

Zbigniew Henryk Marian Chełmiński

1914-1995

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1937 r., „elemkarz”, uczestnik konwojów, odznaczony w 1943 r. Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Order of the British Empire.

Urodził się w Petersburgu 26 maja 1914 r. (rodzice Marian i Halina), do szkoły powszechnej uczęszczał w Warszawie. W 1934 r. został uczniem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i jednym z załogantów 5-masztowego żaglowca Ligi Morskiej i Kolonialnej. Wspominał Henryk de Friedberg (abs. WN z 1937): „Było nas 14 „Elemkarzy”, cały drugi kurs nawigacyjny. Poszliśmy na „Elemkę”, gdyż z powodu podróży naokoło świata „Dar Pomorza” nie mógł zdążyć na rozpoczęcie „letniego pływania”. [...] „Elemka”!! Co za wspomnienia.



„Elemka”

Co za nieprawdopodobny i niezapomniany rejs! 72 dni w morzu, 72 dni na pompach tonącego niemal statku! Olbrzymia drewniana balia, prawie dwa razy większa od „Daru Pomorza”, bez komór i ścian poprzecznych, załadowana garnkami, nocnikami i prętami metalowymi, zaś w międzypokładzie worki z cementem. Pięć olbrzymich, stalowych masztów, których wanty były zamocowane na zewnątrz. Dwa motory, zdaje mi się «Skandia», no i dwie śruby. Zaraz po wyjściu na morze Północne jeden z motorów «zastopował», międzypokład się zawalił i cement zmieszany z garnkami i metalowymi prętami na dnie statku stworzył olbrzymią żelazobetonową masę, która powodowała czterosekundowe przechyły z burty na burtę. Przy

tych przechyłach wanty nie były w stanie utrzymać masztów i zaczęło się rozluźnianie belek burtowych, co z kolei dało silny przeciek wody do ładowni. Poszedł Stefan Jodłowski (Szkatuła) do ładowni, aby zbadać ilość wody. Natychmiast musiał płynąć, gdyż było za głęboko! Zaczęliśmy pompować ręcznie, gdyż wszystkie mechanizmy, łącznie ze światłem, były pod wodą. I tak płynęliśmy 72 dni do Egiptu! W Zatoce Biskajskiej przywitał nas jeden z największych sztormów stulecia!

Żagle dawno się porwały i aby zdjąć je, wymagało to nieprawdopodobnego wysiłku. Wtedy śp. Zbyszek Chełmiński spadając z masztu, złamał nogę w udzie tak silnie, że było widać złamaną kość. Mechanikom udało się wreszcie uruchomić jeden z motorów i przy pomocy motoru i kilku małych żagli weszliśmy do Kadyksu. Wezwane pogotowie przybyło pod statek, który stał na kotwicy i doktor wdrapał się na pokład. Z miejsca zaczął wymiotować. Myśleliśmy, że on chory, ale on stwierdził, że statek silnie się kiwa i dostał normalnej choroby morskiej. A nam się zdawało, że Elemka wreszcie przestała się rolować! Po zdaniu Zbyszka na motorówkę, wyszliśmy dalej w morze¹.

A Ryszard Jedyński (abs. WN z 1939): „Niestety, nie obeszło się bez przykrego wypadku. Zbyszek Chełmiński, poganiany przez któregoś z ważnych, spadł z bumu i złamał nogę. Nikt mu jej nastawić nie mógł, więc cierpiał chłopak okropnie. Każde pochylenie statku powodowało głębsze wbijanie się końców złamanej kości w mięśnie. Wrzeszczał i pojękiwał bez przerwy, nie zezwalając nikomu na odpoczynek. Byliśmy u granic cierpliwości i były już rady, aby mu skrócić męki (i nam oczywiście) i wyrzucić za burtę. Do tego nie doszło, bo kapitan po trzech dniach namysłu wezwał przez radio holownik hiszpański i Zbyszka zabrali².”

Po skończeniu szkoły rozpoczął pracę na statkach GAL-u, był m.in. asystentem na „Pułaskim”.

Od października 1939 r. do 9 czerwca 1940 był V oficerem na m/s „Chrobry” (kapitan Zygmunt Deyczakowski, abs. WN z 1929). Na przełomie listopada i grudnia 1939 r. Ministry of Shipping (MoS) wycarterowało od GAL-u transatlantyki „Chrobry” i „Batory” i przebudowane na transportowce dla wojska, już w grudniu 1939 r. weszły w skład konwoju, który przewoził 1. Kanaadyjską Dywizję z Halifaxu do Glasgow, pod eskortą pancernika H.M.S. „Revenge”.

