

Bohdan Jędrzejewski

1903-1967



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów.

Urodził się 3 lutego 1903 r. w miejscowości Nechadycha w Rosji (rodzice Stanisław i Helena). W 1930 r. ukończył Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. Został oficerem Polskiej Marynarki Handlowej. W 1934 r. ożenił się z Wandą Teodozją Brodkiewicz, w 1936 r. przyszedł w Gdyni na świat Jan Mateusz.



Uczeń Jędrzejewski siedzi pierwszy z prawej

Wybuch wojny zastał go na „Lewancie”. Od 25 maja 1940 r. przez ponad dwa lata był kapitanem „Śląska” (przejął statek od kpt. Antoniego Zielińskiego – abs. WN z 1924 r.). Na początku czerwca, po wyładowaniu węgla w Dakarze, wyruszył do Kaolack. Przed wejściem do portu radiooficer Mieczysław Szponder przechwycił wiadomość nadaną na falach BBC – Komunikat Polskiego Komitetu Transportowego alarmował załogi polskich statków, by nie wchodziły do portów francuskich. Kaolack był portem francuskim, bez różnicy, że kolonialnym. Kapitan Jędrzejewski kazał wybrać kotwice i „Śląsk” zawrócił do Freetowan. A tam czekały kapitana wielkie pretensje, że „źle zinterpretował instrukcje, złamał warunki czarteru

i zdradził sojusznika [...]. Anglicy wydali rygorystyczne polecenie natychmiastowego powrotu do Dakaru po instrukcję francuską i [...] zawiezenie ładunku do Kaolack”¹.

W senegalskim porcie kapitan zorientował się, że Francuzi przedłużają postój statków, bo chcą je zająć. Gdy na „Cieszyn” wszedł z uzbrojoną obstawą oficer francuskich wojsk kolonialnych i zażądał wydania papierów okrętowych, „nieodwołalna decyzja o ucieczce zapadła w poniedziałek 8 lipca, chociaż przygotowania do jej podjęcia prowadzono już od 26 czerwca, czyli od zawinięcia «Śląska» do Kaolack”².

Port położony był 70 mil morskich w głębi lądu, stacjonowały zarówno w nim, jak i w połowie drogi na redę, garnizony wojskowe, samo ujście Saloum było ufortyfikowane, a żegluga po nieuregulowanej rzece nie do pomyślenia bez pilota, z uwagi na mieliżny i silne prądy.

Mimo tego o świcie 9 lipca, po sterroryzowaniu starego senegalskiego pilota, śpiącego na „Cieszynie”, oba statki wyszły z portu. „Siostrzane parowce «Cieszyn» i «Śląsk» szły z minimalnym zanurzeniem (dziób — 9 i rufa — 10 stóp). Kapryśnym nurtem rzeki płynęły ze zmienną prędkością. Sporo nerwów kosztowało branie ostrzejszych zakrętów, statki parły do ujścia na granicy ryzyka nawigacyjnego, byle szybciej dojść do oceanu. [...]

O sążeń minęli zdradliwą mieliżnę, która piaszczystym jęzorem wciskała się w nurt rzeki. [...] Basse-Balla, mając na karku pilnujących go Polaków, przykładał się i szczerze do pilotażu. «Śląsk» szedł za «Cieszynem» w odległości zaledwie 1-1,5 kabla i ani metr więcej. Trzymał się rufy «Cieszyna», aby nie zgubić się na którymś zakręcie, bo wtedy niechybnie ugrzązłby na mieliżnie. Całe koryto rzeki stanowiło jedną skotłowaną wodę, burzoną kadłubami i śrubami uciekających statków. [...] Oba frachtowce już trzecią godzinę desperackim rajdem gnały do ujścia. Zbliżały się do Fundium.

¹ Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 119-120.

² Ibidem, s. 124.

Obowiązywał rozkaz: działa i broń maszynową użyć dopiero wtedy, gdy Francuzi pierwsi otworzą ogień. Gdyby na rzece napotkano zaporę, należało przejść przez nią z największą prędkością. Próbę zablokowania szlaku jednostką pływającą miano eliminować poprzez staranowanie i zepchnięcie z farwateru. W takich okolicznościach «Śląsk» miał osłaniać ogniem «Cieszyn». Ze stanowisk bojowych lufy dział i karabinów maszynowych kierowano w mijaną dżunglę i busz, skąd w każdej chwili mogła być oddana salwa ostrzegawcza. Nie wiedzieli, co może ich czekać. Polacy byli rozłoszczeni przeniewierstwem Francuzów i bez walki ani myśleli poddawać się ich wojskom kolonialnym. [...] Wieść o ucieczce obu statków musiała tu dotrzeć, gdyż cała ludność miasteczka wyległa na nabrzeże. Przed kapitanatem portu stał oddział uzbrojonych żołnierzy; jeden z nich trzymał oburącz banderę francuską, zawzięcie wymachując. Miało to chyba oznaczać: «W imieniu Francji...». [...] Wtem jeden z nich zauważył działą, które zaczęło skierowywać do żołnierzy stojących przed kapitanatem — zza ochronnej zeriby wyjrzało kilkanaście głów w stalowych hełmach. To wystarczyło. Oddział złamał szyk i porzucając broń pierchnął pod osłonę pobliskiego gaju palmowego. Chorąży ze złością rzucił banderę na ziemię i co sił w nogach pomknął za uciekającymi. Statek szybko mijał Fundium. [...] Jeszcze kilka kwadransów niepewności, gdy

statki wydostawały się cieśninami i między wyspami na wody oceanu. Punktualnie o godzinie 12.56 «Śląsk» minął trawers boi wyjściowej. Kiedy i tu nie dostrzeżono okrętów francuskich wiedzieli, że wygrali swoją walkę o statki, ratując skrawki suwerennej Rzeczypospolitej³.

„Śląsk” 9 lipca rzucił kotwicę na wodach terytorialnych brytyjskiej kolonii. „Gubernator Gambii zaprosił polskich kapitanów do prywatnej rezydencji. Miał w tym swój cel. Przy okazji przyjął tam kilku kapitanów angielskich, którzy uciekli, porzucając statki na łasce Francuzów. Polaków fetował z największymi honorami, a rodakom czynił wymówki, że wrócili bez statków i załóg⁴.

Za brawurową ucieczkę „Śląska” z Senegalu kpt. ż.w. Bohdan Jędrzejewski został odznaczony przez rząd RP w Londynie Krzyżem Zasługi z Mieczami. Niedługo potem otrzymał też The Order of The British Empire.

Od grudnia 1942 r. do połowy lutego 1943 r. dowodził „Chorzowem”, następnie do kwietnia 1943 r. – „Wilnem”.

Po powrocie do Polski zainaugurował w 1949 r. regularną linię azjatycką na „Generale Walterze”, a w lipcu 1950 r. na „Prezydencie Gottwaldzie” – do Chin Ludowych⁵. W 1956 r. przetłumaczył z języka rosyjskiego „Planowania załadunku statku morskiego” I.A. Andriejewa.

Zmarł 1 czerwca 1967 r., spoczywa na Cmentarzu Witomińskim.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959; Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras, *Polskie Linie Oceaniczne, Album floty 1951-2011*, Gdynia 2011.



3 Ibidem, s. 129-132.

4 Ibidem, s. 132.

5 Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras, *Polskie Linie Oceaniczne, Album floty 1951-2011*, Gdynia 2011, s. 97, 251.