

# Bronisław Bogumił Abramowski

1911-1997

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1933 r., oficer pokładowy na „Darze Pomorza”, inspektor rybacki, kapitan żeglugi wielkiej, wyprowadził kutry z Holandii, „Korabiem I” uciekał z Francji.**

Urodził się 13 czerwca 1911 r. w Ciechocinku (ojciec Waclaw, matka Barbara z Gzowskich).

„Bronisław oraz jego dwaj bracia Czesław i Mieczysław wybrali sobie zawód zejmański wbrew woli ich ojca, który chciał, aby chłopcy poszli jego śladem na inżynierię! Abramowscy ulegli magnetyzmowi szerokiego horyzontu. Na wakacjach w Oksywiu w roku 1922, gdzie pan Abramowski senior zajęty był budową portu w wiosce Gdynia, Broniek postanowił zostać marynarzem. Jego zamiary spełniły się kilka lat potem, gdy po dezercji z Korpusu Kadetów w Rawiczu, przy czynnej pomocy starszego brata Czesława (już w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej), przystąpił do egzaminów w PSM”<sup>1</sup>.

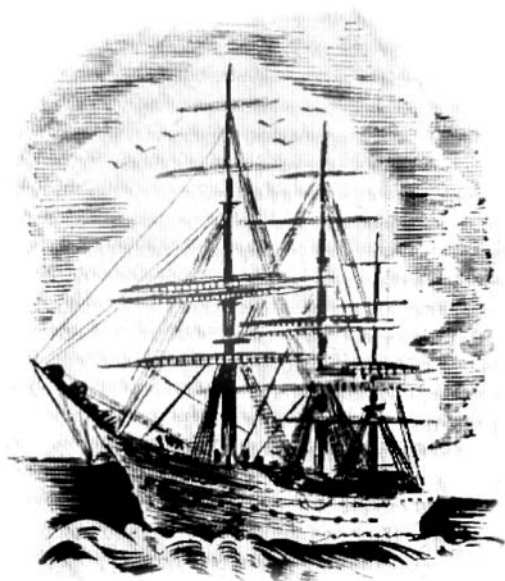
Pisał po latach: „Państwowa Szkoła Morska, do której chciałem się dostać za wszelką cenę, była właśnie w stanie przeprowadzki z Tczewa do nowych budynków w Gdyni. Zapach świeżego cementu i farby był wszędzie. Najpierw trzeba było zdać egzaminy konkursowe. Było nas około stu kandydatów. Potem były badania lekarskie, a więc dobra postawa fizyczna i dobry wzrok. [...] W kilka dni potem egzamin pisemny zdałem i zostałem wpisany do listy załogi s/v «Dar Pomorza» jako kandydat.

Wcześniej rano 16 lipca byliśmy już na statku i otrzymaliśmy pełny komplet drelichów i aluminiowe kubki, talerze, noże, widelce i łyżki. Każdy z nas otrzymał numer szafki, gdzie te wszystkie bogactwa musieliśmy ułożyć i zamknąć. O 7.30 była zbiórka w dwuszeregu na pokładzie. Mieliśmy przejść najtrudniejszą próbę, to jest przejście przez tylko pierwszą platformę na masztach. Starsi uczniowie dozorowali nas na każdym kroku. Zostaliśmy podzieleni na trzy oddziały (wachtę). Na pokładzie ukazał się drugi oficer. Uczniowie rozstawili się na wantach do wspinania się na maszty. Każda wachta i maszt miały swego oficera, a nad nimi panował starszy oficer T. Meissner. Mu-

