

Rościsław Choynowski

1905-1996



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1929 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich oraz inwazji w Normandii.

Urodził się 14 listopada 1905 r. w Carskim Siole, ojciec Stefan był farmaceutą. W 1907 r. rodzice przeprowadzili się do Sewastopola, gdzie zamieszkiwała duża polska kolonia, głównie oficerowie i marynarze floty morskiej. Po ukończeniu szkoły Rościsław zaliczył kurs motorzystów i otrzymał pracę na otwartej łodzi motorowej. W 1921 r., gdy w Sewastopolu na krótko władzę przejęli Francuzi i znów zaczął działać polski konsulat, całej rodzinie udało się wyjechać do Polski z ogarniętej rewolucją i wojną domową Rosji.

W Warszawie ojciec podjął pracę w Kasie Chorych, syn kontynuował naukę i po maturze zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie.

W 1929 r. ukończył Wydział Nawigacyjny i podjął pracę jako marynarz na statku „Łódź”, należącym do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbryt). W 1930 r. zdał praktyczny egzamin i uzyskał najniższy dyplom oficerski, a następnie otrzymał wezwa-



nie do wojska – został podchorążym w Marynarce Wojennej. Po odbyciu obowiązkowego przeszkolenia został skierowany do Floty Pińskiej, w 1932 r. przeniesiony do rezerwy jako ppor. marynarki.

Wrócił wówczas do floty handlowej, pływał na „Tczewie”, „Pucku”, „Helu”. W 1935 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej¹ i został III oficerem na nowym transatlantyku m/s „Piłsudski”.

Ożenił się w sierpniu 1936 r. i by pobyć na lądzie, wypracował prawo dokonywania ekspertyz portowych w sprawach ładunków, był rzeczoznawcą nawigacyjnym przy sądzie w Gdyni oraz ekspertem Izby Przemysłowo-Handlowej. W 1937 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej, a w lipcu 1938 r. został „biegłym sądowym dla spraw ładunków okrętowych, przeładunku, krycia luk okrętowych i okrętowych urządzeń przeładunkowych na okręg Sądu Okręgowego w Gdyni”².

Latem 1939 r. wrócił na morze. Jako I oficer wyszedł na „Wilnie” do Göteborga 28 sierpnia 1939 r. Po wybuchu wojny, w towarzystwie czterech innych statków, poprowadził statek do Bergen, stamtąd do Szkocji. Do maja 1940 r. pływał na „Wilnie” w brytyjskich konwojach do Francji i Afryki, po czym objął na trzy bardzo dramatyczne miesiące dowództwo na „Krakowie”.

Statek, po wyładunku w Nicei węgla angielskiego, został skierowany do algijskiego portu Benisaf. Miejscowe władze zorientowały się, że „Francja już leży”³ – otrzymał polecenie wyjścia do Casablanki lub Dakaru, ale po instrukcje musiał jechać taksówką 110 km do Oranu. Tam otrzymał papiery konwojowe, w których polecono udać się do Oranu celem dołączenia do konwoju idącego do portów Afryki Zachodniej. „Przypuszczalnie od dalszych wielkich kłopotów uratowała nas moja znajomość języka francuskiego –



1 Awanse w *Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59, s. 8.

2 Pismo Prezesa Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 12.07.1938 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1884, s. 2.

3 Rościsław Choynowski, *Ze wspomnień wojennej żeglugi*, [w:] *Na szlaku wojennych konwojów*, s. 171.

gdy zacząłem perswadować, że nonsensem jest jechać na wschód od Oranu, jeżeli mój konwój mija Benisaf w odległości 5 mil. Gdybym poszedł do Oranu, miałbym kłopoty z bunkrem i zapewne ugrzęźlibyśmy tam i mielibyśmy tylko przyjemność oglądania bombardowania floty francuskiej przez angielską⁴ w ramach operacji Catapult.

