

Jarosław Jan Maria Bieszk

1923-2004



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatniej przedwojennej podróży żaglowca, uczestnik wojennych konwojów, od 1954 r. w Kanadzie.

Urodził się 9 maja 1923 r. w Chojnicach. Na pokładzie „Daru Pomorza”, wychodzącego w ostatni przedwojenny rejs ćwiczebny 18 sierpnia 1939 r., zaokrętowano członków stałej załogi, wszystkich niemal uczniów i kandydatów Wydziału Nawigacyjnego oraz jungów. Komendantem był kpt. ż.w. Konstanty Kowalski, I oficerem kpt. ż.w. Karol Olgierd Borchardt. W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. komendant „Daru Pomorza” otrzymał radiową drogą nakaz, by zawinąć do najbliższego neutralnego portu i tam czekać na sygnał. Biała Fregata stanęła na redzie Oxelösundu, a 1 września radio podało wiadomość o napadzie Niemiec na Polskę.

Uczniowie na statkach PMH zostali przewiezieni do Wielkiej Brytanii – od grudnia 1939 r. Jarosław Bieszk był starszym chłopcem pokładowym na s/s „Puck”.

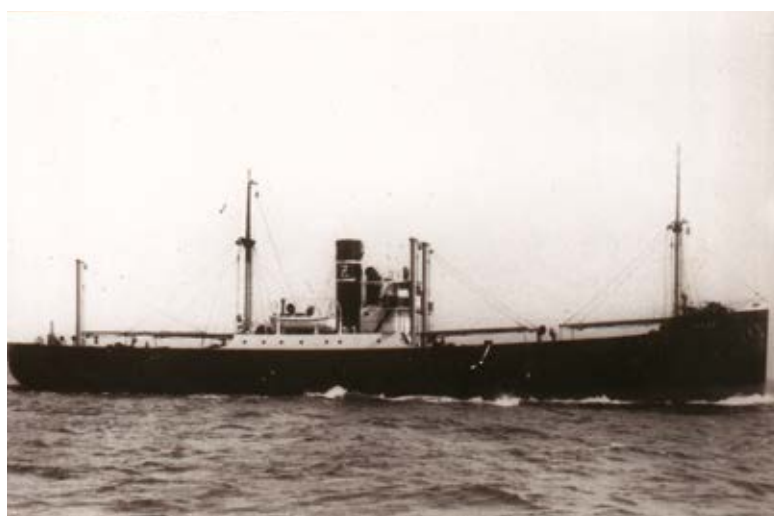
Wspominał: „Pierwsze zapoznanie z s/s «Puck» odbyło się podczas wojny w Nantes, gdzie zaraz po zamustrowaniu zaczęło się pijaństwo [...]. Było to w listopadzie 1939 r. i jakkolwiek dalsze wypadki wojenne potoczyły się szybko, nam szczęście dopisywało. Mijaliśmy wiele wraków, spotykając od czasu do czasu jakąś pływającą minę, jednak przygody wojenne nas omijały. Do-

piero owe pamiętne dwa rejsy kanadyjskie zetknęły nas bezpośrednio z działaniami wojennymi. Obydwa nie obeszły się bez wypadku i choć każdy zupełnie innego rodzaju, oba były równie niebezpieczne.

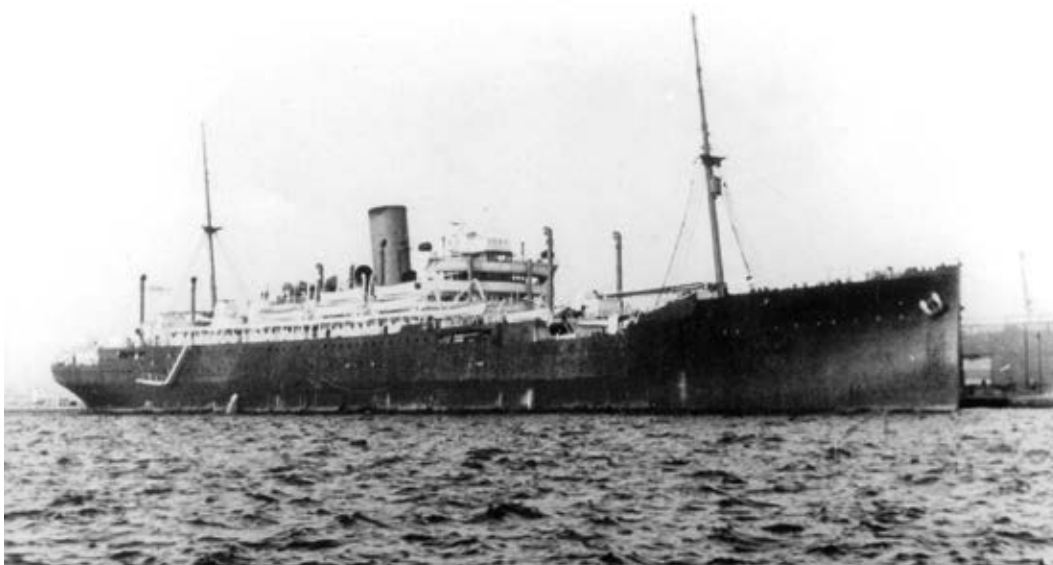
Znacznie później dowiedzieliśmy się, że byliśmy świadkami historycznego wydarzenia na morzu.

