

KRZYSZTOF TARKA (Opole)

SZUKAJĄC WOLNOŚCI
SPRAWA KAPITANA M/S „BATORY” JANA ĆWIKLIŃSKIEGO

Słowa kluczowe: uciekinierzy z PRL, polska emigracja polityczna po drugiej wojnie światowej, Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego, statek towarowy „Wolna Polska”, epoka stalinowska, polskie transatlantyki, Polskie Linie Oceaniczne, Pulaski Transport Line

Rano 18 VI 1953 r. kapitan „Batorego” Jan Ćwikliński opuścił swój statek stojący w stoczni w Hebburn-on-Tyne. Właśnie kończył się sześciotygodniowy remont „Batorego” i niebawem polski transatlantyk miał powrócić z Wielkiej Brytanii do macierzystego portu w Gdyni¹.

Jan Ćwikliński urodził się 6 II 1901 r. w Horodence, niewielkim miasteczku we wschodniej Galicji. Jesienią 1921 r., za namową starszego brata mieszkającego w Toruniu, rozpoczął naukę w Akademii Morskiej w Tczewie. „Nigdy wcześniej – wspominał po latach kapitan – nie widziałem morza. Nie miałem bladego pojęcia o czymkolwiek związanym z morzem”².

¹ Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Departament III (dalej cyt. AMSZ, D III), zespol (dalej cyt. z.) 9, wiązka (dalej cyt. w.) 27, teczka (dalej cyt. t.) 335, Notatka służbowa. Dotyczy dezercji Ćwiklińskiego ze statku „Batory”, 22 VI 1953 r., k. 120; Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej cyt. AIPN), sygn. 01224/161, Ppłk Jan Zabawski, Raport specjalny w sprawie pozostania za granicą w Newcastle (Anglia) kapitana Ćwiklińskiego, 25 VI 1953 r. Na temat historii „Batorego” zob. Jerzy PERTEK, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975 oraz wspomnienia drugiego oficera: Ryszard J. POSPIESZYŃSKI, *Za widnokretem*, Gdynia 1997. Na początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku marynarze stanowili być może najliczniejszą grupę uciekinierów z PRL. Praca na statkach, z dala od granic państwa, stwarzała pokusę i szansę na „ominięcie” rozbudowanego systemu kontroli wyjazdów zagranicznych. Tylko w 1953 r. ze statków Polskiej Marynarki Handlowej, Rybołówstwa i Żeglugi Śródlądowej „zdezercerowało” 60 marynarzy. Według innego zestawienia za granicę zbiegło wówczas ogółem 236 osób, zob. Monika BORTLIK-DZWIERYŃSKA, Marcin NIEDURNY, *Uciekinierzy z PRL*, Katowice–Warszawa 2009, s. 242, 306. Tematem ucieczek z PRL zajmowali się również m.in.: Jolanta DRUŻYŃSKA, Stanisław M. JANKOWSKI, *Ucieczki specjalnego znaczenia*, Poznań 2011; Wojciech KRZYWICKI, *Ucieczki z Peerelu*, Karta, 1996, nr 16, s. 121–122; Wiesław J. MODRAKOWSKI, *Ucieczki z PRL – kto, jak, dlaczego? (aspekty prawno-kryminologiczne)*, Warszawa 1992; Leszek PAWLIKOWICZ, *Tajny front zimnej wojny. Uciekinierzy z polskich służb specjalnych 1956–1964*, Warszawa 2004; Tadeusz PIÓRO, *Ucieczki oficerów Ludowego Wojska Polskiego w latach 1948–1990*, Więź, 1999, nr 12, s. 124–139; Jerzy SKOCZYŁAS, Wojciech ŁADA, *Wielkie ucieczki. O ludziach, którzy zbiegli z PRL-u*, Warszawa 2010.

² Jan ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan opuszcza swój statek*, Pelplin 2010, s. 34 (pierwodruk w języku angielskim: idem, *The Captain Leaves His Ship. The Story of the Captain of S.S. Batory*, New York 1955).

Nauka w akademii trwała trzy lata. W 1926 r. młody porucznik żegluga został oficerem na statku towarowym „Wilno”. W następnych latach pływał na kilku różnych jednostkach jako trzeci, drugi i pierwszy oficer. W 1934 r., w wieku 33 lat, awansował na stopień kapitana i objął dowództwo na parowcu „Puck”. W końcu lat trzydziestych pływał na statkach towarowych „Lwów”, a później „Warszawa”. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej kapitan Ćwikliński wypłynął w kolejny rejs do Londynu i Hawru. Podczas pierwszej wojennej zimy „Warszawa” krążyła między Pireusem a Marsylią, przewożąc tysiące uchodźców, którzy przez Rumunię wydostali się z okupowanej Polski. Na początku maja 1940 r. J. Ćwikliński został wysłany do Rotterdamu, gdzie miał odebrać budowany przez Holendrów statek pasażerski „Warszawa II”. Nie spodziewał się, że w Holandii, którą kilka dni później zaatakowały Niemcy, spędzi pięć długich lat.

Po zakończeniu wojny J. Ćwikliński wyjechał do Londynu, gdzie znalazł zatrudnienie w Polsko-Brytyjskich Liniach Żeglugowych. Został kapitanem na frachtowcu „Białystok”, a w kwietniu 1946 r. objął ster na „Batorym”. Ten zbudowany w 1935 r. statek pasażerski przed drugą wojną obsługiwał linię transatlantycką z Gdyni do Nowego Jorku. Na pokład mógł zabrać ponad 800 pasażerów. Podczas wojny „Batory” wykorzystywany był przez Brytyjczyków do transportu żołnierzy. Po remoncie w Antwerpii statek ponownie został przystosowany do przewozów transatlantyckich. W kwietniu 1947 r. „Batory” pod polską banderą wyruszył w pierwszy rejs do Nowego Jorku. W drodze powrotnej statek przybył do Gdyni. Również kapitan J. Ćwikliński, po blisko ośmiu latach tułaczki, wrócił do kraju³.

Razem z żoną i dziećmi ponownie zamieszkał w Gdyni. Odwiedzał dawnych przyjaciół. Niebawem wyruszył też w kolejny rejs przez Atlantyk. Po pierwszej wizycie w ojczyźnie z zadowoleniem odnotował, że rządy komunistyczne wywarły tylko „niewielki” wpływ na sytuację w Polsce. Sam, do czasu, nie odczuwał również presji ze strony komunistycznych władz. Kilka lat później wspominał: „Wyobrażałem sobie, że w Gdyni poddany będę indoktrynacji, zmuszony do wstąpienia do partii [komunistycznej – K.T.] i tym podobne. Nic takiego jednak się nie stało, nikt nie próbował nawet na mnie wpływać”⁴.

Każdego miesiąca „Batory” wyruszał w nowy rejs. Kapitan pochłonięty pracą i dumny ze „swojego” statku nie miał wiele czasu na przemyślenia i obserwowanie zmian zachodzących w Polsce. Z czasem J. Ćwikliński coraz bardziej odczuwał jednak, że był bez przerwy obserwowany. Miał wrażenie, że niemal każdy jego ruch na statku znajdował odzwierciedlenie w stosownym raporcie składanym po powrocie do macierzystego portu⁵.

W maju 1949 r., podczas rejsu „Batorego” z Nowego Jorku do Gdyni, już na pełnym morzu do stewarda zgłosił się pasażer na gapę. O dziwo prosił o sprzedaż mu biletu pierwszej klasy. Na pokład wszedł, wykupując bilet za 25 centów dla

³ Więcej informacji biograficznych zob. w: J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 39–101.

⁴ *Ibid.*, s. 107.

⁵ *Ibid.*, s. 121–122.

odwiedzających, gdy statek stał w porcie. Tajemniczym pasażerem okazał się Gerhart Eisler, działacz komunistyczny, zwolniony w Stanach Zjednoczonych z więzienia za kaucję. Zamierzał płynąć do Gdyni, a stamtąd chciał się dostać do Berlina Wschodniego. O pobycie na statku „ślepego pasażera” kapitan zawiadomił nowojorskie biuro spółki Gdynia-America Line (Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe). Zanim „Batory” dopłynął do Europy, o ucieczce G. Eislera rozpisywała się amerykańska prasa, a sprawa przybrała formę międzynarodowej afery. W Southampton na uciekiniera czekali już funkcjonariusze brytyjskiej policji. J. Ćwikliński nie chciał jednak wydać zbiega Anglikom, o sprawie zawiadomił też konsul w Londynie. Brytyjscy policjanci weszli na pokład „Batorego” i siłą wyprowadzili G. Eislera ze statku⁶. Donosiciel bezpieczeństwa na „Batory” (źródło „367”) oskarżył J. Ćwiklińskiego, że swoim postępowaniem w rzeczywistości zadencjonował G. Eislera, a gdy statek przyplłynął do Wielkiej Brytanii, odgrywał komedię przed policją. Sugerował też, że kapitan może już nie wrócić z kolejnego rejsu⁷.

Po aferze z G. Eislerem J. Ćwikliński otrzymał reprimendę od specjalnej komisji rządowej za wydanie komunistycznego uciekiniera władzom brytyjskim. Ponadto „Batory” był odtąd uważnie obserwowany przez amerykańskie służby. Gdy statek ponownie dotarł do Nowego Jorku, agenci Federalnego Biura Śledczego (Federal Bureau of Investigation – FBI) i urzędnicy imigracyjni przeprowadzili szczegółową rewizję oraz przesłuchiwali pasażerów i wszystkich członków załogi. Nie pozwolili też załodze zejść na ląd. Po powrocie do kraju amerykańskie restrykcje wyszły jednak J. Ćwiklińskiemu na dobre. Za postawę w czasie pobytu statku w Nowym Jorku kapitan został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Odznaczenia państwowe otrzymało również 40 członków załogi „Batorego”. W następnych miesiącach Amerykanie coraz bardziej zaostrzali przepisy wobec komunistycznego liniowca. W rezultacie w marcu 1951 r. „Batory” wypłynął w ostatni rejs do Nowego Jorku. W sierpniu statek wyruszył w nową trasę – do Indii⁸.

Na początku lat pięćdziesiątych załoga „Batorego” była rozpracowywana przez Wydział I Wojewódzkiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego (WUBP) w Gdańsku w ramach sprawy obiektowej „Bałtyk”. W 1950 r. szef gdańskiego kontrwywiadu kpt. Michał Goleniewski powierzył prowadzenie rozpracowania chor. Leonardowi Pleskowiczowi. Z racji zajmowanego stanowiska w zainteresowaniu tajnych służb znajdował się również J. Ćwikliński. Już powierzchowna obserwacja kapitana „Batorego” ujawniła jego zdecydowanie „wrogie” oblicze polityczne. W atmosferze narastającej szpiegomanii podejrzane było już to, że J. Ćwikliński jako jedyny członek załogi „Batorego” uzyskał od władz amerykańskich przepustkę dającą mu prawo zejścia na ląd. Do kontrwywiadu dotar-

⁶ Ibid., s. 137–143. Ostatecznie G. Eisler został wyrokiem sądu angielskiego zwolniony i wyjechał do NRD. Szerzej o sprawie G. Eislera zob. AMSZ, D III, z. 9, w. 5, t. 53. Zob. też: J. PERTEK, op.cit., s. 178–180; R. J. POSPIESZYŃSKI, op.cit., s. 149–151.

⁷ AIPN, sygn. 01224/161, Źródło: „367”, Doniesienie agenturalne, 23 V 1949 r.

⁸ J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 144–155, 158–162; J. PERTEK, op.cit., s. 181–188; *Sprawa M/S „Batory”*, [Gdańsk] 1951. Zob. też dokumenty w: AMSZ, D III, z. 9, w. 2, t. 28; z. 9, w. 19, t. 247.

ły również informacje o rzekomo pobłażliwym zachowaniu się wobec kapitana amerykańskich władz celnych i policji portowej. Podejrzane były również zażyłe kontakty J. Ćwiklińskiego z pracownikami nowojorskiego biura polskiej spółki Gdynia-America Line (GAL). W ocenie kontrwywiadu spółkę, która była armatorem „Batorego”, do gruntu opanowało FBI⁹.

