

# Wiesław Szczepkowski

1915-1992

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1939 r., harcerz, żeglarz, uczestnik rejsu dookoła świata na „Darze Pomorza”, kosynier, członek organizacji „Alfa” Wydziału Marynarki Wojennej Komendy Głównej Armii Krajowej, starszy mechanik we flocie handlowej i starszy mechanik na statku-muzeum „Dar Pomorza”.**

Urodził się 11 maja 1915 r. w Sosnowcu. „Był rok 1929, pełnia lata – lipiec. Zrządzenie losu rzuciło mnie z Poznania do Gdyni, gdzie przyjechałem wraz z rodzicami. Otóż – kiedy jako młodzieniec samotnie jadący pociągiem na trasie Gdańsk – Gdynia z okna wagonu po raz pierwszy w życiu zobaczyłem morze jako potężną górę błękitu wyłaniającą się spomiędzy wzgórz obecnego Kamiennego Potoku, nastąpiło coś wspaniałego, coś urzekającego – co, jak się potem okazało, wywarło decydujący wpływ na dalsze koleje mego życia. [...]

Kiedy zostałem uczniem gimnazjum Teofila Zegarskiego [w Gdyni Orłowie], wśród plejady rozpalonych głów, urwipociów z całej Polski – szukanych chyba, jak to się mówi, ze świecą w rękę, znalazł się jeden, który dominował nad resztą. Pomijam to, że był z nas wszystkich najstarszy, co może i miało wpływ na naszą psychikę, lecz faktem jest, że był to człowiek o dużej indywidualności, biła od niego jakaś wyjątkowa siła i stanowczość. Nic też dziwnego, że stał się naszym «wodzem» i zaczął nami kierować. On również należał do tych bez reszty oddanych morzu.

Tym człowiekiem był Władysław Wagner. Władek właśnie zmobilizował nas i stworzył zgraną i nierozzerwalną «dziesiątkę» działającą najpierw w harcerstwie lądowym, potem w morskim.

Różne były przygody, różne były perypetie, zanim pod wodzą Władka postanowiliśmy sami, własnym kosztem i siłami, zbudować coś, co by pływało i umożliwiało wypłynięcie na Zatokę, a może i dalej. I tak zrodziła się kapitalna myśl – zbudować łódź żaglową.

Projekt ten całkowicie pochłonął nas wszystkich, cały nasz entuzjazm i energię młodych zapaleńców!

W prywatnym tartaku na ul. Śląskiej, który był własnością ojca jednego z naszych kolegów pana Brzostowskiego, nasza «dzie-

siątka» przystąpiła do dzieła. Po wielu wysiłkach, zmaganiach z drzewem i narzędziami, stworzono pierwszą łódź żaglową, którą (naturalnie nie mogło być inaczej) nazwano «Włóczęgą».

Boże! Cóż to było za dzieło! Ciężkie, niezgrabne, duże – lecz najważniejsze, że naszej konstrukcji, wykonane naszymi rękami. Byliśmy młodzi, więc daliśmy z siebie wszystko! Co to była za radość, jaki entuzjazm, kiedy trzeba było tę naszą łódź przetransportować z ulicy Śląskiej na brzeg morza, by tam ją wodować. Można było boki zrywać ze śmiechu, kiedy «Włóczęga» umocowana na czterech kołach, ciągnięta przez jednego konia jechała poprzez piach ul. 10 Lutego w otoczeniu dziesięciu roześmianych budowniczych. A potem nastąpił wjazd koniem w zatokę tak głęboko, aby ta krypo-balia mogła spłynąć na wodę! To było nasze pierwsze wodowanie! Naturalnie Władek został kapitanem, a my stanowiliśmy załogę!

Nie było nam sądzone zbyt długo cieszyć się z posiadania naszej «Włóczęgi». Pamiętam, kiedy zakotwiczona na początku budującego się mola w czasie silnego sztormu z Ostu, zerwała się i rozbiła o wystające kesony nabrzeża, a następnie poszła na dno. Niezbyt długi był jej żywot, niewiele naszej radości. Zaledwie parę rejsów na Hel i do Jastarni. Ileż jednak dała nam radości i szczęścia.

