

W tym samym roku, na mocy amnestii, wyrok zmniejszono do pięciu lat. Ze względu na stan zdrowia do więzienia już nie wrócił. Wreszcie darowano mu resztę „kary” – lecz nie zrehabilitowano, nadal figurował w rejestrze skazanych. „Wyszedłem na urlop zdrowotny i już nie wróciłem. Zacząłem na nowo marzyć o prawdziwej wolności, zapominając zupełnie, że za «żelazną kurtyną» nawet za marzenia można otrzymać karę śmierci”²¹.

Długo pozostawał bez pracy. Zarabiał, pisząc opowiadania kryminalne i radiowe słuchowiska pod zmienionym nazwiskiem jako Bronc. W 1958 r. został zatrudniony w Urzędzie Morskim w Gdyni, okresowo pływał m.in. na „Darze Pomorza”, „Polanicy” i jako kapitan na „Oleśnicy”. W 1959 r. był kierownikiem nauk w podróży szkolnej na „Darze Pomorza”.

W czerwcu 1966 r. wyjechał z żoną i synem na stałe do Stanów Zjednoczonych. Zdecydował tak, bo: „moja rola w kraju skończona. Śledzą mnie na każdym kroku, nawet na statku. Grzebią w szufladach, szafie, w ubraniu. To, co piszę, muszę nosić przy sobie”²².

Do zawodu, w którym przepracował 30 lat, nie powrócił. A do kraju – dopiero po śmierci. Zmarł 26 maja 1981 r. w Kalifornii, jego prochy spoczywają na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

Dopiero w 2000 r. i to na wniosek rodziny, Wojskowy Sąd Okręgowy w Warszawie postanowił „uznać za nieważny w całości” wyrok b. Wojskowego Sądu Rejonowego

w Warszawie z 1953 r. W 2006 r., z inicjatywy i przy pomocy córki Anny Wojdały, gdyńska Oficyna Miniatura wydała wspomnienia kapitana pt. „Za falochronem kończą się marzenia”. Otwiera je cytat z „Gry losu” Josepha Conrada: „odpłynąć daleko od tego wstrętnego świata pełnego zdrady, pogardy, zawiści i kłamstwa, daleko, daleko na błękitne morze, to bezpieczne, niedostępne, nietknięte żadnym brudem, bezkresne schronienie dla zranionych dusz”.

„Był to pod każdym względem doskonały człowiek”²³ – napisał w pożegnaniu Adam Fiedorowicz (abs. WN z 1923 r.).

Kpt. ż.w. Bronisława Gubałę i jego brata kpt. ż.w. Edwarda Gubałę upamiętnia tablica w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza na Cyplu Rewskim, wmurowana 10 czerwca 2018 r., by uczcić pamięć bohaterów polskiego morza.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2005; życiorys Bronisław Gubały napisany przez córkę Annę Wojdałę; Bronisław Gubała, *Za falochronem kończą się marzenia*, Gdynia 2006; Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia – Szczecin 1997; Alfons Jacewicz, *Miranda (Pamiętnik więźnia)*, London 1962; Krystyna Rożnowska, Antoni Kępiński. *Gra z czasem*, Kraków 2018; pamięc.pl 2014.

21 Ibidem, s. 257.

22 List kpt. ż.w. Bronisława Gubały..., op. cit., s. 261,

23 „Okólnik” 1981, nr 144, s. 13.

Edward Gubała

1904-1980



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1927 r., ochotnik na wojnie polsko-bolszewickiej, kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich, jeden z bohaterów II wojny światowej na morzach, dyrektor Państwowej Szkoły Rybaków Morskich, wykładowca przedmiotów morskich, w latach stalinowskich więziony i skazany na karę śmierci, pisarz marynista, starszy brat Bronisława (abs. WN z 1930 r.).

