

Tadeusz Dybek

1908-1963



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żeglugi wielkiej, „wspaniały kapitan niezłomnego statku”¹, dowódca s/s „Kromań”, uczestnik konwojów na Morzu Północnym.

Urodził się 24 października 1908 r. w Praszce nad rzeką Prosną, niedaleko Gorzowa Śląskiego. Po ukończeniu gimnazjum w Kaliszu i zdaniu egzaminu maturalnego w 1925 r. wyjechał do Torunia i wstąpił do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, z której po roku usunięto go za niesubordynację. Rozpoczął więc studia na Wydziale Prawa poznańskiego uniwersytetu, ale i w tej uczelni studiował tylko rok – tym razem sam zrezygnował. Trzecia próba znalezienia „swojej” szkoły zakończyła się pomyślnie – w latach 1927-1930 Tadeusz Dybek był uczniem Wydziału Nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie. Tutaj mógł zrealizować marzenia o dalekich, egzotycznych podróżach. Jego pierwsze zetknięcie z morzem to rejsy na szkolnym żaglowcu „Lwów”, m.in. na Maderę – do Funchal (1927 r.), na Morze Czarne – do Konstancy (1928 r.) i do Finlan-

dii – do portu Hanko (1929 r.). Skomponował pieśń „Stary Lwów”, którą śpiewano w Tczewie i w Kadrze Marynarki Wojennej².

„Okolo roku 1928 «Lwów»³ zawinął do portu w Hawrze. Gromada młodocianych uczniów poszła do baru i zaczęła pić, jako że każdy z nich czuł się już prawdziwym zejmanem. Wszyscy zalali się w pestkę, śpiewali i szukali, starą, dobrą tradycją, zaczepki. Żądali od obecnych Francuzów, by razem z nimi śpiewali: «Wesoło żeglujmy, wesoło», a gdy ci ani be, ani me, zaczęło się mordobicie opornych i tłuczenie szkła. Zjawilo się dwóch policjantów, lecz i oni dostali w skórę. Przybył większy oddział policji i wtedy pijane bractwo zatrábiło na odwrót. [...] Żwawsza, bo trzeźwa, policja doganiała, łapała i tłukła pałkami po młodych łbach.

Na przedzie uciekających wyrzywał Tadeusz Dybek, uczeń o zbawiennych długich



nogach. Lecz gdy postyszał za sobą krzyk bitych kolegów, zrezygnował z ucieczki i zawrócił. Oddając się sam w ręce policji, żądał kategorycznie, by zaprzestano bicia. Zaprzestano. Aresztowanych odprowadzono na komisariat.

Tu nastąpiła niespodziewana rzecz. Prześstępstwo było ciężkie: burda, wielokrotna cielesna obraza, napad na władzę, wyrządzenie szkód materialnych. Atoli Dybek zabrał głos. Był to chudzielec, długi a cienki, lecz oczy miał pałające. Mówił dziwnie i, wydawało się, zupełnie od rzeczy. Mówił o Somosierze - że Polacy walczyli tam dzielnie u boku Napoleona. Płomieniście prawił o francusko-polskim braterstwie broni. Przekonywał z jakąś diabelną przymilnością i wnet przyjaźń dwóch narodów wyrosła w ścianach ponurego komisariatu policyjnego do zagadnienia jedynie ważnego pod słońcem, do potęgi jakiegoś mistycznego dogmatu. Nagle marsowy komisarz, przerywając potok Dybkowych słów, powstał i rzekł do młodych winowajców, nie wiadomo, przekonany czy rozbawiony: - Jesteście wolni! Wynoście mi się na krzywy pysk! Tak to w zwierciadle owych kilkunastu minut objawiły się trzy właściwości charakteru młodego Dybka, które później w jego życiu odegrały tak niepomiarłą rolę: odwaga, lojalność wobec bliźniego i przebiegłość. Zdrowa, nieszkodliwa przebiegłość.

Owe trzy cechy stworzyły wybitną indywidualność marynarza, który dzięki swym czynom, dokonany w czasie wojny, był nie tylko na ustach wszystkich w naszej marynarce handlowej, lecz nabrawł sławy także wśród marynarzy sojusznicznych⁴.

W 1930 r., jako uczeń ostatniego kursu nawigacyjnego, już po egzaminie teoretycznym, brał udział w wyposażaniu i uzbrajaniu w stoczni w Nakszkow nowo zakupionej szkolnej fregaty „Dar Pomorza”.