szą przyznać, że nigdy nie byłem na żadnej wysokości i to budziło we mnie pewne obawy, czy dam sobie radę. «Na wanty» padła komenda. Skoczyliśmy do linowej drabiny, by wejść na maszty. Byłem już pod pierwszą platformą, gdzie jeden ze starszych uczniów pokazywał, jak trzeba się wygiąć w karku jak kot, by przejść w górę po weblinkach. Moje kolana były już przy piersi. Złapałem więc grubą wantę łączącą mars z wyższą platformą zwaną salingiem. Byłem z nogami na podwantkach, które łączyły krawędź marsa z masztem w miejscu, gdzie wanty idące od pokładu łączyły się ze szakłami na maszcie. Dźwignąłem się na rękach w górę i platforma marsa już była pode mną. Błyskawicznie myśl przeleciała mi przez głowę: czemu mam ćwiczyć przejście przez marsa i czekać na wyniki, gdy przeszedłem próbę z masztami i wysokością. Postanowiłem przejść teraz przez wyższą platformę salingu, żeby być pewnym, że nadaję się na ucznia. Zacząłem piąć się w górę tak szybko, jak tylko mogłem. Jakieś krzyki dolatywały mnie z dołu z marsa, ale ja już byłem zaledwie kilka weblinek od salingu. Powtórzyłem mój manewr z marsa i byłem już na salingu. Zatrzymałem się na chwilę na nim, bo widok był wspaniały. Cała Gdynia była u moich nóg. Lekki wiaterek wiał mi w twarz od morza. Pomyślałem, że nie jest tak strasznie, jak to wygląda z dołu! Złapałem znów za wanty, przysiadłem i postawiłem nogę na tych salingowych podwantkach i zacząłem szybko schodzić w dół.

Wszyscy już stali w szeregach i cała zbiórka czekała na mnie. Jak tylko wylądowałem na pokładzie, drugi oficer Konstanty Kowalski skinął na mnie, bym się zbliżył do niego. Po kilku słowach nagany za samowolną zmianę rozkazu, zapytał o moje nazwisko. Po czym zapytał jak mi się podobało na salingu, na co odpowiedziałem, że bardzo ładnie. Drugi oficer zwolnił całą zbiórkę na śniadanie, a mnie za karę posłał jeszcze raz przez saling.





— To jest „Dar Pomorza”, okręt szkolny, który Pomorze ofiarowało marynarce polskiej do szkolenia młodych oficerów.

Tym razem nie miałem już żadnych obaw i szybko wspiąłem się po wantach, i jeszcze szybciej zszedłem na dół. Gdy zszedłem na dół, wszyscy już byli na śniadaniu — dostali chleb z marmoladą i herbatą.

Dużo kandydatów zasypywało mnie pytaniami: jak tam jest na górze. Nic specjalnego — odpowiadałem. Byłem bardzo szczęśliwy, gdyż pokonałem wszystkie swoje obawy.



„Lwów” i „Dar Pomorza” przy nabrzeżu portu w Gdyni, rok 1930

Przez następne dwa tygodnie kandydaci uczyli się morskiego fachu i dyscypliny. Trzeba było się nauczyć, dokąd prowadzić na maszcie każda lina i gdzie była zamocowana na pokładzie. Na rozkaz trzeba było poluzować lub wybrać luz na odpowiedniej linie w ciemności, w nocy — bez pomyłki. Byliśmy jeszcze ciągle przymocowani do wybrzeża.

Koło nas stał stary okręt szkolny «Lwów». Trzeba było przenieść dużo osprzętu ze «Lwowa» na nowy «Dar Pomorza». My – kandydaci – pracowaliśmy jak niewolnicy, ale z dużą chęcią i zapałem. Wkrótce kpt. Konstanty Maciejewicz wyprowadził statek pod motorem na redę, gdzie stanął na kotwicy.

Na statku, rano, zaraz po pobudce, spuszczano na wodę cztery szalupy okrętowe. Trzy z nich miały komplet załogi i jednego oficera, który uczył nas młodych wiosłować i żeglować. Po krótkich ćwiczeniach jedna z dużych szalup zostawała podnoszona na szlubelkach na pokład, a reszta szalup zostawała przymocowana do lin na wytykach.

