



Zbigniew Dey-Deyczakowski

1902-1943

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1923 r., kapitan żeglugi wielkiej, współtwórca Stoczni Yachtowej w Gdyni, znawca prawa morskiego i poliglota, uważany za najwybitniejszego kapitana we flocie statków Polskarobu, starszy brat Zygmunta, kapitan „Zagłoby”.



Urodził się 27 marca 1902 r. w Ottyni koło Stanisławowa, był potomkiem de ja (oficera) akermańskich Tatarów. Ojciec Edmund Gracjan Deyczakowski, herbu Doliwa, był urzędnikiem Wydziału Powiatowego w Tłumaczu, burmistrzem Ottyni, dyrektorem tłumackiej Komunalnej Kasy Oszczędności oraz zasłużonym działaczem „Sokoła”¹.

W październiku 1920 r. złożył podanie o przyjęcie do Szkoły Morskiej w Tczewie w ramach dodatkowej rekrutacji. Komisja, w skład której wchodził: p.o. dyrektora por. inż. A. Garnuszewski, p.o. inspektora por. mar. G. Kański, kierownik wydziału mechanicznego inż. K. Bielski, etatowy pedagog por. mar. A. Ledóchowski, kierownik zajęć praktycznych ppor. mar. T. Kokiński i lekarz major F. Hłasko, postanowiła kandydata przyjąć.

Potem była nauka w szkole, od jesieni 1921 r. także praktyki na statku szkolnym „Lwów”, a w wolnych chwilach zabawa: „Lubiliśmy nasze wycieczki do miasta. Upodobałobyśmy sobie jedną tancerkę, która na nasze żądanie powtarzała swój numer, a my głośno biliśmy brawo. Nie cała publiczność jednak podzielała nasze upodobanie i wielu widzów ostentacyjnie nie klaskało. Pewnego wieczoru Zbigniew Deyczakowski, zwany przez nas Długim, bo miał chyba bez mała dwa metry wzrostu, wstał, wyprostował się na całą swą długość i swoim kresowym akcentem wyrecytował: «Albo będzie brawo bite, albo będzie w mordę bite!»²

Po ukończeniu Wydziału Nawigacyjnego uczestniczył w pierwszej zagranicznej podróży „Lwowa” do Brazylii, podczas której statek przekroczył równik, opłynął Wyspy Zielonego Przylądka i zawinął do Rio de Janeiro. Do Polski żaglowiec zawinął w końcu stycznia 1924 r.

Po powrocie, z braku perspektyw zatrudnienia w rodzącej się w bólach marynarce handlowej, Zbigniew Deyczakowski pływał na francuskich żagłowcach oceanicznych (w ramach umowy podpisanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu).



Przez czas jakiś był następnie IV oficerem na „Lwowie”. W 1927 koncern „Robur” utworzył Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob” wyposażone w statki do przewozu węgla „Robury”, w 1928 r. powstało Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA (Polbryt). Zbigniew Deyczakowski w Polbrycie na „Pułaskim” jako II oficer i” jako na I oficer „Kościszce”. W marcu 1929 r., jako jeden z pierwszych absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie, otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej i objął dowództwo s/s „Robur I” (kłopotliwego gruchota, zwanego przez pracowników „pływającą trumną”³).

W 1932 r. kupił w Göteborgu, o czym donosił miesięcznik „Morze”⁴, piękny jacht „Orion”. Był w tym czasie kapitanem „Robura VI”, w następnym roku – „Robura V”.

1 Elżbieta Niewolska, „Zeszyty Tłumackie” 2007, nr 1.

2 Wincenty Bartosiak, *Od Repek do Miami Beach*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 20.

3 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 277.

4 „Morze” 1932 nr 7/8, s. 22.

„Kapitan Deyczakowski w ciągu roku spędza służbowo około 250 dni na morzu. W porcie przebywa tylko tyle godzin, ile potrzeba na załadowanie lub wyładowanie statku. Wreszcie kiedyś bierze urlop i... spędza go na morzu, podróżując swoim własnym jachtem”⁵. W połowie 1933 r. jacht „Orion” zatonął w sztormie, wracając z regat Gdynia – Bornholm. „Załogę, którą stanowili kpt. Deyczakowski Zbigniew, jego brat Zygmunt i jeden z marynarzy, uratowano”⁶.