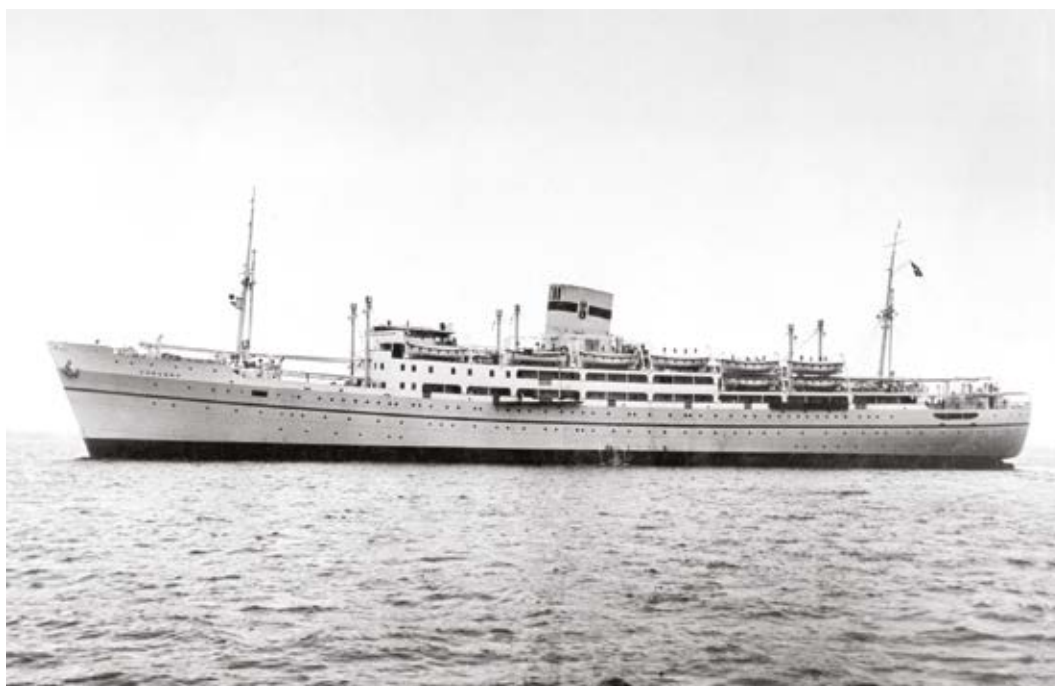
Gdy w kwietniu Niemcy rozpoczęli operację zajęcia Norwegii, „Chrobry” (podporządkowany w tym czasie Home Fleet) wyszedł z Gourock jako statek komodorski konwoju NP-1 z żołnierzami brytyjskiej Brygady Piechoty. Początkowo w kampanii norweskiej statkowi dopisywało szczęście, ale 14 maja 1940 roku seria zapalających bomb trafiła w jego środkową część. Spanikowani żołnierze irlandzcy wykonywali samobójcze skoki do lodowatej wody, inni biegali od szalupy do szalupy. „Kanonada z destrojów nie ustawała ani na chwilę, trzymając w ten sposób niemieckiego napastnika w pewnej odległości, aby nie strzelał do ludzi na szalupach”³.

Od października 1940 r. do połowy stycznia 1941 r. był II oficerem na m/s „Bug”, potem (styczeń – luty 1941 r.) III oficerem na m/s „Hel”, a od lutego do marca ponownie na „Bugu”.

W marcu 1942 r. został I oficerem na s/s „Narwik”. Uczestniczył wówczas w akcji ratowania rozbitków ze storpedowanego „Orcades”. Tak wspominał kpt. Czesław Zawada: „Dla przyspieszenia wyładowania rozbitków poleciłem I oficerowi Z. Chełmińskiemu wyszukać dwie duże siatki specjalnie w tym celu zrobione i wywiesić je za burtę przy II i III ładowni tak, że można już było brać na pokład rozbitków z dwóch szalup naraz i nawet holując ich, podchodzić do następnych łodzi. Okazało się, że w szalupach są dzieci, kobiety i dużo rannych, że szalupy są przepełnione i przez to nieruchome. Poleciłem bosmanowi Gondeli uzbroić ładunkowe bumy i przyszykować kosze wiklinowe. Rannych wciągano na noszach, a dzieci i kobiety, bojące się wdrapywania po sieci, były zabierane z szalup w koszach”⁴.