O ósmej na podniesienie bandery była zbiórka na pokładzie w dwuszeregu. Wszyscy stali na baczność, komendant wyszedł z rufowych pomieszczeń i przywitał się z nami. Starszy oficer wyznaczył służbowych uczniów i kandydatów. Po czym było przejście przez salinę i zwolniono nas na śniadanie.

Bosmański gwizdek służbowego ucznia trzeciego kursu oznaczał znów zbiórkę na pokładzie. Pierwszy oficer i bosman rozdzielili chłopców do różnych robót i nauki.

Jednego dnia wysłano kilku z nas na dno statku w celu przesunięcia balastu z jednej burty na drugą. Byliśmy w pierwszym luku przed pierwszym masztem. Balast składał się z wielkich granitowych kamieni, które były bardzo ciężkie i czasami wymagały dwóch ludzi, by je przenieść na drugą stronę. Gwizdek bosmański na górze wywołał nas na pokład do zmiany wachty. Ruszyliśmy żwawo do stalowej drabiny na przodzie ładowni.

W tym momencie kandydat Włodek Chojnacki schodził na dół z dużą pustą bańką od benzyny dla motorówki do metalowych beczek z benzyną. Jedna z nich wyglądała na prawie pustą. Do tej beczki zbliżył się

Władek i chcąc sprawdzić, czy beczka była zupełnie pusta, wykręcił z niej metalowy korek i mocno wstrząsnął beczką. Nie wiem, co on w tym czasie myślał, ale będąc już przy drabinie, zobaczyłem, jak Władek zapalił zapałkę i z wysoka ją trzymając, chciał zajrzeć przez otwarty korek, czy w beczce jest jeszcze trochę benzyny. Zdążyłem tylko wrzasnąć: «Uważaj, bo wybuchnie!» — gdy nagle długi płomień wystrzelił z otworu beczki i czarny dym buchnął na nas.

Pognałem na górę po drabinie, a Władek za mną. Długi język ognia wystrzelił w górę ładowni. Ktoś wrzasnął: «Pożar!» Czwarty oficer Staś Rowiński, który był w pobliżu ładowni, złapał gaśnicę. Prysnął po drabinie na dół i puścił strumień piany na beczkę i Władka. Ogień zgasł. Całe szczęście, że w tej beczce było bardzo mało benzyny. Po chwili starszy oficer zarządził inspekcję ładowni na dole. Nikt nie został ranny, tylko Władek musiał wziąć słony prysznic i za karę przejść przez saling.

Następnego dnia rano wszystkie szalupy spuszczone na wodę i uczniowie, i kandydaci mieli ćwiczenia wiosłowania i żaglowania. Po ćwiczeniach duża szalupa popularnie zwana «krową» musiała wrócić na pokład na swoje miejsce w rastrach. Właśnie podnieśliśmy «krowę» na szlupbelkach ponad burtę. Teraz trzeba było zamocować liny od talii na szlupbelkach i wprowadzić łódź



ponad rastry na pokładzie. Przy taliach byli starszy uczeń Józef Dąbkowski i Korodziejewski zwany Kajtkiem.

Nie wiem dokładnie, jak to się stało, ale znalazłem się pod szalupą, trzymając razem z innymi linę talii w zaciśniętych rękach. Linę, na której wisiła szalupa, właśnie trzymano przy pomocy stopera, który wyglądał jak krowi ogon. Nagle coś się stało i lina wyślizgnęła się ze stopera i szalupa spadła na pokład, robiąc szczerbę w pokładowej desce. Stojąc pod «krową» byłem uderzony w głowę i wyrzucony pod reling. Zrobiło mi się ciemno w oczach i dostałem zawrotu głowy. Koledzy podnieśli mnie z pokładu i zanieśli do doktora w statkowym szpitaliku.