„Na Lwowie uczeń ukończonego III-go kursu Tadeusz Dybek, znany kawalarz, skądś wytrzasnął frak o długich połach i wysoki cylinder i w tym stroju szalał po pokładzie,

na wantach i rejach. Za jego przykładem poprzebierali się i inni, tak że załoga statku szkolnego wyglądała raczej jak załoga statku pirackiego”⁵.

Po ukończeniu Szkoły Morskiej, nie mogąc znaleźć zatrudnienia we flocie handlowej, wrócił do Kalisza. Ale jeszcze w tym samym roku przyjechał do Gdyni, do przeniesionej tam Szkoły i został instruktorem na „Darze Pomorza”, odbywając m.in. rejs do Nowego Jorku, a kolejną podróż - do Pernambuco w Brazylii i Fort de France na Martynice. Podczas ceremonii chrztu równikowego grał rolę Neptuna.

W kwietniu 1932 r. rozpoczął pracę dla towarzystwa GAL - zaczął ją od stanowiska starszego marynarza, trzy lata później zamustrował jako II oficer na „Pułaskiego”, kursującego na linii południowoamerykańskiej. Kilkanaście miesięcy później został I oficerem, a w 1937 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej.



W przerwie pracy dla GAL-u uczestniczył w 1935 r. w rejsie do Afryki na „Elemce” - pięciomasztowym żaglowcu Ligii Morskiej i Kolonialnej, pod dowództwem kpt. ż.w. Tadeusza Szczygielskiego.

Chrzest na „Lwowie” i Tadeusz Dybek jako Neptun

1 Tak nazwał go Arkady Fiedler w książce „Dziękuję ci, kapitanie”.

2 „Okólnik” 1987, nr 155, s. 32.

3 W oryginale był „Dar Pomorza”, ale autor się pomylił, bo w 1928 r. jeszcze nie było „Daru Pomorza” - red.

4 Arkady Fiedler, *Wspaniały kapitan i niezłomny statek*, [w:] *Dziękuję ci, kapitanie*, Kraków 1947, s. 127-128.

5 Czesław Zawada, wspomnienia, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG - D/1768, s.. 40.



Na pokładzie „Elemki” 8.05.1935, od lewej: kpt. Tadeusz Szczygielski, prezes LMiK gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, st. of. Bolesław Mikszta, II of. Tadeusz Dybek, III of. Tadeusz Łotkowski.

Po prawej: Tadeusz i Irena Dybkowie



W czasie służby na s/s „Pułaski” I oficer Tadeusz Dybek poznał Irenę Wiland, która zamustrowała na parowiec jako pielęgniarka. „Przełożeni jego sądząc, że to przelotne amory, gorszyli się i czynili mu wstręty. Dybek zrażony, machnął ręką na statek, machnął na linię żeglugową, ściągnął dziewczynę na ląd i ożenił się”⁶ w marcu 1938 r.

Kolejną firmą żeglugową, w której podjął pracę, była utworzona przez szkolnych kolegów w 1938 r. Bałtycka Spółka Okrętowa, która zakupiła parowce: „Narocz”, „Wigry” oraz „Kromań” Tadeusz Dybek objął dowództwo tego ostatniego i związał z nim swoje losy. Była to jednostka wysłużona, zbudowana w 1912 r., pływająca wcześniej pod grecką banderą, a pod polską banderą chodząca w rejsach po Morzu Północnym i Bałtyckim.

W sierpniu 1939 r. parowiec przewoził polski węgiel do Skandynawii, a szwedzką rudę żelaza do kraju. Wojna zastała statek na morzu – zgodnie z poleceniem armatora kapitan skierował go ku duńskim cieśninom i 2 września 1939 r. zawinął do Göteborga, a stamtąd, podobnie jak „Narocz”, „Wilno”, „Robur IV” i „Chorzów”, kolejno do Bergen i Methil. W Wielkiej Brytanii na statek zamustrowała żona kapitana i pracowała na nim m.in. jako płatnik niemal przez całą wojnę.

