

Zygmunt Dey-Deyczakowski

1905-1979



absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1929 r., uczestnik wojny polsko-bolszewickiej, kapitan żeglugi wielkiej, dowódca transatlantyku „Batory”, który szczęśliwie przeprowadził przez wojenną zawieruchę, młodszy brat Zbigniewa.

Urodził się 30 maja 1905 r. w Ottyni (okolice Kołomyi i Stanisławowa). Jego ojciec Edmund Gracjan Deyczakowski, herbu Doliwa, był urzędnikiem Wydziału Powiatowego w Tłumaczu, burmistrzem Ottyni, dyrektorem tłumackiej Komunalnej Kasy Oszczędności oraz zasłużonym działaczem Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”¹.

Po ukończeniu piątej klasy gimnazjum w Kołomyi, latem 1920 r., 15-letni Zygmunt zaciągnął się do 214. Pułku Ułanów Armii Ochotniczej gen. Józefa Hallera, aby wziąć udział w wojnie z bolszewikami. Po ostatniej bitwie (Okiełniki, 15 listopada 1920 r.) wrócił do szkoły.

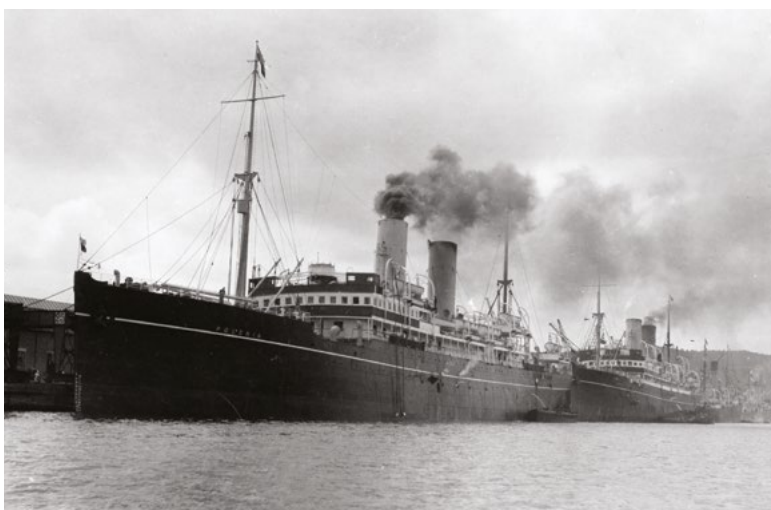
Maturę zdał w Tłumaczu w 1923 r. W 1927 r. zaliczył tzw. „półdyplom” – dwa lata studiów zawodowych w Akademii Górniczej w Krakowie, po czym wstąpił na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie, który ukończył w 1929 r. z wyróżnieniem (i srebrnym zegarkiem od ministra przemysłu i handlu).

Od 1930 r. do 1938 r. służył na transatlantykach: „Pułaski” – jako V, III i II oficer pokładowy; „Polonia” – jako II oficer; „Kościuszko” i „Piłsudski” – jako starszy oficer. W 1933 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej². W 1938 r., w wieku 33 lat, został kapitanem „Poznania”.

Szkolny kolega Karol Olgierd Borchardt (abs. WN z 1928 r.) tak o nim napisał: „Nazwisko swe wywodził od Deja z Oczakowa. [...] Skończył Szkołę Morską ze złotym zegarkiem i po paru latach trafił na jeden z «klejnotów» [jak nazywano trzy pierwsze polskie transatlantyki] jako asystent. Kapitan Duńczyk nie podejrzewając, że ma pod swymi rozkazami samego niemal Azję Tuhajbejowicza, kazał mu pewnego razu sprzątnąć zastawę

do kawy, przyniesioną na mostek przez stewarda. Asystent, wdrożony do słuchania rozkazów, nie chcąc jednakże nic uronić z godności dejów, nie namyślał się ani chwili i na oczach zdumionego kapitana całą zastawę srebrną i porcelanową wraz z olbrzymią tacą sprzątnął... za burtę. Do morza!”³

Wybuch II wojny światowej zastał s/s „Poznań” w szwedzkim porcie Luleå nad Zatoką



S/s „Polonia”
i „Kościuszko”