Urodził się 3 listopada 1904 r. w Rakowie pod Częstochową, ojciec był hutnikiem. Dzieciństwo i wczesną młodość spędził na terenie Rosji – dokąd ojciec, uczestniczący w 1905 r. w strajku hutników, został z rodziną zesłany (bez prawa powrotu) do Mariupola (dziś Zdanow) nad Morzem Azowskim, następnie do Krematorska w Okręgu Donieckim. Tam od 1914 r. Edward uczęszczał do prywatnej Szkoły Handlowej Heleny Rudzkiej w Sławiańsku. W 1919 r. rodzinie udało się wrócić do odrodzonej Polski i zamieszkać najpierw w Dąbrowie Górniczej, następnie w Sosnowcu.

W czasie wojny polsko-bolszewickiej 16-letni chłopak walczył w szeregach 2. Pułku Strzelców Syberyjskich w Warszawie.



Fot. Zbiory rodziny

W październiku tego roku ukończył Szkołę Handlową Tadeusza Płockiego w Sosnowcu i został praktykantem w banku.

Zachęcony przez przyjaciela Antoniego Zielińskiego, którego na ulicy Sosnowca spotkał w mundurze marynarza, w 1924 r. zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie („razem ze mną zdali inni chłopcy z Sosnowca: Jędrzek Goebel, Jurek Perzanowski i Janek Kuczyński – ten ostatni z pobliskiej Dąbrowy Górniczej”¹). Ukończył ją w 1927 r. z wyróżnieniem – za co Ministerstwo Przemysłu i Handlu obdarowało go złotym kieszonkowym zegarkiem z wygrawerowanym okolicznościowym napisem.

Odbywając rejsy ćwiczebne na „Lwowie” po Morzu Śródziemnym, brał udział w audencji u papieża Piusa XI, byłego nuncjusza w Polsce. „Przez główne ulice Rzymu maszerowaliśmy z rozwiniętym sztandarem Szkoły Morskiej paradnym krokiem. Darzono nas oklaskami, a wojskowi i policja stawali na baczność i salutowali. Wychodziliśmy ze skóry, aby zaimponować postawą, pomimo że słońce niełaskawie dokuczało”².

W czasie rejsu do Sztokholmu „mieliśmy jeszcze jedną sensację – wspominał Karol Olgierd Borchardt. – Silny wiatr zachodzący od północy zmusił nas do zwinięcia bramzagli. W pewnej chwili, już przy zakładaniu i dociąganiu sejzingów, ujrzelśmy Edka Gubałę lecącego w dół z trzydziestokilometrowej wysokości. Patrzyliśmy z zapartym oddechem i życzyliśmy mu, by wpadł do morza. Byliśmy już nastawieni na natychmiastowe wyrzucenie za burtę wszystkiego, co pływa i gotowi do spuszczenia szalupy. Jeśli spadnie na pokład... nie chcieliśmy o tym myśleć. Edek trzymał w rękach koniec sejzinga, za który w pośpiechu nieostrożnie pociągnął,



Ochotnik w wojnie bolszewickiej

1 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 14.

2 Ibidem, s. 24.

3 Karol Olgierd Borchardt, *Znaczący Kapitan*, Gdynia 1968, s. 64-65.



zamiast za tę część liny, która obłożona już była dookoła rei. Zobaczyliśmy, jak sejzing wyprężył się pod jego ciężarem. Ciało zaprężynowało na długiej, kilkumetrowej linie, lecz zaciśnięte na niej dłonie nie puściły. Naraz Edek, siłacz o lekkim tułowiu i wspaniale rozwiniętych mięśniach ramion i bicepsach, ruszył po sejzingu do góry. Jak na ćwiczeniach gimnastycznych wspiął się po linie na reję, dokończył mocowania sejzingów i znalazł się na pokładzie. Niewątpliwie Edka uratowała jego siła, z której był znany. Potrafił na przykład niekiedy podciągnąć się piętnaście razy z rzędu na jednej ręce, uczepony jednym palcem do kółka³.

Po skończonej szkole odbył kurs dla podchorążych Marynarki Wojennej, w czasie którego służył na OORP: „Pińsk”, „Generał Haller”, „Komendant Piłsudski” i „Jaskółka”.

