

Bogdan Franciszek Wojtecki

1910-1987

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1934 r. , uczestnik wojennych konwojów atlantyckich, Odznaczony Medalem Morskim z trzema okuciami, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The War Medal, kapitan żeglugi wielkiej, od 1948 r. na emigracji w Belgii.



Urodził się w Wąbrzeźnie w województwie pomorskim 18 kwietnia 1910 r. (rodzice Roman i Jadwiga z domu Pyszkowska). Ojciec zmarł w roku 1928 na udar serca krótko po śmierci jednej z dwóch córek, która zmarła kilka dni przed egzaminami maturalnymi z powodu skomplikowanej operacji ślepej kiszki.

„Ojciec mój był z zawodu księgarzem i po jego śmierci Matka moja kontynuowała ten zawód aż do wkroczenia wojsk niemieckich w roku 1939”¹.

„Ponieważ urodziłem się w zaborze pruskim, byłem zmuszony od 6. roku życia

uczęszczać do elementarnej szkoły niemieckiej przez trzy lata. Do gimnazjum polskiego typu humanistycznego zostałem przyjęty w roku 1920. Zdałem maturę w roku 1929. W roku 1930 zostałem przyjęty do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Po roku służby w Marynarce Wojennej zostałem przyjęty w roku 1931 do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni na kurs maturzystów”².

Po zaliczeniu morskiej „kandydatki” wyszedł jako kadet na „Darze Pomorza” w październiku 1931 r. w 7-miesięczną pierwszą zimową podróż ćwiczebną na trasie: Gdynia – Santa Cruz de Tenerife – Pernambuco – Fort de France – Hawr – Kopenhaga – Gdynia³.

Po odbyciu jeszcze dwóch rejsów 4-miesięcznych i zdaniu egzaminów otrzymał w 1934 r. dyplom, po czym musiał odbyć roczną obowiązkową służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy Łączności w Zegrzu.

Ze stopniem plutonowego podchorążego rezerwy w roku 1935 zamieszkał w Gdyni i rozpoczął pracę we flocie na s/s „Lwów” i s/s „Hel”.

W roku 1936 i 1938 był powoływany na ćwiczenia wojskowe, po ich odbyciu mianowany został podporucznikiem rezerwy w Korpusie Oficerów Łączności.

Gdy wybuchła wojna, był III oficerem na s/s „Hel” – i pływał na nim do połowy października 1943 r., następnie był I oficerem na m/s „Lechistan”, a od marca 1944 r. do lipca 1945 r. – na s/s „Kutno”. Pływał pomiędzy Wielką Brytanią, Francją, Gibraltarem, Kanadą, USA oraz Islandią. W 1941 r. jako II oficer na „Helu” otrzymał certyfikat „Gunner Course” – ukończywszy kurs artyleryjski dla oficerów marynarki handlowej w strzelaniu i konserwacji karabinu maszynowego. W tym samym roku otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej.





Fot. z albumu kpt. Jerzego Nierojewskiego

„Na całe szczęście, pływając na małych jednostkach, uszedłem cało, nie będąc nigdy atakowany w konwojach atlantyckich ani w portach brytyjskich w czasie działań nieprzyjacielskich, jak również moi współtowarzysze, którzy pływali ze mną na tych samych jednostkach w okresie działań wojennych. Naturalnie byliśmy świadkami bombardowań niektórych portów brytyjskich jak: Falmouth, Liverpool, Barrow-in-Furness, jednak obiektami tych bombardowań były stocznie, doki portowe, gdzie było większe zgrupowanie statków”⁴.

Do Polski wrócił w 1946 r. I tak, jak wojnę przeszedł cało, to „w naszej drugiej podróży na m/s „Lewant” do Polski w roku 1946, statek powyższy, na którym pełniłem funkcję I oficera, został poważnie uszkodzony na Morzu Północnym w okolicy Wesermünde dnia 26.2.46 około godz. 2 rano na skutek wybuchu miny magnetycznej.

Wybuch miny nastąpił nie pod kadłubem statku, lecz w pobliżu rufy z prawej burty. Największe uszkodzenia nastąpiły w maszynie. Fundament maszyny głównej doznał pęknięcia, jeden z motorów pomocniczych rozpadł się w kawałki oraz butla ze sprężonym powietrzem oderwała się i spadła na pokład w maszynowni. Równocześnie woda morska zaczęła powoli zalewać maszynownię z powodu uszkodzenia płyt kadłuba poniżej linii wodnej. Ofiar w ludziach na szczęście nie było”⁵.



Na statkach polskich pracował do 7 grudnia 1948 r. – „w dniu tym wyjechałem legalnie z Gdyni jako pasażer s/s „Śląsk” do Antwerpii, mając paszport polski i wizę belgijską. Wyjechałem, ażeby połączyć się z żoną narodowości jugosłowiańskiej i zamieszkałą w Antwerpii. Matka moja, przesiedlona przez hitlerowców do Ostrowca (Generalne Gubernatorstwo), zmarła w r. 1945 przed zakończeniem II wojny światowej.

Pozostała mi tylko z całej rodziny siostra Irena, która nadal mieszka w Wąbrzeźnie i jest obecnie na emeryturze, będąc z zawodu nauczycielką”⁶.

