

# Jan Karol Herrmann<sup>1</sup>

1903-1984

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1927 r., starszy mechanik, żołnierz Batalionu Obrony Wybrzeża i Wydziału Marynarki Wojennej Komendy Głównej AK „Alfa”.**



Urodził się 29 czerwca 1903 r. w Ostrowcu Świętokrzyskim (rodzice Ryszard i Jadwiga z d. Goetzen). Ojciec był pracownikiem technicznym w Hucie Ostrowiec. Cała rodzina Herrmannów była uzdolniona muzycznie, w rodzinnym kwartecie Jan grał na skrzypcach.

W roku 1914, krótko po wybuchu I wojny światowej, ojciec został wcielony do rosyjskiej armii. Matka z czwórką dzieci wyjechała do rodziny w Warszawie – tam ciężko zachorowała i zmarła w 1915 r. Dzieci, którymi krewni nie byli w stanie się zająć, zostały umieszczone w sierocińcu przy ul. Karolkowej (Jan Karol miał 12 lat, Stefania – 11, Władysław – osiem i Zofia – dwa latka). Tam troskliwą opieką otoczyła je panna Natalia, która po powrocie Ryszarda Herrmanna z wojny w 1919 r. została jego drugą żoną i matką dla dzieci.

Jan, skończywszy w 1919 r. w Warszawie szkołę podstawową, by pomóc ojcu rozpoczął pracę jako praktykant maszynowy w Żegludze Wiślanej na motorowym holowniku rzeczny „Lubecki”, następnie w firmie Borman i Schwede SA. Jednocześnie przygotowywał się do egzaminu do Szkoły Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. H. Wawelberga i S. Rotwanda w Warszawie. Egzamin zdał i został przyjęty na Wydział Mechaniczny, ale po dwóch latach przeniósł się do Szkoły Morskiej w Tczewie. Nie miały wpływ na tę decyzję miały koligacje rodzinne: wujem matki był kpt. ż.w. Ludgard Sylweryusz Krzycki, który w październiku 1918 r. był współzałożycielem Stowarzyszenia Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”, utworzonego z inicjatywy kadm. Kazimierza Porębskiego. W ramach praktyki szkolnej pływał jako palacz na holowniku „Tytan” Towarzystwa Wisła – Bałtyk, holującym barki z węglem do Szwecji.

Szkołę Morską ukończył w 1927 r. i jesienią powołany został do kadry szeregowych

Marynarki Wojennej. Kurs rekrucki odbył w Świeciu nad Wisłą, zwolniony po trzech miesiącach jako rezerwista do pospolitego ruszenia.

Od marca 1928 r. zatrudniony był w Żegludze Polskiej – jako III mechanik na s/s „Wilno”, s/s „Toruń”, s/s „Katowice”. Na s/s



„Niemen” był II mechanikiem podczas rejsu do Brazylii – załoga przeszła wówczas drugi w historii polskiej bandery chrzest równikowy (pierwszy był na żaglowcu szkolnym „Lwów”)<sup>2</sup>. Na morskim chrzcie otrzymał od Neptuna imię Vega, dyplom podpisał kpt. ż.w. Leon Rusiecki (abs. WN z 1923 r.).

W 1932 r. uzyskał dyplom mechanika I klasy i awansował na stanowisko starszego mechanika na „Chorzowie”. W 1936 r. przeniósł się do Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe (GAL) i pływał jako starszy mechanik m.in. na motorowcach „Lewant”, „Piłsudski” i parowcu „Kościuszko”. W 1938 r. otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi „za zasługi na polu pracy w marynarce handlowej”<sup>3</sup>.

W 1938 r. ożenił się z Danutą Perzanowską, siostrą swojego przyjaciela Jerzego Wacława Perzanowskiego (abs. WM z 1932 r.), 10 czerwca 1939 r. urodziło się ich jedyne dziecko – córka Małgorzata Maria Magdalena.

<sup>1</sup> Taka jest wg zachowanych dokumentów rodzinnych poprawna pisownia nazwiska Jana Karola, nie przestrzegał on jednak tego i akceptował zapis fonetyczny z brakiem podwójnego R i N.

<sup>2</sup> Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 139.

<sup>3</sup> „Monitor Polski” 14.05.1938, s. 1.

W lipcu 1939 r. objął nadzór zamówionych w Stoczni Gdańskiej dwóch motorowców przeznaczonych na „linię bawełnianą”, dla których przewidziano nazwy „Łódź” i „Bielsko”. W tym czasie Gdańskiem rządziły już brunatne bojówki, ustały nawet pozory normalnej współpracy.

Gdy 24 sierpnia ogłoszona została powszechna mobilizacja, wysłał żonę z córką do Sosnowca, do matki żony, a sam zgłosił się ochotniczo do punktu rekrutacyjnego w Gdyni przy ul. Starowiejskiej i został przydzielony do Batalionu Obrony Wybrzeża. W jego szeregach walczył do 13 września – gdy oddział został wzięty do niewoli.

Wywieziony na roboty przymusowe u niemieckich chłopów był tam tak poniewierany, że poważnie zachorował. Po kilkutygodniowym pobycie w jenieckim szpitalu, uznany za niezdolnego do pracy i zwolniony, wyjechał do Sosnowca. Po powrocie do sił i zdrowia podejmował dorywcze prace, a lutym 1942 roku został inżynierem montażowym w fabryce kotłów wysokoprężnych i konstrukcji żelaznych w firmie „Ferrum” w Sosnowcu (do wojny Babock, Zieleniecki i S-ka.). Prowadził roboty remontowe i montażowe kotłów wodnorurowych w kopalniach i zakładach Górnego Śląska i na terenie tzw. Generalnego Gubernatorstwa w Lublinie.