Botnicką, w położeniu niemal beznadziejnym. Szwedzi, na żądanie Niemców, przeprowadzili statek w pobliże Sztokholmu. Jako port wskazali Gävle – postój tam przedłużał się, ale „dzięki świetnej postawie kapitana z pokładu s/s. „Poznań” nie zszedł ani jeden oficer”⁴ – napisał we wspomnieniach ówczesny II oficer Jan Starzycki (abs. WN z 1932 r.). Niemiecki konsul w Gävle usiłował udaremnić wymknięcie się statku z Bałtyku na Morze Północne, a „Szwedzi obawiali się, że wyprowadzając statek polski, znajdą się pod zarzutem kradzieży mienia niemieckiego –

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

2 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Wiadomości Portu Gdynińskiego 1933, nr 12, s. 30.

3 Karol Olgierd Borchardt, *Znaczy kapitan*, Gdynia 1968, s. 227.

4 Jan Starzycki, Z cyklu: *Wspomnienia*, „Okólnik” 1956, nr 79, s. 8.

5 Ibidem.



Prezydent RP na Wychodźstwie Władysław Raczkiewicz dekoruje 21 czerwca 1941 r. Krzyżem Walecznych za akcję na m/s „Chrobry” 15 maja 1940 r. Od lewej: kpt. Zygmunt Deyczakowski, II of. Józef Dąbkowski, I of. mech. Zygmunt Kuske, lekarz statkowy Bazyl Abramowicz, I of. Karol Olgierd Borchardt.

bowiem własność państwa polskiego stała się w ich pojęciu własnością niemiecką”⁵. Korzystając z osłony jaką stanowiły fiordy,

23 października statek zaczął przekradać się na południe. Kapitan kazał podnieść na nim flagę norweską i zmienić nazwę na burcie, by uspić czujność załóg niemieckich okrętów. Kilka dni później zawinął do Göteborga, a stamtąd do Anglii.

„Poznań” był ostatnim statkiem sojusznicznym, który zdołał opuścić Bałtyk jesienią 1939 r. – i za ten wyczyn kpt. ż.w. Zygmunt Deyczakowski został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, a siedmiu członków załogi otrzymało Krzyże różnych stopni.

Po zmustrowaniu z „Poznania” został dowódcą m/s „Chrobry” – gdy tylko statek powrócił z dziewiczego rejsu do Argentyny, na którym zaokrętowani byli w sierpniu 1939 r. uczniowie nowo utworzonego Wydziału Transportu i Administracji Morskiej PSM.

Na przełomie listopada i grudnia 1939 r. Ministry of Shipping (MoS) wycarterowało od GAL-u transatlantyki „Chrobry” i „Batory” i przebudowane na transportowce dla wojska już w grudniu 1939 r. weszły w skład konwoju, który przewoził 1. Kanadyjską Dywizję z Halifaxu do Glasgow, pod eskortą pancernika H.M.S. „Revenge”.

W lutym 1940 r. m/s „Chrobry” szedł w konwoju z Kanady pod silną eskortą. Gdy po tygodniu na przemian sztormowej lub mglistej pogody 6 lutego zbliżał się do brzegów Szkocji, z okrętu dowódcy eskorty

Bernarda Rawlingsa H.M.S. „Valiant” nadał sygnał: Rawlings poprosił kpt. Deyczakowskiego o przyjęcie depeszy dla wiceadmirała Jerzego Świrskiego, której fragment brzmiał: „I was very glad to have the honour of being Commodore to Cpt. Deyczakowski and for the skill in handling and manoeuvring his ship I have great admiration”⁶.

Gdy w kwietniu Niemcy rozpoczęli operację zajęcia Norwegii, „Chrobry” (podporządkowany w tym czasie Home Fleet) wyszedł z Gourock jako statek komodorski konwoju NP-1 z żołnierzami brytyjskiej Brygady Piechoty.

Początkowo w kampanii norweskiej statkowi dopisywało szczęście, ale 14 maja 1940 roku seria zapalających bomb trafiła w jego środkową część.

