

# Mieczysław Przybylski

1917-1994



**Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie żaglowca, rozbitek z „Piłsudskiego”, oficer pokładowy na statkach PMH w wojennych konwojach, bohater akcji ratowania kanadyjskiego patrolowca, po wojnie na emigracji.**

Urodził się 19 listopada 1917 r. w Warszawie. Został przyjęty do Państwowej Szkoły Morskiej w 1937 r. W sierpniu 1939 r. jako uczeń II kursu nawigacyjnego uczestniczył w letnich ćwiczeniach na „Darze Pomorza”. „Nie wróciliśmy do Gdyni, tylko do Sztokholmu, a stamtąd do Anglii i do Edynburga”<sup>1</sup> – i tak zaczęła się jego wojenna epopeja.

Najpierw ulokowany na s/s „Kościeszko”, następnie został przydzielony na m/s „Piłsudski” wraz z pięcioma uczniami ze Szkoły Morskiej: „Jerzy Pinno, Walenty Milenuszkin i inni z naszego rocznika, [...] zamustrowani jako młodszy marynarze wraz ze st. marynarzem Czesławem Olszewskim pływaliśmy do zatonięcia statku 26 listopada 1939 roku”<sup>2</sup>. Wspominał: „W wypełnionej lodowatą wodą szalupie też nas było sporo, a stało się to tak nagle i działo się tak szybko, że wielu naszych skakało do szalup jeszcze w półśnie, prosto z koi. Ja byłem ubrany. Kiedy zdjąłem kurtkę i podałem ją koledze, który był tylko w białym, inny wyrwał mi ją i założył na siebie”<sup>3</sup>. Nabrał wówczas doświadczenia w ratowaniu rozbitek, co okazało się bardzo przydatne w niedalekiej przyszłości.

W październiku 1940 r. został starszym marynarzem na s/s „Wisła”, a w marcu 1941 r. znalazł się na pierwszej stronie „The Halifax Herald”, który opisywał akcję ratowania przez polską załogę konających z zimna marynarzy kanadyjskich: „Rescuers Dared Death on Seas to Save Lives of Patrol Boat’s Crew”<sup>4</sup> – tak brzmiał tytuł z dziennika z 28 marca 1941 r.

Mieczysław Przybylski opisał tę akcję tak: „Zimny, mroźny wiatr przeraźliwie wyje w olinowaniu i zaczyna harcować po pokładzie – jesteśmy już na pełnym morzu. Zostawiamy za sobą łunę Nowego Jorku.

Kurs bierzemy na jeden z kanadyjskich portów, aby tam dołączyć do konwoju idącego do Anglii. Po trzydniowej podróży widzimy z daleka ląd. [...]

Nagle marynarz stojący na «oku» zameldował oficerowi wachtowemu, że przed nami jest jakiś statek z opuszczonymi szalupami. Gwizdek alarmowy zwołał wszystkich na pokład. Tu zorientowaliśmy się, co było przyczyną alarmu; niedaleko nas płonął patrolowiec kanadyjskiej Navy. Jego załoga próbowała opuścić statek na spuszczone szalupach i tratwach, ale zadanie było utrudnione wysoką falą. Ona też uniemożliwiła sprawne manewrowanie naszym statkiem w kierunku rozbitek.

Wyrzuciliśmy sztormtrapy za burtę, przygotowaliśmy koła ratunkowe i liny do wydobycia z płonącego patrolowca. Nieustannie moczyły nas bryzgi fal, podczas gdy stopniowo posuwaliśmy się w stronę szalup i tratw, tam zaś, pomimo grozy sytuacji, marynarze śpiewali, nie tracąc ducha, bo przecież pomoc była tak blisko...

Podpłynęliśmy do jednej z szalup, zatrzymaliśmy maszynę, jednak statek dalej powoli posuwał się naprzód. Rzucono linę na szalupę, przyciągnięto ją do burty i marynarze zaczęli kolejno wchodzić po sztormtrapie na pokład. Niestety chciało, że przyszła spora fala i uderzając szalupą o burtę statku, przechyliła ją, wysypując ludzi w lodowatą wodę. Jedynie trzech zdołało wejść na statek, inni znaleźli się w krytycznej sytuacji. Rzuciliśmy im koła ratunkowe i liny, ale wściekła fala rzucała nimi w różne strony tak, że nie mieli sił do przewiązania się liną lub otrzymania koła ratunkowego. Natomiast nasz statek posuwał się stale naprzód, zostawiając ich blisko za rufą. Wydawało się, że można by ich wyciągnąć rękoma, ale silne kołysanie statku to uniemożliwiało. Niektórzy z tonących zdołali w końcu uchwycić się liny, ale opadające fale wydzierały im ją z rąk. Tymczasem nasz statek oddalał się coraz bardziej i nikogo więcej nie udało się uratować. Przybyła nawet kanadyjska łódź podwodna, na którą zdo-

łano wyciągnąć kilku ludzi z tratwy. Reszta niestety zginęła. Załogę z drugiej szalupy uratowaliśmy w całości. Dzięki naszej akcji ocaliliśmy ogółem 23 ludzi”<sup>5</sup>.