Kolejnym niepokojącym sygnałem dotyczącym kapitana był incydent, który wydarzył się w sierpniu 1950 r. Gdy polski transatlantyk był na pełnym morzu, kilkadziesiąt mil na wschód od Nowego Jorku, w pobliżu statku wylądował niewielki samolot (wodnopłatowiec). Załoga „Batorego” uratowała pilota, którym okazał się młody Amerykanin William Jesse Newton. O wydarzeniu kapitan zawiadomił natychmiast nowojorskie biuro GAL. Wysłał również komunikat do „The New York Timesa” oraz opowiedział o zajściu pływacemu „Batorym” drugiemu sekretarzowi ambasady amerykańskiej w Warszawie. Ostatecznie pilot został wysadzony w Southampton i oddany w ręce policji brytyjskiej. Według jednej z wersji W. J. Newton pracował w zakładach produkujących broń atomową i próbował uciec ze Stanów Zjednoczonych. Szef WUBP w Gdańsku mjr Tadeusz Radoszewski uważał przekazanie zbiega władzom brytyjskim za słuszne, a incydent za zainscenizowaną amerykańską prowokację. Jednak kpt. M. Goleniewski miał w tej sprawie odmienną opinię. Działania podjęte przez J. Ćwiklińskiego wydawały mu się co najmniej niezrozumiałe. Do kontrwywiadu dotarły też informacje, że gdy zbieg dowiedział się o wydaniu go Brytyjczykom, doznał szoku nerwowego, co miało przeczyć tezie, że był prowokatorem. Swoje wątpliwości M. Goleniewski zreferował szefowi WUBP w Gdańsku, ten jednak nie nadał sprawie dalszego biegu¹⁰.

Incydent z niedoszłym uciekinierem miał jeszcze jeden zaskakujący aspekt. Gdy młody Amerykanin znajdował się na pokładzie „Batorego”, przekazał J. Ćwiklińskiemu do depozytu pistolet. Chor. L. Pleskowicz dowiedział się od swoich informatorów ze statku, że kapitan przechowuje jeszcze kilka sztuk broni wraz z amunicją. Kiedy „Batory” zawinął do portu w Gdyni, oficer kontrwywiadu wszedł do kabiny kapitana i poprosił go o wydanie pistoletu amerykańskiego pilota. Gdy J. Ćwikliński wyciągał pistolet ze skrytki, chorąży niby przypadkiem zauważył jeszcze kilka sztuk innej broni. Kapitan twierdził, że są to stare pistolety, które pozostały po jego poprzedniku na „Batorym”. L. Pleskowicz zarekwirował wszystkie pistolety i zawiadomił o swoim sukcesie M. Goleniewskiego. Oficerowie kontrwywiadu zamierzali aresztować J. Ćwiklińskiego za nielegalne posiadanie broni. Jednak nazajutrz szef WUBP w Gdańsku zwymyślał L. Pleskowicza, grożąc mu karą dyscyplinarną, za samowolne przeprowadzenie rewizji w kabinie kapitana i zarekwirowanie broni. Do M. Goleniewskiego zadzwonił zaś sam wicedyrektor Departamentu I MBP ppłk Julian Konar z poleceniem oddania broni i niemieszania się w sprawę. Niebawem z Warszawy do Gdańska przyleciał też zastępca szefa Oddziału II Sztabu Gene-

⁹ AIPN, sygn. 01224/161, Mjr M. Goleniewski, Raport dotyczący pozostałego w Londynie kapitana żegluga wielkiej m/s „Batory” Ćwiklińskiego, 29 VI 1953 r.

¹⁰ Ibid. Zob. też: J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 159–160.

ralnego Wojska Polskiego płk Stanisław Flato, który przejął zarekwirowaną broń. M. Goleniewskiemu nie mieściło się w głowie, dlaczego J. Ćwikliński, mimo „podejrzanych” kontaktów i „wrogiego” oblicza politycznego, nadal pełnił tak ważne stanowisko. Według niego kapitan „Batorego” powinien być co najmniej przeniesiony do rezerwy, jeśli nie usunięty w ogóle z floty. Po incydencie z pilotem i bronią zarekwirowaną kapitanowi „Batorego” M. Goleniewski był pewien, że J. Ćwikliński był ważnym agentem tajnych służb (sprawdził nawet, czy jego nazwisko nie figuruje w centralnej kartotece operacyjnej). Tylko w ten sposób tłumaczył sobie powierzenie J. Ćwiklińskiemu kierowniczego stanowiska na flagowym statku marynarki handlowej i jego swoistą „ochronę”¹¹. Na podstawie dostępnych materiałów nie sposób potwierdzić ewentualnych kontaktów kapitana „Batorego” z wywiadem wojskowym czy innymi tajnymi służbami oraz ich charakteru.

Czy rzeczywiście było tak, jak kilka lat później twierdził J. Ćwikliński, że za pozostawieniem go na stanowisku przemawiały tylko jego kapitańska praktyka i doświadczenie? W swoich wspomnieniach kapitan „Batorego” zaznaczył, że „nawet komuniści wiedzieli, że niełatwo znaleźć osobę, która z pełną odpowiedzialnością mogłaby przejąć stery tej jednostki. Oczywiście było wielu świetnych polskich kapitanów, w rękach których »Batory« byłyby całkowicie bezpieczny. Żaden z nich jednak nie był komunistą, więc z tak zwanego dwojga złego, lepiej było zostawić mnie, niż zaczynać z kimś nowym”¹².

W końcu lat czterdziestych 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 prowadzili działalność nadzorczo-policyjną, wykorzystując w tym celu własną siatkę donosicieli na statku. To od opinii oficera kulturalno-oświatowego (*de facto* politycznego) w dużym stopniu zależało, kto popłynie w następny rejs. W tej sytuacji władza kapitana miała coraz bardziej ograniczony charakter. J. Ćwikliński wspominał: „Jeśli chodziło o operacje na otwartych wodach, to ja podejmowałem decyzje. Ale w pewnym sensie nie byłem bardziej dowódcą statku, niż szoferem limuzyny, której szefowie siedzą z tyłu i wydają polecenia”¹³.

Pierwszy oficer kulturalno-oświatowy na „Batorym” pojawił się w październiku 1949 r. Według J. Ćwiklińskiego w tej roli szczególnie negatywnie zapisali się Piotr Szemiela i jego prawa ręka – oficer prasowy Kamiński. Kapitan był pewien, że obaj byli funkcjonariuszami Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego. Pod ich rządami „statek zaczął przypominać doskonale zorganizowaną, kipiącą entuzjazmem, komunistyczną jednostkę”¹⁴. Podczas rejsu partyjni członkowie załogi nawet kilka razy w tygodniu byli wzywani na rozmaite wykłady i kursy. J. Ćwikliński nie na-

¹¹ AIPN, sygn. 01224/161, Mjr M. Goleniewski, Raport dotyczący pozostałego w Londynie kapitana żeglugi wielkiej m/s „Batory” Ćwiklińskiego, 29 VI 1953 r.; *ibid.*, Chor. L. Pleskowicz, Raport, 30 VI 1953 r.

¹² J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 165.

¹³ *Ibid.*, s. 155. Zob. też: R. J. POSPIESZYŃSKI, *op.cit.*, s. 172–173.

¹⁴ J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 156.

leżał do PZPR i nie brał udziału w tych spotkaniach. Często zwoływano również zebrania ogólne, na które zapraszano oficerów¹⁵.

Atmosfera podejrzeń pogłębiała konflikty na statku. Na początku lat pięćdziesiątych na ciągle szykany ze strony kapitana skarżył się radiotelegrafista z „Batorego”. W pisemnym raporcie dla przełożonych z goryczą twierdził, że J. Ćwikliński nie pomijał żadnej okazji, aby poderwać jego autorytet. Zarzucał kapitanowi, że ten ograniczał się tylko do formalnego udziału w zebraniach załogi, często wychodząc przed ich zakończeniem. Podczas zebrań unikał zabierania głosu. Nigdy nie wysunął jakiegokolwiek konkretnego wniosku dotyczącego organizacji pracy czy eksploatacji statku. Radiotelegrafista wytykał J. Ćwiklińskiemu, że przed jednym z rejsów kategorycznie sprzeciwił się zatrudnieniu skierowanego na statek trzeciego oficera, twierdząc, że nie nadaje się on na „Batorego”, choć miał być dobrym aktywistą partyjnym. Kiedy indziej kapitan pozwolił kilku podróżnym zapoznać się z radiostacją i innymi urządzeniami na statku. Jak się później okazało, byli to amerykańscy oficerowie lotnictwa. Radiotelegrafista donosił, że kapitan często słuchał też zachodnich rozgłośni radiowych (amerykańskich czy angielskich). Natomiast gdy statek wchodził w zasięg radiorozgłośni krajowych, odbiornik kapitana milczał. Zwracając uwagę na wydarzenia, które miały kolidować z zajmowanym stanowiskiem kapitana statku pasażerskiego w Polsce Ludowej, zarzucał J. Ćwiklińskiemu, że przez swoje postępowanie demobilizował siły i zapał zarówno oficerów, jak i członków załogi w wykonywaniu ich obowiązków służbowych. Sugerując wyciągnięcie konsekwencji wobec J. Ćwiklińskiego, podkreślił: „Jego stosunek nacechowany jest do człowieka pracy pogardą, uszczypliwością. Na każdym kroku wykazuje swoją wyższość, poniżając kwalifikacje innych oficerów i członków załogi. Postępuje formalistycznie i po dyktatorsku nie licząc się z niczym, mając na uwadze wyłącznie swoją osobę. Szczególnie ważnym momentem jest jego nienawistny stosunek do aktywistów PZPR, czemu dał dowód już wielokrotnie”¹⁶.

Kapitan „Batorego” czuł się coraz bardziej osaczony na „swoim” statku. Jego inwigilację potwierdzają zachowane dokumenty. Informator „Snopek” donosił w marcu 1952 r., że J. Ćwikliński nie utrzymywał z nikim spośród członków załogi towarzyskich stosunków. Podejrzenia budził też fakt, że gdy statek zatrzymał się w Southampton, kapitan w towarzystwie kilku Anglików wyszedł do miasta („dokąd nie można stwierdzić”). Także w innych portach zawsze opuszczał statek sam¹⁷.

Innym razem P. Szemiel (zastępca kapitana i oficer kulturalno-oświatowy na „Batorym”) donosił, że J. Ćwikliński z większą sympatią i uprzejmością traktował Amerykanów czy Anglików aniżeli pasażerów z krajów „demokracji ludowej”. Podczas jednego z rejsów do Indii kapitan osobiście zamienił podróżującym Anglikom gorsze kabiny na lepsze, nie pobierając dodatkowej opłaty i nie zawiada-

¹⁵ Ibid.

¹⁶ AIPN, sygn. 01224/161, Raport dotyczący kapitana Ćwiklińskiego i stosowanych przez niego form zastraszania w stosunku do oficerów i załogi (brak daty, prawdopodobnie z 1951 r.).

¹⁷ Ibid., Źródło: „Snopek”, Doniesienie agenturalne, 21 III 1952 r.

miając o tym intendenta. Wcześniej, gdy „Batory” pływał do Nowego Jorku, powracający z placówki dyplomata sowiecki żalił się P. Szemielowi, że kapitan ani słowem nie przemówił do jego rodaków płynących na statku, natomiast cały czas przebywał w towarzystwie pasażerów z krajów kapitalistycznych¹⁸.

