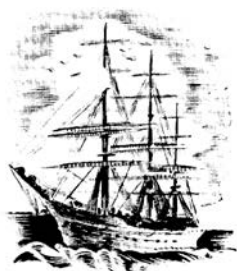


Aleksander Bramiński

1915-1989

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1939 r., robotnik przymusowy w czasie okupacji, pilot portu gdańskiego.



Urodził się 25 grudnia 1915 r. w Tönning w Niemczech (rodzice Tadeusz i Antonina), ojciec do 1919 r. służył w Kriegsmarine. Jeszcze przed zwolnieniem ze służby niemieckiej 19 grudnia 1919 r. zgłosił swój akces do Polskiej Marynarki Wojennej, został przyjęty w marcu 1920 r. w stopniu porucznika marynarki i skierowany do Urzędu Hydrograficznego w Gdańsku. Był dowódcą ORP „Pomorzanie”, a od sierpnia 1921 r. do stycznia 1922 r. kierował Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej. W listopadzie 1932 r. został członkiem komisji Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni dla opracowania pierwszych polskich tablic nawigacyjnych (wydanych w 1933 r.). Początkowo ośmioosobowa rodzina mieszkała w Wejherowie, od 1931 r. w Gdyni – prężnie działało tu bowiem Spółdzielcze Stowarzyszenie Osad Własnych Oficerów Marynarki Wojennej: otrzymawszy w kredycie tereny od Skarbu Państwa, spółdzielnia budowała domy na Grabówku, przy ulicach: Falistej, Morskiej, Emigracyjnej, Kujota, Kapitańskiej, Beniowskiego i Admiralskiej, następnie w ratach wykupywane przez członków spółdzielni. I w takim domu w 1931 r. zamieszkał Tadeusz Bramiński z rodziną.

W 1934 r. syn Aleksander zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej – i pierwszy rok nauki odbył na „Darze Pomorza” w rejsie dookoła świata.

Jako marynarz był bardzo chwalony, ale niekoniecznie jako uczeń, bo do nauki nie bardzo się przykładał. Dyrektor PSM kmdr Władysław Kosianowski pisał do kmdr. Tadeusza Bramińskiego w 1934 r.: „Syn Pana Aleksander nie został przez Radę Pedagogiczną dopuszczony do egzaminów maturalnych, a tym samym nie mógł być promovany na kurs III. Musi pozostać na drugi rok na tym samym kursie. W związku z tym zawiadamiam Pana Komandora, że synowi Pana zezwolonym będzie odbyć letnią praktykę (pływanie) wraz z jego kolegami, co mu może dać tylko korzyści. [...] Rada

Pedagogiczna z najwyższym żalem widziała się zmuszoną wydać orzeczenie niedopuszczające syna Pańskiego, Aleksandra do egzaminów. Jest on bowiem /syn Pana/ bardzo starannym, sumiennym chłopcem, który się bardzo dobrze sprawuje jako marynarz podczas zaokrętowania [...]”. Owa letnia praktyka okazała się rejsem dookoła świata.

W 1939 r. udało się mu pomyślnie ukończyć PSM i został zaokrętowany na „Dar Pomorza” w letni, ostatni – jak się okazało – przedwojenny rejs.

Tuż przed wybuchem wojny Biała Fregata została skierowana do neutralnego portu – najpierw do Öxelosundu, a 2 września 1939 r. do Sztokholmu. Stamtąd 8 września 1939 r. samolot Polskich Linii Lotniczych zabrał ze Sztokholmu grupę 11 uczniów – wyłącznie tych, którzy mieli karty mobilizacyjne. Do kraju wrócili: IV oficer „Daru Pomorza” Kazimierz Jurkiewicz (abs. WN z 1934), uczniowie III kursu nawigacyjnego: Józef Babkiewicz, Aleksander Bramiński, Bohdan Dębski, Andrzej Grosse, Bohdan Korsak, Zygmunt Ladenberger, Zygmunt Łada, Roman Tomaszewski, uczeń II kursu Wilhelm Żmuda i uczeń kursu wstępnego, syn bosmana „Daru” Jerzy Leszczyński. Samolot wylądował w Rydze, skąd chłopcy pojechali pociągiem do Pińska.

Aleksander zgłosił się w Pińsku 15 września do Komendy Portu Wojennego i otrzymał zaświadczenie o powrocie do miejsca zamieszkania, do Warszawy (kolega Bohdan Korsak został wcielony do Marynarki Wojennej). Z Pińska pociągiem pojechał do Kowla, razem z nim Bohdan Dębski, Zygmunt Łada i Roman Tomaszewski.

