

## SPRAWA STATKU „HEL” W RELACJACH POLSKO-BELGIJSKICH W 1955 ROKU

**Maria Pasztor**  <https://orcid.org/0000-0001-7665-2994>

Uniwersytet Warszawski

### ABSTRACT

#### THE CASE OF THE “HEL” SHIP IN POLISH-BELGIAN RELATIONS IN 1955

The article deals with the Polish-Belgian legal dispute (1955) over the legality of the arrest imposed on the Polish “Hel” ship in Antwerp. The detention of the ship resulted from previous rulings of the courts of the United Kingdom of Great Britain made enforceable by the Belgian judiciary. The Polish authorities tried to transfer the legal dispute to the political and diplomatic level. This led to a Polish-Belgian “war of notes” and the degradation of relations between Warsaw and Brussels.

**Keywords:** Polish-Belgian relations, Polish seamen-emigrants, arrest (sequestration) of the “Hel” ship, Polish-Belgian “war of notes”, Cold War.

**Słowa kluczowe:** stosunki polsko-belgijskie, polscy marynarze – emigranci, areszt (sekwestr) statku handlowego „Hel”, polsko-belgijska wojna na noty, zimna wojna.

Stosunki polsko-belgijskie w połowie lat 50. znajdowały się w impasie. Powodami konfliktu na linii Warszawa–Bruksela były niezłatwiona sprawa roszczeń dotyczących odszkodowań za nacjonalizowane po II wojnie światowej mienie belgijskie oraz przetrzymywanie przez polskie władze paszportów obywateli belgijskich, które przez zamążpójście nabyły polskie obywatelstwo i którym władze w Warszawie uniemożliwiały odwiedzenie bliskich w ich rodzinnym kraju.

Strona polska stale podnosiła szyskany Belgów wobec szkolnictwa polskiego w tym kraju, a zwłaszcza kwestię odmowy zezwolenia na pracę dla polskich nauczycieli. W opinii polskiego MSZ zgodnie ze wcześniejszymi uzgodnieniami byli oni zwolnieni ze starań o *permis de travail* (zgodę na pracę)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Archives du Ministère des Affaires Etrangères Belges [dalej: AMAEB], Pologne, dossier générale, Pologne 1955, sygn. 17, 171 s. bez paginacji, Le Bref Aperçu des relations belgo-polonaises (1945–1963), 6 mars 1964.

Wzajemnych relacji nie ułatwiała panująca w tym okresie atmosfera podejrzliwości wywołana zapoczątkowaną w latach 1949–1950 falą „szpiegomanii”. Skutkowała ona procesami przeciw pracownikom i dyplomatom zachodnich przedstawicielstw i instytucji kulturalnych<sup>2</sup>. Chociaż ataki rządów komunistycznych w latach stalinowskich skierowane były głównie przeciwko „imperialistom amerykańskim, brytyjskim i francuskim”, to restrykcje narzucone zachodnim placówkom dyplomatycznym i kulturalnym dotyczyły również poselstwa belgijskiego w Warszawie<sup>3</sup>.

Mimo że ekspulsje i aresztowania z lat 1949–1952 ominęły dyplomatów i urzędników belgijskiej placówki w Warszawie, to cieniem na wzajemnych relacjach położyła się sprawa obywatela belgijskiego Alberta Snauwaerta skazanego w 1949 roku na karę 15 lat pozbawienia wolności za szpiegostwo<sup>4</sup>. Dodatkowe kontrowersje budziła budowa poselstwa belgijskiego, której koszty chciano powiązać z kwestiami indemnizacyjnymi.

W tej sytuacji atmosfery nie mogła zmienić ani stopniowa odwilż na scenie międzynarodowej po śmierci Stalina<sup>5</sup>, ani wizyta królowej Belgów Elżbiety, honorowego gościa V Międzynarodowego Konkursu Chopinowskiego (w lutym 1955 r.).

Do dalszego pogłębienia kryzysu na linii Warszawa–Bruksela przyczyniła się sprawa zatrzymania w Antwerpii (31 maja 1955 r.) polskiego statku handlowego „Hel” i nałożenia na niego aresztu. Wykonując decyzję prezesa sądu handlowego w tym mieście, policja morska oznajmiła kapitanowi „Helu”, że areszt jednostki ma być utrzymany do czasu wpłacenia przez armatora statku kwoty 3 600 000 franków belgijskich celem zabezpieczenia roszczeń (wynikających ze stosunku pracy)

<sup>2</sup> Zob. szerzej na ten temat m.in.: E. Gdaniec, *Aresztowania i procesy sądowe brytyjskiego personelu dyplomatycznego oraz obywateli brytyjskich w Polsce (1947–1956)*, „Dzieje Najnowsze”, R. 49, 2017, nr 3, s. 99–118; D. Jarosz, M. Pasztor, *Robineau, Bassaler i inni. Z dziejów stosunków polsko-francuskich w latach 1948–1953*, Toruń 2001. Według służb polskiego kontrwywiadu spośród zachodnich przedstawicielstw dyplomatycznych akredytowanych w Polsce największą aktywność wywiadowczą mieli przejawiać Amerykanie, Anglicy, Francuzi, Jugosłowianie i Skandynawowie. Zob. P. Pleskot, „*Tarcza partii i narodu*”. *Kontrwywiad Polski Ludowej 1945–1956. Zarys struktur i wybór źródeł*, Warszawa 2010, s. 202–203, 326–327.

<sup>3</sup> AMAEB, dossier générale, Pologne 1955, sygn. 15, 720 s. bez paginacji, Légation de Belgique, M. Fernand Justice, ministre de Belgique à M. Paul van Zeeland, ministre des Affaires étrangères, objet: Restrictions imposées aux missions occidentales accréditées en pays communistes, Varsovie, le 15 février 1952. W odniesieniu do poselstwa belgijskiego poseł zaliczał do nich tzw. szykany administracyjne (*vexations administratives*). Miały one polegać m.in. na przedłużaniu procedur administracyjnych przez organy państwa polskiego w stosunkach z poselstwem, kontroli i dozoru policyjnym pracowników misji, utrudnianiu kontaktów placówki z centralą (kontrolowanie zwykłej i prywatnej korespondencji), kontrolę bagażu dyplomatycznego przez organa celne przy okazji opuszczania terytorium Polski.

