

Monika Mazanek-Wilczyńska

## Oaza niepodległości w czasach zimnej wojny, czyli historia statku „Wolna Polska”

Przez półtora roku po morzach i oceanach pływał statek „Wolna Polska”. Okręt ten, żywo witany w portach przez emigrantów, wzbudzał wściekłość reżimowej władzy komunistycznej w Polsce. Jego kapitanem był Jan Ćwikliński, który w 1953 r. opuścił stery „Batorego”. W ten sposób marynarze chcieli przypomnieć światu o zniewoleniu polskiego narodu pod sowiecką okupacją.

Ucieczka polskiego kapitana ze statku „Batory” zainteresowała opinię publiczną na całym świecie. Thomas P. Ronan w amerykańskim „New York Timesie” napisał 24 czerwca 1953 r. artykuł pod tytułem *Kapitan polskiego liniowca Batory, na którym Eisler uciekł do Europy*, w którym wiele miejsca poświęcił postaci niemieckiego komunistycznego szpiega, przypadkiem przebywającego na polskim statku. Pisał m.in. „23 czerwca kpt. Ćwikliński i jego lekarz pokładowy z okrętu »Batory«, na którym Gerhard Eisler, komunistyczny przywódca urodzony w Niemczech, uciekł z USA w 1949 r., opuścił swój statek, poszukując azylu w Wielkiej Brytanii. Eisler, były agent Kominternu, przebywał na »Batorym« w maju 1949 r. po tym, jak zapłacił 23 500 dolarów kaucji w trakcie pobytu w areszcie pod zarzutem krzywoprzysięstwa. Kiedy statek umieszczono w Southampton, Eisler został z niego zabrany po walce z policją Scotland Yardu, działającą we współpracy z amerykańskim departamentem stanu.

Kpt. Ćwikliński i polscy przedstawiciele powiedzieli wtedy, że nie oddadzą Eislera, ale zmienili zdanie, kiedy zagrożono, że albo go wydadzą, albo wypłynięcie statku zostanie opóźnione.

Ćwikliński, lat 57, spędził większość wojny w niemieckim obozie w Holandii. Został tam wysłany przez brytyjskie ministerstwo, by sprowadzić statek, ale Niemcy już wówczas zajęli Holandię i go zatrzymali.

23 czerwca Ćwikliński został odznaczony przez komunistyczną Polskę za udzielenie Eislerowi pomocy w ucieczce. »Batory«, duma czerwonej Polski, to także statek, na którym rosyjski szpieg Walentin Gubitchev znalazł swój nowy dom po Nowym Jorku.

Gubitchev, rosyjski inżynier oraz dyplomata pracujący w ONZ, został skazany na 15 lat więzienia za szpiegostwo w sprawie Judith Coplon w Nowym Jorku, ale jego wyrok został zawieszony pod warunkiem, że opuści Stany Zjednoczone.

Opuścił je 20 marca 1950 r. na pokładzie »Batorego«. Dwa dni później przedstawiciel urzędu imigracyjnego ogłosił, że załoga nie ma nic wspólnego z ucieczką Eislera.

Eisler był agentem Kominternu, pracującym dla ZSRR w Chinach, Stanach Zjednoczonych i we Francji. Co ciekawe, Eisler stanął przed brytyjskim sądem i został dwukrotnie uniewinniony. Ostatecznie dotarł do NRD, gdzie przez wiele lat był szefem propagandowego radia.

Tymczasem John King w brytyjskim konserwatywnym tabloidzie „Daily Express” podkreśla, że powodem ucieczki Ćwiklińskiego był strach przed „czerwonym terrorem”. Cytuje: „Zostałem ostrzeżony, co się stanie, kiedy wrócę do Polski po swoim rejsie”. „Moja ucieczka nie była planowana. Ja chciałem wracać. Byłbym aresztowany i oskarżony”. Píše ponadto: „Moja zbrodnia«? Ty możesz nie zrozumieć. To nie jest zbrodnia. Ja mówię po angielsku i mam kontakty z angielskimi i amerykańskimi. W przeciwieństwie do wielu polskich kapitanów, kapitan Jan nigdy nie wstąpił do komunistycznej partii. Do tego był namawiany wiele razy. »Powiedziałem im, że jestem za starą jabłonią, żeby rodzić gruszki« – mówi. On był kapitanem, kiedy »Batory« zabrał na pokład komunistę Gerharda Eislera z Ameryki, i wyjaśnia Brytyjczykom: »Ja nie miałem w tym udziału. Ja nawet nie wiedziałem, że on był na pokładzie, kiedy opuściliśmy Nowy Jork«”.

