

Tragiczna śmierć kapitana na gdyńskiej redzie

W piątek, 23 czerwca w portowej części Gdyni miała miejsce niezwykła, będąca komponentem inauguracji tegorocznych Dni Morza uroczystość. Na frontonie usytuowanego nieopodal zabudowań Urzędu Morskiego biurowca przy ul. Warsztatowej 12, w którym mieści się siedziba Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, odsłonięta została tablica upamiętniająca kapitana żeglugi wielkiej Władysława Grabowskiego. Absolwenta Szkoły Morskiej w Tczewie w roku 1928, przedwojennego pilota portu gdyńskiego, po wybuchu wojny i ucieczce dziesięciometrowym jachtem „Strzelec II” do Karlskrony porucznika marynarki walczącego w siłach zbrojnych na Zachodzie, wreszcie - bohaterskiego dowódcę statku „Wigry”. Niewielkiego, zbudowanego w 1912 roku w brytyjskim Middlesbrough parowca, który od 23 maja 1939 roku nosił polską banderę, należał do Bałtyckiej Spółki Okrętowej i rejestru Wolnego Miasta Gdańska, a 15 stycznia 1942, pozostając w czarterze aliantów zatonął w ciężkim sztormie u zachodnich wybrzeży Islandii. W tej spektakularnej, poprzedzonej serią awarii i wejściem na skały, głośniejszym pomimo okrucieństw czasów wojny katastrofie zginęło dwunastu Polaków, trzynastu obywateli pięciu nacji, dziewięć ciał zabrało na zawsze morze. Jedynymi rozbitkami, którym ataki oceanicznego żywiołu udało się przetrwać, okazali się dwaj młodzi mężczyźni: drugi oficer Ludwik Smolski oraz islandzki starszy marynarz Bargi Kristjansson.

W tej zimowej tragedii piękną kartę historii zapisał honorowany pamiątkową płytą i okazałą, ożywiająca pamięć uroczystością, kapitan Władysław Grabowski. Sięgając do biogramu ostatniego dowódcy trampa, którego wojenne szlaki powiodły na skrywające śmiertelną pułapkę wody fiordu Hval i cmentarz Fossvogi, odnajduje się epizody z lat 30. minionego wieku, kiedy rozpoczynał karierę morską, nabierał nawigacyjnej dojrzałości, aspirował - jako młodszy oficer - do coraz wyższych stanowisk na tzw. francuzach. Sprowadzonych z Blainville, Caen i Cherbourga pięciu węglowcach Żeglugi Polskiej, które dzięki wsparciu ministra Kwiatkowskiego, stały się prawdziwym załącznikiem tworzonej od podstaw floty PMH. Zapewne prawem przypadku z okresem tym i tą grupą jednostek wiąże się też postać kapitana Wacława Niewiarowicza, a niektóre wątki obu kapitańskich życiorysów splatają się w jedną całość. Obydwaj bowiem swoje najwyższe patenty zdobywali w podobnym, przedwrześniowym czasie. Obydwaj mustrowali (być może razem) na te same, pokryte węglowym pyłem statki. Obydwaj poświęcili się pracy w gdyńskim pilotażu. Ale obu tych eminentnych marynarzy i dowódców łączy - poza znaczną różnicą wieku i morskich doświadczeń - jeszcze jeden osobliwy fakt: obaj zginęli tragiczną śmiercią podczas wypełniania swych powinności na morzu. 37-letni Władysław Grabowski - jak wspominaliśmy - na zaciągniętych huraganową wichurą wodach wybrzeża Islandii. Zbliżający się do statusu emeryta kapitan Niewiarowicz na gdyńskiej redzie, którą tej dramatycznej nocy zawładnęły silne, choć okresowe śnieżyce, narastające rozfalowanie i wiejące ze wschodu beaufortowską „szóstką” wiatry.

