

Wojciech Adam Zaczek

1921-1998



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1941 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim, przedwojennym rejsie żaglowca, kapitan żeglugi wielkiej, kierownik Wydziału Nawigacyjnego PSM, mgr ekonomii, mistrz robót linowych, kapitan statku Liceum Morskiego m/s „Edward Dembowski”, współautor telewizyjnej audycji „Latający Holender”.

Urodził się 21 września 1921 r. we Lwowie, ojciec był chirurgiem. Po ukończeniu gimnazjum w Przemyślu w 1937 r. przyjechał do Gdyni i zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej.

Wspominał: „W ostatnich latach szkoły podstawowej wstąpiłem do harcerstwa i tak jakoś się złożyło, że do drużyny żeglarskiej. Drużynowy był wspaniały. Oddany żeglarsztwu i młodzieży, umiał nas zainteresować wodą, wodniactwem, przygodą. Pod jego kierownictwem budowaliśmy kajaki, łodzie wiosłowe i każdą wolną chwilę spędzaliśmy na wodzie. Niestety, San nie bardzo nadawał się do żeglowania. [...]”

I wtedy właśnie zobaczyłem gdzieś w jakimś piśmie notatkę informującą o egzaminach wstępnych do Szkoły Morskiej w Gdyni. Postanowiłem! Zostaję oficerem Polskiej Marynarki Handlowej! Zostaję marynarzem! [...]”

W domu moje postanowienie zostało przyjęte ze zdziwieniem, z niedowierzaniem, a nawet ironią i pobłażliwością. [...] Egzaminy poszły nieźle i znalazłem się na liście tych, którzy zostali przyjęci na kurs kandydacki. Było trochę kłopotów, bo byłem za młody – wymagane szesnaście lat kończyłem we wrześniu, a był początek sierpnia. Byłem jednak okazem zdrowia i to jakoś pozwoliło na przymknięcie oka komisji rekrutacyjnej¹.

W ostatni przed wybuchem wojny rejs szkoleniowy „Dar Pomorza” wyszedł 18 sierpnia 1939 r. Dwa tygodnie później wybuchła wojna. Żaglowiec pozostał w Sztokholmie pod opieką kilku członków załogi, a Wojciech Zaczek wraz z grupą uczniów i kadrą ewakuowany był do Wielkiej Brytanii. Początkowo pływał na „Bugu”, potem na „Lublinie”. O „Bugu” pisał: „Pływałem na stateczku, który nigdy nie oglądał rodzinnej Gdyni, mimo że obnosił jej nazwę jako swój port macierzysty. Stateczek ów został

zbudowany w Holandii jako jedna z trzech jednostek przeznaczonych do żeglugi bałtyckiej. Nosił na burcie imię naszej rzeki Bug i tą nazwą wzbudzał dużo śmiechów wśród Anglików z prostej przyczyny”² [ang. bug – pluskwa].

Budowę motorowca „Bug”, zamówionego przez firmę Rothert & Kiłaczycki, zakończono w E.J. Smit & Zoons Sheepswerfen w Westerbroek w Holandii w sierpniu 1939 r. Gdy wybuchła wojna, s/s „Bug” pod dowództwem kapitana Czesława Abramowskiego uciekł ze stoczni. „Bliskość granicy niemieckiej potęgowała nastrój zagrożenia – tym bardziej, że ujście graniczne rzeki Ems (obecnie Amiza), nad którą położona jest stocznia, kontrolowali Niemcy. Bez skompletowanego wyposażenia i dokumentów, bez dokończonych prób oraz bez zgody stoczni «Bug» opuścił (nocą?) Holandię i – mimo braku map oraz informacji na temat położenia ewentualnych niemieckich i angielskich pól minowych – dotarł szczęśliwie do ujścia Tamizy”³. Kapitan Wojciech Zaczek pisał, że do ucieczki doszło w czasie prób morskich po wysadzeniu pilota na bączek, czyli małą łódź roboczą ze statku⁴.

