

Marian Bielski

1908-1980

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1931 r., uczestnik konwojów, także „konwoju śmierci” na „Tobruku” do Murmańska, odznaczony Krzyżem Walecznych oraz czterokrotnie Medalem Morskim, autor wznawianej wielokrotnie książki „Na linii życia i śmierci”, osnutej na tle wojennych dziejów naszych statków.

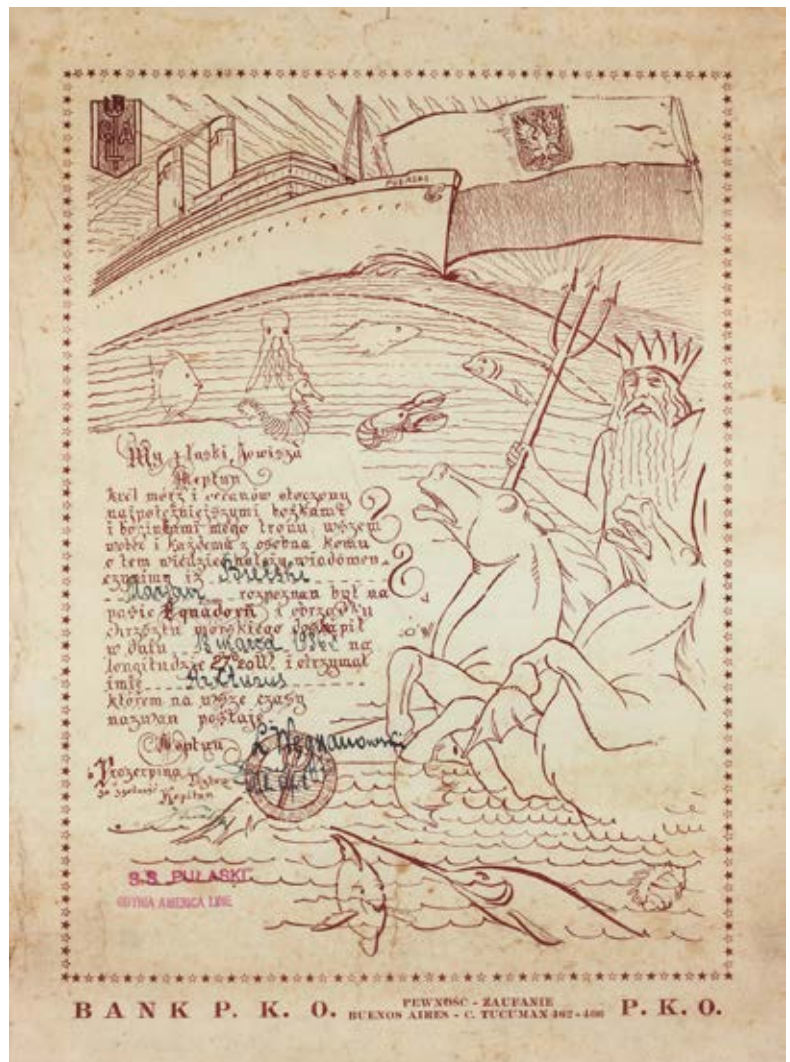
Urodził się 27 lutego 1908 r. w Warszawie (rodzice Bolesław i Czesława). Egzaminy do Szkoły Morskiej zdawał w Tczewie, a naukę kończył w Gdyni. W jego grupie było 17 uczniów. „Bielski Marian ze Skierniewic. Gdy razem byliśmy na biczu w 1932 r., sprzedawaliśmy własnej roboty papierosy – tytoń holender szmuglowany – i pracowaliśmy jako taliman, licząc skóry, żelazo, tytoń, owoce i drobnicę w porcie. Maniek przeszedł do GAL-u i spotykaliśmy się, o ile tylko nadarzyła się okazje. Po wojnie pracowaliśmy razem w Związku. Dzisiaj Maniek jest w Australii i dorabia się majątku. Ma już własny dom, samochód i psa (tylko pies sflacony, reszta jeszcze nie)”¹ – pisał Witold Sawicz-Korsak, żartobliwie charakteryzując szkolnych kolegów z kursu.

Marian Bielski Wydział Nawigacyjny PSM w Gdyni ukończył w 1931 r., więc w połowie był Tczewiakiem i za takiego się uważał. Pracował na statkach PTTO (od 1934 r. – GAL), w 1936 r. na s/s „Pułaskim” przekraczał równik i na morskim chrzcie dostał od Neptuna imię Arcturus (najjaśniejsza gwiazda na północnym niebie, często mylna z Marsem). Dyplom kapitana żegluga wielkiej otrzymał 1 lipca 1939 r.

