

Marian Ryszard Umiński

1912-1989

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1932 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów, odznaczony Medalem Morskim PMH z potrójnym okuciem, prezes Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie.

Urodził się 7 grudnia 1912 r. w Warszawie (rodzice Antoni i Waleria z d. Wiśniewska). W 1930 r. przyjęty został do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Szkolę ukończył we wrześniu 1932 r., otrzymując dyplom teoretyczny. „Potrzeba mi było jeszcze 14 miesięcy pływania do dyplomu porucznika żeglugi małej, do domu nie chciałem wracać i zacząłem rozglądać się za pracą w charakterze marynarza. Niestety, powszechny kryzys, a w szczególności w marynarce handlowej, dawał się we znaki. Pomimo stałego odwiedzania statków w Gdyni i biur angażowania załóg, przez sześć tygodni nie udało mi się nic znaleźć. Sprzedałem książki i płaszcz mundurowy, aby mieć za co kupić skromny posiłek w restauracji naprzeciwko dworca. Kochany «Waju» (bosman Leszczyński) pozwolił mi i koledze z Wydziału Mechanicznego Alfredowi Szperalskiemu [abs. WM z 1929] spać w کیście «Daru Pomorza» na hamakach”¹.

W październiku bosman Leszczyński dowiedział się, że na gotowym do wyjścia w morze parowcu „Wilno” brakuje maryna-

rza i statek czeka. – Leć, chłopaku, prędko do portu! – powiedział.

„Siedem tygodni pływania postawiło mnie na nogi moralnie i materialnie. Po zamustrowaniu na początku grudnia mogłem już sobie pozwolić na zamieszkanie w Domu Marynarza w oczekiwaniu na następną okazję”².

Łapał różne zastępstwa, dorywcze prace przy malowaniu statków pasażerskich: na sterlingach za burtą czy na pokładzie. W końcu udało mu się zamustrować na „Robura IV” i przez sześć miesięcy pływał



„Robur IV”



Na placu wewnętrznym PSM w Gdyni. Doskonała drużyna koszykówki. Od lewej: Marian Umiński, Czesław Zawada, Tadeusz Stępkowski, Stefan Gorazdowski, siedzi Zbigniew Kowalewski

w rejsach z węglem do Szwecji. A potem upomniało się wojsko: został skierowany do Szkoły Podchorążych Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim. „Po roku służby stworzono sprężystych plutonowych czy sierżantów-podchorążych nawet z najbardziej nieśmiałych studentów politechniki”³.

W grudniu 1934 r. zamustrował na parowiec „Katowice”, który stał „na sznurku” w porcie. „Przeciągaliśmy go ręcznie, bez pary na windach, wzdłuż nabrzeża. Kapitanem był Czesław Antkowiak [abs. WN z 1923]. [...] Drugim oficerem był Witold Po-inc [abs. WN z 1930], który pełnił równocześnie funkcję radiotelegrafisty”⁴.

W sierpniu 1935 r. został III oficerem na parowcu Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego „Lech” – pod dowództwem kapitanów Stefana Ciundzewickiego (abs. WN z 1923), Adama Andrzejewskiego oraz Jerzego Prokulskiego (abs. WN z 1923). Statek chodził w regularne, dwutygodniowe rejsy towarowo-pasażerskie z Gdańska i Gdyni do Londynu i z powrotem.

„Podróże nasze były bardzo przyjemne, zwłaszcza latem. Na statku panowała idealna czystość i porządek, kuchnia była wzorowa. Pasażerowie mogli korzystać z towarzystwa oficerów i załogi, czy to na mostku, czy też na pokładzie”⁵.

W grudniu 1936 r. otrzymał awans na II oficera oraz przeniesienie na „Wilno”. Między rejsami zdał egzaminy wstępne i został studentem I roku prawa na Uniwersytecie Warszawskim – by w przyszłości otworzyć biuro adwokackie ze specjalnością morską.

Pod koniec sierpnia 1939 r. był na „Katowicach”. Statek opuścił Gdynię trzy dni przed wybuchem wojny. Kapitan Bogdan Gawęcki (abs. WN z 1924) miał, jak i inni kapitanowie, zalakowaną kopertę z poufnymi rozkazami na wypadek wojny. Statek zawinął do Gibraltaru.

„Po kilku tygodniach postoju w Gibraltarze kapitan Gawęcki, z braku jakichkolwiek dyrektyw od agenta, zdecydował kontynuować podróż do portu przeznaczenia we Włoszech. Wyładowano tam zboże, a potem bez ceregieli zaarrestowano statek i postawiono w basenie, na beczki. Naradziliśmy się z kapitanem, co dalej robić. Postanowiliśmy uciekać pod osłoną nocy. Po cichu rzuciliśmy cumy i opuściliśmy port, kierując się do Marsylii”⁶.

