigacyjnym University College w Southampton i wkrótce zapadła decyzja o utworzeniu tam polskiego oddziału. Kapitan Kowalski w projekcie zorganizowania polskiej szkoły morskiej „oparł się na systemie angielskim, pozwalającym na szybsze zaspokojenie zapotrzebowania na młodszych oficerów na okres wojny”³⁵.

Wykładowcą polskiego kursu nawigacyjnego, oficerem łącznikowym, następnie kierownikiem został kpt. ż.w. Antoni Zieliński (abs. WN z 1924).

Szkoła morska w Southampton umiejscowiona była w kompleksie budynków pozo-



Dyrektor Szkoły Morskiej w Southampton kpt. ż.w. Antoni Zieliński, abs. WN z 1924
Fot. z książki K.O. Borchardta, *Krążownik...*, op. cit.

stałych po dawnej fabryce czekolady. „Obok było boisko sportowe i tereny rekreacyjne, gdzie w wolnych chwilach grywaliśmy w piłkę siatkową (między sobą) lub w piłkę nożną (z Anglikami) i uprawialiśmy lekkoatletykę. Dyrektorem szkoły morskiej w Southampton był zażywny kapitan G.W. Wakeford z rezerwy Royal Navy (Royal Navy Reserve), posiadający w marynarce handlowej (Mer-

chant Navy) dyplom Extra Master (brak odpowiednika polskiego, jest to dyplom kapitana ż.w. o specjalnym przygotowaniu naukowym)”³⁶.

Pierwszy kurs nawigacyjny

„Głównym wykładowcą (Senior Lecturer), później mianowanym zastępcą dyrektora (Deputy Director) był szczupły kapitan H. Stewart, Extra Master (R.S.A. Medallist) – tzn. wyróżniony przez Królewskie Towarzystwo Sztuk (ang. Royal Society of Arts) – później odznaczony również medalem Imperium Brytyjskiego (M.B.E.). Wykładał on polskim słuchaczom kursu w Southampton w 1940/41 r. matematykę, astronomię nautyczną [...].

Innymi wykładowcami angielskimi byli znani autorzy podręczników fachowych, kapitanowie A. Nichols, A.I.N.A., Extra Master – wykładał on polskim słuchaczom nawigację i dewiację kompasu (przedmiot ten po angielsku nazywał się Compass Work) oraz H.J. Pursey, M.I.N., Extra Master, autor znanych podręczników pt. «Merchant Ship Construction» i «Merchant Ship Stability». Nie wykładał on wprawdzie na oddziale polskim, gdyż przedmioty jego specjalności, budowę okrętu i stateczność wykładał kpt. Zieliński (obok swej specjalności, wiedzy okrętowej), lecz zarówno on, jak i polscy słuchacze posługiwali się podręcznikami Purseya. [...]



Budynek szkoły w Southampton



Kpt. Antoni Zieliński z żoną i uczniami

Tak więc szkoła w Southampton miała doskonałych wykładowców, dzięki którym mogła zapewnić odpowiednio wysoki poziom nauczania. Instruktorami prowadzącymi musztrę wojskową – ale dotyczyło to głównie kadetów angielskich – byli podoficerowie Royal Navy: Chief Yeoman W. Shelley i Chief Petty Officer T. Shenton. Sekretarką dyrektora była przyjazna nam rudowłosa Miss Meadhurst.

System angielski przewidywał kursy różnych stopni według wymogów ówczesnego Board of Trade (dziś zajmuje się tym Ministry of Transport), toteż szkoła w Southampton miała różne działy: Senior Department – najmniej liczny dla oficerów przygotowujących się do egzaminów na wyższe stopnie, Intermediate Department oraz najliczniejszy Junior Department, w którym każdego roku uczyło się około stu kadetów w kilku klasach, tym kilkunastu kadetów belgijskich³⁷.

Nauka na kursie polskim, rozpoczętym 18 września 1940 r., trwała 10 miesięcy. „Polscy kursanci nazywani byli kadetami (*cadets*), jak brytyjczycy w Junior Department. Kapitan Zieliński zaś nazywany był wówczas polskim oficerem łącznikowym (*Polish Liaison Officer*). Kurs obejmował następujące przedmioty /w porządku alfabetycznym jęz. ang./: *chartwork* – praca na mapach, *com-*

pass work – dewiacja kompasu magnet., English – angielski, *instruments* – instrumenty nawigacyjne, *mathematics* – matematyka, *meteorology* – meteorologia z oceanografią, *nautical astronomy* – astronomia nautyczna, *navigation* – nawigacja, *signals* – sygnalizacja oraz przedmioty wykładane po polsku przez kapitana Zielińskiego: wiedzę okrętową z przepisami drogi (*seamanship and rule of the road*), budowę okrętu (*ship construction*) i stateczność (*stability*)³⁸.

Kurs zakończony egzaminami 18 lipca 1941 r., wg kapitana Miłobędzkiego, zaliczyło 28 osób „upřednio ściągniętych z Marynarki Wojennej lub Handlowej oraz z wojska, w tym 18 uczniów po I roku nauki w przedwojennej PSM, ośmiu po kursie wstępnym PSM oraz dwóch uczniów po kursie kandydackim Wydziału Transportu i Administracji Morskiej PSM z tej grupy, która w 1939 roku przybyła na m/s «Chrobry», a którzy postanowili przekwalifikować się na nawigatorów³⁹. Uzyskali w ten sposób „prawo do otrzymania dyplomu porucznika aspiranta żeglugi małej⁴⁰ – poinformowano w londyńskim „Okólniku” z 1941 r.

Z listy absolwentów tego kursu trzeba jednak skreślić Stanisława Gutta, gdyż materiały biograficzne dowodzą, że egzamin zdał eksternistycznie w roku 1942.



Tytułowa strona pierwszego numeru pisma wydawanego przez uczniów fregaty „Dar Pomorza”, którzy po kampanii francuskiej w 1940 roku znaleźli się „znów razem” w Szkole Morskiej w Southampton. Radość z tego powodu wyrazili w tytule wydawanego przez nich czasopisma. (Major i Misk)

Fot. K.O. Borchardt, Krągownik..., op. cit.

Związek Armatorów Polskich uznał za słuszne, „aby absolwenci kursów PSM w Southampton, zatrudnieni w charakterze asystentów lub praktykantów, pracowali z załogą, lecz mieszkali w kabinach, a czas wolny od pracy spędzali w towarzystwie oficerów. Również powinni spożywać posiłki w mesie oficerskiej”⁴³.

„Znów Razem”

Egzaminy odbywały się według systemu angielskiego. Komisji przewodniczył kpt. Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927), w jej skład wchodził kapitanowie żegluga wielkiej: Czesław Antkowiak (abs. WN z 1923), Czesław Maciejewski, Jan Strzembosz (abs. WN z 1926), mechanicy I klasy Roman Karczewski (abs. WM z 1924) i Jan Stępień (abs. WN z 1929) – obaj z GAL-u, a z ramienia PSAL-u członkiem komisji był inż. Wacław Szafranski. „Na świadectwach, poza wynikami z każdego przedmiotu w systemie angielskim (marks-punkty) oraz liczby punktów uzyskanych ogółem, umieszczone były krótkie opinie o kadecie, wpisane przez wykładowców na użytek przyszłych pracodawców i przełożonych oraz nieco obszerniejsze opinie, które wpisał Senior Lecturer (kpt. Stewart), polski oficer łącznikowy (kpt. Zieliński) i dyrektor szkoły (kpt. Wakeford)”⁴¹.

Nowo upieczeni absolwenci zwrócili się do Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiooficerów Polskiej Marynarki Handlowej o możliwość zakupu znaczka absolwenta – który od 1923 r. nosili z dumą bez mała wszyscy byli uczniowie Szkoły Morskiej.

