

Jerzy Świechowski

1908-1999



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1929 r., żeglarz, uczestnik słynnej wyprawy jachtem „Dal” na Bermudy, kapitan żeglugi wielkiej, wsławił się brawurową ucieczką z Casablanki – portu kolonii francuskiej.

Urodził się 30 listopada 1908 r. w Petersburgu, ojciec Czesław był obywatelem ziemskim, miał duży majątek w guberni witebskiej (dzisiaj Białoruś). W czasie I wojny światowej wywiózł żonę Zofię i czworo dzieci do Gagr, na Kaukaz, uważał bowiem, że tam będzie najspokojniej. A że był przedsiębiorczy, zaczął organizować dostawy dla wojska i po niedługim czasie kupił dwie wille w Gagrach. W 1920 r. został podstępnie zastrzelony przez mjr. Mosidze, z którym miał się pojedynkować, a Zofia Świechowska zdecydowała o powrocie do Polski.

W czasie podróży zmarła na statku i najstarszy z dzieci, 11-letni Jerzy, początkowo sam zajmował się rodzeństwem, ale niedługo potem zawiązał się spontanicznie komitet opiekuńczy, którego członkowie skontaktowali się z rodziną w Polsce i w gdańskim porcie czekali na dzieci ich krewni. Jerzy zamieszkał u babci w Warszawie i tam też chodził do szkoły.

W 1927 r. wstąpił do Szkoły Morskiej w Tczewie – Wydział Nawigacyjny ukończył w 1929 r., podjął pracę na parowcach Żegluga Polskiej, gdzie „uchodził za wyborowego nawigatora”¹.

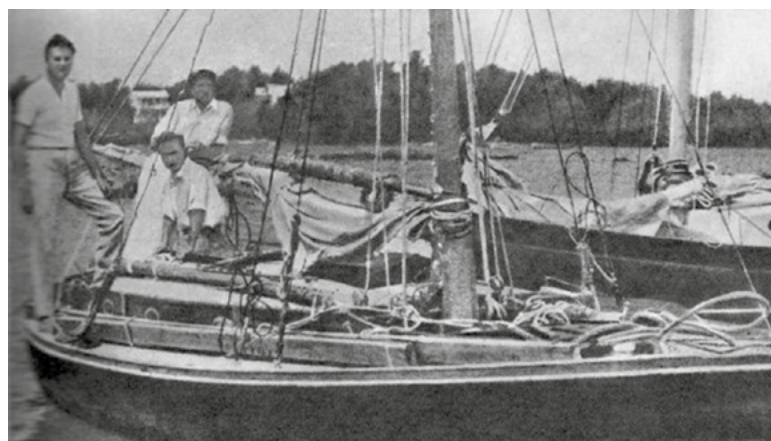
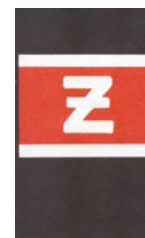
Cztery lata później był jednym z trzech śmiałków, którzy wypłynęli 5 czerwca 1933 r. na niewielkim zatokowym jachcie „Dal”, by dotrzeć do Chicago.

Członek Oficerskiego Jacht Klubu porucznik ułanów Andrzej Bohomolec, odziedziczywszy niewielki spadek, spieniężył go, nabył turystyczny jacht dł. 8,5 m, o 45 m² żagli i nazwał go „Dal”. Załogę stanowili: właściciel jachtu i kapitan wyprawy Andrzej Bohomolec oraz dwóch poruczników marynarki handlowej, absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie – Jerzy Świechowski i Jan Witkowski. Cel wyprawy – pokonanie Atlantyku i udział w Wystawie Światowej w Chicago,

manifestacja morskich ambicji biało-czerwonej bandery, dotarcie do polonijnych środowisk w USA (wyprawa była częściowo dofinansowywana przez macierzysty klub żeglarzy).

