

Tadeusz Meissner

1902-1966



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1925 r., kapitan żeglugi wielkiej (ostatni komendant „Lwowa”), autor książek fachowych i beletrystycznych, tłumacz francuskiej i angielskiej klasyki marynistycznej, kawaler Krzyża Orderu Virtuti Militari, The Order of the British Empire.

Urodził się 4 sierpnia 1902 r. w Warszawie. Ojciec Jan – utalentowany malarz i rzeźbiarz, był grawerem w fabryce Bracia Heneberg w Warszawie, zmarł w następstwie nieszczęśliwego wypadku, gdy synowie Janusz i Tadeusz mieli odpowiednio trzy i dwa lata. Matka Anna Ludwika z d. Braun, urzędniczka, zmuszona była podejmować nawet pracę fizyczną, by utrzymać dom.

Od 1912 r. Tadeusz był uczniem Gimnazjum im. Staszica, a w 1918 r. został przyjęty do Państwowej Szkoły Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. H. Wawelberga i S. Rothwanda.

W 1918 r., mając ledwie 16 lat, poszedł w ślady swego starszego o rok brata i wstąpił ochotniczo do Wojska Polskiego. W czasie wojny polsko-bolszewickiej brał udział w walkach o Lwów, potem, jako podchorąży piechoty, w III Powstaniu Śląskim. Uwięziony przez Niemców za transport materiałów wybuchowych, zbiegł i z powodzeniem prowadził działania dywersyjno-destrukcyjne za linią frontu. Za odwagę i bohaterstwo

odznaczony został Orderem Krzyża Virtuti Militari V kl., Krzyżem Walecznych z Mieczami, Gwiazdą Górnośląską oraz Górnośląską Wstęgą Walecznych.

Z krzyżem Virtuti Militari na piersi wrócił z wojny także brat Janusz – pilot.

Po powrocie z wojaczki Tadeusz Meissner rozpoczął naukę w Państwowej Szkole Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. H. Wawelberga i S. Rothwanda, w wolnym czasie dorabiał jako nauczyciel pływania i trener.

W 1922 r. zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie i w roku 1925 ukończył z wyróżnieniem Wydział Nawigacyjny. Do 1927 r. pływał na statkach francuskich, a następnie, jako II oficer, na statku szkolnym „Lwów”.

„Jest bardzo ciepło, niedziela. Dzień alarmów. Straszny okrzyk: – Człowiek za burtą! – podrywa wszystkich. Widzę, jak Tadek Meissner pogrąża się w ciemnogrnatowej wodzie Atlantyku. Ćwiczenia – ćwiczeniami, ale Tadek NAPRAWDĘ wyskoczył za burtę, by ożywić alarm. [...] Nikt się nie dziwi, że wyskoczył. Skacze on do wody z fokrei.



Powstańcy w Obrowcu na Górnym Śląsku, czwarty od lewej siedzi T. Meissner

Tadeusz Meissner
i Karol Olgierd
Borchardt na
pokładzie „Lwowa”

Staje wyprostowany na jabłku masztu, na wysokości 40 metrów nad wodą, z wyciągniętymi do lotu rękami, niby Ikar¹ – pisał z podziwem o starszym koledze Karol Olgierd Borchardt. Inaczej to widział Stanisław Wojciechowski, kolega z kursu Meissnera: „W książce «Znaczy Kapitan» jest sporo błagi obliczonej na poklask najmłodszych czytelników: mianowicie jakoby kolega Borchardta uczeń Tadzio Meissner w czasie alarmu szalupowego przy dużej fali wyskakiwał w morze [...]. Coś podobnego nawet przy spokojnym morzu nie wydarzyło się na «Lwowie» za czasów kpt. Ziółkowskiego, tym bardziej nie zgodziłby się na to rygorysta kpt. Stankiewicz. [...] Tadzio Meissner był z mojego rocznika i obydwaj ukończyliśmy już Szkołę Morską, nim Borchardt wstąpił do niej. [...] Raz przy pięknej pogodzie na reddie Gdańska skoczył Tadzio w morze z grot-rei. Lecz tego rodzaju popisy były zakazane przez kapitana, zresztą dojrzały, spracowany żeglarz tego nie robi, były to szczenięce popisy kandydatów”².