W momencie wybuchu II wojny światowej był II oficerem na m/s „Sobieski” – jednym z dwóch zamówionych (obok „Chrobrego”) nowiutkich statków pasażerskich zakupionych przed wojną (banderę na nim podniesiono 28 maja 1939 r.). W 1940 r. statek przewoził m.in. z Greenock złoto należące do Bank of England (warte 40 milionów ówczesnych funtów szterlingów).

„O godzinie 15 starszy oficer Zelwerowicz [abs. WN z 1929] wstrzymał wyjścia załogi na ląd i ogłosił gotowość statku. Godzinę później uzbrojone posterunki zostały rozstawione wzdłuż trapów i cum, wszelka komunikacja z lądem ustała. Załadunek rozpoczęto o godzinie 13 następnego dnia. Hiw

za hiwem, pełen skrzyń solidnego, ciężkiego złota opuszczano kranem na pokład, baumy podchwytywały go i składały względnie łagodnie u mych stóp w międzypokładzie. [...] Cieśla, fachowiec dobry, związał się jak piskorz: tu wzmacniając skrynkę, tam wbijając kilka gwoździ [...]. Wreszcie 272 hiwy znalazły się w luku. Po chwili zjawił się kapitan w towarzystwie Mr. Jonesa i tally-clerka. Porównaliśmy nasze tally. Wszystko w porządku. Żadnych uszkodzeń. 2720 skrzyń





Marian Bielski na pokładzie s/s „Pułaski”



pod pokładem. Zamknąłem drzwi, założyłem kłódki, przekręciłem klucze [...]. Facet w ciemnych okularach przyswiesował sztaby w poprzek drzwi [...]”².

Po załadowaniu „Sobieski” wyszedł ze szkockiego portu Gourock 5 lipca 1940 r. o godzinie czwartej rano i wkrótce dołączył do obarczonych takim samym ładunkiem „Batorego” i „Monarch of Bermuda”. Na zachód od Loch Ewe przybyły jeszcze okręty eskorty – pancernik „Revenge” i krążownik „Bonaventure”, również ze złotem na pokładzie. Eskortę uzupełniały niszczyciele, które zawróciły, gdy konwój oddalił się o 200 mil od Irlandii – uznano, że tam już U-booty nie będą groźne. Konwój poszedł dalej³.

Po wyładunku złota w Quebecu na pokład statku weszli kanadyjscy żołnierze. Do Halifaxu „Sobieski” zawinął 22 lipca, a po podróży w konwoju w Gourock był 1 sierpnia 1940 r.

Marian Bielski zszedł z transportowca w połowie kwietnia 1941 r. z powodu choroby, po wyjściu ze szpitala zaokrętował jako II oficer na s/s „Kościuszko”, ale 14 czerwca 1941 r. ponownie był na „Sobieskim”.

W drugiej połowie stycznia 1942 r. został I oficerem na s/s „Tobruk”. Dokąd? Tajemnica. „Kiedyśmy zaczęli ładować «Churchilla»

w Middlesborough, przestano używać nazwy statku, a zaczęto nas nazywać «PQ 12». Tajemnica wojskowa. Sekret. Chodziliśmy po świecie z naiwną aureolą bohaterstwa i poczuciu dumy, że to przecież coś ważnego będzie się działo. Za to MY weźmiemy te czołgi nareszcie tam, gdzie są one potrzebne. Kpt. Hurko, Hrabar, Gogela, Zdzisiek Dmowski [abs. WM z 1924] ze swoją grandą maszynową i reszta załogi z «grubym» T.D. jako bosmanem na czele, poczuliśmy się «ważni».

Kwestię wyboru przeznaczenia rozwiązały nam napisy na skrzyniach «USSR» oraz nasze przyjaciółki i nieprzyjaciółki na lądzie, które uzupełniły informację twierdzeniem, iż pójdziemy do Murmańska. Znając tę dziedzinę informacji, z doświadczenia wiedzieliśmy, że tak będzie. Fakt ten został dość późno potwierdzony przez «top secret» rozkaz, którego pieczęć złamaliśmy według instrukcji dopiero po wyjściu poza wody terytorialne.

