

Ryszard Jedyński

1914-1996

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1939 r., załogant w rejsie „Elemką” do Aleksandrii, instruktor na „Darze Pomorza”, uczestnik konwojów atlantyckich, inwazji na Algierię i Normandię, kapitan żeglugi wielkiej.

Urodził się 22 września 1914 r. w Kijowie (rodzice Zygmunt, Maria). W czasie nauki w PSM uczestniczył w ćwiczebnym rejsie na „Darze Pomorza” do Brazylii – 13 listopada 1933 r. żaglowiec przekroczył równik. Podczas uroczystej ceremonii chrztu morskiego Ryszard Jedyński był w świetle Neptuna rusałką.

2 grudnia „Dar” wszedł do portu Paranaguá, serdecznie witany przez brazylijską Polonię, w lutym zawinął do Kapsztadu, 21 marca 1934 r. ponownie przeciął równik i 11 maja wrócił do Gdyni. Na szkolnym statku odbył jeszcze jeden, trzymiesięczny rejs ćwiczebny – po którym żaglowiec wyruszył w rejs dookoła świata. Natomiast grupa uczniów Wydziału Nawigacyjnego została zaokrętowana na pięciomasztową „Elemkę” w ramach umowy, którą z dyrekcją PSM zawarła Liga Morska i Kolonialna. A oto opowieść Ryszarda Jedyńskiego o tej wyprawie:

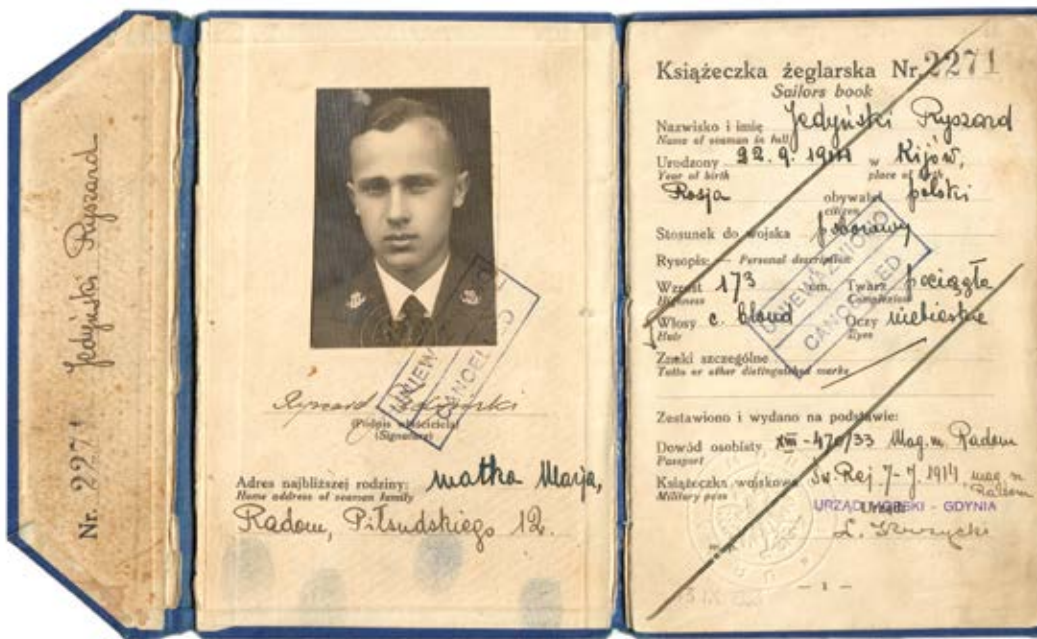
„Wiele się zmieniło od czasu tych szczęśliwych chwil, kiedy jako młodzi chłopcy po