W Kowlu pociągi stanęły z powodu jadącego do Rumunii transportu tankietek, więc we czterech poszli piechotą do Lubomka – tam po drodze został Tomaszewski.

Przeszli Bug 20 września i po ośmiu dniach dotarli do Milanówka pod Warszawą. Ojciec Bohdana Dębskiego pracował w Pol-

skim Radiu, a Zygmunta Łady był lekarzem w Warszawie w szpitalu im. J. Piłsudskiego.

Z Warszawy Aleksander Bramański pojechał dalej pociągiem do Poznania, skąd udało mu się wrócić do Gdyni 13 października 1939 r. A tam „po czterech próbach wywiezienia mnie do Niemiec na roboty i wykopki kartofli, doprowadzony zostałem do Arbeitsamtu i musiałem pracować w: oddziale artylerii niemieckiej marynarki wojennej na półwyspie Hel jako robotnik od 9 listopada 1939 do 25 maja 1940 r. Na Oksywiu w oddziale budowy portu marynarki wojennej, w firmie Morx Reich z Bydgoszczy jako robotnik i betoniarz do 18 września 1941 r., do końca wojny jako szofer”².

Ojciec, który od 1938 r. był kierownikiem Wydziału Holowniczo-Ratowniczego Żegluga Polskiej, w październiku 1939 r. zmuszony do przekazania wydziału niemieckiemu zarządcy okupacyjnemu, odmówił podpisania volkslisty. Zamiast tego włączył się w prace wywiadu morskiego AK³. We wrześniu 1942 r. aresztowany, był więziony w areszcie na Kamiennej Górze i w Gdańsku, w lutym 1943 r. przeniesiony został do obozu w Stuthofie jako więzień polityczny, gdzie zmarł 7 marca 1943 r.

Po zakończeniu wojny Aleksander Bramański został w kwietniu 1945 r. zatrudniony przez dyrektora PSM Konstantego Maciejewicza w szkole jako „inwentarzowy” – budynek był ogołocony i potrzebował wszystkiego. „Znając Konstantego Maciejewicza z jego wszelkich inicjatyw organizatorskich – napisał prof. Daniel Duda – można wnioskować, że ta funkcja z pewnością nie była «urzędnicza», ale musiała polegać na ściąganiu do Szkoły z portu, stoczni, różnych magazynów wszystkiego, co mogło być użyteczne, by jak najszybciej uruchomić proces nauczania”⁴.

W połowie lipca 1945 r. został asystentem pilota w Kapitanacie Portu Gdańsk. Nie była to łatwa praca, bowiem wody portu były zaminowane, a na lądzie rządu – nie licząc się z polską administracją morską – sprawowali Rosjanie.

Początkowo Armia Czerwona nie dopuszczała pracowników Urzędu Morskiego do portów w Gdańsku, Gdyni, Elblągu i Helu, nie pozwalając na ustalenie liczby i rodzaju zalegających wraków. Tak było do czasu za-

kończenia rekwizycji „mienia zdobycznego” i wywiezienia go na wschód. Cenniejszym wrakom, które uszkodzone były w niewielkim stopniu albo zatopione przez otwarcie kingstonów, przywracano pływalność i holowano do najbliższych baz wojennych lub portów bałtyckich ZSRR. Niektóre z nich, nieumiejętnie holowane, wylatywały w powietrze na minach lub osiadały na mieliźnie.

„Dojazdy do pracy były bardzo trudne, komunikacja zrujnowana, było niebezpiecznie, początkowo brakowało jednolitej władzy. Administracja morska była często zaskakiwana postawą radzieckich władz wojskowych. W porcie wszyscy chcieli rządzić! Był wielki bałagan: dowódca garnizonu decydował o oficerskiej czapce pilota portowego, urząd celny zezwalał pilotowi na wstęp na statki, kapitan portu – rzeczywisty gospodarz portu – wydał przepustkę na wejście do portu i na statki, taką samą przepustkę wydał wojenno-morskiej komandir Porta Gdańsk Andrejew itd.

Aleksander Bramański włączył się w odbudowę zniszczonej gospodarki morskiej (port gdański w czasie II wojny światowej uległ poważnemu zniszczeniu – 15% nabrzeży, 40% urzędzeń przeładunkowych i 88% magazynów, dostęp do niego tarasowały liczne wraki). Doskwierał nie tylko brak wyżywienia, trudności komunikacyjne, telefoniczne, ale szerzyły się gwałty, napady, kradzieże, wzniecane pożary: nikt nie był pewny bezpieczeństwa swego życia”⁵.