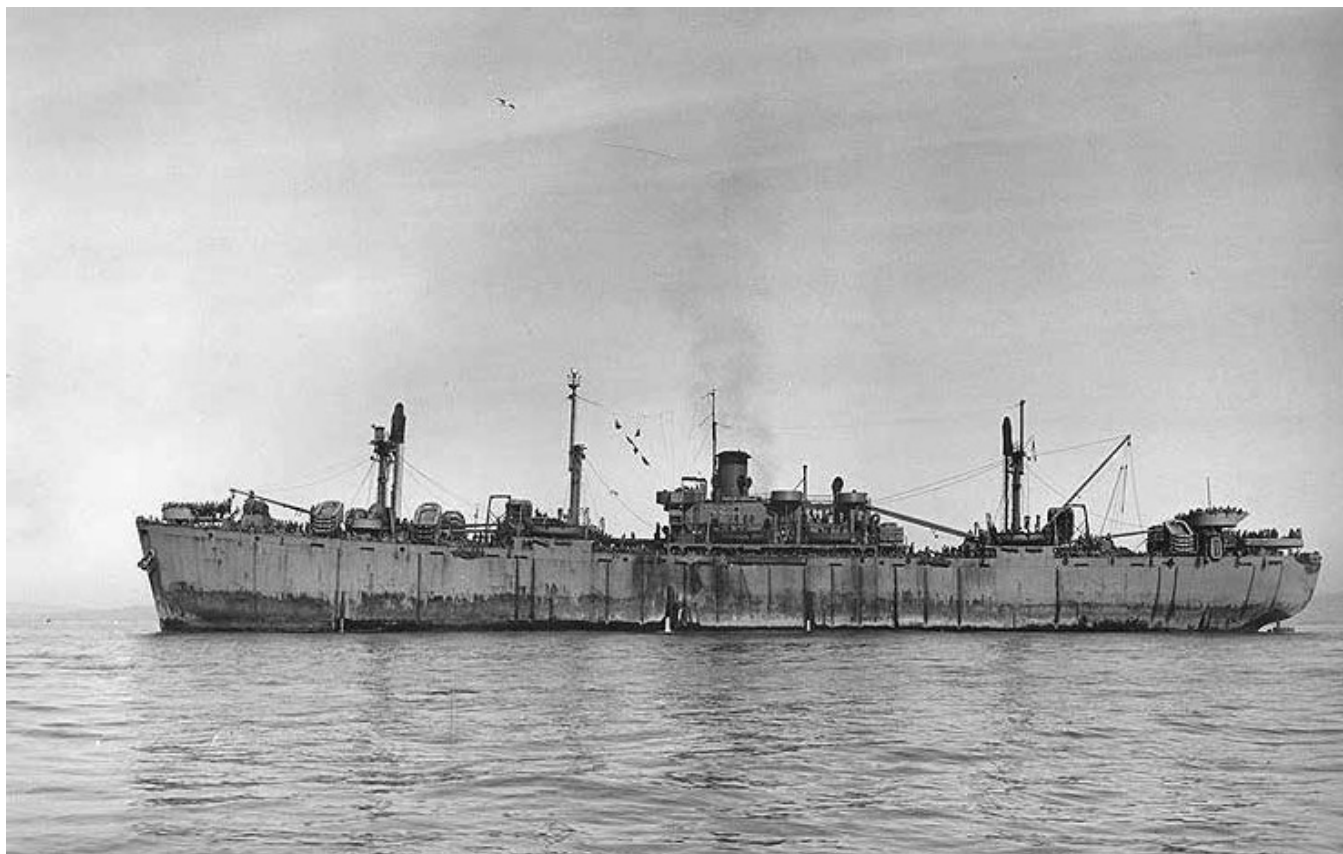
Dwa lata później kpt. Ćwikliński spotkał się z generałem Andersem, a londyński „Dziennik Polski” z 5 stycznia 1956 r. donosił: „W styczniu pierwszy rejs statku Wolna Polska pod dowództwem kpt. Ćwiklińskiego”.