Chrzest równikowy i Ryszard Jedyński jako rusałka



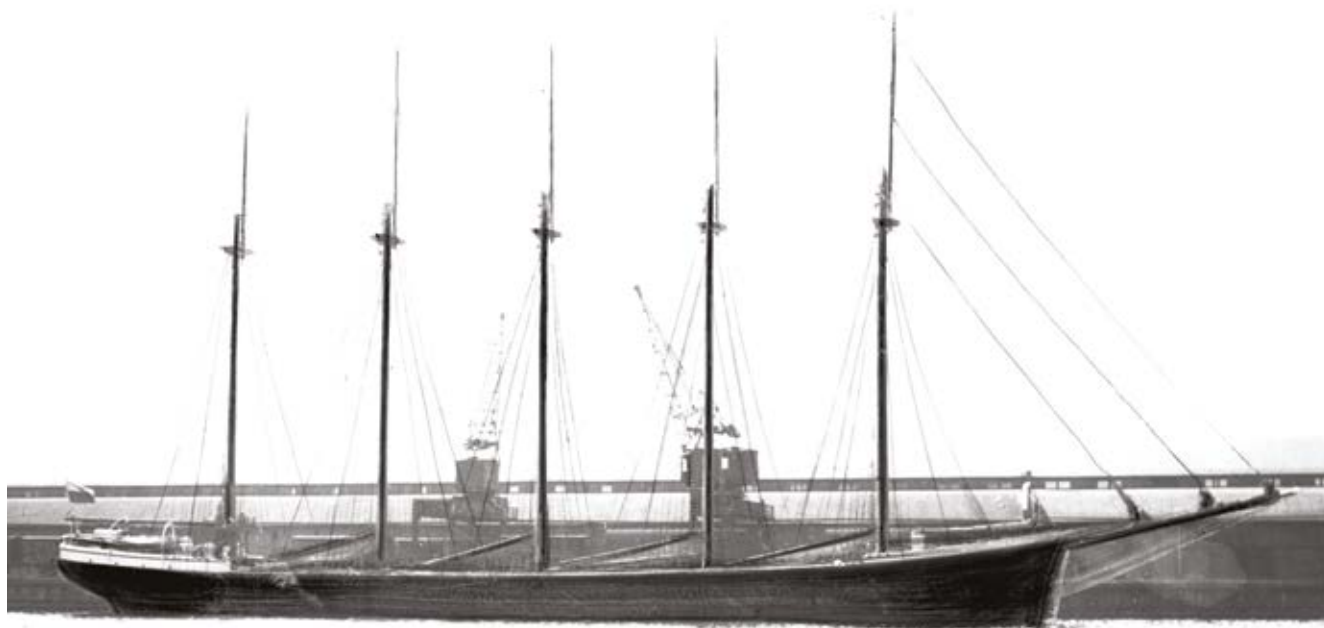
Chrzest równikowy na „Darze Pomorza”, rok 1933: Konstanty Kowalski z Ryszardem Jedyńskim



raz pierwszy przybraliśmy się w granatowe mundury. Myśl często wraca do tych beztruskich momentów i zatrzymuje się na ciekawszych epizodach tego barwnego, choć często ciężkiego życia.

- To tak przyjemnie choć wspomnieć ...
- powiedziała kiedyś starsza pani, będąc u spowiedzi... i dlatego wspominam jedną z podróży, która była może najciekawszą, a na pewno jedyną w swoim rodzaju.

Zaczął się to wszystko na zebraniu Ligi Morskiej i Kolonialnej. Grupa ludzi dobrej woli i całkowitej nieświadomości morza wysłuchała w pobożnym milczeniu historycznych słów gen. Dreszera, że «ubierzemy Gdynię w las masztów». Obietnica została dotrzymana, a jak się to stało, opowiem. «Las masztów» – jak to pięknie brzmi. W tym celu «ekspersi Ligowii» z Warszawy (tej naszej, dawnej), zaczęli się rozglądać za kupnem statku. [...]



„Elemka”

Kupiono szkuner pojemności 2000 ton i co najważniejsze, zaopatrzone w pięć wspinających, wysokich masztów. Nazwano go «Elemką» (LMK) i po pewnym czasie ozdabiania nim redy postanowiono wypuścić go w daleki świat. Celem obsadzenia «Elemki» prawdziwymi żeglarzami zwrócono się do Szkoły Morskiej. Szkole taki projekt spodobał się, bo nie miała co zrobić z uczniami między pierwszym a drugim kursem, więc chętnie wysłała ich na «Elemkę». [...]

Było nas 14 i umieszczono nas na dziobie. Zaraz na wstępie powitał nas choć powolny, ale soczysty i przekonywający głos (wtedy) bosmana M. Czarowicza [abs. WN z 1937], a z rufy dobiegało potworne zgrzytanie zębów trzeciego oficera Łotkowskiego [abs. WN z 1931]. Nie bardzo te wstępne odgłosy nam się podobały, lecz młode dusze żeglarzy rwały się do wspaniałego żaglowca.

Kapitanem był kpt. Szczygielski, o którym trudno jest coś powiedzieć, gdyż wydał surowy zakaz odzywiania się do niego, a kiedy zachodziła tego potrzeba, to tylko za pośrednictwem oficera służbowego.

Siedzieliśmy na tej «Elemce» przez cały miesiąc i przygotowywaliśmy ją do podróży. Trzeba było pozakładać nowe wanty, sztagi, przyszyć żagle (2000 m²), wymyć i wymalować. [...]

Pierwszy oficer B. Mikszta [abs. WN z 1927], w chwilach wolnych od zajęć w «Mascotcie», przychodził na statek i popędzał młodych żeglarzy do większego wysiłku w pracy.