„Od końca 1939 r. trumpy BSO [...] pływały w czarterze na podróż lub na czas, m.in. dla Francuskiej Misji Żeglugowej. Wożono



Fot. A. Fiedler, Dziękuję ci..., s. 170

przeważnie angielski węgiel do portów francuskich i zachodnioafrykańskich, w drodze powrotnej przede wszystkim zboże i orzeszki ziemne”⁷. W czerwcu 1940 r. „Kromań” zawinął do Dakaru w Senegalu z polecenia brytyjskich władz, choć nie bez obaw i podejrzeń kapitana co do zachowania władz francuskich kolonii. Obawy były słuszne, bo natychmiast po klęsce Francji alianckie statki zostały przez kolaborujący z Niemcami rząd internowane. Dodatkowo, z ostrożności po ucieczce „Rozewia” i „Stalowej Woli”, Francuzi zdemontowali maszynownię i przeholowali „Kromań” do portu. Mimo tego załoga przygotowała się do ucieczki, a kapitan Dybek – do podstępu: zasugerował władzom, że na statku ma komunistycznych wywrotowców, którzy mogą podżęgać do buntu żołnierzy miejscowego garnizonu, a te, zaniepokojone, zgodziły się, by statek wyszedł z portu na redę, a na czas przejazdu zwrócić zabrane części. I tak lipcowej nocy, w strugach ulewnego deszczu, statek przedarł się przez sieć zaporową. „Stałem z Dybkiem na mostku. Był świetnie przygotowany. Musiał na ten moment czeka

i dobrze go przemyślał. Wydawał rozkazy półgłosem, z pewnością siebie, ani jednego znaku wahania czy nerwów” – opowiadał III oficer Tadeusz Sulatycki⁸.

Uciekli do Freetown w Sierra Leone, stamtąd na Wyspy Brytyjskie. A ponieważ w Dakarze zarekwirovano m.in. przyrządy

6 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 214.

7 Ibidem, s. 200.

nawigacyjne, mapy i locje, kapitan wykorzystał pozostały pośród książek żony dziecięcy atlasik⁹. Po tym wyczynie Lord Admiralicji A.V. Alexander podpisał list gratulacyjny dla kapitana „Kromania”, przekazany na ręce gen. Władysława Sikorskiego przez dowództwo Royal Navy.

Tadeusz Dybek dowodził „Kromaniem” w konwojach na Morzu Północnym, także w dwóch poważnych operacjach morskich – w czasie lądowania wojsk alianckich w Afryce Zachodniej (w 1942 r.), jak i desancie na Sycylię (w 1943 r.).

Waleczny kapitan przezornie zadbał o to, aby załoga i statek nie byli bezbroni: „«Kromań» dość szybko przekształcił w pływający arsenał albo [...] w «pływającą twierdzę». Chybotliwa to była twierdza, ale przez całą wojnę niezamordowana trwała na szlaku i z niejednej opresji dzięki swej artylerii wyszła cała. Kapitan Dybek, jeśli zauważył w którymś porcie coś godnego uwagi, rekwirował lub przywłaszczał sobie w imię obrony interesów aliantów. [...] Stary frachtowiec w czasie wojny osiągnął tak duże nasycenie karabinami maszynowymi, oerlikonami, boforsami i nawet paradował z działem kalibru 102 milimetrów, że zaliczał się do najlepiej uzbrojonych frachtowców w polskiej flocie”¹⁰.

Arkady Fiedler pisał: „Załoga «Kromania» dokazywała nieraz cudów. Mimo to po każdym odpartym ataku Dybek złościł się i wymyślał ludziom, że krzatali się jak ospałe żółwie, a ognia było za mało. Wiecznie za mało! Była to skrajna niesprawiedliwość, lecz z tych rzadkich niesprawiedliwości, które nie ranią i nie bolą. Przeciwnie, tym więcej lubiano kapitana”¹¹.

Za swą służbę w czasie wojny Tadeusz Dybek odznaczony został Krzyżem Walecznych z okuciem, czterokrotnie Medalem Morskim oraz angielskim The Order of the British Empire IV Class. Nieustraszona Irena Dybek otrzymała Medal Morski.

„Niesamowite szczęście z lat wojny, które towarzyszyło statkowi nieodmiennie, opuściło statek po jej zakończeniu. Pod koniec

1944 r. w USA zeszła ze statku Irena Dybkowa – może to ona zabrała owe szczęście?”¹². Kapitan ze swoim statkiem rozstał się na zawsze w listopadzie 1945 r. – u ujścia Loary „Kromań” wpadł na podwodne skały i zatonął, załoga uratowała się.

„Kromań” był jednym z bohaterów książki Owena Ruttera „Red Ensign. A History of Convoy”, wydanej w 1942 r., a także morskiego filmu propagandowego Ministerstwa Informacji i Dokumentacji z tego samego roku pt. „The call of the Sea”, przybliżającym Anglikom Polską Marynarkę Handlową¹³.