<sup>4</sup> Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie [dalej: AMSZ], Zespół Depesz [dalej: ZD], w. 42, t. 535, ściśle tajne depeza nr 1263, Przemysław Ogrodziński do Józefa Cywiaka, Warszawa 18 XI 1955 r. 18 XI Rada Państwa ułaskawiła Snauwaerta. Został on następnie wydany z Polski. J. Łaptos, A. Mania, *Dyplomacja polska wobec zimnowojennego podziału świata (marzec 1947–grudzień 1955)* [w:] *Historia dyplomacji polskiej*, t. VI: 1944/1945–1989, red. W. Materski, W. Michowicz, Warszawa 2010, s. 355. Autorzy piszą, że „stosunki polsko-belgijskie były, jak na owe trudne czasy, dość poprawne i miały swoje wzloty i upadki [...]”. Ibidem, s. 355.

<sup>5</sup> G.-H. Soutou, *La guerre de Cinquante Ans. Les relations Est-Ouest 1943–1990*, Paris 2001, s. 288–301.

126 byłych polskich marynarzy (służących na polskich statkach w okresie wojny w Wielkiej Brytanii) wobec polskich przedsiębiorstw żeglugowych Żegluga Polska SA, Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe – GAL oraz PBTO<sup>6</sup>. Powyższe roszczenia wysunięte zostały przez marynarzy, którzy na terenie Wielkiej Brytanii opuścili statki polskie w 1945 roku, odmawiając służby w polskiej (PRL-owskiej) marynarce handlowej oraz powrotu do kraju<sup>7</sup>.

Zatrzymanie statku wynikało z uprzednich wyroków sądów Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii, co stanowiło uzasadnienie aresztu zabezpieczającego. Sprawa „Helu” nie była wyjątkiem. Do analogicznej sytuacji z aresztowaniem polskiego statku w celu zabezpieczenia roszczeń finansowych wobec armatora doszło w okresie wojny (w Halifaxie) i po jej zakończeniu (w kwietniu 1946 r., a następnie w lutym 1947 r. w Antwerpii). Dotyczyła ona pasażerskiego statku „Batory”<sup>8</sup>.

Sąd w Antwerpii, działając w ramach pomocy prawnej w stosunkach z Wielką Brytanią, nadał klauzulę wykonalności wyrokowi Izby Lordów, wydanemu w związku ze wspomnianymi wyżej roszczeniami polskich marynarzy. W procesach sądowych w Wielkiej Brytanii wspomniana wyżej suma została zasądzona tytułem odszkodowań na ich rzecz<sup>9</sup>. Proces przed trybunałem handlowym w Antwerpii został uruchomiony na wniosek adwokata marynarzy, żądającego zaspokojenia ich roszczeń.

---

<sup>6</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, Notatka w sprawie procesów marynarzy londyńskich do wykorzystania przez delegację udającą się do Belgii, bez daty, poufne, s. 21–32.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 24 i n.

<sup>8</sup> Statek „Batory” został aresztowany w Halifaxie w okresie wojny. Z roszczeniami za niespłacone należności wobec polskiego armatora „Gal” wystąpiła włoska firma stoczniowa Cantieri Riuniti dell’Adriatico. Następnie „Batory” został dwukrotnie aresztowany w Antwerpii z powodu niespłaconych należności, związanych z budową statku w okresie międzywojennym. Szerzej na ten temat zob. M. Pasztor, D. Jarosz, *Skazani za podległość. Z dziejów stosunków polsko-włoskich w latach 1945–1958*, Warszawa 2013, s. 193–196.

<sup>9</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, Notatka w sprawie procesów marynarzy londyńskich do wykorzystania przez delegację udającą się do Belgii, bez daty, poufne, s. 21–32. Wszyscy powodowie byli marynarzami i w czasie wojny pracowali na statkach stanowiących własność przedsiębiorstw: Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA, Żegluga Polska SA i Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA. 25 VI 1945 r. Rada Ministrów rządu na emigracji podjęła uchwałę o zwolnieniu urzędników państwowych i wypłacenie im odszkodowania w wysokości trzech miesięcznych poborów, obejmując nią pracowników polskich przedsiębiorstw żeglugowych, z zastrzeżeniem, że odszkodowanie w tym przypadku ma być wypłacone z funduszy przedsiębiorstw żeglugowych. 28 VI 1945 r. (w dniu powstania TRJN) rząd londyński nadał uchwałę znaczenie konstytucyjne. TRJN nie uznał ustawy, a dyrekcja ww. trzech przedsiębiorstw ograniczyła prawo do roszczenia do pracowników lądowych, odrzucając je w odniesieniu do oficerów i załóg okrętowych. Według m.in. ministra Żeglugi Polskiej rządu londyńskiego Jana Kwapińskiego, oficerom i marynarzom, którzy wyokrętowali się i odmówili powrotu do kraju, należały się wspomniane odszkodowania na równi z pracownikami rządowymi i administracyjnymi przedsiębiorstw żeglugowych. W związku z możliwością cofnięcia uznania dla rządu emigracyjnego przez władze brytyjskie tenże rząd uchwalił (29 VI 1945 r.) deklarację do brytyjskiego Ministerstwa Transportu Wojennego na rzecz załóg polskich, aby „żaden statek Polskiej Marynarki Handlowej nie był skierowany na wody będące pod kontrolą sowiecką”. 5 VII 1945 r. Kwapiński skierował do rządu brytyjskiego list z żądaniem wypłaty odszkodowań. Tego dnia rząd TRJN został uznany przez rząd brytyjski, który jednocześnie wycofał uznanie dla rządu emigracyjnego w Londynie. Marynarze „dezertrzy” w związku z odmową wypłaty odszkodowań przez przedsiębiorstwa żeglugowe w 1946 r. wnieśli siedem pozwów przeciwko ww. przedsiębiorstwom odmawiającym wypłaty odszkodowań. Te ostatnie powoływały się na fakt, że

