

Jan Romuald Sokalski

1922-1998



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1943 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie żaglowca, uczestnik wojny na morzach, kapitan żeglugi wielkiej, farmer i hodowca bydła, po wojnie na emigracji,

Urodził się 22 lutego 1922 r. w Krakowie, a morską edukację udało mu się rozpocząć w 1939 r. (rok wcześniej nie zdał egzaminów, z czego tylko mama była zadowolona, „no bo nie prysnąłem w świat”!).

Losy wojenne Jana Sokalskiego, zwanego przez kolegów Tygrysem, „były typowe dla uczniów PSM, co z «Daru Pomorza» dostali się do Anglii w październiku 1939 r. Wojenne lata Tygrys spędził w Marynarce Wojennej, a po ukończeniu w 1943 r. z pierwszą

lokata Szkoły Morskiej w Southampton pracował w naszej flocie handlowej. Po wojnie los zagnał go na Daleki Wschód. Pływał na szlaku Konrada Korzeniowskiego, gdzie spędził wiele lat w kompaniach British India jako ceniony oficer pokładowy, a potem jako kapitan, aż do emerytury. [...] Będąc z dala od Londynu, nie bardzo orientował się w ex-kombatantskich stowarzyszeniach, lecz jako dawny członek ZPOMH w Londynie Tygrys odnowił kontakt z naszą bracią.



Fot.: B. Pogorzelski, op. cit., s. 4

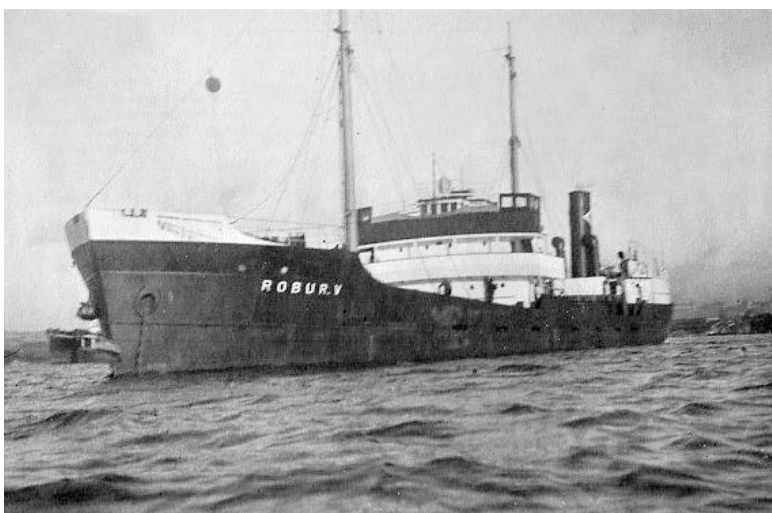
Ostatnie dni sierpnia 1939 na szkiarach Oxelösundu. Pierwszy rząd od lewej: Czesław Oszurko, Jerzy Straszak, Stanisław Jurkiewicz, Wojciech Fornalski, Błażej Sulikowski, powyżej: Jan Sokalski, Bogdan Langhamer i Stefan Trzaska. Stojący nad nimi od lewej: Stanisław Kwiatkowski, Jan Wiśniakowski, Zdzisław Olejarczyk i Wincenty Krynicki

Witamy kol. Sokalskiego jako «zbląkaną owieczkę» i dziękujemy mu za spłacenie zaległych składek i za zakup dwóch egzemplarzy «Ku chwale bandery»⁷² – czytamy w piśmie Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej z 1993 r., a książka, o której mowa, ukazała się w 1992 r. w Warszawie, staraniem i przy finansowym współudziale londyńskiego Związku.

