

Jerzy Prokulski

1902-1984?



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1923 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów, inspektor emigracyjnej firmy żeglugowej Pułaski Transport Line.

Urodził się 16 lutego 1902 r. we Lwowie (rodzice Bolesław i Wanda). W roku 1920 zdał egzaminy do tworzonej Szkoły Morskiej w Tczewie. Po nich wszyscy prawie uczniowie wstąpili ochotniczo do Marynarki Wojennej i wyjechali zwartą grupą do Torunia, skąd po umundurowaniu wysłano ich do Helu, by zwolnili załogę wyruszającą na front. Bowiem wojna polsko-bolszewicka przybierała dramatyczny obrót.

W 1923 r. ukończył Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. W czasie jednego z ćwiczebnych rejsów „Lwowa”, w sierpniu 1922 r., żaglowiec szedł w mgłę z Gdańska do Liverpoolu, gdy doszło do kolizji z niemieckim kutrem, który „szmuglując spirytus do Szwecji, zaniedbał zasadniczych ostrożności”¹. Przed sądem zeznawali wszyscy pełniący wówczas wachtę, także uczeń Jerzy Prokulski, lat 20. Sąd orzekł winę niemieckiego kapitana, powodując się zarówno zgodnymi zeznaniami świadków, jak i faktem, że „na statku szkolnym wykluczona jest, by mogło zajść jakiegokolwiek uchybienie przepisom o bezpieczeństwie”². Gdy niemiecki kapitan zwlekał z podpisaniem protokołu, tłumacząc się brakiem okularów, „wystarczyła uwaga kpt. Ziółkowskiego, że jak kto jest ślepy, z kapitaństwem jego koniec”³. Następnie uczeń Prokulski uczestniczył w podróży „Lwowa” do Brazylii.

Po skończeniu szkoły miał się różnych zajęć. W 1925 r. pracował jako pomocnik kapitana na statku rzeczonym „Francja”, należącym do Towarzystwa Żeglugi na Wiśle (z braku innego zajęcia zatrudniało się w tej kompanii chwilowo wielu absolwentów, jednak „poczytując to sobie za największą hańbę”⁴).

Według kart meldunkowych do Gdyni przyjechał z Warszawy w maju 1927 r., po przeszkoleniu wojskowym w Sochaczewie.

Został zamustrowany na nowy statek s/s „Poznań”. Pierwszym kapitanem był kpt. ż.w. Stanisław Łabęcki, I oficerem – kpt. ż.w. Franciszek Wachowski, II oficerem – por. ż.w. Zenon Słomkowski (abs. WN z 1923 r.), III oficerem – por. ż.w. Jerzy Prokulski, I mechanikiem – Piotr Rutkowski, III mechanikiem – Wincenty Dumania (abs. WM z 1923 r.)⁵.

W 1932 r. Jerzy Prokulski został I oficerem na s/s „Pułaski”⁶, a od 1934 r. na s/s „Lech” – frachtowcu zbudowanym dla Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego



Fot. Zbiory NAC

S/s „Poznań”

SA (Polbryt), obsługującym linię Gdynia – Londyn. W chłodzonych ładowniach „Lech” przewoził do Wielkiej Brytanii głównie artykuły spożywcze (bekon, masło, jaja). Statek dysponował także kabinami pasażerskimi – czterema dwuosobowymi, dwiema jednoosobowymi, salonem i palarnią.

Jako kapitan Jerzy Prokulski otworzył 26 kwietnia 1935 r. na s/s „Warszawa” regularną linię Gdynia – Hawr⁷ („Lecha” objął kpt. Stefan Ciundziewicki – abs. WN z 1923 r.).



1 S.K. [Stanisław Kosko], *Historia pewnego kwadransu po ósmej*, „Morze” 1929, z. 1, s. 16.

2 Ibidem.

3 Ibidem.

4 Władysław Milewski, *Trudne początki morskiego żywota*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 320.

5 <https://wbc.macbre.net/document/4576/jerzy-pertek.html>

6 „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932, nr 145, s. 4.

7 „Dzień Bydgoski” 27/28.04.1935, nr 99, s. 5.

