

Kazimierz Przesmycki

1918-1990



Absolwent Szkoły Morskiej w Londynie z 1940 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie żaglowca, uczestnik konwojów atlantyckich oraz na Oceanie Spokojnym, kapitan żegluga wielkiej, odznaczony Medalem Morskim Polskiej Marynarki Handlowej, The War Medal 1939-1945, Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”.

Urodził się 3 marca 1918 r. w Gorlicach. Po ukończeniu w 1936 r. gimnazjum zastanawiał się, co robić dalej. „Nie miałem skonkretyzowanych planów w życiu, co bardzo martwiło mojego ojca, który pragnął, abym za jego przykładem został lekarzem. Kiedyś spotkałem przypadkowo jednego z moich starszych kolegów szkolnych i dowiedziałem się od niego o istnieniu w Gdyni Szkoły Morskiej, która kształci oficerów marynarki handlowej. [...]

Mój kolega dał mi broszurkę pod tytułem «Zawód o szerokich horyzontach», czyli prospekt Szkoły Morskiej. Z tym udałem się do mego ojca. Próbował mnie odwieść od tej decyzji, ale w końcu się zgodził. Był rok 1936.

Zaczął się od «kandydatki» i pięknej podróży przez Cap Horn na «Darze Pomorza» (1936/37). Wojna zastała mnie między drugim i trzecim kursem. Całe peregrynacje z zawinięciem do Sztokholmu i potem z naszym zbiorowym przybyciem do Anglii są powszechnie znane. W Anglii wybrano ośmiu uczniów z mojego rocznika oraz

dziesięciu z młodszego i wysłano nas jako uzupełnienie na transatlantyk „Piłsudski”, z którego zesłała część załogi. [...] Przez miesiąc przygotowywaliśmy statek w Newcastle do roli transportowca wojennego oraz do podróży po wojsko. 23 listopada 1939 r. późnym wieczorem wyruszyliśmy w ten nieszczęśliwy rejs. [...] W momencie eksplozji byłem na mostku, pełniąc służbę jako asystent pokładowy. Dzięki temu udało mi się uratować kurtkę, choć moje wszystkie dokumenty, które były w kabinie, przepadły.

Po wyratowaniu z tonącego statku zostaliśmy przewiezieni do Newcastle, skąd po miesięcznym pobycie ściągnięto nas do Londynu. Tam odbyliśmy krótki kurs uzupełniający, po którym otrzymaliśmy dyplomy poruczników aspirantów żegluga małej. Upoważniały nas do pełnienia funkcji na statkach do drugiego oficera włącznie¹.

Pracę w PMH rozpoczął 5 marca 1940 r. jako asystent pokładowy na parowcu „Kra-ków”, dowodzonym przez kpt. ż.w. Bolesława Mikszkę (abs. WN z 1927), następnie kpt. ż.w. Rościława Choynowskiego (abs. WN z 1929). Na tym statku przeżył m.in. upadek Francji. W połowie 1941 r. został III oficerem na s/s „Wisła”. „Pływałem na tym statku ponad rok w konwojach atlantyckich między Liverpooliem a Nowym Jorkiem. Był to najgorszy okres bitwy o Atlantyk, gdy «wilcze stada» U-bootów niemal bezkarnie atakowały konwoje, topiąc ogromne ilości statków².

W czasie jednego z rejsów w konwoju SC-42 nocą z 10 na 11 września 1941 r. uczestniczył w ratowaniu załogi płonącego zbiornikowca „Bulysses”.

„Działo się to w czasie, kiedy Anglicy, nie mogąc sobie poradzić z «wilczymi stadami» niemieckich okrętów podwodnych atakujących atlantyckie konwoje, uruchomili tak zwaną trasę północną, tzn. kierowali konwoje aż do kręgu polarnego i stamtąd do-



Reprodukcja obrazu Adama Werki, <https://www.gospodarkamorska.pl/zatoniecie-transatlantyku-ms-pilsudski-82-rocznica-61529>

piero na wschód lub na zachód, w zależności od ich przeznaczenia. Rzeczywiście, kilka konwojów przeszło tą trasą bez strat i być może dlatego, przy braku jednostek eskortujących, konwój nasz skierowano tą właśnie drogą. [...]

