

Zatrzymać „Wolną Polskę”

Janusz Wróbel

W połowie lat pięćdziesiątych z Ameryki do Europy wyruszył statek pod banderą z orłem w koronie. Wściekli komuniści w Warszawie nie mieli pomysłu, jak temu zaradzić.

W połowie grudnia 1955 roku na biurka Bolesława Bieruta, Jakuba Bermana i Józefa Cyrankiewicza, najwyższych wówczas dostojników Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, trafiła krótka depecha ambasadora PRL w Londynie Eugeniusza Milnikiela. Dyplomata informował, że w następnym miesiącu firma żegluga Pulaski Transport Line ma przejąć w Stanach Zjednoczonych statek, który z polską załogą i pod nazwą „Wolna Polska” pływać będzie na szlaku atlantyckim między Ameryką a Europą. Kapitanem statku miał zostać Jan Ćwikliński. Szyfrogram Milnikiela zwracał uwagę na jeszcze jeden istotny szczegół planowanego przedsięwzięcia: na maszcie „Wolnej Polski” łopotać miała flaga armatora przypominająca przedwojenną

banderę Polskiej Marynarki Handlowej. Dwa równoległe białe pasy miał dzielić pas czerwony, na którego tle planowano umieścić białego orła w koronie. Co więcej, mundury oficerów i marynarzy miały być wzorowane na polskich przedwojennych uniformach.

„Dezerterski” wchodzi na pokład Przywódcy PRL nie mogli mieć wątpliwości, że chodzi o przedsięwzięcie o wyraźnie antykomunistycznym wydźwięku. Podejrzewali, że przez użycie nazwy „Wolna Polska” właściciele Pulaski Transport Line chcą przypomnieć światu o zniewoleniu narodu polskiego, który od dziesięciolecia musiał znosić krwawą komunistyczną dyktaturę, narzuconą Polsce przez Stalina pod koniec II wojny światowej.

Nazwisko Jana Ćwiklińskiego również prowadziło do jednoznacznych skojarzeń. Ten wybitny kapitan



► Kapitan Jan Ćwikliński

żeglugi wielkiej przez kilka powojennych lat dowodził liniowcem pasażerskim m/s „Batory”, flagowym statkiem Polskiej Marynarki Handlowej. W roku 1953 Ćwikliński zszedł ze statku w porcie Newcastle i poprosił o azyl polityczny w Wielkiej Brytanii. Jego „dezercję” władze próbowały zataić przed społeczeństwem, ale nie mogło się to udać, gdyż do kraju docierały wiadomości z Zachodu na falach Radia Wolna Europa i BBC. W wywiadach Ćwikliński podkreślał, że do porzucenia mostka kapitańskiego skłoniła go obawa przed aresztowaniem i panująca w Polsce atmosfera policyjnego terroru.

Władze PRL od chwili, gdy dotarła do Polski depecha Milnikiela, podjęły starania, aby „Wolna Polska” nie pojawiła się w europejskich portach. Przede wszystkim starano się zdobyć jak najwięcej informacji o tym, kto jest inspiratorem i realizatorem pomysłu wysłania na morskie ►

► „Wolna Polska” zacumowana prawdopodobnie w jednym z europejskich portów, ok. 1957 roku





► Kapitan Ćwikliński (w środku) na pokładzie statku „Batory” podczas rejsu do Stanów Zjednoczonych

szlaki statku o tak „provokacyjnej” nazwie. Od tego zależał wybór sposobów przeciwdziałania tej inicjatywie.

Za głównego pomysłodawcę powołania polskiej „emigracyjnej floty handlowej” uznano w Warszawie kapitana Jana Ćwiklińskiego, który zresztą mówił o tym otwarciu w wywiadach udzielanych prasie amerykańskiej. Jego plan miał się spotkać z poparciem Kongresu Polonii Amerykańskiej, który najprawdopodobniej pośredniczył pomiędzy pomysłodawcą a kręgiem polonijnego biznesu.

Wynalazca, prawnik, kapitan

Jeszcze przed końcem 1955 roku z ambasady PRL w Waszyngtonie napłynęły pierwsze informacje o właścicielach Pulaski Transport Line, Inc. Okazało się, że byli nimi Frank N. Piasecki, Feliks Piekarski, Walter L. Guzewicz i Artur L. von Górski.

Bez wątpienia najwybitniejszą postacią w tym gronie był Frank Piasecki, Amerykanin polskiego pochodzenia, urodzony w 1919 roku w Filadelfii.