W 1940 r. skierowany został do Szkoły Morskiej przy University College w Southampton – na kurs aspirantów poruczników żeglugi małej, który ukończył w lipcu 1941 r., a w 1943 r. zdał maturę w Gimnazjum i Liceum im. J. Słowackiego w Glasgow w Szkocji.

W październiku 1943 r. zamustrował na s/s „Kościuszko”. Pod koniec tego roku statek „nieprzerwanie przewoził wojsko i sprzęt wojenny z baz w północnej Afryce i na Malcie do świeżo przez aliantów zdobytych portów we Włoszech. Statek był okropnie zaniedbany i zajeżdżony”⁵. Jak wspominał kapitan Zaczek po latach, „[...] statek-staruszek powoli się rozlatywał, szybkość zastraszająco spadała i stale coś nawalało.



Wizyta dyrektora FAO dr. D.B. Finna (26.05.1959). Stoją od lewej: dyrektor „Arki” inż. Gabriel Groch, kpt. ż.w. Wojciech Zaczek, kpt. ż.w. Karol O. Borchardt, dr D.B. Finn, dyrektor Szkoły Rybołówstwa Morskiego kpt. ż.w. Henryk Borakowski, Zbigniew Zachary, sekretarz KW PZPR Henryk Winter, kierownik internatu Stanisław Ereciński, por. ż.w. Jan Netzel

Czary goryczy dopełnił angielski niszczyciel, który zaatakował koło Malty jakąś wyimaginowaną włoską łódź podwodną i rzucił zbyt blisko naszej burty całą serię bomb głębinowych. Łodzi chyba nie trafił, ale «Kościszce» wstrząsy zupełnie rozwały rurki w dwóch kotłach i statek ledwo dowlókł się do La Valetta. Tam zapadła decyzja, że mamy płynąć z włoskimi jeńcami na pokładzie i z rannymi do Durbanu lub do innego portu w południowej Afryce, gdzie ma nas czekać remont. [...]

Po zakończeniu budzącego wiele zastrzeżeń remontu w durbańskiej stoczni przystąpiliśmy do transportowania wojska, urlopowiczów i rekonwalescentów na trasie Durban – East London – Aden, z postojami w Mombasie. Ponieważ maszyna zużywała prawie sto ton paliwa na dobę, w każdy rejs zabieraliśmy dodatkowo ponad tysiąc ton węgla do trzeciej ładowni. Przez wysokie zbiorniki dzielące tę ładownię od głównego bunkra przeprowadzono tunel, przez który taczkami przewożono węgiel do kotłowni⁶.

Pewnego dnia węgiel w trzeciej ładowni zapalił się. „Byłem wtedy trzecim oficerem⁷, odpowiedzialnym z racji stanowiska za sprzęt pożarowy. Pod kierunkiem starszego oficera przystąpiliśmy do gaszenia pożaru.

Jedyną drogą do źródła ognia był wspomniany tunel, prowadzący do dolnej części trzeciej ładowni. Wejść do niego można było tylko przez bunkier, w którym już zbierał się tlenek węgla. [...]

Plan akcji był następujący: zejść w aparacie tlenowym do bunkra, przejść do trzeciej ładowni, zbadać sytuację i zdać relację chiełfowi, gdzie umiejscowiło się centrum pożaru. [...]

Zadanie to przypadło mnie w udziale. Ubrałem aparat tlenowy i wtedy – nastąpiła pierwsza komplikacja. Z ciężkim i dużym aparatem na plecach nie mieściłem się we włazie. Trzeba było więc zdjąć aparat, wejść pod właz na prowadzącą w dół drabinę i w tej diabelnie niewygodnej pozycji ubrać podany z góry aparat. Cała ta cyrkowa operacja była wysoce niebezpieczna, gdyż musiała być przeprowadzona na wysokości kilkunastu metrów nad stalowym pokładem. Z wielkim trudem udało mi się zapiąć wszystkie pasy i zapinki aparatu. Ubezpieczony linką zahaczoną o szczebel drabinki, włożyłem na głowę maskę po uprzednim sprawdzeniu manometru butli tlenowej. Strzałka stała minimalnie nad czerwoną kreską, co oznaczało, że butla jest pełna. [...] Zapas tlenu wystarczał na godzinę. [...]



