

# Bolesław Zbigniew Bąbczyński

1911-1970

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1933 r., uczestnik wojny na morzu, wykładowca w Szkole Morskiej w Southampton, odznaczony The 1939-1945 Star, The Atlantic Star oraz The War Medal, po wojnie wicedyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie i Technikum Morskiego Nawigacyjnego, kapitan żegluga wielkiej, aktywny działacz partyjny (PZPR).

Urodził się 16 października 1911 r. w Krakowie w rodzinie artystów wodewilowych. Jego ojciec Bolesław Bąbczyński, występujący pod pseudonimem Horski, był aktorem, śpiewakiem i reżyserem. Matka Balbina z Krzewińskich ukończyła krakowską szkołę dramatyczną M. Przybyłowicza, występowała m.in. w Teatrze im. Słowackiego w Krakowie, Teatrze Popularnym we Lwowie, Teatrze Ludowym w Krakowie, potem w Zakopanem, w teatrach kieleckich, w Teatrze Powszechnym w Krakowie i Teatrze Wielkim w Poznaniu, potem w zespołach objazdowych<sup>1</sup>. Po rozwodzie z mężem zamieszkała w Gdyni z synem oraz dwiema córkami. Najpierw usiłowała dostać się do trup teatralnych występujących w Gdyni okazjonalnie, a potem zrobiła coś, co przyniosło jej wdzięczność obywatelstwa miasta – założyła dziecięcy Teatr Milusińskich. Był to jedyny teatr w okresie międzywojennym w Gdyni, który miał zezwolenie na działalność z ministerstwa.

Bolesław Bąbczyński zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Naukę ukończył w 1933 r. i został zamustrowany jako instruktor na szkolnej fregacie „Dar Pomorza”. Od 1934 r. do wybuchu wojny pływał na s/s „Cieszyn”, s/s „Lublin”, s/s „Tczew” i s/s „Lech”. W 1938 r. ożenił się w Gdyni z Jadwigą Józwińską – sekretarką Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Wybuch II wojny światowej zastał go na statku w trakcie rejsu z Gdyni do Londynu. Dyplom kapitana żegluga wielkiej otrzymał w listopadzie 1942 r.<sup>2</sup> W tym też czasie napisał i zilustrował „Wstępny kurs nawigacji” z dedykacją: „Obróćcom Gdyni tę pracę poświęcam”.

Do lipca 1943 r. pływał jako II, a potem I oficer na polskich parowcach: „Lech”, „Lida”, „Lwów” i „Lublin”<sup>3</sup> w brytyjskich konwojach.

Rok później został wykładowcą na 40-tygodniowym kursie doszkalającym dla

uczniów Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w University College, Department of Navigation w Southampton<sup>4</sup>. W 1943 r., otrzymawszy od armatora bezterminowy bezpłatny urlop, ponownie był wykładowcą, a w 1944 r. – dodatkowo członkiem komisji egzaminacyjnej dla oficerów marynarki handlowej. Odznaczony był The 1939-1945 Star, The Atlantic Star oraz The War Medal.



## Kultura i sztuka

### Teatrzyk dla dzieci

W sali „Galerji morskiej” urządzone będą stale w nadchodzącym sezonie przedstawienia dla dzieci pod kierownictwem znanej autorki dziecięcych utworów scenicznych, p. B. Horskiej.

### Chór Dana przybędzie do Gdyni

W drodze powrotnej z Rosji zawita do Gdyni znakomity chór Dana i da w naszym mieście koncert, którego termin podamy w jednym z następných numerów.

### Ordonówna wystąpi w Gdyni

Najsłynniejsza polska pieśniarka estradowa, Hanka Ordonówna wystąpi w Gdyni z koncertem w drugiej połowie b. m.

„Latarnia” 1934, nr 38

W lutym 1946 r. napisał podanie do reaktywowanej w Gdyni PSM o przyjęcie go na stanowisko stałego wykładowcy: „Jestem w pełni przygotowany do wykładania na wszystkich kursach nawigacyjnych następujących przedmiotów: astronomia żeglarska, nawigacja, dewiacja kompasu, budowa okrętu wraz ze statecznością i ładowaniem, meteorologia, locja, matematyka”<sup>5</sup>.

W październiku 1946 r. odmówił objęcia stanowiska dyrektora Szkoły Morskiej w Landywood pod Birmingham po ustępującym kpt. ż.w. Karolu Borchardcie, bowiem uznał, że jest za młody na tak wysokie

Szkoła Morska w Anglii, siedzi gen. Józef Haller, obok niego w mundurze I of. PMH B. Bąbczyński



stanowisko i ma za małe doświadczenie pedagogiczne. Do kwietnia 1947 r. pracował jako referent transportowy oraz w PCK.

