

Kazimierz Lipski

1904-1980



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1925 r., kapitan żegluga wielkiej, uczestnik konwojów.

Urodził się 27 września 1904 r. w Kamieńcu Podolskim (najstarszy z trzech synów Michała i Jadwigi z Wisłockich). Szkołę powszechną ukończył w Humaniu, a w 1913 r. rozpoczął naukę w państwowym gimnazjum rosyjskim, skąd po ukończeniu sześciu klas przeniósł się do polskiej szkoły średniej. Między rokiem 1914 a 1917 stracił oboje rodziców – opiekę nad nim przejęła żona stryja. W 1918 r. został harcerzem, a w 1920 r. – członkiem patriotycznego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”.

W 1922 r. przyjechał do Polski, zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie i został przyjęty na I kurs nawigacyjny. W następnym roku uczestniczył w szkolnym rejsie „Lwowa” do Brazylii – gdy młode państwo postanowiło wysłać swojego „pływającego ambasadora” do portów Ameryki¹.

Po skończeniu szkoły pracował przez dwa miesiące w gdyńskim porcie jako robotnik przy wyładowywaniu węgla. Od stycznia 1926 r. do sierpnia roku następnego pływał jako steward i marynarz na angielskich parowcach pasażerskich „Batlara” i „Baltonia”, należących do United Baltic Co LTC London.

Gdy pod koniec 1926 r. Żegluga Polska kupiła pięć pierwszych parowców, został zaokrętowany na s/s „Toruń”.

W listopadzie 1927 r. upomniała się o niego armia – został powołany do odbycia czynnej służby w Marynarce Wojennej w Gdyni, na okrętach w Gdyni, we Flotylli Pińskiej i w Świeciu, w Kadrze MW, pod koniec stycznia 1929 r. zwolniony został do rezerwy.

Wrócił do Żegluga Polskiej i pływał, stopniowo awansując, na parowcach: „Niemen”, „Tczew” (jako I oficer?) i „Kopernik”. W grudniu 1933 r. ożenił się w Rotterdamie z Adrianą van Emichoven.

Dyplom kapitana żegluga wielkiej otrzymał 15 października 1938 r. i 31 lipca 1939 r. został kapitanem „Wilna”.



Statek opuścił Gdynię z ładunkiem węgla, przeznaczonym do Sundsvall, dopiero 28 sierpnia. Po otwarciu koperty z tajną informacją znalazł z niej kapitan polecenie udania się do Göteborga. W porcie tym schroniły się jeszcze cztery inne polskie statki, które zabrawszy uczniów Szkoły Morskiej z „Daru Pomorza”, dotarły do Bergen, a stamtąd, pod osłoną angielskich okrętów wojennych, do Methil.

Pod jego dowództwem „Wilno” uciekło z francuskiego portu Séte. Tak pisał kpt. ż.w. Bohdan Korodziejewski (abs. WN z 1931 r.), czekający wówczas w Marsylii na „Pułaskiego”: „Pracujący w Marsylii jako makler kolega ze Szkoły Morskiej Mieczysław Cedro powiadomił mnie, że w Séte, 180 km od Marsylii, stoi jeszcze «Wilno». Wynajęto taksówkę”³. Prócz Korodziejewskiego uciekało jeszcze kilka osób, w tym dwóch mechaników i nawigator. „Nigdy w życiu nie odczułem takiej radości, jak wtedy, gdy zbliżając się do portu, zobaczyliśmy polską banderę. Wtedy naprawdę odczuliśmy znaczenie posiadania własnej floty”⁴. Opuszczenie Séte nie było sprawą łatwą – z portu nie można było wyjść



1 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich*, tom I, Gdańsk 1996, s. 77.

2 „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932, nr 145, s. 4.

3 Jerzy Miciński, op. cit., s. 199.

4 Ibidem.



Tczewiaci, od lewej:
K. Lipski, B. Mikszta,
W. Poinc

bez pilota, trzeba też było otwierać śluzę. Kapitan Lipski przekonywał na mostku pilota, a Korodziejewski, „wyposażony w butelkę koniaku, żołnierzy, ale znał słabo język francuski. W sukurs przyszedł palacz, służący swego czasu w Legii Cudzoziemskiej i dobrze znał język żabojadów. Koniak również zrobił swoje. Skończyło się na tym, że sami rzucili cumy, wołając: Vive la Pologne!”⁵ Kapitan Lipski dowodził „Wilnem”, z urlopowymi przerwami, do 24 lutego 1943 r.

„Podróż w konwoju atakowanym przez samoloty niemieckie. Częste wybuchy bomb w pobliżu statku, silne wstrząsy kadłuba”⁶ – odnotowywał w dzienniku pokładowym.

Następnie, do listopada 1943 r. i od lutego 1944 r. do stycznia 1946 r., dowodził „Wisłą”, chodząc w konwojach atlantyckich: „Podróż w konwoju ON-202, który kilkakrot-

nie był atakowany przez U-booty. 22 września załoga «Wisły» ratowała trzech rozbitków ze storpedowanych okrętów eskorty. Nazajutrz od godz. 4.30 do 6.00 trwała walka konwoju z U-bootami. Zygzakowanie”⁷.

Wyokrętował 17 stycznia 1946 r. i pojechał do Holandii, by spotkać się z żoną. Po urlopie wrócił do Anglii, aby w połowie roku przyprzewodzić s/s „Lublin” do Gdyni.

Pływał na statkach GAL-u, a po jego likwidacji – w Polskich Liniach Oceanicznych do roku 1950. Potem, jako osoba „niepewna politycznie”, bowiem dla polskich komunistów każdy, kto walczył w czasie wojny na Zachodzie, był podejrzany, dostał zakaz pływania, odebrano mu książeczkę żeglarską. Został urzędnikiem w administracji PLO.

W 1957 r. wrócił na morze. Na emeryturę przeszedł w czerwcu 1971 r.

Otrzymał odznaczenia: The 1939-1945 Star, The Atlantic Star, The Italy Star, The War Medal, Medal Morski Polskiej Marynarki Handlowej, Złoty Krzyż Zasługi i inne.

Zmarł 12 lutego 1980 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim.



S/s „Lublin”

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich*, tom I, Gdańsk 1996; Hanna Olewniczak, *Kazimierz Lipski*, Gdynia 1979, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932.

5 Ibidem.

6 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 490.

7 Ibidem, s. 518.