

Stanisław Leśniewski

1903-1976

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1927 r., kapitan żeglugi wielkiej, „król pilotów” portu Gdynia.

Urodził się 22 kwietnia 1903 r. w Siergiewie, w Rosji (rodzice Euzebiusz i Helena z d. Hamburger). Ojciec, inżynier mechanik pracujący na kolei, zmarł, gdy synek miał dwa lata, matka niedługo potem. Wychowaniem chłopca zajęli się stryj Lzydor i stryjenka Helena. Uczęszczał do szkoły realnej w Carskim Siole do wybuchu rewolucji w 1917 r. W 1921 r. przedarł się do Polski sam (po drodze „lądując” na trzy miesiące w litewskim więzieniu).

Do 1924 r. pracował jako geometra, zarabiając na opłacenie Szkoły Morskiej. W 1924 r. zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie.

Gdy jako kandydat wszedł mocno spóźniony po trapie na pokład „Lwowa”, I oficer Konstanty Maciejewcz „uśmiechnął się pod krótko ostrzyżonym czarnym wąsikiem i pokazując palcem w jego kierunku powiedział pełnym głosem, tak jak Gryszka, z rosyjskim akcentem:

– Nu wot, przyjrzyjcie się dobrze temu oto dzielnemu żeglarzowi, który zdążył już odbyć rejs do Brazylii i miał, psiakrew, więcej przygód niż wy i ja razem wzięci!”¹.

Następnie kazał zatrudnić kandydata przy czyszczeniu ustępów, umywalni i waterwejsów. Tak to opisał kolega z kursu Edward Gubała: „okazało się, że jeszcze w Wilnie, «wywianowany na zaślubiny z morzem», Staś nabył okazji naramienniki z jednym winklem od serdecznego kolegi, ucznia drugiego roku Szkoły Morskiej. Od niego usłyszał również dużo szczegółów na temat podróży statku szkolnego do Brazylii. Egzotyka i przygody mocno pobudziły wyobraźnię Stasia, a próżność sprawiła, że przypiął do munduru naramienniki, zamierzając zdjąć je — rzecz oczywista — przed wejściem na «Lwów»”². Na dworcu w Tczewie wsiadł do przedziału trzeciej klasy, w którym siedziały już matka z córką oraz skromnie ubrany cywil, z twarzy

łudząco podobny do sławnego komika kinowego Maxa Lindera. Cywil ów nieśmiało zaczął wypytywać marynarza o morskie rejsy, przyznając skromnie, że od dziecka marzył o karierze morskiej.

„Kolega nasz, bardzo elokwentny, mając wdzięcznych słuchaczy, wyczarowywał fantastyczne przygody na morzach i oceanach, zmagania z okrutnym żywiołem morskim, połączone z niebezpieczną pracą na rejach, gdzieś na wysokości trzydziestu metrów nad pokładem, wśród pajęczyny lin i przy przechyłach dochodzących do pięćdziesięciu stopni na burtę. Olbrzymie fale zalewały pokład, ale nawet przeciwne wiatry nie zachwiały ducha dzielnej załogi, która zwyciężyła żywioły i dobiła szczęśliwie do cichej przystani w najpiękniejszej zatoce świata, nad którą leży Rio de Janeiro – stolica Brazylii [...]”.

– Czy wiecie, moi kochani – mówił Stasio – że ów skromny urzędnik o twarzy Maxa Lindera, który z tak szczerym zaciekawieniem sprowokował mnie do fantastycznych zwierzeń w pociągu, wkrótce witał mnie na burcie naszego żaglowca w pięknym mundurze kapitana marynarki i szyderczo patrzył mi w oczy? Ale ten nasz pierwszy oficer, którego nazywacie Macajem, a który tak mnie podjechał, to całkiem byczy chłop. Ma dużo taktu, humoru i dobre serce. Gdyby był złośliwy, mógłby mnie skompromitować wobec pań. Swoim taktem uleczył mnie z fanfaronady na całe życie”³.

Stanisław Leśniewski Szkołę Morską skończył w 1927 r. Kolejny rok – to obowiązkowa służba wojskowa. Po przejściu do rezerwy został III oficerem na statkach Żeglugi Polskiej, m.in. na „Poznaniu”.

