

# Jerzy Lewandowski

1905-1995



**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1929 r., kapitan żeglugi wielkiej, pilot portu Gdynia, bohater-ski dowódca „Rozewia” storpedowanego koło Trynidadu, jeńiec wojenny.**

Urodził się 7 czerwca 1906 r. w Ostrowach pod Będzinem, ojciec był nauczycielem. W 1925 r. zdał egzamin do Szkoły Morskiej w Tczewie, skończył ją w 1929 r. i zamustrował jako asystent pokładowy na „Premiera” (pod dowództwem najpierw Mamerta Stankiewicza, a następnie Eustazego Borkowskiego).

W 1930 r. został III oficerem na „Łodzi”, pięć lat później starszym oficerem na „Lublinie” w Polsko-Brytyjskim Towarzystwie Okrętowym (Polbryt).

Ożenił się w 1936 r. z Janiną Rymszą, w grudniu 1937 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej, w 1938 r. został pilotem w Kapitanacie Portu Gdynia.

Dwa dni przed wybuchem wojny żona kapitana wraz z synem wyjechała do rodziny do Pińska. Rankiem 1 września 1939 r. Jerzy Lewandowski wyprowadził z portu na redę ostatni statek – parowiec norweski „Nurgis”. Wieczorem 13 września, zobaczywszy Niemców w lesie nieopodal domu przy ul. Szczecińskiej, gdzie zamieszkał wraz z przyjacielem Władysławem Grabowskim (abs. WN z 1928 r.), gdy mieszkania służbowe przy ul. Gabriela Chrzanowskiego zostało zbombardowane – na rowerach błyskawicznie dojechali do portu i uciekli na jachcie żaglowym „Strzelec II”. Razem z nimi wypłynęli: II mechanik Brunon Wyględacz (abs. WM z 1933 r.) oraz przygodni znajomi Edward Skrzypek i Michał Przepierczyński. Kapitan wspominał: „Gdy nadszedł świt, byliśmy daleko za Helem. Dla ostrożności wciągnęliśmy na maszt banderę szwedzką i obraliśmy właściwy kurs. Koło południa minął nas niemiecki frachtowiec. Leżeliśmy spokojnie na pokładzie, a resztę jego czujności uśpiła obca bandera”<sup>1</sup>. Po 36 godzinach żeglowania dotarli do Karlskrony.

Zatrzymani za nielegalne przekroczenie granicy, po miesiącu odzyskali paszporty oraz wize. Ambasada Polska posłała ich do Sztokholmu, gdzie zostali zaokrętowani na m/s „Rozewia”, którym dopłynęli do Anglii.

W listopadzie 1939 r. Jerzy Lewandowski otrzymał stanowisko kapitana „Rozewia”. „Pomimo wojny, niebezpieczeństw i trudności byłem szczęśliwy, że zostałem kapitanem. W parę dni skompletowałem załogę”<sup>2</sup>. Z Londynu przyjechał starszy oficer Stanisław Płoszko (abs. WM z 1931 r.), II oficer Henryk Lipkowski (abs. WN z 1927 r.), bosmanem został uczeń Szkoły Morskiej



Oficerowie z kpt. E. Borkowskim, pierwszy z prawej J. Lewandowski



Karlskrona 21.09.1939. Piątka uciekinierów: w kapeluszkach kpt ż.w. Jerzy Lewandowski i kpt ż.w. Władysław Grabowski (z wąsami), od lewej: Michał Przepierczyński, Bruno Wyględacz, Edward Skrzypek.

<sup>1</sup> Zofia Pawłowska, Aleksandra Bartusch, *Jerzy Lewandowski*, Gdynia 1979, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG, s. 5.

<sup>2</sup> Jerzy Lewandowski, *Dwie ucieczki i jedno storpedowanie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 152.



„Rozewie”

Tadeusz Olczak. II mechanikiem był Brunon Wyględacz (abs. WM z 1933 r.).

