

Władysław Milewski

1903-1984

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1923 r., inżynier budowy okrętów, długoletni dyrektor Polskiego Rejestru Statków.



Urodził się 24 stycznia 1903 r. w Grzybowie pod Ciechanowem, w rodzinie zubożonego ziemiaństwa. W 1907 r. ojciec otrzymał posadę urzędnika w cukrowni na Kujawach, więc lata szkolne i gimnazjalne Władysław Milewski spędził z rodzicami we Włocławku. Po skończeniu w 1919 r. nauki w szkole średniej zaczął pracować w warsztatach mechanicznych cukrowni, by zaoszczędzić na pierwszy rok studiów w Państwowej Szkole Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. H. Wawelberga i S. Rotwanda w Warszawie. Zmienił zdanie, gdy brat przysłał mu wycięte z „Kuriera Warszawskiego” ogłoszenie, że w gmachu tej szkoły odbędą się egzaminy do powstającej Szkoły Morskiej.

Po zdaniu egzaminów i badaniach lekarskich został przyjęty na Wydział Mechaniczny, a następnie, razem ze wszystkimi niemal kolegami, zgłosił się do wojska – do stolicy

zbliżała się nawała bolszewicka. Po przeszkoleniu w Toruniu uczniowie zostali przewiezieni do Helu, gdzie zwolnili żołnierzy idących na front.

W październiku 1920 r. rozpoczęli naukę, a latem 1921 r. – praktyki morskie na „Lwowie”.

„Kiedy 28 lipca 1921 r. holownik ciągnął Wisłą z Tczewa do Gdańska barkę z pierwszymi adeptami Szkoły Morskiej, wielu z nas nie tylko morza nie znało, ale nawet nigdy przedtem nie widziało. Przekrój społeczny uczniów był bardzo zróżnicowany: od synów chłopskich spod Sokołowa po bratanka marszałka Piłsudskiego”¹.

W latach 1922-1923 odbywał praktyki szkolne na „Lwowie”. Żaglowiec, by na siebie zarabiać, w 1922 r. wiozł np. podkłady kolejowe do Liverpoolu.

„Na jesieni 1921 roku wybuchło trzecie powstanie śląskie i uczniowie Szkoły Morskiej uchwalili na zebraniu, że powinniśmy wszyscy jechać na Śląsk i wziąć udział w powstaniu. Zebranie zakończyło się okrzykami «Bić Szwabów!» i demonstracjami na terenie szkoły. Dyrektor Garnuszewski, dobry psycholog, potrafił taktownie różne nasze wystąpienia czy wyskoki załatwiać. Na zbiórce wszystkich uczniów wystąpił z przemową, chwając nasz zapał i patriotyczne stanowisko, ale zwrócił jednocześnie naszą uwagę na to, że szkoła podlega przecież Ministerstwu Spraw Wojskowych i wobec tego musimy czekać na rozkaz z góry i że o naszej chęci wzięcia udziału w powstaniu zawiadomił Kierownictwo Marynarki Wojennej. [...] Zaprosił jeszcze jakiegoś kapitana Wojska Polskiego z Powiatowej Komendy Uzupełnień czy też Komendy Miasta, który ze swej strony zaapelował do nas o niepodejmowanie żadnych nierozważnych kroków, bo nie wiadomo, jak się sprawy rozwiną, a tu też jesteśmy na rubieżach, w sąsiedztwie — niepewnym — Wolnego Miasta Gdańska i że możemy być tutaj bardziej potrzebni. W ten



¹ Władysław Milewski, *Trudne początki morskiego żywota*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 283.

sposób sprawa została chwilowo załatwiona, a my z powrotem wróciliśmy do normalnego trybu zajęć i nauki w szkole”².

W styczniu Szkoła Morska została przeniesiona do Ministerstwa Przemysłu i Handlu; podporządkowano ją Departamentowi Marynarki Handlowej, późniejszemu Departamentowi Morskiemu. Zmieniły się również warunki utrzymania w szkole — nauka i utrzymanie przestały być bezpłatne. Wszystko to sprawiło, że „po dwóch latach nauki zostało nas na wydziale mechanicznym tylko 14 uczniów. Na praktykę letnią w roku 1922 trzech spośród nas skierowano znowu na statek szkolny «Lwów» do obsługi silników pomocniczych, a reszta odbywała praktyki w gdańskiej stoczni Danziger Werft. Miałem szczęście i znalazłem się między tymi, którzy dostali się na «Lwów» — w ciągu lata mieliśmy odbyć dwie podróże do Liverpoolu z podkładami kolejowymi z Gdańska”.

Szkołę skończył, otrzymując z rąk dyrektora Garnuszewskiego dyplom z wyróżnieniem a od ministra przemysłu i handlu srebrny zegarek marki Omega³.

