

# Jan Zbigniew Skura

1920-2005?



Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1943 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie żaglowca, marynarz na ORP „Garland”, uczestnik konwojów, odznaczony Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim PMW, Medal Morskim PMH, Krzyżem Czynu Bojowego Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star z okuciem France and Germany, The Africa Star, kapitan żegluga wielkiej, po wojnie na emigracji.

Urodził się 25 czerwca 1920 r. w Łowiczu; ojciec był ogrodnikiem i zarządcą majątku pp. Gołombiowskich na Korabce, przedmieściu Łowicza. Kiedy miał pięć lat, rodzina przeniósła się do Niegowa, pow. Radzymin, gdzie ojciec Jana dostał posadę ogrodnika w dużym majątku pp. Dzierzbickich. W 1934 r. w Dąbrówce Jan Skura ukończył szkołę powszechną, a w roku 1935 rozpoczął naukę w prywatnym Gimnazjum im. A. Kreczmar. Latem 1939 r. zdał małą maturę, a następnie egzamin do Państwowej Szkoły Morskiej. Opuściwszy rodzinny dom w Międzylesiu pod Warszawą, wyjechał do Gdyni – zaokrętowany został 1 sierpnia na statek szkolny „Dar Pomorza”, który 18 sierpnia wyszedł w podróż ćwiczebną (z postojem w Libawie na Łotwie).

W drodze powrotnej do Gdyni w końcu sierpnia „Dar Pomorza” otrzymał radiodepeszę od dyrektora Koski, aby udać się do najbliższego neutralnego portu i tam czekać na dalsze instrukcje: „Wzięliśmy kurs powrotny na Gdynię. Piękna pogoda towarzyszyła nam bez przerwy. Pełniliśmy wachty, w wolnym czasie wylegiwaliśmy się na słońcu. Następnego dnia z tego idyllicznego spokoju poderwał nas niespodziewany alarm: «Wszystkie wachty na pokład do zwiżania żagli!» [...] Co było przyczyną tego nagłego rozkazu, nie mieliśmy pojęcia. Bosonoga bieżanina po pokładzie i każda wachta stanęła przy swoim maszcie. Zwiżanie żagli odbywało się w formie zawodów między wachtami. [...]

„Dar Pomorza” ruszył pod motorem i zmienił kurs na północ, w kierunku Szwecji<sup>1</sup>. Rzucił kotwicę na redzie portu Öxelosund, a gdy wybuchła wojna, został skierowany do Sztokholmu. Po latach Jan Skura wspominał: „Z nastaniem jesieni, mimo że dnie były nadal słoneczne, w Sztokholmie,

**Książeczka żeglarska Nr 1755**  
Sailor's book

Nazwisko i imię Skura Jan  
Name in full

Urodzony 25. VI. 1920 miejsce Łowicz  
Year of birth 25. VI. 1920 place of birth Łowicz

Polka obywatel polski  
citizen

Stosunek do wojska przez poborowca

Rysopis: — Personal description:

Wzrost 174 cm. Twarz owalna-owal  
Height Face

Włosy blond-blon Oczy brzozi-brzozi  
Hair Eyes

Znaki szczególne  
Distinguishing marks

Zestawiono i wydano na podstawie:  
Dowód osobisty 366 2012 gm. Remberów  
Passport

Książeczka wojskowa  
Military pass URZĄD MORSKI - GDYŃIA  
Urząd:  
S. Skurzyński

m. p.

Adres najbliższej rodziny: ojciec Bolesław  
Home address of seaman family  
Międzylesie 4/ósmocho ul. Dąbrowski 25

(Podpis właściciela)  
(Signature)

— 1 —

Książeczka żeglarska z 1939 roku

położonym daleko na północy, noce były chłodne i długie. Pomieszczenie nasze nie miało ogrzewania i w hamaku pod jednym kocem zaczęło nam dokuczać zimno. W czasie zbiórki wieczornej na modlitwę poskarżyliśmy się na tę sytuację drugiemu oficerowi, Abramowskiemu [Bronisławowi Abramowskiemu, abs. WN z 1933]. Na „Darze” nie było zapasowych koców. Abramowski zastanowił się przez chwilę, następnie zapytał:

- Chcecie wracać do kraju?
- Odpowiedzieliśmy chórem: – TAK!
- Chcecie walczyć w okopach?
- TAK!

