

Stanisław Kubin

1903-1980

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1926 r., kapitan żeglugi wielkiej, kierownik referatu rewindykacyjnego GUM-u i kierownik w Przedsiębiorstwie Demontażu Wraków, pilot pełnomorski.

Urodził się 21 stycznia 1903 r. w Synchroniczkach na Wołyniu, gdzie ojciec Mikołaj był leśnikiem. W 1923 r. ukończył klasyczne gimnazjum w Brodach i zdał egzaminy do tczewskiej Szkoły Morskiej. W 1926 r. ukończył Wydział Nawigacyjny i odbył obowiązkową służbę wojskową w Marynarce Wojennej.

Pierwszą pracę podjął u francuskiego armatora Chargeurs Réunis. Gdy powstała państwowa firma armatorska Żegluga Polska, która zakupiła pięć statków, wrócił do kraju i pływał m.in. na parowcach „Wisła” oraz „Warta”. W 1935 r. został dowódcą s/s „Poznań”, ale za specjalnym zezwoleniem, bowiem był kapitanem żeglugi małej. Trzy lata później otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej. Pracował jako pilot w porcie gdańskim.

Nieocenioną rolę odegrał 24 sierpnia 1939 r., gdy armator wydał rozkaz kapitanowi Pawłowi Traczewskiemu przerwania rozładunku i natychmiastowego wyjścia z gdańskiego portu, bowiem obawiał się zatrzymania statku przez Niemców. „Starszy mechanik Władysław Ziolo wraz z załogą maszynową rozpoczął przygotowanie do podróży (2 godz.). Kapitan zgłosił statek do wyjścia w morze, ale władze portowe nie miały holownika ani pilota. Wedle obowiązujących przepisów żaden statek nie mógł opuścić portu gdańskiego bez pilota. Nieocenioną wówczas rolę odegrał kpt. ż.w. Stanisław Kubin, który był pilotem w porcie gdańskim. Samodzielnie zorganizował holownik do odcumowania statku od nabrzeża i przejął pilotaż. Wbrew niemieckiemu wicekomandorowi pilotów wyprowadził statek na gdańską redę”¹.

W sierpniu 1939 r., zmobilizowany jako podporucznik marynarki do Grupy Kutrów, został dowódcą grupy gdyńskiej, a po jej rozwiązaniu uczestniczył w obronie Helu.

Okupację przeżył w niewoli w oflagach, z ostatniego – Woldenberg, zdołał zbiec w styczniu 1945 r., na krótko przed wyzwoleniem obozu.

Od marca do maja 1945 r. był komendantem Straży Portowej w Gdyni, następnie założył z kolegami spółdzielnię pracy „Żegluga Morska”, „tę jednak w powojakach mu upaństwowiono, przekształcając w PŻM (Państwowa Żegluga Morska)”².

Od 1946 r. do 1948 r. był kierownikiem Samodzielnego Referatu Rewindykacyjnego GUM-u oraz przedstawicielem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego w portach niemieckich, będących w brytyjskiej strefie okupacyjnej. Do jego zadań należało poszukiwanie i odzyskiwanie statków, taboru i wyposażenia portowego pochodzenia polskiego, wywiezionych przez okupanta.

W 1948 r. wrócił na morze. Jakiś czas pływał na linii chińskiej. Zaproszony był pewnego dnia na uroczystość organizowaną wspólnie przez Chińczyków i Rosjan, podczas której wzniesiony został toast za zdrowie Stalina. Stanisław Kubin „ostentacyjnie odstawił kieliszek i powiedział, że to nie



Rozbierany wrak pancernika „Gneisenau”



1 Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945. Zbiór studiów*, tom 2, Gdynia 2021, s. 14.

2 Karol Olgierd Borhardt, *Kolebka nawigatorów*, Gdynia 1997, s. 98.

3 Zapiski Barbary Markuszewskiej-Niemczyk, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/2719.

jest jego bohater narodowy. Na drugi dzień rano nie był już kapitanem. Odesłano go koleją transsyberyjską do kraju. Jechał wtedy dwa tygodnie i powiedział, że w życiu nie widział tak pięknych widoków przyrody”³. Stracił prawo pływania i w latach 1951-1955 był kierownikiem rozbiórki w Przedsiębiorstwie Demontażu Wraków, kierował m.in. robotami demontażowymi wraka pancernika „Gneisenau”, blokującego główne wejście do portu.

Zgodnie z porozumieniem o podziale statków zatopionych w polskich portach z 29 października 1945 r. wszystkie wraki okrętów wojennych przeszły na własność Związku Radzieckiego. Wielki pancernik stanowił łakomy kąsek, ale mimo kolejnych prób Rosjanom nie udało się podnieść okrętu i przekazali go do dyspozycji władz polskich. Decyzja o jego podniesieniu przez Wydział Ratowniczy GAL-u zapadła w kwietniu 1950 r., a kierownikiem akcji wydobywczej został kpt. ż.w. Witold Poinc. Po nim kierownictwo robót demontażowych objął kpt. Kubin. Do jego zadania należała rozbiórka dennicy pancernika – zrobił to według własnej metody cięcia bez użycia doku. Projekt ten został opatentowany w 1953 r.

W maju 1955 r. kpt. Kubin wrócił na morze i pływał na statkach PMH, potem od



1958 r., przez rok, na statkach egipskich, a po powrocie przez długie lata zajmował się pilotażem pełnomorskim.

„Na naszym spotkaniu 6 lutego [1980 r.] pokazał się Kubin i oświadczył, że od lat opiekuje się grobem Kapicy i że już nie ma sił chodzić na cmentarz. Prosił, ażeby ktoś młodszy przejął te obowiązki. Uczynił to kpt. Bałaban [abs. WN z 1938 r.]”⁴ – sprawozdawał kolegom z Koła Tczewiaków kpt. Zbigniew Rybiański (abs. WN z 1930 r.)

Kpt. Stanisław Kubin zmarł 13 lutego 1980 r., pochowany jest w Warszawie.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Hanna Olewniczak, *Stanisław Kubin*, Gdynia 1978; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jarosław Rusak, *Rewindykacja z Niemiec polskiego taboru portowego i rybackiego po II wojnie światowej*, Gdynia 1972; Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945. Zbiór studiów*, tom 2, Gdynia 2021; Karol Olgierd Borchardt, *Kolebka nawigatorów*, Gdynia 1997; wywiad z prof. J.K. Sawickim <http://muzhp.pl/en/e/23/wejcie-do-gdanska-pancernika-schleswig-holstein-wywiad>; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

4 Korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.