M/s „Edward Dembowski”

Z zewnętrznym pokładem połączony byłem długą linką asekuracyjną, której górny koniec trzymał jeden z członków załogi. Schodząc, o mało nie spadłem, bowiem w drabinie brakowało jednego szczebla⁸.

Przedarł się przez zadymione i rozgrzane pomieszczenia do ładowni, gdzie „w kilku miejscach unosiły się smugi dymu, ale otwartego ognia jeszcze nie było”⁹. Wspominał: „Po kilku krokach poczułem, że podszwy sandałów mocno mi przypiekają, a jednocześnie nie mam czym oddychać. [...] W panice oświetliłem manometr. Strzałka nadal wskazywała czerwoną kreskę. Popukałem w przyrząd latarką i o zgrozo... Złóśliwa strzałka spadła nagle do zera. Butla była pusta. «Trzeba błyskawicznie wiać – pomyślałem – bo za chwilę stracę przytomność». Rozpaczliwie szarpnąłem linką asekuracyjną i z ulgą poczułem, że ją z pokładu wybierają, ale trochę za szybko. Przewrócili mnie, szatany, na węgiel i ciągnęli jak worek. Pamiętam tylko, że wjechałem do tunelu, a potem nastąpiła przerwa w życiorysie”¹⁰.

Gdy pożar udało się ugasić, Wojciech Zaczek dowiedział się szczegółów: „Otóż w momencie, gdy już półprzytomny znalazłem się w tunelu, nastąpił wybuch gazów w ładowni, który wywalił pokrywy lukowe, huk zaś spowodował, że zaczęto ciągnąć linkę, ile tylko sił starczyło. Maski zostały zdarte z twarzy. Okropnie potłuczony i podrapany, utknąłem tuż pod włazem bunkra. Próbowano mnie przezeń wyciągnąć, ale z aparatem na plecach nie mieściłem się w otworze. Ponieważ nie było czasu na to, aby ktoś z pokładu wszedł na drabinę i zdjął ze mnie to piekielne urządzenie, więc chief kazał przeciąć pasy. Przecięto je, lecz zapomniano o tasemce założonej na szyję. Aparat zleciał z pleców, ale ta cholerna taśma o mało mi nie skręciła karku i nie udusiła”¹¹.

Pływał następnie jako III oficer na transportowcu „Pułaski”, przewożącym m.in. sprzęt wojskowy, wojsko, chorych, ale też i jeńców z wyzwolonych japońskich obozów. Wspominał: „Potwornie wycieńczone szkielety ludzkie. Spali na pokładzie bez sił, bez woli. Czasem któryś nieszczęśnik zrywał się, biegł z krzykiem po pokładzie, póki się nie przewrócił. Zdarzało się, że skakał za burtę... Spotykaliśmy się z wojną i jej okropnościami, ale nigdy dotąd w takiej postaci. Byliśmy wstrząśnięci”¹².

Posłany przez kapitana Edwarda Pacewiczę po mapy do kwatery Brytyjczyków w hotelu w Singapurze, spotkał siedzących pod strażą wysokich rangą oficerów japońskich, którzy zerwawszy się na baczność, oddali mu honory. „Zastanawiałem się ułamek sekundy. Nie miałem wyjścia: niedbale zasalutowałem i, starając się wyglądać jak najbardziej nonszalancko, przemaszerowałem wzdłuż zastygłego bez ruchu szpaleru. Dopiero za następnymi drzwiami ochłonąłem. Już na spokojnie przypominałem sobie, że Lord Mountbatten wydał zarządzenie, by nawet najstarsi stopniem oficerowie japońscy oddawali honory wszystkim oficerom alianckim, bez względu na ich rangę. Co prawda nie przypominałem sobie, by zarządzenie to obejmowało oficerów marynarki handlowej, i to najniższych szczebli, ale jest faktem: mnie skromnemu trzeciemu oficerowi transatlantyku „Pułaski” salutowali gorliwie admirałowie, nie mówiąc już o generałach”¹³.