Na Atlantyku dostali się w oko cyklonu, stracili maszt i niemal także życie. „Barometr, który cały czas opadał na dół, zatrzymał się na 734 milimetrach, po godzinie lekko drgnął na 734 i pół. Uważaliśmy się za uratowanych aż do godziny 8 rano. Wszyscy trzej leżeliśmy: Bohomolec na lewej koi, Świechowski na prawej, ja – między kojami, gdy naraz znajduję się na suficie, na sobie czuję Bohomolca, a za chwilę obaj leżymy na Świechowskim. Przez zakryty brezentem właz woda wdarła się do środka i zalała kabinę równo z kojami”² – wspominał Jan Witkowski.

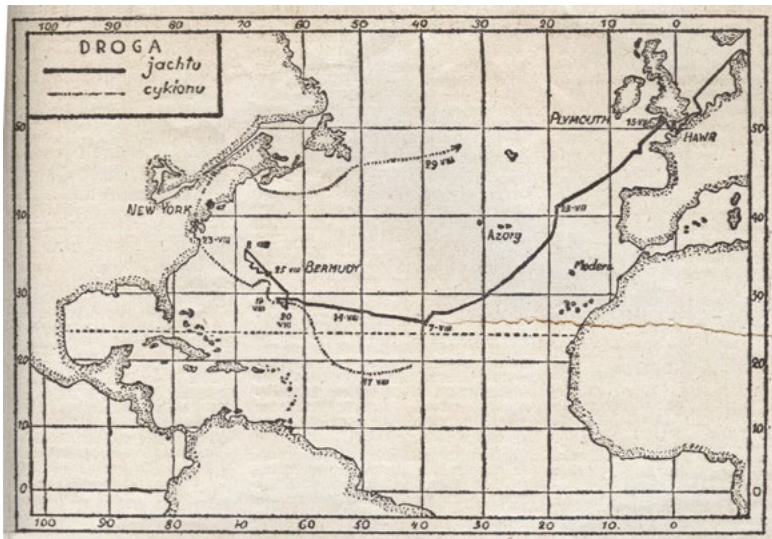
A Bohomolec: „koledzy moi już leżeli płackiem na pokładzie, trzymając się pazurami i zębami każdego wystającego kantu, każdej knagi... Same wały kotłującej się piany na szczytach fal dochodzą do 3 m. Masztu nie ma, sterczy goły, krótki kikut, reszta w morzu... Normalne granice ludzkich możliwości dawno przekroczone... Znowu silniejsze



Od lewej: Andrzej Bohomolec, Jan Witkowski, Jerzy Świechowski

¹ Andrzej Bohomolec, *Wyprawa jachtem „Dal”*, Warszawa 1936, s. 12.

² Jan B. Witkowski, *Jachtem „Dal” z Gdyni na Bermudy*, „Morze” 1933, nr 12, s. 8.



Trasa wyprawy jachtem „Dal”

uderzenie – przechył ponad 90o. Woda wlewa się przez właz, znowu tłuczemy się dotkliwie. [...] Każdy w swoim kącie przygotowywał się do najdłuższej ostatniej podróży, jaką dusza ludzka odbywa”³.

Pokieroszowany jacht doprowadzili do portu Hamilton na Bermudach.

Tam przezimowali, dokonali napraw i powiększyli balast. W czerwcu następnego roku już tylko we dwójkę, Bohomolec i Świechowski, wyruszyli do Nowego Jorku, a stamtąd kanałami do Chicago. Witkowski zaś po powrocie do Polski został jednym z założycieli Stoczni Yachtowej Gdynia.

W Chicago jacht powitała entuzjastycznie wielotysięczna Polonia. Umieszczony jako eksponat na Wystawie Światowej, po jej zakończeniu został nabyty przez komitet przyjęcia i ustawiony na terenach wystawowych jako pomnik, dołączając do „Santa Marii” („Dal” przeprowadził do Polski ponownie przez Atlantyk dopiero kilkadziesiąt lat później Ireneusz Gieblewicz i obecnie jacht stanowi eksponat gdańskiego Narodowego Muzeum Morskiego). Droga lądową Jerzy Świechowski z Andrzejem Bohomolcem powrócili do Nowego Jorku, a stamtąd na s/s „Kościuszko”, na koszt GAL-u, do Gdyni.⁴

W 1935 r. „zawiązało się w Gdyni nowe polskie przedsiębiorstwo żeglugowe pod firmą «Pionier» sp. z o. odp. – Przedsiębiorstwo to nabyło niedawno w Finlandii sta-

tek motorowy ex «Njord», który otrzymał nazwę «Pionier I»⁵. Wspólnikami byli trzej warszawiacy i Witalis Milanowski z Gdyni (abs. WN z 1929 r.), kierownikiem kpt. ż.w. Kazimierz Marian Nowak (abs. WN z 1924 r.), a kapitanem Jerzy Świechowski.

