

# Bronisław Modro

1898-1983

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1922 r., żołnierz Legionów oficer PMH w czasie wojny, prezes Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie, powiernik Funduszu PMH na obczyźnie.**

Urodził się 24 września 1898 r. w Zgierzu. Mając 16 lat, wstąpił do Legionów Polskich, by uczestniczyć w zmaganiach wojennych z zaborcami. W roku 1920, po zdaniu matury, przystąpił do egzaminów na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. Tak wspominał: „Gdy Warszawa przeżywała jeden ze swych najgorętszych zrywów, w budynku Wyższej Szkoły Wawelberga i Rotwanda zaczęły się egzaminy wstępne pierwszych kandydatów do Szkoły Morskiej. Pamiętne to były dni dla nas. Cała Warszawa huczała wtedy od jednego okrzyku: Na front! Wojska najeżdźcze ze Wschodu podchodziły przecież tak blisko. Wstyd było wyjść na ulicę w cywilnym ubraniu. [...] Przyjęci chcieli iść natychmiast na front, a nie na morze. Gdy jednak admirał Kazimierz Porębski, a za nim pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej kmdr Antoni Garnuszewski, przemówił do uczniów, aby się nie wstydziło tego,

bo stwarzają pierwszą Szkołę Morską, która będzie podstawą personelu oficerskiego przyszłej floty handlowej polskiej, wtedy znaczna część przyjętych pojechała do Pucka [włączona do obrony Pucka i Półwyspu Helskiego]. Część jednak poszła do wojska, ale prawie wszyscy spotkali się po tym w Tczewie”<sup>1</sup>. „Posunięciem słusznym władz wybrzeża było to, że nie traktowano nas jak jakichś niedołęgów [...] a grupę samowystarczalnych szeregowców, która miała obowiązek sama siebie obsłużyć. A więc naprzód obsadzono kuchnię, a czynności powierzono dwóm kolegom Hermelowi i Modro, którzy ze wszystkich obowiązków wywiązali się znakomicie”<sup>2</sup>.

W 1922 r. skończył Wydział Nawigacyjny w dwuletnim cyklu Szkoły Morskiej w Tczewie.

Gdy w 1927 r. dyrektorem Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni został szkolny kolega



Uczniowie II kursu SM w pracowni robót linowych w 1921 roku, m.in.: P. Miński, Z. Wierzbowski, K. Orthwein, M. Truskolaski, R. Piłsudski, J. Starbała, J. Prokulski, B. Modro, T. Nowacki, C. Wyrzykowski, M. Trojanowski, Z. Słomkowski, W. Michalski.

1 „Okólnik” 1960, nr 96, s. 4.

2 Brunon Nowomiejski, Wspomnienia, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2282, s. 6.

3 „Okólnik” 1984, nr 149, s. 44.

4 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 211.

5 „Okólnik” 1954, nr 72, s. 2.

6 Ibidem.



Andrzej Cienciała, Bronisław Modro był kierownikiem jednego z działów. Później reprezentował także sfery żeglugowe miasta Łodzi.

Na początku wojny znalazł się na terenie Rumunii, „gdzie rząd Polski powierzył mu zorganizowanie transportów broni drogą morską do Polski. Inwazja sowiecka ze wschodu przekreśliła dalsze możliwości oporu”<sup>3</sup>.

Był następnie intendentem na „Warszawie” (którą dowodził kpt. Tadeusz Meisner), w czasie gdy została zatopiona w 1941 r.<sup>4</sup> Korweta eskorty zabrała na swój pokład przewożonych przez „Warszawę” żołnierzy. Część załogi została, by pomóc zaholować statek do Tobruku. Kapitan krzyknął, że zostać może tylko ten, kto chce, ale reszta niech się śpieszy. „Śmiałyśmy się, gdy zoba-

czyliśmy Tatę – Stępniewskiego [abs. WM z 1927 r.], niosącego ostrożnie pudło z harmonią, którą z jeszcze większą ostrożnością przerzucił na lince naszym marynarzom na korwecie, zalecając im należytą opiekę nad nią”<sup>5</sup>. Na ochotnika zostało „na straconym posterunku” 19 osób: wszyscy oficerowie oraz kilku z załogi pokładowej. Korweta była za słaba, by pociągnąć „Warszawę” pod wiatr, a niedługo potem statek został trafiony drugą torpedą<sup>6</sup>.

„Po zatopieniu pod Tobrukiem «Warszawy» znalazłem się na starym «Pułaskim», a potem w Londynie w biurze firmy Cory & Son, gdzie bezpośrednio załatwiałem sprawy statków Faltera, a więc przede wszystkim „Zagłoby”, który pływał w charterze między Ameryką Północną i Anglią. Za każdym po- bytem statku w Manchesterze, po ciężkiej podróży konwojowej przez północny Atlan- tyk, byłem na «Zagłobie», aby zetknąć się osobiście z kapitanem i całą załogą i zrobić wszystko, co było możliwe, by im ulżyć w ich okropnym pływaniu”<sup>7</sup>.

Potem przez dwa lata był intendentem na s/s „Pułaski” i m/s „Sobieski” (do 31 maja 1945 r.).

