

Bohdan Korodziejewski

1909-1990

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1931 r., uczestnik konwojów, kapitan żeglugi wielkiej, wiceprezes Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów w Londynie, pracownik Globe Life Insurance Co. w Chicago.

Urodził się 11 sierpnia 1909 r. w Machnówce na Podkarpaciu (rodzice Franciszek i Petronela Tyszewicz). „Pełen zawsze pomysłów i gotowy do każdego rodzaju dyskusji. [...] był w «Roburach», GAL-u, na «Pionierze» i w Yacht Klubie”¹ – napisał o nim kolega Witold Sawicz-Korsak.

W 1934 r. był marynarzem na s/s „Robur IV” z kpt. Michałem Przysieckim. W 1935 r. „zawiązało się w Gdyni nowe polskie przedsiębiorstwo żeglugowe pod firmą «Pionier» sp. z o. odp. Przedsiębiorstwo to nabyło w Finlandii statek motorowy ex «Njord», który otrzymał nazwę «Pionier I»². Wspólnikami byli trzej warszawiacy i Witalis Milanowski z Gdyni (abs. WN z 1929), kierownikiem kpt. ż.w. Kazimierz Marian Nowak (abs. WN z 1924), kapitanem Jerzy Świechowski (abs. WN z 1929), a I oficerem Bohdan Korodziejewski.

Gdy towarzystwo splajtowało, został II oficerem na „Roburze VI” (kapitanem był Zygmunt Kinast, abs. WN z 1923).



Uczeń Bohdan Korodziejewski na „Darze Pomorza”



Wodowanie „Batorego” we włoskiej stoczni Monfalcone. Zbiory NAC

W 1936 r. wysłany został do stoczni w Monfalcone, do grupy nadzorującej budowę nowego statku pasażerskiego m/s „Batory”. I na statku tym rozpoczął morski zawód od stanowiska IV oficera. „Przeżyłem na tym transatlantyku m.in. pierwszy rejs z Triestu do Gdyni, z wycieczką turystyczną pod hasłem «Po słońce Afryki», a także dziewiczą podróż z Gdyni do Nowego Jorku, zakończoną uroczystością «Zaślubin Bałtyku z Hudsonem». Owych «zaślubin» dokonał biskup Józef Gawlina, a wodę z Bałtyku wieźliśmy naprawdę – w wanience. Potem była feralna 13 podróż «westbound» i pożar w maszynie latem 1937 r. Kapitan Eustazy Borkowski przez głośniki polecił pasażerom, by wyszli na pokład słoneczny, bo «zapaliły się sadze w kominie». Orkiestra grała do tańca, a na dole i w maszynie załoga walczyła z żywiołem. Pożar wybuchł o 15.20, a został ugaszony około godz. 19.00”³.

W styczniu 1938 r. załoga „Batorego” została uhonorowana przez ministra przemysłu i handlu Antoniego Romana – por. ż.m. Bogdan Korodziejewski otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi⁴.

Na początku 1939 r. podjął współpracę z redakcją „Praca na Morzu” – ukazującego się od lutego tego roku Miesięcznika Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Siedzibą

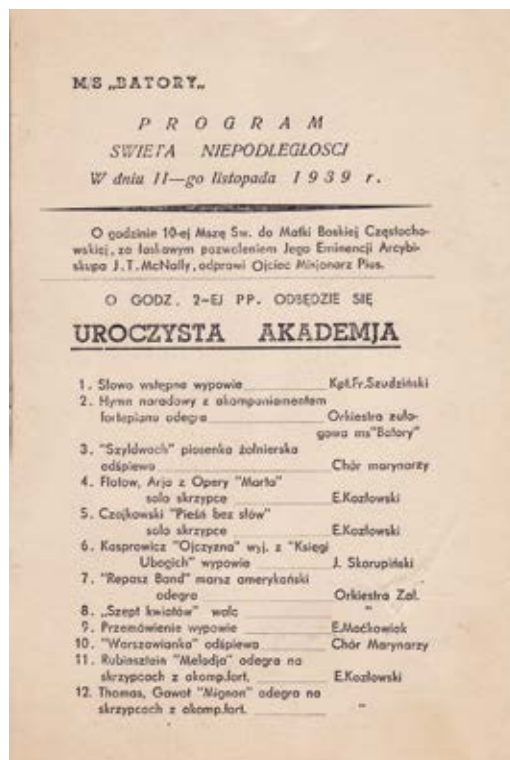
redakcji była Państwowa Szkoła Morska, wydawcą Jan Stępień (abs. WM z 1929), redaktorem odpowiedzialnym za dział ogólny, pokładowy i satyrę – Bronisław Gubała (abs. WN z 1930). Został jednym z autorów tekstów. W lutowym numerze zamieścił artykuł „o manipulacji ładunkiem w portach ze szczególnym uwzględnieniem New Yorku”⁵.