Kanadyjski reporter opisywał ratowanie rozbitków z patrolowca „Otter”: „Szybko, lecz spokojnie młodszy marynarz Mieczysław Przybylski, który w ubiegłym roku przetrwał zatopienie wspaniałego polskiego liniowca «Piłsudski», opasał się liną i kazał kolegom opuścić się za burtę. Stojąc po pas w wodzie, w szalupie wściekle skaczącej na fali, obwiązywał liną rozbitków, jednego po drugim, zaś jego koledzy wciągali ich na pokład. – To był akt dzielności i odwagi. Jestem dumny z tego człowieka – powiedział o tym bohaterskim wyczynie kapitan «Wisły» Paweł Traczewski”<sup>6</sup>.

A młodszy marynarz Przybylski opowiadał: „Starałem się sprawnie mocować do nich liny, ale nie było to łatwe. Szalupa chodziła przecież na fali, a ja stałem zanurzony po pas, chwilami nakrywany masą wody.

Czułem jak kostnieję, bałem się o palce, że zeszywnieją i nie będę mógł wiązać liny. Jakoś wytrzymałem. Kiedy po wyciągnięciu ostatniego Kanadyjczyka i ja pojechałem na pokład, nie mogłem na nim stanąć. Istniałem od pasa w górę, poniżej byłem zamrożony, początkowo nie czułem nawet bólu”<sup>7</sup>.

Po zmustrowaniu z „Wisły” pływał na s/s „Poznań” do września 1941 r., następnie otrzymał wezwanie do Szkoły Morskiej na kurs przy Departament of Navigation, University College w Southampton, który trwał 8,5 miesiąca. Wykładano 13 przedmiotów, 29% wykładów odbywało się w języku angielskim, a pozostałe – w języku polskim.

Wewnętrzna uroczystość zakończenia roku szkolnego odbyła się 19 czerwca. Dyrektor Możdżeński wręczał świadectwa ukończenia Szkoły, a kpt. Wakeford – nagrody. I Nagrodę Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi otrzymał Mieczysław Przybylski<sup>8</sup>.

Po skończeniu Szkoły Morskiej był najpierw asystentem pokładowym, następnie



Uroczystość w szkole w Southampton – szef Urzędu Oświaty i Spraw Szkolnych gen. Józef Haller (z laską) przyjmuje defiladę po zakończeniu roku szkolnego. W poczcie sztandarowym Mieczysław Przybylski jako prymus



Mieczysław Przybylski (z prawej) przekazuje pled leżakowy z „Piłsudskiego” dyrektorowi Centralnego Muzeum Morskiego Przemysławowi Smolarkowi

III i II oficerem na „Morskiej Woli”. Ostatnim jego statkiem był „Lechistan”, na którym pływał jako III oficer do marca 1945 r.

Po wojnie zamieszkał na stałe na Long Island w pobliżu Nowego Jorku z żoną i córką.

Uczestniczył w Zjeździe Absolwentów Szkoły Morskiej w Gdyni w 1980 r. Przekazał w darze Sali Tradycji WSM w Gdyni kopie szeregu dokumentów jak: książeczki żeglarskie, paszport, komplet unikatowych zdjęć z okresu nauki w Szkole Morskiej w Southampton. Przesyłał listy i kasety magnetofonowe z nagraniami wspomnień. W roku 1992 opłacił też roczną prenumeratę „National Geographic” dla WSM. A pled leżakowy, który pozostał mu z tonącego „Piłsudskiego”, przekazał w darze Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku.