W pierwszym rejsie, zaraz po wyjeździe, natknęliśmy się na sztorm i przez dni kilka pusty statek, mający tylko węgiel na drogę powrotną w III ładowni, walił płaskim dnem o fale tak, że myśleliśmy, że się rozleci, a śpiących na rufie podrzucało o stopę w górę przy każdym uderzeniu. W końcu jednak dotarliśmy do przeciwnej strony Atlantyku.

Droga powrotna zaczęła się wspinać pogodą. Konwój składał się z przeszło 40 statków pod eskortą krążownika pomocniczego «Jervis Bay». Wszystko szło pomyślnie aż do 5.11.1940 r. Stojąc na sterze, około godz. 5.30 zauważyłem z dziobu «Jervis Bay» koło prawej burty dwa wypryski. Wyjrzałem z lewej burty i daleko na horyzoncie zobaczyłem dwie wieżyczki raidera, jednak wcale groźnie to nie wyglądało. Masa sygnałów poleciała w górę; «Jervis Bay» zmie-



S/s „Puck”



„Jervis Bay”

nił kurs w lewo, w stronę raidera, reszta statków rozsypała się we wszystkich kierunkach w prawo. Zaraz też poszedł sygnał do maszyny po maksymalne obroty, turbina zaczęła wyć głośniej i statek lekko się trząść. Teraz już wszystko działo się za rufą i ze steru niewiele można było zobaczyć. Od czasu do czasu dochodziły mnie wieści, że «Jervis Bay» tropiony, że zaczyna się palić, że inne statki zostały trafione. Zbliżał się wieczór i zaczęło się ściemniać. Niektóre szybsze statki nas mijały, a duży motorowy tankowiec, już prawie w ciemności, minął nas przy samej burcie.

Gdy zszedłem ze steru, daleko za rufą widziałem jeszcze wytryski dymu i płomienie palących się statków. Trzymając raidera stale za rufą, zrobiliśmy wielkie koło i wróciliśmy na miejsce, w którym zaczął się atak, powoli jednak zaczęliśmy się oddalać od miejsca walki i w końcu wszystko zniknęło w ciemnościach nocy. Nadal jednak nie czuliśmy się zbyt pewnie i większość prześpała tę noc w ubraniu, a nawet niektórzy w pasach ratunkowych. Byliśmy teraz sami i tylko hałas turbiny wskazywał, że idziemy szybko.

Następnego dnia wiatr zaczynał się podnosić i pod wieczór mieliśmy już dobry atlantycki sztorm. W drugi dzień po ataku ukazał się statek przed dziobem. Zaczęliśmy się szybko zbliżać do niego i zobaczyli-

śmy rufę tankowca, idącego zapewne w tym co my kierunku. Wnet jednak okazało się, że tankowiec ten nie ma ani mostka, ani dziobu i dryfuje z wiatrem. Z bliska zobaczyliśmy przykry widok: śruba wysoko w powietrzu, jedna szalupa do połowy spuszczone, drugiej brak i tylko bloki huśtają się w powietrzu. Rozpoznałem ten sam tankowiec, który nas wyprzedził krótko po ataku. Z wszelkimi linami w pogotowiu objechaliśmy wrak dookoła, możliwie najbliżej, nie zauważyliśmy jednak żadnego znaku życia. Pozycja została odnotowana na mapie, a my ruszyliśmy dalej swoją drogą”¹.