Kiedy o godzinie 20.00 obejmowałem wachtę od I oficera, powiadomił mnie on, że z polecenia komodora angielski tankowiec, który płynął obok nas jako piąty w dziesiątej kolumnie, zamienił miejsca z płynącym przed nami w dziewiątej kolumnie statkiem greckim, a to w celu utrudnienia okrętom podwodnym dostępu do niego. Niestety, manewr ten niewiele się przydał: około 22.00 tenże tankowiec – wiozący szczęściem dla załogi tylko ciężki mazut – dostał torpedę w lewą burtę. Skręcając gwałtownie w lewo, zaczął płonąć i tonąć powoli dziobem. Rozlana ropa zaczęła się palić. Natychmiast po wybuchu zatrzymałem statek i dałem komendę „lewa na burt”, aby uniknąć kolizji z gwałtownie skręcającym tankowcem. Pozostawiliśmy go za rufą. [...] I oficer podjął decyzję i rozkazał załodze wyrzucić za burtę siatki ratunkowe i sztormtrapy, po czym pokierował statkiem tak, aby bezpiecznie zbliżyć się do szalupy tankowca, którą zauważyliśmy w świetle płonącej ropy.

Po jakimś czasie szalupa z rozbitkami dobiła do naszej burty i tu o mało co nie doszło do innej tragedii. Rozbitkowie, chcąc wszyscy na raz złapać się sztormtrapy, spowodowali nagły przechył łodzi tak, że napełniła się do połowy wodą. Na szczęście dowodzący szalupą II oficer nie stracił głowy i bijąc ich po rękach rumpliem sterowym, zaprowadził trochę spokoju. W rezultacie udało się nam szczęśliwie przyjąć na burtę kolejno wszystkich rozbitków. Na końcu wyciągnęliśmy jednego bardzo poparzonego. Był to marynarz, który stał u nich «na oku», na dziobie. Ratując się, musiał przepłynąć wpływ przez płonący obszar ropy, aby dostać się do szalupy. Natomiast ciężko ranny kapitan tankowca znajdował się w prowizorycznej tratwie z beczek przy rufie tonącego statku. Wraz z nim byli trzej oficerowie mechanicy, usiłujący odbić tą tratwą od burty statku, lecz bez powodzenia, bo prąd i wiatr spychał ich w stronę palącego się dziobu. Wtedy kapitan Szworc zawrócił „Wisłę”, aby podpłynąć do rufy tankowca. Nasz I oficer

z II mechanikiem i dwoma marynarzami wsiedli do spuszczonej motorówki, kierując się w stronę tratwy, dla jej przyholowania.

Tymczasem cały konwój zdążył już się oddalić.

[...] Do Anglii dowlekleśmy się prawie dwa tygodnie po konwoju. Admiralicja Brytyjska ogłosiła już «Wisłę» jako statek «zagubiony – prawdopodobnie stracony» i co gorliwsi nasi znajomi zdążyli wysłuchać mszy żałobnej za nasze dusze. [...]

Na zakończenie dodam jeszcze, że od armatora uratowanej załogi otrzymaliśmy do podziału 700 funtów angielskich, które jednomyślnie przekazaliśmy na istniejący wtedy w Anglii Fundusz Wdów i Sierot po Polskich Marynarzach³.

Następnym statkiem, na którym pływał jako II oficer, od wiosny 1942 r. do lata 1943 r., był s/s „Poznań” wożący węgiel ze Szkocji do Londynu, po czym skierowany został na kurs kapitanów żeglugi wielkiej w Londynie. Po jego ukończeniu w lipcu 1944 r. zamustrował jako starszy oficer na „Chorzów” pod dowództwem kpt. ż.w. Jerzego Nierojewskiego, parowiec, który jako jeden z dziewięciu statków PMH, brał udział w inwazji Normandii.

„Na tym statku zrobiłem dwa rejsy do Francji. Braliśmy udział w zaopatrzeniu walczących oddziałów amerykańskich na odcinku «Omaha». Wchodziliśmy do małego porciku San Vah. Można tam było wejść tylko z przypiływem, w czasie odpływu statek siadał na piachu. Nasz ładunek wyładowywaliśmy w ciągu jednej zmiany i czekaliśmy na ponowny przypiływ, aby wyjść z tej małej dziury⁴.