Do Polski wrócił z rodziną w 1947 r. i podjął pracę w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Niedługo potem Wydział Nawigacyjny wraz z uczniami i kadrą został przeniesiony do Szczecina. „Wykłady kapitana Bąbczyńskiego dobrze się zapowiadały, lecz w Szczecinie, szczególnie przy końcu roku szkolnego, często po prostu ich nie było, gdyż wykładowca wdał się w działalność polityczną. Wizyty w Komitecie Partyjnym w towarzystwie politycznego inspektora szkoły często uniemożliwiały mu systematyczne prowadzenie zajęć, szczególnie z nawigacji technicznej. U absolwentów powstały przez to luki, które były później trudne do nadrobienia”<sup>6</sup>.

1 stycznia 1949 r. został mianowany wicedyrektorem PSM w Szczecinie, a minister żeglugi wyznaczył go do Komisji Wydawniczej<sup>7</sup>, mającej opiniować podręczniki. W tej trzyosobowej komisji był także Józef Bogdański – od 1 stycznia nowy dyrektor PSM w Gdyni – robotnik po siedmiu klasach szkoły powszechnej i partyjnej Szkoły Centralnej PPR w Łodzi (tę „karierę” z awansu społecznego zakończył ledwie po ośmiu miesiącach kompromitującym incydentem na „Batorym”, zamustrowany na transatlantyk jako „zastępca kapitana do spraw kulturalno-oświatowych”, po czym został przeniesiony na stanowisko... dyrektora Domu Książki<sup>8</sup>).

„B.B. wykonał niespodziewane polityczne salto, jak wielu oportunistów. Miał zamiar zostać ministrem żeglugi, ale w gruncie rzeczy nie zrobił kariery nawet w «awangardzie» komunistycznej partii. Koledzy nim pogardzali”<sup>9</sup> – we wspomnieniowej, gorzkiej książce napisał kpt. ż.w. Bronisław Gubała (abs. WN z 1930), który był w tym samym miejscu i czasie wykładowcą prawa morskiego oraz eksploatacji statków.

Bolesław Bąbczyński stanął rzeczywiście w politycznej awangardzie, bowiem w 1947 r. „do PPR z grona wykładowców i wychowawców w Gdyni nie należał nikt, a w Szczecinie jedynie dwie osoby: Bolesław Bąbczyński i Leopold Wójcicki – wychowawca”<sup>10</sup>. Potem to się zmieniło.

W maju 1949 r. wystąpił z Koła Absolwentów PSM, wysyłając do kolegów list tej treści: „Rok 1949 jest dla nas rokiem specjalnie ważnym, rokiem, który śmiało można nazwać rokiem przełomowym w Polskiej Marynarce Handlowej, rokiem wielkich zmian i przełomów. Otrzymujemy nową ustawę o stopniach oficerskich, ustawę opartą na zdrowych zasadach, na zasadach socjalistycznych. Po raz pierwszy powiedziano wyraźnie, kto może być oficerem Polskiej Marynarki Handlowej. Nie zmanierowany synek bogatych rodziców, hulaka, przychodzący do szkoły dla złotych guzików, przysły pijak i weneryk, zdradzający Kraj dla paru dolarów w panamskiej flocie, knajpiany kosmopolita, zarozumiały krzykacz pokrywający swoją zerową wartość społeczną hasłami londyńskiej

kliki<sup>11</sup>. I dalej w podobnym tonie negował osiągnięcia szkoły sprzed 1939 r. i obowiązujący wtedy model wychowania, a nawet dokonania absolwentów, chociaż sam był jednym z nich. Podkreślał destrukcyjny wpływ załóg statków, na czele z kapitanem, na światopogląd młodzieży podczas praktyk morskich. Zaznaczał, że radykalnej zmiany można się spodziewać dopiero po przeprowadzeniu reformy szkolnictwa morskiego i przystosowaniu go do modelu technikalnego<sup>12</sup>.

Jego opinie zostały wykorzystane przez Ministerstwo Żeglugi w podjęciu decyzji o przekształceniu w 1951 r. szkół morskich w szkoły średnie zawodowe i o zmianach w programach nauczania, de facto obniżających poziom nauki. W miejsce szczecińskiego PSM powstało Technikum Morskie Nawigacyjne (a w Gdyni – Morskie Mechaniczne). Wicedyrektorem pozostał Bolesław Bąbczyński.