Strata «Włóczęgi» była dla nas wszystkich ogromnym ciosem. Jedni załamali się, inni zaś otrząsnąwszy się z ciosu, postanowili nie ulec!

I tak po długich poszukiwaniach, jeżdżąc po całym wybrzeżu od ówczesnej granicy Gdańska aż po samą zachodnią granicę polskiego wybrzeża, znaleźliśmy wreszcie, jak to się mówi «pod samym nosem», bo vis-à-vis PIM-u zakopany całkowicie w piachu kadłub dużej szalupy ratunkowej. To nam odpowiadało. Po wielu staraniach i dzięki pomocy pana Plichty – ojca jednego z naszych kolegów – udało się nam uzyskać ze-

zwolenie na kupno tej szalupy od Urzędu Morskiego.

Jak się okazało po jej odkopaniu, był to sporych rozmiarów tzw. kuter ratunkowy z jakiegoś poniemieckiego krążownika jeszcze z czasów pierwszej wojny światowej. Cóż to było za wspaniałe zwycięstwo!

Kadłub doskonale zachowany, mocny, nie uszkodzony, po niedużych naprawach można było dalej używać, a oto nam chodziło. Odpowiednie fundusze na kupno zdobyliśmy ze sprzedaży znaczków i starych książek (u Braci Winnickich – była to jedna z księgarń na pl. Kaszubskim), lecz wyłonił się nowy kłopot i to bardzo poważny: gdzie i jakim sposobem remontować kadłub, skąd wziąć fundusze; sam kadłub kupiliśmy za 50 zł. Sytuacja przedstawiała się niemal tragicznie!

Po raz drugi przyszedł nam z pomocą pan Plichta, który będąc w Urzędzie Morskim inspektorem rybołówstwa, wystarał się o to, że mogliśmy posiadany kadłub umieścić w Stoczni Rybackiej na tzw. ślipie. W ramach opieki i pomocy dla «młodzieży i zapaleńców» umożliwiono nam remont i przebudowę kadłuba. Dobudowaliśmy do niego nowy kil, pokryliśmy szalupę pokładem, podwyższyliśmy burty, zbudowaliśmy dość obszerną kabinę, wykonaliśmy maszty i żagle. [...] Pracowaliśmy z zapalem niemal przez cały rok pod kierunkiem majstrów ze stoczni, no i naturalnie samego Władka.

Uwieńczeniem naszego wysiłku i starań było uroczyste wodowanie naszej jednostki i nadanie jej imienia «Zjawa». Należy tutaj nadmienić, że w czasie przebudowy kutra Wladek Wagner ukończył kurs nawigacji dla szyprów, odbywający się w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, jednocześnie zdobywając wiadomości żaglomistrzowskie w stoczni.

Z tego okresu pozostała mi w pamięci jedna uwaga, jaką usłyszeliśmy w momencie wodowania i pierwszego wyjścia pod żaglem od naszych przyjaciół Kaszubów i mistrzów stoczniowych: – A teraz, chłopacy, zmoczyc te żagle i ostro w bejdewind, one same nabiorą kształtu...

I tak zaczęła się nowa przygoda pod żaglami!

«Zjawa» żyła, dawała nam zadośćuczynienie za poniesiony trud i pracę w jej odbudowie.

