

Jan Ćwikliński

1901-1976

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1924 r., kapitan żeglugi wielkiej, dowódca „Batorego”, z którego zszedł w angielskim porcie w 1953 r., kapitan „Wolnej Polski”.



Urodził się 6 lutego 1901 r. w Horodence – galicyjskim miasteczku w patriotycznej rodzinie, jako 18-latek zaciągnął się do armii organizowanej przez gen. Żelichowskiego i w strzelcach konnych służył do 1919 r. W czasie wojny polsko-bolszewickiej uczestniczył w obronie Lwowa (podznaczony medalem „Polska swemu obrońcy”).

W 1921 r., dowiedziawszy się od brata, świeżo upieczonego prawnika w Toruniu, że powstała morska szkoła, zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie. W 1923 r. uczestniczył jako uczeń w rejsie „Lwowa” do Brazylii. Podczas uroczystości chrztu równikowego brał udział w przedstawieniu przygotowanym przez kolegę Tadeusza Dębickiego, który wybrał go do roli Neptuna¹. Wydział Nawigacyjny ukończył w 1924 r.

Statków Polska nie miała wiele, ale pewną pomocą była umowa podpisana przez polski rząd z francuskim armatorem – zakrętował więc w Hawrze na parowiec „Malta”. Po ośmiu miesiącach pływania otrzymał stopień III oficera. Po powrocie do kraju przez rok pływał po Wiśle, pracując na pasażerskich bocznokołowych parowcach salonowych: „Warneńczyku”, „Francji”, „Polsce” i „Kaniowczyku”, pływających po Wiśle.

Od lewej:
Jan Ćwikliński
i Leon Rusiecki

Na bocznokołowcu
„Francja”



Pod koniec 1926 r. znalazł zatrudnienie w nowo utworzonym państwowym przedsiębiorstwie armatorskim Żegluga Polska: otrzymał musterolę, mocą której objął stanowisko III oficera na budowanym we Francji, nadzorowanym przez kapitana Mamerta Stankiewicza, węglowcu „Wilno”. Dalsza kariera potoczyła się gładko: awans na II oficera na „Wilnie”, starszy oficer na „Gdańsku”, „Niemie”, „Wiśle”, „Krakowie”,



„Warcie”, „Lublinie” i „Lwowie”. Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w wieku 33 lat i w 1935 r. objął dowództwo s/s „Puck”.

W 1936 r. został przeniesiony na towarowo-pasażerski parowiec „Warszawa”. W 1938 r. został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi „za zasługi na polu pracy w marynarce handlowej”².

Miał też już ustabilizowane życie rodzinne – ożenił się z Zofią Nabrodzką i wybudował willę w Gdyni na Działkach Leśnych; urodziła się córka.

Krótko przed wybuchem wojny żona poważnie zachorowała, umieścił ją w warszawskim szpitalu pod opieką matki i wyszedł w kolejny rejs.

Informacja o wybuchu wojny zastała kapitana i załogę m/s „Warszawy” w Hawrze. Po kilku dniach przyszedł rozkaz, by udał się do

¹ Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 81.

² „Monitor Polski” 14.05.1938, nr 110, s. 1.

Dunkierki, następnie płynął w konwoju do Pireusu po polskich uchodźców, których przetransportował do Marsylii. Od jednego z nich dowiedział się, że szpital, w którym była żona, został zbombardowany i Zofia zginęła.

Przez następne miesiące, do stycznia 1940 r., operował na Morzu Śródziemnym, w marcu przekazał statek kapitanowi Tadeuszowi Meissnerowi i przejął parowiec Żegluga Polskiej „Cieszyn”, odbywając podróż do zatoki Firth of Forth i szkockiego portu Leith.

Posiadając dyrektywy londyńskiego zarządu Polbrytu, pojechał 1 maja do Alblassterdamu (region ujścia Mozeli, okolice Rotterdamu) w celu objęcia pieczęcią finalnego toku prac wyposażeniowych na, zamówionym rok wcześniej, motorowcu „Warszawa II”. Jednak zajęcie Holandii przez wojska niemieckie nie pozwoliło mu ani na wypełnienie zadania, ani na powrót do Anglii, zmuszając do ukrycia się i przeczekania okresu okupacji na terenie Niderlandów.

W maju 1945 r., po wyzwoleniu Amsterdamu przez armię kanadyjskiego generała Charlesa Foulkesa, przedostał się do Belgii, w pierwszych dniach lipca dotarł do Londynu, a 5 listopada objął kierownictwo s/s „Białystok”.

