

# „Dezertrzy” z marynarki handlowej

Janusz Wróbel

**Zmęczeni indoktrynacją polityczną i sfrustrowani niskim poziomem życia, polscy marynarze w pierwszej powojennej dekadzie często decydowali się nie wracać do macierzystych portów. Niektóre ucieczki były bardzo spektakularne i angażowały uwagę zagranicznej opinii publicznej.**

**P**olska wyszła z II wojny światowej pomniejszona terytorialnie, ale jej wybrzeże morskie wydłużyło się ze 140 km w 1939 roku do 581 km sześć lat później. Zaraz po wojnie przystąpiono do odbudowy zniszczonych portów i Polskiej Marynarki Handlowej. Z portów brytyjskich powróciły statki, które dzielnie służyły w alianckich konwojach, uzyskano także kilka wartościowych jednostek w ramach reparacji wojennych. Wszystko to mogłoby cieszyć, gdyby nie „reformy” wprowadzane w żegludze przez władze komunistyczne. Przede wszystkim nastąpiło pełne upaństwowienie przedsiębiorstw żeglugi morskiej. W jego wyniku powstały dwie duże firmy państwowe – Polskie Linie Oceaniczne i Polska Żegluga Morska.

## Politrucy i donosiciele

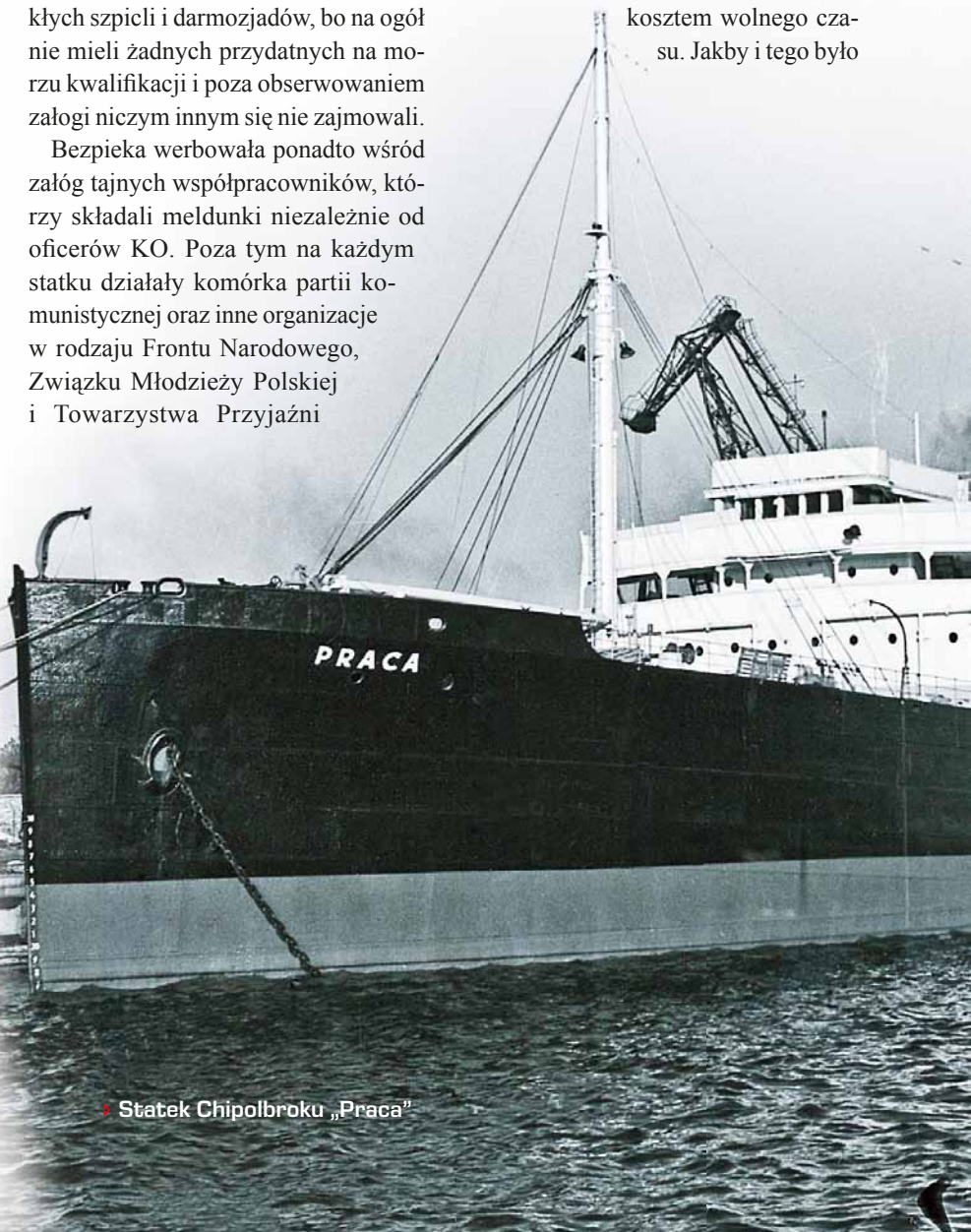
Na tym jednak nie koniec, nowe porządki zaprowadzono również na samych statkach. Pojawili się na nich oficerowie kulturalno-oświatowi (KO), którym nadano rangę zastępcy kapitana. Byli to w zasadzie okrę-

