

# Tadeusz Mrajski

1920-1978



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1941 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie żaglowca, uczestnik konwojów, odznaczony Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej, kapitan żeglugi wielkiej.

Urodził się 19 października 1920 r. w Warszawie (rodzice Władysław i Elbertyna<sup>1</sup> z d. Pleśniewicz). Ojciec był w II RP inżynierem i konstruktorem samochodów<sup>2</sup>.

W 1937 r. uzyskał małą maturę w gimnazjum w Wilnie, zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i już jako uczeń Wydziału Nawigacyjnego uczestniczył w 1937 r. w rejsie ćwiczebnym „Daru Pomorza” do Brazylii i na Kubę. Pierwszym portem podróży była Casablanca. Wspominał Tadeusz Sulatycki: „Przy obiedzie planujemy wyjście. O 14,00 nasza wachta może wyjść na ląd. Przedtem wychodzący muszą przejść inspekcję kapitana. Golimy się, czeszymy, szorujemy ręce. Nakładamy białe, tropikalne mundury. Muszą być nie tylko idealnie białe, ale wyprasowane, fał-



Kadeci w Southampton, drugi z lewej Tadeusz Mrajski

dy we właściwym miejscu. Półbuty czarne, lśniące, białe marynarskie czapki z napisem «Państwowa Szkoła Morska». W pierwszym przeglądzie oficerowie odsyłają kilku do



Zbiory APGOG

poprawki. W drelichach roboczych wszyscy wyglądamy jak zesłańcy, w mundurach jedni lepiej, drudzy gorzej. Najlepiej prezentuje się Tadzio Mrajski. Drobny, najmniejszy z nas, blondyn o niewinnej, sympatycznej buzi, bardzo zgrabny, nie wyglądał na więcej niż 15 lat. Z miejsca zjednywał sobie życzliwość, a u kobiet wyzwalał szlachetne instynkty. A wszystko było nieprawdą. Pełen szaleńczych pomysłów najbardziej przypominał marynarza z piosenki: kobiety, wino

i śpiew. Ustawieni do przeglądu według wzrostu staliśmy – ja na jednym końcu, a on na drugim”<sup>3</sup>.

Tadeusz Mrajski był też zaokrętowany jako uczeń na żaglowcu w czasie ostatniej przedwojennej podróży szkolnej. Ze Sztokholmu uczniowie zostali we wrześniu 1939 r. przewiezieni do Wielkiej Brytanii. Tam – razem z grupą 29 kolegów – zgłosił się do Polskiej Marynarki Wojennej i służył na ORP „Wilk” do sierpnia 1940 roku – do czasu, gdy otrzymał wezwanie do Szkoły Morskiej w Southampton dla ukończenia edukacji przerwanej wojną. Świadectwo ukończenia kursu aspirantów poruczników żegluga małej otrzymał 18 lipca 1941 r. i został praktykantem pokładowym na m/s „Morska Wola”, w październiku 1941 r. – asystentem pokładowym na m/s „Batory”, a od sierpnia 1943 r. był III oficerem na s/s „Lech”.

Z pływania zszedł by odbyć kurs maturalny w Glasgow. Po zdaniu matury poszedł na kurs kapitanów żegluga wielkiej, zorganizowany w PSM w Londynie w październiku 1944 r., „na który przyjęto przede wszystkim absolwentów drugiego kursu aspirantów poruczników ż.m. (czyli pierwszego southamptońskiego) z 1941 roku, po odbyciu przez nich paroletniej praktyki na stanowiskach oficerskich w PMH – razem ponad 20 osób. Program kursu podobny był do programu pierwszego kursu sprzed roku i obejmował te same przedmioty. Kierownikiem był dyrektor Szkoły kpt. Antoni Zieliński [abs. WN z 1924], pozostała również większość wykładowców, doszedł zaś jeszcze kpt. ż.w Oskar Wróblewski [abs. WN z 1928]. Egzamin końcowy odbył się w dniach 4-21 czerwca 1945 r., przy czym przewodniczącym komisji egzaminacyjnej był także kpt. Zieliński, zaś delegatem ministra przemysłu, handlu i żegluga był por. ż.w. S. Bendorff



Prom kolejowy „Kopernik”; „Morze” 1973, nr 3, s. 23

[abs. WN z 1934]. Po zakończeniu kursu absolwenci, którzy nie mieli matury, przystąpili jeszcze do egzaminu maturalnego w Londynie. Kurs ukończyły 22 osoby”<sup>4</sup>. Tadeusz Mrajski egzaminy zdał z drugą lokatą.