Po pięciu miesiącach, z nominacji dyrektora GAL-u Mariusa Pliniusza, został dowódcą „Batorego” kończącego wojenną służbę i skierowanego do stoczni Marine Mercantile w Antwerpii. W 1946 r. wrócił na „Batory” do Polski z żoną Bronisławą (sekretarką polskiego konsulatu w Amsterdamie) oraz synem Januszem, urodzonym w 1943 r. Pozostał kapitanem transatlantyku, który wrócił na swą tradycyjną, przedwojenną linię Gdynia – Ameryka.

Trudna to była służba, bowiem wokół „Batorego” gęstniała komunistyczna propaganda, według której ten sanacyjny luksusowy transatlantyk – jak początkowo nazywano statek, stał się nagle nie tylko chlubą PRL, „częstką naszej Polski Ludowej”³, ale i „nieznośnym cierniem prawdy, wbitym w gnijące ciało amerykańskiego imperializmu”⁴. Załoga obowiązkowo uczestniczyć musiała w szkoleniu ideologicznym – np. w roku



1950 „uczestnicy kursu wysłuchali 32 wykładów i odbyli 63 seminaria”⁵. Szkolenia prowadziła statkowa organizacja partyjna, która miała pilnować kapitana, ale nie potrafiła upilnować siebie samej: w październiku 1949 r. „z m/s «Batory» zdezerterował w drodze do kraju sekretarz Podstawowej Organizacji PZPR Stańczyk Stanisław, który wysiadł w Anglii, gdzie posiada rodzinę”⁶.

Królewski statek miał dodatkowo na swym pokładzie komunistyczny Związek Młodzieży Polskiej, który wysyłał sprawozdania ze swojej działalności do Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa takiej m.in. treści (pisownia oryginalna!!!): „Na morzu dnia 10 grudnia 49 r. W sprawach organizacyjnych zostało omuwione zażalenie kółka dramatycznego i churu. Tow. Pietrzak [oficer polityczny] szeroko mówił o znatrzeniu kółka dramatycznego na statku”. W 1952 r. raportował przewodniczący ZMP Wilczyński: „Doceniając ważność rozrywek kulturalno-oświatowych przy pomocy partii zrobiliśmy na czas postoju w stoczni świetlicę (w dawnej mesie stew.) zmieniając całkowicie dekorację, zawsze świeże gazety, muzyka (patefon) biblioteka uczciwości zastosowana poraz pierwszy na naszym statku. Gry przyciągnęły 80% załogi, przychodzili również robotnicy którzy z zaciekawieniem oglądali czasopisma. Wydaliśmy 3 fotomontarze, 1

4 Ibidem.

5 „Głos Wybrzeża” 18.01.1951.

6 Archiwum IPN Gdańsk, Sprawozdanie dla ministra bezpieczeństwa publicznego gen. dyw. Radkiewicza w Warszawie 10 X 1949.

gazetkę ścenną. Fotomontarze szczyli się dużym zainteresowaniem wśród robotników angielskich. Zorganizowaliśmy przy pomocy POP pimpong i śadkówkę, rozegrany był mecz śadkówki między naszą drużyną a m/s «Mikołaj Rej». [...] Był zorganizowany konkurs na najlepszy artykuł do biuletynu, forma ta zdała egzamin i na przyszłość będziemy jej używali. Gro pracy przy biuletynie wzięła partia na siebie”⁷.

Urząd Bezpieczeństwa coraz bardziej szalał, by usuwać ze statków „wrogie elementy”: „Przebieg oczyszczania taboru pływającego PMH: w miesiącu wrześniu usunięto dziewięć członków załogi m/s «Batory» oraz trzech z innych jednostek jako element niepewnej przeszłości”⁸.

Bez wiedzy kapitana w 1949 r. został przemycony w Nowym Jorku na „Batorego” bolszewicki agent Gerhard Eisler, oskarżony w USA o szpiegostwo. Gdy na pełnym morzu kpt. Ćwikliński dowiedział się o pasażerze na gapę, ten ujawnił się, wykupił bilet pierwszej klasy oraz zwrócił do komunistycznych władz polskich o azyl polityczny, którego mu skwapliwie udzielono. W Southampton jednak oficerowie Scotland Yardu, którzy weszli na statek w towarzystwie radcy ambasady PRL, sprowadzili Eislera na

ład. Po powrocie do Gdyni kpt. Ćwikliński, przesłuchiwany w dyrekcji PLO przez szefa wydziału MSZ, usłyszał od wiceministra gospodarki morskiej Kazimierza Petruszewicza (abs. WN z 1928 r.), że nie wykazał się patriotyzmem i że bardzo się na nim zawiedli⁹.

