

Wiesław Jan Tadeusz de Nagy Köver Hrabar

1912-1986

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1935 r., uczestnik konwojów – także do Murmańska, odznaczony Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej z podwójnym okuciem, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Africa Star, The Africa Star with Clasp, The Italy Star, The War Medal 1939-1945, przedsiębiorca w RPA.

Urodził się 29 sierpnia 1912 r. w Kołomyi (rodzice Stefan i Wanda z d. Bugno). Tam też chodził do szkół i był członkiem Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego.

W 1930 r. zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. W jej kronikach zapisał się jako wybitny sportowiec: jako uczeń II kursu zajął I miejsce w dorocznych zawodach w pięcioboju i II miejsce w biegu na 100 m, jako uczeń III kursu – I miejsce w rzucie granatem, w pięcioboju oraz w skoku w dal.

Odbywał coroczne praktyki na „Darze Pomorza”: 3 października 1931 r. żaglowiec wyruszył w kolejną zimową podróż do portów Brazylii i wysp na Morzu Karaibskim z uczniami kursu wstępnego oraz obydwu wydziałów. 22 listopada 1931 r. na równikowym chrzcie morskim uczeń Hrabar otrzymał imię Golfstrom.

Po uzyskaniu dyplomu ukończenia PSM był od kwietnia do sierpnia 1936 r. praktykantem pokładowym na s/s „Pułaski”. Na statku tym nie uniknął ponownego równikowego chrztu morskiego 14 maja 1936 r. – na którym otrzymał imię Syzyfus.

W listopadzie i grudniu 1936 r. był młodszym marynarzem na „Piłsudskim”, 30 grudnia został zaokrętowany na m/s „Batory”, od 1938 r. – IV oficer; w maju 1939 r. otrzymał dyplom porucznika żeglugi wielkiej.

W momencie wybuchu wojny był III oficerem na „Stalowej Woli” podczas inauguracyjnego rejsu nowego statku w barwach GAL-u do Ameryki Południowej. Parowiec, zgodnie z rozkazami armatora, kapitan Jan Strzembosz (abs. WN z 1926) przeprowadził do Wielkiej Brytanii. Tam został wycarterowany rządowi francuskiemu, na zlecenie



Na „Darze Pomorza” podczas rejsu do Vigo, od prawej: Konstanty Kowalski, Bogdan Banaszewski, Kazimierz Jurkiewicz, Stefan Stempkowski, Wiesław Hrabar





którego wykonywał przewozy pomiędzy Afryką Północną a Europą.

„Stalowa Wola” znajdowała się w Dakarze, gdy pokonana błyskawicznie przez Niemców Francja utworzyła rząd kolaborujący z III Rzeszą, a statki – jeszcze do niedawna alianckie – kolejno były aresztowane w portach.

Dowodzona przez kpt. ż.w. Jana Strzembosza „Stalowa Wola” zdołała uciec i dotrzeć na brytyjskie wody terytorialne. W dzienniku pokładowym odnotowano: „6.07. Dakar – 9.07. Freetown: ucieczka z prędkością 7,2-8 węzłów. Przebyto dystans 520 mil”¹.

W sierpniu 1940 r. Wiesław Hrabar otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej, a rok później – kapitana żeglugi wielkiej.

Od lutego 1941 r. do stycznia 1942 r. był najpierw IV, następnie III oficerem na „Batorym” (kapitan Zygmunt Dey-Deyczakowski, abs. WN z 1929).

W styczniu 1942 r. otrzymał pismo z GAL-u: „Wyznaczamy Pana na stanowisko II oficera s/s Tobruk”². Statek, pełen materiałów wybuchowych, czołgów, samolotów i silników lotniczych, wyszedł w morderczy, trwający w sumie 10 miesięcy, rejs. Marzec był miesiącem bardzo sztormowym i już czwartej doby ogłoszony został alarm. „Po-



W. Hrabar pelenguje

obrywały się czołgi i wałą w burtę. Żeby było weselej, między nimi pętają się skrzynie z bombami. A całą przednią ładownię mieliśmy załadowaną dynamitem”³. II oficer Wiesław Hrabar zanotował, że statek został

zbombardowany i zatopiony w porcie Murmańsk, następnie wydobyty i prowizorycznie naprawiony, dopłynął do UK, a on sam poprosił o jak najdłuższy urlop, którego nie miał od stycznia 1940 r.

