

# Olgierd Michał Około-Kułąk

1907-?



**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1927 r., starszy mechanik, uczestnik konwojów atlantyckich i pacyficznych.**



Urodził się 28 sierpnia 1907 r. w Brzozówce (rodzice Gustaw i Felicja z Markiewiczów). W 1927 r. otrzymał dyplom ukończenia Wydziału Mechanicznego Szkoły Morskiej w Tczewie.

Zamieszkał w Gdyni z żoną Ireną i córką Zofią Krystyną i podjął pracę na statkach handlowych.

Był II mechanikiem na „Cieszynie”, gdy w drodze do Helsinek, podczas silnego sztormu i w 18-stopniowym mrozie, statek wbił się środkiem dna w stożkową skałę. Woda zalała maszynownię, prądnicę. Gdy po kilku godzinach przyszedł statek ratowniczy, kapitan Władysław Haremza ze star-



Pierwsza załoga s/s „Cieszyn”, rok 1932: kpt. Anatol Kniaziew, z jego lewej I of. Marian Rutkowski, z prawej st. mech. Olgierd Około-Kułąk

szym oficerem Pawłem Traczewskim (abs. WN z 1926 r.), I mechanikiem Michałem Kisielewskim (abs. WM z 1923 r.), z II mechanikiem Olgierdem Około-Kułąkiem i III mechanikiem Walerianem Grzybowskiem (abs. WM z 1924 r.) przeszli na estoński statek, który miał zająć się ratowaniem „Cieszyna”. „W ciągu miesiąca prowadziliśmy życie podobne do życia piratów. Bazowaliśmy w zatoczce maleńkiej, kamienistej wysepki. Sami

mężczyźni. Mocne chłopy. [...] Najpierw nurkowie na poharatanym dnie i burtach postawili kliny i łaty podwodne. Jednocześnie odładowywano statek i potężnymi pompami holownika usuwano z niego wodę. My w tym czasie własnymi siłami zabezpieczaliśmy na dole maszynownię. [...] Gdy odciążony «Cieszyn» uzyskiwał zdolność pływania, zsuwał się z trzaskiem ze skały. Wówczas wyskakiwaliśmy na statek ratowniczy, szybko odcinaliśmy toporami liny i odpływaliśmy na swoją bezludną wysepkę, czekając, aż s/s «Cieszyn» znowu bezpiecznie zatonię. Tak było dwukrotnie. Nareszcie wrak «Cieszyna» załatano szczelnie, uruchomiliśmy jeden kocioł, maszynę główną oraz pompy. S/s «Cieszyn» ożył<sup>1</sup> i z wielkim trudem, ale dotarł do Helsinek.

Gdy w 1935 r. podniesiona została polska bandera na „Lewancie”, pierwszą załogę oficerską stanowili oficerowie pokładowi: Stanisław Rowiński, Bolesław Kucharski i Bolesław Szólkowski, a w maszynie: Olgierd Około-Kułąk, Zdzisław Garstka i Wojciech Czernski.

W 1937 r. był starszym mechanikiem na s/s „Katowice” w podróży do Hiszpanii.

Od czasu do czasu chwycił za pióro: „Kuryer Literacko-Naukowy” opublikował

1 Michał Kisielewski, *W awangardzie*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 158-159.

w 1928 r. jego artykuł pt. „Święto Mara-buta», o święcie muzułmańskim w Algierii”. W „Pracy na Morzu” (1939, nr 2) zamieścił artykuł „Motoryzacja polskiej marynarki handlowej” oraz „M/s «Besarabia», najszybszy motorowiec świata” (1939, nr 3).

Pod koniec lipca 1939 r. był na „Lewancie”. Statek wyszedł z Gdańska z ładunkiem drewna i drobnicy. W momencie wybuchu wojny był w Smyrnie, w Grecji. „Większość załogi chciała jechać do kraju, aby walczyć z wrogiem. Interwencja naszego konsula w Atenach wyjaśniła sytuację: stwierdził, że Polska będzie dalej walczyć na morzu”<sup>2</sup>.

