

Jan Starzycki

1909-1997

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1932 r., oficer na statkach Polskiej Marynarki Handlowej i na „Zawiszy Czarnym”, uczestnik konwojów atlantyckich, sekretarz Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, powiernik Funduszu PMH, kapitan żeglugi wielkiej.

Urodził się 19 maja 1909 r. w Żytomierzu. Do kraju przyjechał z rodziną w 1920 r., zamieszkał w Toruniu i tam chodził do gimnazjum. Po zdaniu matury i odbyciu służby wojskowej, w 1929 r. zamustrował jako praktykant pokładowy na parowiec „Rewa”, obsługujący trasę Gdynia – Hull, który należał do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego „Polbryt”. Napisał o sobie tak: „Dla mnie był to pierwszy statek handlowy, na którym zaznajomiłem się z trybem życia i z codziennymi pracami marynarza. Kapitanem był w tym czasie Janowski, I oficerem Anatol Kniaziew, II oficerem Janusz Garbowiecki [abs. WN z 1926]. W skład załogi pokładowej wchodził m.in. Karol Borchartt, absolwent PSM z 1928 r., późniejszy pisarz-marynista. [...] Zmustrowałem z „Rewy”, aby rozpocząć naukę w Szkole Morskiej, do której zdawałem w dodatkowym, sierpniowym terminie. Był to pamiętny rok 1930, w którym podniosła polską banderę zakupiona ze składek społecznych fregata szkolna „Dar Pomorza”. W tymże roku Szkoła Morska została przeniesiona z Tczewa do nowo zbudowanego kompleksu gmachów przy ulicy Morskiej w Gdyni. Ówczesnym dyrektorem Szkoły był komandor Adam Mohuczy.

Ze względu na mój staż w pływaniu powierzono mi opiekę nad grupą przyjętych dodatkowo kandydatów w podróży koleją na «Dar Pomorza», który zawinął do Hawru

z pierwszą grupą kandydatów i tam na nas czekał.

Komendant żaglowca Konstanty Maciejewicz po zbiorce całej grupy na pokładzie przyjął mój raport o przybyciu dodatkowego kontyngentu 36 kandydatów. Opuściliśmy Hawr, udając się przez kanał La Manche i Morze Irlandzkie do Bergen, gdzie na postoju we fiordzie poznawaliśmy sztukę wiosłowania i żeglowania na szalupach. Do Gdyni wróciliśmy 30 września. [...]

Rok szkolny skończył się dla nas w maju, już bowiem 10 maja 1931 r., po parodniowym zaledwie urlopie, nastąpiło zaokrętowanie na «Dar Pomorza», który udawał się w swą pierwszą podróż oceaniczną pod polską banderą – do Nowego Jorku. W tej podróży statek spisywał się wspaniale. W kanale La Manche mijaliśmy wszelkie frachtowce, a w czasie niektórych wacht w okresie 4-godzinnym udawało się pokonać ponad 60 mil (a więc rozwinąć prędkość ponad 15 węzłów), przy silnym NE wietrze.

Po 44 dniach żeglugi, licząc od Cherbourg, gdzie zawijaliśmy, statek dotarł do wschodnich brzegów Stanów Zjednoczonych. W czasie postoju na kotwicy na redzie został uporządkowany, obmyty i przygotowany do wejścia do portu. Wejście nastąpiło 10 lipca i było wspaniale. Nad statkiem samoloty ciągnęły transparenty z napisami «Welcome». Statki pożarnicze olbrzymimi strumieniami wody tworzyły «honorowe» fontanny, statki handlowe i pasażerskie witały nas rykiem syren okrętowych. Załoga «Daru», rozstawiona na wantach i rejach w nieskazitelnie czystych drelichach, odwzajemniała powitanie. Po wejściu do portu «Dar Pomorza» został zakotwiczony na reprezentacyjnym kotwiczowisku klubu jachtowego «Columbia», w ekskluzywnym miejscu postoju jachtów bogatych właścicieli.