towi politrucy, którzy – podobnie jak to było na statkach sowieckich – mieli czuwać nad politycznym obliczem załogi. W praktyce wyglądało to tak, że do Ministerstwa Żeglugi po każdym rejsie trafiały szczegółowe raporty z informacjami o „wrogich” wypowiedziach i zachowaniach członków załogi. Nic dziwnego, że oficerowie KO, pogardliwie zwani kaoszczakami, byli powszechnie znienawidzeni. Uważano ich za zwykłych szpicli i darmozjadów, bo na ogół nie mieli żadnych przydatnych na morzu kwalifikacji i poza obserwowaniem załogi niczym innym się nie zajmowali.

Bezpieka werbowwała ponadto wśród załóg tajnych współpracowników, którzy składali meldunki niezależnie od oficerów KO. Poza tym na każdym statku działały komórka partii komunistycznej oraz inne organizacje w rodzaju Frontu Narodowego, Związku Młodzieży Polskiej i Towarzystwa Przyjaźni

Polsko-Radzieckiej. Marynarze żartowali, że na każdym statku funkcjonują wszystkie popierane przez władze organizacje, z wyjątkiem... Ligi Kobiet.

Każda z okrętowych organizacji musiała się oczywiście wykazać aktywnością, najczęściej w formie zebrań i różnych szkoleń. Obliczono, że każdy członek załogi średnio co drugi dzień był zmuszany do uczestnictwa w zebraniu, co odbywało się kosztem wolnego czasu. Jakby i tego było



Statek Chipolbroku „Praca”

mało, we flocie handlowej rozpoczęto akcję współzawodnictwa pracy, prowadzącego się w praktyce do dodatkowej pracy w dni świąteczne i w czasie wolnym.

Początkowo marynarze mogli się cieszyć tym, że zaliczali się do elity pracowniczej. Jak na polskie warunki zarabiali dobrze, a prócz tego mieli dodatek walutowy, który mogli wykorzystać do zakupów w zagranicznych portach lub krajowych sklepach Baltony. Bardziej obrotni trudnili się handlem i przemysłem, dzięki czemu podwajali swoje dochody. Władzom bardzo się to nie podobało, surowo zwalczały przemyt i nielegalny handel, najdotkliwsze było jednak to, że z czasem tak dalece pogorszyło się zaopatrzenie sklepów Baltony, że nie było gdzie wydać zarobionych dewiz. Żony marynarzy coraz częściej skarżyły się, że muszą stać w długich kolejkach, żeby kupić podstawowe produkty. Fatalnie wpływało to na nastroje

polских ludzi morza, którzy widzieli w zachodnich portach wzrastającą zaobłąź tamtejszych społeczeństw.