Upozorowanie braku paliwa pozwoliło kpt. Rościszawowi Choynowskiemu odłączyć się od konwoju i zawinąć do Gibraltaru, a tam przekonał władze brytyjskie, by statek chwilowo aresztowały – to pomogło wyrwać go z rąk kapitulującej Francji.

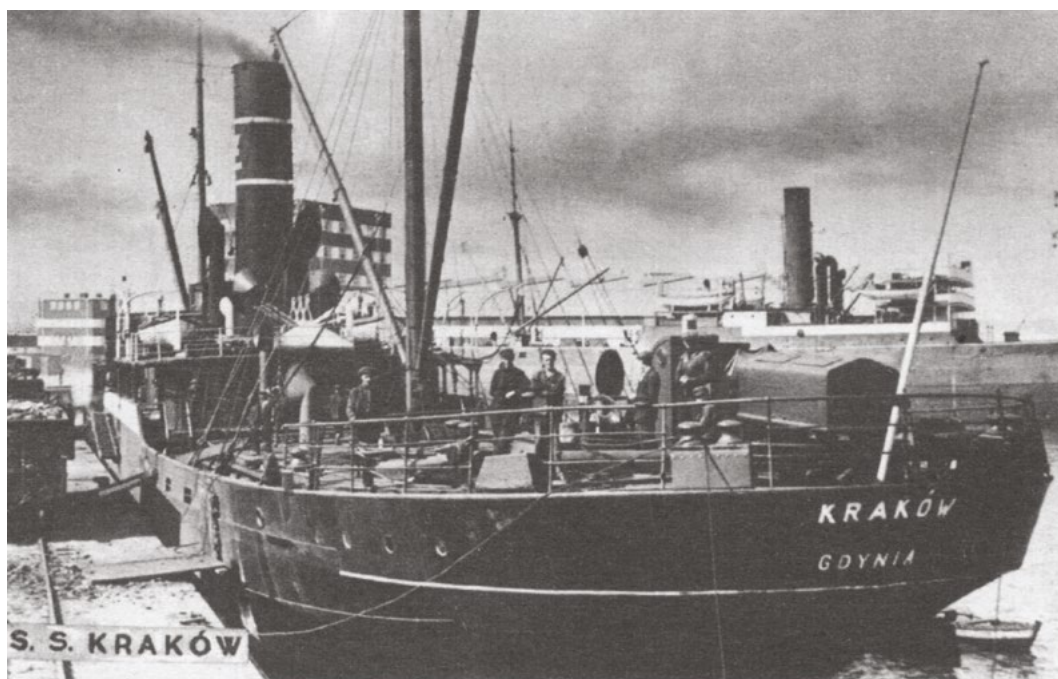
Po ucieczce z Benisafu dobrnął do portu w Szkocji, gdzie dostał polecenie objęcia po kpt. Gawęckim „s/s „Katowice” i wyjścia w konwoju do Nowej Funlandii.

Po powrocie, razem z kpt. Edwardem Gubałą, uruchomił warsztaty remontowe Baltic Coasting. Od lutego 1941 r. do maja 1942 r., z polecenia Ministerstwa Żeglugi, był kierownikiem rezerwy PMH i domów marynarza w Liverpoolu, potem w Rugby, a także ławnikiem w uformowanym w Anglii Polskim Sądzie Morskim, który zajmował się rozpatrywaniem spraw na polskich statkach, jako eksterytorialnych, na sesjach wyjazdowych.

Od 1942 r. dowodził kolejno statkami: „Poznań”, „Katowice”, „Hel”, „Puck”, „Chorzów”, „Wisła”, będąc wielokrotnie komodorem konwoju. W czasie inwazji na Normandię dowodził „Wilnem”, dowożąc zaopatrzenie i sprzęt wojskowy i amunicję na amerykańskie odcinki „Omaha” i „Utah”⁵. „Byliśmy tam nie po to, aby zdobywać Francję, lecz dlatego, żeby sprawniej zaopatrzyć walczące wojska”⁶.