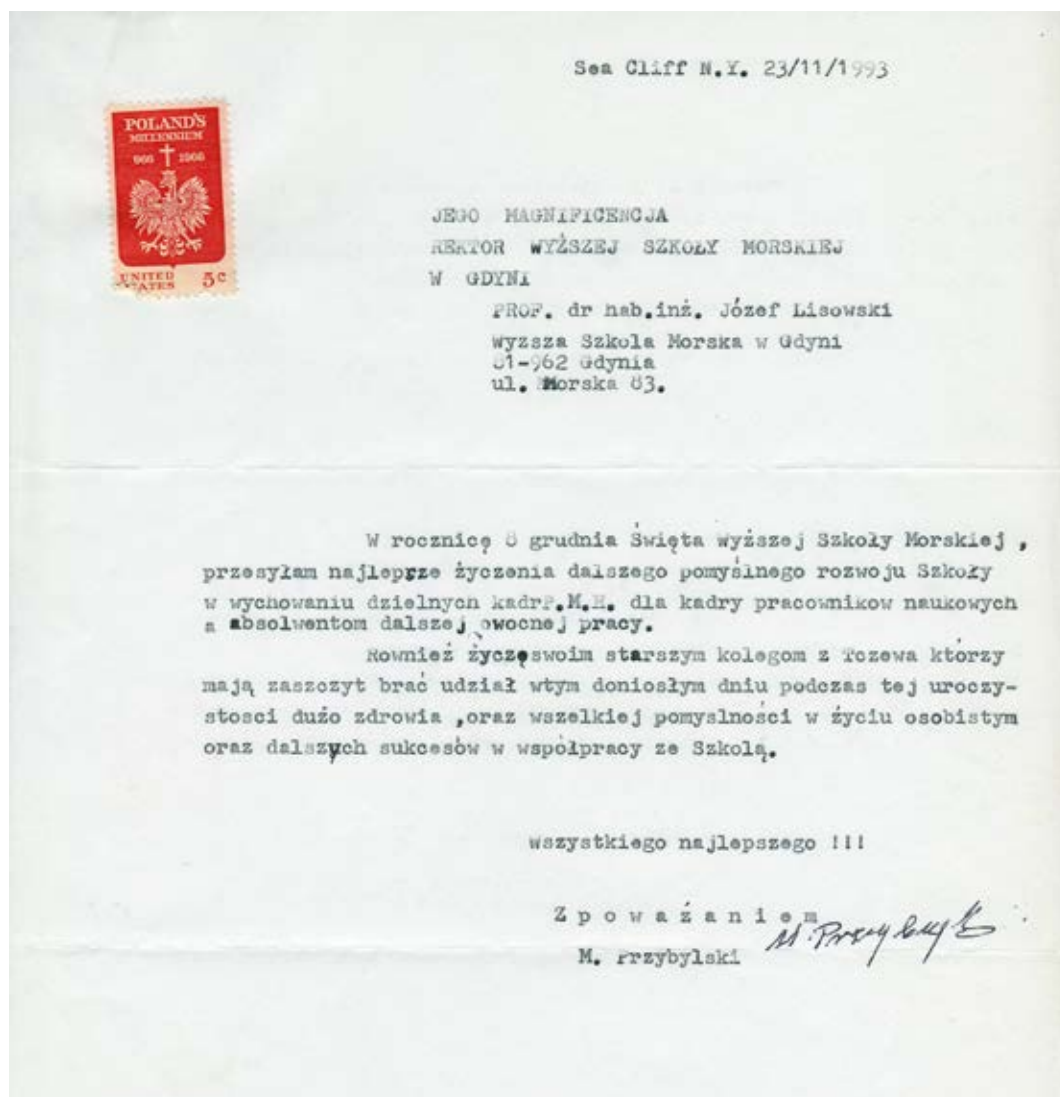
W 1986 r. napisał do „Okólnika”: „Od 1945 r. zamieszkuję w Stanach i należę tu do naszego Związku, spotkałem się z moimi starszymi kolegami, co u nas lub w innych

krajach zamieszkali. Tak jak moja żona i ja staramy się podtrzymać łączność ze «starą wiarą», lecz niestety czas nam ucieka i tylko możemy oddać cześć tym, co od nas odeszli, tym bohaterom, związanym z Neptuna trydentem. W naszej Częstochowie w Doylestown, Pensylwania pochowaliśmy [...] śp. Grzegorza Kureckiego [abs. WN z 1937] [...]. Mieliśmy te dawne wspomnienia z «Daru» z kpt. Jurkiewiczem, będącym w Nowym Yorku w 1975 roku.

Wylatując młodością i werwą wspaniałą, żyjąc tym tylko, by Polska wyszła obronnie – a także cało, gdy zostawiliśmy ją w 1939 r. panną dziewiczą, zawsze jak była i jest pełna uroku”<sup>9</sup>.

Zmarł 25 marca 1994 r. „Odszedł wierny przyjaciel Szkoły Morskiej, służący zawsze Polskiej Banderze i kochający swoją Ojczyznę”<sup>10</sup>. Spoczął na cmentarzu Matki Boskiej Częstochowskiej (Our Lady of Czestochowa Cemetery) w Doylestown w Pensylwanii<sup>11</sup>.





**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008; „Znów Razem. Pismo wydawane przez uczniów polskiej Szkoły Morskiej w Southampton”, londyńskie „Okólniki”; Franciszek Lenczowski, *Szkolnictwo polskie na obczyźnie w czasie drugiej wojny światowej (zarys)* s.a.; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG; [www.findagrave.com](http://www.findagrave.com)

- 1 Biografia wojenna oprac. przez dr. Stanisława Kozaka, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3027.
- 2 Ibidem.
- 3 Adam Rajski, *Śmierć dwa razy zaglądała mu w oczy*, „Kurier Gdyński” 1994, nr 12.
- 4 Dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG: kserokopia przekazana przez M. Przybylskiego.
- 5 Mieczysław Przybylski, „Okno” *melduje płonący statek na kursie*, [w:] Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 89-90.
- 6 Adam Tajski, *Śmierć dwa razy zaglądała mu w oczy*, „Kurier Gdyński”, op. cit.
- 7 Ibidem.
- 8 „Znów Razem. Pismo wydawane przez uczniów polskiej Szkoły Morskiej w Southampton” 1942, nr 14, s. 22 (185 przy liczeniu stron ciągłym).
- 9 „Okólnik” 1986, nr 153, s. 25.
- 10 „Okólnik” 1994, nr 168, s. 38.
- 11 Za: <https://www.findagrave.com/cemetery/150571/our-lady-of-czestochowa-cemetery>