### Desperacki krok

Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych nic nie wskazywało na to, aby sytuacja załóg polskich statków miała się poprawić. Wręcz przeciwnie, w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych przez Polskę przeszła nowa fala aresztowań, do więzień trafiali nie tylko „prawdziwi wrogowie” ustroju komunistycznego, lecz nawet ludzie stroniący od wszelkiej działalności politycznej, niepragnący niczego więcej, niż spokojnie żyć i pracować. W tej sytuacji nie może dziwić to, że wielu oficerów i marynarzy PMH zaczęło myśleć o ucieczce na Zachód. Z tych nastrojów zdawały sobie sprawę władze komunistyczne. Właśnie dlatego wzmagaly kontrolę nad załogami. W razie najmniejszego podejrzenia, że marynarz zamierza uciec, natychmiast zdejmowano go ze statku. Postoje w portach zachodnich ograniczono do minimum, a indywidualne wyjścia marynarzy na ląd starano się zastępować wyjściami zbiorowymi w towarzystwie kaoszczaka. Rodziny

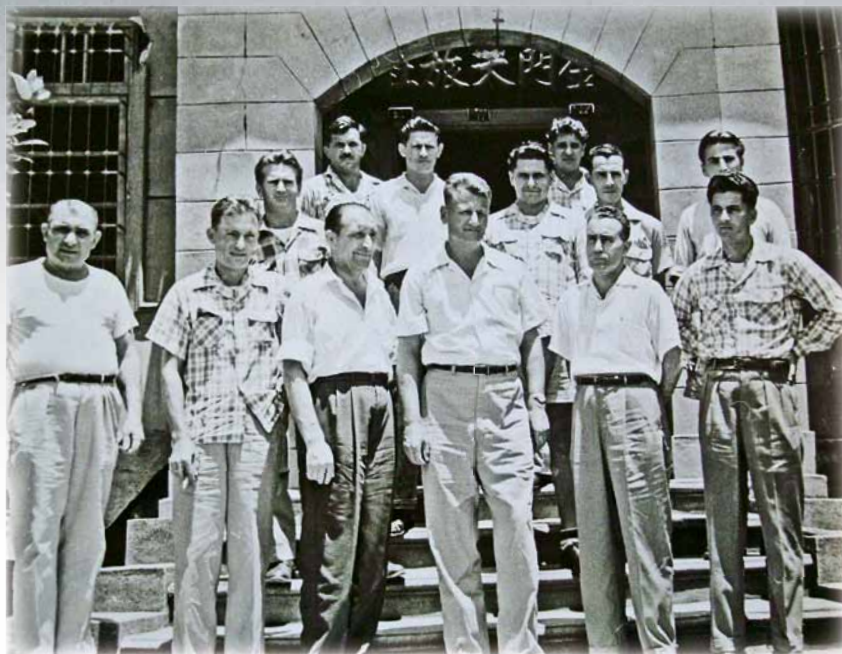
marynarzy traktowano jak zakładników. W wypadku „dezercji” marynarza jego najbliżsi byli natychmiast wysiedlani z Wybrzeża, co wiązało się z utratą pracy i pogorszeniem warunków bytowych, zwłaszcza mieszkaniowych. Mimo tak drastycznych środków zaradczych ucieczki polskich marynarzy były bardzo częste, a w pewnym okresie stały się istną plagą, grożącą wręcz unieruchomieniem statków.

Analiza statystyczna „dezercji” prowadzi do wniosku, że najczęściej uciekali marynarze najmłodszy, a pod względem struktury zawodowej najczęściej opuszczali statki pracownicy zatrudnieni w dziale hotelowym, głównie chłopcy kuchenni i stewardzi. Oficerowie znacznie rzadziej decydowali się na ucieczkę. W omawianym okresie w zachodnich portach opuściło statki PMH tylko czterech kapitanów. Najgłośniejsza była ucieczka w 1953 roku kpt. Jana Ćwiklińskiego, dowódcy transatlantyku „Batory”, flagowego statku PMH. ➤

