

Stanisław Artur Bendorff

1911-2000

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1934 r., oficer pokładowy w Polskiej Marynarce Handlowej, członek ministerialnej komisji egzaminacyjnej i Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomów oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, prawnik, kapitan żeglugi wielkiej.



Urodził się 26 września 1911 r. w Putyłowie (Storonetz Putilla) na Bukowinie – należącej wówczas do Austro-Węgier, a po pierwszej wojnie światowej do Rumunii. W 1920 r. z rodzicami Ludwikiem i Heleną z Madeyskich wyjechał do Bydgoszczy.

W 1925 r., razem z Bronisławem Abramowskim (abs. WN z 1933), został członkiem 1. kompanii kadetów nowo formującego się Korpusu nr 3 w Rawiczu. „Od tego dnia naszym ojcem i matką stali się: Kuhl, kapitan,

dowódca kompanii i starszy sierżant Rusin, szef kompanii. Dostaliśmy tam niezgorszy wycisk, który widocznie nam nie zaszkodził. O ile pamiętam, z Bronkiem rozstaliśmy się po trzech latach, gdy na urlopie powinęła mu się noga i przeniósł się do Szkoły Morskiej. Ja doszedłem do podchorążówki, ale nie wytrzymałem nerwowo i dlatego wyłączałem w Szkole później”¹.

W 1931 r. zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. „Nasza kandydatka to był cudowny okres, którego nie da się zapomnieć”² – pisał po latach do kolegów. – „Była to druga podróż szkolna «Daru Pomorza». Pierwszy raz wyjrzelśmy na świat. Pierwszym portem był Santa Cruz na Teneryfie, potem Cap Verde, Pernambuco i dwumiesięczny postój na Martynice. Mieliśmy na pokładzie dwóch przyszłych komendantów «Daru Pomorza». Byli nimi: drugi oficer Kot Kowalski [abs. WN z 1927] i kandydat «Goryl» Kazio Jurkiewicz [abs. WN z 1934]. «Waju» Leszczyński otrzymał awans na bosmana. Lekarz okrętowy, którego skóra nie znosiła słońca, był ginekologiem i, o zgrozo, po raz pierwszy statek szkolny miał na pokładzie księdza kapelana. Nie zapowiadało to nic dobrego. Macaj gonił go z pokładu bez względu na to, czy była cisza, czy burza. Miał więcej zaufania do Neptuna, któremu w razie potrzeby składał ofiarę w formie starych butów. Mieliśmy za współkandydata utalentowanego pianistę Deloffa, który wkrótce po zaczęciu się rejsu zrozumiał, że pomylił się w wyborze zawodu. Przestał chodzić na wachty i uprzyjemniał nam życie grą na pianinie [pis. oryg.]”³.

„Często myślę o naszych złotych bezgrzesznych latach na «Darze». Rocznik 1934 (maturalny). [...] Instruktorami byli Dybek [abs. WN z 1930], który z szabłą w ręku «Kromań» prowadził przez wszelkie ataki na wschodnim wybrzeżu Anglii oraz Józek Dąbkowski [abs. WN z 1933], który po utopieniu «Chrobrego» wciągnięty został do pracy związkowej.





Najnowszy nabytek GAL-u m/s „Chrobry” przed wyjściem w rejs do Brazylii; na zdjęciu kierownik Wydziału Transportu i Administracji Morskiej Bogusław Żórawski z uczniami (stoi pośrodku w mundurze obok cywila). Zdjęcie z albumu B. Żórawskiego.

Sądę, że nikt z nas, którzy jeszcze pozostali przy życiu, nie zapomina tych nocy w pasatach na Atlantyku, gdy cały wolny czas spędzaliśmy na piosenkach o Macaju, o Waju i o tych, co szkołę skończyli, dyplomy dostali i zmuszeni byli iść w świat szukać pracy. Nie bardzo wiem, jak Macaj spał przy tych wrzaskach. Czasem znów całe wachty spędzaliśmy, słuchając nigdy nie kończących się opowiadań Dybka o tym, jak dawali w Gdańsku wycisk hitlerowskim policjantom, którym musieli «na stoczni pikelhauby zdejmować». I to tak wszystko przeszło i tylko chandra człowieka ogarnia, gdy wspomina te czasy. Z mojego kursu to chyba został jeszcze Bolek Szólkowski [abs. WN z 1934] i kolega, który w 1936 r. przejął na «Batorym» moje wspaniałe stanowisko młodszego marynarza, a którego nazwiska nie mogę sobie w tej chwili przypomnieć. Zbyszek Piskozub [abs. WM z 1934] też z tego samego, tylko że on był mechanikiem. Tak ładnie opisywał naszą kandydatkę i ostatnio jakoś zamilkł¹⁴.

Państwową Szkołę Morską w Gdyni w ukończył w 1934 r., a następnie odbył służbę wojskową w podchorążówce saperów w Modlinie.

