

Jan Stanisław Michalski

1908-1985

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1931 r., instruktor żeglarski, II oficer na m/s „Piłsudski” w ostatnim rejsie transatlantyku, kapitan żeglugi wielkiej, w 1944 r. odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, malarz pokojowy w USA.

Urodził się 14 marca 1908 r. w Odessie (rodzice Piotr i Kamila Górski).

Kolega z kursu Witold Sawicz-Korsak tak o nim napisał: „Michalski Jan – księdzem zwany pospolicie, przygrywał na gitarze smutne melodie, a jego ulubioną piosenką była «Biała lady». Obecnie zagospodarował się w Kalifornii i pływa od czasu do czasu. W 1931 r. Jasio wraz z Januszem Nowaczyńskim [abs. WN z 1931] chcieli rozbić bank kasyna w Cherbourg. Specjalna sekretna szalupa o godz. 2 w nocy przywiozła ich, bez grosza w kieszeni, na «Dar Pomorza». O tej nocnej wycieczce nikt na statku nie wiedział, prócz pięciu wtajemniczonych”¹.

A Marian Bielski wspominał pływanie na „Darze Pomorza”: „Zmiana wachty. Ster. Oko... Znowu zmiana... Przychodzi wieczór, a z nim rozmaite typy zaczynają dryfować w stronę nawigacyjnej, gdzie zwykle odbywają się wieczory towarzyskie... A więc człapie Dybek, stary aktor, z szalikiem czerwonym na szyi... [...] Ciągnie Baca z Gładyszem, Ksiądz Michalski z pyzaty Korodziejewskim i nieodzowny Berent z Ossowskim...”²

Jan Michalski po skończeniu szkoły pływał na statkach GAL-u, ożenił się, był oficerem pokładowym na m/s „Batory”, ale także instruktorem żeglarstwa. Aby ująć w ramy organizacyjne rozwijający się żywiołowo w ZHP pęd do wody, włączył się w prace, utworzonego w 1927 r. w Gdyni, Referatu Żeglarskiego Główniej Kwatery Harcerzy, w styczniu 1931 r. przekształconego w Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich (KHDŻ). W grupie tej był także Jan Kuczyński (abs. WN z 1929), pierwszy kapitan „Zawiszy Czarnego”, autor pierwszych podręczników żeglarskich, obrońca Gdyni we wrześniu 1939 r.³

Jan Michalski w ostatnim rejsie transatlantyku m/s „Piłsudski” 25-26 listopada 1939 r. był na nim II oficerem. O dramatycznych wydarzeniach tak raportował do Zarządu Gdynia – Ameryka Linie Żeglugo-

we SA w Londynie: „Dnia 26 listopada 1939 r. objąłem wachtę na mostku o godz. 4.00. O godz. 4.20 minęliśmy latarnię Flamborough w odległości 5 mil na wschód, idąc kursem 139° z szybkością 19 ½ węzła.

Pogoda: noc księżycowa o przelotnym zachmurzeniu i opadach, wiatr SW 5, temperatura powietrza i wody 12°C, stan morza 4-5.

Na zlecenie kapitana [Mamerta Stankiewicz], który o godz. 4.20 po minięciu latarni Flamborough zszedł do swej kabiny, aby odpocząć, szliśmy bez świateł, zapalając je jedynie przy mijaniu statków. «Oko» było wystawione na dziobie i na maszcie; z lewej strony na mostku stał asystent Przesmycki [abs. WN z 1940], ja stałem z prawej burty.

Gdy wszedłem o godz. 5.36 na chwilę do sterówki, aby zapalić światła dla pokazania ich statkowi idącemu kontrkuresem z prawej burty, poczułem silny wstrząs i wybuch na dziobie z lewej burty.

Po upływie 10 do 15 sekund nastąpił drugi wybuch, jak miałem wrażenie, na śródkręciu z lewej burty w okolicy maszyn. Statek zaczął się szybko przechylać na lewą burtę i robił wrażenie, jakby miał tendencję do wywrócenia się. Motory stanęły, wszystkie światła zgasły. W tym momencie wpadł kapitan na mostek i zarządził opuszczenie statku.

Starłem się uruchomić dzwonki alarmowe, które jednak uszkodzone przez wstrząsy nie działały. Zacząłem wobec tego wołać do załogi, która zaalarmowana przez eksplozję samorzutnie wyszła na pokład, aby wsiadała do łodzi. Kapitan udał się na rufę. Ja, wziąwszy z kabiny pas ratunkowy, poszedłem do motorówki «A», do której nadeszli I mechanik [Adolf] Kaczorowski [abs. WM z 1932], III of. [Romuald] Żelazowski [abs. WN z 1933] i inni, przewidziani rozkładem członkowie załogi. Większość łodzi była już na wodzie. Przekonawszy się, że nikt więcej, pomimo wołania nie nadchodzi, opuściłem



osobiście motorówkę na wodę, co było bardzo utrudnione, gdyż statek leżał na lewej burcie, przechylony o ok. 10°. Sam zszedłem po tali. Motor dało się uruchomić dopiero po godzinnych usiłowaniach, gdy nadszedł kontrtorpedowiec na ratunek. W międzyczasie dryfowaliśmy na fali. Po wysadzeniu niepotrzebnych członków załogi na kontrtorpedowiec, przyholowaliśmy do niego motorówkę «B» i sami weszliśmy na pokład. Pragnę podkreślić, że przez cały czas wszyscy w szalupie wykazywali spokój i opanowanie⁴.