Ucieczka Eislera wywołała oskarżenia w USA i zachodniej Europie, że polski transatlantyk to pomost dla uciekających z Ameryki komunistycznych szpiegów. Sytuacja zaostrzała się coraz bardziej i w połowie marca 1951 r. władze amerykańskie wydały zakaz zawijania „Batorego” do Nowego Jorku. Od sierpnia rozpoczął więc rejsy z Gdyni przez Kanał Sueski do Indii. Kpt. Ćwikliński dwukrotnie do tego czasu został odznaczony Krzyżem Polonia Restituta: pierwszy raz po przeprowadzeniu „Batorego” do kraju, drugi raz za postawę w trakcie ostatnich rejsów do Nowego Jorku po aferze z Eislerem wobec szykan ze strony władz amerykańskich (np. odbicie od nabrzeża bez holowników i wyjście z portu).

„W końcu lat 40. w polskiej flocie pojawili się oficerowie kulturalno-oświatowi. Bez względu na posiadany stopień pełnili na statku funkcję zastępcy kapitana. Wbrew mylącej nazwie nie zajmowali się organizowaniem rozrywek dla załogi, ale



Oficerowie polityczni w swoim żywiole: załoga świętuje urodziny Stalina

7 Archiwum IPN Gdańsk, Sprawozdanie Koła ZMP na m/s „Batory” 10 V 1952 – 21 VI 1952.

8 Archiwum IPN Gdańsk, Sprawozdanie okresowe MUBP w Gdyni za m-c maj 1949.

9 Jan Ćwikliński, *Kapitan opuszcza swój statek*, Pelplin 2010, s. 145.

10 Krzysztof Tarka, *Szukając wolności. Sprawa kapitana m/s „Batory” Jana Ćwiklińskiego*, „Zapiski Historyczne” 2014, z. 2, s. 101.

przewodili działalność nadzorczo-policyjną, wykorzystując w tym celu własną siatkę donosicieli. To od opinii oficera kulturalno-oświatowego (de facto politycznego) w dużym stopniu zależało, kto popłynie w następny rejs¹⁰. Na „Batorym” byli to kapitan UB Piotr Szemiel oraz „oficer prasowy” Kamiński. Obaj każdorazowo po powrocie statku do macierzystego portu składali raporty, a wtedy znikali wskazani przez nich członkowie załogi. W kabinie kapitana założyli podsłuch i dodatkowo zatrudnili fotografa, który uwieczniał każdy jego ruch.

Atmosfera gęstniała coraz bardziej. Nadszedł czerwiec roku 1953. W porcie Newcastle on Tyne, w czasie remontu „Batorego”, kpt. Ćwikliński, ostrzeżony przed aresztowaniem pod zarzutem szpiegostwa na rzecz Wielkiej Brytanii oraz Stanów Zjednoczonych (za co PRL-owscy sędziowie skazywali na śmierć), podjął dramatyczną decyzję: opuścił statek, zszedł na ląd, stawił się w komisariacie policji i poprosił o azyl polityczny. Jako główną przyczynę podał coraz groźniejszą sytuację w Polsce – nieustanne aresztowania bez najmniejszych przyczyn (to właśnie spotkało braci Gubałów – kapitanowie marynarki handlowej i wykładowcy w Szkole Morskiej zostali skazani na śmierć za „sabotaż moralny”). Umieszczony w więzieniu w Brixton i przesłuchany, po sześciu dniach otrzymał prawo pobytu w Anglii.

Miejsce na mostku zajął starszy oficer. „Batory” wyszedł z Newcastle on Tyne do Kopenhagi, gdzie dowództwo statku przejął kpt. Tadeusz Meissner.

Pozostającym na Zachodzie kolegom kapitana ucieczka ta przyniosła ulgę: „największe dzienniki nowojorskie podchwyciły tę nowinę, dzięki której wreszcie, po tylu latach wycierania sobie gęby nazwą „m/s «Batory» – The Eisler Polish Ship” – społeczeństwo amerykańskie dowiedziało się prawdy¹¹.

Ucieczki kapitana nie mógł przeboleć Urząd Bezpieczeństwa, bo umknęła mu ofiara. Ale pozostała rodzina. Po serii szukan żona z synem i córką męża z pierwszego



małżeństwa otrzymała nakaz opuszczenia domu w ciągu dwóch tygodni i przeniesienia się w Bieszczady, do pegeerowskich baraków. Tułaczka jej i dzieci trwała blisko trzy lata. Gdy nadszedł rok 1956, dostała od przyjaciół propozycję powrotu do pracy w Dalmorze – skontaktował się z nią Tadeusz Łepkowski, znakomity fachowiec i prawy człowiek¹². Doświadczona urzędniczka, mówiąca biegle pięcioma językami, także niderlandzkim, była skarbem dla firm polowowych. Męża już nigdy nie zobaczyła. Otrzymywała tylko listy, które były kontrolowane przez funkcjonariuszy bezpieki.