Związek odpowiedział: „Wobec licznych zapytań o znaczki absolwenckie PSM komunikujemy, że większa ich ilość została bezpiecznie schowana w Gdyni i wg raportu z czerwca br. nie zostały dotychczas znalezione przez gestapo. NATYCHMIAST PO POWROCIE do Gdyni będziemy służyć naszym Członkom sprzedając tych znaczków. Zamówienie takich znaczków obecnie natrafiłoby na znaczne trudności, gdyż wszystkie fabryki metalowe pracują dla celów wojennych”⁴².

„Pierwszym dziełem naszych midszypmenów” – wspominał Karol Olgierd Borchardt – było wydanie czasopisma”⁴⁴.

„W każdą rocznicę śmierci kapitana Stanisława Koski, dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni, poświęcali artykuł jego pamięci. Oto pierwszy:

«Rok upływa od tragicznej śmierci Dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni kpt. ż.w. Stanisława Koski.

Śp. dyrektor Kosko był jednym z pierwszych wychowawców Państwowej Szkoły Morskiej. Po otrzymaniu dyplomu oficera Marynarki Handlowej studiował w Szkole Nauk Politycznych, po czym kolejno zajmował stanowiska: referenta w Departamencie Morskim, oficera statku szkolnego oraz inspektora Szkoły Morskiej. W roku 1937 objął w niej stanowisko dyrektora. Doskonała znajomość psychologii pozwoliła mu zjednać sobie serca wszystkich uczniów i uznanie współpracowników.

Śp. dyrektor Kosko był oficerem rezerwy Marynarki Wojennej i z chwilą wybuchu wojny został powołany w jej szeregi.

Zginął na morzu, na tym morzu, które tak umiłował, któremu poświęcił cały swój zapal młodości. Bomba niemieckiego samolotu przerwała jego krótkie życie, które było przykładem cnót prawdziwego marynarza i wychowawcy.

Wspominamy go z żalem.

Cześć jego pamięci!

Southampton 1940
Uczniowie PSM»⁴⁵



Southampton – drugi kurs nawigacyjny

Gdy absolwenci pierwszego polskiego kursu w Southampton zamustrowali na statki polskiej floty handlowej, do szkoły przybyli kolejni uczniowie gdyńskiej PSM: po kursie wstępnym, zakończonym jeszcze przed wybuchem wojny, kilku ze starszych roczników oraz dwóch kandydatów, dołączyła również jedna osoba niebędąca uczniem przedwojennej Szkoły – ze statku rybackiego. Kpt. Miłobędzki podkreślił, że „takie nierównomierne ściąganie na kursy starszych z młodszymi spowodowane było warunkami wojny i rozproszeniem jednostek naszej floty na różnych morzach, choć w zasadzie starano się zachować kolejność powoływania na kursy według starszeństwa”⁴⁶.

Kurs zaczął się 3 października 1941 r. Kapitan ż.w. Antoni Zieliński nie pełnił już, jak poprzednio, funkcji oficera łącznikowego: został kierownikiem polskiego oddziału szkoły, a kpt. ż.w. Bolesław Bąbczyński (abs. WN z 1933) był wykładowcą. Natomiast uczniowie „od tego roku nie byli już nazywani kadetami, lecz midszypmenami (ang. *midshipmen*). Stopień midszypmena, wywodzący się z tradycji brytyjskiej, nie ma odpowiednika w polskiej marynarce handlowej; był to stopień pośredni między kadetem a oficerem, odpowiadający mniej więcej podchorążemu w naszej Marynarce Wojennej (od słowa „*midship*”, tzn. *śródookręcie*, gdzie mieli prawo zamieszkiwać owi kandydaci na oficerów. Nowi słuchacze polscy zostali tak nazwani ze względu na ich ponaddwuletnią praktykę na morzu podczas wojny, co odróżniało ich od kadetów brytyjskich i belgijskich, którzy takiej praktyki nie mieli”⁴⁷ – wyjaśniał kapitan Miłobędzki.

Kurs zakończył się 18 czerwca 1942 r. Dzień później miała miejsce uroczystość zakończenia kursu z udziałem m.in. kapitanów Wakeforda i Zielińskiego oraz nowo mianowanego ministra przemysłu, handlu i żeglugi Jana Kwapińskiego, którzy wygłosili okolicznościowe przemówienia.

Świadectwa otrzymało 20 uczniów: po kursie kandydackim Wydziału Nawigacyjnego przedwojennej PSM – dwóch, po kursie wstępnym WN – ośmiu, po kursie pierwszym WN – czterech, po kursie kandydackim

Wydziału Transportu i Administracji Morskiej – jeden, również jeden ze statku rybackiego, nieuczęszczający do PSM w Gdyni.

Southampton – trzeci i ostatni kurs

„Gdy absolwenci drugiego polskiego kursu nawigacyjnego w Southampton odeszli na morze, ściągnięto z Marynarki Handlowej i Marynarki Wojennej na następny, już ostatni kurs polski w Southampton, następny rocznik dawnych uczniów PSM, głównie tych, którzy w 1939 byli na «Daru Pomorza» kandydatami oraz kilku innych ze starszych roczników PSM, którzy z różnych przyczyn dotychczas do Southampton nie mogli dotrzeć. Jednocześnie na miejsce kapitana Bąbczyńskiego, który odszedł ze Szkoły na skutek nieporozumień z dyrektorem Wakefordem, nowym polskim wykładowcą został jeden ze starszych oficerów PMH kpt. ż.w. Bolesław Szołkowski [abs. WN z 1934]. W Southampton wykładał kilka zasadniczych przedmiotów: nawigację, astronomię nautyczną, instrumenty nawigacyjne, meteorologię i oceanografię, gdy kpt. Zieliński zachował dla siebie swą specjalność – wiedzę okrętową oraz przepisy drogi na morzu, a także budowę okrętu i stateczność. Tak jak poprzednio, Anglicy wykładali matematykę, angielski i sygnalizację”⁴⁸.

Kurs rozpoczął się w październiku 1942 r., a zakończył 4 sierpnia 1943 r. Ukończyło go „23 słuchaczy, w tym 17 kandydatów z «Daru Pomorza», jeden po kursie I, jeden po kursie wstępnym, trzech ze starszych roczników PSM, oraz jeden spoza dawnej PSM, pływający dotychczas ochotniczo na okrętach podwodnych Marynarki Wojennej, a także dwóch eksternistów, którzy nie ukończyli PSM przed wojną”⁴⁹.

W imieniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Leonard Możdżeński z Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi odznaczył kpt. G. Wakeforda – dyrektora szkoły morskiej w Southampton, Złotym Krzyżem Zasługi, zaś kpt. H. Stewarta – zastępcę dyrektora, Srebrnym Krzyżem Zasługi za wkład, jaki wnieśli w rozwój polskiego szkolnictwa morskiego na wychodźstwie. „Było to jednocześnie pożegnanie szkoły angielskiej, gdyż oddział polski podczas trzech lat bazowania

na doświadczeniu i tradycji uczelni angielskiej całkowicie się usamodzielniał i został przekształcony w polską Państwową Szkołę Morską, na wzór angielski wielostopniową – jej siedzibą został Londyn⁵⁰.

Sztandar PSM

„Sztandar ten, ufundowany niegdyś przez społeczeństwo Tczewa, mieliśmy w szkole w Southampton i z przyjemnością odczytuję dzisiaj w starym zeszycie pisma szkolnego «Znów Razem», które wydawaliśmy w Southampton, że: «... kadeci brytyjscy i belgijscy przedefilowali przed sztandarem



M. Dukalski



L. Możdżeński



Sztandar PSM ufundowany przez mieszkańców Tczewa przenoszonej do Gdyni Szkole Morskiej

rem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni oraz odchodzącymi na morze polskimi absolwentami...»⁵¹.