Postój był niezapomniany. Nie tylko port nowojorski witał «Dar Pomorza», ale również patriotyczna Polonia amerykańska.



Rozpoczęły się niezliczone wizyty i przyjęcia. Codziennie zabierano dwie wachty na zwiedzanie miasta i portu. Trzecia pozostawała, aby przewozić na statek zwiedzających. Bywał to bardzo pracowity dzień, od rana do północy. Zwiedzający przyjeżdżali wynajętymi lub naszymi szalupami motorowymi. Rozentuzjasmowani rodacy obdarowywali uczniów rozmaitymi prezentami, a sami byli uszczęśliwieni kawałkiem chleba upieczonego na polskim statku z polskiej mąki. [...] Ale najbardziej niezapomniana była wizyta u burmistrza miasta Nowy Jork – Johna Walkera. Do jego siedziby w ratuszu wieziono nas przez miasto w asyście motocyklowej miejscowej policji drogowej. [...]

Przy sprzyjających warunkach atmosferycznych szybko przeskoczyliśmy Atlantyk i już 19 sierpnia Gdynia powitała nas z wielkim entuzjazmem po tej pierwszej transatlantycznej podróży.

Ponieważ na naszym kursie było kilku uczniów ze świadectwem dojrzałości, dyrekcja Szkoły postanowiła przerzucić ich na kurs trzeci (ostatni), bez uczęszczania na drugi kurs, który w przeważającej mierze uzupełniał wiedzę tych, którzy nie posiadali świadectwa maturalnego. W ten sposób znaleźliśmy się po pływaniu od razu na trzecim kursie: Stefan Gorazdowski, Stefan Siekierzyński, Marian Umiński, Bernard Wojtas oraz ja.

Każdy kurs miał swego delegata, który był pośrednikiem między uczniami a dyrekcją. Mnie obrano komisarzem żywnościowym Szkoły i moim zadaniem były ewentualne interwencje w dyrekcji w celu ochrony naszych praw. Chodziło o to, że nauka w Szkole była bezpłatna, natomiast uczniowie obowiązani byli ponosić opłaty za wyżywienie. Oczywiście Szkoła chciała gospodarować jak najtaniej, zaś uczniowie chcieli otrzymywać bardziej urozmaicone potrawy. Na tym tle często zdarzały się przejawy niezadowolenia. Doszło w końcu do zatargu, który na znak protestu zakończył się głodówką. Przyjechała specjalna komisja z Ministerstwa (dyrektor Departamentu Feliks Hilchen) i usunęła ze Szkoły 13 uczniów, którzy w jej rozumieniu byli przywódcami zbiorowego protestu. Z trzeciego nawigacyjnego kursu usunięto pięciu uczniów, w tej liczbie znalazłem się i ja – przede wszystkim z tytułu, że byłem komisarzem żywnościowym. Z całą



„Dar Pomorza” w Nowym Jorku, m.in. burmistrz Nowego Jorku Jimmy Walker, komendant Konstanty Maciejewicz

stanowczością jeszcze dziś, po tylu latach, stwierdzam, że wyrządzono nam krzywdę.

Nastąpił bardzo przykry okres zawieszania w próżni. Dopiero po kilku miesiącach rozmaitych negocjacji otrzymałem wiadomość, że jestem przyjęty z powrotem, ale bez prawa zamieszkania w internacie.

Egzamin teoretyczny odbył się w Szkole, praktyczny – na «Darze Pomorza». [...] Była to jesień 1932 roku”¹.

Po odbyciu służby wojskowej w Szkole Podchorążych Rezerwy Łączności w Zegrzu wrócił do Gdyni i z dyplomem oficera pokładowego rozpoczął pracę od stanowiska młodszego marynarza.