Od listopada 1944 r. do stycznia 1945 r. był II oficerem na „Kowlu”, a w kwietniu 1945 r. został III oficerem na m/s „Sobieski”. Wspominał: „Na «Sobieskim» popłynęliśmy do Bombaju przez Kanał Sueski. Mieliśmy stamtąd zabrać oddziały wojska w celu przeprowadzenia inwazji na Półwysep Malajski. Jednakże już w czasie postoju w Bombaju przyszła wiadomość o kapitulacji Japonii. Zaokrętowane wojsko zostało skierowane na Półwysep Malajski do desantowania na różnych małych wyspach.

Byliśmy pierwszym statkiem alianckim, jaki zawiąnął do Singapuru.

[...] Z Singapuru zabraliśmy byłych jeńców alianckich, zebranych z różnych obozów ja-

pońskich, chorych na beri-beri. Żywe szkielety, ledwo się poruszające. Jeden nawet zmarł nam, nie doczekawszy stałego lądu. Zdaliśmy ich we Włoszech w porcie Tarent, gdzie w pobliżu był obóz wypoczynkowy. Znów podziwiałem mistrzostwo naszego kapitana [Zdenko Knoetgena]. Wejście do Tarentu prowadzi dość krętym szlakiem, a my nie mieliśmy żadnej mapy, poza generalną. Ze spisu światła nanieśliśmy ich pozycje, a kapitan wyrysował z pamięci ukształtowanie brzegów i niebezpieczne miejsca. Wiedzieliśmy, że kapitan służył ongiś we flocie austro-węgierskiej i znał te okolice, ale podziwiałem jego pamięć i tak dokładne odtworzenie tej trudnej trasy na zwykłej generalce⁵.

Choć wojna dobiegła końca, dla oficerów i marynarzy PMH „zaczął się – jak pisał – okres rozterki i agitacji: wracać czy nie wracać? Ja od razu postanowiłem wracać, moja Matka wraz z braćmi była w Kraju. Miałem jeszcze ze dwa miesiące zaległego urlopu z poprzedniego okresu i teraz go wykorzystałem. Po urlopie zaokrętowałem się na

«Stalową Wolę»⁶, która jednak nie szła bezpośrednio do Kraju, ale najpierw po ładunek UNRRA do Nowego Jorku. Kapitanem na tym statku był mój późniejszy teść Mikołaj Deppisz.

Dopiero w 1946 r. na wiosnę znalazłem się w Gdyni, rozpoczynając kolejny etap pracy na morzu. Trwała ona ponad 30 lat, choć i dziś – będąc od ponad dziesięciolecia na emeryturze – wyprowadzam czasem nowo budowane statki na stoczniove próby. Nie zdarzyło mi się jednak już nigdy spotkać statku o nazwie «Wisła». Ów dzielny parowiec, o pięknych kartach zapisanych w wojennej historii PMH, nie znalazł dotąd następcy⁷.

W 1951 r. został kapitanem s/s „Rataj”, a później m/s „San” i m/s „Nysa” w Polskiej Żegludze Morskiej. W 1963 r. przerwał pływanie i pracował w Stoczni Remontowej oraz żegludze przybrzeżnej, wreszcie w Polskim Ratownictwie Okrętowym. W 1978 r. przeszedł na emeryturę. Zmarł w Gdyni w listopadzie 1990 r.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1989; *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945). Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*.

1 Kazimierz Przesmycki, *Atlantyckie konwoje*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 291-292.

2 Ibidem, s. 292.

3 Ibidem, s. 292-297.

4 Ibidem, s. 297.

5 Ibidem, s. 298-299.

6 W ankiecie dot. wojennych losów, będącej w zbiorach Sali Tradycji UMG, K. Przesmycki podał informację, że po urlopie był od 18.01. do 14.02.1946 r. l of. na „Naroczy”, a następnie, od marca 1946 r., pływał na „Stalowej Woli”.

7 Kazimierz Przesmycki, *Atlantyckie konwoje*, [w:] *Ku chwale bandery*, op. cit., s. 299.