Dnia 3 Maja, kiedy w oblanej słońcem Gdyni wszyscy świętowali i w tłumnych pochodach wyrażali swoją radość z powodu Święta Narodowego, nam kazano malować. Oporny duch żeglarski zbuntował się. Postanowiliśmy nie wyjść do pracy. Nie pomogły soczyste zachęty bosmana. Przyszedł Mikszta i próbował coś powiedzieć, ale widocznie był bardzo zmęczonym, mówił niewyraźnie i nie wiedzieliśmy, o co chodzi. Wreszcie dał spokój i chwiejnym krokiem poszedł na rufę. Lecz niestety to nie był koniec. Przyszedł drugi oficer Dybek [abs. WN z 1930] i zaczął opowiadać o dawnych czasach, o buntach załóg i strasznych karach, jakie spadały na opornych żeglarzy. Dowiedzieliśmy się o dobrych czasach piratów, które niestety minęły i prawdopodobnie nie wrócą, o tym, że dziś już nie ma prawdziwych żeglarzy, a to, co jest teraz, to tylko robotnicy morza. Atmosfera w pomieszczeniu była przyjemna i przyjacielska. Dybka bardzo lubiliśmy, bo opowiadał bardzo ciekawie, a skrycie marzyliśmy, aby kiedyś poprowadził nas na wyprawę pirackie. Czas

mijał i zapominaliśmy o przykrew sytuacji. Nagle drzwi się otwarły i najpierw wsunął się nos czwartego oficera, a potem cały «Pigiel» Leszczyński [abs. WN z 1928] wszedł i oświadczył, że kapitan każe, aby uczniowie stanęli na zbiórce. Ustawieni w dwuszeregu, z grobowymi minami czekaliśmy na ukazanie się władcy naszych ciał i dusz.

Choć małego wzrostu, wydał nam się wielkim na podwyższeniu rufowym, a każdemu z nas przypominał się film «Bounty» i postać Szczygielskiego przybrała wygląd kapitana Blyta [Bligha]. Rzucił na nas okropnym spojrzeniem, odchrząknął zgryźliwie i zniemacka rzucił pytanie: «Czy zaczniecie pracować?». Odpowiedziało mu ponure milczenie, które dla jakichś nieznanymi powodów wprowadziło go w dobry humor, bo zmienił twarz w coś, co powinno przypominać uśmiech, powolnym ruchem wyjął parę kajdanków i po kilku minutach potrząsania nimi powiedział, że to jest na nas sposób. Niestety nie przeraziło to nikogo, bo wiedzieliśmy, że ma tylko jedną parę, a nas było czternastu. Kazano nam iść do pomieszczenia i wezwano dyrektora Szkoły kom. Mohuczego. Przyszedł w czasie obiadu i oświadczył, że musimy ustąpić kapitanowi, że za dzisiejszy dzień pracy dostaniemy rekompensatę w postaci wolnego dnia w tygodniu. Obiecał dać nam patefon i płyty, dołączając do tego kilka życiowych rad, jak należy bawić się w portach, aby po wyjściu w morze nie ukazywały się pamiątki przeżytych chwil.

Po obiedzie zaczęliśmy pracować. Po piętnastu minutach pracy gwizdek bosmana oświadczył nam, że koniec robót. Wilk był syty i owca cała. Dzień wolny dostaliśmy później. Dyrektor dotrzymał słowa w całej pełni, bo przysłał patefon i około 30 płyt.

Wyjazd w morze był wyznaczony na 8 maja. Od rana już na wyszorowaną i odmalowaną «Elemkę» zaczęli schodzić się goście. Jak zwykle, mnóstwo ceremonii: lampka wina, przecinanie wstęgi, lampka wyborowej, nabożeństwo, kielich wyborowej, przemówienia, dużo, dużo wyborowej i może nie starczyłoby czasu na wyjście w morze, gdyby nie straszliwa eksplozja w maszynowni. Goście w popłochu zaczęli uciekać na ląd, przekonani, że statek leci w powietrze. Tymczasem nic straszniejszego się nie stało, po pro-

stu zapuszczono pomocnicze motory typu Skandia, które już od rana podgrzewano prymusami.

Ostatnie słowa pożegnania, rzucanie cum, okrzyki, powiewanie chusteczkami, aż wreszcie molo zaczęło się oddalać, a nas już nic nie łączyło z lądem. Chyba wspomnienia...

Przy boi gdyńskiej, nie zatrzymywany przez nikogo, stanął jeden motor. Stanął, aby już do końca podróży nie wznowić swej działalności. Padł rozkaz stawiania żagli. Dybek dowodził tą czynnością, a my wyobrażając sobie, że jesteśmy piratami, ciągnęliśmy różne liny, aby upiękzyć maszty w nowiutkie żagle. Nie była to łatwa robota, bo okazało się, że żagle nie były zawsze dobrze dopasowane. I tak na przykład nie postawiliśmy nigdy topsli, bo absolutnie nie pasowały. Po paru godzinach żeglarskiego borykania się zezwolono podwachtę iść na odpoczynek. Pracowaliśmy na dwie zmiany na czterogodzinnych wachtach. Ponieważ ster był ręczny, więc wymagał dwóch ludzi do obsługi przy dobrej pogodzie, przy gorszej trzech lub czterech. Do manewrowania żaglami wywoływano zawsze podwachtę. O dobrym wypoczynku nie było mowy, ale młodość i chęć przygody pokonywały zmęczenie i dodawały otuchy w pracy. Mieszkaliśmy w pomieszczeniu na dziobie po prawej burcie. Mały ten trójkącik nie był szerszy u podstawy jak cztery, a długości sześciu metrów. Pod ścianami były podwójne koje. Było ich osiem, więc sześciu musiało sobie jakoś inaczej radzić. Pamiętam, że Gwiazdziński spał na stole, Jodłowski pod stołem, a pozostali czterej rozwieszali sobie hamaki. Byliśmy bardzo ściśnięci, a na dodatek jeden róg pomieszczenia odgrodzono dyktą i zrobiono tam WC, a więc wszelką wygodę mieliśmy pod ręką.