Poświęcenie „Daru Pomorza” 13.07.1930 r. Rodzice chrzestni: minister Eugeniusz Kwiatkowski i Maria Janta-Polczyńska



„Dar Pomorza” w podróży wokół Cape Horn. Od lewej: 1. Stefan Gorazdowski, 3. Bronisław Abramowski; z prawej: 2. Henryk Lipkowski, 4. kapelan Wojciech Kossak-Główczewski

Dr Korabiewicz obejrzał moją głowę oraz plecy i założył mokry kompres na głowę. Położono mnie na miękkim łóżku z puchową poduszką. Wnet potem nadszedł sam komendant statku Konstanty Maciejewicz i pierwszy oficer Tadeusz Meissner. Komendant zamienił kilka słów z doktorem, po czym zwrócił się do mnie i powiedział: «patrzcie go, dopiero kilka dni na statku i już chory!»

Pomimo bólu głowy i pleców prosiłem doktora, by mi pozwolił wrócić na pokład. Ale nic nie pomogło, musiałem zostać w łóżku. W nocy miałem gorączkę i musiałem spędzić jeszcze jeden dzień w szpitaliku. Z tego powodu przepuściłem uroczystość wręczenia komendantowi nowej bandery, haftowanej ręcznie przez Pomorzanki, do podnoszenia w specjalnych okazjach. Był to też dzień pożegnania, więc było dużo gości i członków rodzin załogi i uczniów.

Po uroczystościach komendant potraktował gości obfitym śniadaniem, podczas którego statek manewrował po zatoce, po czym holowniki i motorówki odwiozły gości na ląd. Czując się dobrze, zameldowałem się do starszego oficera i oficera wachtowego, oznajmiając, że dr Korabiewicz zwolnił mnie ze szpitalika do roboty.

Pogoda była ładna, więc komendant kazał postawić wszystkie żagle i położył statek na kurs na Morze Północne do Antwerpii.

Po przybyciu do Antwerpii ubrałem się do wyjścia na ląd, gdy oficer służbowy zatrzymał mnie i powiedział, że dyrektor szkoły (który był na statku) komandor Adam Mohuczy i komendant chcą ze mną rozmawiać.

Myślałem, że znów nagana. Ale okazało się zupełnie inaczej. W salonie komendanta był cały trybunał, plus starszy oficer i oficer wachtowy. Dyrektor szkoły zwrócił się do mnie i powiedział, że otrzymał list gończy z Dowództwa Korpusu Kadetów w Rawiczu. Jednocześnie pokazał list od mego ojca, który nareszcie zgodził się na moją obecność w Szkole Morskiej. Komendant zapytał mnie: – Kto was do tego namówił? Na co podniecony radosną nowiną odpowiedziałem: – Zew morza, panie komendancie. Cały trybunał na to wybuchnął serdecznym śmiechem. Z reguły komendant kapitan żegluga wielkiej Konstanty Maciejewicz był dobrym dowódcą i miał dobre serce dla wszystkich. I mimo dyscypliny opiekował się nami i załogą, jakbyśmy byli jego synami<sup>2</sup>.

Po skończeniu szkoły Bronisław Abramowski został oficerem pokładowym na „Darze Pomorza”, 11 października 1937 r. otrzymał dyplom kapitana żegluga wielkiej. Zimowy rejs żaglowca końca 1937 r. prowadził na Kubę, z miesięcznym postojem na Martynice – na czas ćwiczeń szalupowych oraz świąt Bożego Narodzenia.



Drugi oficer na „Darze Pomorza”

„Bierzemy udział w orszaku pogrzebowym miejscowego gubernatora. Drugi oficer «Daru» Bronisław Abramowski znał już nowego gubernatora, a jeszcze lepiej jego córkę, uroczą, zgrabną pannę. W Sylwestra odbyły się ich oficjalne zaręczyny. Trudno o lepsze tło do romansu<sup>3</sup> – wspominał Tadeusz Sulatycki (abs. WN z 1940, wówczas uczeń na żaglowcu).