Pracę na morzu rozpoczął jako IV oficer na statku szkolnym „Lwów”, a w 1929 r. zamustrował na s/s „Toruń” i na statkach Żegluga Polskiej pracował do 1932 r., awansując do stanowiska II oficera (w lutym 1933 r. otrzymał dyplom kapitana żegluga małej)⁴, po czym przeszedł do Polskarobu. Pływał na „Roburach”, a w 1936 r. Komisja Kwalifikacyjna Urzędu Morskiego przyznała mu dyplom kapitana żegluga wielkiej.

Ożenił się z Antoniną z Poradów, a na świat przyszli dwaj synowie – w 1931 r. Bolesław, dwa lata później Edward jr.

W momencie wybuchu wojny był kapitanem na „Roburze IV”. Pod sam koniec sierpnia 1939 r. statek wracał do Gdyni, brakowało 155 Mm do spotkania z rodzinami. Ale wieczorem nadeszła depesza: 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: podążać natychmiast do New Castle on Tyne lub najbliższego neutralnego portu!

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 me-

chanika Jana Stępnia (abs. WM z 1929 r.) i polecić mu rozkręcić maszynę na całego:

– Musimy schronić się w Göteborgu, bo przy Skagen na pewno czyha Kriegsmarine.

Palacze zdwoili swoją ciężką pracę w kotłowni i podnosili na gwałt 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 przeżeniem obserwował ów wyścig o wolność i życie między bezbronnym trampem węglowym a pięcioma uzbrojonymi rekinami ze stali. [...] Działa wycelowane były w nas. Wtedy 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. Zdecydowałem, że w tym wyścigu statku nie dam, choćby miało nastąpić zderzenie. Jakby zgadując moją desperacką decyzję, zgrała zaczęła zaciskać pierścień i kierować lufy dział koncentrycznie na nasz statek. Skręciliśmy gwałtownie dwa rumby w prawo, dając jednocześnie motorówce pilotowej szansę podejścia do burty. Motorówka błyskawicznie wyzyskała okazję i przykleiła się do lewej burty. Młody, zręczny jak Wiking, pilot szwedzki szybko wspiął się po sztormentrapie na burtę. Kiedy stanął na pokładzie, natych-



Kpt. Edward Gubała
na „Roburze IV”

4 „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1933, nr 2, s. 19.

miast obrócił się w kierunku szarżujących na statek Niemców i podniósł w górę rękę, jakby tym ruchem brał nasz statek pod opiekę swego państwa”⁵. Niszczyciele wycofały się bez strzału: w pierwszych godzinach wojny jeszcze granica wód terytorialnych została przez nie uszanowana.

„Moje powitanie z pilotem było dalekie od konwencjonalnego. Padliśmy sobie w ramiona. Znaliśmy się osobiście, gdyż wielokrotnie wprowadzał nas do portu, lubił Polaków i wyróżniał naszą «Wyborową»”⁶ – pisał Edward Gubała.

Na „Roburze IV”, przemianowanym w kwietniu 1940 r. w duchu sienkiewiczowskiej „Trylogii” na „Częstochowę”, kpt. Edward Gubała pływał do 2 lipca 1940 r. w wojennych konwojach na szlakach między Wielką Brytanią a Francją (pierwszym oficerem był Władysław Neuman – abs. WN z 1930 r.).

Po dwóch latach nieprzerwanej służby przekazał „Robura IV” – „Częstochowę” kpt. Zygmuntowi Kinastowi, który utracił swój statek („Robur VI” – „Zbaraż”) w wyniku bombardowania na Morzu Północnym w lipcu 1940 r. „Częstochowa” podczas kolejnej podróży została 20 sierpnia 1941 r. trafiona dwiema torpedami i zatonała.