Na tamtejszym uniwersytecie ukończył lotnicze studia inżynierskie, a potem pracował na odpowiedzialnych stanowiskach w fabrykach samolotów. Był jednym z najzdolniejszych wynalazców w dziedzinie lotnictwa. W 1943 roku – jako drugi Amerykanin po Igorze Sikorskim – odbył lot na helikopterze własnej konstrukcji. Miał ogromny udział w zaprojektowaniu i produkcji ciężkich helikopterów z serii HRP, których masowo używały amerykańskie siły zbrojne. To m.in. dzięki Piaseckiemu Amerykanie uzyskali przewagę technologiczną nad Związkiem Sowieckim, co umożliwiło powstrzymanie jego ekspansji politycznej. Dodać trzeba, że Piasecki odnosił wielkie sukcesy również jako przedsiębiorca. Był założycielem i prezesem firm Piasecki Helikopter Corp. i Piasecki Aircraft Corp. Był dumny ze swego polskiego pochodzenia, działał w wielu polonijnych stowarzyszeniach, m.in. w Kongresie Polonii Amerykańskiej.

Frank Piasecki był głównym udziałowcem PTL, ale było oczywiste, że

wkraczając na nowe pole działalności gospodarczej, musiał mieć pomocników lepiej przygotowanych zawodowo do prowadzenia linii żeglugowej. Prezesem firmy był Walter L. Guzewicz, również specjalista w dziedzinie lotnictwa, przez kilka lat główny inżynier w zakładach Piaseckiego. Później pracował na kierowniczych stanowiskach w innych dużych firmach.

Wiceprezesem był prawnik Feliks Piekarski, mający za sobą praktykę w kancelariach adwokackich oraz na stanowiskach w administracji miejskiej Filadelfii i stanu Pensylwania. Udzielał się też w organizacjach polonijnych. Sekretarzem Pulaski Transport Line został Artur L. von Górski, dyrektor dużej amerykańskiej firmy produkującej kasy pancerne, a kierownikiem biura i inspektorem – Jerzy Prokulski, doświadczony kapitan marynarki handlowej, który jeszcze przed wojną dowodził dużymi statkami (m.in. „Lwów”, „Warszawa” i „Lech”), miał też doświadczenie na innych stanowiskach, m.in. jako inspektor Towarzystwa Żeglugowego Gdynia–Ameryka.

Dyplomatom PRL w Waszyngtonie udało się ustalić, że kapitał zakładowy firmy pochodzi bezpośrednio od właścicieli i wynosi 0,5 mln dolarów. Podejrzewano jednak, że może być ona subwencjonowana z innych źródeł, choć nic konkretnego na ten temat nie zdołano ustalić.

„Błogosławieństwo” Andersa

Nietrudno było się zorientować, w jakim celu założono Pulaski Transport Line, gdyż szeroko wypowiedział się na ten temat kapitan Jan Ćwikliński w obszernym wywiadzie, nadanym 2 stycznia 1956 roku przez Radio Wolna Europa. Treść tej rozmowy znamy dzięki serwisowi nadsłuchu Polskiego Radia, który dostarczał materiałów bezpiecze i partyjnym dygnitarzom. Kapitan Ćwikliński, pytany o cel założenia PTL, odpowiedział: „[...] głównym celem założenia pierwszej polskiej linii okrętowej było danie możliwości pracy na morzu naszym marynarzom [...], którzy nie powrócili do Polski [...] następnie danie możliwości pracy tym, którzy flotę reżimową porzu-

cili, szukając wolności na Zachodzie”. W dalszej części wywiadu stwierdził, że chodzi również o osiągnięcie celu politycznego i propagandowego, w tym przede wszystkim o ukazanie światu, iż istnieje niezależna polska linia żeglugaowa, nawiązująca do tradycji marynarki handlowej suwerennej Rzeczypospolitej z lat 1918–1939. Zapowiedział ponadto, że na statku „Wolna Polska” będzie male muzeum morskie z pamiątkami ukazującymi osiągnięcia polskiej floty z poprzednich dziesięcioleci.

Pytany o załogę statku, odpowiedział, że zwrócił się w tej sprawie do związku byłych oficerów Polskiej Marynarki Handlowej i w porozumieniu z nim dokonał wyboru właściwych ludzi. Załogę stanowić miało dwudziestu polskich marynarzy i oficerów ze Stanów Zjednoczonych oraz osiemnastu z Wielkiej Brytanii. Wśród nich mieli być marynarze, którzy zeszli z pokładów statków i poprosili o azyl na Zachodzie. Byli to m.in. członkowie załóg trawlera „Puszczyc” i transatlantyku „Batory”. Starszym oficerem na „Wolnej Polsce” miał zostać kapitan Hilary Mikosza, wslawiony wyprowadzeniem w sierpniu 1940 roku statku s/s „Cieszyn” z kontrolowanego przez kolaborancki francuski rząd Vichy portu w Kaolacku (Francuska Afryka Zachodnia) i doprowadzeniem go do portu brytyjskiego. Po wojnie wrócił do kraju,

ale – podobnie jak Ćwikliński – zorientowany się w panujących tu stosunkach, opuścił swój statek w jednym z zachodnich portów.