Uroczystości podniesienia bandery na „Wolnej Polsce”

11 „Okólnik” 1953, nr 66, s. 14.

12 Korespondencja Małgorzaty Sokołowskiej z synem kapitana Januszem Ćwiklińskim.

13 „Okólnik” 1955, nr 77, s. 20-23.

14 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 21.

15 Krzysztof Tarka, *Szukając wolności...*, op. cit., s. 119.

Kapitan Ćwikliński wyemigrował do USA, gdzie został współzałożycielem emigracyjnego, prywatnego towarzystwa żeglugowego Pulaski Transport Line i kapitanem jednostki towarowej, wydierżawionej od panamskiej spółki i zarejestrowanej w Liberii, która pod nazwą „Wolna Polska” kursowała między Stanami Zjednoczonymi a Europą. W skład załogi wchodził marynarze, którzy pozostali po wojnie na emigracji lub zbiegli ze statków.

W pierwszy „rejs ambasadorski” „Wolna Polska” wyszła z Nowego Jorku 14 stycznia 1956 r., po podniosłej uroczystości wciągnięcia na maszt flagi z atłasu, haftowanej złotą nicią. „Czterech marynarzy i ja ze starszym oficerem Hilarym Mikoszą w szeregu, orkiestra gra hymn amerykańskich gospodarzy i potem «Jeszcze Polska nie zginęła» i na wietrze załopotał biały orzeł w złotej koronie”¹³. Starszym mechanikiem został Henryk Nikitin (abs. WM z 1931 r.)

Jesienią tego roku na „Wolnej Polsce” uciekło do USA 15 uchodźców węgierskich z ogarniętego antysowiecką rewolucją kraju¹⁴.

Po Październiku '56, „wraz ze zmianą sytuacji politycznej w krajach bloku sowieckiego i liberalizacją systemu komunistycznego wyczerpywała się – przynajmniej z amerykańskiej perspektywy – misja «Wolnej Pol-



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jan Ćwikliński, *Kapitan opuszcza swój statek*, Pelplin 2010; „Głos Wybrzeża” 21.04.1951; „Okólniki”; biogram przysłany przez syna – Janusza Ćwiklińskiego; „Zapiski Historyczne” 2014, z. 2; „Monitor Polski” 14.05.1938, nr 110.

ski» na morzach”¹⁵. Po wygaśnięciu umowy dzierżawy Pulaski Transport Line nie przedłużył kontraktu.

Wtedy z pomocą Amerykanina Daniela Hawthorne’a Jan Ćwikliński napisał książkę „The Captain leaves his ship” („Kapitan opuszcza swój statek”), opublikowaną w 1956 r., a będącą próbą wyjaśnienia kontrowersyjnej decyzji o pozostaniu na emigracji (pół wieku później książka została przetłumaczona przez wnuczkę kapitana i wydana w Polsce). W 1956 r. Jan Ćwikliński został przez papieża odznaczony Krzyżem Maltańskim.

Nie miał możliwości powrotu do Polski, ale też nie znalazł odpowiedniego dla siebie miejsca w USA. W „Okólniku” z 1958 r. czytamy: „Kpt. Jan Ćwikliński przedzierzgnął się już całkowicie w szczura lądowego. Przebywając stale w Ameryce Północnej, przeczytał pewnego dnia w gazecie ogłoszenie jakiejś fabryki lodów, które zachęcając do kupna jednego z punktów rozdzielczych kończyło się wymownym: stań się własnym bossem! Ćwikliński, nie namyślając się długo, wysłał swoje zgłoszenie i po krótkim czasie mógł już stanąć za ladą własnego interesu w New Jersey. Fundusze do kupna zdobył ze sprzedaży swej książki «The Captain leaves his ship», a także z honorariów w telewizji, która fragmenty tej książki wykorzystała w swoich programach. Były kapitan «Batorego» jednak nie jest podobno zadowolony z obecnego swego zawodu i chciałby kiedyś powrócić na morze. Czy jednak starczy mu czasu, bo przecie niedługo szósty krzyżyk dźwigać będzie”ⁱⁱⁱ.

Dwa lata przed śmiercią spotkał się w Madrze ze swym synem Januszem – po raz pierwszy od chwili opuszczenia „Batorego”.

Zmarł 20 czerwca 1976 r. w Hiszpanii, pochowany jest na cmentarzu w Doylestown, Pensylwania (w ośrodku ojców paulinów, zwanym Polską Częstochową w Ameryce).

16 „Okólnik” 1958, nr 87, s. 15.