W 1929 r. ożenił się z Wandą Kuropatwińską i przeszedł do pracy w Kapitanacie Portu – przez 10 lat był starszym pilotem.

W 1930 r. urodził się syn Krzysztof (małżeństwo rozpadło się w 1934 r.). W 1933 r.

1 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 19.

2 Ibidem, s. 20.

3 Ibidem, s. 21



Fot. Zbiory NAC

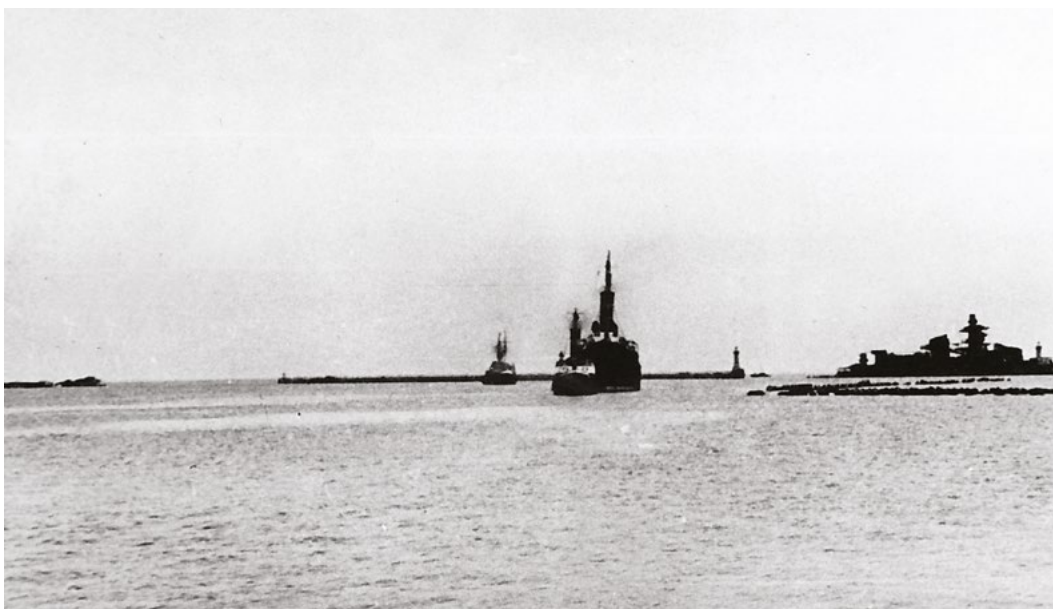
otrzymał dyplom porucznika żeglugi wielkiej⁴. Był sekretarzem Kasy Wzajemnej Pomocy, założonej w 1935 r. przez oficerów Marynarki Handlowej, prezesem był Stefan Ciundziewicki.

„W lipcu 1939 r. otrzymał tzw. Niebieską Kartę, która zobowiązywała go do pozostania w dyspozycji Marynarki Wojennej na wypadek wojny w charakterze starszego pilota portu Gdynia. 1 września przybył do naszego mieszkania przy ul. Chrzanowskiego 14 por. mar. Okoński z uzbrojonymi marynarzami i miał polecenie od komendanta Floty kmdr. Frankowskiego, żeby zablokować port w Gdyni: s/s „Toruń” w wejściu do basenu Południowego i statek grecki w pocie głównym. Por. Okoński zakładał materiały wybuchowe w maszynowni, ojciec ustawiał statki⁵”.

W przededniu wejścia Niemców zniszczył dokumenty główne Kapitanatu Portu. Po zajęciu Gdyni, wysiedlony przez Niemców, pracował jako urzędnik rolny (pisarz podwórzowy) w powiecie włocławskim.

Wrócił w marcu 1945 r. i został zastępcą komendanta Straży Portowej. „Posterunki w porcie objęli po czterodniowej wywózce

Pilot wchodzi na statek



Wchodzący do portu 21 września 1945 r. s/s „Kraków” wprowadzają przez nieodminowany jeszcze akwen kapitan portu J. Godecki i st. pilot St. Leśniewski. Główne wejście blokuje specjalnie tam zatopiony przez Niemców pancernik „Gneisenau”

4 „Dziennik Bydgoski” 23.04.1933, nr 94, s. 4.