Do kraju wrócił w roku 1947 i razem ze swoją angielską żoną oraz córkami Anitą i Pauliną zamieszkał w Sopocie. Zatrudniony we flocie handlowej, w grudniu 1948 r. został kapitanem s/s „Narocz” w GAL-u („kapitan Mrajski, bardzo uprzejmy i dobrze wychowany”<sup>5</sup> – wspominał go Zygmunt Batko), a w 1951 r. kapitanem s/s „Kopernik” – promy kolejowego, chodzącego regularnie do Szwecji. Opinią cieszył się doskonałą jako dobry nawigator – zdolny, chętny do pracy zawodowej, lubiany przez załogę.

W sierpniu 1951 r. „Kopernik” wszedł na pole wrakowe i uległ awarii. Postępowanie wyjaśniające poszło wówczas dwutorowo: swoje dochodzenie prowadziła Izba Morska, a swoje – UB, uaktywniając różnych tajnych współpracowników. Wówczas wyszło na jaw, że „Kopernikiem” nie dowodzili zdolni oficerowie, lecz zawładnęła nim klika londyńska, bo – jak donosili niektórzy członkowie załogi – „tam wszystkim żądzą [sic!] tylko oficerowie z Londynu, a naszych oficerów mają za popychaczy”<sup>6</sup>. „Drugim atutem należenia do kliki [londyńskiej] musi być matura przedwojenna, bo klika uznaje człowieka dopiero po maturze. A jeśli ktoś nie był w Anglii to musi przyjąć ich sposób życia i być wyłącznie do ich posług”<sup>7</sup> (na siedmiu oficerów pokładowych „Kopernika” pięciu było absolwentami PSM w Gdyni sprzed 1939 roku lub po szkole w Southampton). W ten sposób Tadeusz Mrajski stał się tzw. „figurantem”, czyli osobą sprawdzaną, kontrolowaną lub rozpracowywaną w ramach sprawy operacyjnej, pod lupę wzięta też została rodzina, zwłaszcza ojciec: „prosimy o zaopiniowanie z działalności na Waszym terenie z uwzględnieniem oblicza politycznego ob. Mrajski Władysław, z zawodu inżynier. [...] Syn w/w Tadeusz pływa na s/s «Kopernik» jako kapitan i wg posiadanych danych często udaje się do Warszawy”<sup>8</sup> – takiej treści pismo wyszło ze Świnoujścia w grudniu 1951 r. do szefa Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego m. st. Warszawy. Z „kompromitujących” ojca materiałów znaleziono jedynie to, że w 1935 roku przebywał

we Włoszech w firmie FIAT jako fachowiec samochodowy z ramienia Polskich Zakładów Inżynierskich<sup>9</sup>.

Izba Morska uznała kapitana winnego tego, że... posługiwał się nie dość aktualnymi mapami, otrzymanymi od armatora i nie robił starań o nowy sprzęt nawigacyjny (innego na statku nie było), ale nie wystąpiła z żadnym wnioskiem o ukaranie.

Innego zdania był naczelnik Wydziału VIII a WUBP kpt. J. Gabrysiak, który wnioskował o to, by: „wystąpić o aresztowanie kpt. Mrajskiego, udowodnić mu odpowiedzialność za spowodowanie awarii, wyjaśnić jego pobyt i działalność w czasie pobytu na terenie Anglii oraz charakter utrzymywanych stosunków na terenie Szwecji, w wypadku nie wyrażenia zgody na aresztowanie to proponujemy usunąć w/w całkowicie z floty jako element niepewny i zdemoralizowany”<sup>10</sup>.

Nie został jednak aresztowany, ale usunięty z floty (podjął pracę jako referent sprawozdawczy w Rybackiej Spółdzielni Pracy). Gdy żona zachorowała na gruźlicę, wyjechał z rodziną do Zakopanego. A za nimi tajniacy.

We wrześniu 1954 roku Miejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Publicznego w Zakopanem przesłał do Warszawy „sprawę dot. byłego kapitana PMH, który to w czasie pracy był

podejrzany o to, że utrzymywał kontakt z wrogim ośrodkiem szpiegowskim w Szwecji i ponosi winę za awarię statku, na którym był kapitanem, przy czym brano pod uwagę fakt, że w czasie wojny przebywał w Anglii i tam się ożenił z obywatelką Anglii, z którą wrócił do Polski w roku 1947”<sup>11</sup>. Za szczególnie świadcząca o szpiegowskich inklinacjach Mrajskiego była paczka z lekarstwami, którą dla chorej żony kolegi przysłał z Londynu Bolesław Pogorzelski<sup>12</sup>.

