

Henryk Antoni Lipkowski

1905-1957

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1927 r., kapitan żeglugi wielkiej, wykładowca, autor podręcznika „Kurs locji”.

Urodził się 23 grudnia 1905 r. w Krasnosiółce na Podolu, w rodzinnym majątku (rodzice Wacław hr. Brochwic i Maria¹). Ojciec zmarł, gdy syn miał ledwie dwa lata.

Do Szkoły Morskiej w Tczewie zdał egzamin, idąc śladem starszego o rok brata Wacława. „Wacek znany był w szkole jako Struś Starszy, a Henio – jako Struś Młodszy”² – wspominał K.O. Borchardt, przytaczając anegdotę z rejsu ćwiczebnego „Lwowem” – u wybrzeży Afryki obaj bracia zostali przez kolegów dla żartu nazwani: „boimy się, że uciekną, jak zobaczą Afrykę”³.

Henryk Lipkowski w 1927 r. ukończył Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie, następnie odbył obowiązkowe przeszkolenie wojskowe. Zamieszkał w Gdyni i od 1929 r. pływał na statkach Żeglugi Polskiej. W 1930 r. był II oficerem na „Chorzwie”, w 1932 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej⁴.

W latach 1937-1939 wykładał w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni (zameldowany w jednym z mieszkalnych budynków PSM przy ul. Morskiej 81 m. 4, a od listopada 1938 r. 85 m. 8). Był autorem podręcznika „Kurs locji”. Od 20 czerwca do 2 września 1939 r. był kierownikiem nauk na „Darze Pomorza”, „władał biegle francuskim, rosyjskim i niemieckim, inteligentny teoretyk”⁵.

Po wybuchu wojny i przedostaniu się do Wielkiej Brytanii, został III oficerem na m/s „Rozewie”, a w połowie maja 1940 r. – kapitanem „Oksywie”⁶.

Po uderzeniu 10 maja 1940 r. kraje Beneluxu, wojska niemieckie ruszyły w głąb Francji. W tym czasie m/s „Oksywie”, będący w służbie The British Ministry of War Transport, został skierowany do Rouen na Sekwanie.

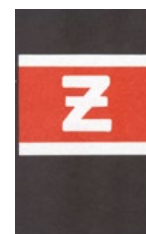


„Oksywie”

W czasie bombardowań portu Rouen statek jako ostatni wyszedł z portu z 300 francuskimi uciekinierami – do także bombardowanego Hawru. „Kpt. Jerzy Lipkowski uznał, że udamy się do Falmouth. 10 czerwca 1040 r. rzuciliśmy kotwice na redzie Falmouth. Stało tu wiele statków różnych bander, oczekujących na polecenia władz wobec bardzo krytycznej sytuacji we Francji. Kapitan udał się na ląd motorówką, a gdy wrócił i poinformował załogę, że jednak polecono iść zgodnie z przeznaczeniem do Casablanki, wzbudziło to w nas obawy, które potem okazały się całkiem uzasadnione”⁷ – relacjonował kpt. Jerzy Nierojewski, wówczas I oficer na „Oksywiu”.

Tam 18 czerwca kapitan stanął na redzie, a dwa dni później francuskie kolonie poddały się równie szybko jak Paryż. Załoga namawiała kapitana, by udał się po instrukcje do konsula angielskiego, bo słyszała, że kapitanowi Świechowskiemu poradził, by uciekał „Lidą” z redy, a on to uczynił zaraz następnej nocy.

„Niezdycydowanie kpt. Lipkowskiego i jego nieumiejętność przewidywania oraz



1 <http://slowopolskie.org/rodzina-lipkowskich-henryk-i-jego-potomkowie/>

2 Karol Olgierd Borchardt, *Znaczy Kapitan*, Gdańsk 2008, s. 34.

3 Ibidem, s. 31.

4 „Dzień Pomorski” 9.10.1932, s. 11.

5 Jerzy Lewandowski, *Dwie ucieczki i jedno storpedowanie*, [w:] Ku chwale bandery, Warszawa 1992, s. 153.

6 *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 379.