Wodowanie m/s „Piłsudski” w stoczni Monfalcone. Fot. zbiory NAC

„Nie żałuję tego” – pisał – „bo nie było pracy marynarskiej, której nie mógłbym wykonać. Choćby malowania za burtą czy też komina lub masztu w pełnym biegu statku. Uplłynęło sporo miesięcy, zanim awansowałem na starszego marynarza, no i wreszcie – na asystenta pokładowego na transatlantyku «Kościuszko», którym w tym czasie dowodził słynny kpt. ż.w. Eustazy Borkowski. To ja jestem owym «asystentem Jasiem», co to udawał, że odczytał nazwę «Providence» na przepływającym w oddali statku, a co tak świetnie opisał Karol Borchardt w rozdziale «Opatrzność» książki «Szaman Morski».

W 1935 r. zostałem wysłany jako asystent pokładowy na budowany w Monfalcone transatlantyk «Piłsudski». Ze względu na moją rangę oficera powierzono mi w drodze do stoczni funkcję zwierzchnika blisko 80 członków załogi ze wszystkich działów. Trasa pociągu prowadziła z Gdyni przez Kraków, Czechosłowację, Wiedeń, do Triestu. Był to czterodniowy przejazd. Nowo wyznaczeni wybrańcy losu, uszczęśliwieni i podochoceni trunkami, stanowili grono niełatwe do opanowania. Na stacjach kolejowych trzeba było ich zapędzać do wagonów. I tak nie wszyscy ze mną dojechali do celu. Kiedy meldowałem nasz przyjazd kapitanowi Mamertowi Stankiewiczowi, padło pytanie: – Znaczy, ilu ludzi opuściło Gdynię, a ilu pan przywiózł? – Niestety, liczba przywiezionych była niższa, co bardzo nie spodobało się kapitanowi, który słowami: – Znaczy, co z pana za oficer! – wyraził swe niezadowolenie.

Musiąłem dokładać starań, aby stopniowo kapitan zapomniał o tym moim złym początku na flagowym statku Polskiej Marynarki Handlowej! [...]

W maju 1936 roku z tej samej stoczni w Monfalcone odbieraliśmy następny transatlantyk. Był to «Batory». Dowództwo na nim przypadło Eustazemu Borkowskiemu. Nowy transatlantyk otrzymał połowę załogi z «Piłsudskiego». W tej liczbie i ja się znalazłem. Nastąpiła uroczystość przekazania statku. Pierwszy oficer Zygmunt Deyczakowski (abs. WN z 1928) uroczystie podniósł banderę, przy dźwiękach hymnu narodowego.

Przewidywałem, że «Szaman» nie będzie starał się dostrzec mych zalet na «Batorym» i pamiętne wydarzenie związane z «Providence» zaciąży na naszej współpracy. Zdecydowałem się zmienić statek².

Po zejściu na urlop nie wrócił na „Batory”, tylko dorywczo zastępował nawigatorów w innych towarzystwach okrętowych. W ten sposób poznał różne statki frachtowe, w tym masowce „Robury”: „W odróżnieniu od statków pasażerskich nie trzeba tam było meldować kapitanowi każdej zmiany kursu. Nabierało się rutyny i poczucia pełnej odpowiedzialności za losy statku”³.

W 1937 r. Michał Leszczyński [abs. WN z 1929], zwany Pigłem, zaproponował mu, by w jego miejsce zaokrętował na szkuner Związku Harcerstwa Polskiego „Zawisza Czarny”. Urząd Morski dla bezpieczeństwa wymagał, aby w składzie załogi był choć jeden nawigator z dyplomem oficera Marynarki Handlowej. Kapitanem żaglowca był pionier wychowania morskiego i żeglarstwa generał Mariusz Zaruski.

„Przeżywałem cały sezon na tym szkunerze, z różnymi załogami harcerskimi, a w jednej podróży mieliśmy nawet komplet oficerów naszej armii, którzy zapoznawali się z pracą na statku żaglowym. [...] Rola, którą tak wybitnie spełniał «Zawisza», była nieoceniona. Rzesze młodych żeglarzy z całej Polski zapoznawał z morzem, hartował, umożliwiał im zobaczenie innych krajów i ich mieszkańców. Wielu z «Zawiszaków» obierało zawód marynarza. Na przykład jeden z współuczestników mego pobytu na «Zawiszy» – Janusz Grodzicki, zdał egzamin eksternistyczny w Szkole Morskiej i podczas wojny pływał w Żegludze Polskiej jako oficer

nawigacyjny. [...] Ówczesny chłopiec mesowy Stanisław Konieczny [abs. WN z 1942] pływał już po wojnie jako starszy oficer na Pacyfiku. [...]