W „Notatce służbowej” z połowy września 1952 r. podkreślono, że J. Ćwikliński był zdecydowanym wrogiem Polski Ludowej, co wyrażało się w jego zachowaniu na statku i w portach zagranicznych. Kapitanowi zarzucano niechętny stosunek do członków PZPR i oficerów kulturalno-oświatowych. Wytykano mu również niegospodarność. J. Ćwikliński miał wydawać znaczne kwoty dewiz na zakup towarów za granicą (np. porcelanowej zastawy i wielu różnych przedmiotów na statku), które znacznie taniej można było kupić w kraju. Fałszywa, zdaniem autora notatki, była również opinia, że kapitan był dobrym gospodarzem na „Batorym”. Pisał z lekceważeniem, że jego praca ograniczała się do skontrolowania oficerów nawigacyjnych i inspekcji pomieszczeń pasażerskich. Podczas rejsów całe dni kapitan przebywać miał w towarzystwie pasażerów i to przeważnie z krajów zachodnich, a więc podejrzanych. Donosiciele informowali Urząd Bezpieczeństwa, że J. Ćwikliński prowadził na statku dyskusje z bogatymi Amerykanami czy Anglikami, często wojskowymi, do pasażerów uboższych zaś odnosić się miał z lekceważeniem. Podczas ostatniej podróży do Indii wielokrotnie rozmawiał z angielskim pułkownikiem, a w Port Saidzie kontaktował się z oficerem brytyjskiej żandarmerii. Gdy statek zawijał do Bombaju, do kabiny J. Ćwiklińskiego za każdym razem miała przychodzić młoda Hinduska. Natomiast podczas postoju w Southampton kapitan wielokrotnie przekazywał brytyjskiemu pilotowi motorówki jakieś listy i paczki. Do bezpieki dotarła też informacja, że J. Ćwikliński już w 1948 r. kontaktował się w Nowym Jorku z Antonim Górskim, uciekinierem z Polski. Kapitan przekazywać miał żonie Górskiego, mieszkającej w Gdyni, dolary otrzymane od jej męża. Gdy „Batory” pływał do Nowego Jorku, Ćwikliński często spotykał się również z prof. Jarosławem Czyżem, który miał być agentem wywiadu amerykańskiego. Na tej podstawie o współpracę z „wrogiem” wywiadem podejrzewany był także kapitan. Zainteresowanie tajnych służb wzbudzał również fakt, że choć zarabiał on trzy dolary dziennie, nie przekazywał żadnych dewiz do kraju ani nie robił większych zakupów za granicą. Podejrzewano, że składał pieniądze na koncie w zagranicznym banku, prawdopodobnie w Southampton. Funkcjonariusze UB wiedzieli również o jego złych stosunkach z żoną. W konkluzji autor „Notatki” zaznaczył, że w tej sytuacji należałoby kapitana zmuszować z „Batorego”, aby uprzedzić jego ewentualne pozostanie za granicą¹⁹.

Podobne zarzuty pojawiły się w charakterystyce J. Ćwiklińskiego z końca grudnia 1952 r. Pisano w niej: „Jako kapitan statku nie poświęca dostatecznej uwagi sprawom nawigacji, bezpieczeństwa statku oraz jego rentowności w eksploatacji. Praca kpt. Ćwiklińskiego na statku wyraża się w powierzchownej kontroli (inspek-

¹⁸ Ibid., P. Szemiel, Notatka, 23 IV 1952 r.

¹⁹ Ibid., Notatka służbowa dotycząca kapitana m/s „Batory” J. Ćwiklińskiego, 15 IX 1952 r.

cji) pod względem czystości pomieszczeń pasażerskich oraz na reprezentowaniu statku wobec pasażerów z tym jednak, że przebywa on zawsze wśród pasażerów pierwszej klasy, tj. przeważnie Anglików, natomiast nie widziano go nigdy wśród pasażerów klasy turystycznej przeważnie Hindusów²⁰. Kapitan, nie mając zaufania do swojej załogi, nie utrzymywał z nikim bliższych kontaktów towarzyskich, natomiast „podejrzane” były jego kontakty z obcokrajowcami i emigrantami polskimi. J. Ćwikliński w różnych portach wychodził ze statku (zawsze sam) i zdarzało się, że nie wracał na noc. Nie ustalono, dokąd wówczas chodził i gdzie przebywał. Kapitan często przeprowadzał na osobności tajemnicze rozmowy z różnymi osobami (obcokrajowcami), które przychodziły do jego kabiny, lub w ich towarzystwie wychodził do miasta. Poważne zastrzeżenia budziła również postawa polityczna J. Ćwiklińskiego. Informatorzy bezpieki skarżyli się, że kapitan zarzucał oficerom kulturalno-oświatowym „brudną robotę”, oskarżając ich o samowolne zwalnianie członków załogi statku i zatrudnianie nowych osób. Odwzajemniali się też oskarżeniem, że J. Ćwikliński chciał zatrudnić na statku osobę podejrzaną o działalność szpiegowską. Ponownie podejrzewano go też, że miał konto w banku za granicą. Postępowanie kapitana rodziło obawy, że miał zamiar wykorzystać jeden z kolejnych rejsów do ucieczki²¹.

Funkcjonariusze Departamentu VIII Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, w którego gestii znajdowały się sprawy komunikacji i transportu, wielokrotnie naciskali nie tylko na pozbawienie kapitana J. Ćwiklińskiego dowództwa na „Batorym”, lecz także usunięcie go z Polskiej Marynarki Handlowej. Już w lipcu 1951 r. na ten temat z ministrem żeglugi Mieczysławem Popielem rozmawiał mjr Czesław Radziukiewicz – p.o. dyrektora Departamentu VIII MBP. Podobny wniosek przedstawił w tym czasie również kierownikowi Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR Gordonowi. Kilka miesięcy później, 20 III 1952 r., nowy dyrektor Departamentu VIII MBP ppłk Jan Zabawski wraz z mjr. C. Radziukiewiczem przekonywali ministra M. Popiela o konieczności usunięcia z Polskiej Marynarki Handlowej 12 kapitanów. Wśród nich był również J. Ćwikliński. Pół roku później kpt. Roman Szwinger z MBP w rozmowie z wiceministrem żeglugi Bielskim ponownie postawił sprawę zwolnienia J. Ćwiklińskiego. Na ten temat kilkakrotnie rozmawiał również z Wilskim z Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR. Dnia 16 IX 1952 r. mjr C. Radziukiewicz wręczył kierownikowi Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR notatkę służbową w sprawie J. Ćwiklińskiego z wnioskiem o usunięcie go z „Batorego”. O zdjęcie kapitana „Batorego” ze statku Departament VIII MBP kolejny raz wnioskował 31 XII 1952 r. Przy każdej sposobności ppłk J. Zabawski przekonywał też kierownika Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR Gordona, że wcześniej czy później J. Ćwikliński pozostanie za granicą²². Naciski bezpieki okazały się jednak bezskuteczne.

²⁰ Ibid., Charakterystyka kapitana m/s „Batory”, 31 XII 1952 r.

²¹ Ibid.

²² Ibid., Ppłk J. Zabawski, Notatka służbowa w sprawie kapitana Ćwiklińskiego dla Ministra Bezpieczeństwa Publicznego, 30 VI 1953 r.

Wiosną 1953 r., tuż po zakończonym rejsie do Indii, „Batory” popłynął do stoczni remontowej w Hebburn-on-Tyne w pobliżu Newcastle, gdzie miał przejść trwający sześć tygodni przegląd. Jeden z członków załogi ostrzegł wówczas J. Ćwiklińskiego, że będzie to jego ostatnia podróż. Po powrocie do kraju kapitan miał być aresztowany pod zarzutem szpiegostwa na rzecz Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Podstawą oskarżenia były jego „tajemnicze” kontakty z obcokrajowcami. Kapitan przestraszył się nie na żarty. Przez następne dni dręczyły go różne myśli. Po powrocie do Gdyni zamierzał się zwolnić z „Batorego”. Innym razem zastanawiał się nad ucieczką i prośbą o azyl w Wielkiej Brytanii. Decyzję podjął tuż przed planowanym powrotem „Batorego” do kraju²³.

Jak się okazało, 18 czerwca około godziny 10.30 rano kapitan J. Ćwikliński opuścił swój statek na zawsze. Jego nieobecność do godziny 19.00 nie wzbudziła żadnych podejrzeń. Wcześniej wielokrotnie wychodził do miasta i wracał nawet w późnych godzinach wieczornych. Tego dnia wieczorem „Batory” miał być jednak sprowadzony z suchego doku na wodę, co wymagało obecności kapitana. Nazajutrz rano, gdy J. Ćwikliński nie powrócił na statek, P. Szemiel zawiadomił telefonicznie Konsulat Generalny PRL w Londynie o zaginięciu kapitana (wcześniej statek opuścił również lekarz Władysław Tacleiter). Jeszcze tego samego dnia w celu wyjaśnienia sprawy z Londynu przyjechał I sekretarz ambasady Romuald Spasowski i wicekonsul Kazimierz Maciejkowicz. Do Newcastle dotarli około godziny 19.00. Po przybyciu na statek R. Spasowskiego i K. Maciejkowicza komisyjnie otworzono kabinę kapitana. Wszystkie rzeczy J. Ćwiklińskiego, łącznie z osobistymi pamiątkami, znajdowały się na swoim miejscu. Wicekonsul zauważył jedynie brak „świętego obrazka”, który wisiał nad łóżkiem kapitana. Ryngraf widział, gdy kilka dni wcześniej odwiedził J. Ćwiklińskiego. Zniknięcie kapitana dla wszystkich było jednak całkowitym zaskoczeniem. Nikt nie wiedział, co się z nim stało. Według P. Szemiela kapitan opuścił statek w towarzystwie brytyjskiego urzędnika imigracyjnego. Jego relację potwierdzili członkowie załogi „Batorego”. Po zapoznaniu się ze sprawą R. Spasowski i K. Maciejkowicz telefonicznie umówili się na rozmowę z A. Goldem, szefem urzędu imigracyjnego na okręg Newcastle. Do spotkania doszło w urzędzie imigracyjnym następnego dnia o godzinie 10.00. A. Gold, który – jak się okazało – był z pochodzenia Żydem z Białegostoku i rozumiał język polski, narzekał na ciągłe problemy z polskimi statkami. Twierdził, że w ciągu kilku ostatnich lat w jego okręgu zbiegło ponad 20 polskich marynarzy. R. Spasowski przerwał jego wywody, domagając się wyjaśnienia, co stało się z J. Ćwiklińskim i W. Tacleiterem. A. Gold odparł, że nic mu na ten temat nie wiadomo. Dodał, że o zaginięciu kapitana zawiadomił już policję. Gdy R. Spasowski stwierdził, że J. Ćwikliński opuścił statek w towarzystwie urzędnika imigracyjnego, A. Gold „przypomniał” sobie, że jeden z jego pracowników podwiózł kapitana do pobliskiego miasteczka South Shields. Po drodze J. Ćwikliński poprosił go o zatrzymanie samochodu. Wyszedł kupić gazetę i już nie wrócił. Kapitan zniknął bez wieści. Jednak inny pracownik urzędu imigracyjnego twierdził, że kapitan pojechał w prze-

²³ J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 194–195.

ciwnym kierunku, w stronę Newcastle. R. Spasowski, chcąc przymusić władze brytyjskie do szybkiego wyjaśnienia sprawy, zagroził, że „Batory” nie odpłynie bez J. Ćwiklińskiego. Godzina wypłynięcia statku ze względów technicznych rzeczywiście była kilkakrotnie przesuwana. Ostatecznie „Batory” odcumował od nabrzeża 20 czerwca o godzinie 18.30. Na pokładzie brakowało dwóch osób: kapitana J. Ćwiklińskiego i lekarza W. Tacleitera. Jeszcze przed wypłynięciem w morze P. Szemiel na polecenie R. Spasowskiego zwołał zebranie, podczas którego oficjalnie poinformował o zaginięciu kapitana i wezwał całą załogę do czujności. Wtórował mu R. Spasowski, który wyraził przekonanie, że załoga, „potępiając z całą mocą zdrajców, zachowa spokój i pracą zadokumentuje oddanie dla Polski Ludowej”²⁴.

Nieobecność kapitana musiała rodzić różne podejrzenia. Wszystko stało się jasne, gdy 24 czerwca BBC oraz „Głos Ameryki” poinformowały, że J. Ćwikliński i W. Tacleiter zwrócili się do władz brytyjskich o udzielenie azylu. Wyjaśnieniem sprawy zajęło się również MBP. Po przesłuchaniu załogi „Batorego” ustalono znane już okoliczności ucieczki J. Ćwiklińskiego. Według relacji stewarda Jarosława Króla kapitan opuścił statek w towarzystwie dwóch Anglików. Jednym z nich miał być A. Gold (J. Król wcześniej dwukrotnie widział go, jak był na „Batorym” w sprawach służbowych). W raporcie z 25 czerwca dla ministra bezpieczeństwa publicznego gen. Stanisława Radkiewicza sprawę szczegółowo przedstawił ppłk J. Zabawski, dyrektor Departamentu VIII MBP, w którego gestii pozostawały komunikacja i transport. W konkluzji raportu funkcjonariusz MBP proponował, aby konsul generalny spotkał się na terenie Wielkiej Brytanii z obydwoma uciekinierami i skłonił ich do powrotu do kraju. Sugerował też przeanalizowanie materiałów na wszystkich kapitanów oraz zabronienie indywidualnych wyjść ze statków. Dozwolone miały być jedynie zbiorowe wyjścia co najmniej trzech osób pod kierownictwem odpowiedzialnych pracowników. Rodziny „zdrajców” proponował wysiedlić z województwa gdańskiego²⁵.