Z braku statków Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu wystarał się dla mechaników o praktyki na duńskich statkach pasażerskich Baltic America Line i Scandinavia America Line, wożących emigrantów. Praktyki były bezpłatne, warunki fatalne, więc kuszące wydawało się pozostanie w Ameryce. Wielu mieszkających tam Polaków odradzało: „- Panie Milewski. Co pan chcesz tu robić? Pan się uczył, pan skończył szkołę, pan jest inteligentny człowiek, a tu jest raj dla chamów i piekło dla inteligentów”⁴. Z tej grupy jedynie Bogdan Tarchalski dostał się na statek, a potem wrócił do Polski.

Władysławowi Milewskiemu w 1924 r. udało się dostać pracę na s/s „Wisła” – jednym z dwóch statków Towarzystwa Żeglugowego „Sarmacja”.

Dyrekcja Szkoły Morskiej, która w miarę możliwości starała się pomagać swoim absolwentom, zaproponowała mu przejście do Szkoły od 1 stycznia 1925 r. dla pełnienia obowiązków wychowawcy w zimie, a w lecie pływania na „Lwowie”⁵.

„Koniec roku 1926 był właściwie początkiem nowej ery w historii Polski na morzu, a dla wszystkich absolwentów Szkoły Morskiej rozpoczęciem nowego życia i ciągłej, nieprzerwanej pracy w swoim zawodzie”⁶. Pierwsze załogi po odbiór statków zostały wysłane w listopadzie 1926 r. do francuskiej stoczni w Caen.

Władysław Milewski został zaokrętowany jako III mechanik na pierwszym z pięciu „francuzów”, na s/s „Wilno”, kapitanem był Mamert Stankiewicz, drugim oficerem Stefan Ciundziewicki (abs. WN z 1923 r.), III oficerem Jan Ćwikliński (abs. WN z 1924 r.).

Po pięciu miesiącach był już II mechanikiem, a po dwóch latach, w marcu 1929 r. – starszym mechanikiem na s/s „Kraków”.



W roku 1930, gdy Szkoła Morska, przeniesiona do pięknych gmachów w Gdyni, obchodziła 10-lecie istnienia, był jednym z założycieli oraz członkiem zarządu Stowarzyszenia Absolwentów Szkoły Morskiej, które powstało w grudniu 1930 r. w Gdyni z inicjatywy Adama Fiedorowicza i Stanisława Koski. W I walnym zjeździe uczestniczyło 40 osób. Wybrano zarząd: Adam Fiedorowicz – prezes, Jan Pawłowski, Tadeusz Meissner, Stanisław Kosko.

Od 1 stycznia 1933 r. pływał na linii Gdynia - Nowy Jork na statku pasażerskim „Kościuszko”.

W kwietniu 1934 r. został wyznaczony do nadzoru nad budową transatlantyku m/s „Piłsudski” w stoczni Monfalcone, a po jej zakończeniu został na nim starszym mechanikiem.

2 Władysław Milewski, *Na morzu i lądzie*, Gdańsk 1976, s. 30.

3 Władysław Milewski, *ibidem*, s. 33.

4 Władysław Milewski, *Trudne początki...*, op. cit., s. 301.

5 *ibidem*, s. 318.



W ogrodzie zimowym
na m/s „Piłsudski”



W czerwcu 1938 r. przeszedł do pracy na lądzie – został inspektorem technicznym Żeglugi Polskiej i Polbrytu – decydował m.in. w sprawach obsady oficerskiej statków, a także sprawdzał stan budowy maszyny parowej dla budowanego w gdyńskiej stoczni pierwszego polskiego statku pełnomorskiego „Olza”⁷ (budowę „Olzy” nadzorował inż. Władysław Maciejewski – niedoszły absolwent Wydziału Mechanicznego, który po dwóch latach, w 1925 r. odszedł na Politechnikę Gdańską).

W grudniu 1938 r. Władysław Milewski został jednym ze współników (razem z kolegami-Tczewiakami) oraz inspektorem technicznym Bałtyckiej Spółki Okrętowej, właścicielki trzech statków „jezior”: „Narocz”, „Wigry” i „Kromań”.

„Pod koniec czerwca i w ciągu lipca zaczęliśmy kapitanom na statki przekazywać zalakowane koperty z tajnymi instrukcjami na wypadek wojny”⁸. Po koniec sierpnia został zmobilizowany – z otrzymanej karty reklamacyjnej nie skorzystał.

Dyrektor Żeglugi Polskiej Feliks Kollat polecił, by zajął się administracją statków żeglugi przybrzeżnej, która z załogami cywilnymi oddana była do dyspozycji Marynarki Wojennej.