Zimą 1929 r. „zafundował” swojej młodej żonie dramatyczną podróż poślubną, gdy jako starszy oficer brał udział, razem z kpt. Konstantym Maciejewiczem, bosmanem Janem Kaletą, starszym sternikiem Józefem Grzelakiem i młodszym marynarzem Tadeuszem Klusiewiczem, w dramatycznych wydarzeniach związanych z holowaniem w szalejącym sztormie zakupionej we Francji fregaty i przeprowadzeniem jej do duńskiej stoczni w Naskov. Gdy nocy z 28 na 29 grudnia pękł drugi hol, holenderski holownik nie usiłował nawet założyć następnego i odszedł, pozostawiając „Pomorze” z 12 ludźmi na pokładzie (pięciu marynarzy Polaków i sześciu Holendrów oraz Irena Meissnerowa) na pastwę losu. Statek dryfował przez całą noc w kierunku przybrzeżnych skał koło przylądka Penmarch. Rankiem 29 grudnia rzucone kotwice szczęśliwym trafem utrzymały go między skałami. Do 31 grudnia załoga daremnie oczekiwała na pomoc, wreszcie od lądu zbliżyły się cztery łodzie ratunkowe. Holenderska załoga



natychmiast zeszła z pokładu „Pomorza”. Niedługo potem, zmuszeni sytuacją, ze statku zeszli także Polacy i odwiezieni zostali do rybackiego portu Guilvinec. Dopiero 2 stycznia po południu udało się Holendrom podać hol na fregatę i wyciągnąć ją ze skalnej pułapki. Powróciła też na pokład polska załoga. 9 stycznia statek znalazł się wreszcie w stoczni w Naskov. Meissner – „tymczasowy starszy oficer” (tak się nazwał w artykule), opisał z talentem tę „pierwszą przygodę szkolnego statku «Pomorze»” w miesięczniku „Morze” (numery 1 i 4 z 1930 r.).

Za szczęśliwe doprowadzenie żaglowca odznaczony został w 1931 r. Srebrnym Krzyżem Zasługi³ i w tym samym roku otrzymał dyplom kapitana żegluga wielkiej. Ale pierwszym statkiem dowodził (przez chwilę) jako I oficer: „W nocy z 21 na 22 czerwca 1930 r. tuż przed wschodem słońca zawinęły do Gdyni dwa szkolne statki polskiej marynarki handlowej: wysłużony „«Lwów» i odnowiony «Dar Pomorza» [...]. Pierwszym żaglowcem dowodził kapitan ż.w. Meissner, drugim, dobrze wszystkim znany, kap. ż.w. Maciejewicz”⁴.

1 Karol Olgierd Borchardt, *Znaczy kapitan*, Gdynia 2006, s. 34.

2 List Stanisława Wojciechowskiego, pisany w Montrealu 13.02.1975 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2959, s. 3.

3 „Morze” 1931, nr 12, s. 17.

W tym samym roku 1930, gdy Szkoła Morska, przeniesiona do pięknych gmachów w Gdyni, obchodziła 10-lecie istnienia, został członkiem zarządu, założonego przy tej okazji, Stowarzyszenia Absolwentów Szkoły Morskiej.

W 1935 r. jako I oficer wziął udział na „Darze Pomorza” w rejsie dookoła świata. Po powrocie na podstawie listów do żony oraz różnych notatek, wspólnie z bratem Januszem – utalentowanym pisarzem, przygotował adresowaną do młodzieży książkę pt. „Dookoła świata na «Darze Pomorza»”, o której Ferdynand Ossendowski napisał, że jest to dzieło szlachetne i rozumne, zmuszające czytelnika do uszanowania i zrozumienia znojnnej, a nieraz i niebezpiecznej, pracy ludzi morza i praktycznej szkoły obowiązku,



„Morze” 1930, nr 1

Oficerowie i część załogi w St. Nazaire, podczas przerwy w pracy nad przygotowaniem statku do wyjścia w morze. Od lewej: konsul RP w Hawrze, NN, komendant kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz, I of. Tadeusz Meissner, bosman Kaleta, st. sternik Grzelak.



