

Bohdan Tarchalski

1899-1945

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1923 r., starszy mechanik, inspektor techniczny w Polsce, wiceprezes Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Gdyni, więzień niemieckich obozów.

Urodził się 11 marca 1899 r. w Furmanowie, w Kieleckiem (rodzice Władysław i Waleria). W Kielcach ukończył Męską Szkołę Handlową i w 1918 r. otrzymał świadectwo dojrzałości. W następnym roku jako ochotnik zgłosił się do Wojska Polskiego i brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej. Zwolniony został jako starszy sierżant.

Po powrocie zdał egzaminy na Wydział Mechaniczny Szkoły Morskiej w Tczewie, ukończył ją w 1923 r. „Był najstarszym wiekiem i najbardziej doświadczonym życiowo z naszego rocznika. [...] Wesoły i wygadany, miał sierżanckie przyzwyczajenie używania często zwrotu «abyśmy zdrowi byli» i w świecie marynarskim nazywano go «abyśmy zdrowi byli»¹ – po latach wspominał swego przyjaciela starszy mechanik Władysław Milewski.

Ponieważ nie było jeszcze floty, Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu wystarał się dla mechaników o praktyki na duńskich statkach pasażerskich Baltic America Line i Scandinavia America Line, wożących emigrantów. Okrętowano po dwóch – trzech absolwentów na duńskie statki pasażerskie, ale ten brak perspektyw sprawił, „że prawie połowa praktykantów zeszła z duńskich statków w Nowym Jorku, próbując uzyskać zatrudnienie w wyuczonym zawodzie we flocie USA. Udało się to tylko jednemu – Bohdanowi Tarchalskiemu, który zresztą jako jedyny wrócił”².

Tak pisał w maju 1926 r. do Władysława Milewskiego: „Byłem początkowo na Muñargo Munson Line, ale po jednej podróży wsadzili go do doku na miesiąc, a mnie przy tym szlafkamraci okradli, więc się z niego czym prędzej wyniosłem. Dziś przyjechałem do Habany po raz pierwszy z «Orizaba», statek jest nieostatni – turbiny – więc nie ma co na wachcie robić, tylko objamy się po maszynie. [...] Przed wyjazdem z New Yorku czytałem o zamachu stanu w Warszawie.

Gazety amerykańskie na ogół pochlebnie się o Piłsudskim wyrażają. Polacy tutejsi w dużej większości też są za nim. Gdyby się jakaś zawierucha od zewnątrz nad Polską zbierała, tobym się tam od razu znalazł, ale pomiędzy sobą niech się beze mnie wyłóca, zawsze bez jednego wariata łatwiej do zgody przyjdą”³.

Następny list był z grudnia 1926 r.: „Obecnie paskudnie trafiłem, bo mam za kompanię samych Hiszpanów i Greków, a te narodowości nie mogą się jakoś pogodzić między sobą ani z moją słowiańską naturą. „S/s «Monterey» jest to mój trzeci statek tutaj i pływam znów pomiędzy New Yorkiem, Kubą i Meksykiem [...]. S/s «Monterey» jest pasażerskim parowcem kompanii World Line. «Lwów» przypomina wiekiem i stanem, bo zdatny jest tylko na szmelc. W ostatniej podróży w New Yorku trafiliśmy po drodze na jakiś uparty kamień, który nie chciał nam z drogi ustąpić, i po dwóch godzinach jazdy musieliśmy na gwałt wracać, bo w tunelach maszynowych zaczęły pływać ryby. Powiadam Ci, że byłem w strachu. Już upatrzyłem sobie parę drzwi i stołów na ewentualną tratwę, jako znając nasze łodzie ratunkowe, za nic bym do nich nie wsiadł i wolałbym się brzytwy chwycić w ostateczności.

Posiedzę sobie tutaj prawdopodobnie do wiosny, a wtedy poszukam statku, gdzie ryby można oglądać tylko przy obiedzie na talerzu. [...] Na morzu widoki są nie najgorsze, o ile się ma tutejsze obywatelstwo, a to jest sęk, co w trawie piszczy”⁴.