W udzielanych na gorąco wywiadach oraz w wydanych w 1955 r. wspomnieniach J. Ćwikliński twierdził, że z „Batorego” zszedł 19 (a nie 18) czerwca. Dziś nie sposób wyjaśnić, dlaczego podał błędną datę. W dniu ucieczki o godzinie 9.00 kapitan przeprowadził rutynową inspekcję statku. Starał się zachowywać jak co dzień, bez śladu sztuczności czy zdenerwowania. Ponieważ na statek nie wrócił lekarz W. Tacleiter, który poprzedniego dnia wyszedł do miasta, J. Ćwikliński (zgodnie z procedurą) zamierzał zawiadomić o tym policję. Poleciał też P. Szemielowi, aby o zaginięciu W. Tacleitera poinformował Konsulat Generalny PRL w Londynie. Przed zejściem ze statku kapitan zajrzał jeszcze do swojej kabiny. W pierwszym odruchu spakował pidżamę, zapasową koszulę, przybory toaletowe, zdjęcia żony i dzieci, dokumenty i odznaczenia. Po chwili zmienił zdanie i zostawił wszystkie

²⁴ AMSZ, D III, z. 9, w. 27, t. 335, Notatka służbowa. Dotyczy dezercji Ćwiklińskiego ze statku „Batory”, 22 VI 1953 r., k. 120–127.

²⁵ AIPN, sygn. 01224/161, Ppłk J. Zabawski, Raport specjalny w sprawie pozostania za granicą w Newcastle (Anglia) kapitana Ćwiklińskiego, 25 VI 1953 r.

rzeczy na swoim miejscu. Każdy, kto wszedłby do kabiny, zauważyłby ich brak, co niechybnie świadczyłoby o zamiarze ucieczki. J. Ćwikliński przebrał się tylko w cywilne ubranie (podczas przeglądu „Batorego” nigdy nie schodził na ląd w mundurze), włożył kapelusz, wziął ze sobą aktówkę i z bijącym sercem zszedł ze statku. Wychodząc ze stoczni, przy bramie spotkał znajomego Anglika, który już kilka razy wcześniej podwoził go do Newcastle. Dwadzieścia minut później Anglik jak zwykle wysadził kapitana w centrum miasta. J. Ćwikliński wiedział, że pociąg z Newcastle do Londynu odjeżdżał dopiero za kilka godzin. Nie poszedł jednak na stację, gdyż bał się, że z powodu ucieczki W. Tacleitera dworzec może być obserwowany przez ludzi P. Szemiela. Wynajętym samochodem z kierowcą pojechał do Darlington, około 50 km na południe, gdzie pociąg miał następny przystanek. Przez jakiś czas bez celu spacerował po parku i ulicach miasta. Wreszcie przyjechał pociąg i kapitan wsiadł do pustego przedziału pierwszej klasy. Gdy kilka godzin później dojeżdżał do Londynu, było wpół do ósmej wieczorem. Przypuszczał, że o tej porze był już poszukiwanym zbiegiem. Ponieważ P. Szemieli i Kamiński o jego ucieczce mogli już zawiadomić konsulat, J. Ćwikliński, aby zmylić trop, wysiadł z ekspresu na przedmieściach Londynu i do centrum pojechał lokalnym pociągiem. Na dworcu wmieszał się w tłum wysiadających. Następnie z budki telefonicznej zadzwonił do przyjaciela, który mieszkał nieopodal stacji metra South Kensington. Przez następne cztery dni kapitan ukrywał się w jego mieszkaniu. Po południu 23 czerwca J. Ćwikliński zgłosił się na komisariat policji, gdzie poprosił o udzielenie mu azylu politycznego i ochronę. O jego ucieczce pisała już brytyjska prasa. Sierżant policji natychmiast zawiadomił przełożonych i po chwili na komisariat przyjechało dwóch funkcjonariuszy Scotland Yardu ubranych po cywilnemu. Po krótkim przesłuchaniu zgodnie z przepisami zabrali kapitana do więzienia w Brixton, gdzie J. Ćwikliński był ponownie przesłuchiwany. Rozmówca kapitana zasugerował mu, aby napisał petycję o azyl do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Już nazajutrz rano w więzieniu zjawił się urzędnik Home Office z wiadomością o przyznaniu J. Ćwiklińskiemu pozwolenia na pobyt w Wielkiej Brytanii. W urzędzie imigracyjnym kapitan otrzymał w książeczce żeglarskiej (nie miał paszportu) stosowną pieczętkę i wpis. Od tej chwili był wolnym człowiekiem²⁶.

Sensacyjna ucieczka kapitana „Batorego” zwróciła uwagę prasy brytyjskiej. Prasowe echa na bieżąco monitorowała Ambasada PRL w Londynie²⁷. Oczywiście sprawą zainteresowała się także prasa emigracyjna. „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” informował najpierw o ucieczce lekarza W. Tacleitera, a w numerze z 25 czerwca na pierwszej stronie pisano o J. Ćwiklińskim²⁸.

²⁶ J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 195–208.

²⁷ AMSZ, D III, z. 9, w. 27, t. 335, Ucieczka polskiego kapitana (tłumaczenie artykułu zamieszczonego w „The Times”, 27 VI 1953 r.), k. 112–113; *ibid.*, Depesza ambasadora E. Miłnickiego z Londynu do MSZ, 27 VI 1953 r., k. 114; *ibid.*, Notatka. Prasa brytyjska o ucieczce Ćwiklińskiego, 1 VII 1953 r., k. 116–117.

²⁸ *Lekarz zbiegł z Batorego*, Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza (dalej cyt. DPDŻ), 1953, nr 148, s. 1; *Kapitan „Batorego” Ćwikliński czeka w więzieniu na azyl. Ucieczki wywołały panikę wśród reży-*

Choć przed więzieniem w Brixton zgromadziło się wielu dziennikarzy brytyjskich, policja nie dopuściła ich do J. Ćwiklińskiego. Kapitan odmówił również udzielenia wywiadu przedstawicielowi londyńskiego „Dziennika Polskiego”. O swojej służbie na „Batorym”, sytuacji w polskiej flocie oraz okolicznościach ucieczki opowiadał natomiast na konferencji prasowej zorganizowanej 26 czerwca w Londynie²⁹.

Jako główną przyczynę ucieczki J. Ćwikliński wskazał stale pogarszającą się sytuację w kraju i obawę przed aresztowaniem. Na „Batorym” kapitan pozostawał pod stałą obserwacją trzech „politruków”. Opowiadał, że otrzymał ostrzeżenie, iż po powrocie do Polski zostanie aresztowany. Według niego w ciągu ostatnich kilku miesięcy w ramach czystki z polskiej marynarki handlowej miało być zwolnionych około 500 marynarzy. Na pytanie o plany na przyszłość J. Ćwikliński powiedział, że przede wszystkim chce wypocząć. Zamierzał też napisać wspomnienia. Dodał, że jeden z jego przyjaciół zaprosił go na Florydę, na razie kapitan nie planował jednak wyjazdu z Wielkiej Brytanii. Miał też świadomość represji, które groziły jego rodzinie pozostającej w kraju: żonie wraz dziewięcioletnim synem i siedemnastoletnią córką. Obawiał się, że ich dobytek może być skonfiskowany, a oni sami wysiedleni z Gdyni, gdzie mieszkali³⁰. Tego samego dnia Ćwikliński udzielił również wywiadu Rozgłośni Polskiej Radia Wolna Europa³¹.

Po powrocie do Gdyni „Batory” niebawem wypływał w kolejny rejs. Tym razem na pokładzie polskiego statku pasażerskiego pod dowództwem kapitana Tadeusza Meissnera na dwutygodniową wycieczkę do Wielkiej Brytanii i Francji płynęli turyści z krajów skandynawskich. Ambasador Eugeniusz Milnikiel uczulał MSZ, aby udzieliło kierownictwu statku odpowiednich instrukcji, gdyż w brytyjskich portach „Batory” „niewątpliwie będzie nawiedzany przez dziennikarzy”³².

Przewidywania peerelowskiego dyplomaty okazały się słuszne. Brytyjcy dziennikarze rzeczywiście interesowali się „Batorym”. Największe zainteresowanie wzbudzał jednak oficer kulturalno-oświatowy P. Szemieli. Na polecenie ambasady nie brał on udziału w rozmowach z prasą, tym bardziej że nie znał angielskiego. E. Milnikiel oceniał, że podczas pobytu w Szkocji polski wycieczkowiec miał dobrą prasę.

owców, ibid., 1953, nr 150, s. 1, 4. Redakcja podała błędną datę ucieczki J. Ćwiklińskiego (20 czerwca). Sugerowano również, że W. Tacleiter i J. Ćwikliński współdziałali ze sobą. Lekarz uciekł wcześniej i przygotował kryjówkę dla obu. O ucieczce J. Ćwiklińskiego donosiły również proandorsowski „Orzeł Biały” i endecka „Myśl Polska”, zob. *Kronika tygodnia*, Orzeł Biały (dalej cyt. OB), 1953, nr 26, s. 8; ...i Ćwikliński, *Myśl Polska*, 1953, nr 13, s. 2.

²⁹ Ćwikliński *dziś spotyka prasę*, DPDŻ, 1953, nr 151, s. 1, 4.

³⁰ Ćwikliński: *500 marynarzy ofiarą czystki*, DPDŻ, 1953, nr 152, s. 1, 4; Jan OSTROWSKI, *Fantazja kapitana mórz północnych*, OB, 1953, nr 27, s. 5.

³¹ Wypowiedź Jana Ćwiklińskiego dla RWE z 26 VI 1953 r. zob. w: *Z archiwum Polskiego Radia. Serwisy specjalne (Radio Wolna Europa)*, www.polskieradio.pl/68/2461/Audio/289903 (dostęp z 1 X 2013 r.).

³² AMSZ, D III, z. 9, w. 27, t. 335, Depesza E. Milnikiewa z Londynu do MSZ, 29 VI 1953 r., k. 115.

Również postawa kapitana T. Meissnera była dobra³³. Kolejną konferencję prasową z udziałem specjalnie zaproszonych dziennikarzy brytyjskich zorganizowano na „Batorym” w porcie londyńskim. Po konferencji podano alkohol i zakąski³⁴.

W połowie lipca J. Ćwikliński spotkał się w Londynie na konferencji prasowej z dziennikarzami emigracyjnymi. Spotkanie prowadził prezes Związku Dziennikarzy RP Bolesław Wierzbiański. Kapitan mówił, że licząca 350 osób załoga „Batorego” naszpikowana była konfidentami należącymi do różnych siatek. Opowiadał o sowieckiej eksploatacji polskiej floty, zarobkach marynarzy (główne źródło ich dochodów stanowiły towary kupowane za granicą i sprzedawane w kraju po powrocie z rejsu) czy zaniedbanym wyglądzie Gdyni i Gdańska³⁵.

Krajowa prasa (centralna i regionalna) milczała o ucieczce kapitana „Batorego”. W końcu czerwca 1953 r. „Trybuna Ludu” czy „Dziennik Bałtycki” pisały o trwających właśnie „Dniach Morza” i produkcyjnych zobowiązaniach załóg polskich statków. Informacja o „dezercerze” niewątpliwie zakłócałaby świąteczny nastrój. Sprawą J. Ćwiklińskiego zajęli się natomiast funkcjonariusze aparatu represji. Już 25 VI 1953 r. mjr Eugeniusz Serwiński z Departamentu VIII MBP w towarzystwie dyrektora Wilhelma Gołyszego z Polskich Linii Oceanicznych przeprowadził rozmowę z żoną kapitana – Bronisławą. Do spotkania doszło w siedzibie PLO pod pretekstem dokwaterowania lokatora do jej mieszkania. Z taką propozycją wystąpiła wcześniej sama B. Ćwiklińska. Podczas rozmowy oficer bezpieczeństwa wystąpił jako pracownik Ministerstwa Żeglugi. Żona kapitana „Batorego” bała się, że zostanie ukarana za ucieczkę męża. Użalając się nad swoją tragiczną sytuacją materialną, prosiła dyrektora PLO, aby nie wyrządzać krzywdy jej i rodzinie. Przekonywała, że jej małżeństwo z winy męża od dawna było fikcją. Dziękując, że dotychczas nie spotkały jej żadne przykrości, powiedziała, że i tak czuje się już jak trędowata. Dodała, że jej mąż żył w ciągłej obawie, iż zostanie zdjęty z zajmowanego stanowiska. Podczas ostatniego pobytu w Gdyni miał się od kogoś dowiedzieć, że po powrocie z rejsu przestanie być kapitanem na „Batorym”. Byłoby to dla niego – jak określiła – nie do przeżycia³⁶.