– Tam będzie zimniej niż w waszych hamakach!

Nastąpiła cisza... Przestaliśmy się skarżyć na zimno<sup>2</sup>.

Uczniowie udali się 22 września pociągiem do Göteborga, a stamtąd, rozmieszczeni na pięciu statkach: „Wilno”, „Narocz”,

„Chorzów”, „Kromań” i „Robur IV” (Jan Skura na „Wilnie”), do Bergen, następnie do Szkocji. 24 października opuścili statki i odbyli podróż pociągiem do Londynu, a dalej do portu Dartmouth, gdzie zostali zakwaterowani na s/s „Kościuszko”. Statek ten przeszedł do Plymouth, został przejęty przez Marynarkę Wojenną, a jego nazwa została zmieniona na ORP „Gdynia”.

Jan Skura 19 grudnia 1939 r. wstąpił do PMW. Został wysłany na kurs podstłuchu podwodnego ASDIC w Portland. Wiosną wrócił na ORP „Gdynia”, następnie rozpo-



Jan Skura na s/s „Kościuszko”, Plymouth 1939



Msza św. na „Garlandzie”, przechodzącym pod polską banderę 3 maja 1940 roku

czą służbę na ORP „Garland” – 3 maja 1940 r. odbyło się uroczyste podniesienie polskiej bandery na okręcie. „Zostaliśmy w służbie na Morzu Śródziemnym. We wrześniu «Garland» został skierowany do Anglii. [...]”

Kiedy niebezpieczeństwo inwazji zostało zażegnane, „Garland” dostał nowe przeznaczenie: eskortowania konwojów na północnym Atlantyku. W końcu października przenieśliśmy się do bazy w Szkocji przy ujściu



Marynarz Jan Skura przed wyjściem na ląd, Malta maj 1940

rzeki Clyde, w Greenock. Zima 1940-1941 na Atlantyku okazała się niezwykle ciężka. Huraganowe wiatry dokuczały konwojom i nieraz powodowały straty.

[...] Kontynuowaliśmy naszą ciężką służbę, walcząc z U-bootami i nieraz ratując rozbitków z zatopionych statków. Zasięg naszego działania rozszerzał się coraz dalej, aż jesienią 1941 roku dotarliśmy do Halifaxu w Kanadzie. [...]

W maju 1942 roku „Garland” wziął udział w konwoju do Murmańska. Na wodach Arktyki, gdzie słońce w tym czasie nie zachodziło, konwój był nękany przez 3 doby ciągłymi nalotami samolotów torpedowych i pikujących, z pobliskich baz w Norwegii. „Garland” zestrzelił jeden samolot i przeprowadził atak bombami głębinowymi na U-boota, wykrytego naszym aparatem podsłuchowym.

27 maja samolot niemiecki zaatakował „Garlanda”, bomby wybuchły przy prawej burcie, obsypując nasz pokład odłamkami. Uszkodzenie okrętu nie było groźne, ale ponieśliśmy wielkie straty w załodze: 25 poległych [Polaków; dodatkowo trzech Brytyjczyków] i ponad 40 rannych. Konwój z 35 statków stracił 7 zatopionych<sup>3</sup>.

„Garland” wrócił do Wielkiej Brytanii 8 lipca 1942 r., tydzień później Jan Skura został wyokrętowany, skierowany do bazy w Plymouth, a 19 lipca zwolniony z Marynarki Wojennej.