„Firma żegluga »Pułaski Transport Line« przejmie na wschodnim wybrzeżu USA, prawdopodobnie w Nowym Jorku, dziesięciotysięczny statek i obsadzi go 38-osobową polską załogą z byłym kpt. »Batorego« na czele. Większość załogi będą stanowili marynarze, którzy w latach powojennych zbiegli z Polski. Statek będzie pływał pod banderą panamską. Flaga firmy przypomina przedwojenną flagę Polskiej Marynarki Handlowej. Na środku Orzeł Biały w koronie. Firma »Pułaski Transport Line« powstała we wrześniu. To firma prywatna o kapitale pół miliona dolarów. Współwłaścicielami firmy są Amerykanie polskiego pochodzenia. Współwłaścicielami firmy są Franciszek Piasecki (właściciel fabryki helikopterów), sędzia Feliks Piekarski, Walter Guzewicz – właściciel fabryki pod Filadelfią oraz Artur Górski – dyrektor koncernu. Centrala firmy mieści się w Filadelfii. S/s »Wolna Polska« jest statkiem towarowym, który kursować będzie między Europą a Ameryką. Uposażenie marynarzy zbliżone będzie do stawek amerykańskich. Marynarz zarabiać będzie 225 dolarów. Mundury marynarzy »Wolnej Polski« będą przedwojennymi mundurami oficerów i marynarzy Polskiej Marynarki Handlowej”.

Pierwszy rejs „Wolnej Polski” odbił się szerokim echem w prasie światowej. Amerykańskie i zachodnioeuropejskie gazety zamieszczały zdjęcia załogi ubranej w swetry z napisami „Wolna Polska” na piersiach. Komentarze były życzliwe



kapitan „Wolnej Polski” Jan Ćwikliński, fot. By niezna-ny – Film Nr. 19; 15 listopada 1947; Ten plik jest fragmentem innego pliku: Jadwiga Andrzejevska, Ryszard Ordyński i Jan Ćwikliński - Film nr 29 - 1947-11-15.JPG, Domena publiczna, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=52448657>



Statek typu Liberty – podobnie wyglądał s/s „Wolna Polska”, fot. Domena publiczna, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=952994>

i pełne zachęty. Projekt przywrócenia wolnej flagi Polski na morzach i oceanach zrodził się w Związku Oficerów PMH w USA. Organizacja ta powstała w Gdyni przed wojną, jednak przeniesiono ją w czasie II wojny do Londynu, gdzie nadal działała. Amerykański oddział związku powstał 7 grudnia 1952 r. Natomiast sam kpt. Ćwikliński pisał relacje z podróży do gazety wydawanej w RFN pod nazwą „Ostatnie Wiadomości”. W kwietniu 1956 r. pisał m.in.: „Wyruszyliśmy w tę naszą pierwszą podróż z Norfolku do Genui odprowadzani i błogosławieni przez starą i nową emigrację w Stanach, a prasa angielskojęzyczna, wyrażając się o nas z podziwem z pewnym zaciekawieniem, śledziła nasze kroki. Wiedzieliśmy, że w każdym porcie świata zwrócą się na nas oczy obcych i rodaków, których my także przecież reprezentujemy. Trzeba było pokazać, że jesteśmy zorganizowani, zdyscyplinowani, i rozumiemy cele, do których dążymy. I tu nasza załoga zdała całkowicie egzamin i pokazała, że wie, dlaczego znaleźliśmy się na Zachodzie, porzucając reżimowe statki”.

W Genui przywitała ich Polonia i włoska prasa: „Wyobrażaliśmy sobie, jak rosły serca naszej emigracji tutejszej i jak z dumą mogli powiedzieć swoim włoskim przyjaciółom »To nasz okręt – okręt wolnych Polaków«”. Drugiego dnia w Genui przybył na okręt arcybiskup emigracji, Józef Gawlina. Było przyjęcie zorganizowane przez włoską generalicję w hotelu Plaza. Następnego dnia na okręcie gościł ambasador przy Kwirynale, który wręczył błogosławieństwo papieża dla statku.

Komunistyczny reżim też o nich nie zapomniał. Na statku pojawiły się ulotki z „Do Polaków za granicą”, parę listów od rodziny z tekstami: „Wracaj, synu, do kraju, bo u nas jest dobrze i wolna Polska to tu, gdzie jesteśmy, a nie tam, gdzie ty jesteś”.

Kpt. Ćwikliński notował: „Wyjeżdżając z Genui miałem przekonanie, że położyliśmy pierwszą cegielkę pod budowę gmachu, któremu na imię Wolność.