Jeszcze tego samego dnia wieczorem mjr E. Serwiński rozmawiał z Mieczysławem Gradem z Ministerstwa Żeglugi (MŻ), który stwierdził, że w połowie maja

³³ Ibid., Depesza E. Milnikiel z Londynu do MSZ, 4 VII 1953 r., k. 118. Po dopłynięciu do Szkocji „Batory” miał zakotwiczyć miłą od brzegu, a polska załoga statku nie została wypuszczona na ląd, zob. „Batory” (dla pewności) o miłą od portu, DPDŻ, 1953, nr 156, s. 1. Następca Ćwiklińskiego na „Batorym” – kapitan T. Meissner od początku pracował w atmosferze podejrzeń i niechęci, tym bardziej że do tajnych służb dotarły informacje, że i on zamierza jakoby pozostać za granicą. Miał tylko oczekiwać odpowiedniej okazji do ucieczki. Pogłoski te okazały się jednak nieprawdziwe, zob. AIPN, sygn. 01224/161, Notatka informacyjna dotycząca T. Meissnera – kapitana statku „Batory”, 15 X 1954 r. Zob. też: J. PERTEK, op.cit., s. 193.

³⁴ Wizyta na „Batorym”, DPDŻ, 1953, nr 164, s. 1, 4; Jan O[STROWSKI], *Biały murzyn z załogi „Batorego”*, OB, 1953, nr 29, s. 4.

³⁵ *Kpt. Ćwikliński o sowieckiej eksploatacji. Rosja zabiera nowe polskie statki*, DPDŻ, 1953, nr 167, s. 1, 4; Jan O[STROWSKI], *Przez lornetkę wilka morskiego*, OB, 1953, nr 30, s. 4.

³⁶ AIPN, sygn. 01224/161, Mjr E. Serwiński, Notatka służbowa, 26 VI 1953 r.

w ministerstwie rzeczywiście zapadła decyzja o zdjęciu J. Ćwiklińskiego z „Batorego”. Po powrocie statku z remontu miał on zostać wicedyrektorem Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej ds. Eksploatacyjnych³⁷.

Pogłoski o rychłej dymisji kapitana J. Ćwiklińskiego potwierdzili też informatorzy bezpieki na „Batorym”: „Kryształ”, „Walek” i „Snopek”. Jeszcze przed remontem statku krążyły plotki, że kapitan J. Ćwikliński wybiera się w ostatnią podróż. Przez nieznaną osobę miał on być również informowany o materiałach (donosach), które na jego temat wpływały do dyrekcji PLO³⁸.

Funkcjonariusze Departamentu VIII MBP, analizując ponownie kontakty J. Ćwiklińskiego z obcokrajowcami i emigrantami polskimi, sugerowali, że mógł on być wykorzystywany przez zachodnie wywiady. Oskarżyciele nie dysponowali jednak żadnymi materiałami potwierdzającymi tę tezę. Zarzuty wobec kapitana „Batorego” oparte były jedynie na przypuszczeniach i ogólnikowych donosach. Zakładano również, że po ucieczce J. Ćwikliński będzie chciał kontynuować działalność szpiegowską, wykorzystując znajomości i kontakty w kraju, szczególnie w marynarce handlowej. W tej sytuacji planowano wykorzystać posiadaną agenturę (informatorzy „Walek”, „Kryształ” i „Wall”), aby zorientować się w zamiarach i planach J. Ćwiklińskiego. Zamierzano również przeanalizować kontakty byłego kapitana „Batorego” w marynarce handlowej i wytypować wśród nich kandydatów na werbunek lub do rozpracowania. Żona kapitana miała być obserwowana w miejscu pracy i zamieszkania (B. Ćwiklińska pracowała w Przedsiębiorstwie Półowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni). Obserwacji mieli być poddani również bracia J. Ćwiklińskiego: Adam i Tadeusz, mieszkający w Bytomiu³⁹.

Po latach syn kapitana J. Ćwiklińskiego Janusz wspominał, że po pozostaniu ojca na Zachodzie czuł się jak zadżumiony: „W domu zaczęły się wizyty różnych dziwnych panów. [...] Większość znajomych przestała nas poznawać, nawet na ulicy przechodzili na drugą stronę, telefony prawie umilkły i tylko nieliczni przyjaciele domu zachowywali się tak, jakby nic się szczególnego nie wydarzyło⁴⁰. Najgorsze miało dopiero nadejść. Wiosną 1954 r. B. Ćwiklińska otrzymała nakaz wyjazdu z Gdyni i przeniesienia się do pegeerowskich baraków w Lesku w Bieszczadach. Przesiedlenie na drugi koniec Polski miało ją jeszcze bardziej odizolować od dawnych znajomych. W ten sposób bezpieka chciała też utrudnić ewentualny kontakt J. Ćwiklińskiego z rodziną. Po interwencji pozwolono jej zamieszkać w Krakowie, gdzie podjęła pracę w Przedsiębiorstwie Poszukiwań Nafty i Gazu. Na początku 1955 r. przeniosła się wraz z dziećmi do Bytomia. Znalazła też pracę w Zjednoczeniu Węglowym w Rudzie Śląskiej⁴¹.

³⁷ Ibid., Mjr E. Serwiński, Notatka służbowa, 26 VI 1953 r.

³⁸ Ibid., Mjr E. Serwiński, Notatka służbowa w sprawie kapitana Ćwiklińskiego, 26 VI 1953 r.

³⁹ Ibid., Plan operacyjnych przedsięwzięć do sprawy kryptonim „Stefan”, 7 VIII 1953 r.

⁴⁰ Janusz ĆWIKLIŃSKI, *Wspomnienie o moim ojcu*, [in:] J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan...*, s. 214–215.

⁴¹ Ibid.

W celu rozpracowania powiązań byłego kapitana „Batorego” z jego kontaktami w kraju 13 X 1953 r. Wydział VIII WUBP w Gdańsku wszczął „wstępno-agenturalne rozpracowanie” pod kryptonimem „Stefan”. Podejrzewając J. Ćwiklińskiego o szpiegostwo, zakładano, że „jako zdecydowany wróg Polski Ludowej, człowiek o wysokich ambicjach i ruchliwym charakterze nie będzie chciał pozostać na uboczu i obecnie może kontynuować swoją działalność szpiegowską wykorzystując kontakty i znajomości w kraju, szczególnie we flocie, która jest obiektem aktywnego zainteresowania [obcego] wywiadu”⁴².

Głównym „figurantem” (w żargonie bezpieki – osoba rozpracowywana) w sprawie był J. Ćwikliński. Rozpracowaniem objęto również 23 osoby, w tym jego żonę i braci. W lutym 1954 r. WUBP w Gdańsku zwerbował jednego z oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Agent „Adamski” od dawna znał J. Ćwiklińskiego i jego żonę. Podstawą werbunku były materiały kompromitujące („Adamskiego” posądzono o handel bronią, zdradę tajemnicy państwowej, demoralizację marynarzy przez słuchanie audycji „obcych” rozgłośni radiowych i „wrogie” wypowiedzi)⁴³.

W trakcie realizacji sprawy funkcjonariusze bezpieki ustalili, że J. Ćwikliński utrzymywał pośredni kontakt korespondencyjny z braćmi oraz córką (listy podpisywał jako Jan Nałęcz). W jednym z listów prosił braci, aby skłonili jego żonę do zgody na rozwód. Zapowiadał też, że na początku 1955 r. ukażą się jego wspomnienia⁴⁴.

Po półrocznym pobycie w Wielkiej Brytanii w końcu stycznia 1954 r. J. Ćwikliński wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Na spotkaniach z rodakami kapitan opowiadał o sytuacji na „Batorym” i okolicznościach swojej ucieczki. Akcję odczytową zorganizował Kongres Polonii Amerykańskiej⁴⁵. J. Ćwikliński zaangażował się również w projekt utworzenia floty „Wolnej Polski”, w której służyć mieli uciekinierzy z Polskiej Marynarki Handlowej. Według kapitana pomysłem zainteresowanych było około 500 marynarzy i 20 oficerów, którzy uciekli z polskich statków i otrzymali azyl w Wielkiej Brytanii lub w Stanach Zjednoczonych⁴⁶.

Jesienią 1955 r. potwierdziły się pogłoski o planach utworzenia za oceanem Polskiej Wolnej Floty Handlowej. Doniesienie w tej sprawie w październiku przekazał informator „Andrzej”, pracownik Polskich Linii Oceanicznych. „Andrzej” otrzymał również zadanie skontaktowania się z B. Ćwiklińską. W ten sposób wywiad chciał ustalić dokładne miejsce pobytu byłego kapitana „Batorego” w USA⁴⁷.

⁴² AIPN, sygn. 01224/161, Meldunek WUBP w Gdańsku dla Departamentu VIII MBP, 23 X 1953 r.

⁴³ Ibid., Raport o przebiegu wstępno-agencyjnego rozpracowania, 23 VII 1954 r.

⁴⁴ Ibid., Notatka służbowa dotycząca sprawy kryptonim „Stefan”, 29 XII 1954 r.

⁴⁵ Ibid., Notatka informacyjna. Dotyczy: pobytu dezertera Ćwiklińskiego w USA, 3 IV 1954 r. Zob. też: J. ĆWIKLIŃSKI, *Kapitan*, s. 209–213; Joanna WOJDON, „W imieniu sześciu milionów...”. *Kongres Polonii Amerykańskiej w latach 1944–1968*, Toruń 2005, s. 250–251, 285.

⁴⁶ AIPN, sygn. 01224/161, Notatka informacyjna. Dotyczy: organizowania „wolnej polskiej marynarki handlowej”, 15 XII 1954 r.

⁴⁷ Ibid., Notatka ze spotkania z informatorem ps. „Andrzej”, 11 X 1955 r.

Projekt utworzenia floty „Wolnej Polski” firmowało towarzystwo żeglugowe Pulaski Transport Line, Inc. Spółka powstała w Filadelfii we wrześniu 1955 r., a jej kapitał zakładowy wynosił pół miliona dolarów. Głównymi udziałowcami byli czterej polonijni przedsiębiorcy: Frank Piasecki, Walter Guzewicz, Feliks Piekarski i Artur Górski. Polonijny kapitał świadczyć miał o zaangażowaniu i zainteresowaniu „starej” emigracji sprawami kraju. Trudno powiedzieć, w jakim stopniu w sprawę zaangażowany był również Komitet Wolnej Europy czy amerykański Departament Stanu. Formalnie jednak to Pulaski Transport Line (PTL) wydzierżawił od panamskiej spółki akcyjnej statek transportowy typu „Liberty” o wyporności 10 000 ton. Statek zarejestrowany został w Liberii i pod nazwą „Wolna Polska” kursował między Stanami Zjednoczonymi a Europą. Spodziewane zyski inwestować miano w rozbudowę floty i wydzierżawienie kolejnych statków. Kapitanem „Wolnej Polski” został J. Ćwikliński. Załoga składała się z marynarzy, którzy w ostatnich latach zbiegli z polskich statków albo pozostali na Zachodzie po drugiej wojnie światowej. Oprócz bandery Liberii na maszcie powiewała także flaga firmy Pulaski Transport Line, przypominająca banderę przedwojennej Polskiej Marynarki Handlowej (na białym polu przez środek przechodził poziomo szeroki czerwony pas, na którym w środku wyhaftowany był orzeł biały w koronie, na dolnym białym pasie znajdowały się natomiast litery PTL). Również mundury oficerów i marynarzy przypominały krój mundurów przedwojennej marynarki handlowej⁴⁸.

Równocześnie w kraju J. Ćwiklińskim zajmowali się funkcjonariusze bezpieczeństwa. Jeszcze w końcu czerwca 1955 r. kpt. Jan Helbin, oficer Departamentu V Komitetu ds. Bezpieczeństwa Publicznego, rozpatrzywszy materiały przeciwko byłemu kapitanowi „Batorego”, przygotował formalne postanowienie o założeniu sprawy agenturalnej na osobę. W uzasadnieniu stwierdził, że J. Ćwikliński „jest wykorzystywany przez wywiad amerykański do wrogiej działalności w stosunku do Polski Ludowej”⁴⁹.

