

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/okupacja-sowiecka/80563,Przez-Baltyk-ku-wolnosc.html>



Ze zbiorów NAC

ARTYKUŁ

Przez Bałtyk ku wolności

OKRES HISTORYCZNY

(1948-1956) Stalinizm w Polsce

Autor: JANUSZ WRÓBEL 14.04.2021

Polska wyszła z II wojny światowej pomniejszona terytorialnie, bez Wilna i Lwowa, do tego całkowicie podporządkowana Związkowi Sowieckiemu, ale zyskała przynajmniej jeden atut – szeroki dostęp do morza. O ile przed 1939 r. długość polskiego wybrzeża wynosiła 140 km, to w 1945 r. aż 581 km.



Rudowęglowiec s/s „Wilno” w porcie gdyńskim, zdjęcie z okresu wolnej Polski - II RP. „Wilno” podczas postoju w porcie widoczne od strony dziobu. (Po 1945 r., i zagrabieniu polskiego Wilna przez Związek Sowiecki, komuniści rządzący Polską pojałtańską zmienili nazwę tego statku na „Wieluń”.) Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Przed wojną dysponowaliśmy tylko jednym portem morskim Gdynią, po wojnie przejęliśmy dodatkowo porty w Gdańsku i Szczecinie, nie mówiąc o szeregu mniejszych portów rybackich. Powstały tym samym dogodne warunki do rozwoju gospodarki morskiej i spełnienia odwiecznego marzenia o „Polsce morskiej”.

Pierwsze lata powojenne zdawały się wskazywać, że władze Polski Ludowej rzeczywiście zamierzają wykorzystać dla dobra narodu atut w postaci szerokiego dostępu do morza. Przystąpiono do odbudowy zniszczonych portów i Polskiej Marynarki Handlowej. Z portów angielskich zaczęły powracać statki polskich

armatorów, które w latach wojny dzielnie służyły w alianckich konwojach.

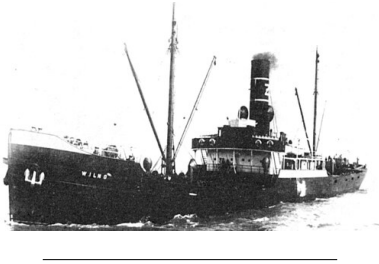
Pojawili się na statkach oficerowie kulturalno-oświatowi (KO), którym nadano rangę zastępcy kapitana. Byli to w zasadzie okrętowi „politrucy”, którzy mieli czuwać nad politycznym obliczem załogi. Nic dziwnego, że byli oni powszechnie znienawidzeni.

Komunizm w Polskiej Marynarce Handlowej

Wszystko to mogło cieszyć, gdyby nie postępujące z każdym rokiem narzucanie Polsce sowieckich wzorów i terror wobec prawdziwych lub tylko domniemyanych przeciwników politycznych. Nowe porządki zaprowadzono w Polskiej Marynarce Handlowej. Zmieniano nawet nazwy niektórych statków. Między innymi parowiec „Wilno” przemianowano na „Wieluń”. Pojawili się na statkach oficerowie kulturalno-oświatowi (KO), którym nadano rangę zastępcy kapitana. Byli to w zasadzie okrętowi „politrucy”, którzy mieli czuwać nad politycznym obliczem załogi. W praktyce wyglądało to tak, że po każdym rejsie do Ministerstwa Żeglugi trafiały szczegółowe raporty o jego przebiegu z informacjami o nieprawomyślnych wypowiedziach i nagannych zachowaniach członków załogi. Nic dziwnego, że oficerowie KO, pogardliwie zwani „kaoszczakami” byli powszechnie znienawidzeni. Uważano ich za zwykłych szpicli i darmożjadów, gdyż poza obserwowaniem załogi niczym pożytecznym się nie zajmowali.



**Port morski w Gdyni, węglowce:
s/s „Katowice”, s/s „Toruń” i s/s
„Wilno” przy nabrzeżu, grudzień
1933. Ze zbiorów Narodowego
Archiwum Cyfrowego**



**Polski s/s (parowiec) „Wilno” w
latach dwudziestych XX wieku.
Fot. Wikimedia Commons/domena
publiczna**

Kucharz Kulka wybiera wolność

„Stalinizacja” PMH i złe warunki materialne skłaniały wielu marynarzy do ucieczek w portach zachodnich, co było stałym utrapieniem władz komunistycznych aż do połowy lat pięćdziesiątych XX w. Każdy fakt ucieczki polskiego marynarza był dowodem na to, że w Polsce panuje terror i bieda, a społeczeństwo nienawidzi narzuconego przez Sowiety reżimu.