Według w miarę kompletnych danych, od początku 1946 do września 1951 217 osób uciekło z polskich statków w portach Stanów Zjednoczonych. Aż 211 marynarzy opuściło statki polskie w Nowym Jorku. W portach Ameryki Południowej zeszło ze statków 45 osób, z czego 30 w Buenos Aires, mniejsze grupy w Santos i Montevideo. W Europie największą popularnością wśród „dezercerów” cieszyły się porty brytyjskie, gdzie znalazło azyl 35 polskich marynarzy. Niewiele mniejsza liczba uciekinierów (31 osób) wybrała porty szwedzkie. W Belgii uciekło 24 marynarzy. W portach zachodnich Niemiec „zdezercerowało” 21 członków załogi polskich statków. We Włoszech pozostało 13 polskich marynarzy. W portach duńskich poprosiło o azyl 13 polskich marynarzy, a w portach francuskich – 7. Dwie osoby wybrały wolność w Rotterdamie, jedna w Helsinkach. Ogółem 10 osób „zdezercerowało” w portach afrykańskich i azjatyckich. Łącznie w wymienionych portach zeszło na ląd, jak wynika z podliczenia, 411 osób, brakuje więc informacji o miejscu „dezercji” pozostałych 34 marynarzy.



Fot. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku



Fot. ze zbiorów Czesława Sawki

► „Dezertery” z „Pracy” na Tajwanie; w dolnym rzędzie pośrodku kapitan Leonard Wąsowski, obok wysłannicy Radia Wolna Europa; po prawej Władysław Zachariasiewicz, a po lewej kapitan Jan Ćwikliński

### Jak kamień w wodę

W aktach Ministerstwa Żeglugi i urzędów bezpieczeństwa znajdziemy mnóstwo opisów ucieczek, których część mogłaby stanowić doskonały materiał dla autorów powieści sensacyjnych. Wyjątkowo spektakularna była ucieczka III oficera Romana Prokopczyka z motorowca „Curie-Skłodowska” powracającego do Gdyni z Chin. W styczniu 1952 roku w środku nocy, gdy statek płynął przez kanał La Manche w odległości 5 km od angielskiego Dover, wyskoczył za burtę, „zabierając ze sobą część garderoby, pas ratunkowy oraz latarkę”. Z informacji, które nadeszły w kolejnych dniach, wynikało, że ucieczka się powiodła, a Prokopczyk, ubrany w gumowy strój nurka, mimo pobytu w lodowatej wodzie, cały i zdrowy, dostał się na pokład promu kolejowego „Twickenham” kursującego między Francją a Wielką Brytanią i poprosił o azyl polityczny.

Bardzo ryzykowana była ucieczka ucznia szkoły morskiej Stanisława Mazura, który w 1953 roku odbywał rejs na pokładzie szkolnego żaglowca „Dar Pomorza”. Gdy wieczorem 2 lipca sta-

tek odpływał z Gibraltaru, kierując się ku Morzu Śródziemnemu, podjęto wyjątkowe środki zaradcze, aby uniemożliwić ewentualną ucieczkę marynarzy lub uczniów. Na pokładzie rozstawiono warty, zakrecono wszystkie iluminatory. Na niewiele się to zdało, bo o 22.00 Mazur, odbywający służbę przy sterze, nagle odtrącił kolegę i kapitana, chwycił koło ratunkowe, „skoczył na reling i dał susa za rufę statku”. Na żaglowcu natychmiast ogłoszono alarm, kapitan polecił rzucić kotwicę, spuszczone na wodę szalupy, włączono reflektory. Poszukiwania jednak nic nie dały, Mazur przepadł jak – *nomen omen* – kamień w wodę. Wielu było zdania, że utonął, gdyż morze tego dnia było wzburzone, a silne prądy morskie utrudniały pływani. Okazało się jednak, że młody marynarz przeżył. Zdołał dotrzeć do stojącego w pobliżu brytyjskiego statku handlowego. Gdy polski kapitan następnego dnia zgłosił się na komendę policji w Gibraltarze, Anglicy potwierdzili, że Mazur jest w ich rękach. Na żądanie wydania zbiega odpowiedzieli odmownie. Mazur opowiedział emigracyjnemu dziennikowi, że do „dezercji” przygo-

towywał się od dawna, a skłoniła go do tego lektura przedwojennego podręcznika historii, która otworzyła mu oczy na zdraziecką rolę polskich komunistów.