Zanim jednak przywołamy pierwsze dni grudnia 1945 roku, tragiczny incydent i próbę wejścia na burtę szwedzkiego motorowca „Pelikan”, którego pokłady okupowało 643, po części chorych, wymagających pilnej opieki medycznej repatriantów, przybliżmy postać kapitana. Jed-

nego z najbardziej doświadczonych dowódców odradzającej się polskiej floty handlowej, starszego pilota, pierwszego powojennego szefa tej elitarnej grupy zawodowej w Gdyni. Zespołu, którego trzon stanowili tak szacowni kapitanowie jak: Władysław Lekki, Stanisław Leśniewski, Andrzej Goebel, Marian Wajszyk, Antoni Kleszczewski, Karol Mizgalski, Józef Mostowik, Bogusław Łyżwiński czy Roman Potocki, którego pierwszego lipca 1946 roku, a więc już po śmierci kapitana, zastąpił młodszy pilot Kazimierz Wilkanowicz.

Wacław Niewiarowicz urodził się 10 września 1879 roku na małej stacji kolejowej w królewskiej wsi Gołęb w pobliżu Puław, gdzie jego ojciec, Aleksander, specjalista w dziedzinie budowy linii kolejowych i mostów w owej chwili pracował. Charakter zatrudnienia ojca wymuszający konieczność nieomal ciągłego przemieszczania, sprawił zatem, że naukę w szkole podstawowej rozpoczął w Bielcach (obecne tereny Mołdawii), a szkołę średnią skończył w Wolsku, w obwodzie saratowskim. W roku 1897, po uzyskaniu świadectwa maturalnego młody mężczyzna zapisał się na Wydział Nawigacyjny Szkoły Żeglugi Handlowej w Odessie, w roku 1901 zdobył certyfikat jej ukończenia, potem przez rok pływał na brytyjskim statku żaglowym, nabywając nie tylko hartu i umiejętności praktycznych, ale i doskonaląc opanowanie języka Szekspira. W latach 1902-1918 znalazł zatrudnienie na frachtowcach armatorów rosyjskich. Na jednostkach tych poznawał coraz szersze połączenie świata, odbierał promocje na kolejne stopnie oficerskie, w tym też czasie - traktując Odessę za miejsce trwałego pobytu - otrzymał z rąk carskich urzędników dyplom kapitana żeglugi wielkiej.

Do Polski powrócił wraz z ojcem Aleksandrem pod koniec 1919 roku. Z uwagi jednak, że flota handlowa spod znaku biało-czerwonej dopiero powstawała, nie mogąc zaoferować zbyt wielu miejsc pracy, opuścił Warszawę, zamieszkał okresowo w Marsylii, tam mustrował na statki obcych bander. Sytuacja uległa zmianie w listopadzie 1926 roku. Po nabyciu przez Żeglugę Polską we Francji małej armady frachtowców, został pierwszym dowódcą „Krakowa”, w roku następnym zweryfikował swoje kapitańskie uprawnienia, stając się posiadaczem dyplomu wydanego przez władze RP, później objął mostek drobnicowca „Niemen”, by niewiele potem zaokrętować ponownie na poprzedniego „francuza”. Z nazwiskiem Niewiarowicza i „Krakowem” wiąże się zresztą znamienne, wpisane w annały historii PMH zdarzenie: w roku 1930 doszło bowiem do pionierskiej wyprawy na Morze Czerwone, do Królestwa Hidżazu (Al-Hiyaz, zachodnia część Arabii Saudyjskiej), podczas której polska jednostka, wioząc ładunek broni i amunicji, dokonała pierwszego przejścia przez Kanał Sueski.

- Podczas tego historycznej przeprawy... - powiedział autorowi mieszkający w Starogardzie Gdańskim Zbigniew Penkalski, bliski krewny kapitana, marynista i biograf rodu Niewiarowiczów - z pewnością wrócił do wspomnień o ojcu Aleksandrze, który tenże kanał przepłynął 33 lata wcześniej, w roku 1897, udając się parowcem Floty Ochotniczej „Włodzimierz” z Odessy do Władywostoku. Płynął tam z grupą polskich i rosyjskich fachowców i kolejarzy, aby budować Kolej Wschodniochińską, często nazywaną też Południowomandżurską. Kolej, która miała prowadzić do Harbinu, Zabajkalska i dalej...