Po zejściu z «Zawiszy» pływałem nadal jako zastępczy oficer w Żegludze Polskiej, aż otrzymałem posadę II oficera na motorowcu «Rozewie», budowanym w Åbo w Finlandii. Odbieraliśmy ten statek w początkach 1938 r.: kapitan Stanisław Lehr [abs. WN z 1927], I oficer Mieczysław Nagel [abs. WN z 1934], starszy mechanik Wiktor Zwaliński [abs. WM z 1930], II mechanik Bolesław Brzgałski [abs. WM z 1933], III mechanik Jan Nowak [abs. WM z 1935].

W lutym 1938 r. rozstałem się ze stanem kawalerskim¹⁴.

W lipcu 1939 r. został powołany do odbycia służby wojskowej w Kompanii Łączności w Grudziądzu, w stopniu podporucznika rezerwy. Kilkanaście dni przed wybuchem wojny nadeszło pilne wezwanie do Gdyni – w celu wzięcia udziału w ewakuacji statków.

W opustoszałym porcie inspektor Żeglugi Polskiej Aleksander Jezierski skierował Jana Starzyckiego na „Poznań”, który kończył załadunek węgla do Szwecji.

„Mustrowałem rzekomo tylko na jeden rejs. Pod dowództwem kapitana Zygmunta Deyczakowskiego opuściliśmy Gdynię na tydzień przed wybuchem wojny. Po wyładowaniu węgla w Szwecji statek skierował się do portu Luleå, skąd mieliśmy zabrać ładunek rudy do Polski. Pierwszego września nadeszła hiobowa wiadomość, że nasz kraj został napadnięty: wybuchła wojna.

W Luleå znalazło się sporo statków niemieckich. Obecność «Poznania» niepokoiła niemieckich kapitanów i ich konsulatu. Wymogli więc na władzach szwedzkich, by nasz statek opuścił port. Pewnego dnia przybyła grupa szwedzkich marynarzy. Mając Szwedów w maszynie i na mostku, opuściliśmy Luleå i pod eskortą niszczyciela „Munin” przybyliśmy bez przeszkód do Gävle, odległego o kilka godzin od Sztokholmu.

Postój w Gävle zaczął się przedłużać. Słuchając złych wieści wojennych, przeżywaliśmy udrękę niepokoju o nasz kraj i los najbliższych. Kapitan Deyczakowski stanął przed trudnym zadaniem. Chodziło nie tylko o to, aby nie pozwolić na unieruchomienie statku, lecz i o utrzymanie w gotowości



„Zawisza Czarna”



S/s „Poznań”

oficerów i marynarzy, którzy rwali się do czynnej walki z wrogiem. Dzięki świetnej postawie kapitana z pokładu «Poznania» nie zszedł żaden oficer.

Konsulat niemiecki w Gävle nie próżnował. Wszelkimi siłami starał się udaremnić wymknięcie się statku z Bałtyku na Morze Północne. [...] Szwedzi obawiali się, że wyprowadzając statek polski, znajdą się pod zarzutem kradzieży mienia niemieckiego, skoro własność państwa polskiego stała się w ich pojęciu własnością niemiecką.

Nastała dziejowa chwila dla starego trampla, jakim był «Poznań». Kapitan Deyczakowski stanął przed poważnym egzaminem: tylko polska załoga o własnych siłach mogła wyprowadzić statek z Bałtyku! Przystąpiliśmy do tego bodajże 23 października 1939 r. Pod osłoną fiordów, trzymając się uważnie brzegu, zaczęliśmy się skradać na południe. Południowy brzeg szwedzki jest jednak zupełnie otwarty, zaś przy wejściu do Sundu stały okręty niemieckie, które kontrolowały ruch statków. Dla zmylenia ich czujności podnieśliśmy flagę norweską, zmieniawszy też nazwę statku i portu macierzystego. Nastąpiły chwile wielkiego napięcia: aby tylko



S/s „Chorzów”

prześliznąć się i nie wpaść w ręce wroga! Fortuna się uśmiechnęła – parę dni później znaleźliśmy się w Göteborgu.

