

Jan Antoni Nowosielski

1906-1990



Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1930 r., starszy mechanik, uczestnik konwojów.

Urodził się 26 marca 1906 r., w Łukowie, w Lubelskiem (rodzice Marcin i Anna). W 1930 r. ukończył Wydział Mechaniczny Szkoły Morskiej w Tczewie i w ramach stażu popłynął na „Kościszce” do USA.

Po odbyciu służby wojskowej przyjechał w 1932 r. do Gdyni, zatrudnienie znalazł na statkach Polskarobu – i z tą firmą związał swoje losy na długie lata. Od 1935 r. pływał i mieszkał na „Roburze VI” (nazwę statku podawał jako miejsce meldunku). W 1936 r. otrzymał dyplom mechanika I klasy¹. Ożenił się w kwietniu 1939 r. w Lublinie z Martą Wendland.

Wybuch wojny został go najpewniej na „Roburze III” – przemianowanym w kwietniu 1940 r. na „Kmicica”. W momencie kapitulacji Francji statek był w Bordeaux, dokąd przybył z ładunkiem węgla. Francuzi towar rozładowywali, a wszystkim dotychczas alianckim statkom wydali zakaz opuszczania portu (z polskich był jeszcze „Chorzów”).



Jan Nowosielski na „Kmicicu” był I mechanikiem w czasie ucieczki statku 21 czerwca (kapitanem był Adam Fiedorowicz, abs. WN z 1923 r.). Tę krótką lecz dramatyczną podróż opisał Jan Kazimierz Sawicki w „Zdradzie alianckiej bandery”, w której jest mowa m.in. „o forsowaniu maszyny w samotnym marszu, z której mechanicy (starszym mechanikiem był Jan Nowosielski [...] wycisnęli prędkość 11-12 węzłów, choć normalnie nie przekraczała ona 9 węzłów; o nadludzkim wysiłku palaczy [m.in. Marcina Kowalczewskiego – abs. WM z 1942 r.], którym w utrzymaniu ciśnienia w kotłach pomagali żołnierze”². A także o tym, że w ładowniach statku panował nieopisany tłok – pełne były uciekinierów z Francji. St. mechanik, który lubił majsterkować, „zainstalował na rufie najzwyczajniejszą połową kuchni wojskowej. [...] W obu kuchniach gotowano zawiesziste zupy”³.

Od maja do 6 sierpnia 1941 r. zastępował kolegę na „Częstochowie” („Robur IV”), którą dowodził kpt. Zygmunt Kinast (abs. WN

Przed pomnikiem Abrahama Lincolna od lewej: Mieczysław Staniak, kpt. Hendricksen, Jan Nowosielski (w czasie odbywania stażu na s/s „Kościszko” w 1930 r.).



1 „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 11, s. 16.

2 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 301.

3 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 73.

z 1923 r.), po czym wrócił na swojego „Kmicica” – a „Częstochowa” 20 sierpnia zatонуła, trafiona dwiema torpedami. Z małymi przerwami pływał na „Kmicicu” do 1 kwietnia 1945 r.

Pod koniec 1944 r. na „Kmicicu” wchodził triumfalnie do belgijskiego portu w Gandawie, wyzwolonej przez 1. Dywizję Pancerną gen. Maczka.

We wrześniu 1945 r. został asystentem starszego mechanika na s/s „Krosno”, a dwa tygodnie później – starszym mechanikiem.

W 1946 r. odnalazł przez Czerwony Krzyż żonę w Antwerpii. Uwolniona z niemieckiego obozu pracy, dotarła do Belgii i ubiegała się o czasowy pobyt⁴. „Wydaje mi się, że moja matka przeszła z grupą kobiet przez Niemcy po wyzwoleniu z obozu pracy i osiedleniu się w Antwerpii – napisała w mailu Alina Novak.