W tamtych latach kapitan osiadł już w Gdyni na stałe. Tu sprowadził rodzinę (w roku 1924 podczas pobytu w Marsylii urodził się jego jedyny syn Wiktor), wsiąkł w tutejsze środowisko, podejmując się roli aktywnego działacza Ligi Morskiej i Kolonialnej, tu również wraz z bratem Stefanem zdecydował się wybudować kilkupiętrową kamienicę, która na początku lat 30. minionego wieku powstała przy ulicy Świętojańskiej 69.

- Ten okazały, zaprojektowany przez Mariana Baranowskiego budynek, skądinąd jeden z pierwszych na Świętojańskiej, a więc stojący, co widać na starych fotografiach, nieco „w polu” -

dodaje Penkalski - postawiono na działce odkupionej w grudniu 1927 roku od rybaka o nazwisku Scheibe. Co prawda wykopy pod fundamenty zrobiono dopiero trzy lata później, ale prace biegły dość wartko, tyle że potem pojawiło się trochę kłopotów i trudności (choćby bankructwo jednej z firm budowlanych zaangażowanych przez braci), a to sprawiło, że oddanie kamienicy do użytku nastąpiło dopiero w 1935 roku. W czasie, kiedy znaczna część pryncypalnej ulicy Gdyni była już zabudowana.

W roku 1932, mając już przekroczoną „pięćdziesiątkę”, Wacław Niewiarowicz postanowił przejść do pracy w administracji morskiej. Stał się podwładnym komandora ppor. Gustawa Kańskiego, młodszego kolegi ze szkoły morskiej w Odessie, który zaoferował mu stanowisko kierownika Kapitanatu Portu i starszego pilota portu gdyńskiego. Funkcję tę pełnił od 1 stycznia 1933 roku do wybuchu wojny. W październiku 1939 roku został wysiedlony (los jego podzielił kapitan Kański), musiał opuścić Gdynię, lata niemieckiej okupacji spędzając z żoną i synem w rejonie Częstochowy. W kwietniu 1945 roku powrócił do Gdyni i przerażającego ogromem zniszczeń portu, przejął ponownie obowiązki szefa gdyńskiego pilotażu, kontynuował wykonywanie przypisanych tej roli powinności. Ze wzruszeniem witał zatem swój ukochany, dowodzony przez kapitana Bolesława Mikszkę „Kraków”, który 21 września 1945 roku, jako pierwszy polski statek z Zachodu, zawitał do Gdyni, choć nie zdążył już asystować manewrom wejściowym „Śląska” i „Poznania”. Trampów, które miały pojawić się na zatoce 11 i 22 grudnia.

