

# Eugeniusz Sperski

1911-2002

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1933 r., naczelnik Zarządu Promów Morskich PKP oraz Parowozowni i Oddziału Trakcji w Gdyni, kompozytor, stroiciel fortepianów, zapalony kajakarz, autor przewodnika turystycznego po Drwęcy, szachista.**

Urodził się 28 września 1911 r. w Łodzi (rodzice Kazimierz i Kazimiera z Nowomiejskich).

Do liceum uczęszczał w Grudziądzu.

Po ukończeniu PSM pływał przez dwa lata na statkach, po czym zatrudnił się w Polskich Kolejach Państwowych i zajmował się eksploatacją lokomotyw. Miłość do kolei była rodzinna – kolejarzami byli: ojciec Eugeniusza Kazimierz Sperski (1879-1968), stryjeczny brat Piotr Sperski (1904-1965), dziadek Kazimierz Nowomiejski (1841-1916) oraz syn Kazimierza Brunon Nowomiejski (1897-1984), absolwent Wydziału Mechanicznego pierwszego rocznika Szkoły Morskiej w Tczewie, który od dzieciństwa marzył, żeby zostać maszynistą kolejowym, i z tej to przyczyny od czasów tczewskich nosił przezwisko Parowóz.

W swoich wspomnieniach Brunon Nowomiejski napisał tak: „Mój siostrzeniec wstąpił moimi śladami na Wydział Mechaniczny Szkoły Morskiej, a po ukończeniu jej krótki czas pracował w stoczni modlińskiej,



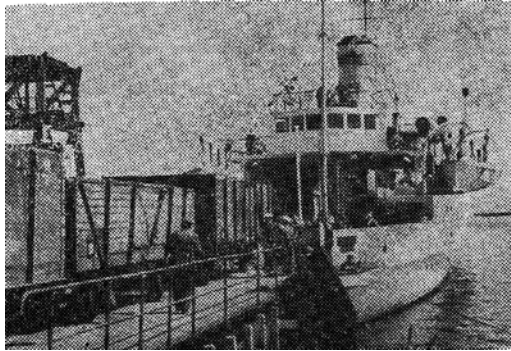
a w braku innych możliwości zaangażował się do pracy na kolei na wydziale mechanicznym, bo choć był to skromny kawałek chleba, ale pewny”<sup>1</sup>.

W 1934 r. ożenił się z Janiną Bransztet, koleżanką z grudziądzkiego liceum. W tym samym roku został mistrzem szachowym Torunia (sukces powtórzył w 1954 r. w Gdyni). W Toruniu w roku 1935 urodziła się córka Barbara, a syn Marek 1939 r. w Krakowie.

Podczas okupacji pracował jako robotnik w Wilnie, Kończunach i w Krakowie. Tam w 1942 r. przyszedł na świat syn Krzysztof.

Po wojnie wrócił z rodziną do Gdyni i został naczelnikiem gdyńskiej parowozowni, a od 1948 r. do 1953 r. był naczelnikiem Zarządu Promów Morskich PKP: kierował uruchomieniem i utrzymaniem żeglugi promowej pomiędzy Polską a Szwecją, obsługiwaną przez jedyny prom „Kopernik”. Prom (zbudowany w Niemczech 1903 r., na dolnym pokładzie miał dwa tory kolejowe) po wojnie przejęty został przez ZSRR, ale gdy okazało się, że to stary i zużyty statek, „władze radzieckie postanowiły przekazać go Polsce”<sup>2</sup>. Dla tego jedynego promu utworzono jednostkę armatorską pod osoblwią nazwą Polskie Koleje Państwowe Przedsiębiorstwo Pomocnicze Statek Prom. Remont i odbudowa trwały dwa lata, po czym nazwę

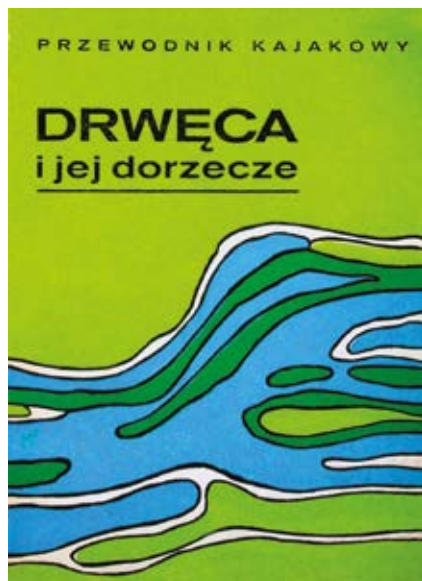




„Jantarowe Szlaki” 1987, nr 2

firmy zmieniono na Zarząd Promów Morskich. Jak wspominał Brunon Nowomiejski: „Na stanowisko kierownika promu wyznaczono Sperskiego jako mechanika Wydziału Mechanicznego Szkoły Morskiej. Ten z kolei mobilizował, kogo tylko mógł, do przeprowadzenia promu ze Szczecina do Gdyni. W braku innych kandydatów zaproponował również i mnie. [...] Inż. Sperskiego zastałem nad planami maszyn i wszelkiego rodzaju instalacjami promu. Trudności było, ile się podoba. Przecież to nie był obiekt, który przekazywało się z ręki do ręki na chodzie, ale był to, przepraszam za wyrażenie, podrzutek. Toteż miał inż. Sperski z tym Krzyż Pański. [...] Mimo wszystko udało nam się na własnych nogach promu przebyć ze Szczecina do Świnoujścia”<sup>3</sup>.

