

Stanisław Markuszewski

1899-1969



Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1923 r., starszy mechanik, uczestnik konwojów dowożących sprzęt oraz amunicję dla wojsk alianckich.

Urodził się 30 kwietnia 1899 r. w Lipniku – ziemia łomżyńska (rodzice Władysław i Celina). W październiku 1920 r. złożył podanie o przyjęcie do Szkoły Morskiej w Tczewie w ramach dodatkowej rekrutacji. Komisja, w skład której wchodził: p.o. dyrektora por. inż. A. Garnuszewski, p.o. inspektora por. mar. G. Kański, inż. K. Bielski, por. mar. A. Ledóchowski, ppor. mar. T. Kokiński oraz szkolny lekarz F. Hłasko, postanowiła kandydata przyjąć.

Stanisław Markuszewski (przezwany przez kolegów Magdą, sam tak potem podpisywał swoje listy do Tczewiaków), po trzech latach nauki otrzymał dyplom. Egzamininy końcowe odbyły się w połowie listopada – zdawali je jedynie mechanicy, ponieważ nawigatorzy III kursu zaokrętowani na żaglowcu szkolnym, byli w drodze do Brazylii. Młodzi mechanicy odbywali rejs na duńskim statku „Polonia” – dwukrotnie wizytowani przez kierownika wydziału inż. Kazimierza Bielskiego oraz kierownika praktyk Tadeusza Kokińskiego. Następnie uczniowie przygotowywali „spra-

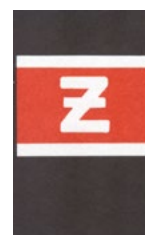
wozanie z praktyki, opis statku, rysunki drenażu. Na egzaminie dodatkowo proszono o wnioski praktyczne z poczynionych obserwacji”¹.

W tym czasie Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu załatwił kilka stażowych miejsc dla mechaników na duńskich statkach pasażerskich, wożących emigrantów do USA. Stanisław Markuszewski został wyznaczony na praktykę na s/s „Oskar II”, kursujący na trasie Kopenhaga – Nowy Jork.

„W oczekiwaniu na kolejną szansę w 1924 r. wziął pracę wagowego, przyjmującego buraki w cukrowni «Dobre»”².

W następnym roku Departament Morski, przyznając subwencję jednemu wówczas przedsiębiorstwu żeglugowemu „Sarmacja”, eksploatującemu dwa statki pod polską banderą, zapewnił kilka kolejnych stażowych miejsc. W ten sposób młody mechanik otrzymał pracę na s/s „Wawel” i tak o niej sprawozdawał koledze Władysławowi Milewskiemu (abs. WM z 1923 r.): „Roboty jest do jasnej cholery. W porcie jak w porcie – 8 godzin, ale w morzu na dwie wachty, jednego dnia 10, drugiego 14 godzin. U nas są dwa kotły po dwa paleniska każdy. Kotłownia mała, jak wiatru nie ma, istne piekło. Wtedy muszę pomagać palaczowi, nie może dać rady, wprost mdleje od gorąca. Ciekaw jestem, kiedy ten nasz cenzus wy-pływamy”³.

W grudniu 1926 r., gdy powstało przedsiębiorstwo państwowe Żegluga Polska, które zakupiło pięć statków, zamustrował na „Toruń”. W 1929 r. był już starszym mechanikiem na „Wiśle”, w 1932 r. – na nowo zbudowanym parowcu „Śląsk” i do 1935 r. pływał z kapitanem Stefanem Ciundziewickim (absolwentem tego samego rocznika). W marcu 1935 r. przeszedł do GAL-u i pływał na „Pułaskim”⁴.



1 Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew – Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992, s. 20.

2 Władysław Milewski, *Na morzu i lądzie*, Gdańsk 1976, s. 33-34.

3 Władysław Milewski, *Trudne poczutki morskiego żywota*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 315.

4 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, akta osobowe.



Nieoficerska załoga s/s „Wawel” w 1925 r. Wśród siedzących drugi z lewej – as. pokład. Adam Fiedorowicz, po prawej – as. masz. Stanisław Markuszewski

„Rodziny marynarzy znały się. Mama przyjaźniła się z panią Elżbietą Ciundziewicką, panią Eugenią Kubinową, panią Perzanowską, Cybulską, Leśniewską (z d. Kuropatwińską), Tarchalską...”⁵ – wspominała córka Barbara.

W sierpniu 1939 r. Stanisław Markuszewski wyszedł w rejs na „Lublinie” – w momencie wybuchu wojny statek został skierowany do Wielkiej Brytanii. W 1940 r., jako delegat Żeglugi Polskiej, został wysłany do Maroka, do Port-Lyautey, po odbiór „Wili” – statku wdzierżawionego od Marynarki Wojennej na czas wojny za złotówkę: starego, wyeksploatowanego, z ciekącymi kotłami i przerdzewiałym kadłubem, ale może zdolnego do pływania. Sprawa stała się paląca, gdy coraz realniejsza była obawa, że władze francuskie w Maroku będą dążyć do internowania bądź rekwizycji okrętu. Na kapitana wyznaczono Mikołaja Deppisza, starszym mechanikiem był Stanisław Markuszewski. Statek miał niesprawne kotły i ledwie czterech członków załogi. Przy pomocy konsulatu w Casablance udało się pościągać trochę marynarzy. „Inżynier Markuszewski jako delegat armatora «awansował» bosmana marynarki Antoniego Zawadzkiego na drugiego mechanika, a smarownika Kazimierza Sokołowskiego – na trzeciego”⁶. Ku zdumieniu Francuzów, którzy warunkowo wyrazili zgodę na wyjście statku do 3 lipca w przeko-

naniu, że to termin nierealny – „Wilia” zdołała opuścić wody terytorialne Maroka.

