

# Jerzy Kukła

1912-1971

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1933 r., uczestnik II wojny światowej na morzu, konwojów atlantyckich, odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Medalem Morskim PMH, The Order of the British Empire V Class, starszy mechanik, inspektor okrętowy w GAL-u i PLO.**

Urodził się 26 stycznia 1912 r. w Kalwarii Zebrzydowskiej, powiat Wadowice (rodzice Jan i Zofia z d. Bekier, ojciec był urzędnikiem państwowym w Rymanowie pod Sanokiem), miał sześcioro rodzeństwa. Po skończeniu gimnazjum w Krakowie zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie w roku 1929. Maturę zdał w 1932 r., a rok później, po zaliczeniu egzaminów praktycznych i teoretycznych, otrzymał dyplom ukończenia PSM.

W czasie wakacji letnich praktykował w Stoczni Gdańskiej, następnie Stoczni Modlińskiej, w Fabryce Budowy Maszyn Zieloniewski w Krakowie oraz na statkach PMH.

W 1934 r. dostał wezwanie do Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii dla odbycia służby wojskowej, ale po dwóch tygodniach zwolniony został z kategorią „C”.

W 1936 r. ożenił się z Heleną Nadziakiewicz, ślubu udzielił proboszcz parafii w Starajwsi.

Dyplom mechanika II klasy otrzymał w 1938 r., a pod koniec tego roku został mechanikiem na s/s „Robur VI”, skąd w lipcu 1939 r. został przemustrowany na s/s „Kromań” – i na tym statku zastał go wybuch wojny.

W czerwcu 1940 r. „Kromań” zawinął do Dakaru w Senegalu, gdzie wkrótce został internowany przez kolaborujące z Niemcami władze francuskich kolonii. Poza tym, po ucieczce „Rozewia” i „Stalowej Woli” z Dakaru, kapitan francuskiej marynarki oraz grupa żołnierzy przybyli na statek z rozkazem demontażu jego maszyny. Polacy znaleźli jednak sposób, by spełniając, choć nie bez protestów, żądanie Francuzów, nie unieruchomić „Kromania” całkowicie. „Kukła przechytrył Francuza. Wykorzystał sytuację, gdy kapitan [Tadeusz Dybek, abs. WN z 1930] wszedł do kotłowni i wywołał nową kłótnię z Francuzem. Dał tylko główne koło regulujące dopływ pary i wykręcił jakiś awaryjny zawór. Nie wymontował zaworu głównego. Funkcję tę pełnił specjalny suwak,

którego niczym by nie zastąpił. Z brakiem głównego koła regulującego dopływ pary mógł się jakoś uporać. Wykorzystał zamontowaną na talii stalówkę do podniesienia grzybka zaworu. Nie dało się tym dokładnie regulować dopływu pary na maszynę, ale statek mógł płynąć na «wolno naprzód» i «cała naprzód». Wolne obroty wystarczały do ostrożnych manewrów na redzie, a na szlaku maszyna bez zakłóceń pracowała