31 lipca 1941 r.), a następnie w czarterze Ministry of War Transport.

Na polecenie władz polskich pływał po Morzu Śródziemnym, ewakuując z Pireusu i Splitu do Marsylii uchodźców z Polski, wojsko i ochotników do Polskich Sił Zbrojnych. Gdy po błyskawicznej kapitulacji Francji 20 czerwca 1940 r. francuskie władze aresztowały statek w Bejrucie, wraz z załogą podjął ryzyko jego ratowania. Zaprzyjaźniony z kpt. Meissnerem dowódca francuskiej floty (któremu prywatnie jeszcze niedawno woził listy do damy serca w Dubrowniku) wysłał

a równocześnie obfitujące w cenny materiał geograficzny⁴.

W grudniu 1935 r. Tadeusz Meissner został pracownikiem GAL-u, mianowany I oficerem budowanego we włoskiej stoczni Monfalcone m/s „Batory”. A potem służył na nim, pod komendą kpt. Eustazego Borowskiego, do maja 1937 r.

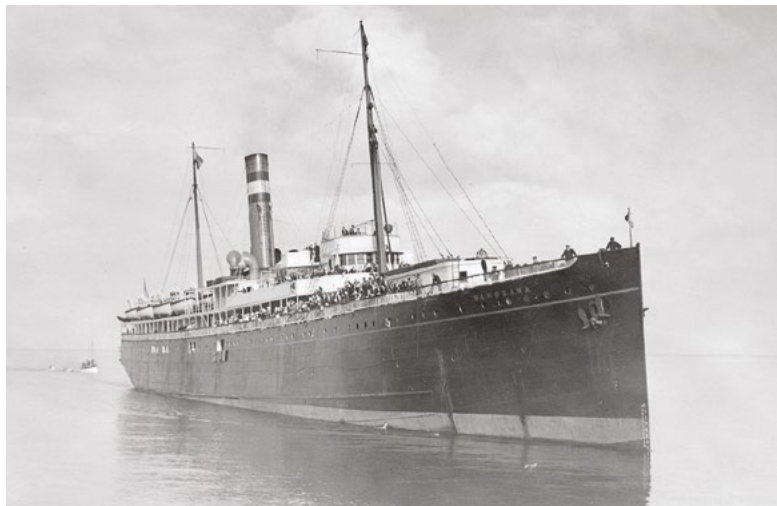
Następnie, po przejściu do Żeglugi Polskiej, objął dowodzenie frachtowcem „Cieszyn”.

Wybuch wojny zastał go w Antwerpii. Po przekazaniu statku 10 stycznia 1940 r. kpt. Janowi Ćwiklińskiemu tego samego dnia objął dowództwo na s/s „Warszawa”, chodzącym w czarterze najpierw rządu RP (do



Ryc. 2. Fotografia autora (w dniu przybycia „Darza Pomorza” do Honohalu).

4 Przedmowa Jana Kazimierza Sawickiego do reprintu książki T. Meissnera *Dookoła świata na „Darze Pomorza”*.



S/s „Warszawa” w latach 30. XX w. Fot. Roman Morawski, zbiory NAC.

holownik dla otwarcia zapory i nocą z 21 na 22 czerwca „Warszawa”, odcumowana w zupełnej ciszy, po dotarciu na redę ruszyła całą mocą silników – francuska kanonierka nie była w stanie jej dogonić. Nadawała jedynie sygnały nakazujące „Warszawie” zatrzymanie silników, na które kapitan Meissner kazał odpowiedzieć po francusku: „A teraz pocałujcie nas w d...”⁶. „Warszawa” uciekła do Hajfy.

W kwietniu 1941 r. statek skończył rejsy na „trasie uchodźczej”, przechodząc pod zarząd brytyjskiego transportu wojennego i zaczął krążyć z materiałami wojennymi między Aleksandrią a portami greckimi, zaopatrując Kretę i Cypr, odbywając rejsy z Port Saidu do Tobruku, przywożąc do twierdzy żołnierzy australijskich i zabierając jeńców włoskich. Potem wszedł w skład transportowców zaopatrujących oblężony Tobruk.

