

# Stanisław Bałaban

1916-1990

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1938 r., żołnierz Września, w czasie okupacji nastawiacz zwrotnic kolejowych i żołnierz armii podziemnej, kapitan żeglugi wielkiej.**



Urodził się 12 kwietnia 1916 r. w Stanisławowie (ojciec Adam był urzędnikiem na kolei, matka krawcową). W 1920 r. rodzina przeprowadziła się do Bydgoszczy – tam chodził do gimnazjum, a potem w Gdańsku, gdzie ojciec pracował w dyrekcji kolei. W 1931 r. nastąpiła przeprowadzka do Gdyni – i tu ukończył gimnazjum.

W 1933 r. zdał egzaminy do PSM, Wydział Nawigacyjny ukończył w 1938 r. Ledwie odbył obowiązkową służbę wojskową we Włodzimierzu Wołyńskim i w 16. Pułku Artylerii Lekkiej w Grudziądzu, wybuchła wojna. „Kampanię skończyłem po rozbiściu oddziału pod Zamościem 27 września. [...] Do maja 1940 r. przebywałem we Lwowie i Przemyślu. W maju w ramach akcji wymiennej ludności pojechałem szukać rodziny do Generalnego Gubernatorstwa, gdzie w Warszawie spotkałem się z wysiedloną już z Gdyni matką i siostrą. 14 lipca 1940 r. ożeniłem się z córką urzędnika kolejowego i zacząłem pracować na dworcu kolejowym Warszawa Wschodnia, najpierw w charakterze robotnika, a potem nastawniczego zwrotnic. Dzień przed wybuchem powstania wyjechałem do żony, która była w Skolimowie pod Warszawą”<sup>1</sup>.

Bolesław Górski, absolwent WM z 1939 r., członek ZWZ-AK, pseudonim konspiracyjny „Żółw”, który przeszedł przeszkolenie i rozpoczął podziemną działalność jako fałszerz dokumentów, m.in. kenkart, kart pracy czy zezwoleń na odbycie podróży poza granice Generalnego Gubernatorstwa, wspomina: „Wszystkie dokumenty (druki) kolejowe dostarczał pracujący na Ostbahn Warschau kolega z PSM, Wydz. Naw., Stanisław Bałaban”<sup>2</sup>.

„Po upadku Powstania – pisał Zygmunt Ladenberger-Ładogórki – z Warszawy udałem się do Leśnej Podkowy z nadzieją spotkania się z kolegą Wiesławem Szczepkowskim. Miałem szczęście. Zastałem Wiesia w domu. Razem pojechaliśmy na Pragę, do kolegi Stanisława Bałabana. Mieszkanie

Bałabana, który mieszkał z żoną, matką i siostrą, zamieniło się w miejsce spotkań i noclegów dla kolegów przebywających czasowo w Warszawie i oczekujących możliwości przedostania się do Gdyni. Z tego tak gościnnego domu skorzystało wiele osób, a Stasiu robił wrażenie, że jest szczęśliwy, że może kolegom udzielić gościny pod własnym dachem. Nigdy dla nikogo nie zabrakło ciepłego kąta i talerza zupy, co było olbrzymim poświęceniem całej rodziny państwa Bałabanów. Pod koniec wojny ze Skolimowa Stanisław Bałaban wyjechał z rodziną do Zakopanego – pracował jako robotnik w niemieckich magazynach prowiantowych”<sup>3</sup>.

W połowie kwietnia 1945 r. przyjechał z grupą szkolnych kolegów do Gdyni i założyli tu spółdzielnię rybacką „Łosoś”.

W listopadzie 1945 r. został III oficerem na m/s „Morska Wola”. „Awansując kolejno zostałem II oficerem na m/s «Hel», a od maja 1947 r. I oficerem kolejno na s/s «Opole», m/s «Gen. Walter», s/s «Pułaski» i m/s «Lublin».