Jak twierdziły polskie władze, areszt miał charakter bezprawny, gdyż statek już od 1953 roku przestał być własnością Żegluga Polskiej SA i został formalnie odprzedany Polskim Liniom Oceanicznym<sup>10</sup>. Według tej samej opinii sekwestr posiadał „istotne uchybienia formalne” związane z nieuwzględnieniem przez sąd w Antwerpii zmiany właściciela statku (ponieważ zarówno wyrok, jak i klauzula wykonalności dotyczyły dłużnika Żegluga Polska). Zdaniem Warszawy bezprawność aresztu miała polegać również na tym, że wbrew artykułowi 18 Polsko-Belgijskiej Konwencji Konsularnej belgijskie władze portowe oraz komornik nie zawiadomili o zamierzonym areszcie konsula polskiego w Antwerpii. Powyższe fakty stały się podstawą protestów strony polskiej na drodze dyplomatycznej przeciwko „bezprawnemu postępowaniu komornika jako funkcjonariusza państwowego” oraz narażeniu PLO na „poważne straty związane z unieruchomieniem statku”, za co odpowiedzialność miał ponosić rząd belgijski<sup>11</sup>. Kierownictwo polskiego MSZ uznało przy tym uwolnienie statku przez wpłacenie kaucji za „drogę niewskazaną” na tym etapie, gdyż – jak podkreślano – jej wpłata mogłaby „przyczynić się do odesłania nas do sądów i do przewlekłego postępowania sądowego” oraz przekreślić korzyści, jakie potencjalnie wynikały z możliwości „presji na władze i sądy belgijskie” związane z bezprawnym, jak pisano, zatrzymaniem statku. Przedsięwzięcie kroków sądowych zakładano dopiero na następnym etapie, w razie braku rezultatów akcji dyplomatycznych. Miały się one sprowadzać do zaskarżenia czynności komornika w belgijskim sądzie, „a w miarę potrzeby wystąpienia do sądu belgijskiego o uchylenie klauzuli wykonalności”<sup>12</sup>.

Polski *démarche* złożony w belgijskim MSZ oraz rozmowy z wysokimi urzędnikami tego ministerstwa nie przyniosły jednak oczekiwanych rezultatów<sup>13</sup>. Ostatecznie, jak to zakomunikowano polskiemu posłowi w Brukseli, „rząd belgijski uznał się za niekompetentny w sprawie »Helu« i ze względu na niezawisłość sądów

---

„przyrzeczenie zapłaty mógł złożyć tylko minister rządu urzędującego w kraju” (po 5 VII ustać miały zdolność prawna rządu emigracyjnego). Mimo że roszczenia marynarzy „dezerterów” zostały im przysądzone przez sądy brytyjskie (w trzech instancjach), rząd PRL odmawiał wypłaty, ponieważ według niego roszczenia opierały się na „bezpodstawnych przyrzeczeniach nieuprawnionych osób”.

<sup>10</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, Sprawa roszczeń marynarzy-dezerterów z polskich statków w r. 1945., dokument bez daty, skierowany do min. Mariana Naszkowskiego, s. 83. Według dokumentu „w celu zabezpieczenia się przed ewentualnymi skutkami prawnymi tych wyroków [tj. wyroków sądów brytyjskich – M.P.], przeprowadziliśmy zmiany tytułów własności niektórych naszych statków”.

<sup>11</sup> Ibidem, Notatka Dep. II dla M. Lachsa w sprawie nałożenia sekwestru przez Sąd w Antwerpii na polski statek „Hel”, Warszawa, 1 VI 1955 r., s. 2. Każdy dzień postoju statku w Antwerpii kosztował 250 funtów szterlingów.

<sup>12</sup> Ibidem. Przeprowadzenie całej akcji powierzono prof. Manfredowi Lachsowi, dyrektorowi Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ.

<sup>13</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, Leon Szyguła do Władysława Domagały, wyciąg koresp. nr 8891, Bruksela, ściśle tajne, 2 VI 1955 r., s. 5; ibidem, Wł. Domagała do Stanisława Skrzyszewskiego, notatka w sprawie Helu, Warszawa, 2 VI 1955 r., s. 6; ibidem, notatka Wł. Domagały z rozmowy z I-szym sekretarzem poselstwa belg., Staandaardem, przeprowadzonej 7 VI 1955 r., s. 9. Zarówno tenże dyplomata, jak i kierownictwo MSZ w Brukseli stwierdzili, że PLO pozostała jedynie drogą sądową, zwrócenie się z protestem sądowym przeciwko sekwestrowi statku i złożenie kaucji w celu jego uwolnienia.

w Belgii” wskazał, że „PLO pozostaje tylko droga sądowa”<sup>14</sup>. Zapewnienia ministra Paula-Henriego Spaaka<sup>15</sup> o „dobrej woli” rządu belgijskiego w tej sprawie, według polskich dyplomatów, najwyraźniej rozmięły się z faktami. Żłudne okazały się przewidywania posła Leona Szyguły, że „Belgowie chcą się pozbyć sprawy” i mogą „wpłynąć przez Ministerstwo Sprawiedliwości na prezesa sądu, żeby przychylnie ustosunkował się do naszego protestu”. Toteż sugerowane przez niego i zaaprobowane przez Manfreda Lachsa, dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ, podjęcie akcji sądowej, tj. wystąpienie do prezesa sądu o cofnięcie sekwestru, nie mogło zakończyć się sukcesem<sup>16</sup>. Trybunał w Antwerpii dwukrotnie (10 i 21 czerwca) odrzucił skargę o unieważnienie decyzji zatrzymania statku<sup>17</sup>. Argument o niedopuszczalności zajęcia z uwagi na to, że właścicielem statku jest PLO, a nie Żegluga Polska (czyli decyzja organów sądowych o zajęciu statku nienależącego do dłużnika), oraz powoływanie się na sprzedaż „Helu” PLO przez Polską Żeglugę nie przekonały kolejnych instancji sądowych, które podtrzymały decyzję o sekwestrze<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> Ibidem, L. Szyguła do S. Skrzyszewskiego, wyciąg koresp. nr 9137, Bruksela, ściśle tajne, 2 VI 1955 r., s. 9; ibidem, ZD, w. 42, t. 535, J. Winiewicz do L. Szyguły, Warszawa, 4 VI 1955 r., s. nl. Według instrukcji z Warszawy poseł Szyguła miał oświadczyć w belgijskim MSZ, że „rząd polski nie może przyjąć stanowiska rządu belgijskiego, w którym uchyla się od podjęcia kroków celem uwolnienia spod sekwestru statku „Hel”; AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, L. Szyguła do Wł. Domagały, wyciąg koresp. nr 9285, Bruksela, ściśle tajne, 7 VI 1955 r., s. 10. Strona polska uznała zrazu, iż działanie belgijskiego MSZ polegające na unikaniu przyjęcia posła polskiego było „wyraźną grą na zwłokę”. Ibidem, Stanisław Gajewski do Józefa Winiewicza i Wł. Domagały, wyciąg koresp. nr 9291, Paryż, 7 VI 1955 r., s. 11.

