

Alfred Szperalski

1906-1960

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1929 r., starszy mechanik, uczestnik inwazji na Normandię.

Urodził się 5 czerwca 1906 r. w Biłgoraju (rodzice Kazimierz i Pulcheria z Janiskich). W 1929 r. ukończył Wydział Mechaniczny Szkoły Morskiej w Tczewie, a następnie obowiązkowe szkolenie wojskowe – do cywila wyszedł w stopniu bosmana podchorążego rezerwy. Zamieszkał w 1931 r. w Gdyni i związał swój los z utworzonym w 1927 r. Polsko-Skandynawskim Towarzystwem Transportowym (Polskarob). Pierwszym jego statkiem był „Robur III” – nie tylko pracował na nim, ale i mieszkał, a 9 marca 1935 r. otrzymał dyplom mechanika I klasy¹.

Całą wojnę, od września 1939 r. do 17 maja 1945 r., był I mechanikiem na s/s „Robur V”, przez armatora przemianowanym w kwietniu 1940 r. na s/s „Kordecki”.

W momencie wybuchu wojny statek był w porcie w Newcastle; w wyniku umowy, zawartej wcześniej z firmą Wiliam Cory & Sons, zaczął wozić węgiel między portami północnej Szkocji a Londynem. „Trasa konwojowa do Londynu i Southampton była wytyczona bojami, paliły się także latarnie lądowe, ale nie zawsze, droga była zabezpieczona polem minowym”².

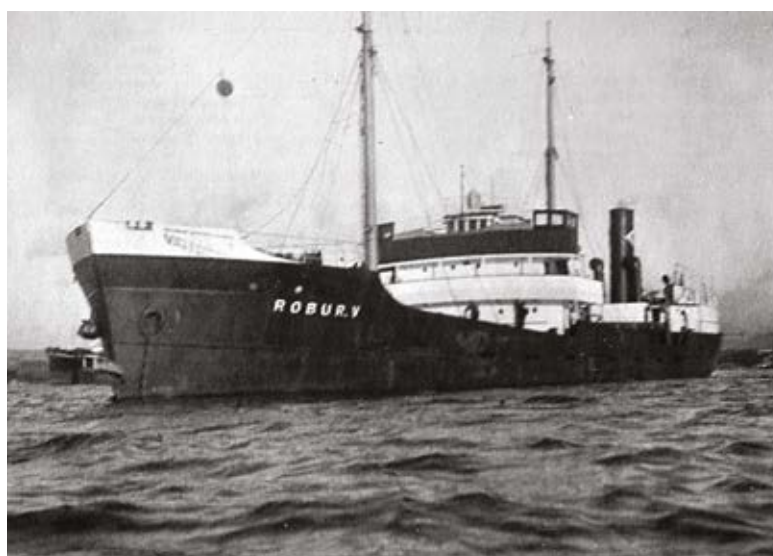
„Od stycznia do upadku Francji statek chodził do portów zachodniej Francji, następnie do Gibraltaru i portów Północnej Afryki jak Algier, Oran, Port Arzew, Jijelli. [...] Podczas postoju statku w Gibraltarze byłem świadkiem samozatopienia się 17 tankowców włoskich, był to dzień, w którym Mussolini wypowiedział wojnę Anglii i Francji. Anglicy przegapili sprawę, stracili prawie 130 000 ton ropy naftowej, tylko 1 tankowiec dostał się w ich ręce”³ – wspominał kapitan „Robura V” Mieczysław Król (abs. WN z 1928).

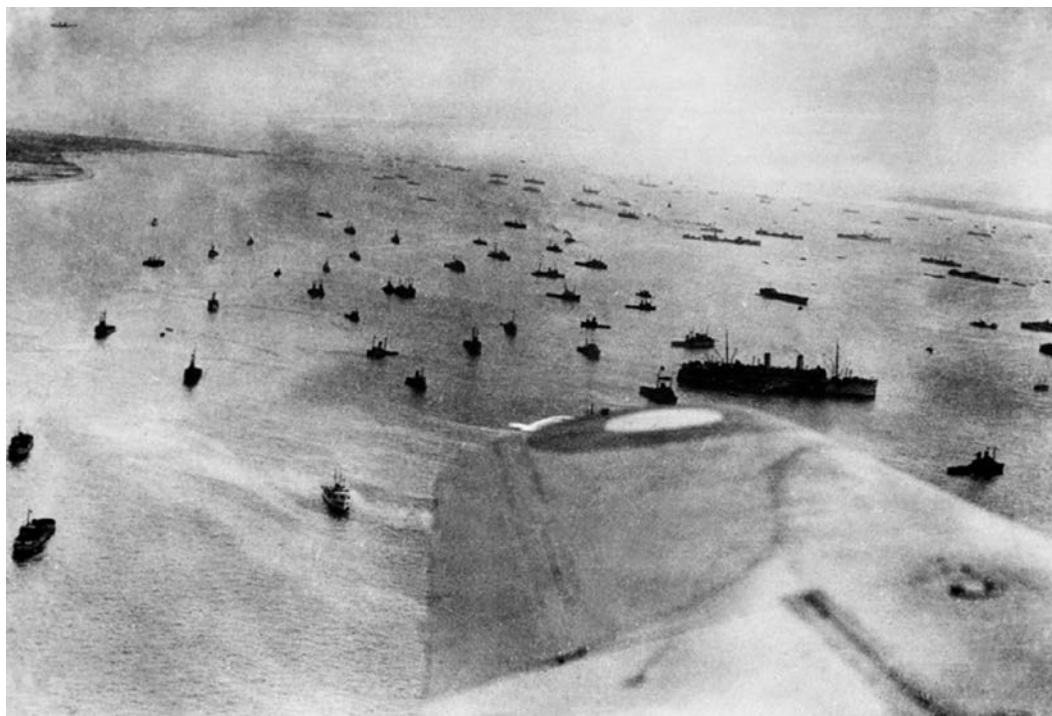
Wiosną 1940 r. Alfred Falter zmienił nazwy swoich statków na „sienkiewiczowskie”. „Robur III” został „Kmicicem” – i ta nazwa była dlań bardzo szczęśliwa, bo tylko dwa statki Faltera – „Kmicic” i „Kordecki” przetrwały do końca wojny, transportując zaopatrzenie i amunicję dla walczących

