

Kazimierz Ostapowicz

1906-1990

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żegluga wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich i śródziemnomorskich, inwazji na Normandię.

Urodził się 1 września 1906 r. w Równem na Wołyniu, tam w 1925 r. zdał maturę w Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki.

„Zainteresowanie morzem rozpoczęło się w moim wypadku od Marynarki Wojennej” – napisał we wspomnieniach. „W Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu przebywałem, niestety, tylko trzy lata. Moja wybuchowa natura spowodowała, że po trzecim roku studiów musiałem opuścić mury toruńskiej uczelni wojskowej. Pozostała mi jednak dobra znajomość służby artyleryjskiej, która miała mi się potem przydać w czasie wojennego pływania. Byłem uparty: postanowiłem, że jeśli nie mogę dojść do morza jako oficer Marynarki Wojennej, to będę oficerem Marynarki Handlowej”¹.

W 1928 r. zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie, który ukończył w 1930 r. z dyplomem porucznika żegluga małej – bowiem doceniając dotychczasowe wykształcenie, przyznano mu skrócony czas nauki.

W 1930 roku rozpoczął pracę na s/s „Tczew” – statku Żegluga Polskiej, jako starszy marynarz, a po ośmiu miesiącach – awansowany został na bosmana. W 1931 r. był II oficerem, a w 1933 r. otrzymał dyplom porucznika żegluga wielkiej². W 1935 r. był I oficerem na s/s „Hel”, potem na różnych statkach Żegluga Polskiej. 2 marca 1938 r. otrzymał dyplom kapitana żegluga wielkiej.

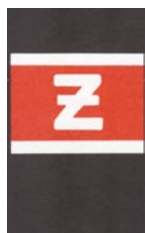
„W okresie poprzedzającym wybuch wojny powołano mnie na ćwiczenia w Marynarce Wojennej. W stopniu bosmana odbywałem je na Helu, w obsłudze boforsów. Moim bezpośrednim dowódcą był por. mar. Wacław Krzywiec, a dowódcą całości obrony przeciwlotniczej kpt. mar. Marian Wojcieszek (abs. WN z 1924 r.). Jednak tuż przed wybuchem działań wojennych nas, marynarzy z floty handlowej, odwołano i skierowano na statki. Zamustrowałem na parowiec



«Wisła» jako I oficer, pod dowództwo kapitana Pawła Traczewskiego”³.

Pod koniec sierpnia 1939 r. statek czekał w gdańskim porcie na załadunek drobnicy (z przeznaczeniem do portów Lewantu), który trzeba było przerwać z powodu wrogiej postawy pracowników obsługi portu – nastroje proniemieckie i prohitlerowskie osiągały apogeum. W Gdyni też ładunku nie zakończono: w związku z napiętą sytuacją i oczekiwanym lada chwila wybuchem wojny wezwano całą załogę i 28 sierpnia przed północą statek pośpiesznie opuścił port. Przed wyjściem kapitan otrzymał zalakowaną kopertę, którą miał otworzyć na nadany przez radio sygnał. Zawierała ona dalsze rozkazy – skierować statek do Wielkiej Brytanii.

Po kilku miesiącach oczekiwania w Leith przyszła wiadomość, że „Wisła” została oddana do dyspozycji Ministry of War Transport⁴. „Zaczął się przystosowywanie naszego statku do działań wojennych. Załoga



S/s „Wisła”
Zbiory NAC

1 Kazimierz Ostapowicz, *Moje wojenne pływanie*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 257.

2 „Dziennik Bydgoski” 12.07.1933, nr 157, s. 4.

3 Kazimierz Ostapowicz, op. cit., s. 258.

4 Za: ibidem, s. 258-259.

zaczęła uczyć się angielskiego, zamontowano nam dodatkowe środki ratunkowe, statek przemalowano na szary kolor ochronny, w Birkenhead na stoczni uzbrojono «Wisłę». Na rufie zamontowano nam starożytną czterocalówkę, pamiętającą chyba jeszcze wojny krymskie. Kolubryna ta była większa od armat 155 mm, które mieliśmy na Helu. Ładowanie było całkiem archaiczne: wkładało się olbrzymi pocisk, potem dwa worki z prochem i małą, krótką gilzę. Po zamknięciu zakładało się jeszcze zapalnik i wtedy dopiero można było odpalić tę armatę. Gdy pierwszy raz oddaliśmy strzał, to działo o mało nie wyskoczyło z podstawy, a w pomieszczeniach na rufie potłukły się wszystkie żarówki. Ten muzealny eksponat miał służyć do obrony przed okrętami podwodnymi. Sądzę, że zanim byśmy oddali pierwszy strzał, to by nas spokojnie zatopiono. [...] Na górze zrobiono platformę na dwunastofuntowe (76 mm) działo przeciwlotnicze. Dostaliśmy też sześć louisów (karabiny maszynowe). Mostek obudowano nam specjalnymi płytami z lepikiem w środku, który miał ... zatrzymywać pociski⁵.