Jak się okazało, «Poznań» był ostatnim statkiem Polskiej Marynarki Handlowej, jaki wydostał się z Bałtyku. 16 listopada przyprowadziliśmy naszego trampa do Newcastle, przywożąc ponadto ładunek kopalniaków z Göteborga. W Anglii nie dano nam próżnować. Do chwili upadku Francji «Poznań» woził ładunki masowe, jak zboże i węgiel, przeważnie między Wielką Brytanią a portami francuskimi.

Po raz drugi «Poznań» znalazł się w tragicznej sytuacji, gdy armia niemiecka przezwalała front pod Sedanem i szybko posuwała się w głąb Francji. Statek w tym czasie ładował zboże w Rouen, na Sekwanie. Rzeka została zaminowana przez Niemców. Zachodziła obawa, że trzeba będzie «Poznań» zostawić i, aby nie dostać się do niewoli, udać się na południe, gdzie była jeszcze szansa złapania statku ewakuacyjnego do Anglii. Kapitan Lehr przedstawił nam tę groźną sytuację. Ustalono, że rozdana zostanie żywność na drogę, po czym każdy z nas na własną rękę będzie szukać możliwości ucieczki



i ratunku. Na szczęście trałowce angielskie oczyściły rzekę w ostatniej chwili, gdy już słyhać było kanonadę artylerii. Wymknęliśmy się. [...]

Jesienią 1940 r. zostałem przeniesiony na parowiec „Chorzów” w charakterze I oficera, zmieniając Witolda Sawicz-Korsaka [abs. WN z 1931]. Kapitanował na statku Zygmunt Góra [abs. WN z 1930], II oficerem był Leon Arens [abs. WN z 1938], starszym mechanikiem Zygmunt Barański, II mechanikiem Tadeusz Nejman [abs. WN z 1939]. Statek nie miał radiostacji. «Chorzów» warto zapamiętać jako ostatni statek Polskiej Marynarki Handlowej, na którym marynarze, wspinając się na maszty, zakładali na noc naftowe światła pozycyjne – i to nie po drabinie przy maszcie, ale po wantach, tak jak na żaglowcu. Naftowe oświetlenie było wszędzie, bo statek nie miał dynama. Nie miał również centralnego ogrzewania ani łazienki. «Kąpiel» można było brać przy skraplaczu w maszynie, sposobem znanym tylko starym żeglarzom, tzn.: wiaderko plus «szwajstuch». [...]

Po ponadrocznym pobycie na «Chorzowie» wróciłem do pływania w coastingu angielskim. Tu pracowało sporo naszych statków, przede wszystkim trampy. Woziły węgiel, zaopatrując elektrownie londyńskie. [...]

W okresie letnim 1943 r. zostałem skierowany na parowiec «Wisła», który niemal od początku wojny odbywał niebezpieczne podróże na trasie Anglia – USA, przeważnie między Manchesterem a Nowym Jorkiem. Zaokrętowałem się właśnie w Manchesterze, zmieniając starszego oficera Mieczysława Nagla [abs. WN z 1934]. Zostałem na statku szereg znajomych osób, z którymi ongiś pływałem. Z kapitanem Kazimierzem Lipskim [abs. WN z 1925] byłem na parowcu „Wilno”; ze starszym mechanikiem Feliksem Dańcem [abs. WM z 1933] przeżywałem ponure i wesołe dni na statku „Chorzów” (poza tym wstąpiliśmy do Szkoły Morskiej w tym samym 1930 roku); z telegrafistą Tadeuszem Kłakiem byliśmy razem na transatlantyku „Kościszko” oraz na „Batorym”. Drugim oficerem był w tym czasie na „Wiśle” Jan Sznage [abs. WN z 1935], a trzecim – Stanisław Gutt [abs. WN z 1940], późniejszy długoletni sekretarz naszego Związku w Nowym Jorku”⁵.