A ślub oficera z Lucyną Margerel (tak ją zapisano w karcie meldunkowej gdyńskiego USC) odbył się 28 sierpnia 1938 r. w parafii Najświętszego Zbawiciela w Warszawie – o czym informowała prasa w całej Polsce, łącznie z „Gońcem Częstochowskim”. Media donosiły, że młodzi poznali się w 1935 r. w czasie pobytu załogi na wyspie podczas podróży żaglowca dookoła świata, że ślubowi młodej pary sprzeciwiał się ojciec uroczej Kreolki i dywagowały, w jaki sposób panienka potrafiła nakłonić ojca do zgody. Dopiero po długiej wymianie listów zakochanych oficer zdołał sprowadzić narzeczoną do Warszawy.

Młoda para po krótkim pobycie w stolicy powróciła do Gdyni, gdzie p. Abramowski objął służbę. Zamieszkali najpierw przy ul. Morskiej 29 m 20, a w czerwcu 1939 r. przenieśli się na ul. Ks. Bandurskiego 39 (ob. Partyzantów)<sup>4</sup>.

W momencie wybuchu wojny Bronisław Abramowski był II oficerem na „Darze Pomorza”. Pod koniec sierpnia 1939 r. kapitan

**Marynarz polski  
ożenił się z córką gubernatora  
Martyniki.**

„Goniec Częstochowski” 3.09.1938



Uczniowie w orszaku pogrzebowym gubernatora Martyniki, Fort de France (fot. z R. Tarasiewicz, op. cit., s. 24)

otrzymał radiową drogą rozkaz: KONSTANTY. ZAWIŃ DO NAJBLIŻSZEGO PORTU SZWEDZKIEGO. CZEKAJ NA SYGNAŁ. 27 sierpnia 1939 r. żaglowiec stanął na redzie Oxelösundu. 1 września radio podało wiadomość, że Niemcy napadli na Polskę. Wojna!

Po trzech tygodniach nieustannego napięcia komendant kpt. ż.w. Konstanty Kowalski otrzymał list z Poselstwa RP w Sztokholmie, polecający ewakuować załogę oraz uczniów do Wielkiej Brytanii.

Po dopłynięciu do Anglii 22 września Bronisław Abramowski wyjechał do Francji, by dołączyć do wojsk polskich.

Wkrótce mianowany inspektorem rybackim dla polskich statków rybackich we Francji, usilnie starał się znaleźć dla nich zatrudnienie.

Sytuacja polskich statków rybackich była skomplikowana, bowiem towarzystwa miały udziałowców holenderskich, którzy ze wszystkich sił utrudniali wszelkie działania.

Na początku 1940 r. przedstawiciele polskiego rządu podjęli rozmowy w celu uzgodnienia warunków przeprowadzenia statków do Wielkiej Brytanii, ale negocjacje trwały tak długo, że nadszedł maj 1940 r. i wojska niemieckie przez Holandię i Belgię weszły na terytorium Francji.

W obliczu niemieckiej inwazji stojące we francuskim Boulogne lugry „Korabia” i „Delfina” (te, którymi nie zdążyła się zająć francuska marynarka wojenna – bo pięć innych zarekwirowała), „już 10 maja otrzymały od władz polskich polecenie przejścia do La Rochelle, portu w południowej Francji, znacznie mniej narażonego na atak niemieckich bombowców od portów północnych, takich

jak Dunkierka czy Boulogne. Liczono na to, że Francja się nie podda i że w najgorszym razie wojna przerodzi się w wojnę pozycyjną na terenach północnej Francji, tak jak to było w latach pierwszej wojny światowej, a statki będą bezpieczne na południu. Wykonanie rozkazu nie było łatwe, gdyż załogi statków były zdekompletowane i pokonać trzeba było opór władz francuskich, które uważały, że podejmując próbę wyprowadzenia swych statków rybackich, Polacy wykazują panikarskie nastroje i sięją defetyzm w alianckich szeregach. Ostatecznie, być może przekonane szybkimi postępami armii niemieckiej i silnym bombardowaniem portu w Boulogne, władze francuskie dla bezpieczeństwa statków wydały im pozwolenie wyjścia, ale tylko na redę”<sup>6</sup>.