Jak wiadomo, luty nie jest najlepszym miesiącem na wyprawy podbiegunowe, toteż zanim doszliśmy do Reykjavíku, połowa «Churchillów» uważała za swój święty obowiązek przejechać się w lukach po reszcie sprzętu oznaczonego «handle with care». Widocznie, jak ich imiennik dotychczas żyjący, byli wrażliwi na czerwony kolor. Powiązawszy jako tako te stalowe byczki, poszliśmy ze starym na konferencję, gdzie pewien gentleman w mundurze RHVR wykladał z prawdziwie angielskim «understatement», jakie to nas przyjemności mogą czekać w czasie podróży, o ile przypadkiem spotkamy się «with a spot of bad luck».

Wróciliśmy na statek z minami poważnymi i bez aureoli, której udało nam się pozbyć w międzyczasie z powodzeniem.

Konwój wyszedł na czas. My też. Na razie nic się nie dzieje i duch podsycany często «lampką» ginu zaczyna wstępować w nas na nowo. [...]

Czas mija, śnieżek prószony coraz więcej, wiaterek wieje silniej, mróz, pomimo chemicznych ogrzewaczy, szarpie za nogi jak pies. Konwój traci «linię» jak dziewczyna, która przestała nią być; co rusz to któryś podciąga dwa czerwone światła. Eskorta również sztormuje w najlepsze. «Tobrukiem» rzuca, jakby miał chorobę św. Wita. [...] Rano przy-



M/s „Sobieski”

nosi bezmiar pól lodowych po lewej burcie; i nic prócz tego. «Tobruk» jest sam. [...] Koła podbiegunowego wprawdzie nie zauważyliśmy, ale jesteśmy dobrze na północ od niego według zliczonej pozycji i zaczynamy się poważnie zastanawiać, jak podejść do Murmańska bez narażenia się na wizytę przedstawicieli Goeringa⁴.

„Zaczyna się już powoli ściemniać, kiedy wprost na kursie spostrzegamy statek, który sygnalizuje wyraźnie do nas po angielsku: «stand by your guns... stand by your guns»... Ki diabeł! Ruski? Na pewno. Ale dlaczego «stand by your guns»... nagle wszyscy rozumieją. W powietrzu słychać dobrze znany głos. Zmarznięte ręce ściągają pokrowce lekko narzucone... Alaaaarm... alaaaarm... Dzwonki włączone. Na łeb wciągnięty hełm, na ramiona pas ratunkowy odwrócony w poprzek celem ochrony od odłamków i rykoszetów. Wtem krzyk: «Z rufy! leca! Jeden, dwa, trzy... siedem...» [...]

Pierwsze trzy lecą w formacji V. Wysokość ok. 500 m. Nie ma wątpliwości. Tak wygląda typowy «stradle». Ognia nie otwieramy, bo jeszcze za daleko. Nagle formacja zawraca, co się dzieje? Czyżby się rozmyślili? Potworny wstrząs statkiem momentalnie wyjaśnia sytuację. Nerwy zamierają. Następny... Następny... NASTĘPNY!.. Boże, kiedy koniec... Która trafi... Następny... Jeszcze raz kombinacja wstrząsów – później nic. Cisza. Usta

chwytają powietrze. Nie trafili! Każdy krzyczy i powtarza to samo: Nie trafili!!

W momencie budzi się świadomość: gdzie reszta? Przecież było ich siedem... Czyżby Ruski?.. Nagle silny warkot silników przerywa ciszę. Jest! Wprost z lewej burty. 50 metrów nad wodą. Wali wprost na nas... Ognia! Open fire!.. Statek dygocze od wstrząsów broni automatycznej.. Snop świetlnych pocisków wali wprost w Junkersa. Junkers wprost w nas. Ciężki przedmiot odrywa się od kadłuba, przelatuje między masztami, odbija się o wodę i szarpie powietrze straszliwym wybuchem. Wtem krzyk: «Uwaga, drugi! Z lewej burty z rufy»... Uwaga! Oer-



Fot. Edna Lorenz



Fot. J.K. Sawicki, S/S Tobruk...

Na pokładzie s/s „Tobruk” minister przemysłu, handlu i żeglugi Jan Kwapiński w otoczeniu członków załogi odznaczonych Krzyżem Walecznych. Od lewej: smarownik Stefan Goreński, II mechanik Franciszek Liszka, kpt. Bronisław Hurko, I oficer Marian Bielski, I mechanik Zdzisław Dmowski (abs. WM z 1924), cieśla Jan Biegaj i bosman Tadeusz Foremniak (abs. WN z 1944)

likony i Boforsy znowu potrzęsają «Tobrukiem»... Tym razem ogień i dym towarzyszą samolotowi... Dostał!! Dostał!! [...]