W roku 1936 został zaangażowany jako marynarz na m/s „Batory”. Był kryzys, widoki na awans minimalne, więc po kilku miesiącach wyokrętował i rozpoczął studia na Wydziale Prawa Uniwersytetu Jagiellońskiego. W czasie wakacji w lipcu 1939 r. przyjechał do Gdyni i został zaokrętowany jako V oficer na najnowszy nabytek GAL-u m/s „Chrobry” (poświęcenie nowego motorowca pasażerskiego odbyło się pod koniec lipca 1939 r.). Statkiem w podróż szkoleniową do Ameryki Południowej popłynął też pierwszy rocznik Wydziału Transportu i Administracji Morskiej PSM (z jego pierwszym kierownikiem Bogusławem Żórawskim, abs. WN z 1922 r.). Przyjęto komplet pasażerów, w tym kilkusetosobową grupę uchodźców z Czechosłowacji.

W brazylijskim Recife kpt. Pacewicz otrzymał 2 września radiodepeszę z Warszawy nakazującą chronić się w najbliższym porcie neutralnym. Przyspieszono bieg statku do portu docelowego. Tutaj nadeszła depesza od agenta z Rio de Janeiro z poleceniem nieopuszczania Recife. Wyładowano drobnicę pierwotnie przeznaczoną do Gdyni, wyokrętowano pasażerów, nawet tych, którzy mieli bilety do Gdyni (27 osób).





Londyn, oficerowie PMH z ministrem Janem Kwapińskim: kpt. ż.w. Korsak, kpt. ż.w. Bendsdorff, kpt. ż.w. Bąbczyński, kpt. ż.w. Zieliński

Zaprowadzono wzmożone wachty bezpieczeństwa w obawie przed sabotażem. Kapitan, chcąc uniknąć wysokich opłat portowych, postawił statek przy łamaczu fal. Utrzymywany był stały kontakt z brytyjskim i francuskim konsulatem. Załozce wypłacono niewielką zaliczkę za miesiąc wrzesień. Pojawienie się na pobliskich wodach niemieckiego ciężkiego krążownika „Admiral Scheer”, który zatopił brytyjski statek „Clement” w odległości 80 mil od Recife, było bezpośrednim powodem odłożenia wyjazdu o pięć dni. Cały postój w Recife trwał 39 dni⁵.

Do Wielkiej Brytanii statek przybył 31 października. Dyrekcja GAL-u zdecydowała o przebudowie go na transportowiec dla wojska. Dowództwo statku objął kpt. Zygmunt Deyczakowski (abs. WN z 1929). Gdy w kwietniu Niemcy rozpoczęli operację zajęcia Norwegii, „Chrobry” (podporządkowany w tym czasie Home Fleet) wyszedł z Gourock jako statek komandorski 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. Ocalałych rozbitków przyjęły na pokład HMS „Wolverine” i kanonierka „Stork”.

W czerwcu Stanisław Bendsdorff został II oficerem na s/s „Zbaraż” (d. „Robur VI”) i był na nim do lipca 1940 r., gdy statek „popęłił samobójstwo na niemieckiej minie. Załozce darował – uratowali się wszyscy⁶. Przeniesiony został na „Częstochowę” (d. „Robur IV”). Podczas kolejnej podróży z Londynu do Reykjavíku z ładunkiem cementu „Częstochowa” została 20 sierpnia 1941 r. trafiona dwiema torpedami z niemieckiego ścigacza torpedowego „S48”, podczas nocnego napadu na konwój i zatonała na zachód od Cromer. Statek zламаł się za mostkiem przy trzeciej ładowni. Wybuch spowodował falę, która zmyła wszystkich z mostku. III oficera nie odnaleziono – Bogdan Senyca zginął, ledwie ukończywszy w 1940 r. Szkołę Morską w Southampton⁷.

Przez Kierownictwo Marynarki Wojennej Stanisław Bendsdorff zwolniony został z czynnej służby wojskowej do 31 grudnia 1943 r. i czas ten wykorzystał na dokończenie studiów prawniczych na uniwersytecie w Oxfordzie.

W październiku 1944 r. otrzymał dyplom kapitański. Minister przemysłu, handlu i żeglugi J. Kwapiński powoływał mgra Stanisława Bendsdorffa (Pismo Min. z dn. 2 XII 1944 sporządzone na podst. Zarządzenia MPIH z dn. 27 maja 1941 roku) na członka ministerialnej komisji egzaminacyjnej, przedtem pismem z 28 listopada 1944 r. (na podst. & 29 rozporządzenia ministra przemysłu i handlu z dnia 30 listopada 1931 roku) powołany został na członka Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomów oficerów Marynarki Handlowej.

Po skończonej wojnie wyemigrował do Afryki Południowej. Pisał w 1953 r. Józef Ładyński (abs. WM z 1935): „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 bliźniaków”⁸.