5 Biogram Stanisława Leśniewskiego napisany przez jego syna Krzysztofa, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG.

magazynów portowych w Gdyni, dokonanych przez ciężarówki Armii Czerwonej”⁶. Od 1 czerwca 1945 r. był znów starszym pilotem portu. Gdy 21 września wracał do Gdyni po wojennej kampanii s/s „Kraków” z kpt. Bolesławem Mikszta, „o godz. 12.10 na burtę wzięto pilota kpt. ż.w. Leśniewskiego”⁷.

Szkolny statek Państwowej Szkoły Morskiej powracał do Gdyni bez pilota. Tak to relacjonował jego wojenny komendant Alojzy Kwiatkowski: „Wlókł się żaglowiec przez zatokę, bojąc się dryfujących min lub nieznanymi wraków. Wszyscy mieliśmy dusze na ramieniu. Szczęście jednak nie opuściło fregaty. Osiągnęliśmy redę bez większych kłopotów. I wtedy z portu wypadła motorówka. To gdyńscy piloci Bałaban i Leśniewski nie wytrzymali do rana i wyskoczyli, aby powitać wracający do kraju żaglowiec”⁸.

Warunki pracy pilotów były z początku koszarne, ponieważ przez pierwszy kilka miesięcy nieograniczoną władzę sprawowali Rosjanie. Bezradny kpt. Leśniewski mógł tylko obserwować, jak oddziały demontażowe wojsk radzieckich wywoziły wszystko, co dało się odkręcić. Rabunek ten trwał jeszcze w 1946 i 1947 r. (wtedy wywieziono dwa segmenty nieukończonego przez Niemców doku o nośności 80 tysięcy

ton) – wbrew wszystkim kolejnym umowom i porozumieniom, zawierany bądź w Moskwie, bądź w Warszawie.

„W porcie gdyńskim 13 VII 1945 r. w czasie przejazdu służbowego na szalupie z przyczepionym motorem st. pilot Leśniewski i pilot Niczko zostali zatrzymani przez władze radzieckie w pobliżu doku. Motorówka została skonfiskowana i dopiero po kilkakrotnych interwencjach Kapitanatu Portu u wojennego komendanta portu oddano ją ze złamanym korbowodem i tłokiem oraz bez benzyny”⁹.

W styczniu 1946 r. poślubił Stefanię Perzanowską, siostrę szkolnego kolegi Jana Herrmanna (abs. WM z 1927 r.), której mąż Jerzy (abs. WM z 1932 r.) zginął we wrześniu 1939 r. w obronie Gdyni.

Dyplom kapitana żegluga wielkiej otrzymał w 1948 r. Od 1952 r. do 1953 r. był starszym oficerem na m/s „Batory” i m/s „Warta”. Zdjęty z powodów politycznych z pływania (razem z kilkudziesięcioma kolegami w ramach tzw. „oczyszczania taboru pływającego”), został inspektorem w Urzędzie Rybackim i w Urzędzie Morskim. W 1955 r. pracował w bazie zdawczej Stoczni im. Komuny Paryskiej. W 1956 r. został konsultantem w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku.

We wrześniu 1956 r. wrócił na morze i na statkach PŻM i PLO pływał na Linii Dalekowschodniej do kwietnia 1971 r. Gdy odbywał pożegnalną podróż na m/s „Pekin” – w porcie japońskim spotkał swego syna Krzysztofa, dowodzącego innym statkiem PLO – s/s „Traugutt” – co zostało odnotowane przez japońską prasę: „Father, son skippers”¹⁰.

Kpt. ż.w. Stanisław Leśniewski zmarł 29 listopada 1976 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim.



Rok 1970. Spotkanie ojca i syna w Tokio. Po lewej Stanisław Leśniewski kapitan dziesięcioletnika „Pekin”, obok Krzysztof Leśniewski, kapitan motorowca „Traugutt”

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce*, tom I (1920-1950), Gdynia 2001; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, Krzysztof Leśniewski, *Stanisław Leśniewski*, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Hanna Olewniczak, *Stanisław Leśniewski*, Gdynia 1981, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Dziennik Bydgoski” 23.04.1933.

6 Ibidem.

7 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 240.

8 Hanna Olewniczak, *Stanisław Leśniewski*, Gdynia 1981, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG, s. 6.

9 Za: Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce*, tom I (1920-1950), Gdynia 2001, s. 93.

10 Hanna Olewniczak, op. cit., s. 14.