Nie wszystkie ucieczki marynarzy kończyły się pomyślnie. Wielkiego pecha miał Edward Cura, który w kwietniu 1954 roku wyskoczył do wody z pokładu statku „Hugo Kołłątaj”, gdy opuszczał służę w Kanale Kilońskim. Marynarza wyłowili pływacy w tym samym kierunku holenderski motorowiec, który przekazał go na motorówkę zarządu kanału. W tym samym czasie z polskiego statku spuszczone łódź z czterema marynarzami, która dobiła do motorówki zachodnoniemieckiej. Polacy zażądali wydania zbiega i o dziwo żądanie zostało spełnione. Związanego Curę przewieziono na „Hugona Kołłątaja” i odwieziono do Polski, gdzie zajęła się nim bezpieka. Sprawa odbiła się głośnym echem w polskiej prasie emigracyjnej i gazetach niemieckich. Zgodnie krytykowano bezduszne zachowanie niemieckiego personelu.

### Szwedów walka o kucharza

Niekiedy o „dezerters” z Polskiej Marynarki Handlowej toczyły się istne batalie, które angażowały poszczególne rządy i kończyły się wymianą ostrych not dyplomatycznych. Wściekłość władz Polski Ludowej wywołała we wrześniu 1951 roku ucieczka w Sztokholmie Stanisława Kulki, kucharza z parowca „Wieluń”. Kulka od początku postoju w tym porcie wzbudził podejrzenia oficera kulturalno-oświatowego Edwarda Jagły. Wzięto go pod baczną obserwację, zrewidowano kabinę pod jego nieobecność, co dostarczyło dowodu, że zamierza uciec, gdyż bielizna była spakowana, a z ramek na ścianie znikły pamiątkowe fotografie. Gdy zapadł zmrok, kucharz z tobołkiem ukrytym pod płaszczem zbliżył się do trupu, zamierzając niepostrzeżenie zejść na ląd. W tym momencie pojawił się Jagła w towarzystwie sekretarza Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR i rzucił się na Kulkę. Zaskoczony kucharz nie stawiał oporu. Zrewidowano go, zmuszono do zdjęcia płaszcza, wstęp-

nie przesłuchano, po czym zamknięto w kabinie, przy której postawiono wartownika. Jagła pewnie już sobie gratulował „rewolucyjnej czujności”, a oczami wyobraźni widział order na swoich piersiach, nadany przez wdzięczną władzę „ludową”. Okazało się jednak, że to jeszcze nie koniec tej historii.

„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, zamierza więc sprawę wyjaśnić. Dowództwo statku nie chciało 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”, 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 uchodźcę politycznego, na co marynarz odpowiedział twierdząco.

W tym momencie konsul Zawadzki, który przybył na statek, energicznie zaprotestował i oskarżył komisarza, że skłonił Kulkę do oświadczenia, zadając „naprowadzające pytania”. Szwed zareagował zdecydowanie: poinformował, że zabiera Stanisława Kulkę na ląd, gdzie sprawa zostanie wyjaśniona na drodze prawnej. Konsul upierał się jednak, że marynarz zostanie na statku; komisarz ostrzegł, że w razie oporu będzie zmuszony użyć siły.

Pół godziny później na nabrzeże zajechało dwanaście samochodów z umundurowanymi policjantami, pojawili się również agenci w ubraniach cywilnych,

a w nieco większej odległości rezerwo wy pododdział policji. Szwedzki komisarz jeszcze raz zażądał wydania Stanisława Kulki. Gdy i tym razem spotkał się z odmową, dwudziestu policjantów z pałkami w dłoniach wkroczyło na pokład „Wielunia”. Sytuacja stała się naprawdę groźna, gdyż dowódca oddziału wyciągnął pistolet, a przed kabiną, w której trzymano kucharza, doszło do szamotaniny z udziałem kpt. Stawowego i kilku polskich oficerów. Przy głośnych protestach polskiego konsula, który groził Szwedom konsekwencjami dyplomatycznymi, Stanisława Kulkę sprowadzono na ląd. Był wolny.

