

# Jan Klemens Mrozowski

1910-1972

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1934 r., uczestnik wojennych konwojów, odznaczony m.in. The War Medal, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Italy Star, kapitan żeglugi wielkiej.**

Urodził się 15 marca 1910 r. w Korabnikach w województwie krakowskim, syn Adama Kazimierza – ziemianina i dziennikarki Zofii Janiny Żelskiej. Po mieczu jego dalekim krewnym był, wg relacji rodziny, Stanisław Mrozowski, który w czasie powstania kozackiego przeszedł do Chmielnickiego, jako Morozeńko walczył przeciw wojskom polskiego króla i do dziś jest bohaterem pieśni „Oj, Moroze, Morozenku, ty sławny Kozaczko”.

Najstarszy z trójki braci miał cztery lata, gdy ich ojciec zginął na froncie rozpoczynającej się I wojny światowej. Matka na utrzymanie synów zarabiała udzielaniem lekcji francuskiego, gry na fortepianie i prowadzeniem stacji. W wolnej Polsce została dziennikarką, w 1933 r. zamieszkała w Gdyni.

Jan do gimnazjum uczył się w Poznaniu, potem kształcił się, razem z młodszym bratem Kazimierzem Arturem, w Korpusie Kadetów we Lwowie, a w 1929 r. odbył szkolenie w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu.

W roku 1931 został przyjęty do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. W czasie rejsów ćwiczebnych na „Darze Pomorza” wysyłał regularnie relacje do tygodnika „Młody Gryf”, „poświęconemu sprawom Wychowania Fizycznego i Przynależności Wojskowej”.

Po skończeniu Szkoły najpierw był referendarzem w Urzędzie Morskim w Gdyni,

a w czerwcu 1936 r. został zatrudniony w GAL-u. W marcu 1939 r. Komisja Kwalifikacyjna Urzędu Morskiego w Gdyni przyznała mu dyplom porucznika żeglugi wielkiej<sup>1</sup>.

Uczeń Witold Kociejowski, odbywający praktykę na „Rozewiu”, tak o nim pisał: „Il oficerem był Mrozowski, który był ciekawym człowiekiem, często stałem z nim na mostku w czasie wachty. Zawsze miał coś ciekawego do opowiedzenia o swojej przeszłości. Miał wyjątkowy dar opowiadania”<sup>2</sup>.

Był II oficerem na s/s „Cieszyn”, który stał w Amsterdamie, gdy przyszła straszna informacja o wybuchu wojny. Kapitan statku Tadeusz Meissner (abs. WN z 1925) otrzymał rozkaz, by natychmiast po zakończeniu wyładunku wyprowadzić statek do Anglii. Przez następne wojenne miesiące parowiec ze zbożem lub węglem chodził do różnych alianckich portów w konwojach albo samotnie.

W lipcu 1940 r. został skierowany do portu Kaolack we francuskim (wówczas) Senegalu. Niedługo potem dotarł tam także „Śląsk”. W międzyczasie Francja skapitulowała przed III Rzeszą, a kolaborujący z Niemcami rząd nakazał zaarrestowanie obu statków. Z beznadziejnej perspektywy przeczekiwania wojny na uwięzionym statku załoga uratowała się ucieczką. O świcie oba polskie parowce wyszły z portu, „Cieszyn” z pilotem





na pokładzie był komodorem (a pilota na muszce trzymał II oficer Mrozowicki).

„Siostrzane parowce «Cieszyn» i «Śląsk» szły z minimalnym zanurzeniem (dziób — 9 i rufa — 10 stóp). Kapryśnym nurtem rzeki płynęły ze zmienną prędkością. Sporo nerwów kosztowało branie ostrzejszych zakrętów, statki parły do ujścia na granicy ryzyka nawigacyjnego, byle szybciej dojść do oceanu. [...]

O sążeń minęli zdradliwą mieliznę, która piaszczystym jęzorem wciskała się w nurt rzeki. [...] Basse-Balla, mając na karku pilnujących go Polaków, przykładał się i szczerze do pilotażu. «Śląsk» szedł za «Cieszynem» w odległości zaledwie 1-1,5 kabla i ani metr więcej. Trzymał się rufy „Cieszyna”, aby nie zgubić się na którymś zakręcie, bo wtedy niechybnie ugrzązłby na mieliźnie. Całe koryto rzeki stanowiło jedną skotłowaną wodę, burzoną kadłubami i śrubami uciekających statków. [...] Oba frachtowce już trzecią godzinę desperackim rajdem gnały do ujścia. Zbliżały się do Fundium.