W czasie rejsu z Halifaxu do Anglii „byliśmy chronieni nie tylko przez okręty naszej eskorty, ale i przez samoloty Coastal Command. Po przyjeździe do Manchesteru wizyta na naszym statku złożyło dowództwo Eskadry Kościuszkowskiej nr 303 ze swym squadron-leaderem Brzeskim. Obdarzyli oni «Wisłę» Odznaką Kościuszkowską (ryngraf z rogatywką krakowską i dwiema skrzyżowanymi kosami), wykonaną z części samolotu niemieckiego, jaki został przez nich strącony. Był to dowód uznania za stałe przywożenie dla eskadry darów Polonii amerykańskiej”⁶.

„Nadszedł rok 1945. Wojna weszła w ostatnie stadium. Polska powstawała w innych granicach niż w 1939 r. Traciliśmy więcej niż zyskaliśmy. Umęczony nasz kraj starał się leczyć rany, nie wszystko jednak było do naprawienia. Nasz resort Marynarki Handlowej przekazał statki polskim władzom ludowym. Nieliczne prywatne statki handlowe pozostały na Zachodzie. Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej polecił swym członkom nieuznawanie nowo utworzonego tymczasowego rządu ludowego i opuszczenie statków, jednak nie potępiał tych, którzy powracali do kraju. Oficerowie, w zależności od tego, gdzie znajdowały się ich rodziny, indywidualnie podeszli do tego trudnego problemu i część powróciła do kraju. Duża ilość wyemigrowała do Stanów Zjednoczonych, reszta rozsiała się po całym globie: Południowa Afryka, Australia, Nowa Zelandia, a nawet ktoś z naszych osiedlił się na Filipinach i na Hawajach. [...]”

W parę miesięcy po opuszczeniu statku «Hel» otrzymałem ofertę objęcia stanowiska I oficera na parowcu «Kmicic», należącego do armatora Alfreda Faltera (Towarzystwo Okrętowe „Polskarob”). Oprócz «Kmicica» armatorowi temu pozostał jeszcze jeden sta-

tek – «Kordecki». Oba te statki, jako własność prywatna, pozostały na zachodzie, w czarterze WM Cory and Son. Operowały między Anglią a Morzem Śródziemnym. Obaj kapitanowie – Mieczysław Król [abs. WN z 1928] i Adam Gostomski [abs. WN z 1930] – powrócili do Polski. Ja objąłem «Kordeckiego» w maju 1946 r., zaś «Kmicica» – kapitan Bohdan Gawęcki [abs. WN z 1924]. Rejsy nie były łatwe. Oba statki miały małą prędkość, budowane były dla żeglugi po Bałtyku, gdzie w morzu przebywały po kilkanaście godzin; teraz były kierowane na Bliski Wschód, z takimi portami docelowymi jak Aleksandria, Tel-Aviv, Istambuł, Cypr i Malta. Żeby nie ponosić dodatkowych kosztów bunkrowania, statek zabierał bunkier także do ładowni i na pokład. W morzu załoga przebunkrowywała węgiel do kotłowni. Za te prace otrzymywała dodatkowe wynagrodzenie.

A. Falter cieszył się opinią dobrego armatora. Na Gwiazdkę dawał trzynastą pensję miesięczną tym, którzy przepracowali jeden rok na statku. Oprócz tego oficerowie otrzymywali premię za przewiezione ładunki. Dlatego zespół był zgrany i bardzo lojalny wobec armatora i kapitana.

W połowie 1948 r. A. Falter sprzedał swe statki. Za otrzymane odszkodowanie wojenne, związane ze stratą «Zagłoby» i «Częstochowy», wybudował w Anglii motorowiec o nazwie „Alfa”. Kapitan Adam Fiedorowicz [abs. WN z 1923] zabrał go na coasting do Stanów Zjednoczonych. Później i ten statek został sprzedany. Straciliśmy dobrego armatora. Niestety, był to przemysłowiec i finansista. Nie miał morskiej iskry.