„Dnia 22 grudnia roku 1941 ukończyliśmy ładowanie amunicji, bomb, sprzętu wojennego oraz mrożonego mięsa, przeznaczonych dla zaopatrzenia 8. Armii, a między innymi dla Brygady Karpackiej.[...] Noc była tak ciemna, że nie mogliśmy zaobserwować, czy inne statki należące do naszego konwoju wyszły z portu, czy nie”⁷. W pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia odparli nalot trzech bombowców, o godzinie 2 po południu kapitan obliczał, czy przed zachodem słońca uda się wejść do portu przezna-



czenia – gdy statkiem zatrzęsł silny wybuch. Na rejkę wciągnięto sygnały flagowe – jeden dla dowódcy eskorty, drugi dla konwoju. Wybuch torpedy urwał śrubę, ster, stewę tylną, działo na rufie i zniszczył zupełnie kubryk załogi. Zginęło czterech marynarzy oraz 25 żołnierzy. Dwie godziny po wybuchu torpedy korweta dowódcy eskorty wzięła „Warszawę” na hol (tylko z załogą pokładową, reszta została ewakuowana na inny statek konwoju). „Jednakże widocznie przeznaczeniem «Warszawy» było zginąć dnia 26 grudnia”⁸ – napisał jej kapitan w artykule „S/s «Warszawa» toniel!”, który ukazał się 11 listopada 1944 r. w czasopiśmie „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”.

Statek trafiony drugą torpedą, zaczął tonąć tak szybko, że nie potrzeba było skakać do łodzi ratunkowych – główny pokład był tuż nad wodą. Ale nikt więcej nie zginął.

Bronisław Modro (abs. WN z 1922 r.): „Stałem przy burcie «Peony» obok Meissnera. Patrzyliśmy obaj w stronę «Warszawy». Jej długi komin zniknął właśnie pod wodą. Koniec. Zatonęła. Poszła na dno po dwóch celnych torpedach niemieckich – pod Tobrukiem dnia 26 grudnia 1941 r. Ścisnąłem Meissnera za łokieć. Powiedział: «Takie mamy Boże Narodzenie»”⁹.

Po powrocie do Londynu Tadeusz Meissner został inspektorem okrętowym statków skupionych w Polish Steamship Agency

6 Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959, s. 81.

7 Tadeusz Meissner, *S/s „Warszawa” toniel!*, „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”, 1944, nr 45.

8 Ibidem.

Ltd. (połączonych przedsiębiorstw Żegluga Polska i Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe), którą w sierpniu 1944 r. podporządkowano spółce Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe. Organizował udział załóg oraz floty polskiej w składzie floty aliantów.

Za zasługi wojenne uhonorowano kpt. Tadeusza Meissnera Krzyżem Walecznych oraz brytyjskim The Order of the British Empire.

Jego brat Janusz, pilot, był w Wielkiej Brytanii lotniczym korespondentem wojennym, uczestnicząc m.in. w lotach bojowych z polskimi załogami. Matka zmarła w czasie Powstania Warszawskiego.

Do kraju kpt. Tadeusz Meissner wrócił w 1946 r., w następnym roku został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi za organizowanie powrotu statków PMH do kraju.

Początkowo był inspektorem GAL-u, potem głównym nawigatorem Centralnego Zarządu PHM – ale tylko dlatego, że brakowało partyjnych fachowców: „W fabrykach robi się z robotników zdolnych dyrektorów, dlatego u nas ma być inaczej – padały pytania na zebraniach Komisji Żeglugowej – jest to celem naszej partii. Trzeba, aby przy nominacji kapitanów okrętów był obecny z głosem decydującym przedstawiciel Urzędu Morskiego i przedstawiciel Związku Marynarzy. To ograniczy zupełnie swobodę ruchów kpt. Meissnera, bo przenosić go na inne stanowisko jako niepewnego i nie naszego człowieka nie można, a należy natomiast ograniczyć jego władzę”¹⁰.