Był starszym mechanikiem przez trzy lata na statku, który niestrudzenie przewoził polskich żołnierzy internowanych w Rumunii do Francji, a po błyskawicznej kapitulacji Francji – do Wielkiej Brytanii. Na początku maja 1940 r. „Lewant” otrzymał w Liverpoolu uzbrojenie: 4-calowe działo, trzy ciężkie karabiny maszynowe i granatnik. Obsługę stanowiła załoga, która przeszła kilkutygodniowe szkolenie i statek zaczął chodzić w konwojach do Kanady. We wrześniu 1940 r., przy burzliwej pogodzie, konwój składający się z kilkudziesięciu statków został zaatakowany przez okręty podwodne, które przedostały się w jego środek i zatopiły 15. Po dwóch podróży do Kanady „Lewant” uprawiał kabotaż angielski wąskimi przejściami przez pola minowe...

W marcu starszy mechanik Około-Kułak zszedł na urlop. A następnie przysłał do armatora Polish Steamship Agency podanie: „W związku z wyrobieniem dla mnie przez Ministerstwo Żegluga praktyki na stoczni Middle Dock and Engineering Co. w South Shield uprzejmie proszę o udzielenie mi rocznego bezpłatnego urlopu z dniem

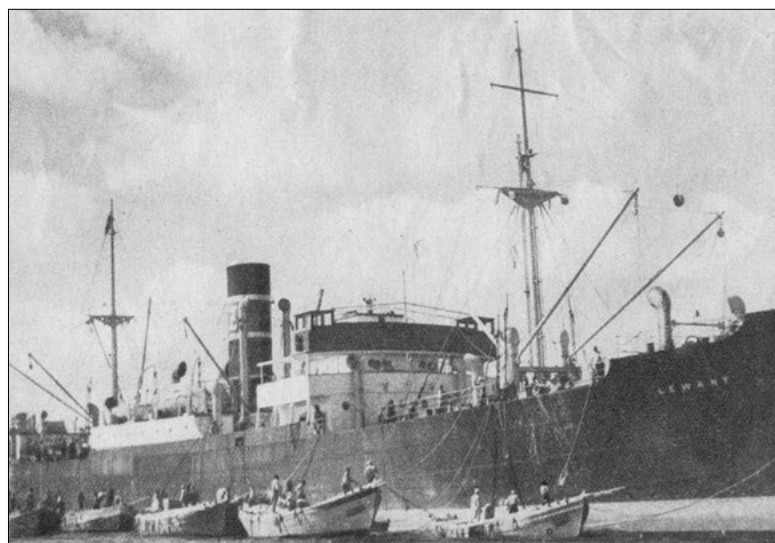
1 czerwca 1943 r.”<sup>3</sup> W 1944 r. zwrócił się o przedłużenie urlopu o dalszy rok „w celu kontynuowania praktyki – stażu w przemyśle budowy i naprawy okrętów”<sup>4</sup>.

W lutym 1946 r. napisał z San Francisco do Towarzystwa Okrętowego Żegluga Polska w Londynie z prośbą o rozwiązanie z nim stosunku służbowego i wypłacenie odprawy po 16 latach służby w towarzystwie<sup>5</sup>.

Od 1945 r. pływał na statkach amerykańskich w konwojach do Afryki Północnej, Sycylii i Neapolu oraz przez południowy Ocean Spokojny<sup>6</sup>.

Odznaczony był The Atlantic Star, The Pacific Star, The Mediterranean Middle East Star.

Do kraju nie wrócił, pozostał na emigracji, w USA (Kalifornia). W 1979 r. pisał: „Kochane Koło Tczewiaków, z prawdziwym rozczeniem otrzymałem Wasze pozdrowienia. Tyle nazwisk tak bliskich sercem... Tyle wspomnień, okrętów i podróży wspólnie odbytych...”<sup>7</sup>.



„Lewant”

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe; ankieta przeprowadzona w latach 70., w zbiorach Sali Tradycji UMG; korespondencja Tczewiaków w zbiorach Sali Tradycji.

2 Stefan Ciundziewicki, *Lata wojny na m/s „Lewant”*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 76.

3 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

4 Ibidem.

5 Ibidem.

6 Ankieta wypełniona przez Olgerda Około-Kułaka w latach 70., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2645, s. 357.

7 Kartka pocztowa w zbiorach Sali Tradycji – UMG, D/3045, s. 41.