Zygmunt Deyczakowski, „jak zwykle wytworny i opanowany”⁷, pozostał na okręcie tak długo, aż wszyscy, którzy przeżyli, zostali desantowani. Nawet nie założył pasa ratunkowego, choć niemieckie samoloty znów otworzyły ogień z karabinów maszynowych. I nie drgnął, choć wokół rozgrywały się dantejskie sceny⁸. Spanikowani żołnierze irlandzcy wykonywali samobójcze skoki do lodowatej wody, inni biegali od szalupy do szalupy. „Kanonada z destroyers nie ustawała ani na chwilę, trzymając w ten sposób niemieckiego napastnika w pewnej odległości, aby nie strzelał do ludzi na szalupach”⁹.

Za akcję ratowniczą zbombardowanego przez hitlerowskie samoloty „Chrobrego” prezydent Władysław Raczkiewicz udekorował kapitana Zygmunta Deyczakowskiego Krzyżem Walecznych.

Pod koniec czerwca 1940 r. kpt. Zygmunt Deyczakowski objął dowództwo „Batorego”, który pod jego komendą wypracował sobie miano Lucky Ship. W czerwcu 1940 r. przetransportował do Kanady walory Banku Brytyjskiego (2950 skrzyń) oraz skarby wawelskie, uratowane przez Karola Estreichera (34 skrzynie arrasów wawelskich i dwa kufry zawierające różne precjoza) i przewiezione z Francji na „Chorzowie” przez kpt.



Z angielskimi dziećmi na „Batorem”



Z gen. Władysławem Andersem

Zygmunta Górę. W sierpniu 1940 r. ewakuował do Australii i Nowej Zelandii 480 angielskich dzieci w wieku 4-15 lat, dla których stał się domem na 11 tygodni. Kapitan nazywał dzieci „klejnotami koronnymi imperium brytyjskiego”, one zaś rewanżowały mu się „królem statku” i polskim „dzień dobry”. W książce „Rozśpiewany okręt” australijska opiekunka opisała troskę kapitana o to, aby dzieci chodziły w pasach ratunkowych i wciąż ćwiczyły alarm łodziowy; nawet najmniejszy pasażer musiał, tak samo jak marynarze, błyskawicznie się stawić przy wyznaczonej szalupie. Równocześnie razem z załogą budował atmosferę stabilizacji oraz rodzinnego ciepła¹⁰. Miarą popularności, jaką osiągnęła polska załoga, był „bunt” małych Brytyjczyków, którzy 20 sierpnia

6 A.D., *Dowódca brytyjskiej eskadry Pacyfiku o polskim kapitanie*, „Polska na Morzach / Poland on the Seas”, czerwiec-lipiec 1945, nr 27, s. 25-26.

7 Karol Olgierd Borchardt, *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 1968, s. 173.

8 Ibidem, s. 176.

9 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 162.

10 Iwona Konieczna, *40 lat temu zmarł kapitan Zygmunt Deyczakowski – dowódca „szczęśliwego statku”*, [w:] <https://dzieje.pl/aktualnosci/40-lat-temu-zmarl-kapitan-zygmunt-deyczakowski-dowodca-szczesliwego-statku>

w Kapsztadzie mieli być przeniesieni na inny transportowiec – „Stratheden”. Admiralicja ustąpiła i „Batory” ruszył z dziećmi w dalszą podróż – przez Singapur do Australii.

W Wellington zaokrętował ponad 1300 nowozelandzkich żołnierzy, następnie drogą wokół Afryki, przewożąc mniejsze oddziały wojska, wrócił do Gourock¹¹. W Glasgow „Batory” został dozbrojony w 10 kolejnych stanowisk karabinów maszynowych i przygotowany do operacji desantowych – w Afryce Północnej, we Włoszech, przewożąc wojsko, czołgi, amunicję...

Jednym z najważniejszych wydarzeń w życiu statku, zdaniem jego kapitana, było zaokrętowanie w Basrze polskich zesłańców: grupę 1400 kobiet i dzieci, a następnie przewiezienie 456 polskich sierot z opiekunami do Bombaju, gdzie powstawał sierociniec¹². W początkach 1944 r. „Batory” wykonał 11 kursów na trasie: Egipt – włoski Tarent, przewożąc żołnierzy 2. Polskiego Korpusu gen. Władysława Andersa.