W lutym 1946 r. wrócił do Polski na „Wilnie” z ładunkiem UNRRA. „Od marca był przedstawicielem Związku Zawodowego Transportowców RP ds. organizacyjnych oficerów i marynarzy na terenie Wielkiej Brytanii” – organizacji, której przewodniczący marynarz Antoni Kołodziej doprowadził do przyjęcia w styczniu 1945 „uchwały o «uznaniu Polskiego Rządu Tymczasowego w Polsce za jedyne autorytatywne władze narodu polskiego». Wypowiedziano tym samym posłuszeństwo rządowi londyńskiemu. Podjęcie tego rodzaju działań o charakterze stricte politycznym było rażącym nadużyciem i pogwałceniem zasad ruchu zawodowego”⁷.

Jako przedstawiciel Wydziału Morskiego ZTT ds. organizacyjnych oficerów i marynarzy na terenie Wielkiej Brytanii został wysłany



4 Ibidem, s. 171.

5 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 206.

do Anglii, by zlikwidować tamtejsze agendy i przenieść je do kraju. Po wykonaniu tego zadania został inspektorem GAL-u, przejmującym od Anglików m.in. „Kościszkę”.

W 1947 r. wrócił do kraju i choć nadal aktywnie angażował się we współpracę z ludową władzą, w 1951 r. pozbawiony został prawa pływania i przymusowo przeniesiony do Stoczni Gdańskiej (ale z zachowaniem ciągłości pracy) jako kapitan bazy zdawczo-odbiorczej. Oddelegowany był też i do Stoczni Komuny Paryskiej w Gdyni: „Niniejszym udziela się zezwolenia na przeprowadzenie prób w morzu Kap. Choynowskiemu Rościsławowi Nr. Ew. 18476 na Waszej jednostce s/s «Pamięć Illicza». Praca ta będzie traktowana jako praca zlecona”⁸.

Na początku 1956 r. usiłował powrócić na morze, ale z Ministerstwa Żeglugi otrzymał decyzję odmowną. „Pozwalamy sobie przypomnieć Obywatelowi rozmowę z V-ce Ministrem Bukowskim, który wyraźnie oświadczył, że osoba Wasza jest konieczna dla dobra służby w pracy na stoczni. Dodatkowo informujemy, że jesteśmy nawet zobowiązani do zasilania ludźmi o wysokich kwalifikacjach – przemysłu stoczniowego [pis. oryg.]”⁹.

Mimo to w lipcu tego roku otrzymał angaż w Polskich Liniach Oceanicznych, zatrudniony początkowo na trzy miesiące. W grudniu został kapitanem „Narwiku”. Na emeryturę przeszedł w 1971 r., ale pływał jeszcze trzy lata.

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; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Daniel Duda, *Rościsław Choynowski*, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Ku chwale bandery*, pod red. Jerzego Micińskiego, Warszawa 1992; *Korzenie Gdyni*. Materiały z konferencji historycznej 2 października 2002 r., Gdynia 2002; *Na szlaku wojennych konwojów*, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59; dokumentacja dot. Rościsława Choynowskiego w zbiorach Sali Tradycji UMG.



Kapitan Rościsław Choynowski, na m/s „Stefan Okrzeja” w Melbourne w grudniu 1959 r.

Był członkiem Koła Tczewiaków, Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej i Koła Starych Gdynian. Swoje wspomnienia opisał w książce „Ku chwale bandery”.

Odznaczony został czterokrotnie Medalem Morskim, brytyjskim The Atlantic Star i The War Medal.

Zmarł 10 kwietnia 1996 r., pochowany został na Cmentarzu Witomińskim.



6 Rościsław Choynowski, *Na morskiej wachcie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 72.

7 Aleksander Gosk, *Autorytety PRL-u*, [w:] *Korzenie Gdyni. Materiały z konferencji historycznej 2.10.2002 r.*, Gdynia 2002, s. 93.

8 Pismo zastępcy dyrektora Szlapki ze Stoczni Gdańskiej z 19.06.1952 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1884, s. 13.

9 Pismo z Ministerstwa Żeglugi z 23.03.1956 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1884, s. 30.