

Zbigniew Rybiański

1909-2000



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żeglugi wielkiej, główny nawigator.

Urodził się 1 kwietnia 1909 r. w Sokalu (ojciec Tadeusz był prawnikiem, matka Kazimiera z Jasiewiczów – nauczycielką). Po skończeniu szkoły powszechnej w Rzeszowie w 1919 r. naukę kontynuował w bydgoskim gimnazjum i po maturze w 1927 r. zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. „O wielkiej miłości do morza nie było mowy. A może przekora? Byłem przecież mikrusem, wątłym, nerwowym dzieckiem i lekarz tczewskiej szkoły długo namyślał się, czy nie odrzucić takiego kandydata na wilka morskiego”¹.

Szkołę ukończył w 1930 r., następnie odbył służbę wojskową. W oczekiwaniu na miejsce na statku pracował w cukrowni w Nakle, potem w stacji meteorologicznej w Helu (której szefował Mariusz Hrynkiwicz-Moczulski – abs. WN z 1929 r.). W 1936 r., z dyplomem porucznika żeglugi małej², zamustrował na s/s „Polonia” jako młodszy marynarz. Statek, obsługując linię palestyńską, do Gdańska przypłynął dopiero w grudniu 1938 r. – w tym czasie Zbigniew Rybiański awansował na IV oficera.

Po zejściu z „Polonii” został zamustrowany na „Pułaskiego” (rejsy do Ameryki Południowej). W 1939 r. odbył w zastępstwie jeden rejs na „Batorym” do Nowego Jorku i do Gdyni wrócił 22 sierpnia 1939 r. A dwa dni później otrzymał polecenie natychmiastowego przemustrowania na s/s „Pułaski”.

Od lipca 1939 r. statek był przygotowywany do sprzedaży, więc rozpoczęto na nim demontaż co cenniejszych urządzeń. Brano pod uwagę również możliwość, na wypadek wojny, przeprowadzenia transatlantyku do Gdańska i zatopienia w wejściu do portu (do zablokowania wejścia do portu w Gdyni zamierzano wykorzystać s/s „Kościuszko”³). A tu nagle Gdynia –Ameryka Linie Żeglugowe otrzymały polecenie jak najszybszego przeprowadzenia floty do Wielkiej Brytanii.

Armator „Pułaskiego” miał niemały kłopot, ponieważ znaczna część personelu objęta była imienną mobilizacją. Udało się znaleźć kapitana – przebywającego na urlopie Bronisława Hurkę. Starszym oficerem został kpt. ż.w. Romuald Cielewicz, który dopiero co powrócił z Anglii po odbyciu stażu we flocie Ellermans Wilson Line. Drugim oficerem mianowano kpt. Zbigniewa Rybiańskie-



go, a „z Marynarki Wojennej wytargowano «chwilowo» dwóch już zmobilizowanych oficerów – starszego mechanika Jerzego Nagurskiego (abs. WN z 1926 r.) i drugiego mechanika Aleksandra Narela (abs. WM z 1932 r.)”⁴.

Tego samego dnia, 24 sierpnia, „Pułaski” wyszedł z Gdyni i udał się do Wielkiej Brytanii. Do listopada na Morzu Śródziemnym przewoził do Francji Polaków ewakuowanych przez kraje bałkańskie i Grecję. Od marca 1940 r. chodził w czarterze francuskim między portami francuskich kolonii afrykańskich. Zatrzymany 4 lipca 1940 r. w Conakry po kapitulacji Francji, zdołał uciec do Freetown.

Następnie był w służbie jako transportowiec wojska, głównie na Oceanie Indyjskim.



