

Brunon Marian Wyględacz

1907-1942

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1937 r., starszy mechanik – zginął na „Rozewiu”.

Urodził się 23 września 1907 r. w Dąbrowie Górniczej (rodzice Stefan i Łucja). W latach 1920-1926 był uczniem Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Bolesława Prusa w Sosnowcu¹, a po ukończeniu w 1937 r. Państwowej Szkoły Morskiej podjął pracę w Żegludze Polskiej – był m.in. mechanikiem na s/s „Katowice”.

Z oblężonej we wrześniu 1939 r. Gdyni wyostał się na pokładzie jachtu „Strzelec II”. 13 września wieczorem Jerzy Lewandowski (abs. WN z 1929) i Władysław Grabowski (abs. WN z 1928), zobaczywszy Niemców w lesie niedaleko domu przy ul. Szczecińskiej, postanowili uciekać. Tak tę ucieczkę opisał kpt. Jerzy Lewandowski: „Błyskawicznie zeszliliśmy wewnętrznym zejściem do garażu, gdzie stały nasze rowery i w sekundę potem jechaliśmy w dół ulicy Leśnej [dziś Wolności] do morza. Nikt nas nie zatrzymał. Ludzie snuli się po ciemnych ulicach, nie zdając sobie sprawy, że Niemcy są już na

przedmieściach Gdyni. [...] Do naszej grupy przyłączył się jeszcze mechanik okrętowy Brunon Wyględacz, nasz kolega szkolny. [...] Było nas ostatecznie pięciu na jachcie: Władysław Grabowski, Edward Skrzypek, Michał Przepierczyński i Bruno Wyględacz”² – „wysoki, barczysty mężczyzna, twarz miał dużą, piegowatą, włosy ryże. Bruno był nadzwyczaj spokojnym człowiekiem, nigdy nie brał udziału w kłótni. Lubił wypić, lecz bez awantur. Był dobrym kolegą. Zawsze zamyślony, rzadko się śmiał”³.

„Klucząc między jachtami, wyciągnęliśmy się z basenu. Po wyjściu za głóWKI sterowaliśmy na północno-wschodni cypel Zatoki Gdańskiej, na Brüsterort. Wiatr wzmagał się, jacht cały czas zalewany był bryzgami fal. Siedzieliśmy przy sterze przemoczeni do suchej nitki. Tak minęła prawie cała noc. [...] Po dwóch dniach ujrzeliśmy w nocy łunę latarni Utklippan. Zerwał się bardzo silny północny wiatr. Musieliśmy refować żagiel. Nad

Huvudredaktion: ALLAN VOUGT
Andra redaktion: AXEL UHLÉN
Ekspedition: KARL HOVBERG
Grundlagt 1887 av Axel Oxenstierna

Arbetet

LOSNUMMERPRIS: 15 öre.
Telefon: NÅMÅNROP (växel öppen från kl. 7-19.30). Efter denna tid direkt linjer. Se anställande sidor.

Nr 237 1939 Onsdagen den 11 Oktober 55:dje årgången

Sovjet har överlämnat Vilna till Litauen.

Biståndspakten lämnar landet öppet för stora ryska militärstyrkor.

Litauen får icke användas som uppmarschland för fiender till Sovjet.

MOSKVA den 11. (T. T. fr. TASS)
Från den 5 till den 10 oktober ägde i Moskva överläggningar rum mellan sovjetiska utrikesministeren Molotov och litauiska utrikesministern Urbys angående avslutandet av ett fördrag om återlämnandet av staden Vilna och Vilnaområdet till republiken Litauen samt av en ömsesidig biståndspakt mellan Sovjetunionen och Litauen. I överläggningarna deltog även Stalin. Förhandlingarna resulterade i ett avtal angående Vilnas och Vilnaområdets återlämnande till Litauen samt en ömsesidig biståndspakt mellan Sovjetunionen och Litauen, avslutades den 10 oktober. Fördraget äga giltighet från och med den 10 oktober.

segelbåt från Gdynia till svenska kusten.

Fem polackars djärva flykt över havet.

Ohyggliga minner från kriget i Polen

På ett av hotell Rita' rum sammanträffade en medarbetare i Arbetet tidigt i mornen med fem i verklig mening i fosterländska män: fem polacker som i en liten segelbåt tagit sig från Gdynia över till svenska kusten. De angjorde först Karlskrona, och ha därefter per dag rest till Malmö, där det under årens



Fem polackars djärva flykt över havet. Ohyggliga minner från kriget i Polen. På ett av hotell Rita' rum sammanträffade en medarbetare i Arbetet tidigt i mornen med fem i verklig mening i fosterländska män: fem polacker som i en liten segelbåt tagit sig från Gdynia över till svenska kusten. De angjorde först Karlskrona, och ha därefter per dag rest till Malmö, där det under årens

Karlskrona 21.09.1939. Piątka uciekinierów: w kapeluszach kpt ż.w. Jerzy Lewandowski i kpt ż.w. Władysław Grabowski (z wąsami), od lewej: Michał Przepierczyński, Bruno Wyględacz, Edward Skrzypek

ranem w niedzielę weszliśmy w szwedzkie szkiery. Mapa nam się skończyła, dalej nawigować nie mogliśmy. Skończyły się też pożywienie, nafta do prymusa i zapałki.