Na łamach „Okólnika” Jan Sokalski napisał o sobie tak: „W sierpniu 1943 r. zamustrowałem na s/s «Kordecki» jako starszy marynarz razem z kolegą Franciszkiem Wasińskim [abs. WN z 1943]. Od grudnia 1943 r. do stycznia 1944 r. pływałem na «Kmicicu» jako III oficer i od stycznia 1944 r. w tej samej randze pływałem na «Kordeckim» (kpt. Król; [abs. WN z 1928]) i na «Kmicicu» (kapitan, którego tylko pamiętam pod przydomkiem Kalafior [Adam Gostomski, abs. WN z 1930]), do maja 1944 roku.

Potem zostałem wysłany do Port Saidu, aby zamustrować na m/s «Sobieski» (kpt. Knoetgen). Na «Sobieskim» III oficerem był kolega Babkiewicz [abs. WN z 1939], a ja byłem jego asystentem wachtowym. [...]

«Sobieski» we wrześniu 1944 roku powrócił do Wielkiej Brytanii i do bazy Gare Loch, Clyde. Po «Sobieskim» pływałem jako III oficer na s/s «Wilno» (kpt. Ostapowicz, a później kpt. Choynowski), a od wiosny 1945 r. do lipca tegoż roku pływałem na s/s «Krosno» i s/s «Kowel». 7 lipca 1945 roku, gdy «Kowel» stał w West India doku w Londynie, USA i Wielka Brytania uznały rząd komunistyczny w Warszawie i wycofały uznanie Rządu Polskiego w Londynie. Z całą załogą zszedłem tego dnia z «Kowla», nie mając powrotu do kraju. Zaczęła się tułaczka. Zaraz po zejściu ze statku przyszły przykre chwile «targowania się» z władzami imigracyjnymi i zajmowanie się różnymi pracami zarobkowymi bez zezwolenia rządu Labour Exchange. Gdy w Londynie pojawił się ambasador Polski «Ludowej» i dowiedziałem się, że był nim dr Alfred Fiderkiewicz, to zaraz poszedłem się z nim zobaczyć, bo był to mój krewny, z którym moi rodzice utrzymywali bliski i bardzo towarzyski kontakt. Dr Fiderkiewicz, który uzyskał kwalifikacje w USA, był uważany za doskonałego lekarza. Nigdy nie wiedzieliśmy o jego poglądach komunistycznych, bo był to człowiek zamożny i jego



S/s „Tobruk”, fot. powojenna

syn, Władek, był uczniem Szkoły Morskiej i pływał na «Darze Pomorza» w podróży do Tahiti i dookoła Cape Hornu. Od dr. Fiderkiewicza dowiedziałem się o bardzo smutnych losach mojej rodziny i doktor gorąco namawiał mnie do powrotu do Polski. Ponieważ pod radziecką stopę nie miałem zamiaru iść, więc na powrót się nie zgodziłem, tylko zamustrowałem na polski statek, który jednak nie szedł do Polski.

Tym moim ostatnim polskim statkiem był s/s «Tobruk». Razem z kpt. Jerzym Lewandowskim [abs. WN z 1928] i III oficerem kol. Potarzyckim [abs. WN z 1942] poleciałem do Baltimore, a dalej koleją do Norfolku, USA. Tam kpt. Lewandowski objął dowództwo statku, a ja zamustrowałem jako II oficer. Moja ostatnia podróż odbyła się z Norfolku do Freetown (Sierra Leone) i do Glasgow⁷³. Miał wtedy 23 lata.

Dalsze losy opisał w artykule „Śladami J. Konrada Korzeniowskiego”: „Po powrocie do Londynu zacząłem szukać pracy, aby zarobić na życie i łapałem każdą okazję. Byłem asystentem kucharskim, malarzem pokojowym, pracownikiem amerykańskiej poczty wojskowej i szoferowałem przewóz worków z pocztą z dworca Waterloo na lotnisko Bovington, aż wreszcie z kolegą Czesiem Oszurko [abs. WN z 1942] kupiliśmy stary jacht w St. Helier, Channel Islands i zamierzaliśmy wybrać się nim do Brazylii. Jacht był duży: 16 metrów długi, 4 metry szeroki, 2 metry zanurzenia. Był jednak ogromnie zaniedbany i nie nadawał się do żeglugi transatlantyckiej. Pomimo wysiłku włożonego w jego naprawę, okazało się, że do Brazylii popłynąć nim się nie da. Sprzedaliśmy go więc za sto funtów.