Skierowany został do Szkoły Morskiej w Southampton, a ponieważ kurs rozpoczął się w październiku, został zaangażowany jako marynarz na dwa miesiące na przewożący w chłodniach mięso, z Edynburga do Londynu, s/s „Lech” pod dowództwem Jerzego Prokulskiego [abs. WN z 1923].

Kurs zakończył się 4 sierpnia 1943 r., Jan Skura otrzymał dyplom aspiranta porucznika żeglugi małej. 14 sierpnia zamustrował jako marynarz na s/s „Kordecki” kursujący na wschodnim wybrzeżu Anglii z transportem węgla do Londynu. W grudniu dostał awans na III oficera – w zastępstwie, po którym nadal pływał jako asystent pokładowy. W czerwcu 1944 r. „Kordecki” wziął udział w inwazji Normandii – przewoził wojsko i dostawy dla sektora amerykańskiego.

„7 czerwca rano pełniłem wachtę na mostku [...]. „Kordecki” szedł na drugim miejscu w konwoju, za statkiem nieco

mniejszym, w odległości kilku kabli. Właśnie obserwowałem ten statek, dla sprawdzenia, czy utrzymujemy odpowiedni dystans, gdy na nim nastąpił silny wybuch! Statek zaczął tonąć! Widocznie wpadł na minę! Rufa szybko zaczęła się zanurzać. Załoga nie miała czasu spuścić szalupy, skakała do wody. [...] Zmieniłem kurs, aby nie najechać na pływającą w wodzie załogę. [...]

Zanim nasz kapitan znalazł się na mostku, statku już nie było, tylko rozbitkowie pływali na powierzchni. Przepisy konwoju nie pozwalały nam ich ratować, ta funkcja należała do statku idącego na końcu. „Kordecki” szedł teraz na czele konwoju.

W niedługim czasie ukazała się na horyzoncie linia brzegu Normandii, a przed nią niezliczona ilość kominów i masztów zakotwiczonych statków<sup>4</sup>.

W końcu września Jan Skura został przeniesiony na „Sobieskiego”, nadal jako asystent pokładowy. Po rejsie do Islandii „Sobieski” rozpoczął w grudniu transport amerykańskiego wojska z Southampton do Hawru. 13 kwietnia 1945 r., uszkodzony w kolizji w czasie mgły w kanale La Manche, statek odszedł na naprawę do doku w South Shields. W czerwcu 1945 r. „Sobieski” został skierowany do Glasgow, skąd zabrał transport wojska do Bombaju. Tam rozpoczęły się przygotowania do inwazji na okupowane przez Japończyków Malaje – zainstalowana została na statku dodatkowa obrona przeciwlotnicza.

Japonia skapitulowała, lądowanie wojska na Malajach odbyło się jednak zgodnie z planem, następnie 24 września „Sobieski” zawiąnął do Singapuru w celu zabrania do Wielkiej Brytanii uwolnionych z japońskiej niewoli jeńców. „Ci zmaltretowani ludzie wyglądali jak żywe szkielety i ledwie mieli siłę wejść na statek. Nasza podróż trwała miesiąc czasu, przez Ocean Indyjski, Morze Czerwone, Kanał Sueski, Morze Śródziemne i Atlantyk. Pogoda nam dopisywała cały czas. Nasi pasażerowie, pod dobrą opieką lekarską i przy racjonalnym odżywianiu, zmienili się do niepoznania. Kiedy zawijaliśmy do Liverpoolu, odżywieni i opaleni na słońcu, wyglądali jak przykład tężyzny i zdrowia<sup>5</sup>.

„Sobieski” 23 października stanął przy molo pasażerskim w Liverpoolu, a dzień później odbyło się walne zebranie załogi:

„Udział brali przedstawiciele związków marynarzy i oficerów pro- i przeciwreżimowych. Zebranie otworzył kapitan Knoetgen [...]».

