

# Zygmunt Góra

1906-1976



**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów.**



Urodził się 20 listopada 1906 r. w Warszawie. W 1930 r. ukończył Szkołę Morską w Tczewie, zdając egzaminy jako ekstern. Z dyplomem porucznika żeglugi małej zamustrował w 1931 r. na „Wartę”, a potem był II oficerem kolejno na „Katowicach”, „Toruniu”, „Wilnie”, „Śląsku” i „Cieszynie”. W kwietniu 1933 r. dostał dyplom szypa I klasy<sup>1</sup>, a dwa lata później, z dyplomem kapitana żeglugi małej<sup>2</sup>, został I oficerem na „Cieszynie”. W maju 1939 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej<sup>3</sup> i został dowódcą „Wigier”. Na tym statku zastał go wybuch wojny w Antwerpii. Do połowy lutego 1940 r. pływał z ładunkiem węgla na trasie Cardiff – Nantes. Potem został kapitanem „Chorzowa” i również kursował między portami brytyjskimi a francuskimi na wybrzeżu atlantyckim.

W dniach kapitulacji Francji kpt. Góra wziął udział w ewakuacji polskich żołnierzy oraz uchodźców cywilnych z Bordeaux.

Rejs ten rozpoczął się w najgorętszym okresie walk toczonych we Francji. Na redę Le Verdon trafił 6 czerwca 1940 r., więc już po ewakuacji Dunkierki. Dopiero 13 czerwca, na dzień przed wkroczeniem Niemców do Paryża, otrzymał zezwolenie na udanie się do Bordeaux, gdzie nikt nie miał głowy do wyładowywania smoły. Musiała pomagać załoga. 17 czerwca, w dniu, gdy marszałek Pétain prosił Niemców o zawieszenie broni, kapitan Góra odebrał przez radio rozkaz Admiralicji Brytyjskiej natychmiastowego opuszczenia portu, który właśnie stawał się pułapką. Tymczasem na „Chorzów” wsiadały coraz liczniejsze grupy polskich żołnierzy i cywilnych uchodźców. Francuzi, jeszcze przed momentem alianci, orzekli, że statku nie wypuszczą, bo nie są uregulowane należności, a nie mogą być, bo komunikacja z Londynem jest przerwana.

Kapitan poszedł więc do polskiego konsula, by zdobyć potrzebne 20 tys. franków



1 Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej, „Dziennik Bydgoski” 23.04.1933, nr 94, s. 4.

2 Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej, „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59.

3 „Praca na Morzu” 1939, nr 6.

4 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 157-158.

i wykupić statek, ale konsul był w jeszcze większych kłopotach. Spotkał tam jednak szefa Działu Spraw Morskich Ministerstwa Skarbu oraz Przemysłu i Handlu Leonarda Możdżeńkiego, który poinformował, że przejmie statek dla celów ewakuacji. I nie tylko: polecił kapitanowi zabranie bezcennego ładunku, składającego się z 82 skrzyń ze skarbami wawelskimi. Dowiozły je do portu francuskie ciężarówki, których kierowcy odmówili dalszego transportu. „Możliwość ewakuowania skarbów narodowych na «Chorzowie» stanowiła niewątpliwie łaskę Opatrzności”<sup>4</sup>.

Po wyładowaniu smoły załoga przez całą noc czyściła ładownie. „Sposobiła «Chorzów» przez całą noc na przyjęcie pasażerów i skarbów”<sup>5</sup>.

Metodą „łagodnej perswazji” skłoniono francuskich kierowców, by pojechali do portu, pod statek. Skrzynie załadował francuski kranista za butelkę koniaku, celnicy krążyli bezradnie, zrozpaczeni, że Paryż padł. Załadunku dokonano, ale wyjście z portu było dla polskich statków zakazane. Dopiero na osobistą prośbę generała Sikorskiego admirał Darlen sprawił, że zakaz został na krótko uchylony<sup>6</sup>.

„Chorzów” wyszedł z Bordeaux, mając pełne ładownie żołnierzy i cywilów. W niewielkim kambuzie kucharz, zamiast dla 20, przyrządzał posiłki dla 212 osób<sup>7</sup>.

Statek pomyślnie dotarł 21 czerwca do małego portu Falmouth w Kornwalii, choć i w drodze nie zabrakło emocji. Gdy znów był na redzie Le Verdon, został zaatakowany przez niemieckie samoloty. Najbardziej jednak obawiano się ataku U-bootów. Gdy rankiem drugiego dnia rejsu natrafiono na cztery szalupy z zatopionego statku pasażerskiego, prof. Karol Estreicher „wyciągnął z kufra najcenniejszy skarb narodowy – «Szczerbiec», przymocował go do deski i zapatrzył w metkę zamkniętą w butelce, aby w razie zatonięcia «Chorzowa» miał szansę uratować się, choćby wszyscy zginęli”<sup>8</sup>.



S/s „Poznań”

Narodowe skarby popłynęły następnie „Batorym” do Kanady z kpt. Zygmuntem Deyczakowskim, a kpt. Zygmunt Góra otrzymał Krzyż Zasługi z Mieczami.

Potem „Chorzowem”, odremontowanym i oddanym w charter firmie Boston Deep Sea Fishing, pływał z ładunkiem drobnicy przeznaczonej dla wojska angielskiego oraz lodu do Islandii – dla kutrów rybackich i dla chłodzi z ładunkiem ryb, rozpoczynając niepraktykowany dotąd sposób aprowizacji Anglii.