Polityczny cel przedsięwzięcia stał się jeszcze bardziej wyraźny po spotkaniu jeszcze bardziej wyraźny po spotkaniu Ćwiklińskiego i grupy osiemnastu marynarzy z gen. Władysławem Andersem w Instytucie gen. Sikorskiego w Londynie. Generał, ciesząc się niepodważalnym autorytetem wśród emigracji politycznej, a do tego zdecydowany przeciwnik komunizmu, dał przedsięwzięciu swoje „błogosławieństwo”.

27 grudnia 1955 roku kapitan Ćwikliński razem z kilkunastoma marynarzami odleciał z Londynu do Stanów Zjednoczonych i przygotowania do pierwszego rejsu nowej linii żeglugaowej wkroczyły w ostatnią fazę. Pierwszym, i na razie jedynym, statkiem PTL miał być parowiec „Wolna Polska”, poprzednio noszący nazwę „George W. Kendall”. Statek został wydzierzawiony od firmy Cambridge Steamship Corporation. Była to jed-

nostka typu Liberty – szybko i masowo budowanego podczas II wojny światowej w stoczniach amerykańskich, aby uzupełnić straty spowodowane atakami niemieckich U-Bootów. Wyporność Liberty wynosiła 14 100 ton, napędzane były maszynami parowymi o mocy 2500 KM, co pozwalało rozwinąć prędkość 11 węzłów. W pięciu ładowniach mogły przewozić ponad 9 tys. ton drobnicy lub ładunków masowych.

Burmistrz, kongresman, nuncjusz

W połowie stycznia 1956 roku w Nowym Jorku odbyła się uroczystość poświęcenia statku i podniesienia flagi. Według relacji dyplomatów PRL, wzięło w niej udział ok. 2 tys. osób, w tym wielu prominentnych polityków amerykańskich i polonijnych. Obecny był m.in. burmistrz Nowego Jorku Robert F. Wagner, kongresman Tadeusz Machrowicz z Michigan i prezes stanowego wydziału Kongresu Polonii Amerykańskiej Franciszek Nowoter. Wydarzenie szeroko relacjonowała prasa polonijna.

„Wolna Polska” przeznaczona była do żeglugi trampingowej, bez ustalonego z góry planu przewozów, dostosowując się do zamówień klientów. Pierwszy rejs ▶

▶ Powitanie polskiego transatlantyku „Batory” w Gdyni, 4 maja 1947 roku



statek odbył w styczniu 1956 roku, przevoząc węgiel z Ameryki do włoskiego portu Genua. Przybycie do dużego europejskiego portu tego niezwykłego statku stało się swego rodzaju sensacją. Na powitanie przybyli przedstawiciele duchowieństwa i polskich organizacji uchodźczych działających we Włoszech. Nie zabrakło przedstawicieli tamtejszych władz, fotoreporterów i dziennikarzy miejscowej prasy. Wejście do portu „Wolnej Polski” sfilmowane zostało przez włoską kronikę filmową. Kapitan Ćwikliński wydał na statku przyjęcie dla dziennikarzy oraz prominentnych przedstawicieli władz i polskiej diaspory.

Dobre przyjęcie spotkało „Wolną Polskę” w jednym z kolejnych rejsów do hiszpańskiej Walencji. Miejscowe władze, nastawione zdecydowanie antykomunistycznie, powitały polski statek wręcz z entuzjazmem. Burmistrz wręczył kapitanowi Ćwiklińskiemu symboliczne klucze do miasta, a załoga została przyjęta na specjalnej audiencji przez nuncjusza papieskiego w Hiszpanii.

Towarzysze francuscy, na pomoc!

Władze w Warszawie śledziły rejsy „Wolnej Polski” ze wzrastającą irytacją, zdając sobie sprawę z tego, że przynoszą one szkody wizerunkowi PRL, uświadamiając zachodniej opinii publicznej, że państwo nad Wisłą jest krajem niesuwerennym i opresyjnym. Bolesne dla komunistycznych dygnitarzy było również przypomnienie zasług polskich lotników, żołnierzy i marynarzy w latach II wojny światowej oraz działalności rządu RP na uchodźstwie, wciąż uważanego przez polską diasporę za jedyne prawowitego reprezentanta narodu polskiego.