Jak znalazł się sztandar w Wielkiej Brytanii? „Gdyniak” Mieczysław Dukalski, absolwent PSM, od 1937 r. instruktor na „Darze Pomorza” i wychowawca pisał tak: „Na rozkaz ówczesnego inspektora PSM kpt. ż.w. K. Maciejewicza odwoziłem do Warszawy do Ministerstwa Przemysłu i Handlu sztandar PSM. Był to dzień 28 lub 29 sierpnia, gdy nasz pociąg jako pierwszy odjechał z Gdyni do Warszawy nie przez Gdańsk jak normalnie, ale linią śląską [...]. Paczkę [...] przekazałem w Departamencie Morskim do rąk byłego kpt. Marynarki Wojennej Gebethnera następnego dnia po przybyciu do Warszawy. [...] O ile wiem, sztandar został wywieziony do Anglii⁵².

Do Londynu ze sztandarem dotarł, przez Francję, dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Leonard Możdżeński.

Jesienią 1958 r. „sztandar przedwojennej Państwowej Szkoły Morskiej został odnaleziony przy porządkowaniu spuścizny po śp. dr. Leonardzie Możdżeńskim. Odkryto sztandar w jednej ze skrzyń metalowych, zdeponowanych w Sekretariacie Związku i wydobyto go, wraz z metalowym zakończeniem drzewca w formie orła, w stanie zupełnie nieuszkodzonym. W skrzyni znajdował się również Złoty Krzyż Zasługi, którym sztandar był odznaczony, jak i zegarek ofiarowany przed wojną «Darowi Pomorza» przez towarzystwo Żegluga Polska. [...] postanowiono, że o dalszych losach sztandaru zdecyduje Walne Zebranie Związku⁵³ – czytamy w „Okólniku” Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie z roku 1958.

Zgodnie z uchwałą walnego zebrania Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie sztandar PSM w dniu 22 czerwca 1959 r. w Dover wręczyli komendantowi „Darowi Pomorza” kpt. Kazimierzowi Jurkiewiczowi (abs. WN z 1934) kapitanowie mieszkający w Wielkiej Brytanii Witold Korsak (abs. WN z 1939) i Stefan Mermon (abs. WN z 1937).

Gdy 1 lipca 1959 r. „Dar” przybył do Gdyni, na nabrzeżu Pomorskim odbyła się uroczystość przekazania sztandaru PSM





Fot. z książki *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom 1, op. cit.

wiceministrowi żeglugi prof. Tadeuszowi Ocioszyńskiemu (jako naczelnik Wydziału Żeglugowego w Departamencie Morskim MPiH we wrześniu 1939 r. podobno własnoręcznie odpiął sztandar od drzewca i wręczył swemu szefowi dyrektorowi Leonardowi Moźdżeńskiemu). Sztandar witali w Gdyni także pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie inż. Antoni Garnuszewski i absolwent pierwszego rocznika WN Tadeusz Bykowski (z roku 1922)⁵⁴.

Londyn 1943-1945 Państwowa Szkoła Morska przy Sloane Square

„Po zakończeniu działalności polskiego oddziału Szkoły Morskiej w Southampton jesienią 1943 r. z tego załączka uczelni morskiej powstała Państwowa Szkoła Morska z siedzibą przy Sloane Square w Londynie, dyrektorem jej został kpt. Antoni Zieliński. [...] Wielostopniowa szkoła w Londynie kształciła słuchaczy na oficerów różnych stopni i specjalności na kilku kursach, przebiegających równolegle.

I tak w październiku 1943 r. rozpoczęły się tam jednocześnie dwa kursy nawigacyjne – na aspirantów-poruczników ż.m. i na kapitanów ż.w.

Na kurs aspirantów-poruczników ż.m. przyjęto tych z dawnych uczniów PSM, którzy z różnych względów nie dotarli w ubiegłych latach

do szkoły w Southampton; wśród nich było paru uczniów Wydziału Transportu i Administracji Morskiej, którzy postanowili przekwalifikować się na nawigatorów. Kurs ten, podobny do omawianych już poprzednio, trwał do czerwca 1944 r. – ukończyło go 21 osób⁵⁵.

Kursy szyprów i maszynistów

Dla kandydatów spośród załóg statków PMH organizowane były kursy szyprów i maszynistów. „Kierownictwo kursów dla szyprów w początkowej fazie było w ręku kpt. K. Borchardta, a w późniejszej fazie kpt. A. Zielińskiego. Kierownikiem Kursów Maszynistów był J. Stępień⁵⁶ – pisał inż. Jan Stępień (abs. WM z 1929). O organizacji kursów szyprów i maszynistów I klasy w Londynie w roku 1942 i 1943 pisał także kpt. Józef Miłobędzki⁵⁷ (znajdujemy jednakże różnice w datach rozpoczęcia i zakończenia tychże kursów, w nazwiskach ich kierownictwa, jak i w nazwiskach i liczbie kursantów). Kpt. Miłobędzki podkreślił, że organizatorzy Szkoły Morskiej na wychodźstwie nawiązywali do jej przedwojennego profilu działalności (do roku 1939 PSM prowadziła kursy m.in. szyprów i maszynistów), a po kilku kursantów szkolono na szyprów i maszynistów na jednostki rybackie. Od lutego do końca lipca 1944 r. trwał trzeci kurs.

Pierwszy kurs kapitanów żeglugi wielkiej

Rozpoczął się w październiku 1943 r. „Jak czytamy na świadectwach ukończenia tego kursu, był to «dodatkowy kurs kapitanów żeglugi wielkiej przy Państwowej Szkole Morskiej»⁵⁸. Jego słuchaczami byli przeważnie absolwenci pierwszego kursu aspirantów poruczników żeglugi małej, zorganizowanego w Londynie w 1940 r., już po praktyce na stanowiskach oficerskich w PMH.

„Program kursu kapitanów ż.w. oparty był na programie PSM w Gdyni z pewnymi modyfikacjami, mającymi dostosować go do programów stosowanych w szkolnictwie morskim brytyjskim i amerykańskim. Wykładano następujące przedmioty (w porządku alfabetycznym): astronomię nautyczną, dziewięć kompasów, dokumenty okrętowe, eksploatację handlową statku, elektrotechnikę, higienę, locję, matematykę, mechanizmy okrętowe, meteorologię, nawigację, oceanografię, prawo morskie, przepisy drogi na morzu, radiotechnikę, sygnalizację, teorię okrętu, ubezpieczenia morskie oraz wiedzę okrętową.

Kierownikiem obu kursów był dyrektor Szkoły kpt. ż.w. Antoni Zieliński, wykładali zaś kapitanowie ż.w.: Karol Borchardt, Bolesław Bąbczyński, Bolesław Szólkowski, Czesław Maciejewski, Bronisław Gubała, pracownik PSAL Antoni Rusin (późniejszy wieloletni dyrektor „Polfrachtu”) oraz dr Bazyl Abramowicz i inni. Przewodniczącym komisji egzaminacyjnej był kpt. Konstanty Kowalski. Egzaminacje zakończono w dniu 30 czerwca 1944 r. Pierwszy kurs kapitanów ż.w. w Londynie ukończyło 19 osób⁵⁹.

Drugi kurs kapitanów żeglugi wielkiej

Trwał od października 1944 r. do czerwca 1945 r. Jego słuchaczami byli zwłaszcza absolwenci szkoły w Southampton z roku 1941 (czyli drugiego kursu por. asp. ż.m. w Anglii) po praktyce na stanowiska oficerskich w polskiej flocie handlowej. Program był zbliżony do programu kursu kapitańskiego organizowanego w latach 1943-1944, wykładano takie same przedmioty. Kpt. ż.w. Antoni Zieliński był kierownikiem kursu, „pozostała również większość wykładowców, doszedł zaś jeszcze kpt. ż.w. Oskar Wróblewski⁶⁰.

Od 4 do 21 czerwca 1945 r. trwały egzaminacje. Komisji przewodniczył kpt. Zieliński, a por. ż.w. Stanisław Bensdorff był delegatem ministra przemysłu, handlu i żeglugi. 22 osoby ukończyły kurs.