Pierwszym kapitanem promu został Stanisław Kubin (abs. WN z 1926), a I oficerem kpt. ż.m. Stanisław Studnicki (abs. WN z 1935). Ale już w 1952 r. „na stanowisko



starszego mechanika udało się zwerbować bez wątpienia najsolidniejszego z mechaników w polskiej flocie – inż. Romualda Krzyżę”<sup>4</sup>. Zarząd Promów Morskich zlikwidowano, a prom kilka lat później pocięto na złom.

„Eugeniusz Sperski, który od 1938 r. należał do Polskiej Partii Socjalistycznej, po wojnie działającej również na terenie gdyńskiej parowozowni, w grudniu 1948 r. został z tej partii usunięty w ramach czystek przeprowadzanych w czasie łączenia PPS z PPR w PZPR. Jako osobnik nieprawomyślny, niepożądanego pochodzenia, skarżący się na utrudniającą pracę działalność Wojsk Ochrony Pogranicza, był w latach stalinowskich poddany specjalnemu nadzorowi ze strony Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego. Zatrzymywany, rewidowany, pilnowany stale przez funkcjonariusza UB, a pokój, który wynajmował w Świnoujściu – przeszukiwano potajemnie.

W 1952 r., gdy prom przestał kursować, a przedsiębiorstwo poddano likwidacji, pracownik ów poradził swemu naczelnikowi, aby jak najprędzej opuścił Świnoujście, ponieważ «oni chcą podrzucić panu do pokoju fałszywe dowody świadczące o pana przestępczej działalności». Po latach przyznał się, że był w UB, a nie miał sumienia szkodzić człowiekowi uczciwemu. Wieczorem tego dnia przyjechał ze Szczecina stryjeczny brat Eugeniusza Piotr Sperski z informacją, że Urząd Bezpieczeństwa Publicznego zaproponował mu zapłatę za dostarczenie dowodów lub złożenie oświadczeń obciążających naczelnika Zarządu Promów Morskich. Nazajutrz Eugeniusz Sperski opowiedział o swoich problemach dyrektorowi szczecińskich kolei Janowi Krynickiemu, ten zaś zatrudnił go w referacie stacji wodnych przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Szczecinie, a po miesiącu skierował do pracy w gdańskiej DOKP – i tam przez cztery lata był specjalistą w referacie inwestycyjnym Wydziału Mechanicznego”<sup>5</sup>.

W listopadzie 1956 r., na żądanie załogi, ponownie został naczelnikiem gdyńskiej parowozowni, a od 1 marca 1957 r. – naczelnikiem Oddziału Trakcji, obejmującej Parowozownię Główną I klasy w Gdyni, lokomotywownię silników spalinowych w Gdańsku oraz kilka pomniejszych parowozowni w regionie.

W 1962 r. otrzymał propozycję, tzw. nie do odrzucenia, by wypełnił deklarację na kandydata do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, bowiem zespołem ponad 2000 ludzi nie powinien na kolei zarządzać człowiek bezpartyjny. Ponieważ odmówił, za sprawą sekretarza zakładowej organizacji partyjnej został przeniesiony na etat radcy Kolei Państwowych przy Wydziale Mechanicznym. Pracował tam do przejścia na emeryturę w roku 1972.

Poza pracą zawodową pasjonował się muzyką oraz wycieczkami kajakowymi. Opisy tras publikował w kwartalniku krajoznawczym „Jantarowe Szlaki”. W 1974 r. ukazał się drukiem jego przewodnik kajakowy „Drwęca i jej dorzecze”, a w 1984 r. mapa turystyczna „Szlak wodny – Drwęca”.

Muzyczny samouk, skomponował ponad 40 utworów w stylu romantycznym, głównie miniatur fortepianowych i pieśni, kilka utworów kameralnych oraz dwa marsze żałobne w wersji fortepianowej i na orkiestrę. Pierwszą kompozycję napisał w latach 30., ostatnią – w 1999 r.

Eugeniusz Sperski zmarł 12 września 2002 r., spoczywa na Cmentarzu Witomińskim.

W 2011 r. w Muzeum Miasta Gdyni Stowarzyszenie Polskich Artystów Muzyków zorganizowało koncert kompozytorski Eugeniusza Sperskiego pt. „Pamięci gdynianina”. Wystąpili: Joanna Sperska (wnuczka) – sopran, Anna Prabucka-Firlej – fortepian i Krzysztof Sperski – wiolonczela (profesorowie Akademii Muzycznej w Gdańsku, koncertujący od wielu lat w całej Europie, a także w Teheranie i Ameryce Południowej).



**i fragment rękopisu jednej z kompozycji Eugeniusza Sperskiego  
Biblioteka Akademii Muzycznej w Gdańsku**

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; „Jantarowe Szlaki”, Biuletyn SASM „Echo Morza” 2002, nr 10; kronika rodzinna.

- 1 Brunon Nowomiejski, *Moje wspomnienia*, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2282, s. 43.
- 2 Eugeniusz Sperski, *Historia pierwszego promu morskiego w Polsce*, „Jantarowe Szlaki” 1987, nr 2, s. 47.
- 3 Brunon Nowomiejski, op. cit., s. 44.
- 4 Eugeniusz Sperski, op. cit., s. 48.
- 5 Z listu Marka Sperskiego do redakcji „Słownika biograficznego absolwentów Szkoły Morskiej w Gdyni” z 14 maja 2022 r. – informacje na podstawie notatek Eugeniusza Sperskiego.