Równocześnie został zaprzysiężony w konspiracyjnej organizacji Marynarki Wojennej „Alfa”, przyjmując pseudonim „Vega” (taki sam, jaki otrzymał na chrzcie morskim) – zajmował się wywiadem głębokiego zaplecza, powiązanego z przemysłem okrętowym. W styczniu 1944 r. został aresztowany przez gestapo, ale zwolniony po czteromiesięcznym śledztwie.

Po zakończeniu prac w Lublinie wrócił w grudniu 1943 r. do Sosnowca i tam został w styczniu 1944 r. aresztowany przez gestapo pod zarzutem pracy w podziemiu przeciw Rzeszy Niemieckiej. Więziony i torturowany w Sosnowcu i na Zamku w Lublinie został zwolniony po czterech miesiącach z braku „dowodów winy”. Do końca życia nie złamał raz złożonej przysięgi i nie zdradził przynależności do Armii Krajowej. Rodzina dowiedziała się o tym w latach 90. ubiegłego

wieku od prof. Jana Kazimierza Sawickiego, który studiował archiwa Armii Krajowej pod kątem udziału oficerów Marynarki Handlowej i Wojennej podczas II wojny światowej<sup>4</sup>.

Do Gdyni dotarł 31 marca 1945 r. wraz z Grupą Operacyjną Ministerstwa Żeglugi. Pracował przy oczyszczaniu portu, inwentaryzacji urządzeń portowych i stoczni. W maju, wspólnie z Janem Nagawieckim, założył firmę montażowo-techniczną „Henag”, zajmującą się remontami w porcie i na statkach, ale że nie był to już polityczny klimat dla prywatnych przedsiębiorstw, firma działała krótko, ledwie do stycznia 1946 r.

W październiku 1945 r. został wraz z kpt. Michałem Niczką wysłany do Anglii, by zachęcać oficerów PMH do powrotu do Polski i do obsady jednostek rewindykowanych z Niemiec. Ta „misja specjalna” trwała do



Starszy mechanik na „Batorym”

Fot. Zbiory rodziny

Z kpt. Janem Ćwiklińskim w salonie „Batorego”

4 Informacja od córki Małgorzata Jankau.



grudnia 1945 r. i jej skutki były „średnio pozytywne”. Było to jedyne znane wystąpienie Jana Herrmanna w sferze politycznej<sup>5</sup>.

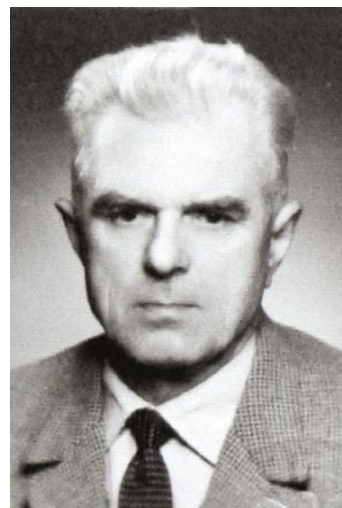
Od marca 1946 r. do września 1951 r. był starszym mechanikiem na transatlantyku „Batory”, potem inspektorem technicznym GAL-u.

W 1948 r. zamieszkał w Sopocie, przy ul. Mickiewicza, otrzymawszy od władz Sopotu pozwolenie na odbudowę spalonego przez Niemców w 1945 r. domu i zajęcie go na prawach wieczystego użytkowania. Odbudował go w formie „bliźniaka” wraz z przyjacielem Władysławem Milewskim (abs. WM z 1923 r.).

Po rocznej pracy w Inspektoracie Technicznym GAL-u został, jako lądowy pracownik żeglugi, służbowo przeniesiony do Centrali Handlu Zagranicznego „Centromor” na stanowisko inżyniera rzeczoznawcy przy budowie statków dla armatorów zagranicznych. Praca obejmowała nadzory budowy, próby odbiorcze, przekazywanie statków obcym armatorom za granicą.

Po zdaniu wymaganych, uzupełniających, egzaminów 14 stycznia 1953 r. otrzymał stopień inżyniera mechanika, nadany przez komisję weryfikacyjną przy Politechnice Gdańskiej.

Po likwidacji GAL-u przeniesiony został w 1952 r. do CHZ Centromor w Gdańsku i nadzorował budowę statków dla armatorów zagranicznych, m.in. dla Brazylii i Pakistanu. Na zlecenie armatora odprowadził do Brazylii m/s „Santo Amaro”, a w latach 1966/67 jako starszy mechanik-gwarant



pływał na statkach zbudowanych dla Pakistanu. Od 1966 r. pracował w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych nr 1, gdzie na wycofanym z eksploatacji s/s „Lech” zorganizował stację prób dla prototypowych urządzeń okrętowych i był jej pierwszym kierownikiem, w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, na statkach obcych bander. W 1966 r. wyjechał do Pakistanu w ramach pomocy technicznej przy nadzorowaniu zakupionych statków. W październiku 1967 r. został zaangażowany do Towarzystwa Kłasyfikacyjnego Lloyd’s Register of Shipping w Gdańsku.

Od 1956 r. do 1975 r. był ekspertem i rzeczoznawcą Polskiej Izby Handlu Zagranicznego.

Dwukrotnie (raz w II RP, a raz w PRL) odznaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi. Zmarł 17 sierpnia 1984 r. w Sopocie.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; Andrzej Kotecki, *Kadra Marynarki Wojennej w strukturach Polskiego Państwa Podziemnego*, „Niepodległość i Pamięć” 2015, nr 1; Urban Krzyżanowski, *Jan Herman*, Gdynia 1974, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG.

<sup>5</sup> Urban Krzyżanowski, *Jan Herman*, Gdynia 1974, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1904, s. 7.