

# Witold Józef Antoni Karpowicz

1900-1939

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1924 r., uczestnik wojny polsko-bolszewickiej, kapitan żeglugi wielkiej, pilot Kapitanatu Portu Gdynia, inspektor Urzędu Morskiego, zamordowany w Piaśnicy.**

Urodził się w Wilnie 16 listopada 1900 r. (rodzice Zygmunt i Łucja z Chomiczewskich). Dziadek był profesorem Uniwersytetu Charakowskiego, ojciec absolwentem Wydziału Filozofii Uniwersytetu Jagiellońskiego. W Wilnie rodzina mieszkała we własnym domu przy ul. Witebskiej. Świadectwo dojrzałości Witold Karpowicz otrzymał w Gimnazjum Męskim Stowarzyszenia Nauczycieli i Wychowawców w Wilnie w 1919 r.

Jeszcze przed maturą wstąpił w szeregi Polskiej Organizacji Wojskowej a następnie Oddziału Samoobrony w Wilnie, by uczestniczyć w wojnie z bolszewicką Rosją. Od lutego do listopada 1919 r. służył w 13. Pułku Ułanów. Na wypadek śmierci żołnierze pisali pożegnalne listy do domu. Młody ułan napisał tak: „Moi Najdrożsi, żegnam Was z tamtego świata. Uważam, że wypełniłem swój obowiązek i poniosłem śmierć dla dobrej sprawy, broniąc Was od bolszewickiej niewoli. Ciało moje niech spoczywa tam, gdzie zostało pogrzebane, nie róbcie więc sobie kłopotu z jego odszukaniem”. Swój spadek po rodzicach prosił podzielić między siostrę a inwalidów wojennych. Jako nadawca podpisał się: „Witold Karpowicz, żołnierz wojsk polskich”.

Pod koniec listopada zapisał się na Wydział Prawa Uniwersytetu Wileńskiego, równocześnie zgłosił do dowódcy Warsztatów Uzbrojenia I Armii (którym był student architektury Włodzimierz Prochaska – późniejszy słynny gdyński projektant i profesor na Politechnice Gdańskiej). „Z ochotą wyraziłem zgodę, jako że nie miałem obsady kierownika kancelarii a Witek był już plutonowym”. Zaraziwszy się czerwinką, ledwie uszedł z życiem.

Po wojnie do 1921 r. kontynuował studia prawnicze, ale przerwał je i został przyjęty bez egzaminów (jako maturzysta) do Szkoły Morskiej w Tczewie. Uczestniczył w rejsie szkolnym żaglowcem „Lwów” do Brazylii.

Wydział Nawigacyjny ukończył w 1924 r. Przez pół roku praktykował u francuskiego armatora (Ministerstwo Przemysłu i Handlu

podpisało umowę z francuskim towarzystwem Chargeurs Réunis).

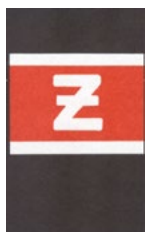
Ponieważ dalej bardzo trudno było o zaokrętowanie, wrócił do Wilna i podjął współpracę z wileńskim opiniotwórczym dziennikiem „Słowo”, którego wydawcą i redaktorem naczelnym był sąsiad Karpowiczów Stanisław Cat-Mackiewicz, a współtwórcą Czesław Karwowski – który w 1933 r. zostanie naczelnikiem Wydziału Bezpieczeństwa Komisariatu Rządu w Gdyni.

W czerwcu 1926 r. kolega szkolny Waław Zagrodzki (abs. WN z 1924 r.), zatrudniony w gdyńskim Kapitanacie Portu, przechodził do pracy w tczewskiej Szkole Morskiej – na co mu zezwolono pod warunkiem znalezienia zmiennika. Wybrał Witolda Karpowicza. „Zdałem mu swoje obowiązki, locum (o co wtedy w Gdyni było bardzo trudno) i obsługę informatora «Żeglarza Polskiego»<sup>2</sup> – napisał.

W końcu roku 1927 Witold Karpowicz podjął trudną pracę na holownikach w Żegludze Wisła – Bałtyk. Było to przedsiębiorstwo armatorskie zajmujące się transportem węgla z portu w Tczewie do krajów skandynawskich, głównie do Danii. Istniało dwa lata – zlikwidowane w 1928 r. z powodu konkurencji powstałych w Gdyni państwowych armatorów Żegluga Polska i Polskarob.

Wiosną 1927 r. Witold Karpowicz przeszedł do Żeglugi Polskiej, był I oficerem na „Niemnie” podczas rejsu statku do Ameryki Południowej w 1931 r.<sup>3</sup>, w 1932 r. – I oficerem na s/s „Poznań”<sup>4</sup>, następnie na „Pułaskim”. W 1931 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej i ożenił się z Wandą Łuczakówną (w 1932 r. urodził się Zbigniew, w 1937 r. – Maria). Od 1934 r. do stycznia 1938 r. pracował jako pilot w Kapitanacie Portu, następnie został inspektorem Urzędu Morskiego.