Ostatniego dnia grudnia 1951 r. złożył na ręce dyrektora Departamentu Kadr Ministerstwa Żeglugi rezygnację ze stanowiska wicedyrektora, która nie została przyjęta, ale motywacja jest na tyle interesująca, że warta przytoczenia: postanowił odejść, bo z powodów ideologiczno-politycznych nie jest lubiany przez „starych absolwentów”.

„Podczas mojego pobytu w szkole w latach 1930-35 element uczniowski składał się z synów stosunkowo bogatych kupców, względnie z synów tzw. wolnych zawodów jak adwokaci, lekarze itp., którzy dobrze zarabiali. W czasach tych tzw. «dobre rodziny» odsyłały swoich synków do Szkoły Podchorążych Mar. Wój, natomiast rodziny nowobogackich do szkoły morskiej. W Szkole Morskiej dla podkreślenia tzw. demokracji przyjmowano zazwyczaj kilku biednych chłopców uczących się na stypendiach miast lub Ligi Morskiej i Kolonialnej. Otóż ta drobna grupka «dziadów» zazwyczaj uczyła się bardzo dobrze, lecz była traktowana z góry i szykanowana przez resztę. Grupka ta bardzo często w czasie ferii świątecznych pracowała w porcie lub przy robotach ziemnych, aby zarobić parę złotych na niezbędne pomoce naukowe. Tak się złożyło, że z grupki tej zostało bardzo niewiele albo zginęli w czasie wojny na morzu, albo w Kraju. Ponieważ należałem do tej małej grupy stypendystów, nie miałem zbyt wielu kolegów

w PSM. Ojciec mój rzucił Matkę w 1921 roku, zostawiając ją z córkami, mnie zaś umieścił w internacie. Jako aktorowi powodziło mu się na ogół dobrze. Matka moja, mając na utrzymaniu dwie córki, borykała się z losem, zarabiając na utrzymanie szyciem. Ojciec umieścił mnie w Szkole Morskiej, lecz po roku nauki powiedział, żebym sam kombinował na naukę. Zdawało mi się, że zostałem na lodzie, lecz Matka moja wywojowała dla mnie stypendium miejskie Gdyni na zasadzie świadectwa ubogich i mogłem ukończyć naukę. Szkołę skończyłem w 1933 roku jako prymus i zostałem na statku szkolnym jako instruktor, już zarobkując. Podczas mojego pobytu w Szkole Matka była w skrajnej nędzy i mieszkała w Gdyni w drewnianym baraczkę dosłownie 3 metry na 4 metry w pobliżu placu Kaszubskiego<sup>13</sup>. Już wtedy zrodziła się we mnie niechęć do bogatych koleżków, którzy potrafili przez jeden wieczór wydać w knajpie tyle, ile starczało mojej Matce na całomiesięczne utrzymanie.

Po zakończeniu zimowego pływania na «Darze Pomorza» chciałem zostać na statku jako młodszy oficer, ale moja kandydatura została odrzucona, ponieważ nie posiadałem «reprezentacji», to, że skończyłem szkołę jako prymus, było nieważne. [...] Przyjęci zostali wówczas moi szkolni koledzy – Bronisław Abramowski, syn emerytowanego generała i Stefan Gorazdowski, szlachcic. Poszedłem wtedy do floty jako młodszy marynarz na s/s «Cieszyn», gdzie pływałem razem z Gustawem Ławrynowiczem, który był bosmanem, a obecnie jest kapitanem. On mnie uczył socjalizmu, a ja jego nawigacji. W tym czasie zbliżyłem się do marynarzy, z którymi się żyłem.

W czasie mego pływania na tym statku, kiedy mi zaproponowano awans na starszego marynarza, odmówiłem, stawiając na to miejsce Gujskiego, który miał na utrzymaniu żonę i był bardzo długo młodszym marynarzem. Odmowa ta spowodowała to, że ówczesny inspektor pokładowy Cz. Antkowiak zmieszał mnie z błotem i powiedział, że «za te socjalistyczne fanaberie» długo poczekam na awans. Mimo że ukończyłem szkołę w 1933 r., stanowisko III oficera otrzymałem w marcu 1937 r., a posiadając dyplom kapitana żeglugi wielkiej, jeszcze w 1941 r. siedziałem na wysokim stanowisku II oficera.

Jasnym jest, że nie cieszyłem się specjalnymi względami ówczesnych armatorów. Wystarczy przeanalizować mój wyciąg pływania, aby się o tym przekonać, powstrzymywanie awansu było tym bardziej charakterystyczne, że podczas całego mojego pływania nie miałem najmniejszej awarii. Starzy absolwenci, których zasadą była maksyma «kuda wietier dujet», odnosili się do mnie tak samo jak i armator.