1 Jolanta Wilgucka, *Zbigniew Rybiański*, Gdynia 1978, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG, s. 4.

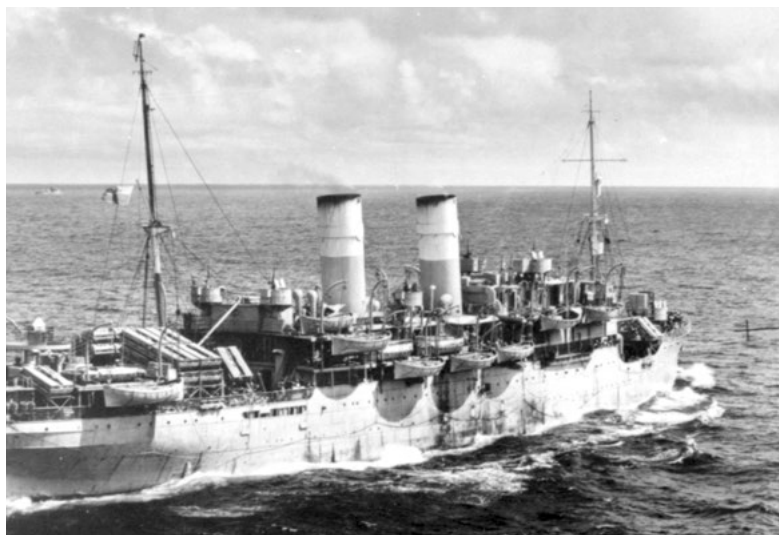
2 „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 8, s. 10.

3 Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945*, tom I, Gdynia 1991, s. 19.

4 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 54-55.



„Niebezpieczeństwo ze strony japońskich okrętów podwodnych było największe na trasie Afryka Wschodnia – Kolombo. Odcinek ten przebywaliśmy wyłącznie w konwojach, przy czym załadowane wojskiem statki w największej tajemnicy szły z Mombasy najpierw do jakichś ukrytych zatoczek i stamtąd dopiero na wyznaczone rendez-vous z eskortą. Chodziło o wprowadzenie



„Pułaski” na Oceanie Indyjskim jako transportowiec wojska

w błąd japońskiego wywiadu, który całkiem nieźle się orientował w ruchach alianckich konwojów. Ta zabawa w ciuciubabkę nie zawsze kończyła się pomyślnie dla naszej strony. Jednakże „Pułaski” szczęśliwie omijał wszystkie niebezpieczeństwa. Jego



szczęście w wojennej służbie stało się na Oceanie Indyjskim przysłowiowe. „Happy ship” – szczęśliwy okręt – tak nazywano go w durbańskich i bombajskich placówkach Sea Transportu. Bo i rzeczywiście, nasz statek miał niebywałe szczęście. Jego towarzysze z konwojów dawno się wykruszyli, wiele z tych statków poszło na dno. A «Pułaski» powolny i stary, pływał przez cały czas, bardzo często samotnie, bez eskorty i nigdy nie został nawet zaatakowany. A przecież był tak łatwy do wytropienia: w kotłach palono kiepskim węglem i jego kominy dymiły często tak, że można go było zauważyć już z odległości kilkudziesięciu mil⁵.

„W 1946 r. aż do marca dominowała krótka trasa Kalkuta – Rangun. W tym czasie „Pułaski” wrócił do swych pokojowych barw: czarny kadłub, białe nadbudówki i żółte kominy. Wróciły też na swoje miejsce czerwone odznaki armatorskie. Zdjęliśmy uzbrojenie; część zdano na ląd, resztę zatopiono wraz z amunicją, zgodnie z rozkazem Admiralicji, „na głębokości większej niż 200 sążni⁶”.

„W końcu marca przyszła na statek wiadomość, która rozstrzygała los „Pułaskiego”, a tym samym i nasze losy. Transatlantyk został sprzedany Anglikom wraz ze statkiem „Kościszko” za 100 000 funtów szterlingów. Spodziewaliśmy się tego. Statek nie nadawał się już do eksploatacji jako statek pasażerski: maszyny rozsypywały się w drobny mak, kotły były popękane, kadłub – rdza i cement. Nie lepiej przedstawiały się wnętrza, gdzie szoty były również przerdzewiałe. Anglikom kupno załatwiało dwie sprawy: nie musieli przywracać statku do przedwojennego stanu, do czego się zobowiązali, czarterując go na transportowiec, a co praktycznie nie było już możliwe, oraz zyskiwali jeszcze na parę lat statek zdolny do przewozu wracających z frontów żołnierzy.