Kurs ogólnokształcący (maturalny) w PSM

Bez świadectwa maturalnego nie można było otrzymać dyplomu kapitana żeglugi wielkiej. Absolwenci, którzy nie mieli matury, przystąpili dodatkowo do egzaminu maturalnego w Londynie. Kurs trwał ok. sześć miesięcy, zakończony został 31.12.1945 r., a zaliczyło go 25 osób⁶¹.

Kursy dla mechaników okrętowych II klasy

Jak ustalił Jan Stępień, odbyły się dwa takie kursy – pierwszy od 1.04.1944 r. do 1.12.1944 r., a drugi w roku 1945 (zakończony 31.12.1945 r.)⁶².

Kurs Oficerów Nawigatorów PMH w Miranda de Ebro

Wykładowca na londyńskich kursach kapitańskich kpt. ż.w. Bronisław Gubała (abs. WN z 1930) na początku swej wojennej epopei został ujęty przez policję hiszpańską i osadzony w obozie koncentracyjnym w Miranda de Ebro (gdy po upadku Francji próbował przedostać się przez Hiszpanię i Gibraltary do Londynu). W obozie tym zorganizował dla polskich marynarzy i uciekinierów z Francji kurs poruczników żeglugi małej – jako kapitan żeglugi wielkiej miał do tego uprawnienia. Kurs prowadzony dla 25 marynarzy w jednym z baraków obozowych, trwał od jesieni 1941 do końca roku 1942 roku i został zakończony egzaminem (za: J. K. Sawicki, *Kształcenie kadr Polskiej Marynarki I Handlowej*, op. cit., s. 125).



ODPIS

ROZKAZ NACZELNEGO WODZA.

SŁUŻBA NA STATKACH POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ



"Doceniając w całej pełni wagę i niebezpieczeństwo służby na statkach Marynarki Handlowej uważam służbę tych wszystkich, którzy ją pełnią należycie podczas obecnej wojny na polskich statkach handlowych za równie zaszczytną, jak służbę w Marynarce Wojennej.

Powinny zatem, że i w przyszłości personel Marynarki Handlowej spełniać będzie swe obowiązki należycie i ofiarnie.

Ewidencja osób zatrudnionych na polskich statkach handlowych w czasie wojny będzie dokładnie prowadzona, zaś w książkach żeglarskich i innych dokumentach będzie ustalony czas faktycznie spędzony na uruchomionych statkach.

NACZELNY WODZ
I
PREZES RADY MINISTROW
SIKORSKI, generał broni.

Londyn, dnia 4 września 1941r.



Fragment okładki: J. K. Sawicki, op. cit.

„Komodorzy konwojów przy każdej prawie okazji umieszczali swą kwaterę na polskich statkach, uważając je za najbardziej odpowiednie ze względu na ich uzbrojenie i zaradność załogi. Jest pewnego rodzaju paradoksem, że właśnie statki najmniejszej tonażowo floty handlowej sojuszników tak często podnosiły flagę komodorską (niebieski krzyż na białym polu), prowadząc całe konwoje statków pod banderami znacznie potężniejszych sojuszników”⁶³ – napisał w 1953 roku b. kierownik Działu Spraw Morskich Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi Leonard Możdżeński.

Cóżeś uczynił, Zachodzie?

Szkoła Morska na uchodźstwie mogła działać, ponieważ był Rząd Rzeczypospolitej Polskiej na uchodźstwie – w czasie II wojny światowej legalna kontynuacja władz II Rzeczypospolitej, zmuszonych opuścić kraj po napaści we wrześniu 1939 r. na Polskę niemal równocześnie przez III Rzeszę i ZSRR oraz okupacji całego terytorium. Rząd ten uznały 2 października 1939 r. Stany Zjednoczone, dwa dni później Wielka Brytania. Siedzibą polskich władz został najpierw Paryż, następnie Angers, a polski rząd zadeklarował chęć walki u boku Francji aż do osiągnięcia pełnego zwycięstwa. Rozpoczęto więc organizowanie polskiej armii, która wiosną 1940 r. liczyła kilkadziesiąt tys. żołnierzy. Jednak Francja, zaatakowana przez Niemców w maju 1940 r., już w czerwcu podpisała kapitulację i powstał tam rząd Vichy, a wraz z nim czas kolaboracji politycznej oraz wojskowej z okupantem. Wówczas władze RP na uchodźstwie ewakuowały się do Londynu.

„Polska Marynarka Handlowa wniosła znaczący wkład w dzieło zwycięstwa aliantów w II wojnie światowej, transportując ponad 500 000 pasażerów (wojska i ludności cywilnej) i ratując znaczną część polskiej armii z pogromu Francji w 1940 r. Przewiozła około 5 mln ton ładunku wojennego, brała udział we wszystkich inwazjach na Afrykę, Europę i nawet na Malaje. Kadra dowódcza i oficerska oraz marynarze tworzyli najlepiej wyszkolone załogi flot alianckich. Jednak w następstwie układów w Jałcie i Poczdamie na emigracji pozostała liczna kadra kapitanów, starszych mechaników oraz oficerów wykształcona w latach międzywojennych i podczas wojny. Część tej kadry kontynuowała po wojnie w Wielkiej Brytanii kształcenie polskiej młodzieży, aby dać jej możliwość zdobycia pracy na obcych statkach. Dyrektorami Gimnazjum i Liceum Morskiego w Landywood i później w Lilford byli m.in. kpt. ż.w. Karol Olgierd Borchardt [abs. WN z 1928], kpt. ż.w. Ludwik Smolski [abs. WN z 1940] i kpt. ż.w. Bolesław Szołkowski [abs. WN z 1934]. Solidarnie wspomagali ich oficerowie, absolwenci polskich szkół morskich, którzy przez wszystkie lata wojny pływali na statkach pod polską

banderą. Większość z tych, co pozostali na obczyźnie, znalazła zatrudnienie we flotach Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Francji, a nawet Republiki Południowej Afryki i Australii. Zabrakło tej kadry do pracy w ojczystej flocie i na rzecz polskiego morza w powojennej Polsce⁶⁴ – napisał prof. Jan Kazimierz Sawicki w przedmowie do „Kadr morskich Rzeczypospolitej”.

Konferencja Wielkiej Trójki w Jałcie, w której uczestniczyli: Józef Wissarionowicz Stalin, Franklin D. Roosevelt i Winston Churchill, „do dziś pozostaje symbolem zdrady zachodnich sojuszników wobec Polski i ich zgody na podporządkowanie Europy Wschodniej totalitarnemu imperium sowieckiemu. [...] Sowiecki przywódca żądał swobody działań w Europie Wschodniej, odpowiedniej strefy okupacyjnej w Niemczech oraz ogromnych odszkodowań wojennych⁶⁵.

Bolesław Pogorzelski (abs. WN z 1941) w książce pod bardzo znaczącym tytułem „Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty” wspominał: „Na pewno do rodaków w okupowanej Polsce dochodziły wiadomości o tym, jak nie było żadnego większego konwoju, żadnej operacji desantowo-inwazyjnej, gdzie by zabrakło biało-czerwonej bandery. Wtedy byliśmy świadomi, że jesteśmy pierwszym pokoleniem polskich marynarzy, którym było dane tworzyć tradycję morską i wzbogacać historię naszych walk w nowych, a dotąd nieznanych okolicznościach. W chwilach ryzyka i ustawicznego hazardu żyła w nas myśl służenia Ojczyźnie, która podjęła zbrojny opór w walce aż do zwycięstwa⁶⁶.

A jego starszy kolega kpt. ż.w. Ryszard Jedyński pisał: „Pomimo dochodzących do nas złowieszczych wiadomości o układach pomiędzy zachodnimi aliantami a Stalinem po spotkaniach w Jałcie podświadomie wierzyliśmy, że po zwycięstwie wrócimy do naszego Kraju, bo o to przecież walczyliśmy na morzach. Walczyliśmy z nieludzkim zaborcą i w naszej wyobraźni tkwił tylko obraz powrotu do własnej Ojczyzny i do własnych rodzin⁶⁷.