<sup>15</sup> O polityce Spaaka wobec Krajów Socjalistycznych zob. M. Dumoulin, *Paul-Henri Spaak*, Bruxelles 1999, s. 159–167.

<sup>16</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, L. Szyguła do Wł. Domagały, wyciąg koresp. nr 9310, Bruksela, ściśle tajne, 7 VI 1955 r., s. 12–13. Zdaniem Lachsa zabezpieczający charakter sekwestru (nie był on wykonaniem wyroku sądu brytyjskiego) i fakt, że wspomniany wyrok służył tylko uprawdopodobnieniu roszczenia, stwarzały przesłanki dla pozytywnego rozstrzygnięcia dla strony polskiej. Tym bardziej że aby uzyskać płatność, strona przeciwna musiała przeprowadzić jeszcze raz proces w Belgii i uzyskać korzystny dla siebie wyrok. Lachs w razie braku porozumienia z adwokatem marynarzy radził wniesienie natychmiastowego odwołania przez PLO i Żeglugę Polską do sądu (PLO jako właściciel statku, Żegluga jako odpowiedzialna wobec PLO w drodze regresu za sprzedany statek). Odradzał też składania kaucji, gdyż jak twierdził: „Lepiej możemy działać, grożąc odpowiedzialnością [stronie przeciwnej – M.P.] za straty wynikające z przetrzymania statku. Z chwilą jej złożenia sprawa przestaje być pilna, zostaje zamrożona i możemy być zmuszeni do czekania na decyzje merytoryczne”. Efektów w postaci wycofania sprawy oraz zdjęcia tym samym sekwestru ze statku „Hel” nie przyniosły rozmowy strony polskiej z adwokatem polskich marynarzy. W rozmowach podkreślano niedopuszczalność zajęcia z uwagi na to, że właścicielem statku jest PLO, a nie Żegluga Polska.

<sup>17</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, L. Szyguła do Wł. Domagały, wyciąg koresp. nr 9490, Bruksela, ściśle tajne, 10 VI 1955 r., s. 16. Strona polska donosiła o „wrogiej postawie sędziego” i twierdziła, iż decydujący wpływ na decyzję trybunału miało powołanie się adwokata marynarzy na prawo morskie i polską literaturę prawniczą, która wskazywała, że „Żegluga Polska” była w likwidacji i wszystkie jej statki przeszły na własność państwa polskiego natychmiast po wyzwoleniu oraz że PLO administruje nimi. Według tego adwokata zaświadczenie dotyczące sprzedaży „Helu” PLO, legalizowane przez polski konsul w Antwerpii, jest fałszywe, a „sąd polski jest pod kontrolą Rosji Sowieckiej”.

<sup>18</sup> AMSZ, ZD, w. 42, t. 534, L. Szyguła do Wł. Domagały, szyfrogram nr 9544, Bruksela, 11 VI 1955 r., s. 289. Motywy, które Trybunał podał na piśmie: a) sprzedaż okrętu nie nastąpiła przed notariuszem; b) sprzedaż miała miejsce z nadużyciem prawa właścicieli, gdyż sąd angielski orzekł już

Mimo interwencji dyplomatycznych ze strony polskiej belgijskie MSZ odmawiało „wplynięcia” na organy sądowe, „zasłaniając się niezawisłością sądów”, co w ocenie Warszawy miało „wyraźny aspekt polityczny” i było „aktem wrogim wobec państwa ludowego”<sup>19</sup>. O determinacji polskiej placówki w sprawie „Helu” świadczy podjęta przez posła Szygułę próba zaangażowania w spór, znanej z życzliwości do Polski, królowej Belgów Elżbiety<sup>20</sup>.

W sytuacji gdy rząd belgijski odrzucał żądania strony polskiej, obwiniając ją za eskalację napięcia, jedynym wyjściem z impasu (tj. uwolnienia statku „Hel”) wydawało się sugerowane przez Belgów wpłacenie kaucji (3,6 mln franków belgijskich)<sup>21</sup>.

Tymczasem sprawa „Helu” zdawała się coraz bardziej komplikować, gdyż – jak dowiedziała się polska placówka w Brukseli – roszczenia polskich marynarzy postanowiła poprzeć „w całej rozciągłości” Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (The International Transport Workers’ Federation – ITF, tzw. żółty związek transportowców będący światową federacją związków zawodowych pracowników transportu). Groziła bojkotem polskich statków w portach Zachodniej Europy (tj. w Belgii, Holandii, RFN, Skandynawii, Anglii oraz niektórych portach Francji) w razie nieuznania roszczeń. Według zaprzyjaźnionego z polskim poselstwem w Brukseli senatora Rogera Motza to właśnie ta organizacja miała być inspiratorem sekwestru „Helu” i sponsorem finansowym całej akcji<sup>22</sup>.

Powyższe czynniki sprawiały, że władze belgijskie mimo składanych polskiemu posłowi zapewnień, że chcą jak najszybciej zakończyć sprawę, aby uniknąć incydentu dyplomatycznego, w gruncie rzeczy usztywniały swoje stanowisko. Niepowodzeniem zakończyły się więc zarówno podejmowane przez senatora Rogera Motza kroki w tutejszym MSZ, jak i przedsięwzięte za pośrednictwem belgijskich kupców i armatorów zabiegi mające skłonić dyrektora generalnego portu do zwolnienia statku pod

---

zasadę zapłacenia wierzytelności przed datą sprzedaży okrętu przez PLO; c) gdyby obecnie nie dokonano sekwestru statku, to wierzyciele nie mogliby dochodzić swych roszczeń.

<sup>19</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, L. Szyguła do Wł. Domały, wyciąg koresp. nr 9586, Bruksela, ściśle tajne, 12 VI 1955 r., s. 18; ibidem, Sprawa roszczeń marynarzy-dezerterów z polskich statków w r. 1945., dokument bez daty, skierowany do min. M. Naszkowskiego, s. 83; ibidem, ZD, w. 42, szyfrogram nr 10349, L. Szyguła do M. Naszkowskiego, Bruksela, błyskawica, b. pilna, 22 VI 1955 r., s. 325.

<sup>20</sup> AMSZ, ZD, w. 42, t. 534, L. Szyguła do M. Naszkowskiego, szyfrogram nr 9817, Bruksela, błyskawica, 15 VI 1955 r., s. 32. Królowa obiecała „dyskretną” interwencję na rzecz zwolnienia „Helu” z aresztu przez zastępcę Spaaka i ministra sprawiedliwości.