Następnie zabrał głos sekretarz proreżimowego związku marynarzy, Kołodziej, który już dawno zaprzedał duszę Stalinowi... Wrócił on przed paru dniami z Polski, trzymał w ręku plik listów od rodzin marynarzy. Mowę jego zagłuszyły protesty załogi...

Wtem nagle poderwał się silnie zbudowany st. mar. Józef Szczepanek i wykrzyknął: «Oni pomordowali moich braci!» Podbiegł do oszołomionego Kołodzieja, chwycił go jedną ręką za kołnierz, drugą za spodnie i dosłownie wyniósł go z sali..! Ktoś złapał jego teczkę i kapelusz i pobiegł za nimi. Szczepanek nie wypuścił swojej ofiary, aż zniósł go po trapie na ląd. Za nim poleciała teczka i kapelusz. Kołodziej zniknął nam z oczu..!''<sup>6</sup>

Jan Skura, jak i większość załogi, zdecydował się zejść ze statku i pozostać na emigracji. 27 października 1945 r. opuścił „Sobieskiego”, zamieszkał czasowo na przedmieściach Liverpoolu u kolegi, z którym służył na „Garlandzie”.

Po paru miesiącach – 21 stycznia 1946 r. zamustrował na „Batorego” udającego się, pod banderą brytyjską, w rejs do Bombaju.

Odwiedził też, wraz z III oficerem Czesławem Oszurką (abs. WN z 1942), polski obóz uchodźców z Rosji Sowieckiej w Kolhapur, „ponad 6000 kobiet, starców i dzieci, którzy tam doczekali się końca wojny, a teraz byli skazani na niepewną przyszłość”<sup>7</sup>. Z początkiem kwietnia statek wrócił do Glasgow, a Jan Skura 8 kwietnia wyjechał do Londynu w poszukiwaniu pracy na statkach brytyjskich. W czerwcu dostał się na duży jacht parowy „Barcarolle” (eks-„Sayonara” zarekwirowana przez Royal Navy, a później sprzedana) jako pierwszy oficer i udziałowiec spółki, która kupiła jacht. Razem z nim zostało tam zatrudnionych (również przystępując do spółki) trzech kolegów, m.in. Leon Jeśman (abs. WM z 1939). Na jachcie tym odbył dwie podróże do Południowej Afryki, potem rejs z Durbanu na Mauritius.

W Durbanie 14 lutego 1947 r. rozstał się z „Barcarolle” i podjął pracę jako III oficer na brytyjskim s/s „Empire Brutus”.



Jan Skura na „Batorem” w Bombaju, luty 1946

Pływał na wielu statkach, m.in.: m/s „Pacheco”, m/v „Palacio”, s/s „Burhill”, awansując do stanowiska I oficera w styczniu 1953 r. W lutym roku 1955 otrzymał angielski dyplom kapitana żeglugi wielkiej.

Obywatelstwo brytyjskie otrzymał 27 lutego 1952 r.

We wrześniu 1955 r. ożenił się w Hiszpanii z Amparo Gil Sancho. Zamieszkali w Londynie, gdzie Jan Skura dostał pracę jako I oficer na statkach kompanii United Baltic, której dyrektorem był Marius Plinius (były dyrektor GAL-u), w rejsach na trasie Londyn – Helsinki. Postanowił jednak zakończyć karierę na morzu – w 1956 r. wyemigrował z żoną do Kanady, do Montrealu.

Początkowo miał się różnych zajęć, aż w roku 1966 znalazł pracę w porcie Montrealu jako superintendent załadunku statków, a w roku 1977 jako inspektor statków w Port Wardens Office w Montrealu. Przeszedł na emeryturę w 1987 r.

Do rodzinnego kraju przyjeżdżał – w 1961 roku, pierwszy raz od wyjazdu w roku 1939, odwiedził z żoną rodzinę w Polsce. „Kiedy wylądowaliśmy w Warszawie na Okęciu i zobaczyłem mego brata, siostry i kolegów szkolnych, to mnie chwyciło za gardło. Wieczorem nie mogłem spać, wyszedłem na miasto, słysząc dookoła mowę polską, byłem oszołomiony.