Tam otrzymał rozkaz przeokrętowania na „Oksywie”, na którym zmarł II oficer.

Po miesięcznym urlopie poszedł na „Kraków”, pod dowództwo kapitana Bolesława Mikszty, a potem – Rościława Choynowskiego. Pod komendą tego ostatniego 4 kwietnia 1940 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej, z tym, że na „Krakowie” był starszym oficerem.

„Kolejny urlop spędziłem w Londynie, mieszkając razem z Antonim Rusinem i Stefanem Gorazdowskim [abs. WN z 1932], którzy pracowali w biurze żeglugowym. Pomimo stałych nalotów oraz wielkich zniszczeń

i pożarów, życie w mieście płynęło normalnie. Nad miastem unosiły się balony zaporowe, artyleria przeciwlotnicza prowadziła obronę, służby przeciwpożarowe gasiły pożary. Syreny alarmowe ogłaszające początek i koniec nalotu brzmiały niemal ciągle. Ludzie chronili się w schronach i w tunelach kolejki podziemnej. Wiele stacji metra służyło Londyńczykom za miejsce noclegów. Spieszący do pociągów musieli dobrze uważać, aby nie nastąpić na leżących pokotem ludzi. Jednak wszystko odbywało się w spokoju i dyscyplinie. Z rana wychodziliśmy na ulice, obserwując gaszenie pożarów i uprzątnięcie gruzów, liczyliśmy rozwalone domy i zniszczone sklepy, gdzie nadal można było zaobserwować napis «business as usual». Podziwialiśmy ducha oporu i dyscyplinę mieszkańców”⁷.

Po urlopie zaokrętował na „Poznań”, którego kapitanem był Stanisław Lehr (abs. WN z 1927). Statek chodził w konwojach wzdłuż niebezpiecznych wschodnich brzegów Wielkiej Brytanii, wybierany zazwyczaj na statek komodora lub wicekomodora. „Było w tym trochę wygodnictwa Anglików, którzy wiedząc, że mają tak dobrego kapitana, mogli zdać się na jego doświadczenie”⁸.

Mostek zabezpieczony był betonowymi płytami, zainstalowano oerlikony, które w razie alarmu były obsadzone obsługą w ciągu kilku sekund. Na masztach umieszczono stalowe linki, do których załoga mocowała „kajty” (latawce), by unosiły się ponad statkiem na potrzebnej wysokości, uniemożliwiając bliskie ataki samolotów. „Kiedy wiał niepomyślny wiatr, trzeba było je ściągać na dół i łapać na luku. Nieraz była kupa śmiechu, kiedy z radiooficerem Henrykiem Prokopem rzucaliśmy się we dwóch na skaczący na wietrze kajt, aby go przyduścić do luku i zwinąć. Później dawano nam balony, już nadmuchane w Southend, które umocowane na stalowej linii holowaliśmy ponad statkiem przez całą podróż”⁹.

W czerwcu zastąpił na mostku chorego kpt. Lehra. „Na konferencji konwojowej spotkałem się z kapitanem Dybkiem [abs. WN z 1930]. W drodze mieliśmy silne naloty niemieckich samolotów, które przelatywały nad konwojem, atakując nas. Wszystkie statki oraz eskorta konwoju otworzyły ogień. Obok nas szedł «Kromań» kapita-



Na zjeździe absolwentów Szkoły Morskiej w Gdyni w 1980 r., pośrodku Marian Umiński, z lewej Jerzy Oskar Stefanowski, po prawej Jan Szaub

na Dybka, uzbrojony po zęby i prażył ze wszystkich swych karabinów maszynowych i dział"¹⁰.

Pomimo obowiązujących „blackoutów” w portach i miastach, „po pracy wybieraliśmy się na różnego rodzaju rozrywki, a przy okazji – na spotkania z «tubylcami». Wtedy to poznałem w Newcastle piękną, młodą dziewczynę, którą pokochałem i poślubiłem latem 1942 r. Moim pierwszym drużbą był Ryszard Jedyński [abs. WN z 1939], pływający w tym czasie na „Lewancie”. Na wszelki wypadek, gdyby Jedyński nie zdążył na czas ze swego statku, przygotowany był zastępca – Stefan Gorazdowski"¹¹.

W lutym 1944 r. został przeniesiony na motorowiec „Lechistan” i na regularne podróże przez Atlantyk, wożąc z Nowego Jorku amunicję.