7 Relacja kpt. ż.w. Jerzego Nierojewskiego (abs. WN z 1933 r.) – wówczas I oficera na „Oksywiu”, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2442, s. 68.

źle pojęte wykonywanie rozkazu doprowadziło do tego, że statek, po wyładowaniu w porcie, kazano pod eskortą trawlera rządu Vichy odprowadzić do małego portu Safi na południu Maroka⁸. Tam Francuzi w asyście uzbrojonej marynarki wojennej zdemontowali i zabrali część rozruchową głównego silnika.

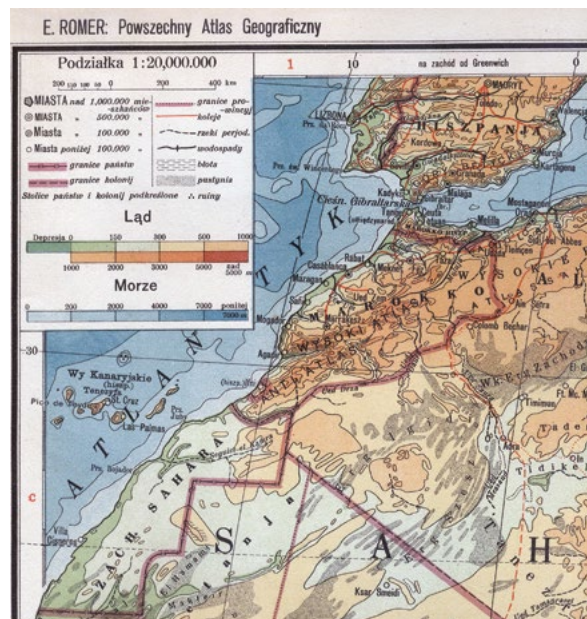
„Kapitan na dobre zamieszkał w Casablance, pracując w urzędzie morskim. [...] Siedem miesięcy nie zajmował się załogą kompletnie”⁹. „Oksywie” pod swoją banderę przejęli Francuzi 21 stycznia 1941 r. i przez dwa lata, jako „St. Hubert”, motorowiec eksploatowany był na miejscowych wodach, zanim po opanowaniu Maroka przez aliantów nie powrócił pod polską banderę.

„W drugiej połowie sierpnia 1941 r. komendant w Safi wezwał I oficera Nierojewskiego i poinformował, że niemieckie władze zaczynają się interesować załogą „Oksy-

wia”, bo potrzebują robotników do budowy kolei transsaharyjskiej. Wówczas oficerowie opracowali plan ucieczki, do której przyłączył się kapitan i po różnych przygodach udało się wszystkim dotrzeć we wrześniu 1941 r. do Gibraltaru¹⁰.

Od listopada 1941 r. Henryk Lipkowski był kapitanem angielskiego statku „Saintonge”, potem zamieszkał w USA, pływał na amerykańskich statkach. Zmarł 15 maja 1957 r., mając 52 lata¹¹.

Starszy o rok brat Waław Antoni Lipkowski nie skończył Szkoły Morskiej w Tczewie – został oficerem Marynarki Wojennej, II oficerem artylerii na ORP „Burza”, dowódcą ORP „Mewa”, pierwszego września 1939 r. jako kapitan stawiacza min „Gryf” brał udział w bitwie z Niemcami w Zatoce Gdańskiej. Z obozu jenieckiego w 1945 r. pojechał do Wielkiej Brytanii. Zmarł w Londynie w 1961 r.¹²



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom V, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2011; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; *Na szlaku wojennych konwojów, wstęp i dobór tekstów Edward Obertyński* – maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Karol Olgierd Borchart, *Znaczy Kapitan*, Gdańsk 2008; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; relacja kpt. ż.w. Jerzego Nierojewskiego, w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Dzień Pomorski” 9.10.1932; <http://slopolskie.org/rodzina-lipkowskich-henryk-i-jego-potomkowie/>

8 Ibidem, s. 69.

9 Ibidem, s. 71.

10 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 258.

11 *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom V, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2011, s. 475.

12 Za: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 379.