Pozostał nam tylko jeden armator na obczyźnie, w osobie Wincentego Bartosiaka [abs. WN z 1922] z byłym «Chorzowem» jako «Stella Maris». Nawiązałem z nim kontakt i zaoferowałem mu dowództwo, które przyjąłem, zmieniając kapitana Ludwika Smolskiego [abs. WN z 1940] – jedyny uratowany Polak z parowca «Wigry». Operowaliśmy między Anglią, Danią i Bałtykiem do czasu, gdy statek został skierowany do Argentyny, gdzie miał pozostać na stałe. Przed odjazdem zdałem go kapitanowi Bolesławowi Szołkowskiemu. W ten sposób zamknąłem cykl pływania u polskich armatorów: Gdynia-Ameryka, Żegluga Polska, A. Falter, W. Bartosiak. Zaczął się cykl pracy u obcych”⁷.



Zdjęcie wykonane w 1993 roku

Tak o nim napisał kolega Bolesław Pogorzelski (abs. WN z 1940): „Jako marynarz był bardzo ambitny. Posiadał polski dyplom kapitana żeglugi wielkiej, na który zasłużył fachową pracą w marynarce handlowej przed wojną i podczas wojny. Pomimo że nie był już młodym człowiekiem, postanowił podjąć studia dla uzyskania angielskiego dyplomu Master Mariner Foreign Going. Nie było to łatwym do przeprowadzenia ze względu na jego wiek, ale zaciął się i zdał na ten dyplom, który umożliwił mu dalsze pływanie na nowoczesnych statkach jako kapitan.

Pływał długo po przejściu wieku emerytalnego, we flocie handlowej Izraela. [...].

[...] żywo interesował się losem naszego Związku, jedyne w swej formie poza Polską. Piastował w nim prominentne funkcje, między innymi był jednym z powierników Funduszu Marynarki Handlowej w Londynie. Zrezygnował z tego trzy lata przed śmiercią ze względu na pogarszające się zdrowie. Odawał się bez reszty naszym sprawom.

Był inicjatorem zebrania jak największej ilości życiorysów naszych kolegów, aby po-

wstała książka. Zadanie to zostało dokonane nie bez problemów, bo wszystko trzeba było organizować na dystans. Pomimo tego, za jego inicjatywą tom książki pt. «Ku chwale bandery» został wydany w Polsce⁸.

Jan Starzycki 18 marca 1997 r. „po długich cierpieniach wymustrował z Ziemi do Nieba”⁹, a 28 czerwca 1997 r. urna z jego prochami złożona została w murach marynarskiego kościoła w Gdyni przy ulicy Portowej. „Jesteśmy pewni, że kpt. Jan Starzycki i marynarze Jego generacji nie będą skazani na zapomnienie”¹⁰ – napisał we wspomnieniu Bolesław Pogorzelski.

Dołączył do swej żony Haliny Michaliny Starzyckiej, zmarłej w Londynie 20 stycznia 1988 r., która chciała być pochowana w Polsce: w gdyńskim kościele oo. redemptorystów 12 października 1988 r. została odprawiona msza św. żałobna, a po mszy nastąpiło uroczyste przeniesienie urny z prochami i złożenie jej w krypcie podziemi kościoła, w niszy wykutej w ścianie. Urnę osobiście umieścił ks. Józef Krok.

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; londyńskie „Okólniki”.

1 Jan Starzycki, *Od marynarza do kapitana*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 336.
2 Ibidem, s. 338.
3 Ibidem.
4 Ibidem, 338-340.
5 Ibidem, s. 341-346.

6 Ibidem, s. 348-349.
7 Ibidem, s. 349-351.
8 *Z żałobnej karty*, „Okólnik” 1997, nr 173, s. 36-37.
9 Ibidem, s. 35.
10 Ibidem, s. 37.