Obowiązywał rozkaz: działa i broń maszynową użyć dopiero wtedy, gdy Francuzi pierwsi otworzą ogień. Gdyby na rzece napotkano zaporę, należało przejść przez nią z największą prędkością. Próbę zablokowania szlaku jednostką pływającą miano eliminować poprzez staranowanie i zepchnięcie z farwateru. W takich okolicznościach «Śląsk» miał osłaniać ogniem «Cieszyn». Ze stanowisk bojowych lufy dział i karabinów maszynowych kierowano w mijaną dżunglę i busz, skąd w każdej chwili mogła być oddana salwa ostrzegawcza. Nie wiedzieli, co może ich czekać. Polacy byli rozczłosczeni przeniewier-

stwem Francuzów i bez walki ani myśleli poddawać się ich wojskom kolonialnym<sup>3</sup>.

„Wieść o ucieczce obu statków musiała tu dotrzeć, gdyż cała ludność miasteczka wyległa na nabrzeże. Przed kapitanatem portu stał oddział uzbrojonych żołnierzy; jeden z nich trzymał oburącz banderę francuską, zawzięcie wymachując. Miało to chyba oznaczać: «W imieniu Francji...». [...] Wtem jeden z nich zauważył działą, które zaczęto skierowywać do żołnierzy stojących przed kapitanatem — zza ochronnej zeriby wyjrzało kilkanaście głów w stalowych hełmach. To wystarczyło. Oddział złamał szyk i porzucając broń, pierzchnął pod osłonę pobliskiego gaju palmowego. Chorąży ze złością rzucił banderę na ziemię i co sił w nogach pomknął za uciekającymi. Statek szybko mijął Fundium<sup>4</sup>. „Jeszcze kilka kwadransów niepewności, gdy statki wydostawały się cieśninami i między wyspami na wody oceanu. Punktualnie o godzinie 12.56 «Śląsk» minął trawers boi wyjściowej. Kiedy i tu nie dostrzeżono okrętów francuskich wiedzieli, że wygrali swoją walkę o statki, ratując skrawki suwerennej Rzeczypospolitej [...].

Kurs obrano od razu do Bathurst w Gambii, mając przed sobą zaledwie trzy godziny podróży. Gnali maksymalną mocą maszyn i cieszyli się z wydostania z pułapki. Nie zważali na kopcenie z kominów, byle szybciej dostać się na wody terytorialne brytyjskiej Gambii. Przy spokojnej fali i tylko z balastami wodnymi statki pędziły tak prędko, że na tej trasie ustanowiły swój rekord życiowy. Wachty obserwacyjne czujnie śledziły szlak i wcześniej zauważyły nadlatujący samolot, zapewne brytyjski. Lotnicy też zainteresowali się samotnymi statkami pędzącymi do Bathurst. Zniżyli wysokość lotu i nadali szybkie sygnały. Zabłyły światła aldisa podające nazwy i sygnały rozpoznawcze statków. Polish ship «Cieszyn», Polish ship «Śląsk» i najważniejsze: «Uciekliśmy z Kaolack!» Piloci dwupłata byli tak zdziwieni, że przelatywali coraz niższymi rundami wzdłuż burt statków i machali przyjaźnie skrzydłami. Czesław Olszewski [abs. WN z 1944] ze „Śląska” po latach zapewniał, że widział najczarniejszego murzyńskiego pilota. Najważniejsze, że nosili na skrzydłach i kadłubie pilotowanej maszyny znak RAF-u.

«Śląsk» we wtorek 9 lipca o godzinie 16.12 rzucił prawą kotwicę na cztery szakle. «Cieszyn» uczynił to w kwadrans później, budząc sensację u władz portowych i gubernatora Gambii. Na redzie Bathurst i w samym porcie było pusto, zauważyli zaledwie dwa statki brytyjskie. Wszystkich wymiotło do bezpieczniejszego Freetown, gdzie stacjonowała brytyjska Flota Południowego Atlantyku.

Władze portowe szybko uporały się z kontrolą graniczo-celną i przyjaźnie witały sojusznika. Kapitanowie jeszcze tego dnia, wspólnie z miejscowymi władzami, wysłali telegramy informujące o udanej ucieczce brytyjską Admiralicję, Ministry of Transport i Polish Steamship Agency Ltd. w Londynie. Wysłano też wieści do Freetown.