### Azyl u Czang Kaj-szeka

Głośnym echem, zarówno w kraju, jak i na świecie, odbiła się sprawa „dezerccji” marynarzy z dwóch statków Chipol- ➤



➤ Statek Chipolbroku „Prezydent Gottwald”

broku. To polsko-chińskie towarzystwo okrętowe obsługiwało linię żeglugową z Europy do portów Chińskiej Republiki Ludowej, łamiąc blokadę i embargo na handel z tym krajem ogłoszone przez Chinę narodowe (Tajwan) Czang Kaj-szeka i Organizację Narodów Zjednoczonych. Jesienią 1953 i wiosną 1954 roku statki „Praca” i „Prezydent Gottwald” zostały zatrzymane na pełnym morzu przez okręty wojenne Czanga i uprowadzone na Tajwan. Ogółem na obu statkach było 62 polskich marynarzy. Wszyscy zostali internowani na Tajwanie.

Los polskich marynarzy uprowadzonych na tajwańskie terytorium Chin narodowych wydawał się niewiele znaczącym epizodem zimnej wojny, a jednak sprawa marynarzy z „Pracy” i „Prezydenta Gottwalda” nabrała nieproporcjonalnie dużego znaczenia, głównie dlatego że stała się polem rozgrywki propagandowej. Władze PRL domagały się powrotu wszystkich marynarzy, co miało być dowodem ich przywiązania do „socjalistycznej ojczyzny”. Rząd Chin narodowych wręcz przeciwnie, zachęcał załogę polskich statków do złożenia wniosków o azyl polityczny, obiecując, że z czasem te osoby będą mogły wyjechać na stałe do Stanów Zjednoczonych.

W maju 1954 roku londyńskie przedstawicielstwo rządu Czang Kaj-szeka podało, że jedenastu członków załogi s/s „Praca”, wśród nich kpt. Leonard Wąsowski, otrzymało azyl na Tajwanie. Podkreślono, że rząd Chin narodowych, kierując się względami „prawnymi i moralnymi”, czuł się zobowiązany „udzielić polskim petentom prawa azylu”. Zaznaczono jednocześnie, że zdając sobie sprawę, iż ze względu na „trudności językowe i inne” Polacy nie będą chcieli zamieszkać na Tajwanie, rząd w Tajpej zgodził się, aby starali się o osiedlenie w innych wolnych krajach. Zapewniono, że dopóki będą przebywali na Tajwanie, miejscowy rząd będzie się nimi opiekował.

Odnosnie do pozostałych Polaków z załogi „Pracy” wyjaśniono, że zamierzają oni wrócić do kraju, a władze na Tajwanie zasadniczo nie mają nic przeciwko temu. Wspomniano również

o marynarzach z m/s „Prezydent Gottwald”, których wnioski o azyl polityczny wciąż rozpatrywano.

Repatriacja marynarzy „Pracy” nastąpiła z udziałem Szwedzkiego Czerwonego Krzyża (SCK). Objęła ostatecznie osiemnastu członków załogi statku Chipolbroku. Najpierw odlecieli samolotem z Tajpej do Hongkongu, dalsza podróż wiodła przez Bangkok i Karaczi. Rano 14 lipca repatrianci z „Pracy” byli już w Rzymie, a następnego dnia odlecieli do Sztokholmu. Na tamtejszym lotnisku oczekiwali na nich ambasador PRL Józef Koszutski oraz liczne grono szwedzkich notabli i dziennikarzy. Z lotniska w Sztokholmie marynarzy przewieziono do ambasady PRL, gdzie zorganizowano dla nich przyjęcie.