Wkrótce potem Czesiek Oszurko ożenił się i wyemigrował do USA, ja zaś zabrałem się do nauki. Przygotowywałem się do egzaminów na angielski dyplom Second Mate.

Dzięki sekretarzowi angielskiej Merchant Navy Officers Union przy Leadenhall Street (gdzie, notabene, była siedziba polskiego Związku z kpt. Józefem Dąbkowskim na czele) w lutym 1947 roku trafiła się okazja na objęcie stanowiska drugiego oficera na niewielkim transportowcu s/s «Tripolitania», operującym na wschodnich akwenach Morza Śródziemnego.

Z okazji tej skorzystałem natychmiast i z oficjalnym tłumaczeniem mojego polskiego dyplomu stawiłem się w biurze Towarzystwa Cray Dawes & Co., a w trzy dni później transportowcem popłynąłem do Port Saidu.

«Tripolitania» należała do Ministry of War Transport i była pod rozkazami tegoż ministerstwa, ale administracja samego statku spoczywała w rękach Gray Dawes & Co., które to Towarzystwo było z kolei londyńską agencją British India Steam Navigation Company. Na statku zastałem dwóch kolegów ze Szkoły Morskiej i z «Daru Pomorza». Drugim oficerem, na którego miejsce zakrętowałem, był kolega Babkiewicz, a trzecim oficerem – kolega Olejarczyk [abs. WN z 1942].

«Tripolitania» wozila żołnierzy płci obojga pomiędzy Port Saidem, Aleksandrią i Famagustą, a później pomiędzy Hajfą i Famagustą⁴.

Po paru miesiącach otrzymałem propozycję stałej pracy w British India Steam Navigation Company. „Takiej oferty odrzucić nie mogłem, bo «gracious living» w B.I. bardzo mi się podobało i na zabezpieczeniu przyszłości też mi zależało.

Pasażerskim statkiem «Ascania» odesłało mnie do Anglii, zdałem egzamin na dyplom Second Mate Foreign Going i po jego otrzymaniu podpisałem zaoferowany mi kontrakt. Po kilku dniach zamustrowałem na pasażerski statek «Mantola» w Londynie jako IV oficer. Dwa tygodnie później wysłano mnie do Indii na trzyipółletnią służbę na Wschodzie, w B.I. Eastern Service. Po przybyciu do Bombaju zakrętowałem na pasażerski statek «Barpeta» w randze trzeciego oficera.

Po pięciu latach, gdy powróciłem do Anglii na urlop pod koniec roku 1952, przez kilka tygodni uczęszczałem do Sir John Cass Nautical College w Londynie, po czym zdałem egzamin i otrzymałem dyplom Master Foreign Going. Wypląnąłem z Anglii na Wschód w marcu 1953 roku i powróciłem do Anglii na tzw. long service leave dopiero w roku 1962, już jako Senior Chief Officer. W ciągu dziewięciu lat na Wschodzie spędziłem jeden urlop w Mozambiku, a później, delegowany przez B.I., pracowałem jako superintendent ładunkowy w porcie Beira (Mozambik), gdzie też pełniłem funkcję Surveyor'a w Lloyds Agency.

W roku 1962, podczas urlopu spędzonego w Anglii, zamieszkałem w Londynie. Po wykorzystaniu zaledwie dwóch miesięcy urlopu wezwano mnie do biura Kompanii, bo pasażerski statek «Sirdhana», już z pasażerami na burcie, mający wypłynąć w podróż do Bombaju i Yokohamy, potrzebował starszego oficera.