<sup>21</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, notatka dla ob. min. Naszkowskiego w sprawie statku „Hel”, Warszawa, tajne, 12 VI 1955 r. W tejże notatce pisano, iż wcześniejszy „wzgląd”, „że wniesienie kaucji osłabiłoby w znacznym stopniu nasze kroki interwencyjne”, w obecnej sytuacji „nie ma miejsca”. W notatce sugerowano rozważenie wpłacenia kaucji.

<sup>22</sup> Ibidem, L. Szyguła do M. Naszkowskiego, wyciąg koresp. nr 10376 i nr 10481, Bruksela, ściśle tajne, 23 i 24 VI 1955 r., s. 57. Kwestia niniejsza była rozpatrywana na konferencji tej organizacji w Helsinkach w IV 1955 r., m.in. w związku ze „złym traktowaniem przez władze polskie w portach polskich marynarzy państw kapitalistycznych (w szczególności fińskich, którzy według polskich władz, dopuszczali się »pijaństwa i napaści na żołnierzy WOP-u i MVO« i którymi zajęły się polskie organy bezpieczeństwa”. Organizacja miała też pozostawać w kontakcie z Polakami w Londynie od czasu wojny.

pretekstem, że znajduje się na nim materiał łatwopalny i zagraża to bezpieczeństwu portu<sup>23</sup>.

Rezultatu w postaci kompromisowego rozwiązania problemu (ale i uniknięcia tym samym niebezpieczeństwa ponownych aresztów statków pod polską banderą w portach Europy Zachodniej) nie przyniosły negocjacje przedstawicieli strony rządowej z adwokatami polskich marynarzy w Londynie prowadzone za pośrednictwem belgijskiej filii „żółtego związku transportowców”<sup>24</sup>.

Zagrożenie wydawało się na tyle poważne, że kierownictwo polskiego MSZ rozważało postulowaną przez agentów handlowych możliwość złożenia kaucji, tym razem przez rząd belgijski, co pozwoliłoby na zażegnanie sporu<sup>25</sup>. Brak widoków na jego rychłe zakończenie sprawiał, iż według belgijskiego MSZ jedyną drogą pozostawało sugerowane Polakom odwołanie się do sądu apelacyjnego. Tym bardziej że przedłużanie się konfliktu i próby jego upolitycznienia przez Warszawę okazywały się coraz bardziej „kłopotliwe” również dla Brukseli.

Prowadzone przez polskich dyplomatów rozmowy z wysokimi urzędnikami belgijskiego MSZ (w tym z dyr. gabinetu ministra Spaaka, Robertem Rotschildem) i postulowane przez tych ostatnich przeniesienie sporu na płaszczyznę prawną wydawały się, w nierealnej, jak się potem okazało, ocenie posła Szyguły, otwierać nowe perspektywy na kompromisowe załatwienie sprawy. Belgowie zapewniali szefa polskiej placówki, że skład sądu apelacyjnego (sędziowie zawodowi) i udział przedstawiciela państwa (prokuratora) zapewnią bezstronne rozstrzygnięcie sporu. Rozmowy na ten temat z belgijskim MSZ w imieniu strony polskiej mieli też prowadzić senator Motz oraz Grippe, członek KPB<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> AMSZ, ZD, w. 42, t. 534, L. Szyguła do Dąbrowskiego, szyfrogram nr 10134, Bruksela, 19 VI 1955 r., s. 317. Senatorowi Rogerowi Motzowi zależało na zwolnieniu statku, gdyż był współwłaścicielem firmy Belgarop, a na pokładzie „Helu” znajdował się towar tej firmy wartości 5000 dolarów. Motz sugerował też zatrudnienie przez stronę polską adwokata z kancelarii ministra sprawiedliwości Lilarda. Według polskich służb wywiadowczych firma Belgarop była związana z MHZ w Warszawie i polską placówką dyplomatyczną w Brukseli. Zob. Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, BU 01419/129 D, Niektóre aspekty stosunków handlowych polsko-belgijskich, Zastępca naczelnika wydziału XI Dep. II MSZ do płk. Milewskiego, Warszawa, 7 VIII 1962 r., s. 72–74. Możliwości wpływu na belgijskie czynniki decyzyjne (nie tylko tej sprawie) poprzez działania agenturalne były minimalne. Zob. na ten temat: W. Bagiński, *Wywiad cywilny Polski Ludowej 1945–1961*, t. 1–2, Warszawa 2017, s. 553–554.

<sup>24</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, L. Szyguła do M. Naszkowskiego, wyciąg koresp. nr 10541, Bruksela, ściśle tajne, 26 VI 1955 r., s. 77. Przewodniczący belgijskiego żółtego Związku Transportowców, senator Kayser, proponował Polakom konferencję okrągłego stołu z udziałem dwóch stron celem przedyskutowania problemu i znalezienia kompromisu. Alternatywą miał być wspomniany wyżej bojkot polskich statków. Istniała też groźba sekwestru „Batorego”.

<sup>25</sup> Ibidem, Wł. Domagała do Popiela, min. Żeglugi, Warszawa, 25 VI 1955 r., s. 68, notatka z narady z udziałem tow. Winiewicz, tow. Lachsa i tow. Domagały dot. możliwości złożenia kaucji przez rząd belgijski. W konkluzji narady stwierdzono: „Rząd belgijski sam powinien zaproponować podobne załatwienie kaucji”.

<sup>26</sup> Ibidem, L. Szyguła do J. Winiewicz i Wł. Domagały, wyciąg koresp. nr 11003, Bruksela, ściśle tajne, 1 VII 1955 r., s. 91. Jak donosił poseł Szyguła, „w belgijskim MSZ zamierzano urządzić spotkanie między adwokatami polskiej strony (Rolin) i prawnikami MSZ, co w przekonaniu polskiej placówki stwarzało nowe perspektywy dotyczące rozwiązania sprawy „Helu”.

Przebieg rozprawy apelacyjnej (2 lipca 1955 r.), na którą zdecydowała się strona polska, a zwłaszcza postawa przedstawiciela państwa belgijskiego (prokuratora) – według polskiej placówki był nieprzygotowany i „nie wykazał żadnej aktywności” – stanowił dla strony polskiej prawdziwe zaskoczenie, źle wróżąc pomyślnemu dla PRL zakończeniu sporu (sąd odłożył wydanie wyroku)<sup>27</sup>.