Wściekłość władz Polski Ludowej wywołała we wrześniu 1951 r. ucieczka w Sztokholmie kucharza Stanisława Kulki z parowca „Wieluń”. Kulka od początku postoju w tym porcie wzbudził podejrzenia oficera kulturalno-oświatowego Edwarda Jagły, gdyż spotykał się z nieznaną kobietą. Ku wielkiemu zaskoczeniu Jagły, kobieta ta weszła na statek i poprosiła go o rozmowę. Jego zdziwienie było jeszcze większe, gdy oznajmiła mu, że Kulka zamierza uciec. Jakie były motywy postępowania tej kobiety nie wiadomo.

„Stalinizacja” PMH i złe warunki materialne skłaniały wielu marynarzy do ucieczek w portach zachodnich, co było stałym utrapieniem władz komunistycznych aż do

połowy lat 50. XX w. Każdy fakt ucieczki polskiego marynarza był dowodem na to, że w Polsce panuje terror i bieda, a społeczeństwo nienawidzi narzuconego przez ZSRS reżimu.

Oczywiście Kulkę natychmiast wzięto pod baczną obserwację. Pod jego nieobecność zrewidowano kabinę, co dostarczyło kolejnego dowodu, że rzeczywiście zamierza uciec, gdyż bielizna była spakowana, a z ramek na ścianie zniknęły pamiątkowe fotografie. Gdy zapadł zmrok kucharz, z tobołkiem ukrywanym pod płaszczem, cicho podszedł do trapu zamierzając niepostrzeżenie zejść na ląd. W tym momencie pojawił się Jagła w towarzystwie sekretarza partii oraz II oficera i wszyscy rzucili się na Kulkę. Zaskoczony kucharz nie stawiał oporu i odprowadzony został do kabiny. Zrewidowano go, wstępnie przesłuchano, a następnie zamknięto w kabynie, przy której postawiono wartownika. Jagła i jego dwaj kompani pewnie już sobie gratulowali „rewolucyjnej czujności”, a oczami wyobraźni widzieli orderzy na swoich piersiach, nadane przez wdzięczną „ludową” władzę.

Okazało się jednak, że to jeszcze nie był koniec tej historii.



**Polski statek s/s „Wilno”,
pocztówka wydana w Warszawie
po 1928. Ze zbiorów cyfrowych**

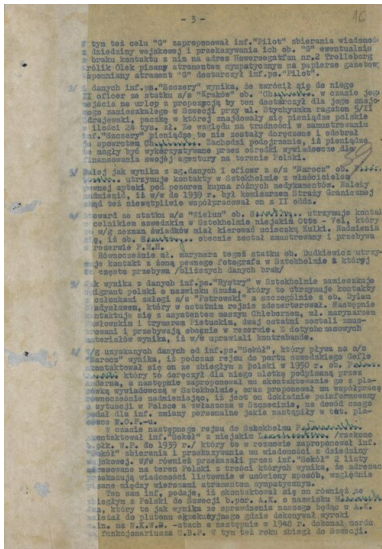
Zdecydowana interwencja policji

Dwa dni później, gdy polski statek stał jeszcze w porcie, na pokład weszli szwedzcy celnicy i zaczęli przeszukiwać jego pomieszczenia. Jagła bez trudu dostrzegł, że nie była to rutynowa odprawa celna, a przeszukiwanie statku w bardzo konkretnym celu. Potwierdzili to zresztą sami celnicy, pytając o miejsce pobytu „chorego kucharza Kulki”. Jagła, widząc, co się święci, zawiadomił polskiego konsula w Sztokholmie, który natychmiast przybył na statek.

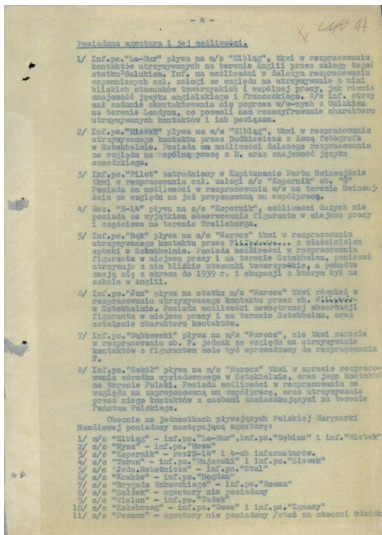
Na nabrzeże zajechało 12 samochodów policyjnych z policją mundurową, pojawili się też cywilni agenci, a w pewnej odległości rezerwowy pododdział policji. Szwedzki komisarz drugi raz zażądał wydania Stanisława Kulki. Gdy i tym razem spotkał się z odmową, 20 policjantów z pałkami w dłoniach wkroczyło na pokład „Wielunia”.