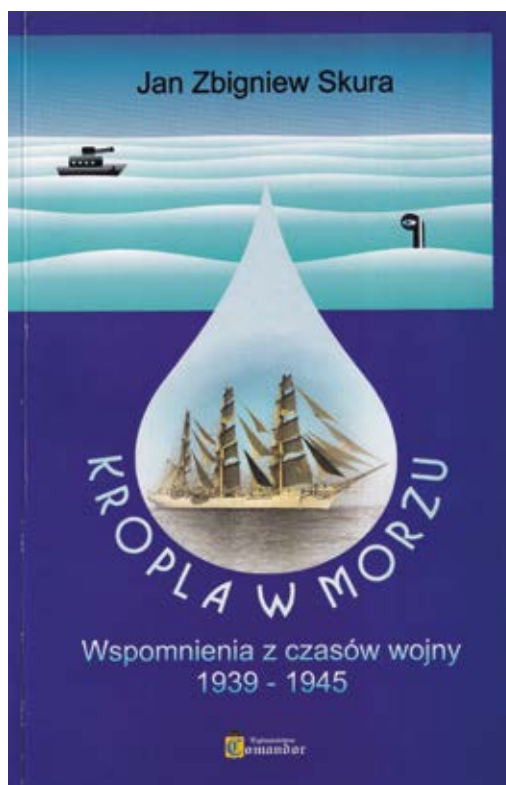
[...] Z siostrą Marianną pojechaliśmy odwiedzić nasze miasto rodzinne, Łowicz. W dawnym gimnazjum zamienionym w muzeum odnalazłem na tablicy poległych w czasie wojny wymienionego mego brata Czesława, który zginął w Powstaniu Warszawskim<sup>8</sup> [był w szpitalu, gdy Niemcy zamordowali polskich rannych, oszczędzając tylko personel medyczny, który zajmował

się również rannymi Niemcami]. W roku 1990 także przyjechał do Polski. Jak poinformowano na łamach „Okólnika”, „Jan Skura z Kanady z żoną Amparin spędzili dwa tygodnie urlopu – tylko niestety Amparin spędziła większość czasu przy wezglowiu męża, cierpiącego na przeciągły atak lumbago. Ot, pech!”<sup>9</sup>.

W roku 2003 opublikowany zostały książki Jana Skury pt. „Kropla w morzu. Wspomnienia z czasów wojny 1939-1945”, a rok później, rozszerzone o lata powojenne, pt. „Przez morza i oceany”.

W roku 2005 odbyła się w kościele Matki Bożej Nieustającej Pomocy i św. Piotra Rybaka w Gdyni msza żałobna, a następnie pogrzeb morski Jana Skury.

Odnaczony został: Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim Polskiej Marynarki Wojennej, Medal Morskim Polskiej Marynarki Handlowej, Krzyżem Czynu Bojowego Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, The 1939-1945 Star, The Atlantic Star z okuciem France and Germany, The Africa Star.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Skura, *Przez morza i oceany*, Gdynia 2004; Jan Skura, *Życiorys*, w zbiorach Sali Tradycji; londyńskie „Okólniki”.

- 1 Jan Skura, *Przez morza i oceany*, Gdynia 2004, s. 25-26.
- 2 Ibidem, s. 29.
- 3 Jan Skura, *Życiorys*, w zbiorach Sali Tradycji – D/2438, s. 2-3.
- 4 Idem, *Przez morza...*, op. cit., s. 153.
- 5 Idem, *Życiorys*, op. cit., s. 4.
- 6 Idem, *Przez morza...*, op. cit., s. 186.
- 7 Idem, *Życiorys*, op. cit., s. 4.
- 8 Ibidem, s. 5.
- 9 „Okólnik” 1990, nr 162, s. 23.