Rozczarowanie wynikało, jak się wydaje, z błędnej oceny intencji Brukseli, pragnącej przede wszystkim przeniesienia sporu na grunt prawny. Toteż skutek odwrotny do zamierzonego przyniosły podjęte przez stronę polską próby przesunięcia sporu na grunt polityczny, czego wyrazem była wystosowana (18 czerwca 1955 r.) do belgijskiego MSZ polska nota protestacyjna „przeciwko dalszemu bezprawnemu przetrzymywaniu statku »Hel« w porcie w Antwerpii”.

Atmosferę między obydwojma rządami zdawała się podgrzewać zainicjowana przez Warszawę wymiana not, a zwłaszcza podniesiony „dyskryminujący charakter działań organów państwa belgijskiego wobec polskiej żeglugi”<sup>28</sup>. Zawarta w polskiej nodzie argumentacja (w tym zarzut pogwałcenia polsko-belgijskiej konwencji konsularnej) oraz żądanie uwolnienia „Helu” zostały odrzucone przez Brukselę, która „w pełni” podtrzymała swe dotychczasowe stanowisko<sup>29</sup>.

Napięcie na linii Warszawa–Bruksela potęgował również skierowany („zgodnie z życzeniem MSZ”) „memoriał prawników polskich do prawników belgijskich i angielskich oraz do armatorów belgijskich”, powołujący się na „pogwałcenie bezpieczeństwa statku” i norm międzynarodowego prawa morskiego<sup>30</sup>.

Kierownictwo polskiego MSZ zdawało sobie sprawę, że sprawa roszczeń marynarzy, wynikająca w gruncie rzeczy z serii przegranych procesów londyńskich, po sukcesie przeciwników z sekwestrem „Helu” może doprowadzić do kolejnych komplikacji prawnych „w każdym z kapitalistycznych państw”, a rozważany przez ITF bojkot narazi polską żeglugę na poważne straty. W tej sytuacji podjęto decyzję, że „należy starać się zlikwidować [roszczenia – M.P.] wszelkimi środkami – bądź negocjacjami i ugodą” z grupą bardziej skłonnych do kompromisu transportowców belgijskich, bądź (gdyby te rozmowy zawiodły) zaplaceniem wszystkich sum zasądzonych

<sup>27</sup> Ibidem, L. Szyguła do M. Naszkowskiego, wyciąg koresp. nr 11189, Bruksela, ściśle tajne, 3 VII 1955 r., s. 95. W ocenie polskich dyplomatów *désintéressement* prokuratora sprawiło, że sąd zdecydował przesłać akta do prokuratora generalnego celem udzielenia opinii w sprawie, co spowodowało dalszą zwłokę.

<sup>28</sup> Ibidem, Nota rządu PRL do MSZ Belgii Handlu Zagr. w sprawie „Helu” z 18 VI 1955 r., s. 118–120. Autorzy noty obarczali też rząd belgijski odpowiedzialnością za straty oraz koszty powstałe i te, które mogą powstać w wyniku niezawinionego przez armatora postoju statku „Hel” w Antwerpii. Polacy domagali się bezwzględnej zwolnienia statku z aresztu. Ibidem, s. 118–125.

<sup>29</sup> Ibidem, Wł. Domagała do B. Bieruta, Warszawa, 15 VII 1955 r., tłumaczenie noty belgijskiego MSZ z 14 VII 1955 r., s. 126–128. W sprawie art. 18 konwencji konsularnej rząd belgijski argumentował, że „wręczenie przez komornika kopii zarządzenia prezesa Sądu nie może być uważane jako jeden ze »środków przymusu«,” a belgijskie MSZ „nie może doszukiwać się w działaniu władz sądowych urzędników i funkcjonariuszy belgijskich [...] żadnego charakteru dyskryminacyjnego”.

<sup>30</sup> Ibidem, Wł. Domagała, wicedyr. Dep. II, do wicepremiera Józwiaka, B. Bieruta, Warszawa, 20 VI 1955 r., s. 85–88. „Odezwa” doczekała się odpowiedzi armatorów belgijskich, prowadzącej się do podtrzymania stanowiska sądów belgijskich i rządu. Ibidem, Tel., Administrateur A. C. Oidtmann à M. le Professeur Jerzy Jodłowski, président, Association des Juristes Polonais, Anvers, 1 VII 1955 r.



przez sądy londyńskie<sup>31</sup>. Takie stanowisko doprowadziło do podjęcia rozmów z belgijskimi działaczami ITF, którzy według polskich dyplomatów „w przeciwieństwie do pozostałych związkowców z Europy Zachodniej i USA [byli – M.P.] bardziej skłonni do podjęcia negocjacji z polskimi władzami”<sup>32</sup>.

Bezkompromisowa postawa zebranych w Londynie delegatów ITF, sprowadzająca się do „prowadzenia w Londynie rozmów wyłącznie za pośrednictwem adwokatów obydwu stron procesowych”, doprowadziła jednak do odrzucenia reprezentowanej przez belgijski związek transportowców idei okrągłego stołu w sprawie „Helu”<sup>33</sup>.

Spotkanie dyr. Lachsa z adwokatem polskiego rządu (który prowadził proces marynarzy w stolicy Wielkiej Brytanii) przekonało władze w Warszawie, że podjęcie „natychmiastowych rozmów z adwokatami przeciwnika w Londynie” jest nieuniknione. Tym bardziej że prawnik obawiał się powtórzenia „aresztu” belgijskiego w innych krajach europejskich oraz szykan wobec polskiej żeglugi ze strony Żółtej Międzynarodówki<sup>34</sup>. Decyzje podjęte przez ITF w Londynie (8 lipca 1955 r.) zdawały się w pełni potwierdzać te obawy<sup>35</sup>. Kierownictwo polskiego MSZ zdecydowało się więc na rozpoczęcie negocjacji z adwokatami w Londynie oraz wzmoczenie nacisków na belgijskie władze zmierzające do przyśpieszenia wyroku sądu apelacyjnego<sup>36</sup>.

---

<sup>31</sup> Ibidem, Uwagi wstępne, projekt instrukcji do rozmów, rozesłany na polecenie min. Naszkowskiego, Warszawa, 3 VII 1955 r., s. 96. Sprawa bojkotu miała być rozpatrywana na rozpoczynającej się 8 VII konferencji ITF w Londynie.