W następnym roku razem ze szkolnym kolegą Czesławem Antkowiakiem (też absolwentem z 1923 r.) postawił na Kamiennej Górze, przy ul. Korzeniowskiego 24 i 25a dwurodzinną willę według projektu Tadeusza Kossaka i Zbigniewa Kupca – ta jedna z perełek na szlaku gdyńskiego modernizmu zbudowana została za ledwie w pół roku⁸.

Niedługo potem wyjechał z rodziną do Londynu⁹ – prawdopodobnie jako przedstawiciel towarzystwa Polbryt, które miało agencję w Londynie i Hull.

Wybuch wojny zastał go w Londynie na mostku „Lecha” – z małymi przerwami dowodził nim do października 1942 r. Statek pływał samotnie lub w konwojach, przewożąc produkty spożywcze oraz amunicję i sprzęt wojskowy. Wiosną 1940 r. został uzbrojony i przystosowany do podróży w warunkach wojennych (wzmocnione nadbudówki, zainstalowane działo i osłaniająca je wieża pancerna, komory amunicyjne, zasłony dymne itp.)¹⁰.

Dość często statek gościł komodorów konwojów i był tym samym statkiem komodorskim. W dziennikach okrętowych są m.in. wzmianki o działalności nieprzyjacielskiego lotnictwa. W połowie stycznia 1941 r. wyruszył w konwoju w pierwszy rejs do Gibraltaru.

„Lech”, obok „Lwowa” i „Lublina”, zapisał się we wdzięcznej pamięci garnizonu twierdzy w Gibraltarze, bowiem należał do statków zaopatrujących tak w żywność (bo posiadał chłodnię), jak i w amunicję¹¹.

Kpt. Jerzy Prokulski po wojnie pozostał w Anglii. Młodszy o rok brat Stefan, żołnierz Armii Krajowej, zginął w czasie Powstania Warszawskiego¹².

W połowie grudnia 1955 r. ambasador PRL w Londynie zaalarmował Bolesława Bieruta i Jakuba Bermana, że „firma żeglugowa Pułaski Transport Line ma przejąć w Stanach Zjednoczonych statek, który z polską załogą i pod nazwą «Wolna Polska» pływać będzie na szlaku atlantyckim między Ameryką a Europą. Kapitanem statku miał zostać Jan Ćwikliński, natomiast kierownikiem biura i inspektorem – Jerzy Prokulski, doświadczony kapitan marynarki handlowej, który jeszcze przed wojną dowodził dużymi statkami (m.in. «Lwów», «Warszawa» i «Lech»), miał też doświadczenie na innych stanowiskach, m.in. jako inspektor Towarzystwa Żeglugowego Gdynia – Ameryka”¹³.

W 1984 r. Adam Fiedorowicz pisał do kolegi: „Jurek Prokulski już od dawna nikogo nie poznaje – a ostatnio dzwonił do jego żony – powiedziała, że jest w szpitalu – death pneumonia”¹⁴.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże statków polskich 1939-1945*, Gdynia 1989; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; „Dziennik Bydgoski” 1932, nr 145 i 1935, nr 99; „Morze” 1929, z. 1; „Pamięć.pl” 2014, nr 1; korespondencja Tczewiaków w zbiorach Sali Tradycji UMG; <https://wbc.macbre.net/document/4576/jerzy-pertek.html>; <https://szklometaldetal.pl/budynki/willa-dwurodzinna-czeslawa-antkowiaka-i-gerzego-prokulskiego,64>; <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/stefan-prokulski,36075.html>

8 1989 <https://szklometaldetal.pl/budynki/willa-dwurodzinna-czeslawa-antkowiaka-i-gerzego-prokulskiego,64>

9 W 1936 r. wymeldował się, podając jako adres Londyn – karty meldunkowe APGoG.

10 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże statków polskich 1939-1945*, Gdynia 1989.

11 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 212-213.

12 <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/stefan-prokulski,36075.html>

13 Janusz Wróbel, *Zatrzymać „Wolną Polskę”*, „Pamięć.pl” 2014, nr 1.

14 List Adama Fiedorowicza do Michała Hłaski z 10 stycznia 1984 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2452, s.4.