Kiedy stępką przejechaliśmy po kamieniach, rzuciliśmy kotwicę i przywołaliśmy rybaka, który znajdował się w pobliżu. [...]

Wkrótce przybył pilot, podnieśliśmy kotwicę i popłynęliśmy do Karlskrony. W drodze goliliśmy się i przygotowywaliśmy do wyjścia na ląd. Pilot sprawnie dobił do brzegu, zacumowaliśmy jacht i wtedy zjawił się wysoki, szczupły pan, który poprosił nas, abyśmy udali się z nim, celem złożenia wyjaśnień. W parę minut znaleźliśmy się w miejscowym Urzędzie Policji. Zostaliśmy zatrzymani za nielegalne przekroczenie granicy bez wiz i paszportów.

Posadzono nas przy ogromnym stole, przyniesiono duży półmisek kartofli, jajek na twardo, chleba i dzban mleka, które później nazywaliśmy szwedzkim winem, ponieważ podawane było do każdego jedzenia. Mieliśmy wilcze apetyty i w mgnieniu oka wszystko zniknęło, ku uciesze policjantów, którzy patrzyli na nas z ciekawością.

W tym więzieniu pozostawaliśmy 30 dni, do chwili otrzymania paszportów z Ambasady Polskiej w Sztokholmie. Pobyt nasz był przyjemny, a czasem wesoły. Wszyscy nam współczuli, starali się złagodzić naszą przypadkową „niewolę”. Często na spacer jeździliśmy samochodem naczelnika więzienia, zawsze jednak w towarzystwie policjanta

po cywilnemu. Jadaliśmy w restauracji, też pilnowani przez policjanta w cywilu. Pieniądzy polskich mieliśmy sporo, niestety banki już ich nie chciały wymieniać. Byliśmy więc bez grosza. Miejscowe władze zainicjowały składkę, aby umożliwić nam kupno takich drobiazgów jak mydło, żyletki i ręczniki. Na noc przepisowo zamykano nas w celach, na klucz. Raczej nas to bawiło, niż drażniło. Z policjantami byliśmy w zażyłości, co parę dni bywaliśmy u nich w domach, chodziliśmy z nimi do kina. Kiedy musieliśmy już opuścić więzienie, byli tacy, co przy rozstaniu płakali.

Po miesiącu odesłano nas najpierw do Malmö, a potem do Lund. [...] Zamieszkaaliśmy w hotelu turystycznym, gdzie został jako pamiątka po nas wpis do albumu: rysunek jachtu wykonał Bruno Wyględacz, a wiersz pod tytułem «Pięcioraczki» ułożył Władysław Grabowski.

Po krótkim pobycie w Lund otrzymaliśmy wezwanie do Sztokholmu. W Ambasadzie Polskiej dowiedzieliśmy się, że przydzielono nas na motorowiec «Rozewie». Ja zostałem starszym oficerem, Grabowski — drugim, Wyględacz — drugim mechanikiem, Skrzypek i Przepierczyński — marynarzami. Kiedy zostaliśmy zaokrętowani i przybyliśmy na statek, poczuliśmy się jak w niebie: znów znaleźliśmy się na polskiej ziemi, wśród swoich.

[...] Podróż ze Sztokholmu do Bergen była nadzwyczaj malownicza i ciekawa. Szliśmy cały czas po wodach terytorialnych Szwecji. Noce przeważnie spędzaliśmy na kotwicy. Statek prowadzony był przez pilotów, którzy zmieniali się co pewien czas¹⁴.

W końcu „Rozewie” dotarło do Rochester, małego portu u ujścia Tamizy. Po paru dniach z „pięcioraczków” pozostał tylko Bruno Wyględacz. Z Londynu przyjechał starszy oficer Stanisław Płoszko (abs. WM z 1931), II oficer Henryk Lipkowski (abs. WN z 1927), bosmanem został uczeń Szkoły Morskiej Tadeusz Olczak, II mechanikiem był Brunon Wyględacz. Statek miał wyjść po załadunek węgla w Bostonie z przeznaczeniem do Dunkierki.