W roku 1979 kpt. ż.w. Mieczysław Abramowski potwierdził, że „Wojciech Zaczek był ranny podczas działań wojennych na Dalekim Wschodzie w głowę i przebywał w szpitalu w Indiach /Bombaj/ około dwóch miesięcy, a następnie w Wielkiej Brytanii około czterech miesięcy” [oświadczenie w zbiorach Sali Tradycji UMG].

Wojciech Zaczek odznaczony był m.in. The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The France and Germany Star, The Italy Star, The Africa Star, The Pacific Star, The War Medal 1939-1945.

Do kraju wrócił w 1947 r., pływał w GAL-u do 1951 r., a po jego likwidacji – w Polskiej Żegludzie Morskiej do 1954 r.

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w 1960 r. O początkach swego „kapi-



taństwa” pisał m.in. tak: „No i nareszcie – upragniony awans na kapitana! Początkowo człowiek żyje jak w transie. Jest tak z siebie zadowolony, jakby chodził po chodniku uśłanym różami. [...] Wszystko wydaje się takie proste, łatwe. I jest – dopóki nie zajdą jakieś nadzwyczajne okoliczności, gdzie trzeba już samemu decydować i gdzie trzeba mieć praktykę i doświadczenie. Dopiero teraz człowiek się przekonuje, jak to było dobrze, gdy w swojej kabinie czy na kanapie w kabinie nawigacyjnej spał «stary» i można go było w każdej chwili ściągnąć, prosząc o radę czy też w ogóle zostawić dla niego decyzję, co robić.

Dobrze, jeśli w pierwszych miesiącach kapitaństwa wszelkie manewry czy cumowania odbywają się spokojnie i wykonuje je za kapitana, wtedy jeszcze bardzo zielonego, pilot – otrząskany z tysiącami manewrów i statków. [...]

Zostałem kapitanem «na stałe» w styczniu 1951 roku na statku starym, małym i bardzo pokracznym. Był to «Rataj». [...]

Statek objąłem w Gdyni. Po objęciu, szybkim i pobieżnym, zresztą co tu było do odbierania, zarządziłem odprawę i zamówiłem pilota. Staliśmy w skutym lodem basenie węglowym, rufa do wyjścia. Pilot z holownikiem,

który miał nam pomóc w odbiciu od nabrzeża, zjawił się prawie natychmiast. W pierwszych słowach ostrzegł mnie, że motorówki w tym lodzie nie mogą chodzić i że on zaraz po odbiciu schodzi na holownik, a ja już sam muszę wyjść z portu. Do wyjścia jeszcze mi trochę może pomóc holownik, ale dalej to już moja sprawa. Trochę mnie to osadziło w moim świeżo kapitańskim zapale¹⁴. „[...] zanim statek wyszedł z portu, byłem już pod mundurem i kożuchem całkiem mokry”¹⁵.

Jak wielu jego kolegów, którzy kończyli Szkołę Morską w Anglii i odbyli ciężką wojenną służbę w konwojach morskich, został jako „element niepożądany” usunięty z floty. Pracę znalazł w Dziale Usług Żeglugowych Zarządu Portu Gdańsk – Gdynia jako inspektor nawigacyjny i jako inspektor w Centralnym Zarządzie PMH.

Po odzyskaniu „prawa pływania” w 1956 r. do 1957 r. pracował w Centralnym Zarządzie Przewozów Morsko-Handlowych w PŻM. Od 1957 r. do 1959 r. był kierownikiem Wydziału Nawigacyjno-Połowowego w Szkole Rybołówstwa Morskiego i nauczycielem dewiacji oraz nawigacji. W latach 1959-1960 zatrudniony był w PPiUR „Gryf” w Szczecinie, następnie, do 1961 r., w Dalekomorskich Bazach Rybackich jako kapitan statku bazy.