Gubernator Gambii zaprosił polskich kapitanów do prywatnej rezydencji. Miał w tym swój cel. Przy okazji przyjął tam kilku kapitanów angielskich, którzy uciekli, porzucając statki na łasce Francuzów. Polaków fetował z największymi honorami, a rodakom czynił wymówki, że wrócili bez statków i załóg. Polakom jakby tego było mało, porwali pilota i niewiele brakowało, a kolonię francuską — Senegal — przeciągnęliby na stronę aliantów. Z pilotem Basse-Ballą zakończono sprawę honorowo. Dostał bardzo duży bakszysz od kapitana, polskiego armatora i brytyjskiego gubernatora. Anglicy zapewnili mu bezpieczny przejazd do Dakaru. Żegnając się z Polakami, ze szczególnym uważaniem odnosił się do najgroźniejszego z nich, który w tę noc srodze go przestraszył pistoletem. Mrozowicki dobrze zapamiętał rozstanie z Basse-Balą, który oświadczył mu:

– Jestem trzydzieści lat pilotem na rzece Saloum, ale jeszcze nigdy nie spotkało mnie nic podobnego. Zaraz po przyjeździe do Dakaru pójdę do najlepszego czarownika i zamówię sobie duże, podwójne giri-giri od Polaków”<sup>5</sup>.

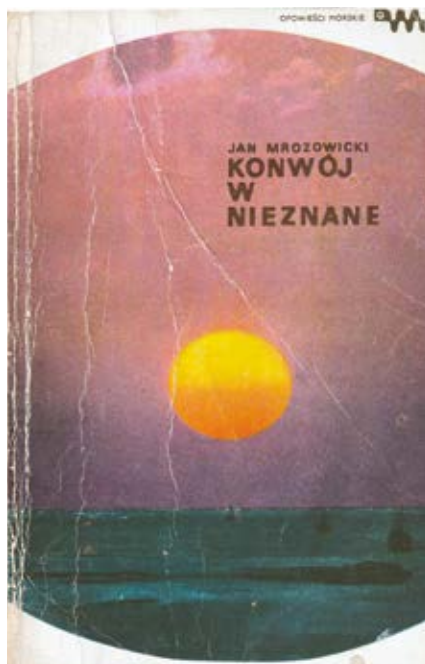
W marcu 1941 r. na „Cieszynie” wyruszył Jan Mrozowicki z Falmouth na spotkanie konwoju. O godz. 19.50 statek zaatakowały dwa niemieckie samoloty (jeden udający maszynę RAF-u). Mimo trafienia bombą, załoga dalej prowadziła walkę, ale następne bomby przedziurawiły dno II ładowni. Parowiec stanął w płonieniach i zaczął tonąć. Załoga zdołała się uratować na ocalałej szalupie i tratwie<sup>6</sup>. Półprzutomnego Jana

Mrozowickiego, który strzelał aż do rozbicia działa, uratował II mechanik Władysław Pluta (abs. WM z 1935).

„Antoni Chudzicki z grupą wyszkolonych spośród członków załogi artylerzystów obsadził działo na rufie i zaczął strzelać. Odezwały się również karabiny maszynowe «Cieszyna» – wiadomo, że z lewoburtowego strzelał trzeci oficer Józef Łangowski (abs. WN z 1940), z prawoburtowego zaś – drugi oficer Jan Mrozowicki. Kapitan Mikosza wraz z asystentem Czesławem Czerwińskim [abs. WM z 1944] wystrzelili z mostku rakiety PAC, wynoszące w górę stalowe linki na spadochronach. Mimo to samoloty ponowiły atak, rzucając znów niecelnie bomby i ostrzeliwując statek z broni pokładowej. Udało im się zniszczyć m.in. lewoburtową łódź ratunkową.

Trzeci atak okazał się jednak dla «Cieszyna» morderczy: dwie bomby trafiły w drugą ładownię, tuż przed mostkiem, wyrwijąc dziurę w prawej burcie. Zdemolowane zostało prawe skrzydło mostku, woda wlewała się do pustej ładowni. To był już koniec. Statek przechylił się silnie na prawą burtę – opisuje J. Mrozowicki – i tonął dziobem [...] Prawa szalupa, wypełniona ludźmi, znajdowała się już na wodzie [...]. Statek przechylał się coraz silniej. Nad łodzią zawisły groźnie żurawiki i wydawało się, że za chwilę zagarną szalupę wraz z ludźmi w odmęty wzburzonej wody. W ostatniej jednak chwili pękły widać przegrody wodoszczelne, bo «Cieszyn» zaczął się prostować, tonąc coraz szybciej dziobem. Odcięto faleń i prąd wody, wypieranej na wszystkie strony przez tonący statek, odrzucił szalupę na znaczną odległość. Dziób statku oparł się o dno morza, a rufa – z ciągle powiewającą banderą – zatrzymała się przez chwilę, po czym także osunęła się pod wodę. Na powierzchnię wypłynęła automatyczna bojka ratunkowa i zaczęła nadawać świetlne sygnały SOS [...]. Po chwili dwa głuche wybuchy spiętrzyły wodę – to eksplodowały kotły. Brudna plama oliwy i smarów stawała się coraz większa – to było wszystko, co zostało z «Cieszyna». [...]