Stało się inaczej.

Jeszcze zanim 5 lipca 1945 r. rządy brytyjski oraz amerykański cofnęły poparcie dla rządu RP na uchodźstwie, Jerzy Kraiński – najpierw uczeń, potem żołnierz we Francji, następnie marynarz floty handlowej, napisał 25 czerwca 1945 r. wiersz „Do zachodnich aliantów”, który dziś poraża swą aktualnością:

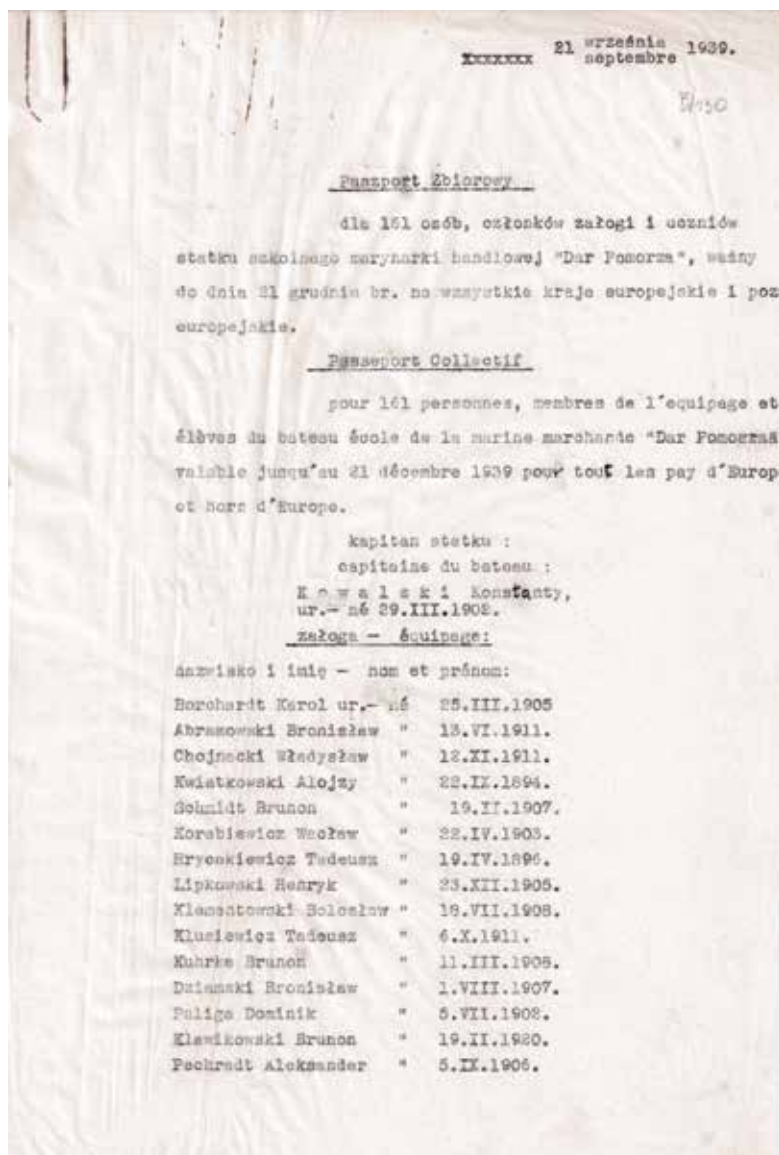
*Kiedys spytaja – cōześ uczynił, Zachodzie?
Sprzedałeś brata swego ku własnej wygodzie.
Sprzedałeś, zniwazyłeś ciało skołatane,
I odepchnąłeś nędznie członki krwią oblane.
Myślałeś, o nieszczęsny, przy okrągłym stole,*

*Że zdołasz zyskać pokój za naszą niewolę.
Wy macie dosyć wojny, chcecie spokojności.
My mamy też jej dosyć, lecz chcemy wolności.
Wolności tej prawdziwej i bez hasel szumnych.
Wolności, co nie zionie fałg przemów dumnych.
Chcecie nasycić smoka, jego głód złagodzić
I składacie ofiary, by mordom przeszkodzić.
Ale on niesyty czeka tam już skrycie
Na nowe hekatomby, które mu złożycie.
A gdy wam kiedys ofiar już więcej nie stanie
I kiedy cofając się, staniecie przy ścianie,
Wtedy bestia zgłodniała, gdy mięsa nie zoczy,
Zwróci swe zęby ku wam – wam
do gardła skoczy⁶⁸.*

Paszport zbiorowy i chłopcy z Białej Fregaty

Jest w Sali Tradycji UMG w Gdyni dokument z 21.09.1939 r., przygotowany w Sztokholmie na polecenie komendanta Białej Fregaty kpt. Konstantego Kowalskiego, „w celu dopełnienia formalności wobec władz szwedzkich w związku z wyokrętowaniem tak znacznej liczby osób⁶⁹. Nosi nazwę „Paszport Zbiorowy dla 161 osób, członków załogi i uczniów statku szkolnego marynarki handlowej «Dar Pomorza», ważny do dnia 21 grudnia br. na wszystkie kraje europejskie i pozaeuropejskie”.

Brakuje w nim nazwisk czterech osób (zamustrowanych wówczas na „Darze”): nauczyciela j. angielskiego Stefana Andrzejewskiego („Teacher”), elektryka Stefana Aljasiewiczza, mł. marynarza Franciszka Kawki oraz ucznia I kursu Wydziału Nawigacyjnego Wojciecha Zaczka; natomiast, zapewne przez pomyłkę, figurują radiooficer Alojzy Kwiatkowski, który pozostał na fregacie w Sztokholmie, oraz uczeń II kursu Wydziału Nawigacyjnego Orest Zubrej [Polak pochodzenia ukraińskiego], który 18 września 1939 r. w Sztokholmie, jako jedyny z uczniów, zdezerterował. Zamiast na 161 paszport powinien więc opiewać na 163 osoby. Na szczęście nie przeszkodziło to tym, których nazwisk w nim nie zamieszczono, przejechać bez problemów wraz z innymi do Göteborga i przez Norwegię do Wielkiej Brytanii.



Uczniowie zaokrętowani w sierpniu 1939 r. na „Dar Pomorza”, którzy we wrześniu 1939 r. wyjechali ze Sztokholmu do Wielkiej Brytanii