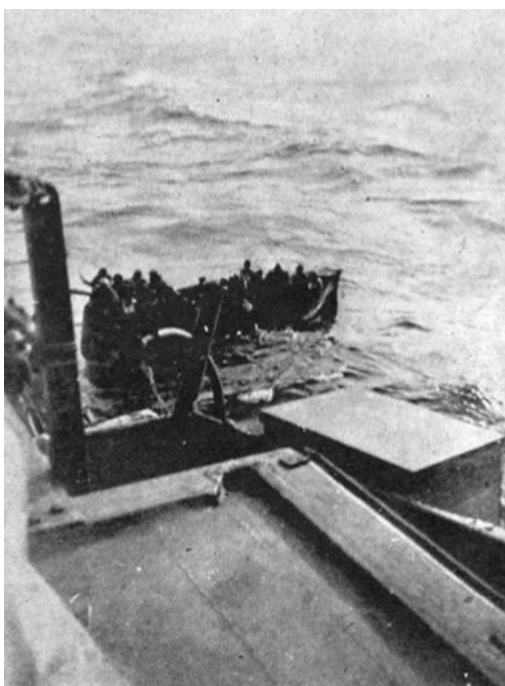
Tadeusz Meissner, zajmując eksponowane stanowiska w powojennym shippingu polskim, odegrał znaczącą rolę w „wycofywaniu z kraju kadry PMH zagrożonej represjami” ze strony sowieckich i polskich komunistów¹¹.

W 1953 r., po zejściu w Londynie z „Batorego” kpt. Cwiklińskiego, na jego miejsce został mianowany kpt. Meissner. Jednak już w następnym roku, po niezawinionym tragicznym wypadku na Morzu Śródziemnym (fala sztormowa zmyła za burtę kilku marynarzy), mimo uniewinniającego wyroku Izby Morskiej, pozbawiony został nie tylko dowództwa, ale i prawa pływania na trzy lata.



s/s „Warszawa” na holu

Tonąca s/s „Warszawa” na holu



Łódź ratunkowa z rozbitkami s/s „Warszawa”

Wykładał wówczas w Państwowej Szkole Morskiej nawigację.

Po październikowym politycznym przełomie wrócił w 1956 r. do pracy we flocie – i znów objął dowodzenie „Batorym”. 25 października 1956 r. był jednym z inicjatorów

9 Bronisław Modro, *Ostatnie chwile „Warszawy”*, „Okólnik” 1954, nr 72, s. 3.

10 Sprawozdanie PPR z dnia 17 XII 1947, Zebranie Komisji Żeglugowej w dniu 16.03.1948 w lokalu Komitetu Miejskiego PPR w Gdyni.

11 Za: Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945*, tom 1, Gdynia 1991, s. 10.



Na „Batorym”
m.in. kpt.
Tadeusz Meissner
i st. mechanik
Jan Herrmann

reaktywowania Koła Absolwentów Szkoły Morskiej¹².

W 1957 r. został bezpartyjnym posłem na Sejm PRL, był wiceprzewodniczącym sejmowej komisji gospodarki morskiej i żeglugi. Od czasu do czasu wracał jeszcze na morze.

Tadeusz Meissner był nie tylko wybitnym kapitanem, ale także autorem książek fachowych, jak m.in. „Podstawy nawigacji morskiej”, i beletrystycznych oraz wspomnień, tłumaczem francuskiej i angielskiej

klasyki marynistycznej, m.in. „Dobrowolnego rozbitka” Alaina Bombarda, wspólnie z Marią Boduszyńską, „Pamiętnika żeglarza” R.H. Dany.

Zmarł 19 sierpnia 1966 r., pochowany został na Cmentarzu Witomińskim.

Od 1970 r. jest patronem Szkoły Podstawowej nr 8 w Koszalinie, od 1980 r. jego imię nosi główna aula Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, jego imieniem nazwano ulicę osiedla w Bąkowie w gminie Kolbudy.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945*, tom 1, Gdynia 1991, Tadeusz Meissner, *Dookoła świata na „Darze Pomorza” (1934-1935)*, Katowice 2006; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew-Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992; Karol Olgierd Borchardt, *Znaczy kapitan*, Gdynia 2006; Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959; „Morze” 1931, nr 12; „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie” 1944, nr 45; „Okólniki”; APGoG, akta Komitetu Miejskiego PPR; „Kurier Poznański”, wydanie poranne, 1930, nr 295; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.



¹² „Okólnik” 1956, nr 80, s. 23.