Sprzedaż nastąpiła formalnie 3 kwietnia 1946 r. W 12 dni później – 15 kwietnia – bez uroczystości, po cichu dokonana została zmiana bandery. Na pokład przybyli dwaj przedstawiciele Sea Transportu. Załoga zebrała się na rufie. To ja opuściłem wysłużoną, biało-czerwoną banderę, na której wszyscy

5 Zbigniew Rybiański, *Samotny transportowiec*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 319.

6 Ibidem, s. 321,

7 Ibidem.

obecni złożyli swoje podpisy. Zabrał ją na pamiątkę kapitan Pacewicz. Brytyjską banderę wciągnął III radiooficer – Anglik. Jeszcze pamiątkowe zdjęcie i już po wszystkim.

Przestał istnieć polski transatlantyk „Pułaski”: na beczkach w porcie kalkuckim stał brytyjski transportowiec «Empire Pernhyn»...⁷ Tak Zbigniew Rybiański rozstał się ze statkiem, na którym służył całą wojnę.

W lipcu 1946 r. powrócił do Anglii i wybrał zaległe urlopy. Do pracy zgłosił się ponownie w lutym 1947 r., a z początkiem maja był w Polsce, by zaraz wyjechać do Włoch na budowę s/s „Jagiełło”.

Wrócił w 1949 r. i wtedy kpt. Tadeusz Meissner zaproponował mu mostek na „Sołdku” – w ten sposób Zbigniew Rybiański został pierwszym kapitanem pierwszego wybudowanego po wojnie statku.

W 1951 r. objął dowództwo, przydzielonego Polsce w ramach reparacji wojennych, pełnomorskiego zbiornikowca „Karpaty” z wiecznie psującym się silnikiem (podczas rejsu do Zatoki Perskiej potrafił z tego powodu stawać 38 razy). Statek został w końcu wyremontowany i wyczarterowany przez radziecki Sovfracht na jeden rejs z Konstancy do Chin. Tymczasem „w końcu stycznia 1952 r. w Zatoce Sueskiej dotarła na statek depesza z Gdyni, aby zawieźć ładunek radzieckiej flotyli wielorybniczej «Sława», poławiającej na wodach Antarktydy»⁸. Kapitan wyruszył bez map, których nie udało się nigdzie kupić, i bez radaru. Zawrócił do

Dżibuti po 5 tys. ton paliwa, a jako narzędzia nawigacyjne miał reportaż „The White Continent” Thomasa Henry`ego. Z Durbanu wyszedł po tzw. arkuszach obliczeniowych i kierując się własną pamięcią, bo na „Pułaskim” drogę Durban – Egipt przebywał wielokrotnie w czasie wojny. Radzieccy wielorybnicy bardzo się cieszyli, bo nie mieli paliwa na powrót. Rejs trwał 8 miesięcy i 19 dni, statek przebył ponad 41 tysięcy mil. Po latach kapitan przyznał, że z perspektywy czasu uważa tę wyprawę za szaleństwo: „[...] więcej na Antarktydę bez map, radaru bym nie ruszył”⁹.

W grudniu 1953 r. Zbigniew Rybiański osiadł na lądzie: został głównym nawigatorem w Centralnym Zarządzie Polskiej Marynarki Handlowej, a po likwidacji tego molocha przeszedł do PLO i przez 16 lat był głównym nawigatorem oraz ławnikiem w Odwoławczej Izbie Morskiej.

Od 1965 r. był przez wiele lat przewodniczącym Koła Tczewiaków. Zgromadził cenny zbiór „białych kruków” o tematyce morskiej, niektóre przekazał Sali Tradycji – m.in. monografię „Państwowa Szkoła Morska w Tczewie. Zarys monografii”, wydaną w 1929 r. Należał do grona absolwentów, którzy w 1990 r. zwrócili się do rektora prof. Józefa Lisowskiego z prośbą o przywrócenie obchodów Święta Szkoły 8 grudnia.

Odznaczony był m.in.: The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Burma Star.

Zmarł 6 marca 2000 r. w Sopocie.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jolanta Wilgucka, *Zbigniew Rybiański*, Gdynia 1978, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945*, tom I, Gdynia 1991; „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 8.

8 Jolanta Wilgucka, *Zbigniew Rybiański*, op. cit. s. 7.

9 Ibidem.