Kolejny rejs do Kanady także odbywał się w sztormowych warunkach, a przez pierwszych kilka nocy liczba statków w konwoju, atakowanym przez U-booty, zmniejszała się co noc o jeden czy dwa. Do celu dotarli jednak szczęśliwie.

Wracając z Halifaxu, dwa dni po jego opuszczeniu, z powodu mgły nie tylko zgubili konwój, ale okazało się, że zostało niewiele węgla.

„Zapadła decyzja, by jechać wprost, najkrótszą drogą, bez względu na wyznaczoną trasę i możliwą obecność łodzi podwodnych. Skróciło to naszą drogę, jednak log wykazywał 3 lub 4 węzły, co nie polepszało naszej sytuacji. Kapitan zdecydował stanąć na dryfkotwie, nad której wykonaniem wolne wachty pracowały całe rano. Powstała

wspaniała dryfkotwa, zbudowana z nowych luków i obciążona zwojami starych stalówek.

Gdy wszystko było gotowe, z mostku poszedł sygnał «stop» do maszyny, a na rufę rozkaz wyrzucenia dryfkotwy. W kilka jednak chwil zobaczyliśmy tylko drzazgi za rufą, gdyż wskutek pędu statku śruba dalej pracowała i miała dość siły, by rozbić dryfkotwę. Znowu poszedł sygnał: «mała naprzód», ale maszyna była unieruchomiona. Zwoje stalówek dostały się w śrubę i nie można było ruszyć maszyną ani naprzód, ani też wstecz. Sytuacja rzeczywiście przedstawiała się niewesoło. [...]

Wkrótce zaczęła się budowa nowej dryfkotwy, a statek, będąc bokiem zwrócony do fali, gwałtownie się kołysał. Część załogi poszła pod pokład rąbać zapasowe luki, drzewo z ładunku i to wszystko, co nadawało się do palenia. Dynamo i ogrzewanie zostały odstawione, a lampy naftowe poszły w ruch.

Pracując pod pokładem, posłyszeliśmy nagle obroty śruby i od razu wszyscy odechnęli. Podobno II mechanik zszedł do maszyny, otworzył «całą naprzód» i tylko oczy zamknął w oczekiwaniu. Po krótkim wahaniu maszyna zaczęła pracować. Wkrótce i druga dryfkotwa była gotowa. Maszyna została zatrzymana. Po sprawdzeniu, że śruba się nie obraca, wyrzuciliśmy drugą dryfko-

twę za burtę. Na pokładzie pozostała tylko wachta, a reszta udała się na dobrze zasłużony spoczynek.

Następnego dnia wiatr osłabł i zaczęły się przygotowania do jazdy. Dryfkotwa została odcięta razem z liną dla zaoszczędzenia pary, telegraf zadzwonił i statek ruszył ku Irlandii. Jedynie bosmana mocno serce bolało z powodu straty nowiutkiej manili. Następnego dnia, gdy zbudowano mnie na wachcie, jechaliśmy już wzdłuż brzegu i około południa zacumowaliśmy w Londonderry. Palacze twierdzili, że dojechalismy na ostatniej łopacie węgla, po zabunkrowaniu ruszyliśmy w drogę do Anglii.

Był to ostatni rejs «Pucka» przez Atlantyck. Może i dobrze, bo podróże atlantyckie jakoś mu nie służyły².

Potem – do czerwca 1942 r. – był starszym marynarzem, do czasu, gdy został wezwany do kontynuowania nauki w Szkole Morskiej w Southampton. Po jej ukończeniu był od grudnia 1942 r. do lutego 1944 r. asystentem pokładowym na s/s „Pułaski”. Jego ostatnim wojennym statkiem był m/s „Stalowa Wola”, z którego zmustrował 29 czerwca 1945 r.

Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii, a w połowie 1954 r. wyemigrował do Kanady wraz z żoną³. Miał troje dzieci: Evę, Lucy i Leona. Zmarł 15 września 2004 r.



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; londyńskie „Okólniki”.

1 Jarosław Bieszk, *Z podróży „Pucka”*, „Okólnik” 1953, nr 64, s. 7.

2 Ibidem, s. 8.

3 Za: „Okólnik” 1954, nr 72, s. 14.