Na początku września 1955 r. w ramach rozpoczynającej się akcji reemigracyjnej do Polski wrócił premier rządu RP na uchodźstwie Hugo Hanke. W nowej sytuacji wywiad planował również skłonić do powrotu J. Ćwiklińskiego. Zamierzano do tego wykorzystać jego rodzinę w kraju, zwłaszcza córkę. Bracia i córka w listach do J. Ćwiklińskiego mieliby przestrzegać go przed „wrogą” działalnością przeciwko PRL i namawiać do powrotu. Rozważano również zorganizowanie spotkania J. Ćwiklińskiego ze znajomymi za granicą. Pod uwagę brano „Adamskiego”, który był kapitanem jednego ze statków na linii chińskiej. Inny wariant przewidywał

⁴⁸ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza R. Spasowskiego z Waszyngtonu do MSZ, 30 XII 1955 r., k. 2. Zob. też: *ibid.*, Notatka o statku „Wolna Polska”, 6 II 1956 r., k. 13; *ibid.*, Notatka Wydziału Polonijnego nr 3 dla ambasadora R. Spasowskiego. Dotyczy: Członków Zarządu Pulaski Transport Line, Inc., k. 32–33. Sprawą interesowały się również tajne służby PRL, zob. AIPN, sygn. 01224/161, Przyjęcie projektu utworzenia polskiej wolnej floty handlowej (tłumaczenie z francuskiego z 26 X 1955 r.).

⁴⁹ AIPN, sygn. 01224/161, Postanowienie o założeniu sprawy agenturalnej na J. Ćwiklińskiego, 24 VI 1955 r.

wydelegowanie w sprawach „służbowych” do Wielkiej Brytanii „Andrzeja”. Pod pozorem przekazania wiadomości o rodzinie informator miał nawiązać kontakt z J. Ćwiklińskim (wcześniej miał pojechać do Bytomia, gdzie przeniosła się również żona kapitana „Batorego”). W ten sposób tajne służby chciały zdobyć informacje na temat działalności i planów J. Ćwiklińskiego na przyszłość⁵⁰.

W grudniu 1955 r. J. Ćwikliński przebywał w Londynie, gdzie załatwiał ostatnie formalności związane z zamustrowaniem na statek „Wolna Polska” 18 marynarzy przebywających w Wielkiej Brytanii. Wśród nich było dwóch uciekinierów z trawlera „Puszczyk” (Edmund Jeleniewski i Jan Radziszewski). Załoga „Wolnej Polski” miała się składać ogółem z 38 osób (20 marynarzy pochodziło ze Stanów Zjednoczonych i Kanady). J. Ćwikliński szacował, że tylko w Kanadzie przebywa kilkuset byłych marynarzy polskich i blisko stu oficerów. Optymistycznie ocenił, że można z nich będzie skompletować kilkanaście załóg Polskiej Wolnej Floty Handlowej. Podczas konferencji prasowej zorganizowanej 17 grudnia w Domu Marynarza w Londynie kapitan oświadczył, że jeszcze w styczniu 1956 r. statek „Wolna Polska” wypłynie w pierwszy rejs do Europy, prawdopodobnie do Francji⁵¹. Wydzierżawienie statku i skompletowanie załogi amerykańska Polonia (i J. Ćwikliński) mogła zapisać na konto swoich sukcesów. Obecność „Wolnej Polski” na morzach była też niewątpliwie politycznym i propagandowym sukcesem polskiego wychodźstwa.

Statek dowodzony przez J. Ćwiklińskiego był materialnym skrawkiem wolnej Polski oraz symbolem walki emigracji z komunistyczną opresją. W przyszłości flota „Wolnej Polski” swym istnieniem i gwarancją zatrudnienia na morzu zachęcać miała marynarzy z peerelowskich statków do ucieczek na Zachód. Londyński „Dziennik Polski” komentował z entuzjazmem: „Pojawienie się statku »Wolna Polska« na morzach świata właśnie w chwili obecnej sprawia, że będzie to jeszcze jedna kapitalna odpowiedź emigracji na kampanię reżymu, zmierzającą do podważenia jej ducha. Odpowiedź ta z pewnością szczególnie silnie zabolii reżym komunistyczny, który zdaje sobie sprawę z tego, co oznaczać będzie odrodzenie się wolnej polskiej marynarki handlowej”⁵².

Dnia 22 grudnia 18 marynarzy „Wolnej Polski” wraz z kapitanem J. Ćwiklińskim odplynęło do Nowego Jorku. Dzień wcześniej w sali sztandarowej Instytutu Historycznego im. gen. Władysława Sikorskiego przyjął ich Władysław Anders. Uroczystość nagrywało Radio Wolna Europa. Relacja ze spotkania wyemitowana

⁵⁰ Ibid., Plan opracowania do sprawy agenturalnej na osobę kryptonim „Stefan”, 26 XI 1955 r.

⁵¹ W styczniu pierwszy rejs „Wolnej Polski”, DPDŻ, 1955, nr 297, s. 1, 4; Statek „Wolna Polska”, OB, 1955, nr 52/53, s. 4. Zob. też: AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza E. Milnikiela z Londynu do MSZ, 14 XII 1955 r., k. 1. Dramatyczne okoliczności ucieczki siedmiu marynarzy z „Puszczyka” we wrześniu 1954 r. odbiły się głośnym echem w „polskim” Londynie, zob. Krzysztof TARKA, *Sprawa marynarzy z „Puszczyka” z 1954 r. Przyczynek do historii ucieczek z PRL*, Klio, t. 22: 2012, nr 3, s. 115–132.

⁵² *Wolna Polska na morzach*, DPDŻ, 1955, nr 298, s. 1. Równie entuzjastyczny był komentarz prasy polonijnej w USA, zob. SS „Wolna Polska”, Nowy Świat, 1955, nr 301, s. 1.

została na falach monachijskiej rozgłośni 2 I 1956 r. Generał, zwracając się do marynarzy, powiedział: „Część z was nie wróciła do Polski po wojnie, część zesłała ze statków komunistycznych, by z nami pracować dla wyzwolenia Ojczyzny. Życzę Wam powodzenia i pomyślności, a linii Pułaskiego pełnego rozwoju”⁵³.

Zanim jeszcze „Wolna Polska” wyruszyła w pierwszy rejs, komunistyczne tajne służby planowały wytypować jednego spośród marynarzy pływających na polskich statkach, który pozostałby w Wielkiej Brytanii lub w Stanach Zjednoczonych i następnie jako „uciekinier” zamustrował się na statek dowodzony przez J. Ćwiklińskiego. Gdyby kapitan nadal prowadził „wrogą” działalność, nie wahano się również zagrozić mu wyciągnięciem konsekwencji wobec jego rodziny w kraju. W grę wchodziło także „przygotowanie” jednego z jego braci, aby ewentualnie mógł wyjechać za granicę i przeprowadzić z nim rozmowę⁵⁴.

Ostatecznie „Wolna Polska” pod dowództwem kapitana J. Ćwiklińskiego 14 I 1956 r. wypłynęła w swój pierwszy rejs – z Nowego Jorku do Genui. Polonijne organizacje oraz prasa nadały temu wydarzeniu duży rozgłos. Załogę statku żegnało około dwóch tysięcy przedstawicieli Polonii. W uroczystościach wzięli również udział przedstawiciele władz Nowego Jorku. Jednym z przemawiających był kongresmen Tadeusz Machrowicz⁵⁵.

Do Genui „Wolna Polska” z ładunkiem 10 tysięcy ton węgla kamiennego przyплыnęła 6 lutego. Wcześniej MSZ poleciło Ambasadzie PRL w Rzymie, aby w „porozumieniu z przyjaciółmi” (włoskimi komunistami) zorientowała się co do możliwości bojkotu czy odmowy wyładowania „wrogięgo” statku przez włoskich robotników portowych. Statek był jednak uroczystie witany przez polskich emigrantów oraz przedstawicieli lokalnych władz. Przybyło również wielu włoskich dziennikarzy prasowych i radiowych. Wejście „Wolnej Polski” do portu filmowała włoska kronika filmowa, a audycję upamiętniającą pierwszy rejs nadało Radio Wolna Europa⁵⁶. Stojący w porcie statek odwiedził arcybiskup Józef Gawlina. Duchowy opiekun polskiej emigracji zaznaczył, że „pojawienie się »Wolnej Polski« na morzach świata doda otuchy gnębionemu Krajowi”⁵⁷.

⁵³ 18 marynarzy „Wolnej Polski” odpływa dziś do N. Jorku po meldunku u gen. Andersa, DPDŻ, 1955, nr 304, s. 1, 4; *Marynarze S.S. „Wolna Polska” u gen. Andersa*, OB, 1956, nr 1, s. 1. Zob. też: AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Serwis nasłuchu Polskiego Radia z 2 I 1956 r., Audycja RWE pt. *Pod banderą wolności*, k. 4–7.

⁵⁴ AIPN, sygn. 01224/161, Plan rozpracowania do sprawy byłego kapitana m/s „Batory” J. Ćwiklińskiego, 23 XII 1955 r.

⁵⁵ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza R. Spasowskiego z Waszyngtonu do MSZ, 12 I 1956 r., k. 8; *ibid.*, Notatka o statku „Wolna Polska”, 6 II 1956 r., k. 13–14. Zob. też: *Dziś podniesienie flagi na statku „Wolna Polska”*, DPDŻ, 1956, nr 12, s. 1; „Wolna Polska” wypłynęła w pierwszą podróż, *ibid.*, 1956, nr 13, s. 1; *Lista załogi s/s „Wolna Polska”*, *ibid.*, 1956, nr 16, s. 2.

⁵⁶ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Notatka o statku „Wolna Polska”, 6 II 1956 r., k. 4; *ibid.*, Serwis nasłuchu Polskiego Radia z 6 II 1956 r., Audycja RWE pt. *Pierwszy rejs statku uchodźców polskich*, k. 18. Zob. też: *S/s „Wolna Polska” w Genui*, DPDŻ, 1956, nr 42, s. 1.

⁵⁷ *Archbp. Gawlina błogosławi statkowi i jego załodze*, DPDŻ, 1956, nr 44, s. 1.

W Warszawie spodziewano się, że w pierwszy rejs „Wolna Polska” popłynie do Londynu. Ponieważ w styczniu do stolicy Wielkiej Brytanii zainicjować miało również kilka statków z Polski, funkcjonariusze Departamentu V KdsBP i Wydziału Va WUBP w Szczecinie, zajmujący się walką z „wrogą” działalnością w transporcie, opracowali specjalny plan przedsięwzięć operacyjnych. Przewidywano, że załoga „Wolnej Polski”, złożona z uciekinierów z kraju, będzie usiłowała nawiązywać kontakty z polskimi marynarzami „celem siania wrogiej propagandy, namawiania do dezercji lub też innych form wrogiej działalności”⁵⁸. Aby dać temu odpór, personel statków miał być specjalnie dobrany pod względem „polityczno-moralnym”. W wypadku zetknięcia się z załogą „Wolnej Polski” agentura pływająca na statkach miała zająć „patriotyczną postawę”. Zadaniem informatorów bezpieczeństwa było ustalenie składu osobowego i nastrojów wśród marynarzy „Wolnej Polski” oraz nakłanianie ich do powrotu do kraju⁵⁹. Rozmowy z „dezerterami” należało prowadzić „w sposób przyjazny i koleżeński – językiem marynarskim”, odwołując się przy tym do ich uczuć patriotycznych⁶⁰.

W końcu stycznia 1956 r. Departament V KdsBP zorganizował też wyjazd „Andrzeja” na dwa–trzy tygodnie do Londynu (formalnie informatora delegowało MŻ w celu uregulowania roszczeń finansowych marynarzy, którzy zbiegli ze statków Polskiej Marynarki Handlowej). „Andrzej” kierował Ekspozyturą Polskich Linii Oceanicznych w Warszawie (wcześniej był dyrektorem warszawskiego oddziału GAL). W 1949 r. zwerbował go wywiad cywilny. W lipcu 1955 r. został przejęty na kontakt przez Departament V. Informator znał J. Ćwiklińskiego i jego rodzinę. Podczas pobytu w Londynie miał nawiązać kontakt z byłym kapitanem „Batorego”. Wykazując mu jego „niewłaściwą rolę w chwili obecnej”, miał go ostrzec, że w razie kontynuowania „wrogiej” działalności konsekwencje może ponieść rodzina w kraju⁶¹.