W tym czasie kmdr Władysław Kosianowski (dyrektor PSM w latach 1936-1938), który od 1937 r. był członkiem zarządu i udziałowcem Towarzystwa Dalekomorskich Połowów „Pomorze”, dwoił się i troił, by wyprowadzić z Holandii statki rybackie polskich towarzystw połowowych, zaskoczone przez wojnę i zatrzymane przez Holendrów.

„Zabiegi komandora przyniosły skutek i z Paryża przybyli do Holandii dwaj oficerowie z polskiej floty handlowej Janusz Nowaczyński [abs. WN z 1931] i Bronisław Abramowski. Nowaczyński pojechał do Ijmuiden, gdzie znajdowały się dwa trawlerzy «Deltra» I i «Deltra» II, natomiast Abramowski do Vissungen, gdzie cumowały lugry «Delfin I» oraz «Delfin II». Zadaniem obu kapitanów było spieszne wyprowadzenie wszystkich czterech statków z Holandii”<sup>5</sup>.

Kapitan Abramowski wieczorem 13 maja 1940 r. wszystkie zgromadzone w Boulogne polskie lugry wyprowadził najpierw na redę, skąd obserwowano bombardowane i płonące miasto, a następnie, wbrew stanowczemu zakazowi władz francuskich, skierował się na południe. „W Boulogne pozostawiono cały sprzęt, sieci i inwentarz, którego załadunek na statki spowodowałby znaczną zwłokę. Po dwóch dniach lugry zawinęły do La Pallice, skąd już nocą tego samego dnia przeszły do La Rochelle. Znowu nastąpiły dla polskich załóg dni beczynnego oczekiwania na rozwój wydarzeń, a nastrój przygnębienia potęgowały jeszcze klęski sprzymierzonych oraz panująca naokoło panika i niechęć do walki. Kiedy 10 czerwca Niemcy podeszli pod Paryż, zaczęto gorączkowo przygotowywać polskie lugry do ponownego wyjścia w morze. Defetystyczne nastroje Francuzów stanowiły poważną przeszkodę. Nie można było załatwić dosłownie niczego, a to, czego najbardziej naszym statkom brakowało, to paliwa do ich silników. Zabrakło też obsady najbardziej niezbędnych stanowisk na statkach, zarówno na pokładzie, jak i w maszynowni”<sup>77</sup>.

Statki trzeba było jak najpilniej wyprowadzić, „bo po zajęciu Gdyni cały majątek polskich przedsiębiorstw, w tym także firm «Delfin» i «Korab», został zarekwirowany i przydzielony Głównemu Urzędowi Powierniczemu – Wschód. Ta operacja odbyła się na razie na papierze, ale wiadomo było, że Niemcy polskie jednostki traktują jako swoją własność”<sup>78</sup>, dlatego Francuzi bali się je wypuścić. Ostatecznie postanowili zatrzymać „Delfina” i „Korabia”.

„Bronisław Abramowski był jedynym oficerem i nawigatorem zdolnym do przeprowadzenia jednostek, a na pomoc Francuzów nie można było już liczyć. Co więcej – należało raczej liczyć się z dalszymi trudnościami z ich strony. Kapitan Abramowski objął dowództwo wyprawy, okrętując się na «Korabiu I». W dalszym ciągu brakowało załóg. Przez port w La Rochelle przechodziły bez przerwy kolumny wojsk – ewakuowały się różne oddziały alianckie”<sup>79</sup>.

Na lugry wciąż zgłaszali się polscy uchodźcy, wśród nich znane osobistości. Na „Korabia I” dostał się dotychczasowy ambasador Polski w Paryżu Julian Łukasiewicz, urzędnicy polskiej ambasady, liczni cywile i wojskowi.