Mieliśmy ciasno i duszno, ale zawsze wesoło, bo przy każdej zmianie wachty graliśmy na patefonie, czego nie mogła zrozumieć oficerska rufa, bo robiła wszystko, aby nie pozostawić nam sił na weselenie się. Nawet, kiedy przy silnym kołysaniu potłukły się wszystkie, prócz jednej, płyty, tradycja budzenia następnej wachty patefonem została utrzymana. Wprawdzie czasami szła nas ogarniał na dźwięk zawsze tego samego foxtrota, ale to był zwyczaj, którego nie wolno było pomijać. Ja spałem na górnej koi i miałem dokładnie

12 cali odległości od głowy do górnego pokładu, o czym początkowo zapomniałem i budziłem się, uderzając głową w pokład. Poda mną sypiał Henio Friedberg. Dobry to był towarzysz, przystojny i silny, lecz miewał często straszne sny, które nieomal były przyczyną mej tragedii. I tak na przykład któreś nocy śniło mu się, że ciężka kotwica spadła na niego. Zaparł się więc mocno rękoma i nogami w moją koję i używając całych sił, odpychał grożący mu ciężar. Obudziłem się przyciśnięty do górnego pokładu i nie było mowy o wydostaniu się z tej sytuacji. A Henio pchał z całych sił. Ostatkiem tchu zawyłem o pomoc. Śpiący obok Leon Arens zorientował się szybko w sytuacji, zaczął walić Henia po rękach i nogach jakimś drągiem, bo o normalnym obudzeniu go nie było mowy. Zostałem uratowany, a Henio rano nie przyznał się do niczego, tylko twierdził, że to wszystko było zmyślane. Od tej pory sypiałem zawsze w towarzystwie drążka żelaznego – ot tak dla pewności.

Pracy żeglarskiej nigdy nam nie brakowało. Żagle, szyte przez bezrobotnych w Gdyni, prućy się na szwach i trzeba było stale szyc. Ładunek «Elemki» składał się z cementu, prętów żelaznych i pewnych naczyń emaliowanych. Wszystko to leżało na dnie i powodowało szybkie i gwałtowne kołysanie statku. Pękały żagle i łamały się gaffe. Szyliśmy dzień i noc, a cieśla ciosał nowe gaffe z belek, które, nie wiem dlaczego, były na pokładzie. Może ktoś przewidywał, jeżeli tak, to było to jedyne słuszne przewidywanie. Inne bowiem nie były trafne. [...]

Przyszła Biscaya, a z nią jej straszna sława. Południowo-zachodnie sztormy rzucały «Elemkę» we wszystkich kierunkach; stary, drewniany kadłub nie wytrzymał uderzeń. Wiązania poszycia rozluźniły się i woda napływała do ładowni. Pompy motorowe, tak jak i wszystkie motory, nie działały. Trzeba było pompować ręcznie na dwóch starych pompach, które wylewały wodę małymi, niewystarczającymi strumykami. Pompowanie to było koniecznością, która trwała dzień i noc, już do końca podróży.

Przez cały tydzień widzieliśmy światła Cap Finisterre, a wody wciąż przybywało. W ładowniach było 90 cali wody. Pierwszy oficer wziął do pomocy Stefana Jodłowskiego (też taki mały) i poszli sprawdzić stan ła-

dunku. Musieli pływać. Worki cementowe rozmiękły, cement rozsypał się po żelazie i ładunek zmienił się w żelbeton, z którego gdzieś wychylały się naczynia emaliowane. Pocieszaliśmy się, że przynajmniej nie grozi nam przesunięcie ładunku.

Pogoda – znudzona szaleństwem, uspokoiła się i zaczęliśmy się posuwać w stronę Gibraltaru. Woda dostawała się do wnętrza, ale nadążaliśmy wypompowywać. 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 zabrali.

Pozostało nas trzynastu i dlatego może warunki podróży pogorszyły się. Przed wszystkim skończyły się zapasy papierosów i tytoniu, co dotkliwie dawało się we znaki. Przewidywano, że podróż będzie trwała 40 dni i odpowiednio zaopatrzone statek w prowiant i wodę słodką. 40 dni dobiegało końca, a do Aleksandrii było jeszcze daleko. Kapitan, dla pewnych względów (chyba oszczędnościowych), nie chciał zejść do jakiegoś portu po drodze, aby zaopatrzyć się w świeży prowiant i wodę, lecz zmniejszył rację. Upodabnialiśmy się coraz bardziej do «Bounty».