W stoczni w Antwerpii stał w tym czasie „Batory”, któremu przywracano funkcje pasażerskie. Wprost ze stoczni wyruszył w kwietniu 1947 r. w pierwszą powojenną podróż transatlantycką na dawnej linii.

„Myślę, że mój ojciec potrzebował pracy, a ponieważ wszystkie posady mechanika były obsadzone, byli w stanie umieścić go jako stewarda, choć pewnie pracował jako mechanik. Ćwikliński mu ufał – napisała córka Alina Novak. „Kiedy w marcu 1952 roku przybyliśmy do Nowego Jorku, ciężko mu było znaleźć pracę na morzu. Pracował jako ślusarz z bratem Longinem Nowosielskim. Moja mama dostała pracę w supermarkecie (A&P). Mieszkaliśmy z cicią Stellą i Longinem Nowosielskim na Brooklynie, potem na Bronksie, potem z powrotem na Brooklynie w mieszkaniu, do którego właścicielka pani Łozowska nie wpuszczała dzieci, więc umieścili mnie w internacie u St John’s na Staten Island. Potem wiosną 1953 roku moi rodzice kupili podupadły dom z lokatorami. Mieszkaliśmy w piwnicy póki nie wyprowadził się jeden z nich. Byliśmy raczej biedni. Czynsze były «kontrolowane» i bardzo niskie, a najemcy byli wymagający”.

W 1956 r. zaokrętował na „Wolną Polskę” (kpt. Jan Ćwikliński, abs. WN z 1924 r.), która wyszła z Nowego Jorku 14 stycznia 1956 r.



Starszym mechanikiem był Henryk Nikitin (abs. WM z 1931 r.), który zmarł na tym statku 17 grudnia 1956 r. Wtedy najpewniej chiefem w maszynie został doświadczony mechanik Jan Nowosielski. Lecz nie na długo, bo wiosną 1957 roku na „Wolnej Polsce” opuszczono biało-czerwoną flagę, a sam statek powrócił do dawnej nazwy.



Z córką Aliną na „Wolnej Polsce”

4 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

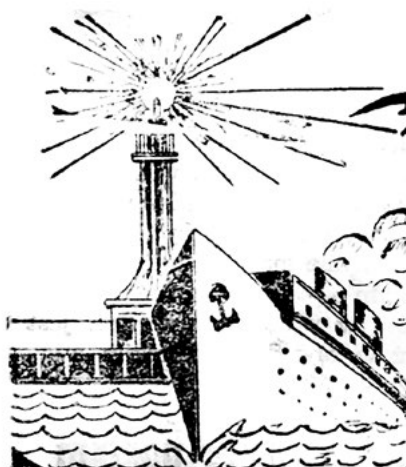
Aktywnie działał w Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Nowym Jorku, w 1953 r. wybrany do Komisji Kwalifikacyjnej wraz z Henrykiem de Friedbergiem (abs. WN z 1937 r.), Bolesławem Dzikowskim i Henrykiem Krupką (absolwentami WN z 1937 r.) i Stanisławem Zelwerowiczem (abs. WN z 1929 r.)⁵.

Pływał na wielorybniku „The African Queen” przez kilka miesięcy, a także pod ban-

derą Liberii. W 1963 r. statek, którym przyjechał z cementem do Wietnamu, został zablokowany w porcie na ponad rok. Pływał też na łodzi używanej przez Columbia University i „National Geographic” na rzece Hudson w latach 70. „Powiedział kiedyś, że żeglował przez 50 lat z przerwami”⁶.

Zmarł 31 stycznia 1990 w. w Brooklynie⁷.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe; „Okólnik” 1953, nr 64; „Wiadomości Portu Gdyńskiego” 1936, nr 11.



5 „Okólnik” 1953, nr 64, s. 14.

6 Korespondencja Małgorzaty Sokołowskiej z Aliną Novak, córką.

7 <https://www.wikitree.com/wiki/Nowosielski-52>