„7 września wieczorem przyszła wiadomość o zakończeniu bohaterskiej obrony Westerplatte. Niemcy zaciskali pierścień wokół Gdyni. «Jadwiga» i «Wanda» zostały zatopione”⁹. Tego dnia otrzymał polecenie przekuwania kos na sztorc w warsztatach Żeglugi. A 10 września zajmował się kupowaniem trumien i wieńców dla poległych oficerów: „Po południu pojechałem na Witołmino. W kostnicy leżało kilka ciał poległych oficerów przykrytych prześcieradłami. Chciałem odszukać Serbinowicza. Jednym z pierwszych, którego rozpoznałem, był właśnie Sywula – ten, z którym rano rozmawiałem!” [...]. Między poległymi w kostnicy był oprócz Serbinowicza jeszcze jeden nasz kolega z PMH – Janusz Garbowiecki”¹⁰.



6 Ibidem, s. 324.

7 Daniel Duda, *Ludzie morza. Szkice biograficzne – Władysław Milewski*, Gdynia 2019, s. 22.

8 Władysław Milewski, *Trudne początki...*, op. cit., s. 328.

9 Ibidem, s. 334.

Tego samego dnia postanowił wstąpić do wojska: „[...] spotkaliśmy się na ulicy Pomorskiej u naszego kolegi Bogdana Tarchalskiego, inspektora technicznego Robura z Olgierdem Zaborowskim, inspektorem technicznym GAL-u. Wyprawiano chrzciny córeczki Tarchalskiego, która urodziła się 3 września. Trzeba było tę niecodzienną uroczystość uczcić, a poza tym chcieliśmy się naradzić, co dalej robić, ponieważ nasza rola jako cywilów kończyła się. Ja z Zaborowskim postanowiliśmy pójść do wojska”¹¹.

Wzięty do niewoli niemieckiej na Oksywiu, do 1945 r. przebywał w obozach jenieckich: II A Prenzlau, II E Neubrandenburg – oflag II Grossborn, na początku 1945 r. był ewakuowany do oflagu II D w Sandbostel pod Bremą – pieszo, w mrozie, przeszło 700 km.

Oswobodzony przez armię brytyjską, w lipcu 1945 r. statkiem s/s „Kordecki” (dawny „Robur V”) popłynął z Antwerpii do Londynu, gdzie podjął pracę w Bałtyckiej Spółce Okrętowej oraz centrali GAL-u.

Do kraju wrócił wraz z zespołem kompanii w 1946 r. na pokładzie trawlera „Ławica” (należącym do spółki Tczewiaków Wincentego Bartosiaka i Kazimierza Orthweina, którego był udziałowcem).

Był głównym inżynierem w GAL-u, od 1951 r. głównym mechanikiem w Centralnym Zarządzie Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni. W latach 1952-1958 pracował w Gdańskiej Stocznii Remontowej, a od 1958 r. do 1969 r. był dyrektorem Polskiego Rejestru Statków.

Był autorem wielu artykułów w prasie fachowej. Odznaczony został m.in. Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem za Udział w Wojnie Obronnej 1939.

Przez wiele lat utrzymywał szerokie kontakty ze szkolnymi kolegami. Listy te, pieczołowicie przez lata przechowywane, są dziś w zbiorach Sali Tradycji UMG nieocenionym



W biurze PRS

źródłem informacji o absolwentach. Był prezesem Koła Tczewiaków, potem prezesem honorowym. „Przywiązanie absolwentów pierwszych roczników Szkoły Morskiej, rozsianych po całym świecie, do swojej starej Alma Mater jest naprawdę wzruszające”¹² – pisał.

Starszy mechanik Władysław Milewski zmarł 29 maja 1984 r. w Sopocie. „Zawsze trochę żał, że mówi się: statek kapitana Stankiewicza, kapitana Gorządka, Meissnera, a nikt nie powie: statek starszego mechanika Milewskiego. Bo kapitan prowadzi statek, to prawda, ale mechanik odpowiada za kadłub i silnik. Bez maszyny żaden statek nie popłynie, to jego serce. A serce jest najważniejsze”¹³.

Zięć państwa Milewskich prof. Piotr Jędrzejowicz był dwukrotnie rektorem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, a wnuk dr Maciej Grabowski (abs. WN WSM z 1983 r.) w 2014 r. „przekazał Narodowemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku banderę z zatopionego 26 listopada 1939 r. transportowca wojennego m/s «Piłsudski», którego budowę w charakterze starszego mechanika nadzorował jego dziadek Władysław Milewski”¹⁴.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Ewa Patok, *Władysław Milewski*, Gdynia 1978, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; Daniel Duda, *Ludzie morza. Szkice biograficzne – Władysław Milewski*, Gdynia 2019; Władysław Milewski, *Na morzu i łądzie*, Gdańsk 1976; „Wybrzeże” 30.06.1985.

10 Ibidem, s. 335.

11 Ibidem.

12 Ibidem, s. 308.

13 Wanda Milewska w rozmowie z Krzysztofem Grabowskim, „Wybrzeże” 30.06.1985.

14 „Nautologia” 2015, nr 152, 16.