Początek wyglądał nieźle, lecz niewielkie fundusze spółka zużyła na zakup statku, który w dodatku obciążony był hipotecznie na poczet zaciągniętych pożyczek. Dotkliwie dawał się odczuć brak kapitału obrotowego, co w połączeniu z małym doświadczeniem handlowym właścicieli doprowadziło do pogłębiającego się deficytu. W 1937 r. doszło do przymusowej licytacji statku⁶, który został rozstawiony dzięki kapitanowi Świechowskiemu:

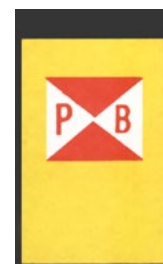
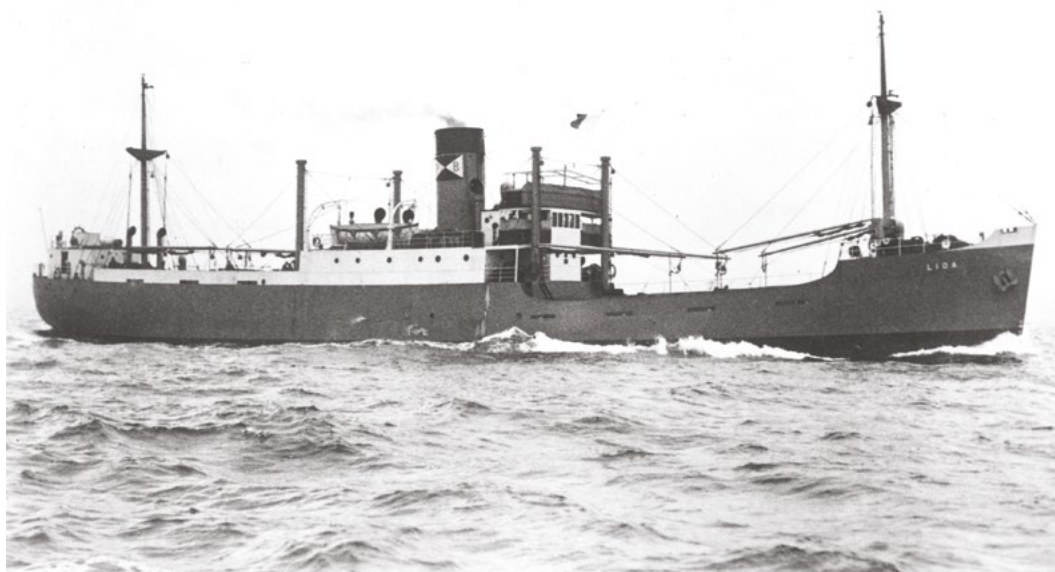
„W powrotnym rejsie do Gdyni, już na Bałtyku, nawaliły nam oba motory. I to właśnie w czasie śniadania. Mechanik Góral pognał jak oszalały do maszynowni, a za nim, klnąc pod nosem, kapitan Świechowski, który raptem stracił apetyt. Po dobrej godzinie ukazał się na mostku kapitan, wcale nie zachwycony życiem popatrzył na morze. Była mała fala, wiatr może ze 3, z rufy. Kapitan patrzył i medytował. Raptem się ożywił i uśmiechnął. Odezwał się w nim żeglarz z «Dali». – Nie jest tak źle – powiedział – motory nawaliły, nic nie poradzimy; Góral obiecał naprawić je za kilka godzin, ale w tym czasie popłyniemy pod żaglem! I słowo stało się ciałem. – Za reje posłużył nam stary, ale bardzo długi flagsztok, który uchwalił się wraz z innymi gratami statkowymi. Drewno było zdrowe i solidne. Z brezentu był żagiel. Został przybity gwoździami do flagsztoku, umocniony listwami nabitymi na brezent. Całą tę naszą «konstrukcję» rejowo-żaglową podniesiono na przedni maszt i pożeglowaliśmy jak prawdziwe wikingi. Ponieważ byliśmy na trasie statków idących do Gdyni i Gdańska, więc też napotkaliśmy ruch nieliczy. Jasne, że staliśmy się sensacją w całym znaczeniu tego słowa. Burtysiane były głowami na wszystkich spotykanych statkach. Niektóre zbaczały z kursu, aby nam się przyjrzeć i proponować pomoc. Ale my nic! Zaśmiewało się całe to napotkanie bractwo do łez, a my... z nimi. Wieczorem