Oprócz znakomitej wiedzy nawigacyjnej wyróżniał się znajomością prawa morskiego i władał biegle ośmioma językami. W 1934 r. został współzałożycielem Stoczni Yachtowej i członkiem zarządu tej spółki – razem z kolegą szkolnym z rocznika 1928 Leonem Tumiłowiczem.

W 1938 r. otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi⁷.

Od lutego 1939 r. był kapitanem na „Roburze VIII” – wówczas najnowocześniejszym statku Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob), w kwietniu 1940 r. przemianowanym na s/s „Zagłoba”.

Na początku września tramp został wyznaczony do grupy polskich statków, które via Rumunia miały dostarczyć do walczącego kraju ładunki broni i sprzętu wojennego, w tym samoloty. Przeszedł do Liverpoolu, gdzie kadłub statku pomalowano na szaro i załadowano samoloty – ale pomoc już była niemożliwa. „Robur VIII” otrzymał zadanie przewozu węgla do portów francuskich i londyńskiej elektrowni⁸.

„Wysoki, kościsty, o twarzy Sarmaty, nos miał wydatny, sępi. Na mostku, gdzie spędzał dnie i noce, chodził przeważnie w wielkim, jak grzyb, baskijskim berecie i potężnym, do stóp niemal sięgającym kozuchu z wilków. Doskonały nawigator, lingwista i wspaniały człowiek. Despotyczny i surowy, ale sprawiedliwy. Bardzo wymagający i jednocześnie wyrozumiały dla załogi. Pewnej nocy, po sporej porcji koniaku, powystrzelał z pistoletu wszystkich dostojników Polski przedwrzesniowej. To znaczy kulami podziurawił doku-mentnie ich portrety, które jeszcze wisiały na



Kpt. ż.w. Zbigniew Deyczakowski na „Roburze V”

ścianie kapitańskiego salonu. Następnego ranka steward obrazy wyrzucił za burtę, pobite szkła sprzątnął, a cieśla okrętowy dziurki w szocie ślicznie pozaklejał”⁹.

W sierpniu 1940 r. statek został skierowany do konwojów atlantyckich – 24 lutego 1942 r. kapitan Deyczakowski został za odwagę odznaczony Krzyżem Walecznych. W końcu grudnia tego roku statek zabrał ładunek (karabiny, czołgi) i wyszedł z Nowego Jorku. Uszkodzony przez sztorm na Atlantyku, zawrócił do Halifaxu.

W końcu stycznia 1943 r. został skierowany w 20. podróż w konwoju S.C. 118 – mimo sztormu i niedostosowania tego typu statku do nadmiernego obciążenia ładunkiem. 10 lutego 1943 r. zginął wraz z całą załogą, zatopiony przez niemieckiego U-boota.



„Robur VIII” („Zagłoba”)



5 Władysław Kosianowski, *Na „Roburze V” do Szwecji*, „Morze” 1932, nr 12, s. 7.

6 „Dziennik Gdyni” 29.06.1933.

7 „Monitor Polski” 14.05.1938, nr 110, s. 1.

8 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich*, tom I, Gdańsk 1996, s. 299.