Armator stracił dwa statki – „Częstochowę” i „Zbaraż”, a Gubała pracę: „Cieniśla, wobec straty «Robura –Zbaraża», w wyniku redukcji zatrudnionych członków załóg, dał mi wypowiedzenie. Ale już od 8 października 1940 r. byłem kapitanem turbinowca «Ile de Batz» – statku francuskiego z polską załogą i pod brytyjską banderą. Pływałem na Daleki Wschód w konwojach i bez, przez Atlantyk, via Cape of Good Hope na Cejlon i do Birmy, skąd szczęśliwie wróciłem do Liverpoolu i zmustrowałem w sierpniu 1941 r. Miałem inne plany – chciałem organizować prywatne przedsiębiorstwo. Kupić statek (m/s «Bug» wyszedł właśnie z charteru) i uprawiać intratną żeglugę wzdłuż zachodnich brzegów Afryki. Nie powiodło się – Kiłaczycki był twarym właścicielem statku i nie zgodził się. Założyłem ze składek kolegów i swojego kapitału Zakłady Remontu Statków Handlowych



Fot. Zbiory rodzinny



Fot. Zbiory rodzinny

w Seacombe Ferry – Wallasey, naprzeciw Liverpoolu. Impreza chwyciła i byłem General Manager of Baltic Coasting Limited od 1 stycznia 1942 r. do końca wojny, reperując dziesiątki statków różnych bander i zatrudniając wyłącznie polskich inwalidów-fachowców. W tłoku tych obowiązków (Niemcy próbowali wielokrotnie zbombardować nas z powietrza) nie myślałem o zasługach, traktując to za swój obowiązek”⁷ – pisał 3 kwietnia 1971 r. do kpt. Lewkowicza (abs. WN z 1928 r.) w Londynie.

Załadunek ryżu na „Ile de Batz”

Wyżej:
W konwoju

5 Edward Gubała, op. cit., s. 113.

6 Ibidem, s. 112-113.

7 List Edwarda Gubały 3.04.1971, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 13.

W 1945 r. rozpoczął zupełnie nową dla siebie pracę – w rybołówstwie na Morzu Północnym. Z taką propozycją przyszedł do kpt. Gubały harcerz i obieżyświat Władysław Wagner, który właśnie odzyskał zarekwirowaną przez Anglików na czas wojny swoją „Zjawę III”⁸. I tak Edward Gubała został szyprem niewielkiego kutra oraz jednym z pierwszych ryzykantów, którzy zapędzili się na odległe łowiska jeszcze przed oficjalnym zakończeniem wojny.

Od lipca 1946 r. był inspektorem techniczno-nawigacyjnym Polskiej Misji Morskiej w Londynie, przejmując dla spółki „Dalmor” kutry pochodzące z dostaw UNRRA. Pomyślnie utworzenia „Dalmoru” był przedwojenny senator Zygmunt Beczkowicz, dyrektorem techniczno-nawigacyjnym absolwent WN z 1934 r. Zbigniew Żebrowski, a prezesem rady nadzorczej – ówczesny wiceminister żeglugi i handlu zagranicznego Kazimierz Petruszewicz (abs. WN z 1928 r.).



Edward Gubała do Polski wrócił w 1948 r. jednym z ostatnich przejętych trawlerów i rozpoczął pracę w „Dalmorze” jako wicedyrektor połowów, kierował działem techniczno-nawigacyjnym. Równocześnie organizował kursy dla oficerów rybołówstwa dalekomorskiego. Ale już w październiku

tego roku Ministerstwo Przemysłu i Handlu pozbawiło „Dalmor” uprawnień w zakresie eksportu i importu, a w połowie 1949 r. firma została zlikwidowana jako spółka i stała się Państwowym Przedsiębiorstwem Wyodrębnionym „Dalmor”. Z pracy wyrzucono Zygmunta Beczkowicza i Jerzego Kukucza, dyrektorem został Zbigniew Żebrowski.

Edward Gubała w 1950 r. przeszedł do Urzędu Morskiego w Gdyni na stanowisko kierownika oddziału inspekcji statków rybackich, będąc równocześnie dyrektorem Państwowej Szkoły Rybaków Morskich. Wykładał astronomię, nawigację, locję, wiedzę okrętową i budowę okrętów.

Dwa lata później, w sierpniu 1952 r., został aresztowany przez Urząd Bezpieczeństwa pod zarzutem przynależności do podziemnej organizacji Wolność i Niepodległość oraz działalności szpiegowskiej. Skazany został na karę śmierci, utratę praw publicznych na zawsze i przepadek mienia na rzecz Skarbu Państwa. Wyrok wydał sędzia por. Stefan Michnik – przewodniczący składu oraz por. Stanisław Kozłowski i por. Bogdan Lisowski⁹.