Był głód, nie myliliśmy się i nie golili od tygodnia. Ubrania nasze były w strzępach. Było ciepło, więc brak ubrań nie dokuczał nam. Chodziliśmy w podartych spodniach, do pasa nago. Aby choć w części zrealizować marzenia, nosiliśmy na głowach czerwone chustki, które drażniły bezsilnie naszych przełożonych. Jeden Henio Friedberg wyróżniał się wśród nas, bo zdobył gdzieś różową kamizelkę i z dumą w niej paradował. Wyglądał jak prawdziwy pirat i zazdrościliśmy mu okropnie. [...]

Śródziemne Morze nie sprawiało nam kłopotów. Wiatry były słabe i choć nie zawsze pomyślne, to jednak powoli zbliżaliśmy się do Egiptu.

Czwarty oficer Leszczyński, jako najlepszy malarz wśród marynarzy, chciał koniecznie uwiecznić «Elemkę» na płótnie. W tym celu przekonał kapitana i uzyskał pozwolenie spuszczenia szalupy ratunkowej, by z niej malować.

Postawiliśmy «Elemkę» w dryf pod pełnymi żaglami, spuściliśmy szalupę i odwiosłowaliśmy, aby z oddalenia podziwiać piękny, a niestety zanikający romantyzm mórz. Rzeczywiście widok był piękny, lecz dłuższe napawanie się nim przerwała smutna rzeczywistość. Szalupa przeciekała jak sito. Złapaliśmy za wiosła. Nikt nie miał zamiaru zaprzyjaźnić się z rekinami. Kierowaliśmy się do statku i z przerażeniem zauważyliśmy, że zamiast zbliżyć – oddala się. Pozostali na statku zapatrzili się na nas i nikt nie zauważył, że statek wyszedł z dryfu, żagle chwyciły wiatr i zaczął nabierać szybkości w przeciwnym od nas kierunku. Zmniejszona załoga na pokładzie nie mogła sprawnie wykonać manewru z żaglami, więc zajęło im dość dużo czasu, aby statek zatrzymać. A my...? Gdyby to były zawody wiosłarskie, na pewno zdobylibyśmy pierwsze miejsce. Trzeba było

wiosłować i jednocześnie wylewać wodę. Co nam przysporzyło sił... chyba nie muszą dawać. Wróciliśmy na statek i już nigdy nie chcieliśmy podziwiać «Elemki» z odległości. Obraz «Elemki» nigdy nie był namalowany, a tylko Miksza zdążył zrobić kilka fotografii.

Dnie mijały, ale na ich monotonność narzekać nie mogliśmy. Któregoś dnia zgięła się szyna, po której suwają się raksy żagla i gafel. Nie można było spuścić żagla. Jodłowski i ja zostaliśmy wyznaczeni do reperacji. Trzeba było siedzieć na gaflu okrakiem; do mnie należało podgrzewać szynę lut-lampą, a Jodłowski wielkim młotem miał prostować. Siedząc za nim, nie było mi wygodnie trzymać lut-lampę i grzać szynę przed nim. Statek kołysał się i trzeba było mocno zaciskać nogi, aby nie spaść. Zadanie swoje wykonałem i przyszła kolej na Stefana walić młotem. Silny ten żeglarz, lubiący pokazać sprawność swych mięśni, zamachnął się młotem..., ale zapomniał, że ja z tyłu siedzę. Rezultat... dostałem młotkiem w głowę i tracąc równowagę, skierowałem płomień lampy w obnażone plecy Stefana. Obydwaj spadliśmy, ja z olbrzymim guzem na czole, a on z okropną

W. własny księzeczki żeglarskiej Nr 2271.

JEDYŃSKI RYSZARD

Nr 1278 / 52023



R. Jedynski
(Podpis właściciela)
(Signature)

Adres najbliższej rodziny:
Home address of seaman's family
Jadom, 3. Maja, 18.

Książeczka żeglarska Nr. 1278 / 52023
Seaman's book

Nazwisko i imię *JEDYŃSKI RYSZARD*
Surname and Christian Name

Urodzony *22.9.1914* miejsce *Kijów*
Year of birth place of birth

U.S.S.R. - Z.S.S.R. obywatel *POLSKI*
citizenship *POLISH*

Stosunek do wojska *POBO POWY*

Rysopis:—Personal description:

