

Jan Stępień

1906-1984



Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1929 r., uczestnik konwojów, wykładowca w londyńskiej Szkole Morskiej, przewodniczący Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie.

Urodził się 25 grudnia 1906 r. w Łodzi (rodzice Wincenty i Antonina z Kopalów). Rodzice, pochodzenia chłopskiego, byli robotnikami w fabryce włókienniczej Ludwika Geyera. Gdy wybuchła I wojna światowa ojciec – kapral rezerwista, został powołany do rosyjskiego wojska. W tym czasie matka, by utrzymać siebie i dwoje dzieci (trzecie zmarło we wczesnym dzieciństwie), podjęła pracę jako pracznia. Jan w 1915 r. rozpoczął naukę w szkole przyfabrycznej, ale trzy lata później bieda zmusiła matkę do posłania syna na wieś do dziadków w Kieleckiem, gdzie pilny uczeń kontynuował edukację w wiejskiej szkole. W roku 1919 powrócił z wojny ojciec, a w 1921 r. Jan został sprowadzony do Łodzi. Uczęszczał do szkoły powszechnej, następnie do męskiego gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego. Interesował się naukami przyrodniczymi, był kustoszem gimnazjalnego muzeum fauny i flory. Pragnął wstąpić na Wydział Biologii Uniwersytetu Warszawskiego, ale sytuacja finansowa rodziny uniemożliwiła realizację tych planów. Po skończeniu z wyróżnieniem szóstej klasy podjął decyzję o podjęciu nauki w Szkole Morskiej w Tczewie, bowiem magistrat miasta Łodzi zdecydował o ufundowaniu stypendium na pokrycie kosztów kształcenia w tej właśnie szkole, a dyrekcja gimnazjum jego właśnie wytypowała. W roku 1928, pod koniec drugiego kursu, wraz z kilkoma kolegami dopuścił się wybryku, który dyrekcja SM potraktowała bardzo surowo – uczniowie zostali wydalen. W tajemnicy przed rodzicami rozpoczął starania o przywrócenie do Szkoły Morskiej, które zakończyły się sukcesem¹. Rok później ukończył Wydział Mechaniczny z wyróżnieniem (i pamiątkowym zegarkiem), następnie odbył przeszkolenie wojskowe i uzyskał stopień podporucznika rezerwy marynarki wojennej.

Pływał krótko jako asystent maszynowy na „Warcie” i „Pułaskim”, a w roku 1931 pod-

jął pracę na statkach Polskarobu, najpierw na „Roburze III” jako III, następnie II mechanik, a od sierpnia roku 1934 jako I mechanik na „Roburze IV”. W marcu 1935 r. otrzymał dyplom oficera mechanika I klasy².

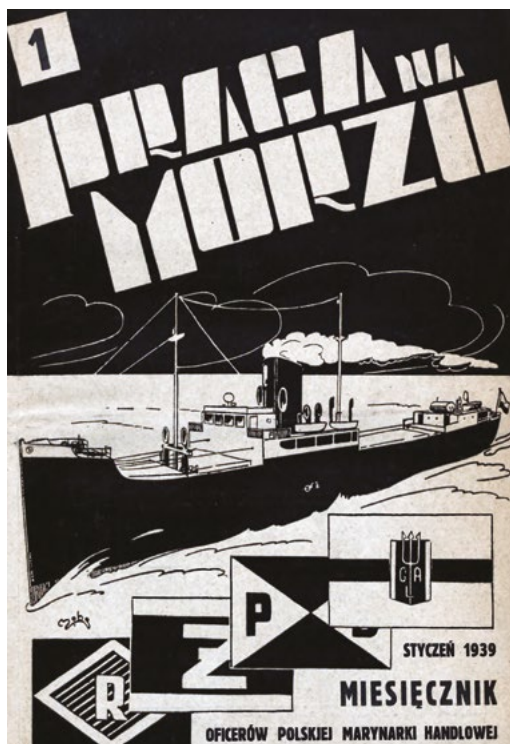


Pływał i mieszkał na „Roburze IV” do 1935 r., a gdy w tym samym roku w Krynicy ożenił się z Ireną Grabowską (pasażerką poznaną w czasie rejsu „Roburem III” – sekretarką biura transportowego „Atlantic” w Gdyni), zamieszkał w Gdyni, przy ul. Wincentego Pola, a dwa lata później przy al. Piłsudskiego 56. W 1937 r. przyszedł w Gdyni na świat Lech Wincenty.

W styczniu 1939 r. został wydawcą (i pomysłodawcą) Miesięcznika Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej „Praca na Morzu”. Redaktorem odpowiedzialnym za dział ogólny, pokładowy i satyrę był Bronisław Gubała (abs. WN z 1930 r.), za dział techniczny Brunon Paszek. Adres redakcji: Państwowa Szkoła Morska, druk: Zakłady Graficzne Alfonsa Szczuki, Gdynia, ul. św. Piotra. Ostatni numer ukazał się 9 września 1939 r.