Nazwisko i imię	Data urodzenia	Miejsce kontynuowania nauki i rok jej zakończenia; inne losy
Abramowski Mieczysław	26V1917	Southampton 1941, biogram
Adamowicz Czesław	11 XII 1918	Southampton 1942, biogram
Barczewski Zbigniew	17VII 1920	Southampton 1943, biogram
Bieszk Jarosław	9 V 1923	Southampton 1942, biogram
Bzowski Józef	19 III 1919	Southampton 1941, biogram
Chędzelewski Jan	26 III 1920	Southampton 1941
Chojnacki Bolesław	10 XI 1922	Southampton 1943, biogram
Cyganowski Józef	21 I 1921	Nie skończył
Czerwiński Czesław	16 IX 1921	Londyn 1944
Dakowski Wiesław	22VI 1916	Londyn 1940, biogram, zginął w 1943
Dalke Alfons	31 X 1919	Southampton 1943, biogram
Daroszewski Bolesław	9VI 1918	Southampton 1943
Dziewicki Adam	8XII 1917	Londyn 1940
Dzindziel Stefan	19 VIII 1918	Londyn 1943
Fordey Zbigniew	22 XI 1921	Nie skończył
Fornalski Wojciech	31 I 1920	Southampton 1942, biogram
Frey Paweł	21 1919	Londyn 1940
Gąsiorowski Zbigniew	9 XI 1923	Nie skończył, zginął na ORP „Grom” w 1940
Grabowski Wojciech	20XII 1919	Londyn 1940, biogram
Gutt Stanisław	29VII 1917	Southampton 1942, biogram
Hackel Zdzisław	2 III 1922	Londyn 1944, biogram
Hilkner Stefan	23 VI 1923	Nie skończył
Hrywniak Eugeniusz	6 III 1918	Southampton 1941, biogram
Janusz Edward	13VI 1922	Nie skończył
Jurkiewicz Stanisław	7IV 1922	Southampton 1941, biogram
Juźwiak Edward	1 XII 1921	Southampton 1941, biogram
Kopeć Jan	12 XII 1922	Southampton 1943, biogram
Kowalewski Marian	12VII 1918	Southampton 1941, biogram
Kozakiewicz Jan	27 I 1923	Nie skończył
Krajewski Witold	3VI 1919	Southampton 1941, biogram, zginął w 1943
Krynicky Wincenty	30VIII 1921	Nie skończył, utonął w s/s „Kromań” w 1940
Kubicki Józef	19 III 1917	Southampton 1942, biogram
Kwiatkowski Stanisław	22 III 1921	Southampton 1941, biogram
Langhamer Bogdan	19 III 1923	Londyn 1944
Lewandowski Tadeusz	15 X 1922	Southampton 1943, biogram
Łangowski Józef	13VI 1920	Londyn 1940, biogram
Łosiński Stanisław	29 II 1920	Londyn 1940
Magiera Stanisław	23IX 1921	Londyn 1940, biogram
Marejko Michał	26V 1918	Nie skończył
Mączyński Sławomir	7 X 1922	Southampton 1943
Milenuszkina Walenty	22 III 1921	Southampton 1941, biogram
Miłobędzki Józef	9 XI 1922	Southampton 1943, biogram
Mrajski Tadeusz	19XI 1920	Southampton 1941, biogram
Olejarczyk Zdzisław	10XI 1921	Southampton 1942, biogram
Olejarnik Marian	10 VIII 1920	Southampton 1943, biogram
Orkisz Karol	28 VIII 1917	Southampton 1943, biogram
Oszurko Czesław	7VII 1921	Southampton 1942, biogram
Paprocki Janusz	15 II 1919	Nie skończył
Paszukow Bogdan	14IX 1918	Southampton 1942, biogram

Pawlik Mieczysław	10V1921	Southampton 1942
Pinno Jerzy	22VI1919	Nie skończył, w niewoli w obozach jenieckich
Piórecki Andrzej	1I1922	Southampton 1941, biogram
Pluciński Jerzy	1IV1920	Southampton 1941, biogram
Pochopień Jerzy	15V1923	Southampton 1943, biogram
Pogorzelski Bolesław	23III1921	Southampton 1941, biogram
Połośki Witalis	15III1922	Nie skończył
Potarzycki Zbigniew	31I1922	Southampton 1942
Przesmycki Kazimierz	3III1918	Londyn 1940, biogram
Przybylski Mieczysław	19XI1917	Southampton 1942, biogram
Radzikowski Wincenty	24VII1920	Southampton 1941, biogram
Rosiek Adam	5I1920	Nie skończył
Roźnowski Zbigniew	12X1915	Londyn 1940, biogram
Rukść Henryk	1VIII1920	Southampton 1941, biogram
Ryba Tadeusz	10VII1919	Southampton 1941, biogram
Salak Jan	6II1920	Londyn WM 1944
Senyca Bohdan	6IV1918	Southampton 1941, biogram, zginął w 1941
Sieja Tadeusz	16XII1919	Southampton 1941, biogram
Skarżyński Andrzej	11VIII1921	Londyn 1940, biogram
Skłodowski Jerzy	4VIII1922	Nie skończył
Skórski Stanisław	9VI1916	Londyn 1940
Skura Jan	25VI1920	Southampton 1943, biogram
Smolski Ludwik	12IV1919	Londyn 1940, biogram
Sobolewski Władysław	20XI1915	Londyn 1944
Sokalski Jan	22II1922	Southampton 1943, biogram
Sołtysik Andrzej	29X1922	Nie skończył
Sośnicki Włodzimierz	4XI1918	Southampton 1941
Stawowy Lech	28V1919	Southampton 1942, biogram
Straszak Jerzy	21IX1922	Southampton 1943, biogram
Sulatycki Tadeusz	17X1917	Southampton 1941, biogram
Sulikowski Błażej	3II1922	Nie skończył
Swat Zdzisław	7II1922	Southampton 1943, biogram
Śliwiński Zdzisław	10I1920	Southampton 1943
Świtała Maurycy	7XII1921	Southampton 1943, biogram
Trzaska Edmund	16XI1919	Southampton 1941, biogram
Trzoska Stefan	7VIII1923	Southampton 1942
Wasilewski Czesław	3VII1919	Nie skończył
Wasiński Franciszek	4X1922	Southampton 1943, biogram
Wdowiak Bogusław	16VII1920	Londyn 1940
Wengrynowicz Teodor	25XI1916	Londyn 1940, biogram, zginął w 1944
Wichrowski Edmund	7IX1917	Southampton 1942
Wiedman Olgierd	1XII1918	Londyn 1940
Wierzbicki Bernard	22V1920	Southampton 1943
Wiśniakowski Jan	31V1921	Southampton 1942, biogram
Wodiczko Jerzy	27X1920	Nie skończył
Wojciechowski Józef	10XII1920	Southampton 1941, biogram
Wojnar Zygmunt	20IV1921	Londyn 1940
Wolny Zbigniew	15XII1920	Southampton 1942
Wyszkowski Stefan	15VII1918	Londyn 1944
Zabliński Lubomir	3V1919	Londyn 1940
Zaczek Wojciech	11IX1921	Southampton 1941, biogram
Zborowski Andrzej	29XI1920	Londyn 1940
Zyber Władysław	22VII1917	Londyn 1940
Żukowski Jerzy	2I1917	Londyn 1940

Apel Poległych

„Zamiast rozpocząć normalną pracę na morzu, musieliśmy wziąć udział w strasznej wojnie na morzu i na lądzie”⁷⁰ – napisał Bolesław Górski, abs. WM z 1939 roku.

W obronie kraju

W wojnie obronnej z niemieckim najeźdźcą we wrześniu 1939 r. zginęli m.in.:

nawigatorzy:

Stanisław Kosko – kpt. ż.w., absolwent WN z roku 1923, dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej,
Janusz Garbowiecki – absolwent WN z roku 1926,
Stefan Werner – absolwent WN z roku 1928,
Jan Kazimierz Kuczyński – absolwent WN z roku 1929,
Kazimierz Szczypiorski – absolwent WN z roku 1930,
Zygmunt Kot – absolwent WN z roku 1932,
Apolinary Jankiewicz – absolwent kursu szyprów w PSM w Gdyni;

mechanicy:

Walerian Grzybowski – absolwent WM z roku 1924,
Olgięrd Zaborowski – absolwent WM z roku 1924,
Jan Banucha – absolwent WM z roku 1926,
Albin Serbinowicz – absolwent WM z roku 1926,
Józef Góral – absolwent WM z roku 1930,
Marian Sywula – absolwent WM z roku 1931,
Jerzy Perzanowski – absolwent WM z roku 1932,
Ryszard Rekść – absolwent WM z roku 1939;

uczniowie:

Stanisław Breckers – rozstrzelany w Tczewie,
Fryderyk Fiderkiewicz – zginął w Warszawie w czasie bombardowania szpitala.

Zamordowani w lesie piasńickim

W piasńickim lesie koło Wejherowa, na polecenie najwyższych władz Trzeciej Rzeszy, specjalne oddziały od 28.10.1939 r. do wiosny 1940 r. wymordowały ok. 12–14 tys. osób.