Ustanowiony 26 marca 1945 r. przez Sowietów Rząd Tymczasowy wyraził zgodę na wywóz sprzętu potrzebnego Armii Czerwonej. „Radzieckie komendantury, mając więc wolną rękę, mogły «legalnie» demontować oraz transportować do ZSRR wszystko, co posiadało jakąś wartość. Fabryki ogołoczone zostały z urzędzeń technicznych; majątki ziemskie z żywego inwentarza, płodów rolnych i maszyn; muzea i pałace z dzieł sztuki. Do tego dodać trzeba to wszystko, co zrabowali na własną rękę żołnierze i «specjaliści» radzieccy w mieszkaniach prywatnych, podczas napadów na podróznym w pociągach, w sklepach i magazynach. Wartości tych łupów nawet oszacować się nie da. [...] Państwowy Komitet Obrony Związku Radzieckiego uważał, że na Ziemiach Odzyskanych przez Polskę, a do nich zaliczany był

Gdynia 9,06,1981

Na pokładzie s/v „Dar Pomorza”



Hanna Olewniczak

Olgiard Maciejewicz

Zbigniew Szczepkowski

Paweł
Gembczyk

Aleksander
Bramiński

Daniel
Duda

Roman
Tomaszewski

Marian
Simon



Gdańsk, tylko 30% maszyn i urządzeń należało do Polski – 70% miało przapaść Związkowi Radzieckiemu”⁶.

Gdy w październiku 1945 r. powrócił ze Szwecji do Polski „Dar Pomorza”, dyrektor PSM Konstanty Maciejewicz przygotował zaświadczenie dla władz wojskowych (które żaglowiec objęły samowolnie w posiadanie), „o nierobieniu trudności p. Bramańskiemu w odebraniu swojej własności – po uprzednim porozumieniu się z radiotelegrafistą tego statku ob. Kwiatkowskim”⁷, bowiem odlatując we wrześniu 1939 r. do kraju, Alek-

sander Bramański zostawił na statku swoje osobiste rzeczy oraz sekstant.

Na podstawie wyciągu z pływania i ukończonej Państwowej Szkoły Morskiej otrzymał 19 maja 1946 r. dyplom porucznika żeglugi małej (z datą ważności 28 sierpnia 1939 r.), a 1 kwietnia 1948 r. wpisał się w historię pilotażu gdańskiego portu, wprowadzając tysięczny statek.

Dyplom starszego pilota przyznał mu Urząd Morski w Gdyni 21 marca 1961 r. (z datą ważności od 15 listopada 1945 r.). Na emeryturę pilotażu odszedł 31 stycznia 1978 r.

Był w gronie osób wspierających zorganizowanie i przyjęcie absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej z lat 1922-1945 podczas światowego zjazdu w dniach 14-17 czerwca 1980 r. w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Uczestniczył w zjeździe, a także w uroczystościach związanych z 50-leciem podniesienia polskiej bandery na „Darze Pomorza”.

„W programie zjazdu było zwiedzanie niemieckiego obozu w Stutthofie, miejsca kaźni wielu Polaków, ludzi morza, w tym jego Ojca, komandora Tadeusza Bramańskiego”⁸. Ówczesny rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda uhonorował go 14 czerwca 1980 r. pamiątkowym medalem 50-lecia Podniesienia Bandery Polskiej na s/v „Dar Pomorza” i pamiątkowym medalem 60-lecia Szkoły Morskiej Tczew – Gdynia 6.12.1980 r.

Aleksander Bramański zmarł 12 lipca 1989 r. Pochowany jest na cmentarzu w Gdańsku-Oliwie.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989; Robert Chrzanowski, Małgorzata Sokołowska, *Zebrała się w Gdyni klika. Lata 1945-1947*, Gdynia 2021; Małgorzata Sokołowska, *Kobiety Gdyni*, tom 2, *Ciche bohaterki*, Gdynia 2019; „Zapiski Puckie”; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Pismo z dn. 30.04.1937 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2748.

2 *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945), wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, D/2645, s. 91.

3 Bogdan Chrzanowski, *Organizacja sieci przerzutów drogą morską z Polski do Szwecji w latach okupacji hitlerowskiej (1939-1945)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof”, nr 5, s. 25.

4 Daniel Duda, *Aleksander Bramański – starszy pilot gdańskiego portu, uczestnik rejsu s/v Dar Pomorza dookoła świata (1915-1989)*, „Zapiski Puckie”, rocznik 2021/2013, z. 11/12, s. 277.

5 Ibidem.

6 Za: Robert Chrzanowski, Małgorzata Sokołowska, *Zebrała się w Gdyni klika. Lata 1945-1947*, Gdynia 2021, s. 38.

7 Zaświadczenie z dn. 25.10.1945 r., w zbiorach w Sali Tradycji UMG – D/2748.

8 Daniel Duda, op. cit., s. 278.