¹ Życiorys Jana Stępnia, oprac. syn Lech Stępień, luty-kwiecień 1999 r., maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3232, s. 6.

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



Gdy wybuchła wojna, był I mechanikiem na s/s „Robur IV”. Kapitan Edward Gubała, zgodnie z rozkazami, skierował statek do szwedzkiego Göteborga. O godz. 6 rano 1 września zawołał I oficera Władysława Neumana: „ – Panie Misiu, mamy wojnę z Niemcami! Natychmiast obudzi pan starszego mechanika i poleci mu rozkręcić maszynę na całego. Musimy schronić się w Göteborgu, bo przy Skagen na pewno czyha Kriegsmarine. [...] Palacze zdwoili swoją ciężką pracę w kotłowni i podnosili na gwałt ciśnienie pary. Prędkość wzrosła do 12 węzłów. Pięć mil od wód terytorialnych Szwecji w kierunku bezbronnego trampa pędziło z szybkością 30 węzłów pięć niemieckich niszczycieli”³.

„Obok I oficera wyrósł nagle I mechanik” – wspominał Edward Gubała. „Był spokojny, ale spokojny, krótko zameldował, że dał z kotłów i maszyny wszystko. Jedynie, co może się obecnie stać, to wywalenie kotłów z nadmiaru pary, gdyż dokręcił zawory bezpieczeństwa”⁴.

Statek w ostatniej chwili uratował – bo kapitan był gotów pójść na zderzenie –

szwedzki pilot, który w szalonym pędzie dopadł burtę statku, i objął go w szwedzkie „posiadanie”. Niszczyciele wycofały się bez strzału: w pierwszych godzinach wojny jeszcze granica wód terytorialnych została przez nich uszanowana.

W porcie tym zebrały się cztery inne statki polskie: „Narocz”, „Kromań”, „Wilno” i „Chorzów”. Po miesięcznym postoju zostali przeprowadzeni z resztą statków, pod osłoną szwedzkich okrętów wojennych, do norweskiego portu Bergen (z zaokrętowanymi uczniami i załogą „Daru Pomorza”). Po kolejnym postoju, pod osłoną kontrtorpedowców angielskich, przekroczyli Morze Północne i zawinęli do portu Leith (w zatoce Firth of Forth). Dotarły tam pozostałe węglowce Polskarobu. „Robur IV” został wycarterowany przez brytyjską spółkę armatorską „W. Cory and Brothers”.

Decyzją właściciela Polskarobu Alfreda Faltera, polskiego patrioty żydowskiego pochodzenia, członka Rządu Emigracyjnego w Londynie, wiosną 1949 r. wszystkie węglowce otrzymały nazwy związane z bohaterami sienkiewiczowskiej „Trylogii”: „Robur III” – „Kmicic”, „Robur IV” – „Częstochowa”, „Robur V” – „Kordecki”, „Robur VI” – „Zbaraż” i „Robur VIII” – „Zagłoba”.

Jan Stępień pozostał I mechanikiem na „Częstochowie”, która weszła do regularnej żeglugi, przewożąc węgiel z północnych portów Anglii i Szkocji do Londynu w konwojach Admiralicji Brytyjskiej. Statkiem dowodził kpt. Zygmunt Kinast (abs. WN z 1923 r.).

„Bombardowania konwojów stały się chlebem co rejsowym. Raz taki niemiecki samolot rzucił parę kruszących bomb wprost na nich. Eksplodowały tuż za rufą. [...] Czeakać bezradnie i beczynnynie, aż coś ciężkiego spadnie na głowę, to bardzo nieprzyjemnie! [...] Aż wreszcie wspaniała 75-tka stanęła na rufie statku. Jakaż to była satysfakcja dla wszystkich! Jaki zapał w zapoznawaniu się z działem ogarnął załogę! Wystarczyło parę dni wykładów i ćwiczeń, a wszyscy marynarze, palacze i chłopcy okrętowi, a nawet kucharze, byli za pan brat z armatą”⁵. Prawdziwą okazją do wypróbowania działa był widok 20 bombowców

3 Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973, s. 111.

4 Ibidem, s. 112.

niemieckich i drugie tyle messerschmittów ciągnących prosto na Londyn.

Podczas podróży z Londynu do Reykjavíku z ładunkiem cementu „Częstochowa” została 20 sierpnia 1941 r. trafiona dwiema torpedami z niemieckiego ścigacza torpedowego „S48” i zatonała na zachód od Cromer. Zginął wówczas III oficer Bogdan Senyca – ledwie ukończywszy w 1940 r. Szkołę Morską w Southampton.

Uratowaną załogę „przyjął 11 września 1941 roku dyrektor Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego «Polskarob» Andrzej Cienciała [abs. WN z 1923 r., do wojny dyrektor Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni]. W spotkaniu połączonym z lunchem uczestniczyli zaproszeni goście: minister Jan Stańczyk, dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi Leonard Możdżeński i prezes Centralnej Sekcji Morskiej Związku Zawodowego Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej Alojzy Adamczyk”⁶.