Przez 17 miesięcy kpt. Ostapowicz na „Wiśle” chodził w konwojach do Stanów Zjednoczonych i Kanady – pod balastem i z powrotem z zaopatrzeniem wojennym.

W lutym 1941 r. przeszedł jako kapitan na „Katowice”. Statek skierowano na coasting: pływanie wzdłuż wybrzeży angielskich. „W pewnym okresie staliśmy przez pół roku w Wan Fjordzie, po czym z powrotem wróciliśmy do coastingu⁶. „Ten okres był najcięższy w moim wojennym pływaniu. Jeśli chciało się być w porządku i spełnić należycie swój obowiązek, to kapitan musiał bez przerwy stać na mostku. [...] W pierwszych miesiącach naszego pływania w przybrzeżnych konwojach najbardziej dawały się we znaki U-boaty (ścigacze torpedowe)⁷. W coastingu tym na statkach „Katowice” i „Poznań” pływał aż do 1943 r. z krótkimi tylko urlopami.

W 1943 r. na parowcu „Lublin” brał udział w desancie na Afrykę Północną: statek był chłodniowcem i wioził prowiant dla wojsk w sektorze Oranu.



S/s „Katowice”

„W okresie przygotowywania inwazji na Normandię byłem znów kapitanem na starych, zacnych «Katowicach» w angielskim coastingu. W połowie maja 1944 r. skierowano nasz statek do portów Kanału Bristolskiego, gdzie załadowano nam cały zespół: baterię haubic 155 mm, ciągniki, pojazdy amunicyjne, nawet składany samolot zwiadowczy. To była samodzielna jednostka artyleryjska, łącznie z oddziałami obsługi i sanitariuszami. Był nawet ktoś, kto mi oświadczył, że pełni rolę kapelana. Stan osobowy tego oddziału wynosił około 300 ludzi⁸.

Przed samą inwazją odbyły się dwie konferencje, na których kapitanowie otrzymali plan konwoju, numery sytuacyjne statków i zalecenia komodora, tak samo niby, jak to bywało w innych normalnych konwojach, ale z całości przygotowań widać już było, że chodzi o inną, wielką sprawę. Na ostatniej odprawie spotkał kapitanów Kazimierza Poczobuta (abs. WN z 1927 r.) i Czesława Pawłowicza (abs. WN z 1931 r.).

5 Ibidem.

6 Kazimierz Ostapowicz, *Moje wojenne...*, op. cit. s. 260.

7 Ibidem, s. 260-261.

8 Ibidem, s. 262.



Statki zrzucające ładunek na brzeg na plaży Omaha
Domena publiczna



Przed m/s „Katowice” po powrocie do Polski 28.09.1945 r., trzeci z lewej
kpt. Kazimierz Ostapowicz

„Každy kapitan z osobna był zaprzysiężony, po czym żandarmeria wojskowa konwojowała nas na statki, skąd nie było możliwości nigdzie się ruszyć. Statki wyprowadzano na redę i nie mieliśmy już żadnego powiązania z lądem. Na redzie koło Swansea staliśmy około trzech dni, w oczekiwaniu na lepszą pogodę i sygnał”⁹.

Inwazja rozpoczęła się 6 czerwca.

Statki wyszły w kierunku kanału La Manche, gdzie na środku wyznaczony był akwen, nazwany „Picadilly Circus”, z którego prowadziły ściśle wyznaczone drogi do miejsc przeznaczenia. Drogi te były tak zorganizowane, że tą samą trasą szły statki w kierunku miejsca desantu, a w przeciwnym kierunku – statki puste, już po dokonaniu wyładunku.