Wzrost *173* cm. Twarz *owalną*
Height Face *long*

Włosy *W. BLONO* Oczy *niebieskie*
Hair fair Eyes *BLUE*

Znaki szczególne
Distinguishing marks

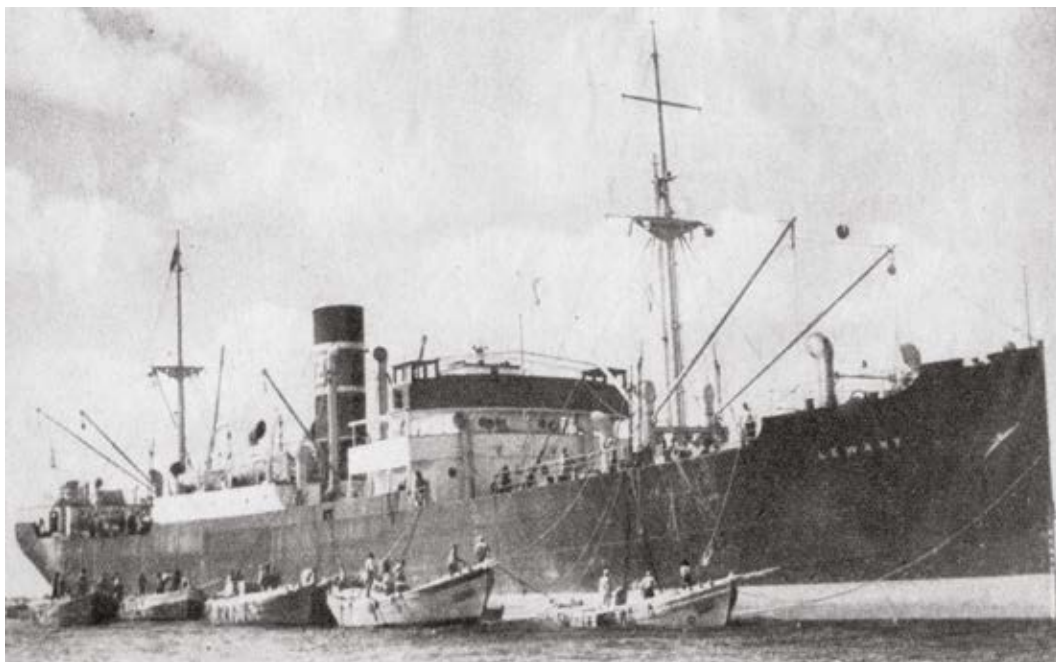
Zestawiono i wydano na podstawie:

Dowód osobisty *Starej książeczki żeglarskiej*
Passport *Nr 2271 z dnia 13.9.1933*
z wyjątkiem Moskwy

Książeczka wojskowa
Military book

Urząd:
Z. Dworkin
DEROZIŃSKO
WICEKONSUL
London, 28 stycznia, 1942.

KONSULAT POLSKI W LONDONIE



M/s „Lewant”

oparzeliną na plecach. Ktoś inny dokończył tę ciekawą pracę. Takich epizodów było pełno i nigdy nam się nie nudziło.

Najbardziej dokuczało pompowanie, którego nie można było przerwać, nawet na pięć minut. Toteż widok pasażera (był taki z ramienia Ligi Morskiej) przeciągającego się w jedwabnej pijamie doprowadzał nas do wściekłości.

Wreszcie po 76 dniach w morzu dotarliśmy do Aleksandrii. [...]

Widok «Elemki» i jej załogi wzbudził sensację wśród Arabów. Takiego statku nigdy nie widzieli, a o takiej załodze przechowały się wśród nich tylko legendy z czasów korsarskich.

Wyglądaliśmy imponująco: chudzi i brudni, obdarci i obrośnięci. Choć bardzo wyczerpani, lecz z pełnym humorem zaraz po przycumowaniu zagraliśmy jedyne i tak dobrze znanego nam foxtrota.

Byliśmy zwolnieni od pracy i obowiązków na statku. Dyrektor Mohuczy przysłał nam na zwiedzenie Egiptu 4000 złotych¹.

Rejs tak się przedłużał, że po trzech miesiącach szkoła zażądała zwrotu uczniów i wysłano ich do kraju².

Od maja do września 1936 r. i od maja do września 1937 r. był młodszym marynarzem na „Warszawie”. 14 września 1937 r. został instruktorem na „Darze Pomorza” w siedmiomiesięcznym rejsie na Kubę. W 1939 r.

otrzymał dyplom ukończenia PSM i w czerwcu 1939 r. został praktykantem pokładowym na „Morskiej Woli” (kapitanem był Jerzy Mieszkowski, abs. WN z 1927). I na tym statku zastał go wybuch wojny.

Od stycznia 1940 r. był III oficerem na s/s „Lida”, której kapitanem był Jerzy Świechowski (abs. WN z 1929). Po kapitulacji Francji statek został przez Francuzów zatrzymany w Casablance – i mimo że ogłoszony przez Francuzów z map i przyrządów nawigacyjnych, uciekł z portu 4 sierpnia 1940 r. W dzienniku pokładowym zapisano: „O godz. 1.40 odpiłowano dwa szakle łańcucha z kotwicą i opuszczono na dno, o 1.45 «mała naprzód» i lawirowanie między statkami, stojącymi na redzie; o 2.20 zastopowano i podniesiono szalupę, o godz. 2.30 «cała naprzód». Samotna podróż. [...] Na redzie Porta Delgada otrzymano od Brytyjczyków mapy³. Po czterech dniach statek dotarł do alianckich baz na Azorach, kapitan otrzymał The Order of the British Empire, a Ryszard Jedyński Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami⁴. W grudniu 1940 r. otrzymał dyplom porucznika żeglugi małej.