Wiemy, że to daleka i żmudna droga przed nami na obczyźnie, ale świadomość, że idziemy naprzód, choćby takimi małymi posunięciami jak nasza podróż, daje ducha całej naszej emigracji rozsianej po całym świecie”. Po powrocie do Filadelfii na kapitana czekały listy z całego świata. Polonia filadelfijska gorąco przywitała całą załogę.

Kolejna podróż to Francja. „Powiemy im, jak reżim dotrzymuje obietnic, co zrobiono z dzielnymi żołnierzami AK” – obiecuje kapitan. „Powiemy im, że jeszcze nie czas na powrót”.

Komunistyczny reżim poprosił o wsparcie francuskich komunistów, którzy w porcie La Havre zablokowali nabrzeże i nie chcieli rozładować statku. Było to możliwe dopiero po kilku dniach.

W jeden z rejsów na pokład zabrano dziennikarza Stanisława Zybałę. Ten notował: „Kilkanaście dni na pokładzie »Wolnej Polski« objawiło mi przebogata galerię typów, ciekawych pod każdym względem, a zwłaszcza polskim i marynistycznym. Niektóre z tych typów znikną za parę czy kilkanaście lat bezpowrotnie: pierwsi marynarze Polski niepodległej, byli wychowankowie niemieckiej, rosyjskiej i austriackiej Marynarki Handlowej oraz ich wychowankowie: pierwsi absolwenci Polskiej Szkoły Morskiej. Żyją jeszcze w pamięci naszych morskich wilków czasy, gdy nierzadko z mostku kapitańskiego szedł na pokład do maszyn rozkaz: »Niemnożko wpięro!«, na co zdenerwowany mechanik odpowiadał: »Verflucht nochmal Donnerwetter! Was soll es bedeuten?«”.

Załogę statku „Wolna Polska” stanowili: kpt. Jan R. Ćwikliński; I oficer Hilary Mikosza – były kpt. „Cieszyna” i „Tobruku” – opuścił reżimowy statek w Liverpoolu i pływał później na statkach w Anglii; II oficer Marian Szurmiński – pływał w czasie wojny na „Lechistanie”, po wojnie pozostał w Anglii; III oficer Mieczysław Kociejowski – brał udział w walkach z Niemcami na Oksywiu, dostał się do niewoli, uciekł za Bug, wywieziony do Rosji w okolice Irkucka, w 1942 r. z polską armią pojechał do Anglii, do polskiej marynarki, następnie opuścił statek „Opole” w Baltimore, gdy statek został wydany reżimowi; naczelnym inżynierem Henryk Nikitin – pływał w czasie wojny na „Batorym”, „Sobieskim”, „Pułaskim”, nie wrócił do Polski, mieszkał w USA; pierwszy inżynier Jan Nowosielski – pływał w czasie wojny na „Roburze”, nie wrócił do Polski, mieszkał w USA; drugi inżynier Władysław Rutkowski – pozostał po wojnie na uchodźstwie; trzeci inżynier Władysław Hlebko – opuścił reżimowy statek w Anglii i mieszkał w Belgii; radiooficer Zygmunt Piłat – nie wrócił do Polski po wojnie; ochmistrz Czesław Jankiewicz – mieszkał po wojnie w USA; bosman Józef Taszarek – nie wrócił po wojnie do Polski, mieszkał w Anglii; cieśla Michał Jasiński – nie wrócił po wojnie do kraju; starsi marynarze: Wacław Szwarz – nie wrócił po wojnie do Polski, mieszkał w USA; Zygmunt Ropicki i Wacław Kolczyński – zeszli ze statku „Bąk” w Anglii; Edmund Jeleniewski – zszedł z „Puszczyka”; Antoni Kopacz – zszedł ze statku w Anglii; marynarze: Michał Rozak – zszedł z „Batorego” w Anglii; Józef Drabus – zszedł ze statku w Anglii; Jan Radziszewski – zszedł z „Puszczyka”; Wojciech Romanowski – zszedł z reżimowego statku w Anglii; Stanisław Mazur – zeskoczył z „Daru Pomorza” do wody w Gibraltarze; palacz Bolesław Skorobaty – mieszkał po wojnie w USA; Jerzy Chudzyński – zszedł ze statku w Anglii; Tadeusz Motyka – nie wrócił po wojnie do Polski z Anglii; smarownik Józef Makowski – mieszkał w USA; Franciszek Woronicz – zszedł ze statku w Anglii; wycieracz Roman Knop – zszedł ze statku w Anglii; kucharz Stanisław Olszewski – pozostał po

