

Mieczysław Abramowski

1917-1998



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1941 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatniej przedwojennej podróży żaglowca, uczestnik konwojów atlantyckich i śródziemnomorskich, rybak, kapitan żeglugi wielkiej, odznaczony m.in. dwukrotnie Medalem Morskim PMH, The War Medal, młodszy brat Bronisława (abs. WN z 1933).



Urodził się 26 maja 1917 r. w Smoleńsku. Do Polski z Rosji ogarniętej rewolucją przyjechał z rodzicami i rodzeństwem w 1921 r.; do szkół uczęszczał w Warszawie.

W 1936 r. zdał egzaminy wstępne do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i po pomyślnie odbytej kandydatce na „Darze Pomorza”, jako uczeń kursu wstępnego, we wrześniu wyruszył w podróż ćwiczebną wokół przylądka Horn (starszy o osiem lat brat Bronisław był w tym rejsie II oficerem).

Trzy lata później „napad Niemiec na Polskę zaskoczył «Dar Pomorza» z uczniami Szkoły Morskiej w podróży szkolnej po Bałtyku. Rano [...] zostaliśmy poderwani do zwinięcia żagli i statek na pełnych obrotach silnika pomocniczego skierowany został do Oxelösundu. Tam staliśmy kilka dni, oczekując na decyzję władz szwedzkich, które miały się wypowiedzieć, czy «Dar Pomorza» ma być internowany jako okręt wojenny (bo był państwowy!), czy obdarzony pozwoleniem czekania na dalsze losy wojny jako statek handlowy. Zatriumfowała pierwsza alternatywa.

Skierowano więc «Dar Pomorza» do Sztokholmu, na stały już postój do zakończenia wojny. Zaraz po zacumowaniu statku [...] zaczęliśmy rozbrajać naszą fregatę aż do gołych masztów i rei. Po pracy gromadziliśmy się wszyscy w sali wykładowej i słuchaliśmy coraz słabszego głosu Polskiego Radia. Z upadkiem Warszawy język polski na krótko znikł z anteny. Miejsce Polskiego Radia zajęło British Broadcasting Company (BBC) i teraz jego komunikatów słuchaliśmy codziennie. [...] W głowach roiło nam się od szalonych pomysłów. Najpierw – jeszcze w Oxelösundzie – były to nierealne plany zdobycia i zniszczenia niemieckiego statku ładowanego rudą, stojącego po drugiej stronie basenu, w którym cumował «Dar». Zaniepokojeni oficerowie pilnowali nas dzień

i noc, żebyśmy nie zrobili tego głupstwa. Ku ich uldze przesunięto nas do Sztokholmu. Tam też zaczęliśmy starać się coś zrobić, by jak najprędzej dostać się do Anglii i zaciągnąć do Polskiego Wojska! Wyprzedziły nas władze: pewnego dnia oznajmiono nam o decyzji wysłania uczniów do Wielkiej Brytanii, by wzięli udział w wysiłku wojennym. Przed samym wyjazdem stwierdzono, że jeden z uczniów uciekł z «Daru», by zostać w Szwecji¹. Ta dezercja trochę nas zaszokowała, ale nie zahamowała naszej woli jak najspiesniejszego wyjazdu tam, gdzie walczono.

Przewieziono nas do Göteborga, gdzie stało pięć polskich statków gotowych do wyjścia, by przedostać się do portów angielskich i połączyć z resztą naszej floty handlowej. Były to parowce: «Chorzów», «Wilno», «Kromań», «Narocz» i «Robur IV». Zostaliśmy przydzieleni na poszczególne statki.

Zostałem zaokrętowany na parowcu «Chorzów», starym, małym i powolnym stateczku, który w swych lukach miał jakieś resztki nie wyładowanych ładunków. Kapitan polecił umieścić nas w międzypokładzie, pod pomieszczeniami załogi. To było wspaniałe miejsce! Naturalnie, w porównaniu z warunkami na pozostałych statkach, na których koledzy z innych kursów mieszkali w ładowniach, najczęściej na węglowych resztkach, jakie pozostały z ostatniej podróży. W drodze sypały się na nich drobne kawałki węgla i miału. U nas cieśla zbił z desek dwie ramy na koję, wypełniliśmy je słomą, przykryli płachtami czystych brezentów i mieliśmy wspaniałe poślanie. Było czysto, a także ciepło, ponieważ założono nam dodatkowo centralne ogrzewanie. Widno było również, bo mieliśmy bulaje w burcie. No i byliśmy młodzi, bardzo młodzi².