Popłynąłem «Sirdhaną» na Wschód i z tej podróży do Anglii już nie wróciłem. Następny urlop w roku 1965 spędziłem w Portugalii, bo znając już dobrze język, chciałem poznać kraj.

Zaraz po urlopie awansowano mnie na kapitana i dostałem dowództwo statku «Olinda». Moja pierwsza podróż odbyła się z zatoki Perskiej do Indii, a potem do Japonii, północnych Chin (Ta-Lien i Hsinking), Nachodki (ZSRR) koło Władywostoku i z powrotem do Japonii, gdzie zostałem przenie-

siony na regularną linię Japonia, Zatoka Perska via Szanghaj, Hong Kong, Singapur, Colombo, Bombaj, Karachi i Muscat. Będąc w Ta-Lien napotkałem polski statek «Długosz». Nawzajem odwiedzaliśmy się i zabawiali w polskim stylu przez kilka dni ku zgorzeniu chińskich komisarzy.

Australię odwiedziłem po raz pierwszy pod koniec roku 1967, kiedy zostałem przeniesiony na regularną linię Nowa Zelandia, Australia, Indie, Zatoka Perska.

We wrześniu 1971 roku British India Company, the B.I., została wcielona do Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, The P. & O. [...]

Z wcieleniem do P. & O. przyszła jednak dla mnie interesująca zmiana. Zamiast do Indii i Zatoki Perskiej zrobiłem kilka podróży z Nowej Zelandii do Anglii i z powrotem do Nowej Zelandii przez Pacyfik i Kanał Panamski. [...]

Moim ostatnim statkiem P. & O. był nowy motorowiec «Strat han na». W lutym roku 1982 osiągnąłem sześćdziesiąty rok życia i wtedy przyszła emerytura, zgodnie z ustawą Towarzystwa. Gdy dostałem list informujący mnie, że mam zdać dowództwo, bo przenoszony jestem na pay-roll emerytów, nie mogłem w to uwierzyć i nie mogłem się z tym pogodzić. Po dwóch miesiącach spędzonych w domu poleciałem do Singapuru, można powiedzieć «na zaproszenie», Towarzystwa Guan Guan.

Przez siedem miesięcy pływałem pod banderą Singapuru, z chińsko-malajską załogą. Byłem jedynym Europejczykiem na statku i nie było mi z tego powodu wygodnie. Trudno mi było ufać oficerom i załodze, bo jedyny kadet, z Birmy, który mówił po angielsku względnie dobrze, donosił mi, że pierwszy oficer, Malajczyk, buntował przeciw mnie załogę. Nie podobało mu się, może i słusznie, że kapitanem statku był Europejczyk, a nie on, obywatel Singapuru. Pływałem do Kantonu, Hsiamen i do mniejszych portów chińskich, a także na Filipiny i do portów Wschodniej Malezji [...]. Częste borykanie się na Morzu Chińskim z uciekinierami z Wietnamu i piratami na Morzu Sulu i przy wybrzeżach północnego Borneo nie należały do przygód przyjemnych, bo nigdy nie wiedziałem, po której stronie stanie załoga. Piraci, którzy wpadli na statek w nocy, pod-

czas gdy statek stał w porcie Tawau, pobili mnie trochę i poranili, ale udało mi się uciec na ląd do policji i do szpitala. Podczas ataku nikogo z moich oficerów i załogi nie było na statku, jasne więc było, że piraci działali w porozumieniu z załogą.

Nie chciałem zostać w Tawau, więc po dwóch dniach spędzonych w hotelu wróciłem na statek. Załoga też wróciła. O ataku pirackim podobno nic nie wiedzieli... Z Tawau popłynąłem do Sandakanu, gdzie na redzie piraci ostrzelali statek automatyczną bronią z motorowego sam-pana, ale udało mi się uciec ze statkiem do portu, bo kotwicy jeszcze nie rzuciłem. Po przyplłynięciu do Singapuru z ładunkiem dykty miałem już dosyć Guan Guan i powróciłem do Sydney. Potem jeszcze pływałem na coastingu australijskim, ale w roku 1984 skończyłem z pływaniem na dobre⁵.