Wspólnie pływaliśmy do lipca 1931 roku. W podróż dookoła świata Wladek Wagner wyruszył tylko w towarzystwie jednego kolegi. Z chwilą wypłynięcia Władka nasza grup-



Na rei W. Szczepkowski i Ciechanowski



Pojedynek bokserski na „Darze Pomorza” – Piotr Kluczyński, Wiesław Szczepkowski



Spotkanie z Wł. Wagnerem na „Darze”. Od lewej: Stanisław Kosko (abs. WN z 1923), Stefan Gorazdowski (abs. WN z 1932), Wiesław Szczepkowski, Władysław Wagner i Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927)

ka rozpadła się. Tylko ja i Danek Piaskiewicz pozostaliśmy wierni idei naszego przywódcy. Obydwaj rozpoczęliśmy naukę w Państwowej Szkole Morskiej. Przeżyliśmy też wspaniałe rejsy – Danek do Pernambuco, a ja rok później dookoła świata na «Darze Pomorza». Była to niezapomniana, wspaniała podróż! [...]

Nie pamiętam dokładnie daty przybycia «Daru Pomorza» do Colon, tj. wejścia do Kanału Panamskiego od strony Morza Karaibskiego. [...] Nagle niespodzianka – bomba. Dowiadujemy się, że w porcie jest jakiś Polak – niejaki Wagner, który czeka na okazję, by któryś ze statków przeholował go przez Kanał. Jest tutaj już od roku, przygotowując swój jacht do dalszej podróży dookoła świata. Wszystkiego się spodziewałem – lecz nie tego spotkania. Byłem oczywiście zaskoczony, ale i niezmiernie uradowany. Kiedy «Macaj» – oh! przepraszam – tzn. komendant «Daru» kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz dowiedział się o tym, natychmiast zdecydował, że to my będziemy holować Wagnera i jednocześnie udzielimy mu wszelkiej pomocy.

W związku z tym wydarzeniem na «Darze» zawrzało. Wszyscy chcieli brać udział w przygotowaniach do holowania, co oczywiście było niemożliwe z wielu powodów. Ponieważ «Macaj» wiedział, że na swym korabiu ma wśród delikwentów kandydackich kilku z Gdyni, im więc polecił poczynić odpowiednie przygotowania.

Tak niespodziewane spotkanie z Władkiem było szczęśliwym zbiegiem okoliczności. Nie przypuszczałem, że po trzech latach od chwili jego wyjazdu z Gdyni na «Zjawie» znów się spotkamy i to gdzie!? Podczas tych paru dni przebywania razem, dni, które pozostawiły w pamięci niezatarte wrażenie, dowiedziałem się całej historii przeżyć Władka Wagnera od momentu jego wyjazdu. Ile ten człowiek przeszedł chwil zwątpienia, strachu i nadziei! Dopiero wtedy głębiej poznałem, co to był za człowiek, jaki posiadał hart ducha i wolę, jaki był silny i wytrwały. Przecież wówczas miał zaledwie 23 lata. [...] W lipcu 1939 roku, będąc na praktyce na m/s „Lechistan” w czasie rejsu na Morze Śródziemne, podczas przechodzenia przez Biskaje, minęliśmy „Zjawę III” idącą pod pełnym żaglem do Anglii. Rozminęliśmy się szybko, jedynie krótki salut banderą i każdy poszedł swoim kursem. Dziwny to był zbieg okoliczności!”

W momencie wybuchu wojny był w Gdyni na łodzi, po zejściu z m/s „Lechistan”. Został od razu włączony do grupy ochronnej przy PSM, następnie do grupy przechwytyjącej dywersantów, by wreszcie znaleźć się w 2. kompanii Kosynierów Gdyńskich. Uniknął niewoli, ale został wysiedlony z Gdyni – jak dwie trzecie mieszkańców. Pojechał do Warszawy, gdzie przebywała rodzina.

W Warszawie w styczniu 1940 r. został aresztowany w tzw. „kotle”, przesłuchiwany na Szucha, a następnie na Pawiaku, gdzie zaraził się szkarlatyną. Przewieziony do Szpitala Zakaźnego na Woli, we wrześniu 1940 r. został zwolniony.