<sup>32</sup> Ibidem, Uwagi wstępne, projekt instrukcji do rozmów, rozesłany na polecenie min. Naszkowskiego, Warszawa, 3 VII 1955 r., s. 96–97. Strona polska starała się wykorzystać rozdźwięki panujące w łonie ITF co do stosunku do ewentualnego bojkotu polskich statków między przedstawicielami związków amerykańskich, nastawionych bezkompromisowo w sprawie poparcia roszczeń marynarzy emigrantów i nastawionych bardziej kompromisowo związkowców zachodnioeuropejskich, w tym belgijskich. Propozycja polskiego agenta w Antwerpii, Somersa, została więc „podchwyciona” przez de Kaysera, przewodniczącego belgijskiego żółtego związku transportowców. Zmierzała ona do podjęcia negocjacji z władzami polskimi. „Projekt instrukcji” w tej sprawie przewidywał przeniesienie sprawy na płaszczyznę związkową i przewidywał „rozpoczęcie rozmów przez Związek Marynarzy, a potem na etapie ustalania wysokości sum odszkodowawczych i sposobu zapłaty armatorów”. Przewidywał też pewne ustępstwa, które miały „dać marynarzom możliwość uzyskania poważnych [nieokreślonych w instrukcji – M.P.] kwot już teraz, zamiast czekać na wynik – niepewny zresztą – dalszych, lata trwających procesów”.

<sup>33</sup> Ibidem, Heller, M. Lachs do MZ, dyr. Dep. J. Winiewicz, błyskawica, b. pilne, natychmiast doręczyć, [Bruksela], 9 VII 1955 r., s. 102–103.

<sup>34</sup> Ibidem, L. Szyguła do J. Winiewicza [od Hellera i Lachsa], wyciąg koresp. nr IV/68, Bruksela, ściśle tajne, 11 VII 1955 r., s. 104–107.

<sup>35</sup> Ibidem, L. Szyguła do J. Winiewicza [od Hellera i Lachsa], wyciąg koresp. nr 11968, Bruksela, ściśle tajne, 13 VII 1955 r., s. 110. „Decyzją ITF sprawa nie może być omawiana na płaszczyźnie związkowej i [...] jeśli armatorzy lub rząd polski roszczeń marynarzy nie zaspokoi, będą podjęte przeciw statkom polskim sankcje ekonomiczne”. Zob. też: Notatka Wł. Domagały, Warszawa, 13 VII 1955 r.

<sup>36</sup> Ibidem, L. Szyguła do J. Winiewicza, wyciąg koresp. nr IV/68, Bruksela, ściśle tajne, 11 VII 1955 r., s. 104–107; ibidem, Szyguła do J. Winiewicza, wyciąg koresp. nr 11873, Bruksela, ściśle tajne, 12 VII 1955 r., s. 108. Mimo kontestacji, że oznacza to wykonanie wyroku bez ustępstw z przeciwnej strony i przyjęcie sugestii ITF, rozważano wydanie wytycznej sprowadzającej się do wypłacenia „okrągłej sumy” niższej od roszczeń, ale każdy z marynarzy musiał być „zidentyfikowany”, co miało prowadzić do wyeliminowania wielu z nich. Alternatywnie sugerowano złożenie całej kwoty do banku, z tym że każdy ze skarżących mógłby podjąć sumę po indywidualnym wylegitymowaniu się.

Zakończenia konfliktu nie przybliżyło orzeczenie sądu apelacyjnego (14 lipca 1955 r.) w Brukseli, w którym stwierdzano, że w materii rozpatrzenia sporu o zapłatę poborów i odszkodowania marynarzom przez polską osobę prawną (roszczenie powstało poza terytorium Belgii) „wydaje się przekraczać kompetencje sądu belgijskiego (ze względu na brak właściwości miejscowej sądu)”<sup>37</sup>. Potwierdzenie przez sąd apelacyjny prawidłowości tymczasowego zarządzenia dotyczącego aresztu statku i przedłużenie go do momentu zakończenia sprawy w sądzie brytyjskim oznaczały odłożenie rozstrzygnięcia *ad calendas grecas*, narażając armatora (PLO), a tym samym państwo polskie na coraz większe straty<sup>38</sup>.

Z korespondencji posła belgijskiego w Polsce Hadelina de Meeûs d'Argenteuil z centralą wynika, iż sprawa „Helu” nie miała dla władz belgijskich istotniejszego znaczenia, chociaż de Meeûs nie ukrywał, że zatarg wydatnie przyczyni się do pogorszenia klimatu we wzajemnych stosunkach, co miały potwierdzać jego rozmowy z czynnikami kierowniczymi polskiego MSZ<sup>39</sup>.

Nic więc dziwnego, że daremna też okazała się dalsza wymiana not między Warszawą a Brukselą, sprowadzająca się do obarczania rządu belgijskiego „odpowiedzialnością za stanowisko zajęte przez belgijskie organy sądowe oraz oskarżenia go po raz kolejny o „pogwałcenie” wspomnianej wyżej polsko-belgijskiej konwencji konsularnej<sup>40</sup>.

W tej sytuacji jedynym wyjściem dla polskich władz było wpłacenie gwarancji bankowej dla „Helu”, umożliwiającej zwolnienie statku z aresztu oraz podjęcie rokowań z adwokatami polskich marynarzy<sup>41</sup>.

W rezultacie w zamian za zaspokojenie ich roszczeń, to jest wypłacenie trzymiesięcznego wynagrodzenia „każdemu byłemu marynarzowi polskiemu” (co wynikało z orzeczenia sądów brytyjskich), strona polska otrzymała poręczenie wykonania umowy przez marynarzy od Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu oraz zobowiązanie się do niepodejmowania żadnych dalszych kroków prawnych<sup>42</sup>.

<sup>37</sup> Ibidem, Arrêt, no 28626 a/s „Hel”, s. 131–132.

<sup>38</sup> Ibidem, s. 151. We wspomnianym orzeczeniu nr 28626 sądu apelacyjnego w Brukseli stwierdzano: „Jeśli chodzi o treść sporu, postępowanie wydaje się nie wchodzić w zakres kompetencji jurysdykcji belgijskiej”. Jednak stwierdzano równocześnie, że „jurysdykcja belgijska, abstrahując od sporu co do ewentualnych pretensji stron, który nie jest obecnie rozpatrywany i o którym zresztą nie mogłoby być mowy w wyroku – jest niewątpliwie kompetentną, by zarządzić środki zabezpieczające i, ewentualnie, by rozstrzygnąć o ich ważności”.