Potem Stanisław Markuszewski był I mechanikiem na s/s „Modlin”, od sierpnia 1941 r. na s/s „Lwów”, następnie na s/s „Narocz” (grudzień 1942 r. – kwiecień 1943 r.), na s/s „Pułaski” (listopad 1943 r. – sierpień 1944 r.), a od listopada 1944 r. do 15 lipca 1945 r. na m/s „Batory”. Pływał w konwojach, brał udział w desantach i dowożeniu sprzętu oraz amunicji dla wojsk alianckich.

„Środowisko moich rodziców pozostało tylko we wspomnieniach. [...] Mama zginęła, mieszkania w Gdyni nie odzyskaliśmy. Zmieniło się wszystko”⁷ – napisała Barbara Markuszewska-Niemczyk. Zdzisława Markuszewska została rozstrzelana przez Niemców w Pułtusku – po zdekonspirowaniu komórki Armii Krajowej nocą z 4 na 5 września 1944 r.⁸

W 1945 r., przez kilka miesięcy, Stanisław Markuszewski i jego szczupły personel pracowali bez wytchnienia w Misji Morskiej w Niemczech. W portach i przystaniach niemieckich coraz to odkrywano polskie statki,



6 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 255.

7 Barbara Markuszewska-Niemczyk, op. cit., s. 14.

8 Jan Kazimierz Sawicki, *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce*, Gdańsk 1988 (nienumerowana wkładka – podpis pod zdjęciem)

holowniki, jednostki przybrzeżne, a nawet jachty. Odnalazł tam też s/s „Toruń” – statek, na którym był zamustrowany w 1926 r.

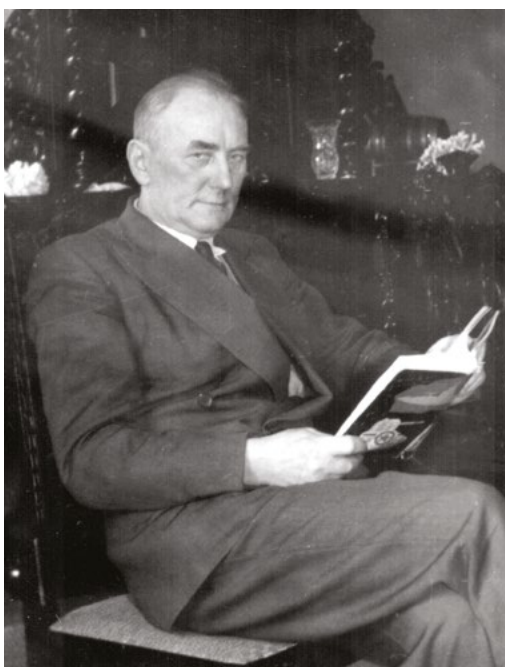
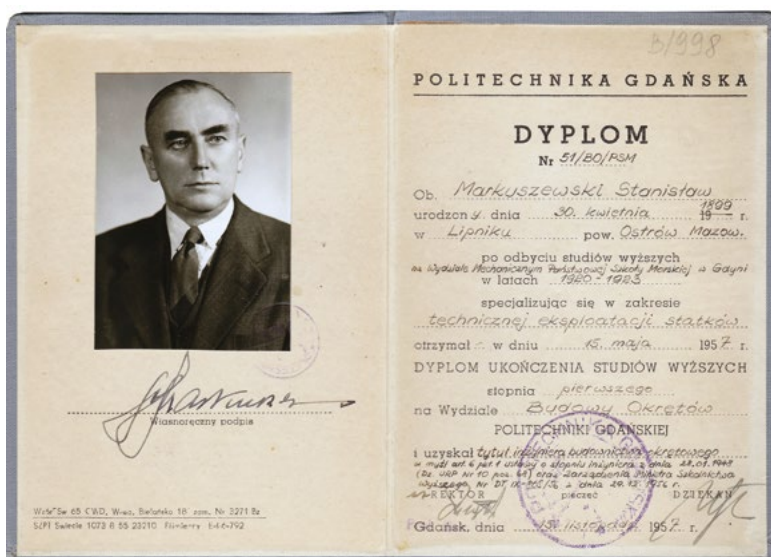
Do kraju wrócił na m/s „Sobieski” i pływał na nim potem jako I mechanik przez dwa lata (razem z kpt. Stefanem Ciundziejewiczem), potem m.in. na motorowcach „Batory”, „Domeyko”, „Mickiewicz”, „Kołłątaj”. Ostatnim statkiem był m/s „Koszalin”.

W 1957 r. otrzymał dyplom ukończenia studiów wyższych na Politechnice Gdańskiej.

Występował w programie gdańskiej telewizji, prowadzonym w latach 60. przez red. Jerzego Ringera, pt. „Gawędy wilków morskich” – opowiadał o przeprowadzeniu ORP „Wilia” z Casablanki do Anglii.

Odnaczony był m.in.: Medalem Morskim za czas wojny 1939-1945 z podwójnym okuciem, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi.

Zmarł 10 kwietnia 1969 r., spoczął na gdańskim cmentarzu.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; Andrzej Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew – Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; „Tygodnik Morski” 1969, nr 16; Barbara Markuszewska-Niemczyk, rękopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; Jan Kazimierz Sawicki, *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce*, Gdańsk 1988.