Zajął się farmerstwem i hodowlą bydła 150 km na południowy zachód od Sydney, gdzie miał parę hektarów ziemi. Praca ta wymagała jednak wiele wysiłku i nakładów finansowych, zaś dochód był niewielki.

W roku 1990 z żoną, Australijką, przeniósł się do Wielkiej Brytanii, tam skontaktował się z Bolesławem Pogorzelskim i zapisał do Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej, „Otrzymywałem związkowy biuletyn OKÓLNIK, który czytałem z przyjemnością i uczuciem pewnej nostalgii⁶ – napisał. Wspominał też o innych kolegach: „[...] Jan Chędzelewski (PSM 1938 r.)⁷ też pływał w randze kapitana na statkach British India Co. Co prawda, będąc tej samej rangi, spotykaliśmy się tylko okazjnie w portach Dalekiego Wschodu. W tamtych latach pływał w Adelaide Steamship Company drugi kolega ze Szkoły Morskiej, Maurycy Światała. Przedostał się do Australii, wybierając wolność, z floty Polskiej Ludowej w 1954 roku. Niestety, dystans 800 mil, jaki nas dzielił, nie pozwalał na częste spotkania⁸.”

W latach 90. ub. wieku odwiedzał Polskę, także Wyższą Szkołę Morską, goszczony przez Stowarzyszenie Absolwentów Szkół Morskich⁹.

Morskie życie kolegi tak podsumował Bolesław Pogorzelski: „Zostawił za sobą «Dar Pomorza», na którym zamiast wypłynąć na tradycyjny roczny rejs we wrześniu 1939 roku, znalazł się w Anglii wraz ze swoimi

rówieśnikami. Ukończył z pierwszą lokatą kurs w Southampton i pływał całą wojnę w polskiej flocie handlowej. Po zakończeniu wojny przeszedł dalsze kursy, wstąpił do angielskiej Merchant Navy i pływał w British India Company jako pokładowy oficer i Master

(kapitan żeglugi wielkiej) aż do emerytury. Oprócz Jana Chędzelewskiego (PSM 1937 r.) Sokalski był jedynym Polakiem wśród brytyjskich oficerów zatrudnionych w firmie, której flota obsługiwała od XVIII wieku tylko dalekowschodnie trasy¹⁰.



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; Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008; Józef Miłobędzki, *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, Gdynia 1980, na prawach rękopisu; „Biuletyn” SASM; londyńskie „Okólniki”; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

- 1 Jan R. Sokalski, *Rozwiane marzenia (osobiste wspomnienia przeżyć)*, maszynopis, w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/2626, s. 2.
- 2 „Okólnik” 1993, nr 167, s. 6.
- 3 Jan R. Sokalski, *Na kilwaterze wspomnień*, „Okólnik” 1993, nr 167, s. 24-25.
- 4 Kpt. ż.w. Jan Sokalski na Dalekim Wschodzie - Śladami J. Konrada Korzeniowskiego, [w:] Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 110-111.
- 5 Ibidem, s. 111-112.
- 6 Kpt. ż.w. Jan Sokalski na Dalekim Wschodzie - Śladami J. Konrada Korzeniowskiego..., op. cit., s. 112.
- 7 Bolesław Pogorzelski podaje rok 1937, natomiast wg Józefa Miłobędzkiego Jan Chędzelewski ukończył PSM w 1941 r.
- 8 Kpt. ż.w. Jan Sokalski na Dalekim Wschodzie - Śladami J. Konrada Korzeniowskiego..., op. cit., s. 112.
- 9 „Biuletyn” SASM 1998, nr 6, s. 94.
- 10 Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, op. cit., s. 108.