Ostatni list, zapowiadający rychły powrót do kraju, był ze stycznia 1928 r.: „Jestem obecnie znów na «Orizabie» pokładowym mechanikiem (a nie czwartym) w tej samej Kompanii, gdzie większość czasu pływałem. Jest to najlepsza posada, jaką mogę dostać bez papierów obywatelskich, a o te ostatnie nawet się nie starałem, bo zawsze nosiłem

1 Władysław Milewski, Trudne początki morskiego żywota, [w:] Na morze po chleb i przygodę, Warszawa 1972, s. 307.

2 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, Księga statków polskich, tom 3, Gdańsk 1999, s. 23.

3 Władysław Milewski, op. cit., s. 304.

4 Ibidem, s. 305.

się z zamiarem powrotu do kraju. [...] Przepuszczam, że mi dadzą trzeciego, a resztę przy szczęściu jakoś się wyskrobie. Może jeszcze razem będziemy pływać. Dopiero byśmy pieniądze robili, co? Ja, uważasz, kuty jestem teraz na cztery nogi i ogonek. [...] Rozpatrz się za jakimś interesem, do spółki z ochotą wstąpię. Ja nie mam zamiaru całego żywota przeokłatać na statkach. [...] Abyśmy zdrowi byli i nasze dzieci bogatych rodziców miały i abyśmy na stare lata nie potrzebowali wystawać pod kościołem ani w Szkole Morskiej być wychowawcą – Amen”⁵.

Spakował się i wrócił do kraju, gdy „wybuchła” Polska Marynarka Handlowa. Został II mechanikiem na „Roburze III”, potem I mechanikiem na „Roburze IV”. W 1932 r. przeszedł w tej samej firmie Polskarob na stanowisko inspektora technicznego⁶ – a na statki wracał, by zastępować kolegów schodzących na urlopy.

W marcu 1931 r. został wiceprezesem Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Gdyni (prezesem był kpt. Karol Ryncki)⁷. Razem z kolegami założył na początku lutego 1931 r. Spółdzielnię Mieszkaniową Absolwentów Szkoły Morskiej, której członkami mogli być, jak głosiła nazwa, wyłącznie absolwenci Szkoły Morskiej, a statutowym celem była „parcelacja terenów budowlanych, sprzedaż parcel budowlanych, budowa domów”⁸. Był także członkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz Polskiego Związku Zachodniego.

Tuż przed rozpoczęciem wojny został ojcem: 20 sierpnia 1939 r. w gdyńskim szpitalu urodziła się córka⁹.



Już na początku wojny Polski Związek Zachodni poniósł olbrzymie straty. Niemcy od razu po wejściu do Gdyni wielu jego członków aresztowali, by w listopadzie, w dniu polskiego Święta Niepodległości, wymordować w Piaśnicy, wielu osadzili w obozach śmierci. Bohdan Tarchalski został aresztowany 14 września i osadzony w KL Stutthof. Na skutek starań rodziny oraz Zakładów Starachowickich został wypuszczony – pojechał do wysiedlonej rodziny do Starachowic i pracował tam jako ślusarz-mechanik. Aresztowany wraz z siostrą i jej synem za współpracę z Armią Krajową, został wywieziony do KL Auschwitz.

W 1945 r. ewakuowany wraz z partią więźniów, dostał się do Czechosłowacji. Ciężko chory na gruźlicę, 25 sierpnia 1945 r. został przewieziony transportem Polskiego Czerwonego Krzyża do kraju. Zmarł w sanatorium w Zakopanem 24 grudnia 1945 r.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; biogram w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; „Polska na Morzu” 1937, nr 2; APGoG, akta rejestrowe.

5 Ibidem, s. 306-307.

6 „Polska na Morzu” 1937, nr 2, s. 7.

7 Hasło *Związek Oficerów Marynarki Handlowej w Gdyni*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.

8 APGoG, akta rejestrowe.

9 na podstawie relacji córki Elżbiety