Już w listopadzie 1942 r. był II oficerem na „Batorym”. Jednym z najważniejszych wydarzeń w życiu statku, zdaniem jego kapitana, było zaokrętowanie w Basrze polskich zesłańców: grupę 1400 kobiet i dzieci, a następnie przewiezienie 456 polskich sierot z opiekunami do Bombaju, gdzie powstawał sierociniec⁴. W początkach 1944 r. „Batory” wykonał 11 kursów na trasie: Egipt – włoski Tarent, przewożąc żołnierzy 2. Polskiego Korpusu gen. Władysława Andersa.

Od października 1943 r. był II oficerem na „Kościszce”. Statek chodząc w konwoju, przewoził wojsko z Oranu do Neapolu, do Algieru oddziały wojsk kanadyjskich i brytyjskich, a od lutego 1944 r. do końca wojny pływał między Suezem, Mombasą, Kolombo, Mogadiszem, Adenem.

Wiesław Hrabar niemal od początku był członkiem Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie.

W lipcu 1945 r. zwrócił się listownie do rodziców swojej wybranki o zgodę na jej poślubienie, bowiem Krystynę szczerze pokochał i ma z nią uzgodniony „szereg wspólnych poglądów na życie”⁵.

Odnaczony był Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej z podwójnym okuciem, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Africa Star with the Clasp, The Italy Star, The War Medal 1939-1945.

Po wojnie nie wrócił do kraju, wyjechał do RPA. Pisał w 1953 r. z Johannesburga:

„Po wylądowaniu w Płn. Afryce zacząłem od farmerstwa w spółce ze śp. kpt. J. Staniewiczem. Wyszliśmy wszyscy na tym jak Zabłocki na mydle, tak że po paru latach farmerowania udało mi się sprzedać mój udział i udać się do Johannesburga. Tutaj znowu pracowałem naprzód w „kafejce”, później otworzyłem własny business w tejże samej branży, na czym znowu poparzyłem sobie palce i znalazłem się w fabryce kleju jako foreman. Po rocznej pracy wylądowałem wreszcie jako *traveller fancy goods*. Muszę przyznać, że praca jest popłatna, pomimo że są bardzo duże wydatki w związku z utrzymaniem samochodu, chłopaka itp. Na ogół w Unii nie jest obecnie najgorzej pomimo politycznych i ekonomicznych trudności. Na szczęście, jeszcze nikt z głodu nie umarł. Z kolegów przyjechał ostatnio na nasz teren kol. T. Orzechowski, a kontakt utrzymuję z kol. Bystydzieńskim [abs. WN z 1934] i M. Michałowskim.

Kolonia polska na tut. terenie po ciężkich początkach zaczyna prosperować i polecam kolegom, którzy pragną emigrować z Anglii, by starali się o przyjazd do Unii”⁶.

Zmarł 25 grudnia 1986 r. po ciężkiej chorobie⁷.

Kopie dokumentów ojca przesłał w 1993 r. do WSM syn Stefan Hrabar. W Sali Tradycji znajduje się też podarowana przez niego w 1992 r. bandera z s/s „Kościszko”. Brat Roman Hrabar był prawnikiem, pełnomocnikiem rządu polskiego (lubelskiego) ds. rewindykacji dzieci polskich, wykradzionych przez nazistowski „Lebensborn” podczas II wojny światowej i poddanych procesowi germanizacji. W 2021 r. został pośmiertnie uhonorowany Wielką Odznaką „Adwokatura Zasłużonym”.

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; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; dokumenty przekazane przez syna Stefana w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 443.

2 APGoG, akta osobowe Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, sygn. 647.

3 Tadeusz Foremniak, *Najtrudniejszy rejs*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 77-78.

4 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 108.

5 Dokumenty przekazane przez syna Stefana, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2285, s. 80.

6 „Okólnik” 1953, nr 63, s. 16.

7 „Okólnik” 1986, nr 153, s. 27.