Cztery miesiące później wyrok został zmniejszony do 10 lat więzienia, a po amnestii (wprowadzonej dla uczczenia uchwalenia PRL-owskiej konstytucji, opracowanej w oparciu o wzorce sowieckie) dodatkowo o kolejne pięć lat. Na wolność wyszedł w październiku 1956 r. – po strasznych czterech latach stalinowskiego więzienia.

Podjął pracę w PLO oraz Chipolbroku jako kapitan. „Stwierdziłem, że figurant obecnie pływa w PLO na statku «Jedność Robotnicza» i z tego względu nie posiadamy już odpowiednich możliwości jego rozpracowania” – raportował 20 czerwca 1958 r. funkcjonariusz SB¹⁰. „Figurant” to w języku służb PRL „osoba sprawdzana, kontrolowana lub rozpracowywana w ramach sprawy operacyjnej”¹¹.

Gdy w 1965 r. Edward Gubała przechodził na emeryturę, przyjechał z Argentyny do Gdyni jego dobry znajomy i szkolny kolega Wincenty Bartosiak (abs. WN z 1922 r.), z którym nie widział się od 18 lat. Wincenty

8 Edward Gubała, *Przygoda...*, op. cit., s. 372.

9 Edward Gubała – akta kontrolno-śledcze, w zbiorach IPN, sygn. IPN BU 0030/53.

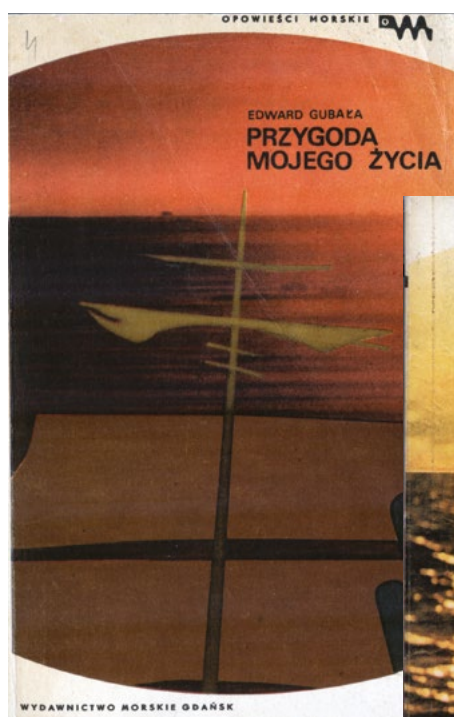
10 IPN Gd 00118/916.

11 <https://katalog.bip.ipn.gov.pl/slownik/>

Bartosiak zaproponował mu objęcie dowództwa „Stella Nowa”, chłodniowca, którego był armatorem jako Bartosiak Shipping Co. Ltd.

Do Gdyni wrócił po trzech latach, w czerwcu 1968 r. i niedługo potem został prezesem aktywnego Koła Tczewiaków, które w 1971 r. nadało Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu tytuł „Prezesa Honorowego Koła Absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie w dowód uznania dla Jego wielkopomnego dzieła we wszechstronny rozwój Polski na morzu, szczególnie

Jej wspaniałego portu Gdyni oraz floty handlowej – wdzięczni wychowankowie Szkoły Morskiej w Tczewie”. Podpisane: prezes E. Gubała, sekretarz U. Krzyżanowski, Gdynia 8 grudnia 1971 r.”¹²



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973; Edward Gubała, *Pożegnanie z morzem*, Gdańsk, 1979; Ewa Patok, *Edward Gubała – kapitan żeglugi wielkiej, dyrektor Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego*, Gdynia 1978, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1-2, Gdańsk 1996, 1997; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 4, Gdańsk 2000; Karol Olgierd Borchardt, *Znaczy Kapitan*, Gdynia 1968; „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1933, nr 2; dokumentacja i korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG; akta kontrolno-śledcze w zbiorach IPN; <https://katalog.bip.ipn.gov.pl/slownik/>

¹² Sprawozdanie z uroczystego obiadu koleżeńskiego 11 grudnia 1971, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 93.