

Jerzy Tadeusz Zieliński

1911-1942

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1937 r., II mechanik – zginął na s/s „Wigry”.

Urodził się 3 sierpnia 1911 r. w Warszawie¹ (rodzice Jan i Stefania Obrąpalska). Jako uczeń odbywał w sierpniu 1935 r. praktyki zawodowe w warsztatach Żegluga Polskiej. Po otrzymaniu dyplomu pływał na s/s „Poznań” i „Cieszyn”.

W grudniu 1938 r. pięciu wychowanków pierwszych roczników Szkoły Morskiej: Wincenty Bartosiak, Władysław Milewski, Czesław Antkowiak, Mieczysław Zygmunt Cedro i Waclaw Fedorowicz założyło Bałtycką Spółkę Okrętową. Jerzy Zieliński został 20 lipca 1939 r. II mechanikiem na jednym ze statków spółki – s/s „Wigry”. Tydzień wcześniej ożenił się z Agnieszką Moniką Świderską².

A potem była wojna.

W połowie stycznia 1942 r., podczas kolejnego rejsu z Reykjaviku do USA (z ładunkiem 2 tys. ton mączki rybnej), statek był „już o krok od Reykjaviku, leżącego w głębi zatoki [...], gdy nastąpiły kolejno dwie awarie. Najpierw «wysiadł» lewy kocioł i trzeba było wyłączyć go z użycia, co ograniczyło ilość pary do maszyny, zmniejszyło jej moc i uniemożliwiło płynięcie pod wiatr, który wzrósł już do 12°B. Druga awaria była jeszcze gorsza: nastąpiło uszkodzenie urządzeń sterowniczych i statek zdany został na łaskę

wichru i fal. [...] nie działał również uszkodzony kompas – być może były to częste w tamtym rejonie zaburzenia magnetyczne. To już był koniec. Zamiast do Reykjaviku, zdryfowały bezradne «Wigry» w głąb zatoki, w rejon fiordu Hval i miejscowości Akranes. Tam rzucone zostały na skały. [...]

Kapitan Grabowski nakazał radiooficerowi nadanie sygnału SOS. Odbiór potwierdził kilka statków oraz stacja brzegowa w Reykjaviku, ale żadna pomoc nie była możliwa ze względu na szalejące morze. Wygaszono pracujący kocioł i wypuszczono parę, by uniknąć eksplozji. Do maszynowni wdierała się już woda. Strzelano czerwone rakiety, nadawano sygnał SOS również lampą. 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 – zmyci przez fale – miotali się obok, w wodzie. [...] Z rozbitków, którzy byli w wodzie, wyłowiono tylko dwóch; jeden z nich zmarł następnie w szalupie. [...]



Dwa dni po zatonięciu «Wigier» na redę Reykjavíku w Hvalfjórðhur zawinął polski parowiec «Hel» dowodzony przez kapitana Tadeusza Szczygielskiego. I ten statek stoczył ciężką walkę z huraganowym sztormem, który zatopił «Wigry», odnosząc szereg uszkodzeń. [...] załoga «Helu» wzięła udział w identyfikacji 18 zwłok ofiar kata-

strofy. Ich pogrzeb odbył się 19 stycznia. Był to bardzo uroczysty pogrzeb. Prócz tłumu mieszkańców Reykjavíku i załogi statku «Hel» z kapitanem Szczygielskim na czele, wzięła w nim także delegacja załogi transatlantyka «Batory», który właśnie tego dnia zawinął na redę Reykjavíku po brytyjskich żołnierzy³.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich, w zbiorach Sali Tradycji.

1 Karty Związku Armatorów Polskich, w zbiorach Sali Tradycji sygn. D/3512, s. 87.

2 APGoG karty meldunkowe.

3 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 207-211.