4 Za: Stanisław Goszczurny, „Dal”. *Korespondencja własna z Kapsztadu*, „Morze” 1963, nr 7, s. 14.

5 „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 15.10.1935, nr 29, s. 13.

6 Jerzy Miciński, *Dzieje m/s „Pionier”*, „Morze” 1973, nr 5.



„Lida”

odezwały się wreszcie motory. «Pionier» przemienił się z żaglowca w motorowiec. Kalkulacja kapitańska okazała się słuszna. Uratowaliśmy jakieś 40 mil, statek szedł prawie dobrym kursem i ostatecznie w nocy dobiliśmy całkiem spokojnie do Gdyni⁷ – wspominał II oficer „Pioniera” Mieczysław Dukalski. W 1937 r. porucznik żeglugi wielkiej Jerzy Świechowski został II oficerem na „Zawiszy Czarnym”.

W 1938 r. był I oficerem na s/s „Warszawa”, a w momencie wybuchu wojny – na „Lidzie”, drewnowcu Polbrytu, zwodowanym w sierpniu 1938 r.⁸, który jako przedostatni polski statek opuścił gdyński port, przemykając między jednostkami Kriegsmarine operującymi pomiędzy Norwegią a Wielką Brytanią.

Jerzy Świechowski został 18 maja 1940 r. kapitanem s/s „Lidy” (przewożącej ładunki masowe z Anglii do Francji) i dotarł do Tunisu w dniu kapitulacji Francji. Szybko stamtąd wypłynął, ale w Gibraltarze Anglicy przekonani, że kolonie francuskie będą nadal walczyć u ich boku, skierowali statek ze zbożem do Casablanki – gdzie wpadł w potrzask, bo tam już władzę sprawowali przedstawiciele francuskiego rządu kola-

boracyjnego Vichy. „Potomkowie słynnego Sherlocka Holmesa, wierząc bezapelacyjnie w swój wywiad, lekceważąco pominęli moje obawy [...] Konsul angielski ujrawszy mnie, nie posiadał się ze zdziwienia: - Co za idioci tu pana przysłali?!”⁹.

Po ponad dwutygodniowym staniu na strzeżonej pilnie redzie (razem z „Oksywiem”) kapitan zdecydował, że trzeba uciekać. Miał w tym poparcie załogi. „Podszedł do mnie marynarz Madej: – Panie kapitanie, jeżeli nas złapią, to pan kapitan może wsiąknąć. W razie niebezpieczeństwa szybko pana zwiążemy i weźmiemy zbiorową odpowiedzialność na siebie. Podziękowałem za ten wzruszający dowód życzliwości¹⁰ – przypomniał to wydarzenie na łamach „Morza” kapitan Świechowski.

Mimo że огоłocona przez Francuzów z map i przyrządów nawigacyjnych, opuściła „Lida” cichaczem port 4 sierpnia 1940 r. W dzienniku pokładowym zapisano: „O godz. 1.40 odpiłowano dwa szakle łańcucha z kotwicą i opuszczono na dno, o 1.45 «mała naprzód» i lawirowanie między statkami, stojącymi na redzie; o 2.20 zastopowano i podniesiono szalupę, o godz. 2.30 «cała naprzód». Samotna podróż. [...] Na redzie

7 *Wspomnienia II oficera m/s „Pionier” Mieczysława Dukalskiego*, „Morze” 1973, nr 5.