Pozostał w Anglii. Razem z Andrzejem Cienciałą administrował statkami Polskarobu („Robury”), czarterowanymi przez firmę W. Cory and Son w Londynie, a od 1948 r. współpracowali przy zorganizowaniu imprezy British Colonial Development Office, które powierzyło im zakup i przeróbkę statku z przeznaczeniem do połowu rekinów na wodach Afryki Zachodniej. Dowództwo „African Queen” objął kpt. Stanisław Rowiński (abs. WN z 1927 r.).

Po powrocie do Anglii Mieczysław Modro kontynuował swą pracę w firmie Cory and Son, brał też udział w polskim szkolnictwie morskim, wykładając na kursach.

W 1953 r. objął dział ubezpieczeń morskich w angielskiej firmie Cory & Son Ltd., trzy lata później zdał końcowy egzamin i został Fellow of the Intitute of Chartered Shipbrokers i prowadził dział ubezpieczeniowy taboru pływającego do przejścia na emeryturę w 1963 r.<sup>8</sup>

7 „Okólnik” 1961, nr 98, s. 3.

8 „Okólnik” 1956, nr 78, s. 18.

9 „Okólnik” 1961, nr 98, s. 4.

Zaangażowany był w prace Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej, który w połowie 1954 r. zmienił nazwę na Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. Opracowywał nowości ze świata żeglugowego, omawiał nowe wydawnictwa żeglugowe, pisał mnóstwo fachowych tekstów, także opowiadania, wspomnienia, opisywał historie i przyczyny katastrof morskich.

Gdy ukazała się powieść Mariana Bielskiego (abs. WN z 1931 r.) „Na linii życia i śmierci”, oparta o historię „Zagłoby”, recenzując i omawiając ją obszernie, napisał: „Największą zasługą kolegi Bielskiego jest odtworzenie wielu naszych dawno zmarłych i zaginionych tragicznie kolegów, którym należy się trwała pamięć nie tylko braci marynarskiej, ale i narodu”<sup>9</sup>.

Życie Bronisława Modry ślędzone w „Okólniku” to droga pełna poświęcenia i oddania Ojczyźnie. Po wojnie, tak jak i jego koledzy, pozostał w Londynie, brał czynny udział w emigracyjnym życiu społecznym i z wielką ofiarnością pomagał kolegom będącym w kraju, działał w wielu polskich stowarzyszeniach i instytucjach morskich, m.in. przez wiele lat był członkiem zarządu Klubu Morskiego afiliowanego w British Authorities, członkiem Instytutu Morskiego, którego jednym z uprawnień statutowych było przyznawanie dyplomów oficerskich Polskiej Marynarki Handlowej. Instytut ten oddał duże usługi wszystkim polskim oficerom marynarki handlowej i wojennej, którzy przez osiągnięcie wyższych kwalifika-

cji, potwierdzonych wydanymi dyplomami, uzyskiwali wyższe stanowiska na statkach handlowych pod różnymi banderami.

Był bardzo aktywnym społecznym redaktorem „Okólnika” Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. Pisał dużo m.in. z dziedziny szeroko pojętego światowego shippingu, rozwoju przemysłu stoczniowego, budownictwa okrętowego, eksportu statków z polskich stocznii, ślędzenia rozwoju polskiej gospodarki morskiej, rozwoju żeglugi polskiej, polskiego szkolnictwa morskiego, statków szkolnych – to wszystko zasługuje na uwagę.

Szczególnie pieczołowicie podchodził do dzieła „Między nami”, zachęcając do „miłych i cennych wspomnień o kolegach, z którymi nie tylko uczył się pić wódkę w Gdańsku, ale i robić «szplajsy», mniej więcej niezdarne, które spotykały się przeważnie z soczystą oceną śp. kpt. Ziółkowskiego”<sup>10</sup>, por. Żaby, jak i kpt. Borkowskiego, sam też z rozrzewnieniem przypominał czasy tczewskie „kochanego raptusa kpt. Maciejewicza, który paskiem od portek potrafił sprać ucznia w chwili zdenerwowania, choć mu naturalnie krzywdy nie zrobił”<sup>11</sup>.

Bronisław Modro zmarł 10 października 1983 r. w Hiszpanii (gdzie mieszkała córka). Zgodnie z jego wolą zwłoki zostały przewiezione do kraju i pochowane w rodzinnym grobie w Grotnikach, powiat łęczycki. Kapitan ż.w. Jan Starzycki (abs. WN z 1932 r.) pożegnał go słowami: „A jeśli komu droga otwarta do nieba, to tym, co służą Ojczyźnie”<sup>12</sup>.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939–1945*, Gdynia 1989; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918–1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939–1945*, Gdańsk 1981; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA, akta osobowe; Daniel Duda, *Bronisław Modro (1898–1983), absolwent pierwszego rocznika Szkoły Morskiej w Tczewie, żeglugowiec*, Brunon Nowomiejski, Wspomnienia, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Nautologia” 2015, nr 152; „Okólniki”.

<sup>10</sup> „Okólnik” 1956, nr 77, s. 25.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> „Okólnik” 1984, nr 149, s. 45.