11 listopada 1939 r., w dniu polskiego Święta Niepodległości, wśród ponad 300 gdynian, zostali zabici m.in.:

Henryk Kossakowski – nauczyciel fizyki i elektroniki, harcmistrz; we wrześniu



1939 r. walczył w obronie Gdyni. 25 września aresztowany i osadzony w podoboże Stutthofu w Nowym Porcie, stamtąd wywieziony na roboty rolne do Nidowa, gdzie odnalazło go gestapo, Stanisław Dłuski – kpt. ż.w., kierownik Oddziału Morskiego Państwowego Instytutu Meteorologicznego, wykładowca w Szkole Morskiej w Tczewie, Witold Karpowicz – kpt. ż.w., absolwent WN z roku 1924, pracownik Kapitanatu Portu Gdynia.

Zginęli w hitlerowskich obozach zagłady

Wykładowcy i pracownicy:

Stefan Ancuta – inż. kpt. ż.m., wykładowca matematyki oraz elektrotechniki i radiotelegrafii; aresztowany w 1941 r. w Warszawie, osadzony w obozie Auschwitz i tam zamordowany w 1942 r.,
Kazimierz Konopka – wychowawca w Państwowej Szkole Morskiej,
Aleksander Maresz – wykładowca matematyki, algebry w Szkole w Tczewie i Gdyni, zmarł w 1941 r., zamęczony w obozie w Sachsenhausen koło Berlina,
Józef Ostrowski – instruktor,
Tadeusz Ziółkowski – kpt. ż.w., pierwszy komendant żaglowca Szkoły Morskiej „Lwów”, komandor pilotów portu gdańskiego, rozstrzelany w KL Stutthof w 1940 r.

Absolwenci:

Tadeusz Dąbkowski – absolwent WM z roku 1925,
Roland Liedtke – absolwent WM z roku 1926,
Władysław Ryncki – absolwent WN z roku 1931,
Eugeniusz Liess – absolwent WM z roku 1935.

Zamordowani przez sowieckie NKWD w Katyniu i Charkowie

Piotr Antonowicz – absolwent WM z 1922 r.,
Bolesław Andrzej Hagmajer – absolwent WN z 1924 r.,
Zygmunt Wojciechowski – absolwent WM z 1926 r.,
Adam Czyż – absolwent WN z 1927 r.,
Wojciech Roman Czerski – absolwent WM z 1931 r.,
Janusz Martyszewski – absolwent WM z 1935 r.,
Bogusław Wężyk – uczeń I roku WTiAM, zamordowany przez NKWD w Mińsku w lutym 1942 r.

Zginęli w walce lub z rąk niemieckiego najeźdźcy

Marian Baranowski – absolwent WM z 1925 r.,
Kazimierz Sobański – absolwent WN z 1926 r.,
Jerzy Żbikowski – absolwent WN z 1928 r.,
Marian Mazur – absolwent WN z 1929 r.,
Ludwik Piątek – absolwent WM z 1929 r.,
Józef Kaszyński – absolwent WM z 1931 r.,
Janusz Masłowski – absolwent WN z 1931 r.,
Bogusław Nawrot – absolwent WN z 1931 r.,
Janusz Nowaczyński – absolwent WN z 1932 r.,
Józef Trebliński – absolwent WN z 1931 r.,
Eugeniusz Ostapowicz – absolwent WM z 1932 r.,
Tadeusz Sołtys – absolwent WN z 1932 r.,
Stanisław Sosnowski – absolwent WM z 1932 r.,
Lucjan Masłocha – absolwent WN z 1934 r.,
Karol Mazurkiewicz – absolwent WN z 1934 r.,
Witold Pruszewski – absolwent WN z 1934 r.,
Janusz Borkowski – absolwent WN z 1937 r.,
Alfred Szelaąg – absolwent WN z 1938 r.,
Zbigniew Tajer – absolwent WN z 1938 r.,
Zygmunt Chróścicki – absolwent WN z 1939 r.,
Bohdan Dębski – absolwent WN z 1939 r.,
Zygmunt Łada – absolwent WN z 1939 r.,
Janusz Kazimierczak – uczeń,
Zbigniew Koziński – uczeń,
Adam Kwiatkowski – uczeń,
Jerzy Muszyński – uczeń,
Jerzy Salewski – uczeń.

Zginęli na morzach

Na m/s „Piłsudski” w listopadzie 1939 r.:

Mamert Stankiewicz – kpt. ż.w.,
b. komendant „Lwowa”,
Tadeusz Piotrowski – IV mechanik,
absolwent WM z roku 1935.

Na s/s „Zagłoba” w lutym 1943 r.:

Zbigniew Deyczakowski – kpt. ż.w.,
absolwent WN z roku 1923, pływał w konwojach, w lutym 1943 r. zginął wraz z całą załogą na s/s „Zagłoba”, zatopionym przez niemieckiego U-boota,
Jan Wiktorowicz – st. mechanik, absolwent WM z roku 1926,
Zbigniew Rogaczewski – I oficer, absolwent WN z roku 1937,
Wiesław Dakowski – II oficer, absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z roku 1942,
Witold Krajewski – III oficer, absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z roku 1941.

Na s/s „Wigry”:

Władysław Grabowski – kpt. ż.w.,
absolwent WN z roku 1928, zginął z niemal całą załogą,
Brunon Schmidt – st. mechanik, absolwent WM z roku 1929,
Zygmunt Lewicki – I oficer, absolwent WN z roku 1937,
Jerzy Zieliński – II mechanik, absolwent WM z roku 1937,
Czesław Nowak – III oficer, absolwent WN z roku 1940.

Na innych statkach/okrętach:

Brunon Wyględacz – st. mechanik,
absolwent WM z roku 1933, zginął na „Rozewiu”,
Andrzej Skarzyński – II oficer, absolwent WN z roku 1940, zginął na „Rozewiu”,
Bohdan Senyca – III oficer, absolwent WN z roku 1940, zginął na s/s „Częstochowa”,
Jerzy Pluciński – III oficer, absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z roku 1941, zginął na s/s „Puck” podczas niemieckiego nalotu na Bari,
Zbigniew Gąsiorowski – uczeń, zginął na ORP „Grom”.

Na morzu śmierć ponieśli także:
Wincenty Dumania – st. mechanik,
absolwent WM z roku 1923,
Zygmunt Kuske – st. mechanik, absolwent WM z roku 1927
i inni...

W czasie II wojny zginęło ponad 80 absolwentów lub uczniów Państwowej Szkoły Morskiej – około 15 procent.

Wszystkie grafiki w książce są autorstwa **Bolesława Pogorzelskiego**, zamieszczone w opracowywanych przez niego od 1952 r. londyńskich „Okólnikach”. Zdjęcia nieopisane pochodzą ze zbiorów Sali Tradycji UMG lub ze zbiorów własnych Małgorzaty Sokołowskiej. Niektóre fotografie, przedstawiające kilku uczniów, powtarzają się – ale to był zabieg świadomy, wynikający z dość skromnego materiału ilustracyjnego.

Nie ma w tym tomie wszystkich biogramów absolwentów z lat 1939-1945, których warto przedstawić Czytelnikom: o niektórych słuch wszelki zaginął, niektórzy nie utrzymywali kontaktów z kolegami, a co ważne – nie pisywali do „Okólnika”, będącego nieocenionym dla autorek źródłem wiedzy o losach chłopców z Państwowej Szkoły Morskiej. Ale przecież nie jest to spis absolwentów, bo taki z całą starannością wykonał ze współpracownikami prof. Jan Kazimierz Sawicki.