Walne Zebranie Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie

W ostatnich dniach wojny był na „Kielcach”. „11 listopada 1945 r. na skutek dyrektyw z Londynu opuściliśmy flagę w porcie Grimsby i cała załoga została zmustrowana. Opiekę nad statkiem objął miejscowy agent.

W Londynie odbyło się wielkie zebranie, przy udziale oficerów, którzy opuścili statki, oraz przedstawiciele pracowników biurowych i inspektorów. Był to protest dotyczący «zmiany bandery» w polskiej flocie w związku ze zmianami politycznymi. Większość uczestników opowiadała się za pozostaniem na lądzie w Anglii. Część wyrażała chęć powrotu do Kraju. Protest ciągnął się długie miesiące. Powoli zaczęto wracać na statki, które kolejno wracały do Polski. Ja zaokrętowałem się 6 października 1946 r. na parowiec «Lech», pod dowództwo kapitana Lehra¹².

„Zacząłem wyczuwać naciski z różnych stron, mające na celu zmuszenie mnie do przeniesienia się wraz z rodziną do Kraju. W tych warunkach 7 kwietnia 1949 r. zszedłem z «Wilna», przekazując dowództwo w Methil starszemu oficerowi Walerianowi Szotowi¹³.

By otrzymać pracę na angielskich statkach, potrzebował angielskiego dyplomu.

„Całą terminologię okrętową, mapy, locje, tablice, kalkulacje oraz przepisy drogi na morzu trzeba było sobie przyswoić po angielsku. Te ostatnie na pamięć, słowo w słowo każdy z 31 paragrafów. Był to jedyny, niezawodny sposób zdania egzaminów¹⁴ – i tak zaczął się kolejny okres życia: pływanie pod banderą brytyjską.

Po 51 latach służby na morzu „w 1982 r. pożegnałem się ostatecznie z morzem. Dziś, kiedy piszę te wspomnienia, w programie telewizyjnym widzę paradę statków żaglowych z całego świata, przybyłych na obchody 200-lecia Australii do Sydney. Jest wśród nich «Dar Młó-

dieży» i widzę, jak wspaniale, pod wszystkimi żaglami, przechodzi pod mostem. Jestem dumny z naszego żaglowca i myślami sięgam daleko wstecz, do naszej szkolnej podróży na «Darze Pomorza» do Nowego Jorku w 1931 r. Tamten żaglowiec równie pięknie i skutecznie spełniał rolę polskiego ambasadora, tyle że było to blisko 60 lat temu¹⁵.

W 1980 r. przyjechał do Polski na światowy zjazd absolwentów, zorganizowany w WSM przez rektora prof. Daniela Dudę.

„Po zejściu na emeryturę Rysiek poświęcił swój wolny czas na życie społeczne. Był jednym z fundatorów POSK-u oraz długoletnim prezesem naszego Związku. Okres Jego prezesury był okresem ożywienia się naszej organizacji, pomimo stopniowego ubywania jej członków. Dzięki Ryśkowi Instytut im. gen. Sikorskiego zwrócił się do nas o pomoc w skatalogowaniu dokumentacji marynarki handlowej z okresu wojny. Ponad 40 tomów dokumentów zostało rozsortowane po trzech latach pracy przez zespół wybrany przez Ryśka.

Zalety jego charakteru wybitnie się uwypukliły podczas Jego prezesury – nigdy nie forsował swego poglądu, ale w taktowny sposób wybierał najkorzystniejsze rozwiązania dla Związku, przez co zdobył sobie szacunek i zaufanie swoich kolegów. Obdarzony wysoką kulturą osobistą, łagodził konflikty i spory. Pamiętał zawsze o swoich najbliższych i o tych, co upośledzeni przez los potrzebowali pomocy czy opieki. Opuścił nas wielkiej wartości przyjaciel. [...]

Rysiek Umiński pozostanie w naszej pamięci jako wzór człowieka bez skazy – dobrego Polaka, zasłużonego swej Ojczyźnie¹⁶ – napisał kpt. ż.w. Jan Starzycki.

Marian Ryszard Umiński zmarł 18 kwietnia 1989 r.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1982; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; londyńskie „Okólniki”.

1 Marian R. Umiński, *Marynarski życiorys*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1982, s. 361.

2 Ibidem, s. 362.

3 Ibidem.

4 Ibidem, s. 363.

5 Ibidem, s. 364.

6 Ibidem, s. 366.

7 Ibidem, s. 367-368.

8 Ibidem, s. 368.

9 Ibidem.

10 Ibidem.

11 Ibidem, s. 369.

12 Ibidem, s. 370.

13 Ibidem, s. 372.

14 Ibidem.

15 Ibidem, s. 373.

16 „Okólnik” 1989, nr 159, s. 6.