8 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 193.

9 Jerzy Świechowski, „Lida” miała szczęście, „Morze” 1963, nr 4, s. 30.

10 *Ibidem*

11 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1998, s. 302-303.

Willa „Dal” kpt. Świechowskiego w Kapsztadzie...



„Morze” 1963, nr 7

i kpt. Świechowski z żoną



Porta Delgada otrzymano od Brytyjczyków mapy¹¹. Po czterech dniach statek dotarł do alianckich baz na Azorach, a kapitan otrzymał The Order of the British Empire.

Jerzy Świechowski dowodził „Lidą” jeszcze dwukrotnie – od 31 lipca 1941 r. do 15 października 1941 r. i od 30 grudnia 1941 r. do 19 czerwca 1944 r.

Po wojnie zamieszkał w RPA, w Kapsztadzie nad zatoką wybudował niewielką willę i nazwał ją „Dal”¹². W 1964 r. pisał do „Okólnika”:

„komunikuję, że Republic of South Africa zaczęła uznawać polskie dyplomy morskie, tzn. że na podstawie posiadanych dyplomów polskich wydaje równocześnie dyplomy Południowej Afryki. Dotąd, o ile mi wiadomo, dyplomy takie dostali bez egzaminu Bogdan Wesołowski [abs. WN z 1937 r.] i niżej podpisany”¹³.

„Kapitan Świechowski przez jakiś czas pływał, zajmował się rybołówstwem, a teraz porzucił morze, pracuje jako urzędnik, a również jego żona nie siedzi w domu, lecz projektuje nowe modele strojów w tutejszym Domu Mody”¹⁴ – napisał Stanisław Goszczurny, który w 1963 r., będąc w Kapsztadzie, został zaproszony do domu kapitana.

„Któregoś dnia do mnie przyszła pani z безпеکی i powiedziała, że chcą zaproponować bratu pracę w Polsce” – opowiadał Czesław Świechowski. „Praca, jak się później dowiedziałem, miała polegać na tym, że byłby komendantem portu, chyba w Gdyni. Brat przyjechał, rozejrzał się tu i koledzy marynarze powiedzieli: «Idioto, idioto, siedź tam, jak ci dobrze – bo mieszkał po wojnie w Afryce Południowej, w Cape Town – bo tu nigdy nic nie wiadomo. Ty jutro możesz być aresztowany». No i on wobec tego nie zdecydował się na powrót do kraju. Tym niemniej kilkakrotnie tutaj przyjeżdżał”¹⁵.

Utrzymywał kontakty ze Związkiem Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych oraz Radiotelegrafistów w Londynie, ale pisał niewiele: „[...] nie mam do tego powołania, a z drugiej strony nie miałem nigdy takich przygód jak kol. Bielski lub kol. Brażgalski [absolwenci WN z 1931 i 1933 r.]”¹⁶.

Kpt. ż.w. Jerzy Świechowski zmarł w Kapsztadzie 30 listopada 1999 r.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; Andrzej Bohomolec, *Wyprawa jachtu „Dal”*, Warszawa 1936; „Morze” 1933, nr 12; „Morze” 1963, nr 4 i 7; „Morze” 1973, nr 5; „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni”, 15.10.1935, nr 29; „Okólnik” 1955, nr 74; „Okólnik” 1964, nr 107; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; <https://www.1944.pl/archiwum-historii-mowionej/czeslaw-swiechowski,3526.html>

12 Za: Stanisław Goszczurny, op. cit., s. 11.

13 „Okólnik” 1964, nr 107, s. 16.

14 Stanisław Goszczurny, op. cit., s. 11.

15 <https://www.1944.pl/archiwum-historii-mowionej/czeslaw-swiechowski,3526.html>, Czesław Świechowski był żołnierzem Armii Krajowej, powstańcem warszawskim.

16 „Okólnik” 1955, nr 74, s. 20.