

# Zygmunt Ziemowit Lewicki

1916-1942

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1937 r., „elemkowicz”, I oficer – zginął na s/s „Wigry”.



Urodził się 1 maja 1916 r. w Krakowie (rodzice Józef i Maria Leonia z d. Strehl). W czasie nauki w Państwowej Szkole Morskiej odbył szereg rejsów ćwiczebnych na „Darze Pomorza”. W 1935 r. grupa uczniów Wydziału Nawigacyjnego została zaokrętowana na pięciomasztową „Elemkę” w ramach umowy zawartej między Ligą Morską i Kolonialną a dyrekcją PSM.

Szkuner po remoncie w Stoczni Gdańskiej rozpoczął na początku kwietnia przygotowania do pierwszej podróży w roli statku szkolno-handlowego Ligi Morskiej i Kolonialnej; szkolenie to miało umożliwić młodzieży z wykształceniem handlowym nabycie praktycznych wiadomości z dziedziny handlu zamorskiego i kolonialnego. Początkowo planowano krótki rejs próbny do Antwerpii i Rotterdamu, ale nic z tego zamiaru nie wyszło i statek rozpoczął ładowanie towarów zafrachtowanych przez Polską Agencję Morską z przeznaczeniem do portów śródziemnomorskich Aleksandrii i Jaffy. PAM podjęła się roli agenta statku.

Jednocześnie trwały prace przy kompletowaniu takielunku, przyszywaniu żagli, malowaniu i konserwacji etc. Niewielkiej załodze stałej w pracach tych walnie pomagała, zaokrętowana już w kwietniu, grupa 14 uczniów Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej. Na nich to spadła tak znaczna liczba prac przygotowawczych do pierwszej podróży „Elemki”, że spowodowała nawet coś w rodzaju buntu polegającego na odmowie pracy w dniu święta narodowego Trzeciego Maja<sup>1</sup>. Wydarzenie to i cały uczniowski rejs opisał z humorem i talentem jeden z ówczesnych uczniów-załogantów Ryszard Jedyński.

Po powrocie „Daru Pomorza” z rejsu dookoła świata Zygmunt Lewicki odbył jeszcze jeden rejs ćwiczebny, a po otrzymaniu dyplomu został zaangażowany jako praktykant pokładowy na „Toruń”, następnie na „Polonię”, a na „Pułaskim” był w 1938 r. starszym marynarzem.

W 1938 r. otrzymał dyplom porucznika żeglugi małej.

W sierpniu 1939 r. zmienił armatora na Polskarob i jako III oficer pływał najpierw na „Roburze VI”, od marca 1939 r. – na „Roburze V”.

W momencie wybuchu wojny był III oficerem na „Roburze IV” z kapitanem Edwardem Gubałą (abs. WN z 1927). To był bardzo dramatyczny dzień dla „Robura” i jego załogi. Kapitan wspominał, że statek wracał do Gdyni, brakowało 155 Mm do spotkania z rodzinami. Ale wieczorem nadeszła depecha: KASIA MARYSIA POSZŁY DO LASU ZBIERAĆ JAGODY. Pod tą niewinną treścią kryły się rozkazy, które kilka miesięcy wcześniej, w wielkiej tajemnicy, dyrekcja Polskarobu powierzyła dowódcom swojej małej floty w zalakowanych kopertach. Kapitan zbiegł do kabiny, otworzył sejf i rozdarł kopertę: „podążyć natychmiast do New Castle on Tyne lub najbliższego neutralnego portu!”<sup>2</sup>

Chwilę potem był na mostku, wydawał stosowne rozkazy i uspokajał załogę. Następnego dnia o szóstej rano włączył radio i usłyszał: ALARM LOTNICZY DLA MIASTA WARSZAWY! Kazał obudzić starszego mechanika Jana Stępnia (abs. WM z 1929 r.) i polecił mu rozkręcić maszynę na całego. Palacze zdwoili swoją ciężką pracę w kotłowni i podnosili ciśnienie pary. Prędkość wzrosła do 12 węzłów. Gdy do wód terytorialnych Szwecji pozostało około pięciu mil morskich, kapitan zobaczył pięć niemieckich niszczycieli pędzących w szyku czołowym, z szybkością 30 węzłów.

„Kto żyw wyskoczył na pokład i z przerażeniem obserwował ów wyścig o wolność i życie między bezbronnym trampem węglowym a pięcioma uzbrojonymi rekinami ze stali. [...] Działa wycelowane były w nas. Wtedy właśnie ujrzałem szybko mknącą ku nam motorówkę pilotową. Wyskoczyła ze szkieletów [...] i skierowała odważnie między nas i wrogów, gdy od Niemców dzieliło nas niecałe półtorej mili. Szliśmy na zderzenie z pierwszym z lewej niszczycielem. Zdecy-

dowałem, że w tym wyścigu statku nie dam, choćby miało nastąpić zderzenie. Jakby zgadując moją desperacką decyzję, zgraja zaczęła zaciskać pierścien i kierować lufy dział koncentrycznie na nasz statek. Skręciliśmy gwałtownie dwa rumbly w prawo, dając jednocześnie motorówce pilotowej szansę podejścia do burty. Motorówka błyskawicznie wyszukała okazję i przykleiła się do lewej burty. Młody, zręczny jak Wiking, pilot szwedzki szybko wspiął się po sztormentrapie na burtę. Kiedy stanął na pokładzie, natychmiast obrócił się w kierunku szarżujących na statek Niemców i podniósł w górę rękę, jakby tym ruchem brał nasz statek pod opiekę swego państwa<sup>3</sup>. Niszczyciele wycofały się bez strzału: w pierwszych godzinach wojny jeszcze granica wód terytorialnych została przez nie uszanowana<sup>4</sup>.