Pod koniec października 1939 r. został razem z piątką kolegów wysłany jako młodszy

marynarz na m/s „Bug” – kapitanem którego był jego drugi starszy brat Czesław Abramowski, urodzony 21 lutego 1909 r. w Warszawie, absolwent Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

„Była to nowa jednostka, bardzo mała, bo miała około 500 BRT. Nikt z nas nie widział nawet fotografii tego statku. Nic zresztą dziwnego: «Bug» już po wybuchu wojny, z niepełną załogą, nie wykończony i bez prób odbiorczych, mimo oporu stoczni, która go budowała i władz holenderskich, został w nocy uprowadzony. Po ryzykownej ucieczce przez angielskie pola minowe, bez map i pomocy nawigacyjnych, zameldował się rano koło boi Sunk po pilota do Londynu. Anglicy ze zdumieniem przecierali oczy: żeby tak uciekać z kontynentu, gdy już trwa wojna? To szaleństwo! [...] Motorówka zabrała naszą szóstkę: asystenta pokładowego Lubomira Zabilskiego, marynarzy Wojciecha Zaczka i mnie, chłopców pokładowych Edmunda Derę i jego kolegę, którego nazwiska nie pamiętam. [...] Po południu byliśmy już w Londynie i w egipskich ciemnościach dotarliśmy do przystani, gdzie miał się znajdować «Bug». Był odpływ, toteż z trudem znaleźliśmy nasz motorowiec. Leżał na mulistym dnie bez ruchu i tak nisko, że długa, kilkumetrowa drabina ledwo sięgała jego drugiego luku. [...] Statek, choć mały, był ładny i przytulny. Kabiny miniaturowe, ale wygodne i czyste, pachniały świeżością drewna i lakieru oraz zapachem maszyny, która znajdowała się – podobnie jak i nasze pomieszczenia – na rufie. Dostaliśmy gorącą herbatę oraz chleb z masłem, które kucharz Wincenty Siedziako podał nam w mesie załogowej. Mesa ta była bardzo mała, z trudem zmieściliśmy się wszyscy przy jednym stole. W godzinę po tej skromnej kolacji spaliśmy już jak zabici, zmęczeni całodzienną podróżą oraz pełni wrażeń z pierwszego mustrowania na pierwszy w naszym życiu statek handlowy”³.

W 1941 r. ukończył Szkołę Morską w Southampton i wrócił na statki PMH. Brał m.in. udział w inwazji na Sycylię. Stopniowo awansując, był starszym marynarzem na „Krakowie”, asystentem pokładowym na „Batorym” i „Sobieskim”, III oficerem na „Wilnie” – cały czas pływając w konwojach i ciężko pracując.



M/s „Bug”

W „Okólniku” z 1990 r. wydrukowane zostało jego wspomnienie pt. „Jeszcze jedna wigilia w morzu...”: „Konwój wychodzi w morze. Było ciemno, zimno, zaciął deszcz ze śniegiem pchany silnym Nord Ostowym wiatrem. [...] Statki z numerami nieparzystymi formowały się za Comodorem konwoju, a z numerami parzystymi formowały się za Vice-Comodorem. Od Southend szliśmy z pilotem. Wiatr przybierał na sile, barometr szedł ostro do góry, ale fali nie było, bo jechaliśmy pod osłoną lądu. Śniadanie i obiad jedliśmy przy «normalnym» stole, ale gdy wyszliśmy z mesy, steward szybko zakładał na stół «ramy» dla przeciwdziałania spadaniu talerzy, kubków i sztućców na podłogę na skutek przechyłów bocznych statku. Przy boi Sunk zdaliśmy pilota i dalej szliśmy już wolno, tworząc dwie linie. Na przedzie szedł mały, stary angielski sloop, często i gęsto dymiąc niemiłosiernie. Gdzieś w połowie długości konwoju, po obu jego stronach kiwały się dwa czy trzy, zmobilizowane do służby eskortowej, rybackie trawlerzy. Każdy z nich miał na dziobie zamocowaną 12-funtówkę, na mostku dwa pojedyncze oerlikony i jeden podwójny oerlikon na rufie. Co się działo na końcu konwoju – nie było widać, gdyż statki rozciągnęły się na kilka mil i ostatnie ginęły już w oparach i mżawce, która okresowo opadała na morze. W czasie podwieczorku do mesy oficerskiej wpadł razem z bryzgami fali i silnym podmuchem wiatru nasz Stary. Ze stołu podmuch wzbiał w powietrze papierowe serwetki, które z wolna,