Otwartą wojnę z moimi kolegami absolwentami rozpocząłem na początku 1944 r. w Londynie, kiedy wykładałem na kursach oficerów PMH. Zaczęło się od otworzenia kursu dla szyprów w zakresie kapitana żeglugi małej, szereg czynników ze strony «Ministerstwa» Kempińskiego, ze strony Związku, oficerów i innych starało się nie dopuścić do utworzenia tego kursu ze względów politycznych i konkurencyjnych. Czynniki reakcyjne mówiły, że szyprowie to element «niepewny», oficerowie, że jest to dopuszczenie do stanowisk oficerskich «elementu nieodpowiedniego i że będzie to dewaluacją dyplomów»<sup>14</sup>. Ja stałem na stanowisku postawienia tego kursu na jak najwyższym poziomie, natomiast nieboszczyk kpt. Zieliński [abs. WN z 1923, zmarł w 1951 r.], kierownik kursów, starał się go jak najbardziej obniżyć i kategorycznie odmówił wykładania. Inspektor pokładowy Kowalski utrudniał. Ponieważ polityka Związku Oficerów szła coraz bardziej po linii reakcyjnej polityki, w dniu 4 stycznia 1945 r. zrezygnowałem z członkostwa. [...] Wystąpienie moje ze Związku było potraktowane jako «orientacja na Lublin» przez absolwentów PSM. W sierpniu 1945 r. Związek przystąpił do przygotowania strajku generalnego, który rozpoczęto oficjalnie dnia 6 września 1945 r. Ponieważ nie zgadzałem się z polityką Związku, która dążyła do unieruchomienia naszej floty i nieoddania jej krajowi, w dniu 24 sierpnia 1945 r. zaokrętowałem na opuszczony przez oficerów statek «Narwik», na którym przebywałem do 14 sierpnia 1946 r. Usłyszałem wtedy szereg epitetów jak «zdrajca», «łamistrajk» itp. Po powrocie do kraju, kiedy zacząłem pracować w szkolnictwie i społeczeństwie, stary konflikt się odnowił<sup>15</sup>.

Jesienią 1952 r. kpt. Stefan Gorazdowski przestał być komendantem „Daru Pomorza” – pozbawiony stanowiska przez ministra Mieczysława Popiela.

Na początku stycznia 1953 r. Jadwiga Bąbczyńska została aresztowana pod zarzutem szpiegostwa i skazana na 12 lat więzienia (uwolniona w 1956 r.). W tamtych czasach na porządku dziennym była odpowiedzialność zbiorowa rodziny, które co najmniej wysiedlano z pasa przygranicznego – tymczasem Bolesław Bąbczyński dyrektorem był do końca 1953 r. – do likwidacji Szkoły Morskiej w Szczecinie i powrotu Wydziału Nawigacyjnego do Gdyni. Uczestniczył w pracach Państwowej Komisji Egzaminacyjnej dla oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, decydującej m.in. o tym, kto otrzyma książeczkę żeglarską, a zatem i prawo pływania.

Po likwidacji PSM podjął pracę na stanowisku inspektora kontroli technicznej w szczecińskiej Państwowej Stoczni Remontowej. W roku 1955 został zatrudniony w Polskiej Żegludzie Morskiej. Przez pierwsze dwa lata pracował na lądzie jako inspektor nawigacyjny w randze kapitana, a do czynnej służby na morzu powrócił w 1956 r. W latach 1956-1957 dowodził próbnymi rejsami nowo zbudowanych dla szczecińskiego armatora statków: „Wicko”, „Śniardwy”, „Mamry”, „Malbork”. Przez szereg lat był kapitanem s/s „Szczecin” – latem i jesienią 1958 r. został wysłany przez władze PRL do Indonezji z nielegalnym ładunkiem broni (karabiny, amunicja, samoloty, silniki). „Z uwagi na zawartość ładowni i konflikty międzynarodowe w Północnej Afryce i na Bliskim Wschodzie statek nie mógł przepłynąć przez Kanał Sueski. Pobił ówczesny rekord długości rejsu – płynąc dookoła Afryki bez zawijania do portów, w ciągu 62 dni pokonał trasę ze Szczecina do Surabai na Jawie, liczącą 12 700 mil morskich”<sup>16</sup>. „Szczecin” był statkiem zaledwie czteroletnim, ale nieprzystosowanym do tropików, w które został wysłany. „Przez cały pięciomiesięczny rejs załoga zmagiała się z nieustannym pasmem awarii systemu napędowego i urządzeń nawigacyjnych, w tym także radaru. W każdej chwili statek mógł być zniszczony przez wybuch kotła parowego czy też stanąć na pełnym morzu z powodu awarii maszyny”<sup>17</sup>.