Od 1949 r. pracował na statkach belgijskich oraz pod innymi banderami w stopniu I oficera, a od roku 1960 do przejścia na emeryturę w 1971 r. w randze kapitana.

„W Antwerpii mieszka kpt. B. Wojtecki, odpoczywa na emeryturze, posiada piękny zbiór starych fotografii z czasów żeglugi na «Darze Pomorza» i kilka modeli starych żaglowców własnej konstrukcji”⁷ – informował w 1978 r. kolegów na łamach „Okólnika” Edward Mikeska, a kilka lat później zamieścił wspomnienia o koledze: „Kpt. ż.w. Bogdan Wojtecki zjawił się na pokładzie «Atzmauta» gdzieś pod koniec 1966 roku [...]. Bodajże w maju 1967 roku wzięliśmy ładunek samochodów z Hamburga do Reykjaviku w Islandii. [...] Dla Wojteckiego Reykjavik był miejscem wojennych wspomnień, gdyż spędził pewien okres na tym niebezpiecznym szlaku w czasie bitwy o Atlantyk”⁸. „28 maja ruszyliśmy w drogę, napotykając na niezwykle dobrą pogodę i minawszy zaledwie kilka górnek lodowych w okolicy Cape Race, rzuciliśmy kotwicę na kwarantannie koło nowego mostu Verrazano w zatoce Nowego Yorku, 6 czerwca 1967 roku. Właśnie rozpoczęła się wojna izraelska, zakończona zamknięciem Kanału Sueskiego. Ożywiło się w naszej messie. Ostatecznie byliśmy pod banderą kraju wojującego, ale niektórzy z załogi mieli pewne obawy. Kpt. Wojtecki wyjaśniał sytuację i w porozumieniu z agentem uspokajał bojaźliwych. Poszliśmy do byłej bazy Marynarki USA w Kearney, N. Jersey. Tutaj zaczęto nas ładować pociętymi płytami stalowymi kadłubów wycofanych ze służby jednostek transportowych, przy użyciu dźwigu z elektromagnesem. Czasem okrzyk i straszny huk o pokład statku oznajmiał uchybiony unos. Musieliśmy uważać nie tylko na nasze głowy, ale i na częste uszkodzenia i prawie dziury w pokładzie. [...] Cały obszar bazy złomowej był zarzucony sprzętem okrętowym, szalupami, kompasami, zastawą stołową

i tysiącem innych części zdjętych z pokładów pociętych kadłubów.

22 czerwca stanęliśmy przy moło w Puerto Cabello w Wenezueli. Wyładunek przy pomocy ruchomych dźwigów, własność odbiorców ładunku, trwał prawie 17 dni. Powodem były liczne święta przypadające w tym miesiącu. Do agenta w Caracas trzeba było jechać ponad 250 kilometrów. Pojechaliśmy tam obaj, głównie zobaczyć stolicę i okolicę. W kilka miesięcy później straszne trzęsienie ziemi nawiedziło to piękne miasto. Spotkanym emigrantem wojennym z Polski był dr Roman Turowski, mający swoją klinikę w Rancho Grande, gdzie spędziliśmy kilka miłych wieczorów przy szklankach rumowych koktajli, tradycyjnej podpory wieczorów karaibskich. [...]

W lipcu zostaliśmy niespodziewanie skierowani do Kingston na Jamajce [...]. [...] Kpt. Wojtecki przypomniał sobie, że na północnym brzegu wyspy mieszka osławiony marynista i stary znajomy Michał Leszczyński [abs. WN z 1928]. Po telefonicznej rozmowie otrzymaliśmy zaproszenie, aby się zjawić u niego następnego wieczoru. Cóż, kiedy wcześniej następnego ranka przybył agent, aby nas wyprawić w morze do portu Tampa, Florida, gdyż ratowanie ładunku z wraku zostało odwołane. Była to nasza ostatnia rozmowa z Pigłem.

[...] Z Wojteckim spotykałem się dość często, gdy byłem kapitanem w kompanii afrykańskiej. W Antwerpii mieliśmy własne miejsce w Albert Dock. Trzymałem zawsze jakąś butelkę dla zasłużonego emeryta, gdy zjawiał się z małżonką na obiad.

Odszedł od nas tak cicho, że przez dłuższy czas nie było wiadomo, kiedy zmarł i w jakich okolicznościach”⁹.

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; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1988; Józef Kwiatkowski, „Dar Pomorza” rejsy i załoga, Gdynia 2003; londyńskie „Okólniki”; dokumenty w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Biogram napisany przez B. Wojteckiego, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2343, s. 10.

2 Ibidem.

3 Józef Kwiatkowski, „Dar Pomorza” rejsy i załoga, Gdynia 2003, s. 27.

4 List przysłany w odpowiedzi na pismo dr. S. Kozaka, dotyczące udziału w II wojnie światowej na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2343, s. 14.

5 Ibidem.

6 Biogram napisany przez B. Wojteckiego, op. cit.

7 „Okólnik” 1978, nr 137, s. 15.

8 Edward Mikeska, *Non omnis moriar*, „Okólnik” 1987, nr 156, s. 23.

9 Ibidem, s. 24.