Komuniści polscy nie zamierzali jednak biernie przyglądać się rejsom „Wolnej Polski”. Zastanawiano się, w jaki sposób unieruchomić statek polonijnego armatora lub przynajmniej ograniczyć propagandową działalność kapitana Ćwiklińskiego i jego załogi. Zadanie to wydawało się tym pilniejsze, że z Ameryki dochodziły sygnały, iż PTL przygotowuje się do wydzierżawienia

kolejnego statku i przyjmuje już podania od starających się o pracę polskich marynarzy.

W Warszawie postanowiono działać na kilku polach jednocześnie: dyplomatycznym, prawnym i handlowym, nie zaniedbując kontrakcji propagandowej.

Przede wszystkim korzystano z pomocy zachodnich partii komunistycznych, silnych zwłaszcza we Włoszech i Francji. Chodziło o to, aby włoscy lub francuscy dokerzy, członkowie komunizujących związków zawodowych, odmówili rozładunku „Wolnej Polski”, co musiało narazić armatora na poważne straty. Podejmowane z inspiracji polskich władz wysiłki w tym kierunku odniosły niewielki skutek. Nie udało się w ten sposób na dłużej unieruchomić „Wolnej Polski”. Wiadomo, że w porcie Le Havre demonstrujący pod czerwonymi flagami francuscy komuniści zablokowali na pewien czas nabrzeże, przy którym cumowała „Wolna Polska”, uniemożliwiając rozładunek, ale ostatecznie parę dni później blokadę usunięto.

Na niewiele zdały się również protesty dyplomatyczne. Według planu opracowanego w Warszawie, ambasada PRL w Waszyngtonie miała złożyć skargę do władz amerykańskich, że towarzystwo transportowe mające siedzibę w Stanach Zjednoczonych używa na swej fladze godła Polski, co miało stać w sprzeczności z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o Ochronie Własności Przemysłowej, zabraniającej państwom sygnatariuszom rejestracji znaku towarowego lub handlowego, którego elementem byłoby godło innego państwa.

W końcu czerwca 1956 roku polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych wyśtosowało w tej sprawie notę dyplomatyczną do rządu amerykańskiego, ale odpowiedź, która nadeszła dwa miesiące później, nie mogła usatysfakcjonować jej adresatów. Amerykanie, odpowiadając na zarzuty strony polskiej, stwierdzili, że nie mogą wydać zakazu używania flagi, ponieważ „statek »Wolna Polska«, chociaż został wynajęty przez amerykańską firmę Pulaski Transport Line, stanowi własność panamskiej spółki akcyjnej Cambridge

Steamship Corporation i jest zarejestrowany na podstawie praw Liberii”. Odrzucili też twierdzenia władz polskich, że w tym konkretnym przypadku mają zastosowanie zapisy wspomnianej konwencji, tłumacząc, że „flaga okrętowa nie jest znakiem fabrycznym, ponieważ nie jest używana w związku z towarami i wyprodukowanymi dobrami. Nie jest również znakiem handlowym, ponieważ nie jest używana dla zidentyfikowania usług [...], lecz jedynie dla zidentyfikowania statku, który pod nią pływa”.

W Warszawie stało się jasne, że Waszyngton ani myśli zastosować jakiegokolwiek restrykcje, które mogłyby zagrozić inicjatywie Franka Piaseckiego i jego kolegów.

Ostatni rejs

A jednak kilka miesięcy później, wiosną 1957 roku, na „Wolnej Polsce” opuszczono biało-czerwoną flagę, a sam statek powrócił do dawnej nazwy. Stało się tak jednak nie za sprawą kolejnej interwencji peerelowskiego MSZ, lecz głębokich zmian politycznych, jakie dokonały się w Polsce.

Polski Październik 1956 roku i związana z tym wymiana przywództwa partyjnego, uwolnienie i rehabilitacja wielu więźniów politycznych oraz ogólna liberalizacja życia społecznego w kraju, obudziły nadzieję emigracji, że Polska zmierza, powoli acz nieuchronnie, ku demokracji. W tych warunkach kontynuowanie przedsięwzięcia – zdaniem kapitana Ćwiklińskiego – traciło sens. Wpływ na decyzję o nieprzedłużaniu umowy dzierżawnej z właścicielem „Wolnej Polski” miały też najpewniej wysokie koszty eksploatacji wysłużonego statku.

„Wolna Polska” była tylko epizodem w dziejach polskiej marynarki handlowej, ale rozgłos, który towarzyszył jej rejsom, nie pozwalał zapomnieć Zachodowi o wolnościowych aspiracjach Polaków. 🇵🇱

dr hab. Janusz Wróbel
– historyk, pracownik Oddziałowego
Biura Edukacji Publicznej IPN w Łodzi;
ostatnio wydał: *Polonia chicagowska
w dobie Solidarności (1980–1989)*
(2012)

