

# Jerzy Nagurski

1904-1958

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1926 r., starszy mechanik, uczestnik konwojów, inspektor bezpieczeństwa, naczelny dyrektor fabryk Liebiga w Rodezji.**

Urodził się 30 stycznia 1904 r. w Rydze (rodzice Jan i Zofia). „Kampanię bolszewicką odbyłem w r. 1920 w 13. Pułku Piechoty. Po dwuletnich studiach w Technicznej Szkole Wawelberga i Rotwanda w Warszawie wstąpiłem do Szkoły Morskiej w Tczewie. Praktykę fabryczną (pół roku) odbyłem w New Yorku, a po powrocie do kraju odbyłem służbę w Marynarce Wojennej i uzyskałem stopień podporucznika rezerwy. Po półrocznej praktyce w Inspektoracie Technicznym w Warszawskim Towarzystwie Transportu i Żegluga „Vistula” wstąpiłem do towarzystwa Żegluga Polska, skąd po trzech miesiącach przenieśliśmy się do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, w którym przebyłem pięć lat w charakterze III, II i st. mechanika”<sup>1</sup> – napisał w kwestionariuszu. Dyplom mechanika I klasy otrzymał 15 lutego 1933 r. W 1934 r. został zaangażowany przez Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe jako starszy mechanik na s/s „Kościszko”.

Ożenił się z Marią Heleną Friesendorf – również urodzoną w Rydze, mieszkał w Gdyni, przy ul. Śląskiej<sup>2</sup>.

W 1937 r. przeszedł z parowca „Kościszko” na motorowiec „Piłsudski” – „przydzielony na jeden rejs dla osiągnięcia praktyki motorowej, by mógł zastępować w czasie urlopów starszych oraz I mechaników na m/s „Batory” i m/s „Piłsudski”<sup>3</sup>. Od sierpnia 1937 r. był starszym mechanikiem na „Polonii”, potem na „Pułaskim”, a od 19 czerwca na „Batorym” asystentem starszego mechanika z pensją dotychczasową. Potem znów był I mechanikiem na „Polonii”.

W lipcu 1939 r. armator zdecydował o sprzedaży „Pułaskiego”, więc rozpoczęto na nim demontaż co cenniejszych urządzeń. Rozważano także możliwość, by w razie wybuchu wojny zablokowanie nim jedno z wejść do portu gdyńskiego albo przeprowadzenie statku do Gdańska i zatopienie



w wąskim wejściu do portu. Gdy w sierpniu Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe otrzymały polecenie jak najszybszego przeprowadzenia floty do Wielkiej Brytanii, zapadła decyzja o ewakuacji na Zachód także obu wycofywanych z eksploatacji „pasażerów” – „Pułaskiego” i „Kościszki”.

Trudnym zadaniem okazało się skompletowanie załóg. „Znaczna część personelu objęta była imienną mobilizacją rezerwistów i armator „Pułaskiego” miał niemały kłopot. Ściągnięty został z urlopu kpt. Bronisław Hurko, z Marynarki Wojennej wytargowano «chwilowo» dwóch już zmobilizowanych oficerów starszego mechanika Jerzego Nagurskiego i drugiego mechanika Aleksandra Narela [abs. WM z 1932 r.]. W sumie załoga liczyła... 18 osób. Jak na transatlantyk – rekordowo mało”<sup>4</sup>.

„Pułaski” wyszedł z Gdyni 24 sierpnia, pożegnawszy macierzysty port trzykrotnym rykiem syreny, a 29 sierpnia stanął na bezkach w brytyjskim porcie Dartmouth.

Jerzy Nagurski pływał na „Pułaskim” do czerwca 1941 r., potem przez trzy miesiące na „Batorym”. Od 1 października 1942 r. był inspektorem bezpieczeństwa w GAL-u,

S/s „Pułaski” przy Dworze Morskim w Gdyni



1 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe, sygn. 795/882.

2 APGoG, karty meldunkowe.

3 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe..., op. cit.

4 Jerzy Miciński, Bohdan Hurko, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, Gdańsk 1999, s. 54-55.

a od marca do września 1944 r. znów na morzu – był starszym mechanikiem na s/s „Kościuszko”<sup>5</sup>.

Nie wrócił do kraju: „Wylądowałem w Durbanie na stałe osiedlenie w końcu 1947 r. Przede wszystkim zorientowałem się, że podpisałem bardzo głupią deklarację, która była warunkiem na osiedlenie się, że przez trzy lata mam uprawiać mój zawód, czyli wracać na morze. Zaliczono mi dwa lata, gdyż złożyłem podanie o osiedlenie się w 1945 r. i zamustrowałem na statek pod banderą brytyjską w Cape Town. Żadne cudziomskie dyplomy nie są uznawane, czyli ewentualnie mógłbym iść na III mechanika. Jako że czułem się za stary i za gruby, aby łączyć po zenzach albo rozbierać wał tunelowy, nawet nie robiłem inwestycji w tym kierunku. Posady w porcie, jako rządowe, były z góry wykluczone ze względu na gram znajomości języka afrykańskiego – po zaznajomieniu się z wymową zobaczyłem, że nigdy bym się go nie nauczył. W rezultacie kupiłem sklep, co w moim przekonaniu nie podlegało pod przepisy emigracyjne. Gorzej z tym sklepem wpaść nie mogłem. [...] Po dwuletnim pobycie w Południowej Afryce znalazłem się w tym samym stanie co po wylądowaniu, oczywiście naturalizowałem się i nabyłem doświadczenia w stanie kupieckim [...]”<sup>6</sup>. „Jedynym wyjściem okazało się przyjęcie posady w elektrowni, gdzie tyl-

ko naczelny inżynier musi być z dyplomem, a reszta w myśl ustawy – niekoniecznie. Ukazało się ogłoszenie, że nowo budująca się elektrownia przy fabryce tekstylnej w Kingwilliamstown poszukuje shift-engineers. [...] Wybrałem specjalnie tę elektrownię, gdyż była ona dopiero w budowie i cały personel był nowy, liczyłem, że będę miał dość czasu zapoznać się z lądowymi warunkami pracy [...]”<sup>7</sup>.

Po roku otrzymał depezę od zaprzyjaźnionego II mechanika z Blue Fuel Line, by przyjechał na rozmowy. Dwa dni później był z powrotem z listem angażującym w kieszeni na tzw. chief engineer fabryki Liebiga w Rodezji, zajmującej się przetworem mięsa. W 1953 r. pisał do „Okólnika”: „Urlopu mam sześć tygodni i bilet powrotny I klasy dla mnie i żony do każdej miejscowości w Unii Południowej Afryki. Dalsze udogodnienia to bezpłatny dom, światło, opał, jarzyny trzy razy w tygodniu z plantacji fabrycznych i każde ilości mięsa po śmiesznych cenach”<sup>8</sup>. A w 1957 r.: „ [...] zostałem przez dyrekcję Liebig’s w Londynie zamianowany chief engineerem na Rodezję z siedzibą w West Nicholson i jedyną nieprzyjemną stroną jest, że tubylcy znad Tamizy zgrzytają zębami z zardrości i czekają, aż mi się noga powinie”<sup>9</sup>.

Zginął w wypadku samochodowym 10 września 1958 r.<sup>10</sup>

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk, 1999; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; „Okólniki”; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.

5 Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981, s. 223.

6 „Okólnik” 1953, nr 64, s. 20.

7 „Okólnik” 1953, nr 65, s. 19.

8 „Okólnik” 1953, nr 66, s. 17.

9 „Okólnik” 1957, nr 83, s. 16-17.

10 „Okólnik” 1958, nr 88, s. 32.