W maju 1939 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej⁶. Ożenił się w lipcu z panną Marią Kretowicz, a niedługo potem wyszedł na „Batorym” „w ostatni normalny rejs do Ameryki. Na środku Atlantyku odebraliśmy ostatni telegram z Gdyni: «Proceed to the nearest British port». Najbliższym był dla nas St. John’s na Nowej Funlandii”⁷. Stamtąd statek przeszedł do Nowego Jorku 5 września, by z kolei wrócić do Kanady i Halifaxu – bowiem w międzyczasie Kanada weszła w stan wojny z Niemcami, a w neutralnych Stanach Zjednoczonych mogło grozić „Batoremu” internowanie.

Z różnych względów kpt. Eustazego Borkowskiego zastąpił na mostku przysłany z Londynu kpt. Edward Pacewicz – który nie chcąc nikogo urazić, zdecydował, „że on co prawda obejmie obowiązki kapitana statku, ale Franciszek Szudziński (abs. WN z 1930) będzie staff captain”⁸. Starszym oficerem został Bohdan Korodziejewski.

Statek miał z Halifaxu wyruszyć 24 września pod balastem do Europy, następnego dnia decyzja została zmieniona. „Przeszliśmy do Bedford Basin, gdzie rzuciliśmy kotwicę na dłuższy postój. Rozpoczęliśmy przemalowywanie kadłuba na szary kolor. W tej pracy brali udział wszyscy, bez względu na pełnioną funkcję. «Batory» zaczął przybierać szatę bojową. Na kotwicy w Bedford Basin stało kilkanaście statków. Wyjścia na ląd nie było dla nikogo. W tej sytuacji, jako starszy oficer, musiałem zająć czymś załogę i zorganizować jej czas wolny. Każdego dnia do 17.00 wszyscy byli zajęci malowaniem. [...] Każdego dnia motorówka wyjeżdżająca po mleko i prowiant przywoziła z lądu gazety. [...] Rozpoczęliśmy też poszukiwania talentów. Znalazło się ich sporo”⁹. Na statku powstał chór i orkiestra. Postanowiono więc zorganizować na statku 11 listopada akademię z okazji Święta Niepodległości. „Ponieważ nasz drukarz zszedł ze statku w Nowym Jorku, III oficer Leopold





Zaproszenie na uroczystości z okazji Święta Niepodległości – 11 listopada 1939 r. na m/s „Batory”



Mikuła [abs. WN z 1934] zabrał się do badania tajników drukarni, aby drukować programy. Postanowiono, że wszystko będzie jak w prawdziwym teatrze: pięknie malowane afisze, dekoracje oraz porządnie wydrukowane programy. Użyto do nich ozdobnych kartoników do menu, do afiszy zaś – dużych arkuszy papieru do pakowania¹⁰.

W akademii, która była wielkim sukcesem, uczestniczyło mnóstwo dostojnych gości, łącznie z admirałem Królewskiej Marynarki Kanady wraz z małżonką. Po jej zakończeniu pani admirałowa, która dowiedziała się o zakazie wychodzenia na ląd, doprowadziła do jego cofnięcia, a komitet pań zabierał załogę na przejażdżki po mieście¹¹.

W pierwszą wojenną podróż wyruszył „Batory” 23 grudnia 1939 r. z 1. Kanadyjską Dywizją na pokładach. Do Glasgow konwój przybył 1 stycznia. Podczas nadzorowania wyładunku sprzętu wojskowego Bohdan Korodziejewski rozchorował się na zapalenie płuc i został odesłany do szpitala.

Następnym statkiem był motorowiec „Morska Wola” – zastąpił na nim, jako starszy oficer, kolegę ze szkolnej ławy Jana Michalskiego (abs. WN z 1931).