W 1952 r. „po odejściu kapitana Jasickiego zaokrętował kapitan Stanisław Bałaban, nie kryjący swej odrazy do systemu wprowadzonego w Polsce. We czwórkę gromadziliśmy się czasem w radiostacji, gdzie mogliśmy bezpiecznie porozmawiać o ostatnich wydarzeniach. Radiostacja z koją radiotelegrafisty mieściła się w rufowej części pokładu szalupowego, w osobnej małej nadbudówce. Pewnego wieczoru, kiedy zastanawialiśmy się, jakie każdy przyzwoity człowiek powinien zająć stanowisko wobec sytuacji w kraju, Bałaban powiedział:

– Zgodziłem się być dla s...synów kapitanem statku, to będę sumiennym kapitanem! Uczciwy marynarz nie może inaczej pracować. A że muszą pracować aby żyć i utrzymać rodzinę, to już całkiem inna sprawa”<sup>4</sup> – wspominał kpt. ż. w Zygmunt Batko.

Od 1955 r. kpt. Bałaban dowodził „Stalową Wolą”, także podczas ostatniej, jak się okazało, podróży statku.

W rejs eksploatacyjny z Gdańska na Morze Śródziemne wyszła „Stalowa Wola” 30 grudnia 1955 r. z 31-osobową załogą. Na wysokości Brestu urwał się wał, co spowodowało konieczność zaholowania statku do portu na 10-dniowy remont. Gdy w Aleksandrii załadowano do pierwszej ładowni bawełnę, statek nieoczekiwanie został skierowany do Stratonii po rudę cynkową i ok. 1500 ton tego koncentratu załadowano do drugiej i trzeciej ładowni, „starannie go roztrzymowując, co — jak wytknięto później w Izbie Morskiej — obniżyło środek ciężkości i uczyniło statek zbyt sztywnym na fali. Po dobraniu w Izmirze do międzypokładu partii fig i garbników wyszła «Stalowa Wola» w rejs powrotny, wioząc łącznie 2795 ton towarów. Czternastego marca opuściła Gibraltar, gdzie uzupełniano zapasy wody i prowiantu, a osiemnastego marca, około godziny 01.00, minęła trawers przylądka Finisterre. Barometr zaczął szybko spadać, zapowiadał się sztorm. Radiooficer Jerzy Kołodziejczyk odebrał komunikat pogodowy o przesuwającym się znad Islandii głębokim niżu i północno-zachodnim wietrze powyżej 10° w skali Beauforta. Na pokładzie rozpięto liny sztormowe. Wiatr i fala były coraz gwałtowniejsze, padał ulewny deszcz. — Mimo gwałtowności sztormu — opowiadał o tych chwilach kapitan „Stalowej Woli” Stanisław Bałaban — statek trzymał się nieźle na fali. I gdy wieczorem wiatr zelżał do 7° w skali Beauforta sądziliśmy, że niebezpieczeństwo minęło”<sup>5</sup>.

Lecz ok. godz. 20 zauważono pogłębiający się przechył na lewą burtę. Nic nie dało napełnienie balastów po prawej burcie, przepompowano więc paliwo z lewych zbiorników do prawych. Także bez efektów, bowiem przez uszkodzone poszycie kadłuba dostawała się woda, zamieniając rudę w maź o konsystencji gęstego błota, gromadzącą się przy lewej burcie. „Powodowało to stały wzrost przechyłu, co z kolei ułatwiało rudzie coraz szybsze przemieszczanie się. Próbowano powstrzymać ją przez trzymowanie, ale nie chciała się temu poddać; zawiodła również próba unieruchomienia rudy przez zarzucenie jej znajdującym się na pokładzie drewnem sztauerskim. Przechył zwiększał się z każdą minutą”<sup>6</sup>.

Kilka godzin drogi za „Stalową Wolą” szedł do Gdyni m/s „Hugo Kołłątaj”. Kapitan polecił poprosić „Kołłątaja”, aby podchodził jak najszybciej w celu asysty, a na statku załoga szykowała już szalupy ratunkowe do opuszczenia na wodę. Gdy wydawało się, że sytuacja poprawia się, nastąpił gwałtowny przechył przekraczający 45 stopni. Kapitan kazał ogłosić alarm szalupowy.