W następnym roku wrócił do Gdyni i w 1961 r. został kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego PSM. W 1965 r. ukończył z tytułem magistra ekonomii Wydział Morski Wyższej Szkoły Ekonomicznej. „Strona moralna nie budzi zastrzeżeń. Z natury swej impulsywny, przedsiębiorczy i wykazujący wiele inicjatywy. Chętnie pracuje dodatkowo nad wyposażaniem gabinetów naukowych. Do organizacji politycznych nie należy”¹⁶.

Ta prawie doskonała opinia została nieco nadszarpnięta, gdy w 1967 r. z rejsu do Stanów Zjednoczonych przywiózł elegancką limuzynę, obiekt westchnień mieszkańców bloku socjalistycznego. Wezwany „na dywanik” do Wojewódzkiej Komisji Kontroli Partyjnej i dyrektora naczelnego PLO tow. Stanisława Bejgera, tłumaczył, że dyrektor PSM Mieczysław Jurewicz poprosił go, by będąc w Stanach, odwiedził Tadeusza Wągrowskiego – absolwenta Szkoły Morskiej w Tczewie z 1923 r., obecnie obywatela USA i podziękował mu w imieniu szkoły za wspaniałe dary – szczególnie za samochód marki Lincoln Continental, ofiarowany w 1964 r. Z tego spotkania kpt. Zaczek wrócił na statek... obdarowany lincolnem.

Komisja partyjna uznała, „że nie licuje to z godnością wykładowcy Państwowej Szkoły Morskiej i wychowawcy młodzieży”¹⁷ i zasugerowała, by nie był już wykładowcą, „gdyż nie gwarantuje on wpojenia wychowankom właściwych zasad etycznych”¹⁸.

I sekretarz KW PZPR w Gdańsku tow. Jan Ptaśński nakazał Urzędowi Celnemu cofnięcie wszystkich ulg, a PLO – zakazać przyjmowania przez kapitanów i oficerów tego typu prezentów od obywateli obcych państw, a obdarowanych ukarać lub poprzesuwać na inne odcinki pracy¹⁹.

Od 1967 r. do 1986 r. Wojciech Zaczek w Telewizji Gdańsk współprowadził morską audycję pt. „Latający Holender”. Czołówka programu przyciągała przed telewizory widzów z całego kraju, bo „Latający Holender” rozpalał wyobraźnię i marzenia o pływaniu.

W 1969 r., gdy z połączenia Państwowej Szkoły Morskiej i Szkoły Rybołówstwa Morskiego utworzona została Wyższa Szkoła Morska, na Wydziale Nawigacyjnym został wykładowcą międzynarodowych prawideł drogi morskiej, eksploatacji statku handlowego, wiedzy okrętowej, technologii przeła-

dunków. Po latach stał się bohaterem wielu anegdot opowydanych przez b. studentów. Jak pisał kpt. ż.w. Piotr Trzebuchowski (abs. WN z 1975): „Sława ich [wykładowców] była zasłużona i każdy z nich przechodził do legendy i nią obrastał. Kapitan Zaczek uczył nas wiedzy okrętowej. Podjeżdżał codziennie do szkoły swoim ogromnym amerykańskim samochodem, parkował wśród syren i wartburgów i pokazywał nam na modelach szczegóły działania wind ładunkowych i kotwicznych, derricków, renerów, szkuner-gai, topenantów, szersztoków, hanyputów, szwerików i innych zaklętych terminów, które oparły się spolszczaniu na siłę. Podnosił i stawiał sobie na biurku kilkunastokilowe modele dwoma palcami, nie wyjmując z kącika ust papierosa”²⁰.