Tymczasem dziwna cisza i normalne obroty maszyny przywołują nas do zdrowych zmysłów w jednej sekundzie. Statek idzie, więc przecież nie trafili. Więc jest nadzieja. Oglądamy się naokoło. Pokład na miejscu – prawie w całości... Sylwetki gunnerów i załogi zamarte w bezruchu przerażenia... Więcej nic.

Budzi nas gwizdek z maszyny: Na miłość boską! Co się tam dzieje na pokładzie? Co mamy robić?...

Kilka urywanych zdań potwierdza fakt, iż jeszcze jesteśmy w jednym kawałku. Ma-

szyna w całości. Działa. Więc cała naprzód. Może dojdziemy. O resztę będziemy się martwić później. [...]

W nocy rzucamy kotwicę na redzie. Następnego dnia oglądamy i liżemy rany... Ofiar w ludziach nie ma, oprócz jednego rannego gunnera. Stoimy na redzie i czekamy na swoją kolej przy molo, która przychodzi pod wieczór. Uszkodzone statki mają pierwszeństwo.

Podchodzimy do nadbrzeża, podajemy cumy. Idziemy się myć, później kolacja. Nagle, bez żadnego uprzedzenia, w ciszę mesy, wśród której rozgrane jeszcze głowy dyskutują ostatnie wypadki, wdiera się brutalnie znajomy i potwornie bliski warkot silników. Wszyscy kamienieją. Statkiem rzuca o nadbrzeże, wstrząsa szpikiem kości obecnych, później tony czegoś spadają na pokład wśród zgietku i panicznego hałasu na zewnątrz.

Dziki strach szarpie za serce. Wypadamy na pokład, gdzie oczy uderza chaos. Pokrycia luków wyrwane. Słupy dymu wydostają się z 4-go i 5-go numeru... Statek kładzie się na prawą burtę. Wszyscy na brzeg! Na brzeg, jak stoją! Natychmiast! Załoga skacze z burty na ląd. Ludzie stoją bezradnie; nie wiedzą, co z sobą zrobić. A.B. Baryła wypada nagusieńki na śnieg i mróz. Ktoś, zdaje się Matraszek, wyrzuca ubrania i bieliznę z kabin oficerskich na ląd. Statek pali się i tonie... Co nastąpi prędzej? Czy 10 000 ton materiałów wybuchowych obróci Murmański i nas w proch, czy woda zaleje pożar. Stary podaje mi butelkę koniaku. Wszyscy pijemy. Automatycznie. Statek siada, siada,

pożar gaśnie, po wodzie pływają skrzynki TNT, luki, brezenty. Niesamowity bulgot rzyga tonami ładunku. Wokół palą się inne statki. [...]

Koniec nalotu... Statek pod wodą. O piątej rano mają zacząć wyładunek przy pomocy nurków⁵.

„Remont w targanym nalotami mieście i wielokrotnie uszkodzonym doku (ciągle przesuwany na koniec kolejki) trwał ponad pół roku. Połatany byle jak, w drodze powrotnej statek chronił, jak mógł, rufę przed blisko miotanymi bombami. Ale nawarstwiające się urazy sprawiły, że w sztormie puściły uszczelnienia dławicy i woda strumieniami zaczęła wdzierać się tunelem wału głównego do maszynowni. Na ostatnich obrotach huczącego, nie smarowanego wału i trzepoczącej śruby dopłynął do Szkocji, wracając z konwojów śmierci⁶.”

Marian Bielski po urlopie zaokrętował w lutym 1943 r. ponownie na s/s „Tobruk”, w kolejny rejs do Murmańska i Archangielska, z którego statek powrócił w połowie listopada.

Po kolejnym urlopie zaokrętowany został we wrześniu 1944 r. na s/s „Kościuszko”, a zszedł 7 listopada 1944 r.