Na początku lat 60. Bolesław Bąbczyński nadzorował budowę, a potem objął dowództwo prototypowego masowca m/s „Kolejarz”. W listopadzie 1962 r. został prze-



„Tygodnik Morski” 1965, nr 42

wodniczącym ministerialnego komitetu ds. szczecińskiej uczelni morskiej.

W 1965 r. świętował... 25-lecie swego kapitaństwa: „Oczywiście, takie daty dosko-

nale się pamięta: pierwszy swój statek objąłem 14 listopada 1940 r. Był to parowiec „Lida”<sup>18</sup> – mówił w wywiadzie dla „Tygodnika Morskiego”. Z „Podróży polskich statków 1939-1945”<sup>19</sup> wynika jednak, że w tym czasie kapitanem „Lidy” był Stanisław Szworc, a Bąbczyński II oficerem na s/s „Lech” – jak sam napisał w wyciągu pływania z lat wojennych<sup>20</sup>.

W 1968 r., jako jednemu z bardziej doświadczonych kapitanów żegluga wielkiej, powierzono mu kierowanie akcją ściągania z mielizny koło Arkony masowca m/s „Rejowiec”, który szedł z drobnicą na Kubę.

Był aktywnym działaczem partyjnym. Należał do PZPR, w 1959 r. został delegatem PŻM na III Zjazd tej partii. Przez wiele lat pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Wojewódzkiej Komisji Rewizyjnej PZPR, był członkiem Plenum KW PZPR oraz Plenum i Egzekutywy KZ PZPR przy Polskiej Żegludzie Morskiej. Należał do Rady Naczelnej i kierował kołem ZBoWiD w PŻM.

Zmarł nagle na zawał serca 17 stycznia 1970 r. podczas wykonywania obowiązków służbowych. Został pochowany w Szczecinie.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1918-1945*, Gdynia 1989; Wadim Konstanty Taniowski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia-Szczecin 1997; Bronisław Gubała, *Za falochronem kończą się marzenia*, Gdynia 2006; Zofia Bąbczyńska-Jelonek, *Ze Szczecinem na dziobie. Dziennik kapitana*, Szczecin 2011; „Nautologia”; archiwum APGoG; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 <http://www.e-teatr.pl/pl/osoby/18732.html>

2 Za: Zofia Bąbczyńska-Jelonek, *Ze Szczecinem na dziobie. Dziennik kapitana*, Szczecin 2011, s. 133.

3 Dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2930, s. 26 (wyciąg pływania w czasie wojny).

4 Dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2930, s. 4 (pismo z 3.11.1941 r. od ministra skarbu i handlu do B. Bąbczyńskiego).

5 Ibidem, s. 18.

6 Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia-Szczecin 1997, s. 25.

7 Ibidem, s. 36.

8 APG 2384\_12218\_s.13 (1)

9 Bronisław Gubała, *Za falochronem kończą się marzenia*, Gdynia 2006, s. 187.

10 Za: Jan Kazimierz Sawicki, *Rozwój organizacyjny Polskiej Partii Socjalistycznej we flocie handlowej w latach 1945-1948*, „Nautologia”, t. 23, 1988, nr 1, s. 36-37.

11 Dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2867, s. 50.

12 Ibidem.

13 Balbina Horska często zmieniała adresy, najczęściej mieszkała na willowej Kamiennej Górze, a jej ostatnim przedwojennym adresem była ul. Śląska 51 – pięciopiętrowa nowoczesna kamienica (karta meldunkowa – APGoG).

14 Stałą tradycją PSM już od 1927 r. (początkowo jeszcze w Tczewie, a następnie w Gdyni) były kursy dla kandydatów na szyprów, a już w 1922 r. zorganizowano kursy dla rybaków morskich na kapitana żegluga przybrzeżnej.

15 Dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2867, s. 49-50.

16 Zofia Bąbczyńska-Jelonek, *Ze Szczecinem na dziobie. Dziennik kapitana*, op. cit., s. 11.

17 Ibidem, s. 8.

18 „Tygodnik Morski” 1965, nr 42, s. 1.

19 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1918-1945*, Gdynia 1989, s. 298.

20 Dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2930, s. 26, op. cit.