9 Czesław Adamowicz, *Morze sprzyja odważnym*, Gdańsk 1974, s. 28-29.

„W ciągu blisko trzech lat przebyli kilkadziesiąt razy przestrzeń między Anglią a kontynentem amerykańskim; przestrzeń, gdzie każda mila z trzech tysięcy, kryła niebezpieczeństwo i gdzie prócz tego Natura pozwala Wiatrowi na wybryki zimowych atlantyckich sztormów, które już wiele statków posłały na swe odległe dno. [...] Raz, wracając z Ameryki, dostali się w sztormie w pola kry lodowej. Może torpeda wbiła się w żywą, wibrującą pracą maszyn burtę statku, dławiąc życie, może we mgłę zderzył się z innym statkiem? Ostatni raz widziano «Zagłobę» już tylko o paręset mil od wybrzeży szkockich, jak w ciężkim sztormie pracowicie wspinał się na grzbiet fali, zjeżdżał w dół, rył się dziobem w następną falę, przecinał mniejsze, a ginął cały w pianie. Walczył... i zginął, a z nim cała jego załoga: «I ten pierwszy, co był chudy, i ten drugi, co był rudy, i ten trzeci, co tak wódkę lubił chlać... razem trzydziestu kilku» – napisał Stefan Gazeł¹⁰. „Tak zginął bez śladu głośny kapitan «Długi» ze swą dobraną załogą”¹¹.

W książce wydanej w 1968 r. pt. „Die U-Boot – Erfolge der Achsenmächte 1939-1945” autor Jürgen Rohwer ustalił na podstawie analizy dzienników okrętowych, iż s/s „Zagłoba” został storpedowany między 5 a 6/7 lutego 1943 r. przez U 262. Data 9 lutego, podawana przez wiele lat jako dzień zgonu, została przyjęta przez Brytyjską Admiralicję.

W 30. rocznicę zatonięcia „Zagłoby” napisał do młodszego brata Zygmunta Deyczakowskiego Czesław Pawłowicz (abs. WN z 1931 r., który naukę zaczynał jeszcze w Tczewie): „Drogi Zygmuncie [...]. Nieliczny już Klub Tczewiaków [...] dnia 7 lutego odbędzie zebranie z programem uroczy-

stości uczczenia pamięci poległych na «Zagłobie». Będzie mowa o śp. Zbigniewie”¹². Apel odczytał Bolesław Mikszta. Były armator Polskarobu Alfred Falter zawiadomił, że nabożeństwo za duszę śp. zmarłych na posterunku śmiercią marynarza odbędzie się w Kościele Polskim przy Devonia Road¹³.

„Śp. Zbigniew Deyczakowski posiadał wszystkie walory potrzebne dla doskonałego człowieka, marynarza i kapitana, i taki jego obraz powinien być utrwalony dla przyszłych pokoleń morskich”¹⁴.

W 1974 r. na frontowej ścianie budynku przy al. Zjednoczenia 11 została ufundowana przez żeglarzy tablica: „Pamięci członków Yacht Klubu Polski w Gdyni, którzy w latach 1939-1945 oddali życie za Polskę w obronie Wybrzeża, w walkach na morzach, w hitlerowskich obozach zagłady i miejscach kaźni”¹⁵. Jest na niej nazwisko Zbigniewa Deyczakowskiego.

Na wniosek Polskiego Towarzystwa Natologicznego, w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Rewie, 16 czerwca 2021 r. wmurowano „gwiazdę” kapitana żeglugi wielkiej Zbigniewa Deyczakowskiego.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996; *Udział starszych mechaników Polskiej Marynarki Handlowej w II wojnie światowej*, „Zeszyt Szkoleniowy SSMM”, oprac. Stanisław Kozak, nr 24, Gdynia 1988; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich*, tom 1, Gdańsk 1996; hasło *Deyczakowski Zbigniew*, oprac. Witold Parteka, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; „Morze” 1932 nr 7/8; „Morze” 1933, nr 12; „Monitor Polski” 14.05.1938; „Okólnik” 1952, nr 63; „Okólnik” 1956, nr 80; „Zeszyty Tłumackie” 2007, nr 1; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; Czesław Adamowicz, *Morze sprzyja odważnym*, Gdańsk 1974; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

10 Stefan Gazeł, *Pamięci załogi s/s „Zagłoba”*, „Okólnik” 1952, nr 63, s. 7.

11 Alan Villiers, *Posted Missing* (fragment), „Okólnik” 1956, nr 80, s. 19.

12 Korespondencja Koła Tczewiaków, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2978, s. 233.

13 Ibidem.

14 List Adama Fiedorowicza, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1350, s. 9.

15 Hasło *Tablica Yacht Klubu Polski*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.