Zaprzyśiężony był jako biegły sądowy w sprawach morskich na okręg Sądu Apelacyjnego w Poznaniu i rzeczoznawca dla oględzin luków ładunkowych przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Współpracował



1 Włodzimierz Prochaska, *Wspomnienie o Witoldzie Karpowiczu*, list z 5.04.1979, maszynopis w zbiorach rodziny.

2 Waław Zagrodzki, *Ze wspomnień*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 534.

3 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 139.

z miesięcznikiem „Praca na morzu”, opublikował m.in. „Zasady manewrowania po porcie”, „Węgiel i jego transport morski”. Był członkiem Yacht Klubu Polski.

Tuż przed wybuchem wojny został, jak większość pracowników Urzędu Morskiego, zmobilizowany z rozkazem dalszego pełnienia dotychczasowych obowiązków.

Gdy 14 września 1939 r., dla uniknięcia większych zniszczeń, poddane zostało miasto, gen. mjr Friedrich Eberhard zażądał 100 zakładników – osób reprezentujących gdańskie urzędy i przedsiębiorstwa, dla gwarancji i zapewnienia spokoju w mieście na czas przyjazdu Hitlera, bowiem trwały jeszcze walki na Obłężu, Oksywiu, Helu. Zgłosiło się ponad 120 osób. Byli wśród nich pracownicy Urzędu Morskiego, sędziowie i adwokaci, urzędnicy (m.in. Czesław Karwowski), księża z parafii pw. NMP, policjanci, pocztowcy, kolejarze, kupcy, przedsiębiorcy. Początkowo zostali zamknięci w gmachu Komisariatu Rządu, następnie w kawiarni „Fangrat” przy skwerze Kościuszki. Adolf Hitler przebywał w Gdyni w dniach 19-20 września 1939 r., by obserwować walki toczące się na Półwyspie Helskim. Po jego wyjeździe zwolniono ok. 30 zakładników, pozostałych – po kapitulacji Helu 2 października 1939 r.

Niedługo potem, podczas masowych zatrzymań, nazwanych eufemistycznie Intelligenzaktion, Niemcy aresztowali tysiące gdynian, wśród nich zakładników. Więźni najpierw w Obozie Emigracyjnym na Grabówku, pod koniec października zostali przeniesieni do więzienia Schiesstange w Gdańsku, stamtąd do więzienia w Wejherowie – i w Święto Niepodległości 11 listopada pomordowani w lesie piasznickim.

W 1946 r., z inicjatywy Polskiego Związku Zachodniego, powstała komisja ekshumacyjna, która razem z Okręgową Komisją Badania Zbrodni Niemieckich jesienią tego roku przystąpiła do ustalania rozmiarów piasznickiej zbrodni. Pod jej nadzorem odko-



pano 30 zbiorowych grobów i sprowadzono na miejsce rodziny mieszkańców Pomorza<sup>5</sup>. „Widok był straszny. Na olbrzymiej polanie pośrodku lasu, gdzie leżał trup przy trupie, chodziliśmy my, szukający swych bliskich. Ciszę przerywały tylko szlochy”<sup>6</sup> – relacjonowała Helena Neugebauer, żona urzędnika Komisariatu Rządu w Gdyni.

Potem staraniem Polskiego Związku Zachodniego zorganizowana została w Gdyni „wystawa pamiątek po zamordowanych”<sup>7</sup> – Wanda Karpowiczowa znalazła tam dokumenty męża i rozpoznała obrączkę ślubną z wygrawerowanym imieniem.

Witold Karpowicz odznaczony był Medalem za Wojnę 1918-1921 i Krzyżem Niepodległości.

Na frontowej ścianie budynku przy al. Zjednoczenia 11 w 1974 r. w 50. rocznicę utworzenia Yacht Klubu Polski, zawieszona została spiżowa tablica poświęcona „Pamięci członków Yacht Klubu Polski w Gdyni, którzy w latach 1939-1945 oddali życie za Polskę w obronie Wybrzeża, w walkach na morzach, w hitlerowskich obozach zagłady i miejscach kaźni”. Jest na niej nazwisko kpt. Karpowicza – lecz z pomyłką w imieniu: Wiktor, nie Witold.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; Urban Krzyżanowski, *Witold Karpowicz*, Gdynia 1979; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Małgorzata Sokołowska, *Kobiety Gdyni – ciche bohaterki (czas II wojny)*, Gdynia 2019; Elżbieta Rojowska, Monika Tomkiewicz, *Gdynia 1939-1945 w świetle źródeł niemieckich i polskich*, Gdynia 2009; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; *Dziennik Bydgoski* 1932, nr 145; „*Dziennik Bałtycki*” 1947, nr 188; dokumenty i listy w posiadaniu rodziny.

4 „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932 r., nr 145, s. 4.

5 Niemcy wymordowali w piasznickim lesie od końca października 1939 r. do wiosny 1940 r. ok. 12-14 tys. osób.

6 Małgorzata Sokołowska, *Kobiety Gdyni, Ciche bohaterki (czas II wojny)*, tom 2, Gdynia 2019, s. 135.

7 „Dziennik Bałtycki” 1947, nr 188.