„Gdy radiooficer wyskoczył na pokład, szalupa wypełniona załogą tłukła się już przy zanurzonej głęboko lewej burcie. Po linie opuścił się do niej, a za nim — jako ostatni — wskoczył kapitan. Przesuwali teraz łódź metr po metrze w stronę rufy, bo inaczej nie można było odbić od tonącego statku. Na wysokości czwartej ładowni wysoka fala uniosła ich ponad burtę statku, grożąc wrzuceniem na pokład lub wywróceniem. Uniknęli tego nadludzkim wysiłkiem, ale połamali wiosła; mieli teraz do dyspozycji jedynie ich kikuty i jeden cały bosak. Jakoś udało im się jednak przepchnąć poza rufę. Teraz przyszło walczyć z zalewającą szalupę falą, która miotła łodzią na wszystkie strony. Brak wiosła uniemożliwiało ustawienie się dziobem do wiatru i fali, a wrak statku przestał już od nich osłaniać. [...]

W szalupie szczęśliwie znalazła się cała załoga; trzydzieści dwie osoby. Stopniowo zaprowadzono ład na przepelnionej łodzi. Postawiono maszt i gdy tylko żagle złapały wiatr, odzyskano sterowność. Strzelano czerwone rakiety, uruchomiono łodziową radiostację, której korbami kręcono na zmianę. Było zimno, w łodzi wody po kostki, ubrania mieli mokre, dygotali jak w febrze. Dopiero przed świtem dojrzeli upragnione światła zbliżającego się statku, w chwilę później — drugiego. Zapalili pochodnię. Pierwszy ze statków złapał łódź w snop swego reflektora. Byli uratowani.

Angielski statek «Aviristan» przygotował już siatki i sztormtrapy, gotowy do podjęcia rozbitków. Jednakże ci ostatni spostrzegli, że zbliża się też «Hugo Kołłątaj», podziękowali więc Anglikom i wkrótce byli już pod opieką kolegów. Kąpiel, suche ubranie i szklanka rumu postawiły ich na nogi. Przez radio podziękowano wszystkim, którzy w imię międzynarodowego braterstwa pośpieszyli na pomoc. Prócz dwóch polskich uczyniło to aż siedem statków obcych bander. A później

odszukano utrzymujący się jeszcze na wodzie wrak „Stalowej Woli”. Wspominał Jerzy Kołodziejczyk: – Krążyliśmy w pobliżu dogorywającego wraka „Stalówki”, która skrzydłem mostku kapitańskiego dotykała już wody. O godzinie 13.25, pod nagłym uderzeniem szkwału, „Stalowa Wola” pograżyła się wreszcie w oceanie, wyrzucając wysokie słupy wody. Długo brzmiał pożegnalny salut syreny «Kołątaja». Brzmi on mi do dziś w uszach...”<sup>7</sup>.

Orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Powiatowym w Gdyni z 20 kwietnia 1956 r. brzmiało: „Przyczyną zatonięcia m/s Stalowa Wola w dniu 19 marca 1956 r. o godzinie 14.25 czasu okrętowego w przybliżonej pozycji szer. 44°54’N, dług. 10°09’W, był przeciek z lewej burty do III ładowni, wywołany

ciężką pracą statku na fali w czasie silnego sztormu, który spowodował przesunięcie się ładunku koncentratu rudy cynkowej i silny przechył statku na lewą burłę, oraz wadliwe – zbędne – roztrymowanie rudy w II i III ładowni, dokonane na polecenie kapitana». W uzasadnieniu do powyższego orzeczenia pisano m.in. o tym, że statek był za sztywny i ciężko pracował na fali podczas krótkotrwałego, ale bardzo gwałtownego sztormu. Stary, sterany wojną kadłub nie wytrzymał...”<sup>8</sup>. Kpt. Stanisław Bałaban pływał jeszcze przez szereg lat w PLO – do emerytury. W 1980 r. uczestniczył w światowym zjeździe absolwentów Szkoły Morskiej.

Zmarł 8 października 1990 r., spoczywa na Cmentarzu Witomińskim.



Zjazd absolwentów z okazji 60-lecia powstania Szkoły Morskiej – Kazimierz Jurkiewicz, Stanisław Bałaban

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; akta personalne PLO.

1 Odręczny życiorys Stanisława Bałabana w aktach personalnych PLO.

2 List Bolesława Górskiego do Bolesława Pogorzelskiego, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2832, s. 3.

3 Wspomnienia Zygmunta Ladenbergera-Ładogórskiego, maszynopis, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2646, s. 26-27.

4 Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia – Szczecin 1997, s. 226.

5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 323.

6 Ibidem, s. 324.

7 Ibidem, s. 326.

8 Ibidem.