W trakcie jednego z rejsów otrzymał polecenie, by udał się do Marsylii i czekał tam

na „Pułaskiego”. „18 czerwca usłyszeliśmy mowę kapitulacyjną marszałka Pétaina. Trzeba było uciekać z Marsylii¹². Wiedział, że w szpitalu jest starszy mechanik z „Pułaskiego”, kolega ze Szkoły Morskiej Alexander Narel (abs. WM z 1932), a na rekonwalescencji po malarii i mechanik Bolesław Szozda (abs. WM z 1930). Od innego kolegi ze Szkoły Morskiej Mieczysława Cedry (abs. WN z 1924), który w tym czasie w Marsylii pracował na rzecz polskiego wywiadu, pod przykrywką pracy maklerskiej, dowiedział się, że w odległym o 180 km Séte stoi „Wilno” z kpt. Kazimierzem Lipskim (abs. WN z 1925).

Dotarł tam z grupą 30 uciekinierów. Statek nie mógł wyjść z portu bez pilota, bowiem konieczne było otwarcie śluzy, a wojsko francuskie postawiło przy nim straż. Kapitan Lipski przekonywał na mostku pilota, że statek należy wyprowadzić, a starszy oficer Korodziejewski, wyposażony w butelkę koniaku, skutecznie przemawiał do żołnierzy.

Po powrocie do Londynu, w oczekiwaniu na zaokrętowanie, zaczął aktywnie działać w polskim Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów. W listopadzie 1940 r. zgłosił się do wojska jako ochotnik i służył jako szeregowiec w kompanii karabinów maszynowych.

W listopadzie następnego roku znów był na „swoim” Batorym” – ponownie zastępując II oficera Jana Michalskiego (abs. WN z 1931). Pisał o nim młodszy marynarz Witold Kociejowski (abs. WN z 1944): „sympatyczny i powolny. Bardzo lubił spać i trzeba go było budzić dwa razy na wachtę”¹³.

W lutym 1944 r. został zmustrowany z „Batorego”. „Żał mi było bardzo. Już kilkakrotnie odmawiałem przyjęcia stanowiska starszego oficera na różnych statkach. Tym razem jednak nie miałem wyboru. [...] Przy pożegnaniu z kapitanem Zygmuntem Deyczakowskim sporo żeśmy whisky wypili, do późna w noc. Wspominaliśmy czasy żaglowca szkolnego «Lwów» [...]”¹⁴. 10 kwietnia 1944 r. zamustrował w Algierze na s/s „Narwik” jako starszy oficer (kapitanem był Tadeusz Niefiedowicz, abs. WN z 1926). Gdy 1 listopada „Narwik” cumował przy nabrzeżu w Wellington w Nowej Zelandii, oczekując remontu w stoczni, do portu wszedł z Persji amerykański transportowiec z ponad 700 polskimi sierotami ewakuowanymi z Syberii i ponad setką opiekunów. „Poprosiłem sygnalistę, ażeby aldisem nadał po polsku nasze powitanie: «Kapitan, oficerowie i załoga polskiego statku witają was w Nowej Zelandii. Bądźcie dobrej myśli!»¹⁵ Powitanie nadano także w języku angielskim, prosząc załogę amerykańskiego statku o jego odczytanie przez mikrofon, a przeczytane słowa, jak wspominał kapitan, wywołały radość przybyłych.

Z „Narwiku” zmustrował w kwietniu 1945 r., biorąc urlop; koniec wojny zastał go w Londynie.

W styczniu 1947 r., po ośmiu latach wojennej rozłąki, udało mu się tam spotkać z żoną. W sierpniu 1949 r. pojechał do USA, zostawiając żonę i rocznego syna w Anglii. Musiał szukać pracy na lądzie. „Opieka Boska i dobry los był ze mną”¹⁶ – napisał, bo po paru tygodniach otrzymał pracę w Globe Life Insurance Co. w Chicago, dokąd rodzina wkrótce dojechała.

W 1969 r. pisał do „Okólnika”: „Udało mi się w końcu kupić dom, żeby żona miała ogródek z kwiatkami i pomidorami, a ja trochę dodatkowej pracy przy karmieniu wróbli zimą.

Poza tym u mnie bez wielkich zmian. Pracuję w dalszym ciągu w Insurance.