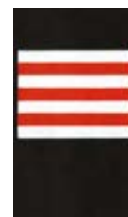


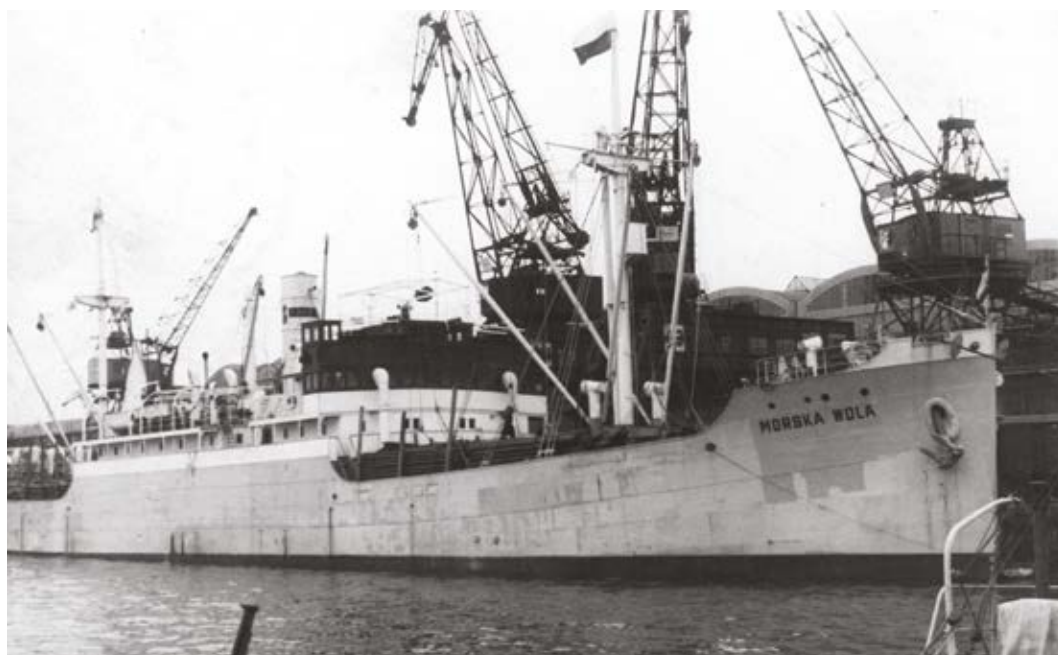
S/s „Kromań”

całą mocą. Było to rozwiązanie prowizoryczne”.

Dzięki temu, jak i kolejnym zabiegom ze strony kapitana i załogi, ucieczka parowca pod koniec lipca 1940 r. zakończyła się powodzeniem: ok. 30 lipca<sup>2</sup> statek dotarł na redę Freetown w Sierra Leone.

Z „Kromania” Jerzy Kukła zszedł pod koniec 1940 r. (z dyplomem mechanika I klasy) i od lutego 1941 r. do 1945 r. pływał stale na s/s „Morska Wola” – początkowo jako II mechanik, następnie starszy mechanik. Statkiem dowodził od maja 1941 r. do 1945 r. kpt. ż.w. Stanisław Zelwerowicz (abs. WN z 1929) z urlopowymi przerwami, w czasie których mostek obejmował kpt. ż.w. Jerzy





Mieszkowski (abs. WN z 1927). „Morska Wola” chodziła w konwojach między Wielką Brytanią, Stanami Zjednoczonymi oraz Australią, przewożąc m.in. amunicję, dynamit i nitroglicerynę.

Statek przedzierał się w konwoju przez Atlantyk, gdy zaczął się atak torpedowy pod Grenlandią. „Była godzina siedemnasta, gdy na mostek przybył starszy mechanik Jerzy Kukła. Zjawienie się starszego mechanika na mostku o tak niezwyklej porze, i to w momencie, gdy cała wachta miała ręce pełne roboty przy sygnalizacji, nie wróżyła nic dobrego. [...] – Musimy zatrzymać maszyny – oświadczył Kukła. – Poluzowały się śruby od sektora sterowego i lada chwila możemy być bez steru. Naprawa potrwa około dziesięciu minut. [...] Zastopowano maszynę i załoga przystąpiła do naprawy urządzenia”<sup>3</sup>. Zaraz po tym ze statku komodorskiego nadano sygnał, nakazujący „Morskiej Woli” przesunąć się na koniec szyku – w miejsce, gdzie statki były łatwym łupem „wilczego stada”. Kapitan Zelewrowicz zdecydował, że pozycję zmienią... rano, bo instrukcja zakazuje zmieniania miejsca w konwoju po zachodzie słońca.

Czwartego dnia podróży okazało się, że zęzy przeciekają, a niedługo potem rozpadła się pompa zęzowa. Potrzebna była inżynierska ekwilibrystyka, by opanować sytuację, choć zupełnie niezgodna z zaleceniami Lloyds` Register of Shipping<sup>4</sup>.

To były cztery lata pełne dramatycznych wydarzeń. W czasie jednego z rejsów „dwie doby upłynęły na zmaganiach z siłami przyrody. Trzeciej zaś nocy, kiedy sztorm przybrał jeszcze na sile, najpierw płynąc w odległości 100 mil za konwojem, komodor zawiadomił o storpedowaniu jego statku. W południe następnego dnia naliczono 12 statków, a później także jeden z sześciu okrętów eskorty – który nakazał «Morskiej Woli» objąć dowództwo grupy i doprowadzić ją do głównych sił konwoju”<sup>5</sup>.