Półtora roku był II oficerem na „Lewancie” zwanym „Zapalniczką”, bowiem statek przewoził w beczkach samolotową benzynę. „Dlatego też oficerowie i załoga tego statku cieszyli się specjalnymi przywilejami kulinarnymi i mieli dostęp do najszlachetniejszych

SWANSEA, WALES
 PAŹOZIERNIK 1942



B. ZIELIŃSKI 3ci OF. OFICER SŁUŻBOWY
 PAWEŁ PARTYKA 3ci MECH. D. OKOŁO-KUKAK ST. MECH.
 REMBOWSKI ST. OF. R. JĘDYŃSKI 2ci OF. REKŚĆ 4TY OF.
 Z. GARSTKA 2ci MECH.

OFICEROWIE M/V „LEWANT”
 ZDJĘCIE WYKONANE PRZEZ STEFANA GAZKA RADIO / OFICER.

KAPITAŃ S. CIUNDZIEWICKI OBRADUJE Z ADMIRALICJĄ
 TAJEMNICZĄ PODRÓŻ „LEWANT” ZAŁADOWANY BENZYNĄ
 „100 OCTAN” DOTARŁ W LISTOPADZIE 1942 Z INWAZJĄ PÓKN.
 AFRYKI DO ALGIERU, Stefan Zieliński ST. AUGUSTINE, FLORIDA
 3/3/97

Na „Lewancie” kapitanem był Stefan Ciundziewicki (abs. WN z 1923), I oficerem Kazimierz Rembowski (abs. WN z 1930), III oficerem Bolesław Zieliński (abs. WN z 1940), II oficerem Ryszard Jedyński, II mechanikiem Zdzisław Garstka (abs. WM z 1933), III mechanikiem Paweł Partyka (abs. WM z 1944), IV mechanikiem Ryszard Rekść (abs. WM z 1939)

trunków. Gdy kolegę Ryszarda pytano, jak on mógł tam nerwowo wytrzymać, odpowiadał, że mu tam było bardzo wygodnie, bo miał kuchnię i trunki pierwszej klasy! To wszystko miało nagradzać potencjalnie krótkie życie oficerów i załogi tej «Zapalniczki»⁵⁵.

„Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Dział Spraw Morskich niniejszym stwierdza, że Jedyński Ryszard, I oficer, posiadacz książeczki żeglarskiej No. 1278/52023 zgłosił gotowość pracy na statkach, mających wziąć udział w inwazji Kontynentu i podpisał odnośną deklarację⁵⁶.

W 1942 r. w czasie inwazji Algieru był II oficerem na m/s „Lewant”⁵⁷ (kapitanem był Stefan Ciundziewicki, abs. WN z 1923).

Dwa lata później uczestniczył w inwazji na Normandię – był I oficerem na s/s „Poznań”, statku załadowanym „amunicją wszelkiego kalibru, ale głównym ładunkiem było 1000 ton TNT, a do tego bomby ułożone na żywo na pokładzie”⁵⁸.

W 1944 r. odbył kurs kapitański i w lipcu 1945 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej. Wojenne pływanie zakończył na s/s „Kraków”. Do kraju nie wrócił, „bo nie mógł zaakceptować sowieckiego reżimu z jego barbarzyńską ideologią”⁵⁹, ale pozostał przy polskim obywatelstwie. Zamieszkał w Londynie, „ożenił się z Ilidią, która tak jak on kochała morze jeszcze w latach, gdy była sztabaczką w gdyńskim gimnazjum”⁶⁰.

FOR MEMBERS ONLY



Związek Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie

Br.: 1 4 6

1982 r.



Komendant "Daru Młdzieży" ze srebrnym modelem londyńskiej barki ofiarowanej przez Związek POME w Londynie. Od lewej: st.oficer, kpt.ż.w. M.Lukawski, R.Jedyński, kpt.ż.w. T.Olechnowicz i H.Komarnicki.

Pracował na statkach. W 1958 r. do Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej zwrócił się kapitan jachtu prezydenta Liberii. „Okazało się, że kapitan pochodzi z Polski i jest obecnie obywatelem Izraela, a w czasie wojny służył w Armii Krajowej. Zwrócił się on do nas o I oficera na pokład. Zaangażowany został na to stanowisko kol. R. Jedyński. M/s «Liberian» po remoncie w Southampton odpłynął do Monrovi. W kilka tygodni potem przyszło dalsze zapotrzebowanie na II i III mechanika. Wyjechali

koledzy H. Jerzak [abs. WM z 1944] i T. Motyka [abs. WM z 1947]. Płace na jachcie przy podpisaniu 18-miesięcznego kontraktu są b. dobre i w żadnym wypadku nie wynoszą mniej niż £100 na miesiąc. Pozostała część załogi to obywatele Liberii¹¹.

Po 30-letniej pracy na morzu oddał się całym sercem pracy w Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej.