Marian Bielski, odznaczony Krzyżem Walecznych oraz czterokrotnie Medalem Morskim, pozostał na emigracji. Przez kilka lat był sekretarzem Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, a w 1952 r. wyemigrował do Australii. „Wyjeżdżałem z Anglii w nadziei, że przecież jakoś się człowiek urządzi i będzie można na ten suchy kawałek chleba i wina łatwo zarobić. Nawet w kilka dni po przyjeździe byłem jeszcze również podobnego zdania. Niestety moje zamiary i rzeczywistość australijska to są dwie różne rzeczy. Przede wszystkim polityka wewnętrzna, jak również fakt, iż do wojska obecnie potrzeba jest wielu młodych ludzi, sprawiły, że rząd tutejszy wywołał sztuczne bezrobocie przez zamknięcie wszelkiego rodzaju kredytów i obcięcie pożyczek. Prawie w ciągu jednego dnia zawalił się cały australijski przemysł (przynajmniej czasowo) i stworzyło się bezrobocie. Błady strach padł na wszystkich i nawet ci, którzy mają pieniądze, boją się ich ruszyć, czekając na coś jeszcze gorszego. [...]

Emigrantów oczywiście rząd w dalszym ciągu sprowadza tysiącami, ale to chyba

tylko, aby czynili publiczne demonstracje i pochody z żądaniem pracy, jak to miało miejsce już w dwóch wypadkach.

Wobec powyższej sytuacji proszę uprzejmie o wytłumaczenie wszystkim wybierającym się do Australii, aby tego obecnie nie robili. Zawsze jeszcze będzie czas, gdy się sytuacja poprawi. Teraz nie można ryzykować. Za poważną decyzją na przyszłość, którą można przypłacić stratą wszystkich oszczędności...⁸

W roku 1956 r. pisał: „zabłądziłem w charakterze widza do portu w Melbourne. Cała wstecz o ćwierć stulecia: jutro w morze, więc spać. Rano «Waju» rozda je zajęcia, Macaj jak zwykle łypie spode łba na kilku spóźnionych z lądu, którzy na rufie oczekują boskich wyroków... Odcumowanie... Bieganina na pokładzie. Bose nogi dudnią po deskach foredecku, kabełstan napierany «krzyżem» wolno ciągnie łańcuch kotwiczny...[...]. Zmiana wachty. Przychodzi wieczór, a z nim rozmaite typy zaczynają dryfować w stronę nawigacyjnej, gdzie zwykle odbywają się wieczory towarzyskie... A więc człapie Dybek, stary aktor, z szalikiem czerwonym na szyi... Konus z Zelkiem nadchodzą, prowadząc inteligentną rozmowę, z której nikt wiele, a najmniej oni sami, nie rozumie. Ciągnie Baca z Gładyszem, Ksiądz Michalski z pyzaty Korodziejewskim i nieodzowny Berent z Ossowskim. Dryfuje Kotwica, Ankrem popolicie zwana, toczy się brzuchaty Sołtys, przygadując się jak zwykle z Taniewskim, krzykliwy Bobin z Kołomyi, Wieśku Hrabar, Kisiel, Kaziu Czechowicz, Łotkowski ponury jak śmierć, rudy Pawłusza, Nowaczyński z małym wąsikiem, «Stary» Chmarzyński, Smoleniec, poważny Krzyżanowski Niutek, Masłowski, Nawrot oraz wielu innych...

«Towarzystwo» zajmuje oczywiście honorowe miejsca, czerń [uczniowie] zaś plasuje się, jak może, kto przy drzwiach, kto na pokładzie, kto inny znów przy bulaju...

Wieczór pieśni i humoru... Jakiś marzyciel zaczyna smętnym głosem: – «Szkolę skończyli, dyplomy dostali... lecz pracy w ojczyźnie im brak» – podchwytuje chór skwapliwie... «Po niegościnnej, dalekiej mórż fali w odległy puścili się szlak»...

Tempo jednak jest za wolne... Niedawne przeżycia wymagają natychmiastowego

ureczywistnienia w słowie... Duma dokonanych czynów bohaterskich rozsądza pierś. W połowie drugiej zwrotki «Absolwentki» jakiś zdrajca nagle zaczyna: «Z portu do portu unoszą fale nas... wśród amora gęstych strzał»... Cała nawigacyjna grzmi: «Oko nam sypią dziewczeczki pełne kras, bo z nas chłopcy są na schwał»...

Refren nieodzownie zwiększa szybkość statku o pół mili: «Mamo, ja chcę marynarza, w piersi mej pragnienie drży. On postacią swą rozmarza, o nim serce moje śni. Przybył z daleka, dziś tańczy ze mną, a jutro znów popłynie w dal. Obudził w sercu moc tajemną i tak się rozstać jakoś żal...» [...]