Ku rozczarowaniu zakopiańskich funkcjonariuszy z Warszawy nadeszła odpowiedź, że temat należy odłożyć ad acta, bowiem „w czasie prowadzenia tej sprawy pierwszego zarzutu nie potwierdzono, a drugiego nie udowodniono”<sup>13</sup>.

W międzyczasie małżeństwo rozpadło się, żona z córkami wyjechała do Anglii, Tadeusz Mrajski zamieszkał u swoich rodziców w Wawrze koło Warszawy, następnie wyjechał do Szczecina – gdzie został inspektorem w Urzędzie Morskim. W 1956 r. zamustrował na fiński statek jako III oficer, ale zmustrował po roku, bo władze fińskie nie chciały obcokrajowców. Podpisał wówczas umowę z armatorem egipskim. Po dwuletnim kontrakcie wrócił do Polski i ubiegał się o zatrudnienie w PŻM – ale znów otrzymał



Tadeusz „Teddy” Mrajski z córką Anitą Mrajską<sup>17</sup>, wokalistką jazzową, w latach 60. XX w. występowała w zespole Zygmunta Wicharego (m.in. z Urszulą Dudziak)

odmowę. W 1957 roku wyjechał na kolejny dwuletni kontrakt, podpisany na mocy umowy zawartej między Związkiem Zawodowym Marynarzy i Rybaków a armatorem indonezyjskim. W 1963 roku ożenił się z Greczynką.

Przez te wszystkie lata funkcjonariusze SB usiłowali go zwerbować. Gdy usłyszeli, że szpiclowaniem się brzydzi, „tow. Szpan usiłował wykazać mu niewłaściwość jego postępowania. [...] Ponadto starano się przekonać kandydata o jego niesłusznych pretensjach jakie wnosi na to, że został bezpodstawnie zwolniony z PMH”<sup>14</sup>.

Tadeusz Mrajski utrzymywał kontakt z rodziną, ze szkolnymi kolegami na emigracji, o czym można było przeczytać w „Okólniku”: „Kolega Mrajski powrócił z Polski po przedłużonym urlopie z powodu choroby. Po krótkim pobycie w Londynie, w czasie którego odwiedził nasz Związek, poszedł znowu na morze”<sup>15</sup>.

Zginął w Polsce w wypadku samochodowym 23 marca 1978 r.<sup>16</sup>, mając 58 lat, spoczął na cmentarzu parafialnym w Mikoszewie (ojciec jego zginął w wypadku motocyklowym w roku 1963).



**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; Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu; Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew – Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992; Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia – Szczecin 1997; *Wielka Encyklopedia PWN*; Krystyna Tarasiewicz, *Na „Kromaniu” i w Londynie. Całe życie marynarza*, Warszawa 1992; „Okólnik”; dokumentacja IPN.

1 Z imieniem tym miało UB wiele kłopotów, bowiem w różnych sprawozdaniach matka pojawia się jako Albertyna, Helberdyna, Albretna, Elbortyna, a nawet Aleksandra.  
2 *Wielka Encyklopedia PWN*, tom 18, Warszawa 2003, s. 165.  
3 Krystyna Tarasiewicz, *Na „Kromaniu” i w Londynie. Całe życie marynarza*, Warszawa 1992, s. 20.  
4 Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu.  
5 Zygmunt Batko, *Łaskawe oceany*, Gdynia – Szczecin 1997, s. 135.  
6 IPN\_Sz\_00\_9\_929, s. 43.  
7 Ibidem, s. 46.

8 Ibidem, s. 30.  
9 Ibidem, s. 75.  
10 IPN\_Sz\_00\_9\_929, s. 259.  
11 Ibidem., s. 290.  
12 IPN\_BU\_00\_945\_2188\_k\_J, s. 84.  
13 IPN\_Sz\_00\_9\_929, s. 290.  
14 IPN\_BU\_00\_945-2188\_kj, s. 85.  
15 „Okólnik” 1974, nr 128, s. 38.  
16 „Okólnik” 1978, nr 136, s. 37.  
17 <https://www.ancestry.com/mediaui-viewer/collection/1030/tree/64012675/person/350106130624/media/d07e68d3-69d0-47c8-95f9-11b1c0c65910?phsrc=LtA68&phstart=successSource>