

Józef Ładyński

1912-1984

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1935 r., uczestnik wojennych konwojów na „Roburach” i „Kromaniu”, po wojnie pracował w RPA przy naprawie statków.

Urodził się 18 września 1912 r. w Warszawie. Dyplom mechanika II klasy otrzymał w czerwcu 1939 r.

W latach 1940-1941 był najpierw II mechanikiem na „Zagłobie”, następnie na „Kordeckim” i II mechanikiem na s/s „Częstochowa” (eks-„Robur IV”). Statek zbudowany do żeglugi po Bałtyku, został wysłany 12 września 1940 r. w konwoju 13 statków do Kanady i dzielnie te trudy zniósł. Podczas kolejnej podróży z Londynu do Reykjavíku z ładunkiem cementu „Częstochowa” została 20 sierpnia 1941 r. trafiona dwiema torpedami niemieckiego ścigacza torpedowego „S48” podczas nocnego napadu na konwój i zatonała na zachód od Cromer. Statek złamał się za mostkiem przy trzeciej ładowni. Fala, spowodowana wybuchem, zmyła wszystkich z mostku. III oficera Bogdana Senyca nie odnaleziono – zginął, ledwie ukończywszy w 1940 r. Szkołę Morską w Southampton¹.

„Po zatopieniu s/s «Częstochowa» 20 sierpnia 1941 r. ofiarowano mi pozycję II mechanika na s/s «Zagłoba». Pływałem na tym statku już przed wojną i w czasie wojny zrobiłem jedną podróż do Nowego Jorku. Statek przy małej nawet fali kiwał się w zaskarżający sposób, nie pozwalając odpocząć po wachcie. Maszynownia była ciasna i gorąca. Uważałem, że s/s «Zagłoba» mi nie odpowiada i odmówiłem pójścia na ten statek, co mi zresztą wyszło na dobre, bo chociaż straciłem posadę, s/s «Zagłoba» z tej podróży już nie powrócił. Zginął wraz z całą załogą.

Dnia 6 listopada 1941 roku zamustrowałem na s/s «Kromań» jako II mechanik. Nowa kompania, nowi koledzy.

W salonie wieczorem odbywały się seanse spirytualistyczne i wywoływano duchy. Atmosfera ku temu była sprzyjająca, gdyż na parę tygodni przedtem statek fumigowano i za przepierzeniami w salonie rozkładały się ofiary tego zabiegu. Zapewniono mnie jednak, że do tego można się przyzwycząić. Zdecydowałem, że jednak w seansach nie będę brał udziału.

W maszynowni natomiast, gdzie fumigacja nie zaszkodziła szczurom wcale, panowała wzajemna tolerancja. Kiedy schodziłem po schodkach do maszyny, akurat szczur szedł do góry. Bynajmniej się nie spłoszył, przeszedł lekkim krokiem po moim bucie i podążył dalej.

Inteligentne te gryzonie patrzyły z zaciekawieniem, siedząc w przyzwoitej odległości, kiedy starałem się przepchać zablokowaną rurę ssącą, aby wypompować maszynową zenzę, jak by wiedziały, że sukces tej operacji zapewni im suche domostwo.

Rozpoczął się pierwszy rejs, opuściliśmy Londyn wczesnym rankiem, płynąc do Islandii. Rozpocząłem moją pierwszą nocną wachtę. W maszynowni półmrok, żarówki pomalowane na czarno z małym krążkiem pod spodem wolnym od farby dawały mało światła.

Oprócz regularnego odgłosu maszyny słychać było tylko przytłumione piski szczurów, przelewanie wody w zenzach, poświasty wiatru i odgłos fal wlewających się na pokład. Ano jeszcze jedna samotna wachta nocna. Gdy zaczęła zbliżać się godzina druga, wspomnienia podobnej wachty kilka miesięcy temu, kiedy s/s „Częstochowa” została storpedowana, wkrótce przed drugą nad ranem zaczęły mi stawać przed oczami. Nie, nie wolno o tym myśleć – praca jest najlepszym lekarstwem.

Sytuowane na lewej burcie były zapasowe tanki oliwne – postanowiłem sprawdzić, czy morska woda nie dostała się do środka przez metalowe korki na pokładzie. Przeszedłem na lewą burtę, gdzie było jeszcze ciemniej, i wspiąłem się do góry po stalowej drabince. Już miałem sięgnąć ręką do małych kraników, gdy nagle poczułem, że coś chwyciło moją czapkę i podnosi ją do góry, a przecież w maszynowni byłem sam.

Krew zamarła mi w żyłach, kurczowo zacisnąłem ręce na poręczach drabinki, huk maszyny nagle się uciszył. Minęła bardzo długa chwila. Odgłos parowej maszyny stawał się



coraz głośniejszy. Powoli centymetr za centymetrem (dla tych, co mieszkają w UK, cal za cal) zacząłem podnosić głowę. Nade mną, śmiejąc się od ucha do ucha, siedziała na rurach mała z moją czapką w ręku. Jak się okazało, była to uboga krewna mały żyjącej w luksusie w pomieszczeniach kapitańskich. Zdegustowany, zszedłem z drabinki².

Od grudnia 1941 r. do lutego 1942 r. był na „Kromaniu”, od maja 1943 r. ponownie na „Kordeckim” – od maja 1945 r. jako I mechanik.

Po wojnie wyjechał do RPA.

W 1953 r. pisał: „Niedawno rozmawiałem z Bolkiem Brazgalskim [abs. WM z 1933], który jest prezesem Związku Osadników Polskich w Cape Town już drugi rok z rządu. Bezrobocia wśród kolonii polskiej nie ma, nawet ci, którzy nie mają fachu, pozostają na tych czy innych posadach. Jeżeli chodzi o naszych kolegów, to Bendsdorf [abs. WN z 1934], Wesołowski i Świechowski pracują

w City Council (magistrat). Brazgalski prowadzi własną firmę, a Chojnacki jest komiwojażerem. Z punktu materialnego emigrantom tutaj raczej się udało i niektórzy nawet się dorobili.

W przyszłym roku będą wybory do Parlamentu i jeżeli United Party wygra, South Africa będzie znowu otwartym krajem dla emigrantów.

U nas teraz lato w pełni i jest trochę gorąco, co nie jest zbyt przyjemne, bo pracując przy naprawie statków, muszę się czasem napocić. Ostatnio na Nowy Rok miałem cztery dni urlopu i oczywiście byłem na polskim balu sylwestrowym. Panowie w smokingach, panie w sukniach wieczorowych, o godzinie dwunastej «kochajmy się» jak za najlepszych czasów, gdy byliśmy wolni i niepodlegli. Marynarka Handlowa zjawiała się niemal w komplecie za wyjątkiem Bendsdorfa, który jest ojcem bliźniaków³.

Zmarł w Cape Town 8 sierpnia 1984 roku⁴.



Na „Kromaniu” Tadeusz Sulatycki (abs. WN z 1940) i „żyjąca w luksusie” mała kpt. Tadeusza Dybka (abs. WN z 1930)

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; Eugeniusz Wasilewski, *Powrotne szlaki*, Poznań 1968; londyńskie „Okólniki”.

1 Eugeniusz Wasilewski, *Powrotne szlaki*, Poznań 1968, s. 305.

2 „Okólnik” 1983, nr 148, s. 19-20.

3 „Okólnik” 1953, nr 63, s. 16.

4 „Okólnik” 1984, nr 150, s. 29.