W kwietniu 1940 r. Zygmunt Lewicki złożył w Generalnym Konsulacie Polskim w Londynie podanie o dyplom porucznika żeglugi wielkiej, a do Polish Steamship Agency prośbę „o możliwość dostania się na nowy m/s «Warszawa» w charakterze II oficera. [...] Znam języki: angielski, francuski i niemiecki oraz słabiej hiszpański i norweski. Pływając na statkach Polskarobu, prowadziłem kancelarię okrętową, obliczałem listy płac i pełniłem funkcję prowiantowego<sup>5</sup>.

Armator odpisał, że z oferty skorzystać na razie nie może, ale proponuje, by złożył podanie drogą służbową poprzez swoją dyrekcję, czyli Polskarob, bo był II oficerem na „Roburze VI” – i tak od początku sierpnia 1940 r. był II oficerem na s/s „Poznań”.

W 1942 r. został I oficerem na s/s „Wigry” – statku Bałtyckiej Spółki Okrętowej, którą 29 grudnia 1938 r. założyło pięciu wychowanków pierwszych roczników Szkoły Morskiej: Wincenty Bartosiak, Władysław Milewski, Czesław Antkowiak, Mieczysław Zygmunt Cedro i Waław Fedorowicz. W sierpniu 1939 r. spółka dysponowała trzema statkami-„jeziorami”: „Narocz”, „Wigry” i „Kromań”.

W połowie stycznia 1942 r., podczas kolejnego rejsu z Reykjaviku do Nowego Jorku, statek, załadowany dwoma tysiącami ton mączki rybnej, był już niedaleko Reykjaviku, leżącego w głębi zatoki Faxi, gdy doszło do awarii kotła i następnie urządzeń sterowniczych. Parowiec zdany był na łaskę huraganu i fal. „Nie działał również uszkodzony



Frachtowiec „River Dart”, którego portem macierzystym był Gibraltar, po przybyciu do Gdyni widoczny od strony rufy podczas postoju przy nabrzeżu. Jako statek Bałtyckiej Spółki Okrętowej został przemianowany na „Wigry”

kompas – być może były to częste w tym rejonie zaburzenia magnetyczne. To już był koniec. [...] Kapitan Grabowski nakazał radiooficerowi nadanie sygnału SOS. Odbiór potwierdziło kilka statków oraz stacja brzegowa w Reykjaviku, ale żadna pomoc nie była możliwa ze względu na szalejące morze. [...] Początkowo nie było możliwe opuszczenie jedynej, prawoburtowej szalupy, gdyż „Wigry” przechylone były silnie na lewą burtę. Dopiero w miarę tonięcia statku przechylił się wyrównał. Kiedy szalupa znalazła się na wodzie, miotła się unoszona przelewającymi się przez pokład statku falami. W szalupie była już większość załogi, lecz niektórzy – zmcyi przez fale – miotali się obok, w wodzie. Starszy oficer Zygmunt Lewicki skoczył do wody, by ratować jednego z nich, lecz opuściły go siły i utonął<sup>6</sup>.

Na redę Reykjaviku w Hvalfjórður dwa dni po katastrofie s/s „Wigry” dotarł, pod dowództwem kapitana Tadeusza Szczygielskiego, s/s „Hel” – po zwycięskiej walce ze sztormem, ale częściowo uszkodzony. Jego załoga uczestniczyła w identyfikacji 18 ciał ofiar. Bardzo uroczysty pogrzeb „odbył się 19 stycznia. Prócz tłumy mieszkańców Reykjaviku i załogi statku „Helu” z kapitanem Szczygielskim na czele wzięła w nim także delegacja załogi transatlantyku



Orszak pogrzebowy

„Batory”, który właśnie tego dnia zawiął na redę Reykjavíku po brytyjskich żołnierzach”<sup>7</sup>.

O losie marynarzy ze statku SS „Wigry” stara się przypominać światu Witold Bogdański, prezes Stowarzyszenia Polonii Is-

landzkiej. Organizuje wystawy, pisze książkę poświęconą statkowi, przy współpracy z islandzką strażą przybrzeżną planuje też dokładnie zbadać wrak.

**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; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

1 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 107.

2 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 108.

3 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 112-113.

4 Ibidem, s. 113.

5 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

6 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 208.

7 Ibidem, s. 211.