W 1941 r. dzięki teściowi dostał się do Centralnej Szkoły Pożarniczej na Żoliborzu i pracował tam jako monter samochodowy w szkolnych warsztatach. W 1943 r. nawiązał kontakt z grupą absolwentów Szkoły Morskiej mieszkających na terenie Warszawy i został członkiem organizacji „Alfa” Wydziału Marynarki Wojennej Komendy Głównej Armii Krajowej<sup>2</sup>. Kierownikiem był szkolny kolega Mieczysław Dukalski. W czasie Powstania Warszawskiego przebywał w Podkowie Leśnej – biorąc udział w ochronie zrztu, który miał być dla walczącej Warszawy, a przypadkowo spadł 30 km od Warszawy. Potem uczestniczył w organizowaniu ochrony dla uciekających żołnierzy

AK z Warszawy, wyrabianiu dla nich dokumentów, organizowaniu odzieży i pomocy pieniężnej.

Do Warszawy wrócił 19 lutego 1945 r. „Już w lutym zgłaszam się na Pragę, gdzie organizuje się grupa absolwentów Szkoły i oficerów Marynarki Wojennej przy ówczesnym Departamencie Morskim (ci z obozów jenieckich). Ma ona za cel posuwać się za frontem, by natychmiast obsadzić Gdańsk i Gdynię. Przemianowani na tzw. Grupę Departamentu Morskiego, udajemy się przez Bydgoszcz, gdzie już inż. komandor Kański organizował I Grupę Wypadową, potem Tczew – tutaj czekamy na zdobycie Gdańska i Gdyni. Kierownikiem naszym jest kpt. Kubin. Pieszko z Tczewa idziemy do Gdańska, tutaj nastąpił rozdział grupy na dwie – jedna pozostaje w Gdańsku, a druga pieszko udaje się do Gdyni, gdzie zostajemy przemianowani na straż ochronną portu z siedzibą w Domu Rybaka przy ul. Jana z Kolna”<sup>3</sup>.

W straży pozostawał od marca do maja 1945 r., a następnie był jednym z organizatorów Rybacko-Przemysłowej Spółdzielni Pracy „Łosoś” (w 1950 r. zlikwidowanej w ramach centralizacji)<sup>4</sup>.

W październiku 1945 r. został wysłany do Wielkiej Brytanii i zaokrętował na s/s „Śląsk”, który, po trwającym ponad trzy miesiące remoncie, wrócił w styczniu 1946 r. do Gdyni.

Wiesław Szczepkowski „w latach powojennych pływał na różnych statkach po całym świecie”<sup>5</sup>.

W 1986 r. do sekretarza Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie napisał Bolesław Zieliński: „Otrzymałem list z Gdyni, z Daru Pomorza-Muzeum. Kapitanem po Jurkiewiczu został Tadek Wojciechowski, Twego rocznika, Ryśku, który przeze mnie pozdrawia kolegów za granicą, w 50-lecie powrotu «Daru»-Muzeum z podróży dookoła świata. Zapytuje mnie ilu nas pozostało. St. mech. na «Darze» jest W. Szczepkowski”<sup>6</sup>.

Zmarł 26 czerwca 1992 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni. „Pozostawił uroczą żonę Alicję, osierocił córkę Hannę i syna Marka oraz trzech wnuków.

Najbliżsi pamiętają go jako bardzo dobrzego mechanika, sympatycznego i uczciwego człowieka, zawsze gotowego do pomocy podległym i biednym”<sup>7</sup>.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom III, *Polska Marynarka Wojenna*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2002; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; „*Darem Pomorza dookoła świata*”, Gdynia 1981, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Wiesław Szczepkowski, *Spotkanie*, [w:] „*Darem Pomorza dookoła świata*”, Gdynia 1981, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3448, s. 72-81.

2 *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom III, *Polska Marynarka Wojenna*, Gdynia 2002, s. 187.

3 *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989, s. 137.

4 Hasło „Łosoś”. *Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy z odpowiedzialnością udziałami*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006, s. 421.

5 „Okólnik” 1992, nr 165, s. 49.

6 „Okólnik” 1986, nr 153, s. 24.

7 *Ibidem*.