Wtedy to, poza spokojem, równowagą i żelaznymi nerwami, kapitan zaimponował załozdze... grą w pokera. Zaproszony przez *staff* angielskiego batalionu na obiad i partyjkę sprawił, że „w niespełna kilka godzin cała kasa batalionu przeszła w posiadanie naszego dowódcy kpt. Z. Góry. Rewanż na statku nie udał się i forsa pozostała na «Chorzowie»”<sup>9</sup>.

Od grudnia 1941 r. Zygmunt Góra był kolejno kapitanem trzech „francuzów” – najpierw „Katowic”, od stycznia 1943 r. – „Karkowa”, od kwietnia 1943 r. – „Poznania”. Na tym ostatnim wziął ochotniczo udział w inwazji w Normandii.

„Od 9 maja 1944 r. statek wszedł w charter inwazyjny «Liberator» i był przygotowywany do operacji desantowej w północnej Francji. Bazą operacyjną stały się porty Cardiff i Portsmouth. Po przybyciu na redę inwazyjną, w nocy z 20 na 21 czerwca 1944 r., statek doznał awarii, osiadając na zatopionym czołgu. Maszyna i kotłownia zostały zalane wodą morską na wysokość 2 m od podłogi”<sup>10</sup>.

5 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 28.

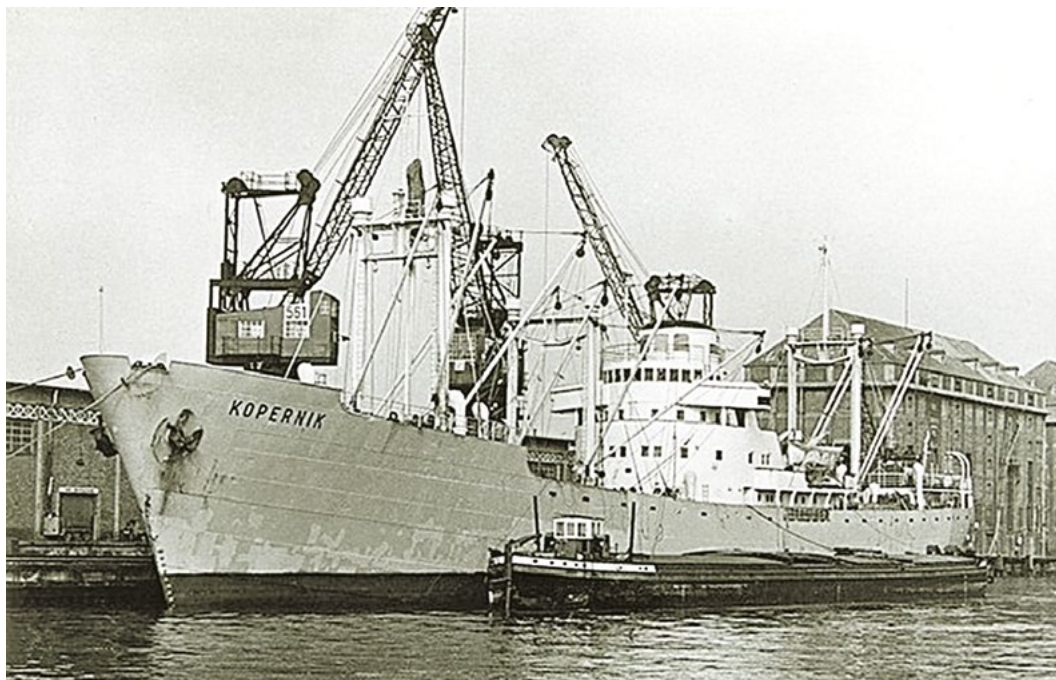
6 Za: Jerzy Miciński, op. cit.

7 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada...*, op. cit., s. 33.

8 Jerzy Miciński, op. cit., s. 158.

9 Jan Starzycki, *Z lodem do... Islandii*, „Okólnik” 1959, nr 92, s. 4.

10 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 411-412.



M/s „Kopernik”



Od końca września 1944 r. kpt. Góra przebywał w rezerwie, a po zakończeniu wojny przez jakiś czas pływał na statkach alianckich.

Do kraju wrócił w 1947 r. i podjął pracę w GAL-u (zlikwidowanym w 1951 r. i przetworzonym w PLO). Był kapitanem statków: „Rataj”, „Hel”, „Białystok”, „Kościuszko” i „Nowotko”.

Z końcem stycznia 1951 r. został zwolniony z floty i pozbawiony prawa pływania – jak wielu bohaterów z wojennych czasów na Zachodzie.

Na morze mógł wrócić po ponad trzech latach i w sierpniu 1956 r. objął dowództwo motorowca „Kopernik”.

W 1961 r., gdy na „Krynicy” przyплыły z Kanady do Polski skarby wawelskie, na krótko przypomniano sobie o mieszkającym w Gdyni kapitanie Górze – otrzymał dziękczynne pismo od ministra kultury i sztuki.

W 1966 r. przeszedł na emeryturę. Gdy wystąpił o wypłacenie trzymiesięcznej odprawy z powodu utraty zdrowia na morzu, w PLO policzono mu wyłącznie lata pływania od 1947 r. – służba czasu wojny w Polskiej Marynarce Handlowej nie liczyła się w PRL<sup>11</sup>.

Dopiero rok przed śmiercią (14 lat po owym dziękczynnym liście) otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski za ofiarny udział w wojnie na morzu.

Zmarł 17 marca 1976 r., pochowany jest na Cmentarzu Witomińskim.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; „Okólniki”; „Dziennik Bydgoski” 1933, nr 94, 1935, nr 59.

11 Akta personalne PLO.