„Wieluń” gotował się do odpłynięcia, ale zanim to nastąpiło, na statku pojawiło się czterech policjantów z komisarzem Danielsonem na czele. Oświadczył on, że do policji trafiło doniesienie „narzeczonej Stanisława Kulki”, iż został on pobity i uwięziony na statku, w związku z czym zamierza ustalić, czy nie popełniono przestępstwa. Dowództwo statku nie zamierzało podporządkować się życzeniu komisarza, argumentując, że sprawa Kulki jest wewnętrznym problemem, a statek jest polskim terytorium i nie podlega jurysdykcji władz szwedzkich. Danielson nie zamierzał jednak dyskutować i kategorycznie zażądał widzenia z Kulką. Kapitan „Wielunia” L. Stawowy, rad nie rad, zaprowadził komisarza do kabiny, gdzie uwięziono niedoszłego zbiega. Podczas rozmowy Kulka oświadczył, że pragnie pozostać w Szwecji. Danielson zapytał go jeszcze, czy uważa się za politycznego uchodźcę, na co Kulka odpowiedział twierdząco.

W tym momencie konsul Zawadzki energicznie zaprotestował i oskarżył komisarza, iż „wyciągnął” z Kulki oświadczenie przy pomocy „naprowadzających pytań”. Szwed odrzucił to oskarżenie i oświadczył, że zabiera Stanisława Kulkę na ląd, gdzie sprawa zostanie wyjaśniona na drodze prawnej. Konsul upierał się jednak, że



Ubecki Plan zabezpieczenia
statków Polskiej Marynarki
Handlowej..., WUBP w Szczecinie,
5 października 1951 (s. 3). Z
zasobu IPN



Ubecki Plan zabezpieczenia
statków Polskiej Marynarki
Handlowej..., WUBP w Szczecinie,
5 października 1951 (s. 4). Z
zasobu IPN

12/ n/s "Karcos" - in. pr. "W. Jankowski" i in. "Dobkowski" i in. "Karcoski".

13/ n/s "Petruski" - agencja nie posiadająca posiadania statków stoi na obszarze w Gdyni w rezerwie.

Opisowe zapewnienie na 500 tysięcy złotych.

Jako najwłaściwsze zapewnienie na obrotowy stopień wyznacza się posiadanie dostatecznej agencji poprzez jedną lub więcej w statkach wyznaczonych jednostek flotacyjnych, jak również wycieczki na obszarze wyznaczonych jednostek flotacyjnych i ich udział w wyjazdach na terenie Państwa polskiego.

- 1/ Jednostka z Wyk. przewoźniczym in. Urząd sprządzony agencją która może być samostanowiona na statkach P.M.H. dla wywołania jej do danego statku.
- 2/ Spędzić usługi statków podległych obywatelskich kandydatów na statkach i po przewiezieniu statków wliczając po 2 lat. na każdy statek.
- 3/ Posiadanie odpowiedniej agencji na zastępowanie statków w portach wojennych statków z rezerwową flotą w celu podjęcia ich z statkami polskimi.
- 4/ Posiadanie odpowiedniej agencji statków w rezerwie i nie-transportowanych statkach, jak również wykorzystanie ich do dostarczenia na statki obywatelskich statków do określonego czasu, miejsca i kierunku. Liczba statków w rezerwie musi być nie mniejsza niż 1000 ton.
- 5/ Posiadanie statku w rezerwie statków w rezerwie P.M.H. celem wykorzystania jej w każdej chwili do dostarczenia statków rezerwowym, wliczając w tym-licząc personel statków, jak również wykorzystanie jej do dostarczenia na statki obywatelskich statków.
- 6/ Posiadanie statku w rezerwie, posiadania na obszarze portowych celów statków rezerwowym, jak również wykorzystanie jej do dostarczenia na statki obywatelskich statków z osobami transportowanymi w rezerwie.
- 7/ Spowodować poprzez Centralny Zarząd P.M.H. w Gdyni ograniczenie wyjazdów w portach państw kandydujących, such na statki P.M.H. nie mających nie wpłynięcia do statków.

Opisowe zapewnienie
 Kier. Sekcji Wyk. VIII
 /-/ p.p. [signature]
 Kier. Sekcji Wyk. I
 /-/ p.p. [signature]

Naczelnik Wydziału VIII WWP
 w Szczecinie
 [signature]

Wskazanie na 500 000 zł.
 Wskazanie na 500 000 zł. III. Wyk. VIII. WWP.
 Wskazanie na 500 000 zł. WWP w Gdyni.
 Wskazanie na 500 000 zł.

**Ubecki Plan zabezpieczenia
 statków Polskiej Marynarki
 Handlowej..., WUBP w Szczecinie,
 5 października 1951 (s. 5). Z
 zasobu IPN**

COFNIJ SIĘ