



Marian Makowski

1904-1987

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1924 r., starszy mechanik, inżynier, doradca ministra transportu Kuby.

Urodził się 4 maja 1904 r. w Sosnowcu. Po ukończeniu gimnazjum w Tomaszowie Mazowieckim zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie. Dyplom ukończenia Wydziału Mechanicznego otrzymał w 1926 r. Praktykę odbył na duńskim statku „Helig Olaf”, a w 1927 r. rozpoczął pracę w powstającej właśnie polskiej flocie handlowej, na statkach: „Warta”, „Premier”, „Łódź” i „Warszawa”. Dyplom mechanika I klasy otrzymał 12 sierpnia 1932 r.

Wybuch wojny zastał go na „Lidzie” i na tym statku do 13 marca 1940 r. brał udział w konwojach na Morze Śródziemne – do portów Afryki Północnej.

W maju 1940 r. wysłany został razem z kpt. Janem Ćwiklińskim do Rotterdamu po nowy, zamówiony przed wojną przez Polbryt w stoczni J.C. Smita De Noord w Alblasserdam, motorowiec pasażersko-towarowy „Warszawa II”¹. Przekazanie statku miało nastąpić 15 maja. Termin prób nieco się opóźnił, 10 maja Niemcy napadli na Holandię, a ta skapitulowała 15 maja 1940 r. – po ledwie pięciu dniach obrony. Obaj Polacy znaleźli się w potrzasku.

Marian Makowski ukrył się w Amsterdamie, skąd czterotonie próbował uciekać do Anglii: trzy razy przez Belgię i Francję, raz kutrem i raz motorówką. W końcu pojechał do Dourne i u jednego z rolników zajmował się robieniem serów. Potem mieszkał w piwnicy u lekarza, który w Polsce pracował u Philipsa w Warszawie przez 18 lat i załatwił mu posadę w fabryce Philipsa w Venlo – przed Holendrami miał udawać Niemca, a przed Niemcami – Holendra².

W połowie kwietnia 1944 r., z pomocą holenderskich studentów, przedostał się do Belgii i i ukrywał w okolicy Antwerpii do czasu inwazji aliantów na Normandię. Do Wielkiej Brytanii wrócił 15 listopada 1944 r. i natychmiast zgłosił się do dyrekcji GAL-u.



Od 14 marca 1945 r. pływał w konwojach między portami brytyjskimi na „Poznaniu”, następnie na „Narwiku” w konwojach między Londynem a Nowym Jorkiem.

„Warszawę II” Niemcy przeprowadzili w 1940 r. do okupowanej przez siebie Gdyni, a w 1945 r. statek wrócił do Polski jako zbombardowany wrak i został pocięty na złom³.

W czerwcu 1946 r. wrócił do kraju, został kierownikiem technicznym reaktywowanej przedwojennej Bałtyckiej Spółki Okrętowej. Firma została przez władzę ludową zmuszona do likwidacji – co stało się w 1950 r., a trawlerzy zabrano do upaństwowionego „Dalmoru”, w którym Marian Makowski został dyrektorem ds. technicznych.

W 1954 r. został przeniesiony do Centrum jako rzeczoznawca do spraw zakupu statków używanych i sporządzania



1 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 194.

2 Stanisław Kozak, *Tulipany w ogniu*, „Tygodnik Kulturalny” 1986, nr 27.

3 Jerzy Miciński, op. cit., s. 230.



Marian Makowski
Własnoręczny podpis

cenników na remonty statków zagranicznych w polskich stoczniach. Potem był inżynierem gwarancyjnym egipskich statków „Yemen” i „Latakia” w Stoczni Gdańskiej im. Lenina (i wyjechał do Egiptu na 15 miesięcy), następnie statków „Sto Amare” i „Sto Andre” w Stoczni im. Komuny Paryskiej – i 16 miesięcy spędził w Brazylii. W czerwcu 1963 r. został na pięć lat delegowany na Kubę jako doradca ministra transportu.

Na emeryturę przeszedł w 1974 r.

Był członkiem Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich. Za udział w II wojnie światowej został odznaczony The Atlantic Star i The War Medal 1939-1945.

Zmarł w marcu 1987 r., został pochowany na cmentarzu w Chwaszczynie.



Marian Makowski na statku kubańskim

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Udział starszych mechaników Polskiej Marynarki Handlowej w II wojnie światowej*, oprac. Stanisław Kozak, „Zeszyt Szkoleniowy SSMM”, nr 24, Gdynia 1988; „Tygodnik Kulturalny” 1986, nr 27; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997.