Pływał między wschodnim wybrzeżem Anglii a portami Kanału La Manche. W maju 1940 r. „Rozewie” zostało wycarterowane rządowi francuskiemu, następnie firmie Societe Navale de L'ouest i skierowane do Dakaru w Senegalu, który wówczas był francuską kolonią. Po kapitulacji Francji w czerwcu 1940 r. Senegal znalazł się pod kontrolą kolaborującego z Niemcami rządu Philippe'a Péteina w Vichy, a polskim statkiem handlowym, stojącym w portach francuskich kolonii niedawnego jeszcze alianta, groziło niebezpieczeństwo zajęcia lub internowania. W Dakarze reda portu została zagrodzona sieciami, a Francuzi zagrozili ostrzelaniem każdego statku alianckiego, usiłującego wyjść z portu. „Rozewie” stało między już zajętej przez Francuzów statkami – angielskim i duńskim.

W tej sytuacji dowodzący „Rozewiem” kpt. Jerzy Lewandowski zdecydował się na ucieczkę w nocy 5 lipca 1940 r. „O godzinie 22.00, po próbie motorów, kazałem podnieść lewą, a potem prawą kotwicę. O 22.30 kotwice były wybrane. Starszy oficer z bosmanem uważali na dziobie, II oficer na mostku, III oficer na sterze. Cała załoga uważała na port, na stojący u wejścia pancernik „Richelieu”, na baterie nadbrzeżne. Ruszyliśmy. Statek był zupełnie ciemny. Wszystkie światła zgaszone, nikt nie palił. Wolnym biegiem mijaliśmy statki na redzie i baterie nadbrzeżne. Na krótko przed 23.00 dałem „pełną mocą naprzód”. W pięć minut potem usłyszałem okrzyk bosmana: – siatka przed dziobem! – zatrzymałem natychmiast maszynę. Rozpędzony statek

swym dziobem do łamania lodów wszedł na sieć i bez trudności przesunął się po niej. Z rufy krzyknięto: – siatka poza rufą! Dałem „cała naprzód”, wypuszczono log, sterowaliśmy, okrążając wyspę Goree. Byliśmy już poza portem. Minęliśmy sieć. Sygnały alarmowe musiały jednak dać znać o tym, bo zaświeciły naraz reflektory. Ale byliśmy już zbyt daleko, by nas spostrzeżono”<sup>3</sup>.

Była to pierwsza ucieczka polskiego statku z francuskiego portu latem 1940 r., ale nie ostatnia – tej samej nocy uciekła „Stalowa Wola” pod dowództwem kpt. Jana Strzembosza, a wkrótce „Kromań” pod dowództwem kpt. Tadeusza Dybka. Kpt. Jerzy Lewandowski za uratowanie statku i załogi otrzymał The Order of the British Empire.

Jeszcze przez dwa lata pływał na „Rozewiu” między portami Nowej Funlandii a Argentyną. 2 sierpnia 1942 r. statek opuścił brazylijski port Belém z ładunkiem kauczuku i kakao. Był w drodze do Port of Spain na Trynidadzie (stamtąd miał udać się w konwoju do Nowego Jorku).

Wyruszył w podróż samotnie, spodziewając się napotkać konwój, ale ten nie nadszedł. W odległości ok. 200 mil od Trynidadu, 6 sierpnia 1942 r. „Rozewie” zostało storpedowane przez niemiecki okręt podwodny i zaczęło tonąć. Zginęło trzech członków załogi: kolega ze Szkoły Morskiej i ucieczki jachtem do Szwecji Brunon Wyględacz, II oficer Andrzej Skarżyński (abs. WN z 1941 r.) i III mechanik Władysław Wróblewski. Rozbitkowie po czterech dniach błąkania się w szalupie napotkali norweski statek, który ich zabrał do Port of Spain<sup>4</sup>.

Kapitan, ranny w głowę, został wzięty do niewoli na „U-66” „jako jedyny kapitan i bodajże w ogóle jedyny jeniec wojenny z Polskiej Marynarki Handlowej od chwili opuszczenia przez nią Bałtyku. Dodać tu trzeba, że w roku 1942 niemieckie dowództwo poleciło działającym na oceanie U-Bootom zabieranie do niewoli kapitanów zatapianych statków, aby uzyskać od nich informacje na temat taktyki konwojowej, ponoszonych strat itd. i jedną z ofiar tego zarządzenia stał się kpt. Lewandowski. O jego pobycie na U-Boocie mamy relację z pierwszej ręki”<sup>5</sup>. Blisko dwa miesiące sie-