Rozbitkowie niedługo błędzili po morzu, które na szczęście było spokojne. Wkrótce, mimo ciemności nocnych, odnalazła ich łódź motorowa z pobliskiej stacji ratowniczej w rybackiej wiosce Coverack. Brodaci



ratownicy ze stacji brzegowej – wspominał J. Mrozowicki – ubrani w długie, nieprzemakalne płaszcze i rybackie buty, sprawnie dobijali do szalupy. Rannych, nagich i przemozonych przeniesiono na pokład motorówki, do szalupy zaś wsiadł jeden z ratowników z pękatą butlą rumu. Ciemny rum, wychyłany duszkiem z metalowego kubka, wydawał się najlepszym trunkiem na świecie. Szalupę wzięto na hol i skierowano się w stronę niewidocznego lądu. Nikłe światło automatycznej bojki SOS nad wrakiem «Cieszyna» widać było jeszcze długo, aż wreszcie i ono roztopiło się w mroku<sup>7</sup>.

Następne trzy lata pływał w konwojach po Oceanie Atlantyckim i Morzu Śródziemnym na s/s „Lublin” (kpt. Józef Starbała, abs. WN z 1923), m/s „Morska Wola” (kpt. Stanisław Zelewrowicz, abs. WN z 1929), s/s „Białystok” (kpt. Jerzy Mieszkowski, abs. WN z 1929).

**Źródła:** *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006 – hasło opracowane przez syna; Wiesława Kwiatkowska, *Jan Mrozowicki, kapitan żeglugi wielkiej*, Gdynia 1979, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; Jerzy Mrozowicki, *Konwój w nieznane*, Gdańsk 1974; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Witold Kociejowski, *Poszarpane życie*, Gdańsk 1993, londyńskie „Okólniki”; „Dziennik Bydgoski”.

W Neapolu 16 sierpnia 1944 r. zamustrował na s/s „Tobruk” jako I oficer (kpt. Adam Fiedorowicz, abs. WN z 1923) i uczestniczył w kampanii włoskiej.

Kolejnym statkiem był „Batory”, który 16 marca 1946 r. wyszedł do Antwerpii na remont i przywrócenie funkcji pasażerskich. Jan Mrozowicki, delegowany do Antwerpii, do nadzorowania przebudowy statku, uczestniczył w akcji gaszenia pożaru, jaki wybuchł na statku.

„Mrozowicki [...] mawiał: Do Polski nigdy nie wrócę. Bolszewicy zabili mi dziadka, ojca, ale mnie nie zamordują, bo nie wrócę... I wrócił<sup>8</sup> – wspominał Witold Kociejowski (abs. WN z 1944).

Jan Mrozowski powrócił w połowie 1946 r. W następnym roku ożenił się z Anną Diakonow Mrozowicką, wdową po swoim najmłodszym bracie Józefie – dziennikarzu, obrońcy Warszawy, działaczu niepodległościowym, zamordowanym 21 czerwca 1940 r. w Palmirach. I tak jak jego ojciec, doczekał się trzech synów.

W 1948 r. został kapitanem żeglugi wielkiej i dowodził wieloma statkami GAL-u, a po likwidacji tego armatora – Polskich Linii Oceanicznych. Publikował wspomnienia w „Morzu” i „Tygodniku Morskim”, a jego książka „Konwój w nieznane” wyróżniona została w 1970 r. nagrodą literacką im. Józefa Conrada.

Odnaczony był: The War Medal, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Italy Star, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi i wielu innymi.

Zmarł 1 maja 1972 r., pochowany został na Cmentarzu Witomińskim.

1 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 5.03.1939, nr 53, s. 13.

2 Witold Kociejowski, *Poszarpane życie*, Gdańsk 1993, s. 26.

3 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 129-130.

4 Jerzy Mrozowicki, *Konwój w nieznane*, Gdańsk 1974, s. 26-27.

5 *Ibidem*, s. 131-132.

6 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 156.

7 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 262.

8 Witold Kociejowski, op. cit., s. 120.