W dzienniku statkowym odnotowano: „W dniu 10 października podczas zygawkowania (zagrożenie ze strony U-bootów) o godz. 14.30 dostrzeżono łodzi z rozbitkami ze storpedowanego s/s «Orcades». Akcja ratowania 1022 rozbitków (mężczyzn, kobiet i dzieci) trwała do godz. 23.50”⁵, a Zbigniew Chełmiński został uhonorowany Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami oraz Orderem of the British Empire.

Z „Narwiku” zszedł na własne żądanie 14 grudnia 1942 r. i zamustrował na s/s „Lechistan”. W kwietniu 1944 r. otrzymał dyplom



M/s „Chrobry”



M/s „Bug”

kapitana żeglugi wielkiej. Potem był jeszcze do maja 1945 r. oficerem na „Borysławiu”.

Do kraju nie wrócił. Przez 10 lat pracował na lądzie, udzielając się równocześnie w pracy ZOPMH. W 1957 r. napisał do „Okólnika”, że zdecydował się wrócić na morze. Został zamustrowany na statek należący do Indonesian Navigation Co. Inaco za pośrednictwem Związku, przez londyńskiego agenta Inaco. „Wszystko wyglądało bardzo pięknie, kontrakty zostały podpisane i w parę dni, pełni dobrych nadziei, wyruszyliśmy drogą powietrzną do Dżakarty (dawna Batawia). Statek znaleźliśmy na redzie w toku przygotowań na przyjęcie pierwszej partii pielgrzymów, których pomieszczenia znajdowały się w dolnych i górnych międzypokładach 5-ciu ładowni, nie licząc kilkunastu kabin 1-ej i 2-ej klasy dla bardziej zamożnych. Ogółem statek zrobił 6 podróży, prze-

wożąc ponad 4000 pielgrzymów z Indonezji do Mekki i z powrotem, w czasie od maja do końca września ub. roku. Podróże te z przeszło tysiącem dość prymitywnych pielgrzymów, ściśnionych w międzypokładach i zalegających pokłady, nie należały specjalnie do przyjemności. Można by było się jednak do tego przyzwyczaić i nie to jest powodem, dlaczego prawie wszyscy oficerowie każdego roku po powrocie statku do Europy bezapelacyjnie zmustrowują. [...] Jak słusznie i dowcipnie powiedział nasz kapitan: - «Inaco» stands for incompetence and corruption.[...] Jeśli o mnie chodzi osobiście - to na przyszłość każdy statek, tylko nie indonezyjski”⁶.

Zmarł nagle 21 marca 1995 r. „Był od wielu lat członkiem Związku i brał czynny udział w egzekutywie ZPOMH. Zawsze opanowany, uśmiechnięty i wszystkim życzliwy, okazywał dużą skromność osobistą, pomimo że mógł wiele powiedzieć o swej pracy na morzu, jak na przykład o swoim udziale w ratowaniu rozbitków na «Orcades», gdy piastował funkcję I oficera”⁷.

Henryk de Friedberg: „Bardzo dziękuję za zawiadomienie mnie o śmierci śp. Zbyszka Chełmińskiego. Zabolalo mię to mocno, gdyż jeszcze jeden młodszy ode mnie pierwszy umiera. Jak tak dalej pójdzie, to zostaną sam i nikt nad moją trumną nie będzie mógł przemówić i zrobić ze mnie bohatera... nikt, bo sam zostaną. Zaczęłam 82-gi rok życia i wcale Tam się nie wybieram, ale kto to wie? Zbyszek też dobrze się czuł, aż za dobrze! Może to «za dobrze» Go zabiło?”⁸

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, akta osobowe GAL; „Okólniki”.

1 „Okólnik” 1995, nr 170, s. 32-35.

2 Ryszard Jedyński, *Ubierzmy Gdynię w las masztów*, [w:] „Okólnik” 1973, nr 126, s. 8-13.

3 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 162.

4 Czesław Zawada, *Kapitan Przeszkoda w akcji ratowniczej na oceanie*, Warszawa 1995, s. 32-33.

5 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 365.

6 „Okólnik” 1957, nr 81, s. 22.

7 „Okólnik” 1995, nr 170, s. 47-48.

8 Ibidem, s. 32.