

Włodzimierz Mohuczy

1899-1955

Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1944 roku; oficer pokładowy na „Roburach”, uczestnik wojennych konwojów, kapitan żeglugi wielkiej, pracownik GAL-u i PLO.

Urodził się 30 lipca 1899 r. w Witebsku (był prawdopodobnie młodszym bratem lub krewnym Adama Mohuczego – komandora Marynarki Wojennej i dyrektora Szkoły Morskiej w Tczewie oraz Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni od 1929 do 1936 r.). Włodzimierz Mohuczy od 1917 do 1922 r. służył w rosyjskiej marynarce wojennej. Po repatriacji do Polski nie podjął służby wojskowej, pracował kilka lat w Toruniu i Warszawie, a na początku lat 30. przeniósł się do Gdyni. Otrzymał zatrudnienie w towarzystwie Polskarob i był III, a potem II oficerem na statkach tego armatora. W chwili wybuchu wojny służył na „Roburze III” (przemianowanym na „Kmicica”) i pozostał na nim do 25 marca 1941 r. Potem służył krótko w zastępstwie na „Roburze IV” – „Częstochowie”, a od 22 maja 1941 r. do końca wojny był II i I oficerem na „Roburze V” – „Kordeckim”. W ten sposób niemal całą wojnę przesłużył na „Roburach”.

W czerwcu 1944 r. ukończył jako eksternista pierwszy kurs kapitanów żeglugi wielkiej w Londynie¹. Był najstarszym uczniem, bo miał 45 lat.

Zmustrował z „Kordeckiego” 20 maja 1945 r. i wrócił do Polski. Podjął pracę w GAL-u, a potem w PLO. Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w grudniu 1947 r.

Był I oficerem na m/s „Lewant”, gdy „29 kwietnia 1949 r. o kilometr od brzegów Tel-Awivu na skutek szalejącego sztormu pękł łańcuch kotwiczny. Wobec tego, że statkowi groziło wpadnięcie na mieliznę, kapitan

zdecydował się wypłynąć na pełne morze. W czasie manewrowania wiatr rzucił statek na nieoznaczony na mapie nawigacyjnej kamień. Nastąpiło przełamanie części statku, gdzie znajduje się ładownia, pęknięcie dna i inne groźne uszkodzenia.

Statkowi groziło wielkie niebezpieczeństwo, gdyż przez pęknięte dno zaczęła się przedostawać woda. Kapitan statku Dymitr Schreiber skierował statek na mieliznę. Po wyrzuceniu za burtę części ładunku cała załoga przystąpiła do udzielenia «pierwszej pomocy» swemu statkowi. Na szczęście w ładowni znajdowały się żelazne szyny, które stanowiły część ładunku i, posługując się nimi, marynarze załatali najgroźniejsze pęknięcia. Nazajutrz przystąpiła do akcji duńska ekipa remontowa, zaangażowana przez kapitana statku, która w ciągu kilku tygodni miała zakończyć prowizoryczne naprawy.

Nie skończyło się jednak na tej niebezpiecznej przygodzie. M/s «Lewant» znalazł się w orbicie działań wojennych, które w owym czasie rozgorzały na terenie Palestyny. 15 maja po raz pierwszy został zbombardowany Tel-Awiv. Nazajutrz – w czasie następnego nalotu, dokonanego przez samoloty egipskie – dwie bomby padły w pobliżu mostku, przy czym odłamki trafiły stojącego na mostku kapitańskim pierwszego oficera kpt. W. Mohuczego, raniąc go².

Był potem kapitanem s/s „Tobruk”.

Zmarł 12 września 1955 r., pochowany został na Cmentarzu Witomińskim.

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; Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu; „Życie Warszawy”.

1 Za: Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu, s.39.

2 Józef Balcerek, „Lewant” dziecko szczęścia, „Życie Warszawy” 1949, nr 28 (29.01.1949).