Podziękowania

Dziękuję nie do przecenienia dla badaczy dziejów Szkoły czasu wojny i losów jej absolwentów, godnym szerokiej popularyzacji, jest opracowanie kapitana Józefa Miłobędzkiego „Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej”, do którego autorki często się odwoływały i obficie je cytowały. Kapitan, absolwent kursu nawigacyjnego w Southampton z roku 1943, podjął się uporządkowania wiedzy o Szko-

le na wychodźstwie. Pisał: „Opierałem się [...] na własnych wspomnieniach [...] oraz na wspomnieniach moich kolegów i znajomych, bezpośrednich uczestników omawianych wydarzeń, a przede wszystkim wykładców i egzaminatorów, albo ich rodzin, od których otrzymywałem różne cenne materiały: listy, świadectwa itp., a także obejrzałem sporo fotografii. Te wszystkie dokumenty były jak gdyby spoiwem do wielu wspomnień, które składają się na tę opowieść o polskiej szkole morskiej na obczyźnie”⁷¹.

Niezwykle pomocne także były opracowania Andrzeja Perepeczki, Jana Stępnia, Walentego Aleksandrowicza i Kazimierza Kubika.

Autorki serdecznie dziękują za pomoc i życzliwość kpt. Piotrowi Trzebuchowskiemu, Markowi Zielińskiemu, Andrew Zielińskiemu, rodzinie Czesława Nowaka, rodzinie kpt. Zbigniewa Rożnowskiego, prof. dr. kpt. ż.w. Danielowi Dudzie, Markowi Twardowskiemu, Przemysławowi Zielińskiemu z biblioteki Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, pracownikom gdańskiego oddziału Instytutu Pamięci Narodowej, szczególnie Robertowi Chrzanoskiemu i Dominikowi Sokołowskiemu, prezes Polskich Linii Oceanicznych Dorocie Arciszewskiej, pracownikom archiwum PLO Markowi Śramskiemu i Bożenie Krawczyk oraz dyrektor dr Joannie Krzywonos i zespołowi Biblioteki Głównej UMG.

Małgorzata Sokołowska
Joanna Stasiak

1 S.G. [Stanisław Gutt], *Kartki z pamiętnika S.G.*, „Znów Razem” 1940, nr 4, s. 34.

2 Ibidem, s. 35.

3 Wspomnienia Bolesława Górskiego, [w:] *Udział Starszych Mechaników Polskiej Marynarki Handlowej w II wojnie światowej*, oprac. Stanisław Kozak, Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich, zeszyt szkoleniowy nr 24, Gdynia 1988, s. 63-64.

4 Olga Kwaśniecka, *O Szkole Morskiej*, maszynopis, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/821, s. 11.

5 Za: Andrzej Kolejewski, *Dzieje szpitala na placu Kaszubskim*, Gdynia 2008, rozdz. *Wojna i okupacja*.

6 Olga Kwaśniecka, op. cit., s. 14.

7 Ibidem, s. 11.

8 Ibidem, s. 14.

9 Ibidem, s. 15.

10 Włodzimierz Wnuk, *Stanisław Kosko. Kapitan żeglugi wielkiej (wspomnienie)*, „Dziennik Bałtycki” 1947, nr 336, 7/8 grudnia 1947, „Rejsy”, s. 2.

11 Karol Olgierd Borchart, *Znaczy kapitan*, Gdynia 1964, s. 319.

12 Bolesław Pogorzelski, *Przeprawa do Anglii*, „Tydzień Polski” 18.12.1999.

13 Ibidem.

14 List kpt. K. Kowalskiego do dyrektora Departamentu Morskiego L. Możdżeńkiego z dn. 2.11.1939 r., za: „Okólnik” 1981, nr 145, s. 31-32.

15 Hasło *Chrobry*, oprac. Marek Twardowski, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006, s. 103.

- 16 Walenty Aleksandrowicz, Kazimierz Kubik, *Polskie szkolnictwo morskie w Anglii (1939-1945)*, „Nautologia” 1972, nr 4, s. 120.
- 17 List kpt. K. Kowalskiego..., op. cit., s. 31-32.
- 18 Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej* (na prawach rękopisu), Gdynia 1980, s. 7.
- 19 Za: Walenty Aleksandrowicz, Kazimierz Kubik, op. cit., s. 120.
- 20 Ibidem.
- 21 Jan Kazimierz Sawicki, *Kształcenie kadr Polskiej Marynarki Handlowej w Wielkiej Brytanii (1939-1945)*, [w:] „Rocznik Polonijny” 1982/1983, nr 3-4, s. 108.
- 22 Ibidem, s. 121.
- 23 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 9.
- 24 Walenty Aleksandrowicz, Kazimierz Kubik, op. cit., s. 121; w oryginale jest błędnie podane imię Leszczyńskiego – Stanisław zamiast Michał.
- 25 Ibidem, s. 122.
- 26 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 9.
- 27 Za: Jan Kazimierz Sawicki, *Kształcenie...*, op. cit., s. 108.
- 28 Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska w Tczewie i Gdyni (kronika lat 1920-1969)*, Gdynia 1992, s. 124.
- 29 Krystyna Tarasiewicz, *Na „Kromaniu” i Londynie. Całe życie marynarza*, Warszawa 1992, s. 56.
- 30 Za: Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981, s. 315.
- 31 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 9.
- 32 *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 1994, s. 12.
- 33 Za: Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, op. cit., s. 422.
- 34 Za: Ewa Ostrowska, *Dama polskiej medycyny. Opowieść biograficzna o dr Jadwidze Titz-Kosko*, Gdynia 2002, s. 45-46.
- 35 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 13.
- 36 Ibidem s. 14.
- 37 Ibidem, s. 15.
- 38 Ibidem.
- 39 Ibidem. Jan Stępień podaje liczbę 27 – *Szkolnictwo morskie w okresie II wojny światowej i po jej zakończeniu w latach 1940-1947*, maszynopis, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/631.
- 40 „Okólnik” 1941, nr 8, s. 3.
- 41 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 16.
- 42 „Okólnik” 1941, nr 8, s. 8.
- 43 Protokół z posiedzenia Komisji ZAP dla spraw szkolenia personelu pływającego, Londyn, 17 czerwca 1941 r., s. 140, [w:] Jan Kazimierz Sawicki, *Kształcenie...*, op. cit., s. 111.
- 44 Karol Olgierd Borchardt, *Krażownik spod Somosierry*, Gdańsk 1969, s. 245.
- 45 Za: ibidem, s. 267.
- 46 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 16.
- 47 Ibidem, s. 17.
- 48 Ibidem, s. 18.
- 49 Ibidem.
- 50 Ibidem, s. 18-19.
- 51 Ibidem, s. 29.
- 52 List Mieczysława Dukalskiego do WSM z Gujany Francuskiej z sierpnia 1978 r., w odpowiedzi na apel WSM, zamieszczony w miesięczniku „Morze” nr 8/573, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3214, s. 73.
- 53 „Okólnik” 1958, nr 88, s. 22.
- 54 Za: „Okólnik” 1959, nr 91, s. 3.
- 55 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 21.
- 56 Jan Stępień, op. cit., s. 3.
- 57 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 21.
- 58 Ibidem, s. 22.
- 59 Ibidem.
- 60 Ibidem, s. 24.
- 61 Za: Jan Stępień, op. cit., s. 5.
- 62 Ibidem, s. 4.
- 63 Leonard Możdżeński, *Polska Marynarka Handlowa w czasie II wojny światowej*, „Okólnik” Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów PMH, 1953, nr 65, s. 2.
- 64 Jan Kazimierz Sawicki, *Kształcenie kadr w polskich szkołach morskich w latach 1920-2000*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci szkół morskich 1922-1999*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Wyższa Szkoła Morska, Gdynia 1994, s. XXXIV.
- 65 <https://dzieje.pl/aktualnosci/konferencja-jaltanska>
- 66 Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 105.
- 67 Ibidem, s. 101.
- 68 Za: Bolesław Pogorzelski, op. cit., s. 103.
- 69 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 5.
- 70 Wspomnienia Bolesława Górskiego, rękopis, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2832, s. 1.
- 71 Józef Miłobędzki, op. cit., s. 1-2.