Gdy w lutym 1956 r. „Batory” w drodze z Indii zawinął do portu w Southampton, na adres agenta żeglugowego nadeszły pozdrowienia od „Wolnej Polski” dla załogi polskiego liniowca. Ze względu na pływające na morzu bryły lodu „Batory” musiał pozostać w porcie. W przesłanej depeszy J. Ćwikliński aluzjnie stwierdził, że ze względu na istniejące warunki również „Wolna Polska” nie może obecnie popłynąć do Gdyni. Na ogólnym zebraniu załogi kapitan „Batorego”, wspominając o nadesłanej depeszy, potępił „dywersyjną” działalność J. Ćwiklińskiego i „Wolnej Polski”. O „prowokacyjnej” akcji zawiadomił też Konsulat Generalny PRL w Londynie⁶².

Władze w Warszawie na różne sposoby dążyły do zdyskredytowania „Wolnej Polski”. Ponieważ na firmowej fladze Pułaski Transport Line umieszczony był orzeł biały w koronie, w MSZ rozważano wystosowanie protestu do rządu ame-

⁵⁸ AIPN, sygn. 01224/161, Plan przedsięwzięć operacyjnych dotyczących rozpracowania utworzonej przez wrogą emigrację linii okrętowej im. Pułaskiego, 11 I 1956 r.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid., Uzupełnienie do planu operacyjnych przedsięwzięć w sprawie byłego kapitana statku „Batory” J. Ćwiklińskiego, 12 I 1956 r.

⁶¹ Ibid., Raport płk. J. Jurkowskiego dla ppłk. J. Ptasieńskiego, 26 I 1956 r.

⁶² AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Pismo konsula K. Maciejkowicza do MSZ, 24 II 1956 r., k. 22.

rykańskiego przeciwko używaniu przez prywatne przedsiębiorstwo transportowe z siedzibą w Stanach Zjednoczonych godła Polski. Powoływano się na konwencję o ochronie własności przemysłowej z 1883 r., której stroną były USA i do której przystąpiła też PRL. Dane, którymi dysponował MSZ, były jednak niewystarczające do wystąpienia z protestem. Dyrektor Departamentu Prawno-Traktatowego Manfred Lachs zwrócił też uwagę, że godłem PRL jest orzeł biały bez korony⁶³.

W połowie lutego ambasador R. Spasowski donosił z Waszyngtonu, że firma Pulaski Transport Line nigdzie nie zarejestrowała ani nie zgłosiła żadnego swego znaku towarowego. Peerelowski dyplomata potwierdził, że na głównym maszcie „Wolnej Polski” powiewała bandera Liberii, ale na maszcie pomocniczym znajdowała się również firmowa flaga PTL, niemal identyczna z banderą przedwojennej Polskiej Marynarki Handlowej. Różniła się od niej tylko zamieszczonym u dołu skrótem nazwy spółki. Amerykańskie prawo federalne zabraniało jedynie bezprawnego używania flagi państwowej, nic jednak nie wspominając o flagach innych krajów. Prawo stanu Pensylwania, w którym zarejestrowana była spółka PTL, dodatkowo zabraniało bezprawnego używania flagi stanowej⁶⁴.

Po analizie sprawy Departament Prawno-Traktatowy MSZ, powołując się na konwencję o ochronie własności przemysłowej, uznał jednak, że istnieją pewne podstawy do żądania od Stanów Zjednoczonych wydania zakazu używania przez PTL znaku towarowego, będącego naśladownictwem bandery polskiej marynarki handlowej, nawet w przypadku gdy nie będzie on zarejestrowany. Gdyby władze amerykańskie odmówiły wydania zakazu używania znaku towarowego przez PTL, powołując się na to, że znak ten nie został zarejestrowany ani zgłoszony do rejestracji, rozważano zwrócenie się do Biura Międzynarodowego w Bernie, czuwającego nad wykonaniem wspomnianej konwencji, z zarzutem niewykonania jej przez Stany Zjednoczone⁶⁵.

W kraju aparat represji rozpracowywał rodzinę kapitana J. Ćwiklińskiego. W „Notatce służbowej” z 28 II 1956 r. por. Jan Hildebrandt z Departamentu V krytykował beczynność Miejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Publicznego w Bytomiu. Pracownik z Centrali wytykał lokalnym funkcjonariuszom, że poza formalnym założeniem sprawy ewidencyjno-obszerności na braci J. Ćwiklińskiego nie podjęli żadnych działań ani nawet nie opracowali planu rozpracowania rodziny byłego kapitana „Batorego”. Wskazywał też na konieczność zaktywizowania pracy operacyjnej wokół jego rodziny i krewnych. Postulował, aby w miejscach pracy i za-

⁶³ Ibid., Notatka M. Lachsa dla Obywatela Ministra Naszkowskiego dot. statku „Wolna Polska”, 4 II 1956 r., k. 12; *ibid.*, Notatka o statku „Wolna Polska”, 6 II 1956 r., k. 14–15.

⁶⁴ Ibid., Depesza R. Spasowskiego z Waszyngtonu do MSZ, 16 II 1956 r., k. 20–21.

⁶⁵ Ibid., Notatka M. Lachsa dla Obywatela Ministra Winiewiczza w sprawie Pulaski Transport Line, 31 III 1956 r., k. 42–42a. Zob. też: *ibid.*, Ustawodawstwo wewnętrzne Stanów Zjednoczonych w sprawie ochrony znaków towarowych, handlowych i innych, 12 III 1956 r., k. 55–58; *ibid.*, Notatka w sprawie kontrakcji przeciw statkowi „Wolna Polska”, 8 VI 1956 r., k. 45.

mieszkania braci Ćwiklińskich wprowadzić dobrą i sprawdzoną agenturę, a w ich mieszkaniach założyć „technikę operacyjną” (podśluch)⁶⁶.

Z pierwszego rejsu do Włoch „Wolna Polska” wróciła bez żadnego towaru. Po kilkudniowym postoju w Filadelfii 8 marca statek wypłynął z ładunkiem węgla do północnej Francji. Do Ambasady PRL w Waszyngtonie dotarły pogłoski, jakoby J. Ćwikliński zapowiadał, że zadaniem załogi statku będzie głoszenie wobec Polonii francuskiej, iż w Polsce nie ma wolności. Aby przeciwdziałać akcji J. Ćwiklińskiego, MSZ wysłało depezę do Paryża z poleceniem „zorganizowania utrudnień dla statku”⁶⁷.

Ostatecznie zamiast do Hawru „Wolna Polska” popłynęła do Antwerpii. Do celu statek dotarł 24 marca. W porcie załogę witali przedstawiciele emigracji. Z J. Ćwiklińskim rozmawiali też dziennikarze prasy belgijskiej. Po trzech dniach statek wyruszył z powrotem do Ameryki⁶⁸.

Punktem docelowym kolejnego rejsu był port rzeczny nad Sekwaną w Rouen. Zanurzenie „Wolnej Polski” było jednak zbyt duże i część ładunku musiała być wcześniej wyładowana w Hawrze. Francuscy robotnicy portowi, podburzeni przez komunistów, odmówili rozładowania węgla ze statku. Kapitan J. Ćwikliński wyraził zdziwienie postawą dokerów. W oświadczeniu dla prasy kapitan stwierdził, że rejs „Wolnej Polski” miał charakter czysto handlowy. Ostatecznie statek popłynął do portu w Rotterdamie, a kapitan J. Ćwikliński nieoczekiwanie został gościem honorowym odbywającego się właśnie Zlotu Polonii holenderskiej w Eindhoven⁶⁹.

Dnia 25 V 1956 r. statek „Wolna Polska” kolejny raz wypłynął z ładunkiem węgla w kierunku Europy. Po problemach podczas poprzedniego rejsu tym razem nie podano jednak wcześniej nazwy portu wyładunku⁷⁰. Według doniesień polskiej placówki dyplomatycznej nad Tamizą na początku grudnia statek „Wolna Polska” miał płynąć z ładunkiem węgla do Republiki Federalnej Niemiec⁷¹.

Bezpieka próbowała również dotrzeć do samego J. Ćwiklińskiego. Na początku marca 1956 r. Departament I (wywiad) przekazał bratniemu Departamentowi V wiadomość, że statek „Wolna Polska” ma na około 15 dni zawinąć do jednego z portów w północnej Francji. Wykorzystując nadarżającą się sytuację, postano-

⁶⁶ AIPN, sygn. 01224/161, Notatka służbowa dotycząca dezertera J. Ćwiklińskiego, byłego kapitana statku m/s „Batory”, 28 II 1956 r.

⁶⁷ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza R. Spasowskiego z Waszyngtonu wraz z odręcznym dopiskiem, 10 III 1956 r., k. 35; *ibid.*, Wycinek z detroickiego „Dziennika Polskiego” z 15 III 1956 r. „Wolna Polska” płynie do Francji, k. 36a.

⁶⁸ *Ibid.*, Depesza radcy Ambasady PRL w Brukseli Józefa Cywiaka do MSZ, 27 III 1956 r., k. 37; *ibid.*, Depesza E. Milnikiela z Londynu do MSZ, 30 III 1956 r., k. 39; S.S. „Wolna Polska” w Antwerpii, OB, 1956, nr 15, s. 4.

⁶⁹ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza Stanisława Gajewskiego z Paryża do MSZ, 4 V 1956 r., k. 43; *Bojkot „Wolnej Polski”*, DPDŻ, 1956, nr 107, s. 1; „Wolna Polska” szuka portu by móc wyładować węgiel dla Francji, *ibid.*, 1956, nr 108, s. 1, 4; „Wolna Polska” w Rotterdamie, *ibid.*, 1956, nr 110, s. 1; *Kpt. Ćwikliński gościem honorowym Polonii holenderskiej*, OB, 1956, nr 23, s. 7.

⁷⁰ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza E. Milnikiela z Londynu do MSZ, 28 V 1956 r., k. 47.

⁷¹ *Ibid.*, Depesza Ambasady PRL w Londynie do MSZ, 30 XI 1956 r., k. 60.

wiono wysłać za granicę Jana Hermana (formalnie miał być delegowany przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego w sprawach służbowych). J. Herman był dobrym znajomym J. Ćwiklińskiego. Znali się jeszcze z Akademii Morskiej w Tczewie. Po drugiej wojnie światowej Herman był mechanikiem na „Batorym”. W trakcie rozmowy „Wega” (pseudonim J. Hermana) miał się zorientować w planach J. Ćwiklińskiego na przyszłość, ustalić, kto ze znanych mu osób pływa na „Wolnej Polsce”, i przekonywać kapitana do zaniechania „wrogiej” działalności. Naświetlając dokonujące się w kraju zmiany, miał też zachęcająco wspomnieć o budowie nowych, wielkich jednostek dalekomorskich⁷².

W końcu maja 1956 r. podobne instrukcje w sprawie J. Ćwiklińskiego otrzymał „Adamski”. Informator wypływał właśnie w rejs do Ameryki Południowej na statku „Słowacki”. Gdyby w jednym z portów czy też na morzu spotkał statek „Wolna Polska”, miał się starać nawiązać kontakt z J. Ćwiklińskim. Kapitana znał jeszcze sprzed drugiej wojny światowej. Razem pływali też na różnych statkach. W towarzyskiej pogawędce „Adamski” miał go zachęcać do powrotu, mówiąc, że kraj potrzebuje doświadczonych kapitanów. W pozytywnym świetle przedstawiał miał również zmiany zachodzące w polskiej flocie oraz ogólną sytuację w kraju⁷³. Czy doszło do planowanych rozmów „Andrzeja”, „Wegi”, „Adamskiego” lub innych osób z kapitanem „Wolnej Polski”? Zapewne nie, gdyż w „teczce” J. Ćwiklińskiego nie ma na ten temat żadnych śladów.

W Warszawie 21 VI 1956 r. władze zdecydowały się natomiast na wysłanie noty do rządu amerykańskiego w sprawie używania przez spółkę Pulaski Transport Line firmowej flagi naśladującej banderę polskiej marynarki handlowej. Rząd PRL zwracał uwagę, że tego rodzaju naśladownictwa zakazywał artykuł 6 konwencji o ochronie własności przemysłowej. Na tej podstawie domagano się od Amerykanów wydania zakazu używania przez spółkę PTL wspomnianego znaku towarowego⁷⁴.

