

# Wajszczyk Marian

Danuta Piotrowska  
z d. Wajszczyk

17.01.2012 r.

## MARZYŁ O MORZACH

Mój ojciec, Marian Wajszczyk, od najmłodszych lat marzył o podróżach morskich. Urodził się w Warszawie, w wielodzietnej rodzinie. Podczas lektury książek zaintrygowały go wiadomości o budowie Gdyni i nazwanie miasta „oknem na świat”. Podjął więc pracę chłopca na posyłki i bardzo oszczędzał na wydatkach. Gdy ukończył 14 lat i uzbrał na bilet, w 1925 r. dotarł w końcu do Gdyni. Będąc bez środków do życia, rozpoczął pracę u gospodarza na Oksywiu. Stamtąd patrzył na budujący się port i dalej marzył o pływaniu. Wreszcie zamustrował na fiński statek „Kaupo” jako chłopiec okrętowy, później na polski statek „Poznań”. Skorzystał z organizowanych przez Państwową Szkołę Morską kursów i zdobył szlify oficerskie. W 1939 r. pływał po Bałtyku na węglowcu „Robur VII” najpierw jako porucznik żeglugi małej i następnie jako dowódca tej jednostki. Swoją cel osiągnął na kilka miesięcy przed wybuchem wojny.

Dnia 15 września 1939 r. sam zatopił „Robur”, aby zatarasować wejście do portu gdynińskiego. Z tego powodu był poszukiwany przez Niemców i musiał uciekać z Gdyni. W okresie okupacji ukrywał się w Koluśkach, gdzie pracował jako kolejarz. Wyzwalanie kraju było dla ojca sygnałem, że czas wracać na morze. W lutym 1945 r. zgłosił się do formującego się Departamentu Morskiego w Bydgoszczy oferując swoją pomoc. Gdynia była jeszcze w ogniu walk. W tej sytuacji powierzono mu inne zadanie. Miał przejąć od władz radzieckich pierwszy wyzwolony port - w Elblągu. Po porozumieniu z komendantem miasta płk. Nowikowem, z pomocą przydzielonych mu 20 członków Morskiej Grupy Operacyjnej, przystąpił do porządkowania portu. Z polecenia ojca wywieziono na budynek szpitala pierwszą polską flagę w odzyskanym Elblągu. Został kapitanem tamtejszego portu i przejmował od władz radzieckich szereg przystani i portów na Zalewie Wiślanym. Przejął też szpital miejski w Elblągu pełen chorych i rannych, organizował życie w mieście poprawiając jego zaopatrzenie w żywność, zorganizował straż pożarną. Był jednym z założycieli (w marcu 1945 r.) Zw. Marynarzy i Pracowników Portowych i wszedł do zarządu tego Związku. W lipcu tegoż roku wyszykował wraz z pracownikami straży portowej 8-osobową motorówkę nadając jej nazwę „Wiśła”. Był to dar dla Warszawy jako symbol odrodzenia Polski - ojciec wypłynął na niej do stolicy przez Zalew Wiślany i przekazał formalnie w sekretariacie Rady Ministrów. Podróż ta była bardzo niebezpieczna z uwagi na czyhające zasadzki i inne niebezpieczeństwa.

W październiku 1945 r. został odwołany z Elbląga, ponieważ był potrzebny w Gdyni. W porcie pełnym wraków, min i niewypałów brakowało doświadczonych pilotów. Okupant przekształcił bowiem Gdynię w port wojenny. Wiele urządzeń przeladunkowych zostało wywiezionych do portów niemieckich. W magazynach składowano amunicję i broń, w innych urządzono warsztaty naprawcze, montażowe oraz gromadzono zaopatrzenie. W basenie portowym nr 1 cumowały małe okręty wojenne. Krążowniki i pancerniki miały bazę przy Dworcu Morskim i nabrzeżu Indyjskim. Z tego powodu port był bombardowany później przez lotnictwo alianckie. Szczególnie ciężkie naloty miały miejsce w październiku i grudniu 1943 r. Zatopiono wiele okrętów wojennych i statków handlowych. Ucierpiała też infrastruktura portowa.

W 1945 r. zaczęły do Gdyni przyplwać statki z repatriantami i żywnością. Marynarka radziecka usuwała miny, ale część z nich sztormy przemieszczały z powrotem na tor wodny. Po przybyciu do Gdyni ojciec miał do dyspozycji trzech pilotów i jeden szwedzki holownik „Hero”. Został szefem pilotów jako najbardziej doświadczony. Oczekujące za Helem statki błagały o wprowadzenie do portu. Niektóre na swoich pokładach miały bydło i konie, które kolejno zdychały z wycieńczenia. Któregoś dnia wprowadzał do portu statek z repatriantami. Przy nabrzeżu hamował kotwicę. Gdy wydał rozkaz, aby wybrać kotwicę z dziobu wśród repatriantów zgromadzonych na pokładzie

nastąpiło dziwne poruszenie. Jak się okazało - na ramionach kotwicy tkwiła podniesiona z dna torpeda. To kotwica szorując po dnie zagarnęła niewypał.