Do tragedii doszło 7 grudnia, o godz. 22.04. Tego dnia - cytując archiwalne dokumenty Izby Morskiej w Gdyni (syg. IM 6/45) - panowały trudne warunki pogodowe, a konieczność wprowadzenia motorowca „Pelikan” do portu, na którego akwenach zalegały wciąż miny, nieoznakowane wraki i skryte pod lustrem wody przeszkody, dyktowała obecność na jego burcie dużej grupy ludzi. Schorowanych lub wycieńczonych pasażerów, których repatriacja na ląd stanowiła nie tylko nagłą potrzebę, ale i nakaz chwili. Po wyekspediowaniu na redę parowca „Nordland”, dzierzawiony od Szwedów holownik „Hera”, w którego sterówce przebywał kapitan Wacław Niewiarowicz, obrał zatem kurs w kierunku ponad 117-metrowej, oczekującej od godzin porannych jednostki, zamierzając przekazać tam pilota. Nie było to wprawdzie zgodne z ostrożnymi sugestiami kapitana portu Jana Godeckiego i oficera portu Anatola Kniaziewa, którzy uważali, że ze względu na duże rozfalowanie i oblodzenie holownika, lepiej byłoby, aby Niewiarowicz pilotował „szweda” z jego burty, a na pokład „Pelikana” wszedł dopiero w awanporcie, to polecenia pilota nakazujące wybranie kotwicy i ustawienie frachtowca w pozycji, która osłaniałaby „Herę” przed uderzeniami wiatru i grzywaczy, ostatecznie przesądziły sprawę. Komendy Niewiarowicza, jak się okazało, niewiele jednak dały. Kiedy bowiem holownik znalazł się w pobliżu motorowca, nie było wcale spokojniej, fale nie wyglądały na mniej agresywne i mniejsze, łupinowaty stateczek chylił się i obracał we wszystkie możliwe strony. Mając przed sobą ścianę poszycia burtowego i przygotowany sztormtrap, pilot stanął więc na relingu, wyczekując odpowiedniej chwili, która pozwoliłaby na wykonanie skoku. Wtedy, niestety, doszło do nieszczęścia. Mocarne uderzenie fali sprawiło, że holownik doznał gwałtownego przechyłu, tracący równowagę Niewiarowicz chwycił się, chcąc uniknąć upadku, będącego już pod ręką sztormtrapu, ale kolejny zwał wody rzucił holownikiem w górę, po czym cisnął nim, przygniatając mężczyznę do burty. Wyciągnięty przez marynarzy „Hery” na pokład pozostawał nieprzytomny, a doznane obrażenia miały okazać się śmiertelne.

Nestor przedwojennych kapitanów, ceniony ławnik gdyńskiej Izby Morskiej, w swoim czasie odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi oraz złotym Medalem Ligi Morskiej i Kolonialnej pocho-

wany został w środę, 12 grudnia 1945 roku w starej Alei Zasłużonych na Cmentarzu Witomińskim. Mogiła kapitana zachowała się do naszych dni.

Sędzia Zdzisław Koszewski na zamykającym rozprawę posiedzeniu Izby Morskiej, która badała okoliczności i przyczyny tragedii, powiedział: „Przyczyną wypadku było niedające się uchylić nawet przy najdalej idącej ostrożności i przezorności ryzyko występujące zawsze w służbie pilota, w której pełniąc ją sumiennie, zginął kapitan żeglugi wielkiej Niewiarowicz”. Pod sentencją tą, ale i pod stwierdzeniem, że cechy osobowości i zawodowe doświadczenie kapitana nie dają żadnych podstaw do postawienia tezy, iż do przedstawionego zdarzenia doprowadziła jego nieostrożność lub błąd podpisali się ławnicy, kapitanowie: Tadeusz Meissner, Antoni Zieliński, Mikołaj Deppisz oraz Mieczysław Rudnicki.

- W roku 1963, będąc studentem Wydziału Morskiego Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie - kończył wspominkową opowieść Zbigniew Penkalski - odbywałem praktykę w porcie gdyńskim. Jeszcze wtedy wielu starszych pracowników i marynarzy doskonale pamiętało Kapitana. Panowała opinia, że tamtej grudniowej nocy niepotrzebnie ryzykował życiem mając pod komendą znacznie młodszych, doświadczonych pilotów. Ale taki On już był - niepokorny, odważny, ale też do przesady dbający o bezpieczeństwo podległych mu ludzi.

Powracając do gdyńskiej uroczystości, której patronował Prezes Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich kapitan Jerzy Kaczmarek, a któremu chwała i wielkie dzięki za gest upamiętniający kapitana Władysława Grabowskiego i członków Jego załogi, podpowiedzieć chciałbym warty - jak sądzę - rozważenie pomysłu, aby podobną tablicą uhonorować i uwiecznić zasługi dla gdyńskiego pilotażu i Polski morskiej, kapitana Wacława Niewiarowicza. To przecież równie piękna, równie mocno zapomniana, godna wspomnienia postać. Nie można pozwolić, aby pamięć o nim wyblakła, zatarła się, zaginęła w przeszłości i mroku bezimiennego niebytu.

Ryszard Leszczyński