wojnie w Anglii; II kucharz Stanisław Zajkowski – pozostał po wojnie w USA; steward Ludwik Osiński – pozostał po wojnie w Anglii; Michał Skinder – zszedł ze statku w USA; Adam Żyłowski – mieszkał po wojnie w USA; Władysław Pajdzik – zszedł ze statku w Anglii; Władysław Łukawski – zszedł w Anglii z „Lecha” i mieszkał później w Kanadzie.

25 września 1956 r. przybyła do USA „Wolna Polska”. W porcie w Norfolk do załogi przyjęto jednego z marynarzy ze statku zatrzymanego przez Chińczyków na Formozie w 1953 r. Starszy marynarz Adam Bednarek otrzymał prawo stałego pobytu w USA dzięki staraniom Polskiego Komitetu Imigracyjnego.

W Antwerpii (kwiecień 1956 r.) czekali na nich Polonia i przedstawiciel Radia Wolna Europa. Prasa holenderska i belgijska oblegała statek. W porcie stały reżimowe „Pułaski” i „Wigry”. Reżimowy ambasador przesłał załogom statków ostrzeżenie, by się nie spotykali z marynarzami z „Wolnej Polski”. Okręt wracał do Hampton Roads. Na rzece mijał ich reżimowy statek „Jastarnia”. Tak ten moment wspominał kpt. Ćwikliński:

„Marynarze z »Wolnej Polski« wołają: »Jak się macie chłopaki, co u was słyhać?«. A na pokładzie cisza. Ślą nieme spojrzenia. »Reżimowe statki to milczące groby dla marynarzy, gdzie nawet tonąc, trzeba milczeć« – jak było na »Stalowej Woli«”.

Stanisław Zybała notował: „Reprezentują nas jednak wspaniale. I tak już do znudzenia opowiadamy na ponuro naszym przyjaciom o polskiej krzywdzie, Monte Cassino i Jałcie. Nasi chłopcy przypominają obcym o polskiej krzywdzie i niewoli, ale anegdotą i dykteryjką, pokazującą we właściwym świetle »sowiecką kulturę«, stosunki za żelazną kurtyną, sowieckich satrapów i parweniuszowskie maniery kacyków Polski Ludowej. Proszę mi wierzyć, że daje to lepsze rezultaty od patetycznych wywiadów prasowych, przemówień naszych generałów i zbyt licznych opatrnościowych, we własnym mniemaniu, mężów stanu”.

Z silnego megafonu portowego w Rotterdamie zabrzmiało serdeczne pożegnanie i zaproszenie:

„Panie kapitanie Ćwikliński, pomyślnych wiatrów dla pana i załogi »Wolnej Polski«. Wracajcie do Rotterdamu z powrotem. Niech was Bóg błogosławi”.

Te słowa usłyszeli sowieccy marynarze na „Kubaniu”. „Wot, Wolnaja Polska, taka i owaka mać” – zaklęli Sowietów z pokładu rosyjskiego frachtowca „Kubań”.

„Wolna Polska” przewiozła także uchodźców z Węgier do Ameryki w grudniu 1956 r. Kapitan zanotował: „30 listopada otrzymaliśmy zapytanie: »Ilu możemy wziąć uciekinierów z Węgier z portu w Antwerpii?«. Załoga statku oddała im swoje kabiny. Zabrano piętnaścioro: siedmiu mężczyzn, cztery kobiety i czworo dzieci w wieku od 2 do 4 lat. Samolot przywiózł ich z Wiednia do Brukseli. Nie mieli żadnego bagażu. Przez 15 dni pokonali 3,5 tys. mil morskich na pokładzie „Wolnej Polski” w drodze do USA.

W 1957 r. po półtorarocznej żegludze i polskim październiku Frank Pia-secki i kpt. Jan Ćwikliński wycofali się z Towarzystwa Żeglugowego. Firmę zlikwidowano, a statek przestał pływać. Sam Ćwikliński zamieszkał w USA. Zmarł na zawał serca w 1976 r. w swoim mieszkaniu w hiszpańskiej Maladze. Pochowano go w polskiej Częstochowie w USA.