Gdy w 1993 r. w Polsce obchodzono 75. rocznicę Polskiej Marynarki Wojennej, „ze wszystkich stron świata przybyli na tę uro-

czystość marynarscy eks-kombatanci. Pani Lila Jedyńska, żona naszego prezesa, dołączyła do grupy zaproszonych z Anglii. Jako rodzonej gdyniance i córce przedwojennego komandora Hermana, obchód ten miał dla niej szczególne znaczenie [kmdr ppor. Ferdynand Herman był przed wojną m.in. I of. mech. na ORP «Błyskawica»]¹².

W „Okólniku” nr 170 z 1995 r. można było przeczytać: „We wrześniu br. kol. Jedyński z małżonką Lidią wybrali się na wczasy do Monte Carlo na tradycyjne zaproszenie kol. Okarmusa. Przy tej okazji ich gospodarz organizuje eleganckie obchody dnia urodzin kol. Jedyńskiego w jednej z «milionerskich» restauracji w Monaco. Pani Lidia wykorzystuje czas na pływaniu w morzu, którym się tak cieszy, że trudno jest ją namówić, aby wyszła z wody! Powinna była się urodzić syrenką. A może i tak było, bo ci z nas, co byli na «Darze» w lecie 1939 roku, to na pewno pamiętają, jak podczas postoju na gdyńskiej redzie statek był opływany przez młodzieńskie, pięknie opalone syrenki morskie. Nasze bractwo wtedy tłumnie biegło do relingu, aby sobie pomarzyć, choć nielitościwie oskarżani za robienie «małpiego gaju» rozpędzani byli przez Bosmana Waju. Pani Jedyńska jest właśnie jedną z tych syrenek, co prawda bez rybiego ogonka!”¹³

Rok później Ryszard Jedyński zmarł. „Pamięć o naszym koledze trwać będzie długo, aż do czasu, gdy i my dołączymy do Jego wiecznej wachty na statku pływającym przez

bezkresne niebiosa, w chmurach podniesionych żagli”¹⁴ – napisał Bolesław Pogorzelski.

„Wielki patriota. Urodził się Polakiem na obcej ziemi i umarł Polakiem na obcej ziemi. Na ostatnią ziemską drogę trumnę pokryła ta sama flaga, która pół wieku temu tak dumnie powiewała na statkach, stanowiących przez lata wojny skrawek wolnej Polski. Na niej zaś spoczęła przeszło metrowej długości kotwica, którą córki moje w artystyczny sposób wykonały. Kotwica cała z drobniotkich białych chryzantem, lina i końcówki z czerwonych goździków. Włożyły w to dużo pracy i uczucia jako dowód uznania i szacunku dla Zmarłego, który nie był ich ojcem.

A więc do końca towarzyszyły Ryszardowi te symbole Jego przynależności, które przez całe życie tak wysoko cenił i szanował. W czasie mszy nie zabrakło tanga marynarskiego, a w krematorium, gdy trumna zaczęła się oddalać, rozległ się gwizdek bosmański, by oznajmić obecnym, że Kapitan schodzi z burty. Tak pożegnał Mietek Okarmus swego mentora i przyjaciela, marynarz marynarza.

Prochy Ryszarda oddane zostaną morzu, jednak nie Śródziemnemu, lecz tam, gdzie zaczął swoją karierę i dokąd nigdy nie wrócił. Niech teraz fale Bałtyku nad Nim szumią”¹⁵ – napisała żona.

„Zamiast kwiatów prosimy o dary na Dom Opieki Marynarza Stella Maris w Gdyni. Czeki na Association of Polish Merchant Navy Officers in London”¹⁶.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939–1945*, Gdynia 1989; Wadim Konstanty Taniowski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939–1945*, Gdańsk 1980; Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1983, londyńskie „Okólniki”, „Biuletyn SASM”; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Ryszard Jedyński, *Ubierny Gdynię w las masztów*, „Okólnik” 1973, nr 126, s. 8-13.

2 Za: Jacek Sieński, *„Elemka”. Kolonialny żaglowiec*, Gdańsk 2020.

3 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939–1945*, Gdynia 1998, s. 302-303.

4 „Biuletyn SASM” 1998, nr 5, s. 107; dokumenty i listy w Sali Tradycji UMG.

5 „Okólnik” 1996, nr 172, s. 37.

6 Zaświadczenie o gotowości udziału w inwazji na Kontynent – Ryszard Jedyński, w zbiorach Sali Tradycji UMG –D/480.

7 Z listu do kpt. Stefana Ciundziewickiego, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 301.

8 Ryszard Jedyński, *D-Day, najdłuższy dzień s.s. „Poznań”*, „Okólnik” 1994, nr 168, s. 21.

9 Bolesław Pogorzelski, *Śp. kpt. ż.w. Ryszard Jedyński*, „Okólnik” 1996, nr 172, s. 37.

10 Ibidem.

11 „Okólnik” 1958, nr 87, s. 17.

12 „Okólnik” 1993, nr 167, s. 15.

13 „Okólnik” 1995, nr 170, s. 11.

14 Bolesław Pogorzelski, op. cit., s. 38.

15 Lidia Jedyńska, *Jak już kochać, to marynarza!*, „Okólnik” 1997, nr 173, s. 40.

16 Nekrolog w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2823, s. 12.