W miejscu, gdzie sześć lat wcześniej leżał na dnie w głównym wejściu do portu jego „Robur VII”, po wojnie leżał pancernik „Gneisenau”. W basenie wolnocłowym przy nabrzeżu Rumuńskim spoczywał pancernik „Schleswig-Holstein”. Ten sam, który 1 września 1939 r. ostrzeliwał Westerplatte. Później, pływając po redzie portu Gdynia walczył z polską obroną wybrzeża na Helu. Już po pierwszej salwie Polaków małe jednostki niemieckie założyły zasłonę dymną pancernikowi. Okazało się później, że jeden z naszych pocisków wpadł przez wentylator do wnętrza „Schleswiga-Holsteina” i spowodował znaczne zniszczenia okrętu i straty wśród załogi. Z walki tej wycofał się pobity. Przed wojną mój ojciec wielokrotnie spotykał tego pancernika na morzu i w Kanale Kilońskim. W 1944 r. w Gdyni w czasie jednego z nalotów aliantów został poważnie trafiony i miał być remontowany. Niemcy wycofując się rozbroili go. W 1947 r. mojemu ojcu przypadła rola ostatniego dowódcy tego krążownika. Otrzymał zadanie wyprowadzenia wraku z portu. Nurkowie przedtem przez dwa lata fatali dziury w dnie i poniżej linii wody, ale tylko na tyle, aby mógł on uzyskać pływalność. Kolos miał jednak zniszczone stery i uszkodzone maszyny. „Schleswig-Holstein” - symbol potęgi niemieckiej był teraz stertą żelaza. Stał przy nabrzeżu pochylony, z zadartą rufą i przegłębionym dziobem. Miał być przeprowadzony jedynym wyjściem z portu, przebitym przez falochron. Głębokość w tym miejscu i zanurzenie krążownika były prawie identyczne. Dodatkowa trudność polegała na tym, że to nowe wyjście z portu kryło pod lustrem wody resztki betonu. Uderzenie o nie mogło zerwać stalowe plastry i okręt zostałby unieruchomiony. Tak więc w razie niepowodzenia akcji port byłby odcięty. Ojciec postanowił wyprowadzić go rufą, ponieważ z tej strony wrak miał mniejsze zanurzenie. Potrzebny był jeszcze refleks i szczęście. Do pancernika przycumowano dwa małe holowniki polskie zwrócone dziobami w stronę rufy wraku po obu jego stronach, które miały zastąpić zepsute maszyny i stery kolosa. Dwa wielkie radzieckie holowniki zajęły pozycje przy dziobie i rufie. W zupełnej ciszy słychać było tylko pracujące śruby holowników i pompy usuwające wodę z pancernika. Polecenia holownikom ojciec dawał gwizdkiem, gdyż nie istniała inna możliwość kontaktu. Gdy okręt zbliżył się do przejścia, duży holownik od strony rufy otrzymał komendę „cała naprzód!” i w ten sposób ściągnął rufę cumą w dół. Spowodowało to uniesienie przegłębionego dziobu. Wrak przeszedł. Cała operacja trwała dwa i pół dnia, ponieważ pancernik kilka razy opierał się o dno i nie chciał ruszyć z miejsca.

Marian Wajszczyk otrzymał 15 czerwca 1947 r. Dyplom uznania wręczony przez Główny Urząd Morski w Gdańsku „za zasługi położone przy odbudowie i rozwoju portów polskich i za pionierską, pełną poświęcenia pracę dla dobra Rzeczypospolitej Polskiej”.

Jeszcze trudniej było z pancernikiem „Gneisenau”. Podniesienie wraku i doprowadzenie do stanu pływalności było wyczynem kapitana Poinca. W 1951 r. kapitan Wajszczyk spełnił misję ostatniego dowódcy okrętu. Zadanie polegało na przeholowaniu wraku od wejścia do portu do nabrzeża Śląskiego. Niski stan wód powodował, że co chwilę okręt szorował dnem po zatoce i trzeba było czekać na przyływ. Ta ostatnia podróż trwała 2,5 doby.

Ojciec wyszkolił sporą ilość swoich następców. Podobno ok. 90 procent pilotów w Gdyni, ok. 40 procent w Gdańsku i ok. 30 proc. w Szczecinie to jego uczniowie. M.in. wykładał na „podstawowym kursie fachowo-portowym”, organizowanym przez Oddział Straży Obiektów Portowych w Gdyni, przedmiot: prawo drogi morskiej. Osobiście wprowadzał do portu statki-olbrzymy: szwedzki rudo tankowiec „Vistasvagge” o pojemności 16.207 BRT i rudowiec „Biskopso” o pojemności 13.670 BRT. Dnia 14 marca 1949 r. uratował s/s „Polaris”, który po wyjściu z Gdyni na skutek sztormu tonął 30 mil na północ od Helu.

Przeprowadzał prelekcje o morzu jako członek Koła Starych Gdynian i Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej; w Czechosłowacji i w szkołach na terenie całej Polski.

Opublikowano:

08.02.2012 00:00

Autor:

Michał Kowalski

Źródło: <https://www.gdynia.pl/o-gdyni/ksiega-gdynian,3577/wajszczyk-marian,408492>