Do opuszczenia portu wciąż brakowało niezbędnych dokumentów i w końcu do zdobycia pozostał jeden: pisemne zezwolenie lokalnego dowódcy francuskiej marynarki wojennej w La Pallice. „Kiedy już statki przygotowane były do wyjścia, cywile rozlokowani, żołnierze i prowiant przydzielone na wszystkie trzy statki, kapitan Abramowski wybrał się do La Pallice, do francuskiej komendy marynarki wojennej. Wśród tłumów trudno było się przeciskać, ale po wielu kłopotach zezwolenie w końcu znalazło się w rękach Polaków i Abramowski wraz z wiozącym go motocyklem motorzystą Czesławem Kiljanem udali się w drogę powrotną na statek. Znowu trzeba było przeciskać się przez tłum tarasujących drogę uciekinierów, którzy w przerażeniu starali się unikać spadających niemieckich bomb. Niemieckie lotnictwo nie próżnowało, atakowało porty i mosty. Najważniejszy z nich, most łączący La Pallice z La Rochelle, został zniszczony w chwili po przekroczeniu go przez Abramowskiego i Kiljana, odcinając jedyne lądowe połączenie między tymi portami. Tym razem się udało, ale na statek dotarła inna niepomyślna wiadomość: do pokonania pozostała jeszcze jedna przeszkoda, albowiem stanowiący załogę oddzielającej port od morza śluzy w La Rochelle Francuzi nie chcieli przepuszczać żadnych statków. Wobec zaistniałej sytuacji na lugrach przygotowano pluton żołnierzy dowodzony przez jakiegoś bojowego oficera. W razie potrzeby żołnierze ci gotowi byli zaatakować załogę śluzy, by otworzyć drogę na morze naszym statkom. Następnego dnia, 20 czerwca 1940 r., trzy polskie lugry rzuciły cumy. Nie mogły jednak wyjść z portu inaczej niż z miejscowym pilotem – byłoby to zbyt niebezpieczne – a piloci portowi stanowczo odmówili wyprowadzenia statków. Na drodze Polaków wyrosła zatem kolejna przeszkoda, którą należało pokonać. Nie wiadomo dokładnie, jakich argumentów użyli nasi marynarze, dość że w końcu udało im się przekonać jakiegoś pilota: jest bardzo prawdopodobne, że siłą uprowadzili go na statek. Dopiero wtedy można było szybko uchodzić z bombardowanego portu.

Mały konwój prowadzony przez «Korabia I» skierował się do śluzy, a żołnierze z bronią gotową do strzału zajęli pozycje na pokładzie, demonstrując swoją determinację. Na szczęście nie trzeba było się odwoły-

wać do pomocy karabinów – Francuzi otworzyli śluzę. Lugry wyszły z portu. Prowadził «Korab I» z kapitanem Abramowskim, pozostałymi dwoma dowodzili rybacy. [...] Był 23 czerwca 1940 r. Konwój zawinął najpierw do Barry Dock, ale po kilku godzinach statki zostały skierowane do Cardiff. Uchodźcy i żołnierze opuścili pokłady, a lugry na okres kilku tygodni pozostały w tym angielskim porcie. Jak pisał kapitan Abramowski: – Bombardowano nasz port dzień i noc, jednak nasze statki nie doznały żadnej szkody. To było wyjątkowe nasze szczęście, bo kilka sprzymierzonych statków dostało bomby i zatono<sup>10</sup>. Kapitanem „Korabia” był od czerwca 1941 r. do 7 lipca 1945 r.

Po wojnie wyjechał do USA, zamieszkał w Alabamie, pływał na statkach, kontaktował się z kolegami poprzez londyński „Okólnik”, zamieszczając w nim opisy swych przygód na „Darze Pomorza”.

W 1949 r. Edward Juźwiak (abs. WN z 1940) pisząc do kolegów o komendancie „Daru Pomorza” kpt. Konstantym Kowalskim, informował: „Kot pomimo swej długiej morskiej praktyki jest tylko „second mate”m. Chiefem jest Czesław Abramowski, a drugim oficerem jego młodszy brat Bronisław. Statek podobno jest okropny. Załoga składa się z najgorszych kundli o osiemnastu różnych narodowościach! Ale cóż robić?”<sup>11</sup>.