W maju 1940 r. „Rozewie” zostało wycarterowane rządowi francuskiemu, następnie firmie Société Navale de l’Ouest i skierowane do Dakaru w Senegal, który wówczas



Karlskrona 21.09.1939. Piątka uciekinierów: w kapeluszach kpt ż.w. Jerzy Lewandowski i kpt ż.w. Władysław Grabowski (z wąsami), od lewej: Michał Przepierczyński, Bruno Wyględacz, Edward Skrzypek

był francuską kolonią. Po kapitulacji Francji w czerwcu 1940 r. Senegal znalazł się pod kontrolą kolaborującego z Niemcami rządu Philippe'a Péteina w Vichy, a polskim statkom handlowym, stojącym w portach francuskich kolonii niedawnego jeszcze alianta, groziło niebezpieczeństwo zajęcia lub internowania. W Dakarze reda portu została zagrodzona sieciami, a Francuzi zagrozili ostrzelaniem każdego statku alianckiego, usiłującego wyjść z portu. „Rozewie” stało między już zajętych przez Francuzów statkami – angielskim i duńskim.

W tej sytuacji dowodzący „Rozewiem” kpt. Jerzy Lewandowski zdecydował się na ucieczkę w nocy 5 lipca 1940 r. „O godzinie 22.00, po próbie motorów, kazałem podnieść lewą, a potem prawą kotwicę. O 22.30 kotwice były wybrane. Starszy oficer z bosmanem uważali na dziobie, II oficer na mostku, III oficer na sterze. Cała załoga uważała na port, na stojący u wejścia pancernik „Richelieu”, na baterie nadbrzeżne. Ruszyliśmy. Statek był zupełnie ciemny. Wszystkie światła zgaszone, nikt nie palił. Wolnym biegiem mijaliśmy statki na redzie i baterie nadbrzeżne. Na krótko przed 23.00 dałem „pełną mocą naprzód”. W pięć minut potem usłyszałem okrzyk bosmana: – Siatka przed dziobem! – zatrzymałem natychmiast maszynę. Rozpędzony statek swym dziobem do łamania lodów wszedł na sieć i bez trudności przesunął się po niej. Z rufy krzyknięto: – Siatka poza rufą! Dałem „całą naprzód”, wypuszczono log, sterowaliśmy, okrążając wyspę Gorée. Byliśmy już poza portem. Minęliśmy sieć. Sygnały alarmowe musiały jednak dać znać o tym, bo zaświeci-

ły naraz reflektory. Ale byliśmy już zbyt daleko, by nas spostrzeżono”⁵.

Była to pierwsza ucieczka polskiego statku z francuskiego portu latem 1940 r., ale nie ostatnia – tej samej nocy uciekła „Stalowa Wola” pod dowództwem kpt. Jana Strzembosza (abs. WN z 1926), a wkrótce „Kromań” pod dowództwem kpt. Tadeusza Dybka (abs. WN z 1930). Kpt. Jerzy Lewandowski za uratowanie statku i załogi otrzymał The Order of the British Empire.

Jeszcze przez dwa lata pływał na „Rozewiu” między portami Nowej Funlandii a Argentyną. 2 sierpnia 1942 r. statek opuścił brazylijski port Belém z ładunkiem kauczuku i kakao. Był w drodze do Port of Spain na Trynidadzie, skąd miał udać się w konwoju do Nowego Jorku.

Wyruszył w podróż samotnie, spodziewając się napotkać konwój, ale ten nie nadzszedł. W odległości ok. 200 mil od Trynidadu 6 sierpnia 1942 r. „Rozewie” zostało storpedowane przez niemiecki okręt podwodny i zaczęło tonąć. Zginęło trzech członków załogi: I mechanik Brunon Wyględacz, II oficer Andrzej Skarżyński (abs. WN z 1941 r.) i III mechanik Władysław Wróblewski. Kapitan, ranny w głowę, został wzięty do niewoli na „U-66” „jako jedyny kapitan i bodajże w ogóle jedyny jeńiec wojenny z Polskiej Marynarki Handlowej od chwili opuszczenia przez nią Bałtyku”⁶. Pozostali rozbitkowie po czterech dniach błąkania się w szalupie napotkali norweski statek, który ich zabrał do Port of Spain⁷.

Brunon Wyględacz zginął 6 sierpnia 1942 r., miał 35 lat.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; „Morze”; <http://www.prus.sosnowiec.pl/index.php/historia/znani-prusacy/>

1 <http://www.prus.sosnowiec.pl/index.php/historia/znani-prusacy/>

2 Jerzy Lewandowski, *Dwie ucieczki i jedno storpedowanie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 148-149.

3 Idem, *Dwie ucieczki*, „Morze” 1984, nr 2.

4 Idem, *Dwie ucieczki i jedno storpedowanie*, op. cit., s. 149-150.

5 Ibidem, s. 156-157.

6 Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959, s. 157.

7 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 438.