oddziałów, wyładowując je w prymitywnych i bardzo niebezpiecznych warunkach sztucznych portów inwazyjnych⁴.

W 1944 r. rozpoczęły się wielkie przygotowania do inwazji w Normandii – branie w niej udziału zależało od osobistej decyzji marynarzy, przyjmowano tylko ochotników, którzy podpisali stosowną deklarację. W porcie Swansea skoncentrowano 42 statki, w tej liczbie były polskie: „Chorzów” (kpt. Jerzy Nierojewski – abs. WN z 1933), „Kmicic” (kpt. Mieczysław Król – abs. WN z 1928), „Kordecki” (kpt. Kazimierz Poczubut – abs. WN z 1927), „Poznań” (kpt. Zygmunt Góra – abs. WN z 1930), „Katowice” (kpt. Kazimierz Ostapowicz – abs. z 1930), „Narocz” (kpt. Bohdan Lewkowicz – abs. WN z 1929), „Kraków” (kpt. Czesław Pawłowicz – abs. WN z 1931).

„Kordecki” w maju 1944 r. przeszedł w czarter US Army Transport i został przystosowany do pełnienia funkcji desantowca. Przy ładowni II zainstalowano dźwig benzynowy dla usprawnienia wyładunku pojazdów wojskowych i zamontowano specjalne uchwyty do rozpinania wojskowych namiotów. W porcie Cardiff załadowano ciężarówkę wojskowe i dużą liczbę metalowych baniek napełnionych słodką wodą – na





Inwazja w Normandii (domena publiczna)

wypadek, gdyby Niemcy zatruli francuskie studnie. Na koniec weszli na statek amerykańscy komandosi i porozkładali swoje namioty. Oficerów załoga gościnnie rozmieściła w swoich kabinach. „Kordecki” wyszedł na redę w oczekiwaniu dalszych decyzji. 5 czerwca 1944 r. motorówka dostarczyła zalakowaną instrukcję. Gdy ustawiony jako drugi w konwoju dopłynął do sektora amerykańskiego OMAHA – walka już trwała. Komandosi opuścili statek, ich miejsce zajęły natychmiast oddziały przeładunkowe wojsk amerykańskich, a już barki wiozły z lądu pierwszych rannych żołnierzy, których przewożono na statek szpitalny⁵.

Gdy w 1944 r. oficerowie pokładowi z „Kordeckiego” zaapelowali o przeprowa-

dzenie zbiórki na rzecz walczącej Warszawy – przebił wszystkich starszy mechanik Alfred Szperalski, ofiarowując swoją całomiesięczną gażę. „Kiedy wręczyliśmy zebrane pieniądze w Czerwonym Krzyżu oświadczono nam, że pobiliśmy wszystkie nasze statki. Tylko «Batory» i «Sobieski» zebrały więcej, ale tam załogi były dziesięciokrotnie liczniejsze”⁶.

Od 21 maja 1945 r. był I mechanikiem na s/s „Bałtyk”.

Zmarł 9 października 1960 r. w szpitalu w Buenos Aires, dokąd popłynął na m/s „Sienkiewicz”. Zwłoki przywiózł do kraju „s/s „Hugo Kołłątaj”⁷. Pochowany został w Gdańsku na cmentarzu Srebrzysko.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Stanisław Kozak, *Losy i relacje starszych mechaników z II wojny światowej*, Gdynia 1984; Jan Zbigniew Skura, *Przez morza i oceany*, Gdynia 2004; Jerzy Pertek, *Epitaphium navalis 1946-1986*, Poznań 1987; „Dziennik Bydgoski”; „Nautologia”; „Okólnik”; dokumenty i listy w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59.

2 Ankieta Mieczysława Króla, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2066, s. 1.

3 Ibidem.

4 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 309.

5 Za: Daniel Duda, Jakub Szajna, *Statki polskiej marynarki handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 roku*, „Nautologia” 2014, nr 151.

6 Jan Zbigniew Skura, *Przez morza i oceany*, Gdynia 2004, s. 159.

7 Jerzy Pertek, *Epitaphium navalis 1946-1986*, Poznań 1987; „Okólnik” 1960, nr 95, s. 27.