Od 1974 do 1981 r. pracował w Polskich Liniach Oceanicznych, a do 1985 r. okresowo jako kapitan i w pionie dyrektora ds. technicznych. Dowodził w sumie 15 statkami, m.in. „Stefanem Batorym”.

Gdy powstało Liceum Morskie w Gdyni z siedzibą na m/s „Edward Dembowski”, od 1975 do 1976 był zastępcą dyrektora ds. pedagogiczno-administracyjnych, nauczycielem wiedzy okrętowej i budowy okrętu



Kpt. W. Zaczek inauguruje audycję „Latający Holender”.

Fot. „Radio i Telewizja” 1967, nr 2, s. 2

oraz kapitanem²¹. W 1976 r. został zastępcą delegata ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej przy Odwoławczej Izbie Morskiej w Gdyni. Należał do Klubu Kapitanów Żegluga Wielkiej, a od 1992 r. także do Stowarzyszenia Absolwentów Szkół Morskich.

Autor scenariuszy filmów o alarmach szalupowych, zainicjował i prowadził cykl audycji telewizyjnych pt. „Gawędy Wilków Morskich” oraz „Kapitan schodzi ostatni”, za „Jak zostać kapitanem” otrzymał Nagrodę Ministra Żegluga za najlepszą książkę o tematyce marynistycznej roku 1977.

Jeszcze w 1941 r. opanował sztukę wiązania węzłów – zachwyciwszy się wystawą w nowojorskim Muzeum Morskim. Stał się ich miłośnikiem i wielkim znawcą, z lin i sznurków tworzył ramy do obrazów, wisioriki, pasy, artystyczne koszyki.

W zbiorach Sali Tradycji UMG znajdują się pamiątki po kapitanie: jego walizka, termos i chlebak oraz fotografie – także z czasów pobytu w Anglii, jak również dokumenty, odznaczenia i baretki.

Zmarł 25 lutego 1998 r., pochowany został w Puszczykowie koło Poznania.



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; Witold Parteka, Wojciech Zaczek, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Henryk Spigarski, *Liceum Morskie w Gdyni, pływająca szkoła na m/s „Edward Dembowski”*, Gdynia – Gdańsk 2005; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Wojciech Adam Zaczek, *Jak zostać kapitanem*, Warszawa 1977; Piotr Trzebuchowski, *Między wodą a niebem*, tom 1, Gdynia 2022; „Horyzont. Biuletyn Informacyjny”; akta personalne PLO.

1 Wojciech Adam Zaczek, *Jak zostać kapitanem*, Warszawa 1977, s. 5-6.

2 Idem, *Pułapka na miny*, [w:] „Horyzont. Biuletyn Informacyjny” 1969, nr 7, s. 27.

3 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 226.

4 Wojciech Zaczek, *Pułapka na miny*, [w:] „Horyzont. Biuletyn Informacyjny”, op. cit., s. 27.

5 Wojciech Zaczek, *Pożar*, [w:] „Horyzont. Biuletyn Informacyjny” 1969, nr 10, s. 29.

6 Ibidem, s. 30.

7 Wg *Spisu personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945* – IV oficerem.

8 Wojciech Zaczek, *Pożar*, [w:] „Horyzont. Biuletyn Informacyjny”, op. cit., s. 31.

9 Ibidem.

10 Ibidem.

11 Ibidem, s. 32.

12 Za: Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, op. cit., s. 73.

13 Za: ibidem, s. 75. Wydarzenie to Wojciech Zaczek wspomina także w książce *Jak zostać kapitanem*, Warszawa 1977, s. 95-96.

14 Wojciech Adam Zaczek, *Jak zostać kapitanem*, op. cit., s. 60.

15 Ibidem.

16 Akta personalne PLO.

17 Ibidem.

18 Ibidem.

19 Ibidem.

20 Piotr Trzebuchowski, *Między wodą a niebem*, tom 1, Gdynia 2022, s. 47.

21 Witold Parteka, Zaczek Wojciech [w:] *Encyklopedia Gdyni*, tom II, Gdynia 2009, s. 213-214.