21 września 1954 roku władze w Tajpej ogłosiły, że zapadła pozytywna decyzja w sprawie jedenastu marynarzy ze statku „Prezydent Gottwald”, którzy w czerwcu wystąpili o azyl polityczny. Miesiąc później Departament Stanu USA zwrócił się do Departamentu Sprawiedliwości o przyznanie prawa pobytu w Stanach Zjednoczonych 22 Polakom obu statków. Herbert Hoover jr., zastępca sekretarza stanu, w piśmie do prokuratora generalnego Herberta Brownella prosił o potraktowanie tej sprawy jako wyjątkowo pilnej. „New York Times” donosił, że przyznanie marynarzom prawa pobytu popierają Centralna Agencja Wywiadowcza, Kolegium Połączonych Szefów Sztabów i Administracja Operacji Zagranicznych. Te trzy agencje rządowe uznały, że będzie to zgodne z amerykańską tradycją udzielania schronienia uciekinierom spod „czerwonej tyranii”.

Sprawa nabrała dużego przyspieszenia. Prokurator Brownell na mocy specjalnych uprawnień, które upoważniały go do wydania pozwoleń na przyjazd do Stanów Zjednoczonych obcokrajowcom – jeżeli to leży w interesie państwowym – polecił wydać wizy polskim marynarzom. 29 października 1954 roku dwudziestu dwóch polskich marynarzy z obu statków Chipolbroku (dwunastu z „Pracy” i dziesięciu z „Prezydenta Gottwalda”) przyleciało do Nowego Jorku na pokładzie amerykańskiego samolotu

wojskowego. Relacje z ich powitania zamieściły gazety polonijne i największe dzienniki amerykańskie.

W przypadku marynarzy s/s „Praca” repatriacja poprzedziła o kilka miesięcy wyjazdy azylantów do Ameryki, inaczej było w przypadku marynarzy z „Prezydenta Gottwalda”. Gdy w końcu października byli już w Stanach Zjednoczonych, marynarze zdecydowani na powrót do kraju nadal tkwili na Tajwanie. Dopiero 26 maja 1955 roku ambasador Józef Koszutski depeszował ze Sztokholmu, że dziewiętnastu marynarzy z „Prezydenta Gottwalda” przyleciało samolotem w towarzystwie delegata SCK, Amana Beugta. Jeszcze tego samego dnia specjalnie wysłany samolot przewiózł marynarzy do Gdańska.

Ostateczny bilans batalii o załogi dwóch statków Chipolbroku między Zachodem a Wschodem, między polską emigracją a rządzącymi krajem komunistami, przedstawiał się następująco: 38 osób wróciło do kraju, azyl w Chinach narodowych, a potem w Stanach Zjednoczonych uzyskały 24 osoby, ale dotarło tam tylko 22 marynarzy, ponieważ dwóch zmarło jeszcze na Tajwanie. Do końca 1955 roku trzech powróciło do kraju, zwiększając tym samym liczbę repatriantów do 41 osób i zmniejszając liczbę azylantów osiedlonych w Ameryce do dziewiętnastu.

Gdyby brać pod uwagę tylko liczby, zwycięzcą należałoby ogłosić polskich komunistów. Byłby to jednak wniosek pochopny. Większość marynarzy, którzy zdecydowali się na powrót do zniewolonego kraju, wcale nie uczyniła tego z miłości do komunizmu. Z akt bezpieki wynika, że bardzo często dawali wyraz swojej niechęci do ustroju panującego w Polsce. Wracali przede wszystkim dlatego, że w kraju czekały na nich rodziny, za które czuli się odpowiedzialni. ■

dr hab. Janusz Wróbel  
– historyk, pracownik Oddziałowego  
Biura Edukacji Publicznej IPN w Łodzi,  
autor książki *Chipolbrok. Z dziejów  
polsko-chińskiego sojuszu morskiego  
1950–1957* (2016)



Artykuł jest rozszerzoną wersją  
tekstu opublikowanego na stronie  
[www.superkalejdoskop.com](http://www.superkalejdoskop.com)