„Za udział w konwojach atlantyckich odznaczono trzy osoby, przyznając dwa Złote i jeden Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami. Złote otrzymali kpt. Stanisław Zelwerowicz i kpt. Jerzy Mieszkowski. Srebrny Krzyż Zasługi otrzymał st. mech. Jerzy Kukła”<sup>6</sup>.

W listopadzie 1945 r. wrócił do kraju na „Morskiej Woli”. W marcu 1946 r. został przeniesiony na s/s „Białystok” – i pływał na nim do maja 1947 r.

Następnie podjął „pracę w Inspektoracie GAL-u przy przyjmowaniu statków z rąk radzieckich”<sup>7</sup>.

Chciał pozostać w Inspektoracie ze względów rodzinnych, ale podanie zostało rozpatrzone odmownie. Zaangażował się w firmie shipchandlerskiej Klerysz sp. z o.o. – został jej kierownikiem i członkiem zarządu. Był to Koncesjonowany Prywatny Skład Tranzytowy dla Zaopatrywania Statków w Gdyni.

„Przedmiotem działania było zaopatrywanie okrętów portów polskich i Wybrzeża we wszelkiego rodzaju towary krajowe i zagraniczne oraz utrzymywanie w tym celu prywatnego składu wolnołowego i tranzytowego. Cel ten spółka zamierzała osiągnąć poprzez import i eksport surowców, półfabrykatów i gotowych towarów, a także utrzymanie i eksploatację wszelkiego rodzaju środków transportowych”<sup>8</sup>. W lutym 1949 r. decyzją ministerstwa została zlikwidowana.

Został inspektorem technicznym w Inspektoracie Okrętowym, skąd po roku odszedł na własną prośbę.

Od sierpnia 1950 r. do stycznia 1951 r. był starszym mechanikiem na „Batorym”. W czerwcu tego roku Dział Personalny PLO

powierzył mu obowiązki „doradcy technicznego w Klubie Racjonalizatorów przy PLO z wynagrodzeniem 400 zł miesięcznie”<sup>9</sup>. I na tym kończą się akta personalne PLO.

Jerzy Kukła zmarł 10 maja 1971 r. w Singapurze. Spoczywa na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

W czasie wojny jego ojciec więziony był za wspomaganie armii podziemnej – oddziałów Armii Krajowej i Batalionów Cłopskich, brat Stanisław – żołnierz Armii Krajowej, zginął w 1944 r., brat Zbigniew od czerwca 1940 r. do stycznia 1945 r. był więźniem obozu Auschwitz – numer obozowy 702<sup>10</sup>, brat Władysław – wywieziony na roboty przymusowe w kamieniołomach, po wojnie podjął pracę w Muzeum Auschwitz.



GDYNIA — ul. 3 Maja i 10 Lutego

Biurowiec ZUS, zbudowany z 1934 r., od 1951 r. był siedzibą Polskich Linii Oceanicznych (firmy utworzonej 1.01.1951 r. po likwidacji i przejęciu majątku Żegluga Polskiej SA, Polbrytu (Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego SA) oraz Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA)

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945). Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Okólniki”, „Morze”, *Encyklopedia „Solidarności”*; <https://katalog.bip.ipn.gov.pl/informacje/561069>

1 Relacja Jana Boboryckiego, ówczesnego palacza na s/s „Kromań, za: Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 143-144.

2 Za: Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 202.

3 Jan Mrozowicki, *Konwój w nieznane*, Gdańsk 1974, s. 87-88.

4 Za: *ibidem*, s. 101-102.

5 Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959, s. 193.

6 „Polska na Morzach / Poland on the Seas” czerwiec-lipiec 1945, nr 27, s. 11.

7 Akta personalne PLO.

8 Hasło „Klerysz” sp. z o.o., [w:] *Encyklopedia Gdyni*, tom 2, Gdynia 2009, s. 80.

9 Akta personalne PLO.

10 <http://pierwszytransport.tarnow.pl/wiezniowie/672>