W odpowiedzi na notę polską 16 sierpnia rząd amerykański stwierdził, że nie ma możliwości wydania zakazu używania flagi przez statek „Wolna Polska”. Argumentowano, że wspomniany statek, chociaż został wynajęty przez amerykańską firmę Pulaski Transport Line, stanowi własność panamskiej spółki akcyjnej i został zarejestrowany na podstawie prawa Liberii. Podkreślono, że rząd Stanów Zjednoczonych nie miał jurysdykcji nad statkami zarejestrowanymi jako cudzoziemskie, które korzystały ze swobody zawijania do amerykańskich portów zgodnie ze zwykłymi przepisami portowymi i celnymi. Władze USA nie mogły im zabronić używania flag okrętowych naśladujących względnie zawierających w sobie elementy flag lub znaków heraldycznych państw obcych. Podważono też zasadność powo-

⁷² AIPN, sygn. 01224/161, Raport ppłk. D. Kubajewskiego dla ppłk. J. Ptasieńskiego, 7 III 1956 r.; *ibid.*, Pismo mjr. S. Balbina do ppłk. D. Kubajewskiego, 20 IV 1956 r. (na dokumencie znajduje się odręczna notatka, że „Wega” wyjechał do Londynu 17 VII 1956 r.).

⁷³ *Ibid.*, Zadanie dla agenta ps. „Adamski” w sprawie J. Ćwiklińskiego, 26 V 1956 r.; *ibid.*, Notatka służbowa z odbytego spotkania z informatorem ps. „Adamski”, 9 VII 1956 r.

⁷⁴ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Nota rządu PRL, 21 VI 1956 r., k. 46.

tywania się przez władze w Warszawie na konwencję o ochronie własności przemysłowej. Flaga okrętowa – dowodzona w nocy – nie była znakiem fabrycznym ani też znakiem handlowym. Strona amerykańska wskazywała ponadto, że flaga taka, pod jaką pływał statek „Wolna Polska”, według przepisów obowiązujących w Stanach Zjednoczonych nie podlegała obowiązkowi rejestracji, odnoszącemu się do znaków fabrycznych i handlowych. Zaznaczono, że firma PTL nie podjęła też żadnych kroków, aby zarejestrować flagę „Wolnej Polski”⁷⁵.

W odpowiedzi rząd PRL w nocy z 12 I 1957 r. podkreślił, że nadużywanie przez amerykańską firmę Pulaski Transport Line godła polskiej marynarki handlowej polegało nie tylko na umieszczeniu tego godła na fladze statku „Wolna Polska”, lecz także na używaniu go na kopertach i blankietach firmowych spółki. Władze w Warszawie ponownie prosiły rząd Stanów Zjednoczonych o wydanie zakazu używania przez firmę PTL znaku będącego naśladownictwem godła polskiej marynarki handlowej⁷⁶.

Niebawem spór o znak firmowy i flagę „Wolnej Polski” przestał być aktualny, ponieważ spółka Pulaski Transport Line po wygaśnięciu umowy dzierżawy statku nie zdecydowała się na przedłużenie kontraktu. Zdaniem ekspertów statek był zbyt powolny i jego eksploatacja była nieopłacalna. Jak donosił londyński „Dziennik Polski” w numerze z 2 V 1957 r., statek „Wolna Polska” powrócił do dawnej nazwy i pływa z załogą hiszpańską. Część polskich marynarzy zaciągnęła się na inne statki. Sam J. Ćwikliński miał nadzieję, że firma Pulaski Transport Line wdzierżawi lub zakupi inny, bardziej nowoczesny statek. Miał się on już jednak nie nazywać „Wolna Polska”⁷⁷.

Trudno stwierdzić, w jakim stopniu naciski władz PRL na administrację amerykańską przyczyniły się do likwidacji statku „Wolna Polska”. Od samego początku rejsy były jednak przede wszystkim przedsięwzięciem politycznym i propagandowym, a nie biznesowym. Wraz ze zmianą sytuacji politycznej w krajach bloku sowieckiego i liberalizacją systemu komunistycznego wyczerpywała się – przynajmniej z amerykańskiej perspektywy – misja „Wolnej Polski” na morzach.

Na polecenie MSZ Ambasada PRL w Waszyngtonie jesienią 1957 r. nadal monitorowała sprawę ewentualnego nabycia statku, który zastąpiłby „Wolną Polskę”, jak wcześniej zapowiadał J. Ćwikliński⁷⁸. Faktycznie sprawa była już jednak zakończona.

Jeszcze na początku 1957 r. pojawiły się pogłoski rozpowszechniane przez warszawskie radio, że były kapitan „Batorego” zamierza wrócić do Polski. Gotowość powrotu zgłosić miało również wielu innych marynarzy „Wolnej Polski”. Sam J. Ćwikliński doniesienia te nazwał bezczelnym kłamstwem. W wydanym oświad-

⁷⁵ Ibid., Nota rządu USA (tłumaczenie), 16 VIII 1956 r., k. 52–53.

⁷⁶ Ibid., Nota rządu PRL, 12 I 1957 r., k. 62–63.

⁷⁷ *Koniec statku uchodźczego? Wolna Polska jako „Cambridge”*, DPDŻ, 1957, nr 104, s. 1. Zob. też: AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza R. Spasowskiego z Waszyngtonu do MSZ, 18 V 1957 r., k. 67.

⁷⁸ AMSZ, D III, z. 9, w. 44, t. 578, Depesza MSZ do Ambasady PRL w Waszyngtonie, 14 IX 1957 r., k. 68.

czeniu stwierdził: „Nigdy nie miałem najmniejszego zamiaru wracać do Polski póki panują w niej komunisci i póki Kraj mój znajduje się pod kontrolą sowiecką”⁷⁹.

W listopadzie 1957 r. J. Ćwikliński wycofał się ze spółki Pulaski Transport Line, podobno ze względu na zbytne upolitycznienie rejsów. Wydaje się, że jego decyzja przede wszystkim spowodowana była fiaskiem projektu stworzenia floty „Wolnej Polski”. Był to też koniec jego marynarskiej kariery. Niebawem zresztą rozwiązała się sama spółka Pulaski Transport Line. Kapitan zamieszkał w Nowym Jorku na Manhattanie. Utrzymywał się z prowadzenia lodziarni w pobliskim Clifton. Po kilku latach kupił też mieszkanie w Maladze w Hiszpanii, gdzie co roku spędzał wakacje⁸⁰.

Ostatecznie w maju 1959 r. Departament II (kontrwywiad) MSW zaniechał dalszego prowadzenia sprawy agenturalnej o kryptonimie „Stefan”. W uzasadnieniu stwierdzono: „Nie ustalono, by figurant [J. Ćwikliński – K.T.] kontaktował się z załogami polskich statków lub kontynuował działalność przeciwko Polsce”⁸¹.

Po Październiku pojawiła się natomiast szansa na powrót B. Ćwiklińskiej wraz z dziećmi do Gdyni. Wiosną 1957 r. dawny znajomy, który został przewodniczącym rady robotniczej w „Dalmorze”, zaproponował jej powrót do pracy. Problemem był brak mieszkania, gdyż dom, w którym Ćwiklińscy mieszkali przed wysiedleniem, był już zajęty. Kilka miesięcy później B. Ćwiklińskiej udało się jednak wrócić do rodzinnego mieszkania. Po październikowej odwilży listy do rodziny kapitan podpisywał już własnym nazwiskiem, ale jego korespondencja nosiła wyraźne ślady ingerencji. Urzędowa adnotacja na kopercie informowała, że przesyłka nadeszła w stanie uszkodzonym z winy poczty amerykańskiej. Syn „dezertera” nie miał też szans na studia w szkole morskiej. Chcąc się spotkać z ojcem, od końca lat pięćdziesiątych wielokrotnie, bezskutecznie, składał podania o paszport. Sytuacja zmieniła się dopiero w 1974 r., kiedy po raz pierwszy po latach rozłąki, i jak się miało okazać ostatni, spotkał się z ojcem w Maladze. Więcej szczęścia miała jego starsza siostra Janina, która zmieniła nazwisko po zamążpójściu i jako konserwator zabytków wyjeżdżała służbowo do Republiki Federalnej Niemiec. Przy okazji kilkakrotnie widziała się z ojcem⁸².

Kapitan J. Ćwikliński zmarł na zawał serca 20 VI 1976 r. w Maladze. Został pochowany w Narodowym Sanktuarium Matki Bożej Częstochowskiej (Amerykańska Częstochowa) w Doylestown w Pensylwanii⁸³.

⁷⁹ Ćwikliński wraca – twierdzi Warszawa, DPDŻ, 1957, nr 51, s. 1; Ćwikliński: „Bezczelne kłamstwo”, *ibid.*, 1957, nr 55, s. 1.

⁸⁰ J. ĆWIKLIŃSKI, *Wspomnienie*, s. 219–221.

⁸¹ AIPN, sygn. 01224/161, Postanowienie o zaniechaniu prowadzenia sprawy agenturalnej kryptonim „Stefan”, 21 V 1959 r.

⁸² J. ĆWIKLIŃSKI, *Wspomnienie*, s. 214–219.

⁸³ *Ibid.*, s. 221.

AUF DER SUCHE NACH FREIHEIT.
DER FALL DES KAPITÄNS DES M/S „BATORY“, JAN ĆWIKLIŃSKI

Zusammenfassung

Schlüsselbegriffe: Flüchtlinge aus der VR Polen, polnische politische Emigration nach dem II. Weltkrieg, Ministerium für öffentliche Sicherheit, Frachtschiff „Wolna Polska“, Zeit des Stalinismus, polnische Transatlantikschniffe, Polnische Ozeanlinien, Pulaski Transport Line

Nach dem II. Weltkrieg kursierte der polnische Ozeanfrachter „Batory“ auf der Route Gdingen – New York, und von 1951 an auch nach Indien. Kapitän des Schiffes war damals Jan Ćwikliński. Das Ministerium für öffentliche Sicherheit warf ihm eine feindliche Haltung zu Volkspolen vor und forderte wiederholt seine Absetzung als Befehlshaber der „Batory“. Im Frühling 1953 durchlief das Schiff eine technische Untersuchung in einer Reparaturwerft in Großbritannien. Den Kapitän erreichten damals Gerüchte, er solle nach der Rückkehr in die Heimat unter dem Vorwurf der Spionage verhaftet werden. Kurz vor dem Ende der Reparaturarbeiten an der „Batory“ entschied sich Ćwikliński zur Flucht und verließ sein Schiff für immer. Der Kapitän erhielt politisches Asyl in Großbritannien. Anfang 1954 reiste er in die USA aus. Er wurde Kapitän des Frachtschiffs „Wolna Polska [Freies Polen]“, das zwischen den USA und Europa kursierte. Dessen Besatzung bestand aus Seeleuten, die in den vorangegangenen Jahren von polnischen Schiffen geflohen waren. Dieses Projekt wurde von der auslandspolnischen Schifffahrtsgesellschaft Pulaski Transport Line durchgeführt. Jenseits des Ozeans nahm Ćwikliński auch an einer Vorlesungsreihe teil, die vom Kongress der amerikanischen Polonia organisiert wurde. Bei Begegnungen mit Landsleuten erzählte er von Lage der polnischen Seeschifffahrt und den Umständen seiner Flucht. Seine Schifffahrtskarriere beendete er im Jahre 1957. Er lebte in New York und kehrte bis zu seinem Tod 1976 nicht mehr nach Polen zurück.

LOOKING FOR FREEDOM.
THE CASE OF JAN ĆWIKLIŃSKI – THE CAPTAIN OF THE M/S BATORY

Summary

Key words: fugitives from the People's Republic of Poland, Polish political emigration after WWII, the Ministry for Public Security, the cargo ship "Wolna Polska" [Eng. "Free Poland"], the Stalin period, Polish ocean liners, the Polish Ocean Lines, the Pulaski Transport Line

After WWII the Polish ocean liner "Batory" operated on the route Gdynia–New York, and from 1951 to India. The captain of the ship was Jan Ćwikliński. The Ministry for Public Security accused him of having a hostile attitude towards the People's Republic of Poland and insisted on him being removed from his position as Batory captain. In the spring of 1953 the ship underwent a technical check-up at a shipyard in Great Britain. In the meantime it was rumoured that the captain was to be arrested upon his return to Poland on suspicion of espionage. When the renovation works were about to be completed, Ćwikliński decided to escape and left his ship for good. The captain was given political asylum in Great Britain. At the beginning of 1954 he left for the USA. He became captain of the cargo ship "Wolna Polska" [Eng. "Free Poland"] which sailed between the USA and Western Europe. His crew consisted of seamen who had also escaped from Polish ships. The project was financed by the Pulaski Transport Line – the shipping company of the Polish diaspora. Ćwikliński frequently took part in meetings with members of the Polish minority organised by the Congress of the American Polish Diaspora where he told Poles about the situation of the Polish shipping industry and the circumstances of his escape. He ended his career in 1957 and lived in New York. He never returned to Poland and died in 1976.