po zamknięciu drzwi wejściowych, opadły na stół, nasze głowy, barek i podłogę.

– Ależ zaczęło wiać – mruknął na powitanie kapitan. – Panie chief – zwrócił się do I oficera – trzeba sprawdzić zamknięcia luków, zamocowanie bumów, rozciągnąć liny po pokładzie rufowym po obu burtach, a na dziobowym po lewej. Dlatego niech pan weźmie bosmana i kilku ludzi z wachty i podwachty, zrobi to i zamelduje mnie na mostek.

[...] Wiatr i fale pędziły z NNO, taki sam wiatr pędził po niebie gęste białe kłaki chmur, które w świetle zachodzącego słońca nabierały jakiejś niesamowitej czerwonej, przechodzącej w mosiądz, barwy. Nasz «francuz» wpadł w jakiś niespotykany «taniec». [...] Wiatr ze wzrostem siły zaczął odpadać do NO. Widok był zarazem i groźny, i piękny. Na rufie, szybko poruszając się po lukach i pokładach, pracowała załoga, mocując dodatkowo liny na lukach i pokładach. [...]

Ranek wigilijnego dnia zastał nas prawie na wysokości Yarmouth. Szybkość «francuza» spadła do marnych 2 węzłów, to znaczy do minimalnej szybkości, przy której statek słucha jeszcze steru. I tak jednak, gdy fala zbiła dziób zbyt dużo na podwietrzną, trzeba było dawać maksymalne obroty maszynie, by wrócić na kurs. [...]

Na obiad i kolację kucharka serwowała załodze corned-beef na zimno z kartoflami gotowanymi w łupach. – Zamiast Wigilii – krzyczała w kuchni, gdy steward przekazał jej nasze pytanie, co z kolacją wigilijną. [...] Wezwany radio oficer zaczął odbierać depeszę ze stacji lądowej. Gdy skończył, kapitan porwał z jego ręki papier z telegramem i schował się w nawigacyjnej. Za chwilę wyszedł z niej i grobowym głosem polecił położyć statek na kontr-kurs: – ...port jest zamknięty z powodu sztormu, jest bardzo silny przybój w ujściu rzeki, trzeba czekać. [...]

Wprowadzono nas na rzekę dwa dni przed Nowym Rokiem, tak że załadunek pozwolił władzom portowym wypchać nas z portu 31 grudnia z samego rana, żebyśmy złapali south bound konwój. Złapaliśmy go i zajęliśmy w nim należne nam miejsce! Nowy Rok spędziliśmy już normalnie – w tym samym rejonie gdzie «spędzaliśmy» Wigilię! Tym razem martwa fala szła z rufy, sternikom było ciężko sterować, ale szybkość była nor-

malna i posiłki też! Kucharka nie przeklinała teraz i raczyła nas zamiast «corned-beefu» – duszoną baraniną, która miała fioletowe stemple: «produced 1922»!¹⁴

We wrześniu 1944 r. Mieczysław Abramowski zamustrował w kilku rejsach jako rybak na „Podlasiu” – trawlerze zarekwizowanym przez Royal Navy, a w roku 1943 r. zwolnionym wskutek zabiegów armatora Wincentego Bartosiaka (abs. WN z 1922). Trwała jeszcze wojna, więc statek wyposażony został w dwa karabiny maszynowe, a także w rakiety przeciwlotnicze oraz pławy dymne. „«Podlasie»” pływało bez przystanków, raz tylko, w czasie zaciągu na południe od Islandii w pobliżu wysp Vestmannaeyjar, we włok zaplątała się mina. Rybacy odcięli worek włoka, tracąc cenny sprzęt, ale unikając niebezpieczeństwa¹⁵.