Po wojnie Tadeusz Dybek pozostał, jak wielu innych, na emigracji. Dołączył do żony w Baltimore w Stanach Zjednoczonych, gdzie miał się różnych zajęć, miał m.in. studio fotograficzne w Annapolis¹⁴. W 1946 r. pisał do Tadeusza Sulatyckiego (abs. WN z 1940 r.): „Powiesiłem mój żupan marynarski na kołku i fotografuję wszystko, co podejdzie. Mieszkamy w swoim domku półtorej mili za miastem. Jestem malarzem pokojowym, cieślą, palaczem, pomywaczem – wszystkim. Czasem się dziwię, że tak dużo zawodów na świecie, ale wolę je wszystkie

8 Krystyna Tarasiewicz, *Całe życie marynarza*, Warszawa 1992, s. 49.

9 Karol Olgierd Borchardt, *Monkejek i „Catalina”*, [w:] *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 1963, s. 217.

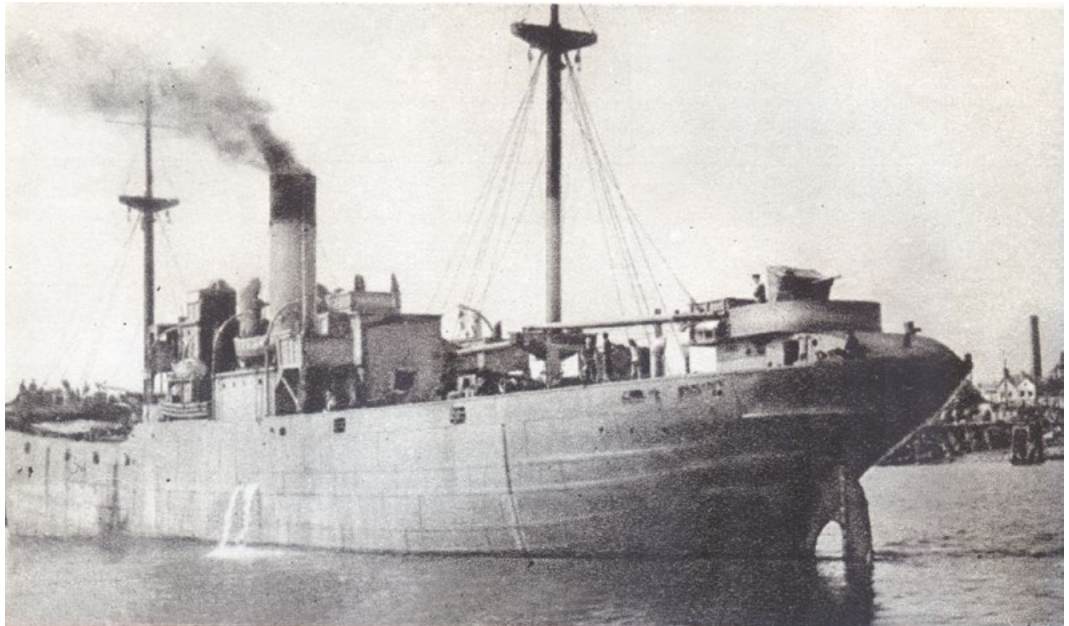
10 Jan Kazimierz Sawicki, *Pod flagą komodora*, Gdańsk 1992, s. 187-188.

11 Arkady Fiedler, op. cit., s. 192.

12 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, op. cit., s. 217.

razem od bezsensownego błąkania się po wodach i pracowania dla innych”¹⁵.

Małżeństwo rozpadło się, kapitan zmarł 16 grudnia 1963 r., mając ledwie 55 lat.



S/s „Kromań”

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jolanta Wilgucka, Grzegorz Niewiadomy, Tadeusz Dybek. *Kapitan s/s „Kromań”*, Gdynia 1981, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991; Jan Kazimierz Sawicki, *Pod flagą komodora*, Gdańsk 1992; Karol Olgierd Borchardt, *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 1963; Arkady Fiedler, *Dziękuję ci, kapitanie*, Pelplin 2013; Krystyna Tarasiewicz, *Całe życie marynarza*, Warszawa 1992.



13 Ibidem, s. 214-215.

14 Ibidem, s. 218.

15 Krystyna Tarasiewicz, op. cit., s. 120.