„Well, Zbyszku – pisał Stanisław Bendsdorff w 1978 r. do kolegi Piskozuba – nie mogę konkurować z ilością portów, które odwiedziłeś, choć ciekawi mię, jak to tam było z tym «wife in every port». Moje życie marynarskie nie było takie totalne. Ale kiedy po wojnie tu wyemigrowałem i poszedłem na tankowiec Caltex /Over-seas Tankship Corp./, to dzięki temu, że nie miałem paszportu, przesiedziałem na morzu prawie trzy i pół roku. Gdy w końcu wysiadłem, Caltex zaproponował mi dalsze zatrudnienie pod warunkiem, że będę miał paszport. To znaczyło tu sześć lat na lądzie i w ten sposób popadłem w urzędniki i zmarnowałem kilkanaście lat życia. Wykaraskałem się jednak z tego, gdy w 1970 roku dostałem taki relieving job, co to byle trochę na morzu, trochę na lądzie, a przeważnie na Stand By. Od tego czasu nie mogę narzekać. Mam dwie córki i troje wnuków. Zięć absolwent naszej Szkoły Morskiej. Drugi, również Polak, niestety zmarł parę miesięcy temu”⁹.

„W Cape Town ze starej brygady jest nas tu pięciu: Jurek Świechowski [abs. WN z 1929], Bogdan Wesołowski [abs. WN z 1937], Bolek Chojnacki [abs. WN z 1943], Józek Ładyński [abs. WN z 1935] i ja. [...] Jest też paru absolwentów powojennej Szkoły Morskiej, a najmłodszy to mój zięć, który sześć miesięcy temu wystrychnął mnie na dziadka”¹⁰ – pisał w 1979 r. do „Okólnika”. A dwanaście lat później: „Serdecznie dziękuję za zaproszenie na jubileusz 50-lecia naszego związku. Mam nadzieję, że będzie wielkim sukcesem i boleję, że mnie tam nie będzie. Trochę daleko. Załączam serdeczne pozdrowienia dla wszystkich uczestników i życzę wesołej zabawy. Okazja taka budzi moc wspomnień, z których ciężko się otrząsnąć. Wyciągnąłem swoją legitymację członkowską z ministerialnym podpisem Pigła Leszczyńskiego [abs. WN z 1928] i widzę, że byłem członkiem organizacyjnym. Widzę, że z wymienionych sześciu osób zarządu pozostał jeszcze tylko Józek Dąbkowski, który był wiceprezesem. Reszta, o ile się nie mylę, doszła do portu przeznaczenia. Przypomina mi się też, że w dzień odbierania legitymacji zebrała się nas niemała kupka w siedzibie związku. Pigieł zaprosił nas wszystkich na lunch w hotelu. Przy końcu miłego posiłku Pigieł wyparował i musieliśmy robić zbiórkę, żeby się wykupić. Później okazało się, że Pigieł przysiadł się do kogoś w restauracji o piętro wyżej.

Ósmy grudnia, dzień święta Szkoły Morskiej, przynosi wspomnienia długich, białych stołów bankietowych, gdy raczyliśmy się tradycyjną gęsią.

Przy tej okazji chciałbym życzyć wszystkim Kolegom wesołych świąt i szczęśliwego i zdrowego Nowego Roku. Nacisk jest na zdrowego, bo wielu już nas nie zostało, dzieci Macaja, Waja Leszczyńskiego i bosmana Kalety, wychowanków Białej Fregaty z jej najwspanialszego okresu”¹¹.

Po upadku PRL wielu zastanawiało się nad powrotem. „Dla nas, którzy żyją tu od kilkudziesięciu lat, nie może być mowy o wyjeździe, bo mamy tu rodziny, wnuków, pensje, ubezpieczenia i to, że wywieźć można tylko około 60-70 tysięcy amerykańskich dolarów na rodzinę. Na demokrację nadajemy się tak, jak reszta Afryki. Mamy jakieś miliony analfabetów i półanalfabetów,

w tym pięć milionów białych, i z tego «one man one vote» ma się stworzyć demokracja! Oczywiście, nasi czarni bracia dzielą się

jeszcze na kilka szczepów, no i mamy Boerów i białych angielskiego pochodzenia"¹².
Zmarł w 2000 r. w RPA.



Kpt. ż.w. Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927) i Stanisław Bendorff

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1939; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; Eugeniusz Wasilewski, *Powrotne szlaki*, Poznań 1968; „Okólniki”.

1 „Okólnik” 1986, nr 154, s. 44.

2 Ibidem, s. 43.

3 Ibidem.

4 „Okólnik” 1989, nr 159, s. 34-35.

5 Za: Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1939, s. 49.

6 Eugeniusz Wasilewski, *Powrotne szlaki*, Poznań 1968, s. 35-36.

7 Ibidem, s. 305.

8 „Okólnik” 1953, nr 63, s. 16.

9 „Okólnik” 1986, nr 154, s. 44.

10 „Okólnik” 1978/80, nr 140, s. 41.

11 „Okólnik” 1991, nr 163, s. 15.

12 „Okólnik” 1993, nr 167, s. 43.