Gdy 5 lipca 1945 r. Wielka Brytania i USA cofnęły uznanie dla Rządu RP na uchodźstwie i usankcjonowały powstanie podporządkowanego komunistom Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej w Warszawie, kpt. Deyczakowski w proteście przeciwko tej zdradzie zdjął z masztu „Batorego” polską banderę, okazując lojalność wobec Rządu RP w Londynie. Większość załogi zeszła ze statku. Przez następne pół roku „Batory” pływał pod flagą brytyjską, ale potem został przekazany przedwojennemu armatorowi GAL.

Zygmunt Deyczakowski wyjechał do Stanów Zjednoczonych Ameryki, gdzie czekała na niego żona z synkiem Leszkiem. W 1946 r. osiadł w Vancouver w Kanadzie. Na morze nie wrócił. Pracował na zbiornikowcu, potem miał się różnych zajęć, aż w końcu odkurzył swój dyplom inżynierski z Akademii Górniczej w Krakowie.

W 1952 r. pisał: „Od trzech lat jestem w Kalifornii, pracuję na łodzi w testing engineering przeważnie materiałów budow-



M/s „Batory”
przy nabrzeżu
Francuskim w Gdyni

11 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, op. cit., s. 101.

12 Ibidem, s. 108.

13 „Okólnik” 1962, nr 61, s. 12.

14 Karta świąteczna pisana 10 XII 1974 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 124.

15 Pożegnalny list Zygmunta Deyczakowskiego, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2777, s. 34.

lanych.[...] Praca jest urozmaicona i ruchliwa, bardziej odpowiednia dla marynarskiej natury niż przywiązanie do biurka czy do warsztatu”¹³.

W 1964 r. zamieszkał z rodziną na Karaibach, na jednej z amerykańskich Wysp Dziewiczych St. Croix (odkrytej przez Kolumba). W 1974 r. przeszedł na emeryturę.

„Drodzy Tczewiaczy – napisał wówczas. – Tak bardzo chciałbym być z Wami chociaż na jednym Waszym śniadaniu. Może i to się kiedy spełni, że będę mógł z Wami poprzypominać sobie te dawne i im bardziej odległe, tym piękniejsze lata. Tymczasem Wasze zdrowie”¹⁴.

W Wigilię Bożego Narodzenia 1978 r. wysłał list do przyjaciela I mechanika inż. Władysława Milewskiego informując, że lekarze dają mu pięć miesięcy życia: „Jest nawet pewien plus w tym, że można możliwie jak najlepiej zorganizować odejście, różnica sprowadza się do bardziej stromego zjazdu. [...] Przy spotkaniu Seniorów powiedz, że niestety nie będę mógł być z wami, jak planowałem, w 1980 r. [na Światowym Zjeździe Absolwentów w Gdyni], ale wierzę, że kiedyś wszyscy się spotkamy w tym ostatnim porcie, do którego wszyscy wreszcie dojdziemy. I zróbcie mi największą przyjemność wypiciem dobrego kielicha pod to wszystko, co przeżyliśmy i przeszliśmy razem”¹⁵.

Kpt. ż.w. Zygmunt Deyczakowski zmarł 2 maja 1979 r. w St. Croix i został pochowany z morskim ceremoniałem.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami, czterokrotnie Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej, The Order of the British Empire.

W 2008 r. jedna z ulic w Gdyni-Oksywiu, na nowo powstałym osiedlu Komandorskie Wzgórze, otrzymała jego imię. 11 czerwca 2016 r., na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Rewie, wmurowano „gwiazdę” kapitana żeglugi wielkiej Zygmunta Deyczakowskiego.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; Elżbieta Niewolska „Zeszyty Tłumackie” 2007, nr 1; Karol Olgierd Borchardt, *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 1968; Karol Olgierd Borchardt, *Znaczy kapitan*, Gdynia 1968; Iwona L. Konieczna, *40 lat temu zmarł kapitan Zygmunt Deyczakowski – dowódca „szczęśliwego statku”*, [w:] <https://dzieje.pl/aktualnosci/40-lat-temu-zmarl-kapitan-zygmunt-deyczakowski-dowodca-szczesliwego-statku>; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