Żona urzęduje w domu. Syn chodzi na trzeci rok University of Illinois, a ja «walczę



Dyplom chrztu morskiego przed konserwacją

o demokrację» i zielonego dolara. Czas leci i nie chce się wierzyć, że już minęło 23 lata od naszego pamiętnego Walnego Zebrania dnia 4 lipca 1945”¹⁷.

„Z żoną byłem w Polsce w lipcu 1973 r. Byliśmy 30 dni. Po 34 latach wrażenie naturalnie olbrzymie. Byłem w Warszawie, Krakowie, Łodzi, Bydgoszczy, w Gdyni, Sopocie, Gdańsku i przez tydzień w Jastarni i Juracie. Nie odwiedzałem nikogo z Kolegów. Chodziłem po Gdyni, myślałem, wspominałem, gdy na statku szkolnym «Lwów» zaczynałem swą zaprawę w 1928 roku, podróż dyplomową na «Darze Pomorza» w 1931 r. [...] «Dar Pomorza» stał właśnie na redzie i może to on spowodował te trochę sentymalne



wspomnienia. Dobrze jednak wspomnienia, bo myśmy robili dobrą robotę i da Bóg, że ona da dobre rezultaty. Cieszyłem się, że Polska Marynarka Handlowa, rybołówstwo morskie i stocznie okrętowe osiągnęły taki

wielki rozwój. Praca na morzu przez tak liczne zespoły ludzkie zmieni z czasem charakter całego społeczeństwa i podniesie stopę życiową. Obydwie te rzeczy dla Polski bardzo by się przydały¹⁸.

„Cieszymy się z żoną, że pokochaliśmy naszą synową od pierwszego wejrzenia. Urodzona w Polsce, wykształcona w USA. Syn urodzony w Londynie w 1948 r., wykształcony w USA. Obydwoje dobrze mówią po polsku. Z naszych kolegów był na ślubie: Janek Michalski, który mieszka w Lake Berryessa, CA (3 godziny samochodem) i Jurek Rodziewicz, który mieszka w Los Angeles, CA (godzina samolotem). Józef Dąbkowski [abs. WN z 1933] przysłał telegram z Australii, bo pomimo dobrej komunikacji, to byłaby trochę za męcząca podróż dla ciała, a szczególnie dla kieszeni¹⁹.

Bohdan Korodziejewski zmarł w 1990 r. w Chicago. „Danek, jak go nazywaliśmy jeszcze od Szkoły Morskiej w Tczewie, brał czynny udział w organizowaniu naszego Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów w Londynie i był w pierwszym Zarządzie Związku. A w tym bardzo ciężkim okresie dla naszego Związku w 1945 r. brał bardzo czynny udział, organizując Dział Informacyjny naszego Związku, a tym samym odciążając sekretariat od nawału prac, oddając cały swój czas, energię i pomoc dla kolegów opuszczających statki polskie. I tak nasze grono Związkowe zmniejsza się. Śp. Bohdan Korodziejewski pozostawił w USA żonę Marylę, syna, synową, wnuka i wnuczkę²⁰.

W zbiorach Sali Tradycji UMG jest jego mundur oficerski, dokumenty z pływania i zdjęcia.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Witold Kociejowski, *Poszarpane życie*, Gdańsk 1993; „Praca na Morzu”; „Dziennik Bydgoski”; „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni”; londyńskie „Okólniki”; dokumentacja zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 11.

2 „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 15.10.1935, nr 29, s. 13.

3 Bohdan Korodziejewski, *Na pokładzie „Batorego”*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 123.

4 „Dziennik Bydgoski” 11.01.1938, nr 7.

5 „Praca na Morzu” 1939, nr 2.

6 „Praca na Morzu” 1939, nr 6.

7 Bohdan Korodziejewski, op. cit. s. 124.

8 Ibidem, s. 124.

9 Ibidem, s. 125.

10 Ibidem, s. 126.

11 Ibidem.

12 Ibidem.

13 Witold Kociejowski, *Poszarpane życie*, Gdańsk 1993, s. 85.

14 Bohdan Korodziejewski, *Na pokładzie „Batorego”*, op. cit. s. 136.

15 Ibidem, s. 141.

16 „Okólnik” 1960, nr 96, s. 22.

17 „Okólnik” 1969, nr 117, s. 24-25.

18 „Okólnik” 1974, nr 127, s. 27.

19 „Okólnik” 1981, nr 144, s. 20-21.

20 „Okólnik” 1990, nr 162, s. 47.