<sup>39</sup> AMAEB, dossier générale, 1955-2 semestre, sygn. 12.684, Le comte de Meeûs d'Argenteuil, ministre de Belgique à Varsovie à M. P.-H. Spaak, L'incident du bateau „Hel” et les relations polono-belges, Varsovie, le 23 juillet 1955, bez paginacji; ibidem, sygn. 17.171, Bref Aperçu des Relations Belgo-Polonoises (1945–1963), 6 mars 1964.

<sup>40</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, Tekst noty przekazany belgijskiemu MSZ przez Poselstwo PRL w Brukseli, Bruxelles, 23 IX 1955 r., s. 144–147; ibidem, Poselstwo RP w Brukseli, Józef Cywiak, chargé d'affaires a.i. do MSZ, Bruksela, 14 XII 1955 r., s. 151, 156, Tłumaczenie noty belgijskiej z 12 XII 1955 r. Belgijskie MSZ odrzuciło po raz kolejny polski protest, podtrzymując dotychczasowe stanowisko.

<sup>41</sup> Ibidem, L. Szyguła do J. Winiewicza, wyciąg koresp. nr 12148, Bruksela, 15 VII 1955, ściśle tajne, s. 111.

<sup>42</sup> Ibidem, L. Szyguła do J. Winiewicza, wyciąg koresp. nr 12220 i nr 12372, Bruksela, ściśle tajne, 16 i 19 VII 1955 r., s. 114–115. W wyniku negocjacji marynarze mieli otrzymać 77% swoich roszczeń

Chociaż w praktyce oznaczało to zwolnienie z aresztu „Helu” (opuścił on bezwzględnie Antwerpię)<sup>43</sup>, zaniechanie akcji przeciwko polskim statkom w portach Europy Zachodniej oraz uznanie przez marynarzy sprawy za ostatecznie uregulowaną, to rezultat batalii trudno uznać za sukces strony rządowej.

Niczego nowego nie wносиła zainicjowana przez Warszawę kolejna wymiana not z rządem Belgii, w których każda ze stron powtarzała znane sobie argumenty<sup>44</sup>. Wydaje się, że stanowiła ona z dla polskiej dyplomacji próbę „zachowania twarzy” i, jak to formułował dyrektor w MSZ Władysław Domagała, pokazania, że „strona polska ma mieć ostatnie słowo w tej sprawie”<sup>45</sup>.

W gruncie rzeczy w polskim MSZ zdawano sobie sprawę, że „argumenty dwóch stron są wyczerpane”, a dalsza polemika z Brukselą „zrobiłaby wrażenie pieniactwa i niepotrzebnego zadrażniania stosunków”. Sugestia M. Lachsa, że w dalszych rozmowach z Belgami należy przyjąć do wiadomości ich zapewnienia o braku „woli dyskryminacji” i wyrazić nadzieję na przyszły, pomyślny rozwój stosunków polsko-belgijskich, kończyła sprawę „Helu”<sup>46</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

### Archiwalia

Archives du Ministère des Affaires Etrangères Belges  
Pologne, dossier générale, Pologne 1955

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej

IPN BU 01419/129 D, *Niektóre aspekty stosunków handlowych polsko-belgijskich*, Zastępca naczelnika wydziału XI Dep. II MSZ do płka Milewskiego, Warszawa, 7 VIII 1962 r.

---

(ok. 54 000 funtów brutto). Strona przeciwna zobowiązała się nie podejmować żadnych dalszych kroków; ibidem, Notatka w sprawie procesów marynarzy londyńskich do wykorzystania przez delegację udającą się do Belgii, s. 29–30, 32. Z roszczeń im przysługujących zrezygnowali marynarze, którzy wrócili do kraju.

<sup>43</sup> AMAEB, dossier générale, 1955-2 semestre, sygn. 12.684, Le comte de Meeüs d'Argenteuil, ministre de Belgique à Varsovie à M. P.-H. Spaak, L'incident du bateau „Hel” et les relations polono-belges, Varsovie, le 26 juillet 1955, bez paginacji. Z korespondencji posła wynikało, że „Hel” opuścił Antwerpię przed końcem VII 1955 r.

<sup>44</sup> AMSZ, z. 8, t. 679, w. 51, Dyr. Dep. II, Wł. Domagała do Poselstwa PRL w Brukseli, odpowiedź na notę belgijskiego MSZ z 12 XII 1955 r., 19 IV 1955 r. Nota została złożona 9 V 1956 r., s. 159–163. Odpowiedź na notę polską z 9 V 1956 r., nota belgijska, Bruksela, 23 VIII 1956 r., s. 175.

<sup>45</sup> Ibidem, Dyr. Dep. II, Wł. Domagała do Poselstwa PRL w Brukseli, [bez daty dziennej] VIII 1956 r., s. 175. Odłożenie sprawy *ad acta* w rozmowie z posłem belgijskim sugerował też dyr. Domagała.

<sup>46</sup> Ibidem, Dyr. Dep. Prawno-Traktatowego M. Lachs do Dep. II, Warszawa 13 X 1956 r., s. 176.

Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie  
Zespół 8  
Zespół Depesz

### Literatura

- Bagieński W., *Wywiad cywilny Polski Ludowej 1945–1961*, t. 1–2, Warszawa 2017.
- Dumoulin M., *Paul-Henri Spaak, 1899–1972*, Bruxelles 1999.
- Gdaniec E., *Aresztowania i procesy sądowe brytyjskiego personelu dyplomatycznego oraz obywateli brytyjskich w Polsce (1947–1956)*, „Dzieje Najnowsze”, R. 49, 2017, nr 3.
- Jarosz D., Pasztor M., *Robineau, Bassaler i inni. Z dziejów stosunków polsko-francuskich w latach 1948–1953*, Toruń 2001.
- Łaptos J., Mania A., *Dyplomacja polska wobec zimnowojennego podziału świata (marzec 1947–grudzień 1955)* [w:] *Historia dyplomacji polskiej*, t. VI: 1944/1945–1989, red. W. Materski, W. Michowicz, Warszawa 2010.
- Pasztor M., Jarosz D., *Skazani za podległość. Z dziejów stosunków polsko-włoskich w latach 1945–1958*, Warszawa 2013.
- Pleskot P., „*Tarcza partii i narodu*”. *Kontrwywiad Polski Ludowej 1945–1956. Zarys struktury i wybór źródeł*, Warszawa 2010.
- Soutou G.-H., *La guerre de Cinquante Ans. Les relations Est-Ouest 1943–1990*, Paris 2001.