3 Ibidem, s. 156-157.

4 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 438.

dział kapitan zamknięty w kabinie, a Niemcy narzekali, że mają na okręcie Jonasza. Niemiecki Leutnant zur See, Herbig, pisał ze złością tak: „Kiedyśmy ostatni raz zatopili statek, wzięliśmy na pokład kapitana statku, Polaka. To mówi wystarczająco, co to był za połów i jakiego gościa sprowadziliśmy sobie na pokład. Od tego czasu w lornetkach naszych nie pokazał się ani jeden statek, a ponieważ marynarz jest, jak wiadomo, bardzo przesądny, nad głową tego szlachetnego przedstawiciela polskiego «narodu zdobywców» zbierała się burza, która tylko wskutek braku okazji nie wyładowała się na tym biedaku. Życzylimy mu w każdym bądź razie, aby znalazł się gdziekolwiek, byle nie na pokładzie naszego okrętu. [...] Ktoś musiał ostatecznie ponosić winę! Gdzieś trzeba było znaleźć wytłumaczenie braku statków! Nawet wobec znanego faktu, iż tonaż mocarstw nieprzyjacielskich bardzo się skurczył, było nie do przyjęcia, żeby nie miało być już żadnych statków. Nasz polski znajda był pociesznym okazem czasu. Robił wielkie, dziecinnie zdziwione oczy, gdy widział, że ci niemieccy barbarzyńcy jednak rzeczywiście odważają się być innego mniemania niż on, który od czasu nagłego zgonu swego kraju zaliczał się w szeregi sławnego Albionu. Rychło jednak zrezygnował ze swych prób. Ponieważ w rejonie operacyjnym nie mógł wyjść na pomost, a tym samym na świeże powietrze [mimo że międzynarodowa konwencja gwarantowała jeńcom wojennym na morzu wyprowadzenie raz dziennie na pokład], wiodło mu się nie najlepiej. Była to jednak zaledwie mała pociecha dla tych, którzy przypisywali mu winę za niezjawianie się nieprzyjacielskich statków”<sup>6</sup>.

Wreszcie jednak Niemcy napotkali jakiś statek, storpedowali go i zatopili. A wtedy wewnątrz U-Boota rozegrała się scena, którą Leutnant zur See przedstawił tak:

„Potem dowiedzieliśmy się jeszcze następującej rzeczy. O tym, że nasz «gość» ma o nas niewielkie wyobrażenie, wiedzieliśmy



Kpt. ż.w. Jerzy Lewandowski na m/s „Czech”, rok 1956. Zbiory rodziny.

już dawno. Żeby jednak to swoje mniemanie musiał objawić tym, że podczas odpalenia tak bardzo ważnych strzałów odwrócił się w swej koi i okazując nam zupełny brak zainteresowania, wystawił na widok swą odwrotną stronę medalu — na to jednakże nie zasłużyliśmy”<sup>7</sup>.

Niemcy przetrzymywali kapitana Lewandowskiego na swym okręcie przez 54 dni, następnie odstawili go do więzienia w Wilhelmshaven, a stamtąd do międzynarodowego obozu jeńców w Marlag-Milag-Nord pod Bremen.

Uwolniony przez wojska alianckie w maju 1945 r., otrzymał polecenie przyprowadzenia „Tobruku” z Norfolk w USA do Anglii. 19 czerwca 1946 r. wrócił do kraju na „Lechistanie” i przez 21 lat pływał na długich liniach w PLO.

W styczniu 1967 r. przeszedł na emeryturę, potem przez rok był kapitanem na amerykańskim statku „Lingles”, pływając między portami Morza Karaibskiego. Następnie odbył jeszcze dwie podróże – do Australii i Nowej Zelandii oraz do Japonii. Po powrocie został ekspertem w Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego, członkiem Koła Absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie. Przez wiele lat był ławnikiem Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni.

Za wojnę odznaczony był m.in. The Order of the British Empire i Medalem Morskim.

Zmarł 23 maja 1995 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Zofia Pawłowska, Aleksandra Bartusch, *Jerzy Lewandowski*, Gdynia 1979, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; „Dziennik Zachodni” 09.1949.

5 Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959, s. 157.

6 Ibidem s. 157.

7 Ibidem, s. 158.