Od maja do listopada 1940 r. był I oficerem na „Morskiej Woli” (z kapitanem Jerzym Mieszkowskim, abs. WN z 1927), a od marca do czerwca 1941 r. na „Stalowej Woli”.

Na polecenie dyrekcji GAL-u kpt. Mieszkowski przekazał w lipcu 1941 r. „Morską Wolę” Stanisławowi Zelwerowiczowi (abs. WN z 1929 r.), a sam udał się do Mobile nad Zatoką Meksykańską w celu objęcia nowego parowca „Paderewski”. Jan Michalski od września 1941 r. do końca maja 1942 r. był na „Paderewskim” I oficerem (odznaczony został za tę służbę Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami⁵).

Przeokrętowany na „Batorego” w czerwcu 1942 r., był na nim I oficerem do marca 1945 r. (kapitanami byli Zygmunt Dey-Deyczakowski – abs. WN z 1929 r. i kpt. ż.w Edward Winkler – abs. WN z 1929, zastępujący Z. Deyczakowskiego na czas urlopu). Statek, którego załogę uzupełniło 114 członków brytyjskiej piechoty morskiej obsługujących artylerię, przewoził kontyngenty wojsk amerykańskich, chodząc w konwojach inwazyjnych.

Pod sam koniec wojny, w maju 1945 r. został I oficerem na „Sobieskim”.

Do kraju nie wrócił, wyjechał do USA. Pisał w 1953 r. do „Okólnika”: „Ze skruchą muszę się przyznać, że odkładałem pisanie do

Związku do chwili wysłania zaległych składek. A że dochody z trudem mogły nadążyć wydatkom — przewlokło się. Ze względu na wysoki standard życia w kącie Stanów, który wybrałem na swą siedzibę, wysokie zarobki z trudem mogą dorównać wydatkom. Jako malarz pokojowy otrzymuję \$99.50 tygodniowo. Utrzymanie auta, które jest tu nieodzowne, spłaty na dom i inne konieczne wydatki pożerają wszystko bez reszty. Od roku, gdy żona zaczęła pracować zarobkowo, zaczęliśmy upodabniać się do dawniejszych niż my tu mieszkańców.

Ze względu na bardzo ograniczony tonaż w ruchu bezrobocie w marynarce handlowej na zachodnim wybrzeżu USA jest znaczne. Nieobywatele nie mają też możliwości znalezienia zatrudnienia. Dwukrotnie w okresach «emergency» pływałem jako AB po pół roku, ale później znów musiałem wracać na ląd. Okresy te, szczęśliwie dla mnie, zbiegały się z sezonem ogórkowym na lądzie w zawodzie malarskim w czasie deszczów.

Minęło już pięć lat od chwili mego przybycia do Stanów. Złożyłem aplikację o obywatelstwo, po otrzymaniu którego będę miał większe możliwości powrotu na morze. Niedawno, bo przed dwoma tygodniami, odwiedził mnie kpt. J. Mieszkowski, Kandydyk obecnie, dowodzący s/s «Sunmont» w rejsach między Montrealem i Vancouver, BC wzdłuż wybrzeży Stanów via Kanał Panamski z drobnicą. Rodzinę, zamieszkałą koło Montrealu, widuje co 4 miesiące. Poza nim z rodziny morskiej z dawnych lat zetknąłem się tu i spotykam z następującymi: Jan Grycz [abs. WM z 1937] – San Francisco; kpt. Z[ygmunt] Deyczakowski [abs. WN z 1929] – Alhambra k. Los Angeles, [...] Olgierd Około-Kułak [abs. WM z 1927] – San Mateo⁶.

Jan Michalski zmarł 23 lutego 1985 roku w USA.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Małgorzata Sokołowska, Joanna Stasiak, *Słownik absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie 1922-1930*, Gdynia 2021; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997.

1 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 12.

2 „Okólnik” 1953, nr 68, s. 6.

3 Małgorzata Sokołowska, Joanna Stasiak, *Słownik absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie 1922-1930*, Gdynia 2021 oraz Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 67.

4 „Okólnik” 1985, nr 151, s. 11-13.

5 Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981, s. 384.

6 „Okólnik” 1953, nr 65, s. 17-18.