Tak mijały lata. W 1990 r. Bronisław Abramowski pisał do „Okólnika”: „Bardzo dziękuję za nadesłanie Medalu Morskiego. Teraz mam tylko jeden kłopot: w moim zaświadczeniu jest napisane, że medal ma trzy okucia za wyczyny podczas wojny. U nas tutaj w USA nie produkują takich okuć. Byłbym

bardzo wdzięczny, gdybym mógł otrzymać adres firmy londyńskiej, która produkuje medale i okucia na wstążki.

Równocześnie załączam \$20 za medal i \$20 na cele Związku, w travel czekach. Ścisłam dłoń serdecznie – Broniek Abramowski, 66 Kingswood Drive, Mobile, Alabama 36608”<sup>12</sup>. A dwa lata później: „Właśnie otrzymałem list polecony, który zawierał okucia na wstążkę medalu «Polska Swemu Marynarzowi» i bardzo dziękuję za przesyłkę i pamięć”<sup>13</sup>.

Bronisław Abramowski zmarł 11 sierpnia 1997 r.

\*\*\*

Jego starszy brat Czesław, urodzony 21 lutego 1909 r. w Warszawie, też był oficerem marynarki handlowej, ale nie skończył PSM, lecz Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Ze służby odszedł w 1934 r. i przeszedł do PMH. W czasie wojny pływał w konwojach, następnie na różnych jednostkach rybackich. Po wojnie wyemigrował do USA, był kapitanem na statkach panamskich, superintendentem w International Steam Ship, później w różnych kompaniach. „Przeszedłem na emeryturę w 1982 roku, ale to ze Związku Master Mates and Pilots. Moja licencja /dyplom/ jest ważny do 1989 – marca i jestem na stopie Voluntary Reserve dla Military Sealift Command. Oni od czasu do czasu wołają mnie na parę miesięcy na zastępstwa i za każdym razem badanie zdrowotne. Jakoś tam zawsze przechodzę, choć różne strzykania zaczynają się odzywać tu i ówdzie. Byłem u Bronka parę tygodni w tym miesiącu, on przesyła pozdrowienia”<sup>14</sup>. „Czasami już podupadam na zdrowiu, ale całe życie nie można być młodym”<sup>15</sup> – napisał stoicko w 1994 r. Zmarł 21 stycznia 1998 r.<sup>16</sup>

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, *Polska Marynarka Wojenna, część I Korpus oficerów 1918-1947*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996; Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 4, Gdańsk 2002; Małgorzata Sokołowska, *Kobiety Gdyni*, tom 1 *Kapelusik z piórkiem*, Gdynia 2019; „Okólniki”; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981.

1 Bronisław Abramowski, *Zew morza*, [w:] „Okólnik” 1995, nr 170, s. 25.  
2 Ibidem, s. 25-30.  
3 Krystyna Tarasiewicz, *Na „Kromaniu” i w Londynie. Całe życie marynarza*, Warszawa 1992, s. 24.  
4 Małgorzata Sokołowska, *Kobiety Gdyni*, tom 1 *Kapelusik z piórkiem*, Gdynia 2019, s. 250.  
5 Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 4, Gdańsk 2002, s. 142.  
6 Ibidem, s. 145.  
7 Ibidem.  
8 Ibidem.  
9 Ibidem, s. 146.

10 Ibidem.  
11 Edward Juźwiak, *Fragmety listów powojennych banitów*, [w:] Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banią chłopców z Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 147.  
12 „Okólnik” 1990, nr 162, s. 40.  
13 „Okólnik” 1992, nr 164, s. 34.  
14 „Okólnik” 1985, nr 152, s. 21.  
15 „Okólnik” 1994, nr 168, s. 29.  
16 *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, *Polska Marynarka Wojenna, część I Korpus oficerów 1918-1947*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 303.