„Mieliśmy wyznaczone miejsce lądowania w sektorze amerykańskim «Omaha» . Dobiły do nas pontony. Były tak zbudowane, że miały motor z przodu i z tyłu i mogły płynąć w każdym kierunku: były bardzo zwrotne. Podchodziły do burty i już niemal w biegu były przygotowane do brania ładunku. Obsługujący pontony żołnierze byli doskonale zgrani. Przy naszej pomocy szybko uporali się z wyładunkiem, który trwał mniej niż cztery godziny. Takich rejsów na odcinek «Omaha» zrobiliśmy ze cztery, a potem przerzucono nas na odcinek «Utah». Tam woziliśmy już z Penarston samą amunicję dla Amerykanów. W Penars-Dock mieli Amerykanie swoje bazy magazynowe i stamtąd braliśmy ich ładunki”¹⁰.

Gdy działania lądowe posunęły się dalej w głąb lądu, „Katowice” wozily amerykańskie zaopatrzenie z Southampton do Rouen, które już było opanowane, do Cherbourg, a w końcu Antwerpii, obsługując wojska amerykańskie.

„Trzeba przyznać, że Amerykanie byli doskonale wyposażeni i mieli obfite zaopatrzenie desantowe. Z niczym się nie liczone, aby tylko dobrze wykonać postawione zadania. Magazyny portowe były napchane wszelkim dobrem, aż pękały w szwach. Wiadomo też było, że wszyscy, którzy koło tego się kręcili, zarabiali na tym co, «wyparowało». Najwięcej Francuzi – bo tam handlowano już bez granic”¹¹.

9 Ibidem, s. 263.

10 Ibidem, s. 264.

11 Ibidem.

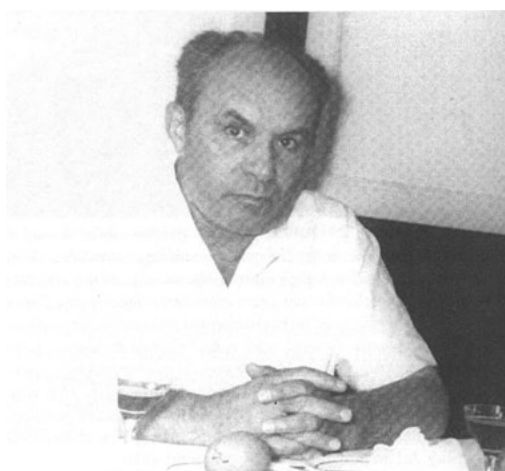


Czerwiec 1971, zjazd absolwentów SM, w tczewskim parku przy kamieniu z tablicą ku czci poległych harcerzy. Od lewej: 1. Cz. Pawłowicz, 2. K. Ostapowicz, 3. H. Borakowski, 4. K. Lipski, 5. J. Skibniewski, 6. U. Krzyżanowski, 7. R. Borowiec, 8. E. Gubała, 9. St. Ciundziewicki, 10. M. Gąsiorowski, 11. St. Kubin

Na „Katowicach” pływał do zakończenia wojny, a 28 września 1945 r. przyprowadził statek do Gdyni: „5 lat i 10 miesięcy [...]. Cały okres wojenny w konwojach – atlantyckie, śródziemnomorskie, coastingowe”¹² – napisał w ankiecie.

Pływał na „Katowicach” do portów Europy Zachodniej z węglem do lutego 1949 r., gdy nieremontowany statek, ze zdezelowanym silnikiem, został w czasie silnego sztormu zepchnięty na mieliznę.

„«Katowice» jak tylko dotknęły dna – przełamały się na wysokości czwartej ładowni. Ludzi wszystkich uratowano. Wysłuzony weteran, na którym całą wojnę pływałem w ciężkich nieraz warunkach i wśród licznych niebezpieczeństw, był – niestety – total lost. Ten dramatyczny finał zamyka historię moich wojennych pływania, których głównym bohaterem był ów nieskomplikowany, ale jakże dzielny parowiec «Katowice»”¹³.



Kazimierz Ostapowicz do emerytury w 1968 r. był kapitanem różnych statków PLO. Zmarł 28 czerwca 1990 r., pochowany został na cmentarzu parafialnym w Gdyni-Orłowie.

Brat Eugeniusz (abs. WM z 1932 r.) zginął w 1944 r. w Powstaniu Warszawskim.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Bezbronne konwoje*, Gdynia 1993; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej 1920-1945, wojenne losy, w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Dziennik Bydgoski” 12.07.1933.

¹² Ankieta biograficzna Kazimierza Ostapowicza dot. wojennych losów, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2645, s. 151.

¹³ Kazimierz Ostapowicz, *Moje wojenne pływanie...*, op. cit., s. 265.