Ostatniego dnia października 1944 r. Mieczysław Abramowski został skierowany na kurs kapitański w Londynie. Po jego ukończeniu pozostał w rezerwie GAL-u.

W 1947 r. powrócił z rodziną na s/s „Śląsk” do Polski.

„W czerwcu 1950 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej. Pływał do 27 listopada 1952 r., kiedy to bez podania powodów został zwolniony z pracy w PLO¹⁶ (wystarczającym obciążeniem byli dwaj bracia w USA). „Dotychczas wyeliminowano z PMH 30 indywidualnych marynarzy za wrogą działalność jak szeptana propaganda, chęć ucieczki za granicę i inne. Powołana do zabezpieczenia taboru pływającego grupa operacyjna w najbliższym okresie przystąpi do analizy elementu tam zatrudnionego, a następnie oczyszczenia taboru z wrogich odprysków¹⁷ – czytamy w sprawozdaniu szefa miejskiego UB do wojewódzkiego w punkcie zatytułowanym „Przebieg oczyszczania taboru pływającego”: „Kapitanowie statków jest to element w większości wychowany w sanacyjnych szkołach morskich lub też byli oficerowie carskiej floty. Część kapitanów obecnych to oficerowie młodzi, awansowani na te stanowiska – ogólnie biorąc, skład oficerski PMH stanowi grupę w 90% wrogą obecnemu ustrojowi. Jednakże dotychczasowy brak oficerów uniemożliwia wyeliminowanie ich z floty, z biegiem czasu absolwenci Szkół Morskich oraz awans ludzi pozytywnych zastąpi te luki¹⁸.”



Pracował więc w Stoczni Remontowej w Gdańsku, a następnie w Dalmorze na stanowisku kierownika budowy jednostek pływających.

W 1956 r. został „zrehabilitowany” i skierowany do pracy w Egipcie, gdzie pływał na

„Star of Suez”, a po powrocie do kraju – na statkach PŻM w Szczecinie.

Po reorganizacji floty w 1970 r. przeniósł się do PLO i u tego armatora pływał do przejścia na emeryturę w 1979 r. Równocześnie studiował zaocznie na Wydziale Ekonomii Transportu Morskiego, uzyskując tytuł magistra ekonomii.

W 1980 r. uczestniczył w światowym zjeździe absolwentów, zorganizowanym z okazji 60-lecia Szkoły Morskiej.

Kpt. ż.w. Mieczysław Abramowski zmarł 26 maja 1998 r. w Gdańsku. „To był człowiek, który ponad wszystko ukochał morze i 42 lata życia jemu poświęcił, oczywiście za wyjątkiem czasów stalinowskich, kiedy między innymi był zwolniony z floty”⁹ – napisała żona.

Odznaczony był m.in. dwukrotnie Medalem Morskim PMH, The War Medal, licznymi medalami za udział w bitwach i konwojach morskich. Otrzymał również złote odznaki Zasłużony Pracownik PLO i Zasłużony Pracownik Morza¹⁰.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 4, Gdańsk 2002; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; londyńskie „Okólniki”; „Biuletyn SASM”, Gdynia 1998, nr 6; dokumentacja w archiwach Sali Tradycji UMG.

1 Był to uczeń II kursu Wydziału Nawigacyjnego Orest Zubrej.

2 Mieczysław Abramowski, *Mały statek na wielkiej wojnie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 9-10.

3 Ibidem, s. 16.

4 Mieczysław Abramowski, *Jeszcze jedna Wigilia w morzu...*, „Okólnik” 1990, nr 162, s. 26-27.

5 Ibidem.

6 „Biuletyn SASM”, Gdynia 1998, nr 6, s. 93.

7 Sprawozdanie okresowe MUBP w Gdyni, sygn. IPN Gd. 740/1.

8 Ibidem.

9 List z 28 stycznia 2000 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3306, s. 35.

10 „Biuletyn SASM”, op. cit., s. 93.