Następnie na «wokandę» wchodzi Kasia, która miała marynarza, co jej słodycz spijał z ust... tak tęsknotę swą wyraża; marynarka to jej gust.

Dalej o «Lwowie», który chociaż stary i zaniedbany, lecz w dalekie wody mknie, jak młodzieniec zakochany – imponować «Iskrze» chce... Śmieje się, gdy wicher wyje, gdy żałośnie sztaży drżą, gdy mu fala w piersi bije, bo tak czarne moce chcą...

Później o tym i o owym, aby wreszcie skoncentrować się na «Macaju», dla którego saling jest jedynym rajem, jaki może sobie biedak wymarzyć, wytrzeć pokład «Maryską» Strzemboszem, tłumacząc mu, aby «zamknął gębę i nie darł pyska». Dalej ciągniemy «Żeglarski stan» – w poszumie fal – bujny i wesoły – autor, skromny Broniek Gubała – nigdy w miejscu, wiecznie w dal, niosą nas żywioły... Niech żyje nasz żeglarski stan – marynarska wiara. Dziewczęcia śmiech i wina dzban, i morza pieśń prastara... [...]⁹.

W 1956 r. letnie Igrzyska Olimpijskie odbywały się w Melbourne. W prasie przeczytał, że „kałmuki z dalnewo wostoka przyjeżdżają na Olimpiadę na M.V. «Gruzia». [...] Wybrałem się do Appleton Dock celem złożenia oficjalnej wizyty na «Sobieskim». [...] Przy trapie spory ruch... wachtowy nie puszcza nikogo na statek. Podchodzę skromnie, podaję książeczkę żeglarską otwartą na stronie, gdzie widać: M.V. «Sobieski»... 2nd Officer... czas nieograniczony. Powiadam w znośnej chachłackiej gwarze, iż pływałem «na etom sudnie tri goda» i czy mogę obejrzeć statek «for sentimental reason»...¹⁰. Zgody nie otrzymał, bo kapitan i starszy oficer... śpią. Obejrzał więc „swój” statek z zewnątrz: „Płyty poszycia niemiłosiernie powyginane na poziomie mola. Widocznie dobijanie odbywa się po kawalersku albo po pijanemu. Na dziobie pięć kół olimpijskich i mapa Australii. Na rufie napis: «Gruzia. Odessa». [...] Bandera – a jakże, czerwona. Jest nawet młot i sierp. [...] Na kominie GAL i trójząb Neptuna wycięty acetylenem. Czerwona opaska i znowu młot i sierp»¹¹.

W 1968 r. Wydawnictwo Morskie w Gdyni opublikowało jego książkę pt. „Na linii życia i śmierci” (wznawianą trzykrotnie). Pisał do kolegów: „Snują się, niklejsze coraz bardziej, lecz jakże jeszcze wyraźne cienie te z postoju «Sobieskiego» w Dakarze w r. 1939, te z Bliskiego Wschodu i mglistych brzegów Albionu lub te z niegościnnego Atlantyku. Panoszą się coraz czupurniej widma wrogiej Norwegii i jeszcze mniej przyjacielskiej Francji, wyparte ostatecznie i w popłochu przez lodowate duchy pól arktycznych»¹².

Zmarł w Australii 7 czerwca 1980 r.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *S/s „Tobruk” w konwojach śmierci*, Gdańsk 1990; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; „Okólniki”.

1 „Okólnik” 1953, nr 68, s. 5.

2 Marian Bielski, *Westward... Ho!*, „Okólnik” 1956, nr 78, s. 6.

3 Za: Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, s. 168, patrz też Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1918-1945*, Gdynia 1989, s. 80-81.

4 Marian Bielski, *Niezapomniany rejs*, „Okólnik” 1953, nr 63, s. 8-9.

5 Marian Bielski, *Niezapomniany rejs*, „Okólnik” 1953, nr 64, s. 4-5.

6 Jan Kazimierz Sawicki, *S/s „Tobruk” w konwojach śmierci*, Gdańsk 1990, s. 206.

7 Wadim Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981, s. 23.

8 „Okólnik” 1952, nr 61, s. 13.

9 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 12.

10 Marian Bielski, *Migawki olimpijskie, czyli guano chłopu, nie zegarek*, „Okólnik” 1956, nr 80, s. 15-16.

11 Ibidem, 16.

12 „Okólnik” 1969, nr 117, s. 3-6.