Jan Stępień został w październiku 1941 r. starszym mechanikiem na s/s „Modlin”, chodzącym w konwojach do Kanady z ładunkiem celulozy.

W marcu 1942 r. zszedł na ląd. Był kierownikiem i wykładowcą na kursie szyprów i maszynistów I kl., kierownikiem Wydziału Mechanicznego Szkoły Morskiej w Londynie. Od 1 listopada 1943 r. do 15 grudnia 1944 r. wykładał na kursach kapitanów żeglugi wielkiej⁷.

Powierzono mu opracowanie projektu rozporządzenia ministra przemysłu, handlu i żeglugi, dotyczącego dyplomów mechaników II klasy. „Przygotowywał do wznowienia wydania na terenie Wielkiej Brytanii podręczniki wydane przez Szkołę Morską w Tczewie i Państwową Szkołę Morską w Gdyni z zakresu wiedzy wymaganej na Wydziale Mechanicznym, między innymi podręcznik Kazimierza Bielskiego «Prawidła wykonywania rysunków maszynowych», «Mechanizmy okrętowe/rozzząd pary», «Mechanizmy okrętowe/atlas części maszyn i kotłów parowych», «Kotły okrętowe,



ich obsługa, uszkodzenia i naprawy», «Mechanika teoretyczna», «Termodynamika», «Turbiny parowe» oraz Michała Kisielewskiego «Kotły parowe»⁸. Był egzaminatorem w Egzaminacyjnej Komisji Dyplomowej.

Podjął się także pracy publicystycznej, pisząc artykuły do miesięcznika „Polska na Morzach”.

W kwietniu 1945 r. skierowany został przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi na praktykę do Stoczni w Goole Shipbuilding and Repairing Co. Ltd. (Goole, Yorkshire) w celu zapoznania się z budową kadłubów statków i zdobycia nowej specjalności okrętowej.

Po zakończeniu działań wojennych nie powrócił do Polski, pozostał w Wielkiej Brytanii. Osiedlił się w Londynie, a w roku 1949 ożenił się ponownie, z Angielką Sonią Nitą Gibbons. Obywatelstwo brytyjskie otrzymał w 1962 r. Utrzymywał kontakt z kolegami marynarzami i oficerami Polskiej Marynarki Handlowej, czynnie działał w Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie (wiceprezesem był do października 1943 r. oraz od 1977 do 1981 r., a prezesem w 1967 r. oraz w latach 1981-1982)⁹.

Odnaczony był Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej za służbę na morzu w czasie II wojny światowej 1939–1945 (trzykrotnie) oraz brytyjskimi medalami: The 1939–1945 Star, The Atlantic Star, The War Medal 1939-1945.

Polskę odwiedził czterokrotnie: w 1976 r., w 1978 r., w 1980 r. i 1982 r. W roku 1980 uczestniczył w Zjeździe Absolwentów z okazji 60-lecia szkolnictwa morskiego. Pisał kartki świąteczne do szkolnych kolegów: „To all Tczewiakom”¹⁰.

5 Jan Stępień, *Armata. Obrazek wojenny z życia polskiego statku handlowego*, „Okólnik” 1959, nr 89, s. 9.

6 „Okólnik” 1941, nr 10, s. 1.

7 Życiorys Jana Stępnia..., op. cit., s. 11.

8 Daniel Duda, *Jan Stępień (1906-1984)*, „Nautologia” 2016, nr 153, s. 74.

Zmarł 31 sierpnia 1984 r. w Hove, Sussex, na południowym wybrzeżu Anglii. „Zakończył swe życie w swoim ulubionym ogródku przy pielęgnowaniu własnoręcznie posadzonych kwiatów, w miejscu bliskim morskiego brzegu [...]. W tym miejscu, w ostat-

nich chwilach życia sprzęgły się jak gdyby dwie jego wielkie życiowe pasje – młodość – do przyrody na lądach i odkryta później – do morza”¹¹.

Spoczął na Putney Vale Cemetery.

Jan Stępień
(z prawej) w Gdyni
w roku 1980, na
światowym zjeździe
absolwentów



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Stanisław Kozak, *Losy i relacje starszych mechaników z II wojny światowej*, Gdynia 1984; Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Gdańsk 1973; Daniel Duda, *Jan Stępień (1906-1984)*, „Nautologia” 2016, nr 153; „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59; „Okólnik” 1941, nr 10; „Okólnik” 1959, nr 89; życiorys Jana Stępnia, oprac. syn Lech Stępień, luty-kwiecień 1999 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG; dokumenty i korespondencja Tczewiaków w zbiorach Sali Tradycji UMG.



10 Karta świąteczna w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3045, s. 114.

11 Życiorys Jana Stępnia..., op. cit., s. 15.