

## Jordan Buss

1915-1987

Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1938 r., żołnierz ZWZ-AK, więzień obozu w Mauthausen, starszy mechanik.

Urodził się 22 stycznia 1915 r. we wsi Kleszczów, pow. piotrkowski w Łódzkiem. Rodzice posiadali średniej wielkości gospodarstwo rolne. Miał dwa lata, gdy zmarł jego ojciec Antoni.

le oczekiwania przy nabrzeżu wraz z innymi kandydatami na szalupę, która miała ich zawieźć na statek, i pierwsze szorstkie zetknięcie się z realiami praktyki na Białej Fregacie. „Dowodzący szalupą rozkazują-



Ukończył cztery klasy szkoły podstawowej, następnie osiem klas państwowego Gimnazjum im. Bolesława Chrobrego w Piotrkowie Trybunalskim, a w 1934 r. zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Przyjęty po zaliczonej miesięcznej kandydatce, uczestniczył w rejsie „Daru Pomorza” dookoła świata w latach 1934/1935. Wspomnienia z tej podróży spisał w 1981 r. – na uroczyste spotkanie z okazji zjazdu jego uczestników, zorganizowanego w Wyższej Szkole Morskiej przez rektora prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudę.

Opisał twardą naukę marynarskiego rzemiosła, w tym pełne niepewności chwi-

wym głosem polecił nam szybko i sprawnie wsiadać do łodzi. Po paru minutach odbiliśmy od nabrzeża, kierując się na redę do «Daru». [...] Po zatoczeniu łagodnego łuku łódź sprawnie dobiła do wyłożonego trapu. Natychmiast humory poprawiły się, niektórzy zaczęli głośno żartować czy dowcipkować, szczególnie kolega Olgierd – przystojny dryblas z nonszalancką miną. Dowódca szalupy zarządził tubalnym głosem: «Zabierać swoje graty i jazda na górę». Z pokładu przyglądało nam się kilku osobników. Wówczas jeszcze nie wiedzieliśmy, czy to są marynarze, czy służba pomocnicza. Spośród stojących wyróżniał się jeden. Był to wysoki, barczysty szatyn o groźnej minie w grana-

towej czapce na głowie. Widząc go, kandydat Olgierd zawołał w jego kierunku: «Hej, marynarzu, zejdźcie na dół i pomóżcie mi zabrać moją walizkę». Jeszcze echo wypowiedzianych słów nie zdołało wrócić do nas, gdy z ust wyżej opisanego osobnika w czapce popłynęła w naszym kierunku wiązanka plugawych wyzwisk i ostrych słów, m.in. dowiedzieliśmy się, że niania czeka na nas na pokładzie. Zaskoczeni takim przyjęciem, pokornie i cicho wchodziliśmy po trapie na statek, taszcząc swój dobytek. [...] dowiedzieliśmy się, że wyżej opisany osobnik nazywa się Stasio G., jest starszym uczniem i słynie z bezwzględności i twardej ręki<sup>1</sup>.

Dużo miejsca poświęcił też opisowi wizyt w portach, ceremoniału chrztu morskiego czy... młodzieńczych dowcipów i przewinień kandydatów, wystawiających na próbę cierpliwość komendanta. „Cała załoga pracowała [...] ze zdwojonym wysiłkiem, aby wizyta w Japonii wypadła jak najlepiej. Statek lśnił wprost od czystości i pachniał świeżą farbą. Wszyscy kandydaci musieli doprowadzić swoją osobistą odzież do kwitującego stanu. [...] Cukiernik wywiązał się ze swego zadania znakomicie. Przygotował kilkanaście wspaniałych, smakowitych tortów, które na dwa dni przed zawinięciem do portu złożył w podręcznym magazynku obok kuchni. Wówczas doszło do wielkiej tragedii. W przedostatnią noc przed zawinięciem do Jokohamy wszystkie upieczone torty znikły z magazynku. Sprawcami tego «nieszczęścia» były nocne wachty, które zorientowawszy się po zapachu, gdzie są smakołyki, wykradły je przez niedomknięty iluminator. [...] Wobec takiej sytuacji cukiernik zmuszony był zameldować o tym intendentowi, a ten oczywiście wyżej – komendantowi. Można sobie wyobrazić, jaka burza rozpętała się na statku. «Macaj» wściekły na wszystkich, a szczególnie na kandydatów, obsztorcował nas na zbiorce, używając przy tym najgorszych słów, dodatkowo polecił wstrzymać na dwa tygodnie obiadowe desery. Z opuszczonymi głowami i ze skruczą wysłuchaliśmy gromkich krzyków i ze spokojem przyjęliśmy wymierzoną karę<sup>2</sup>.

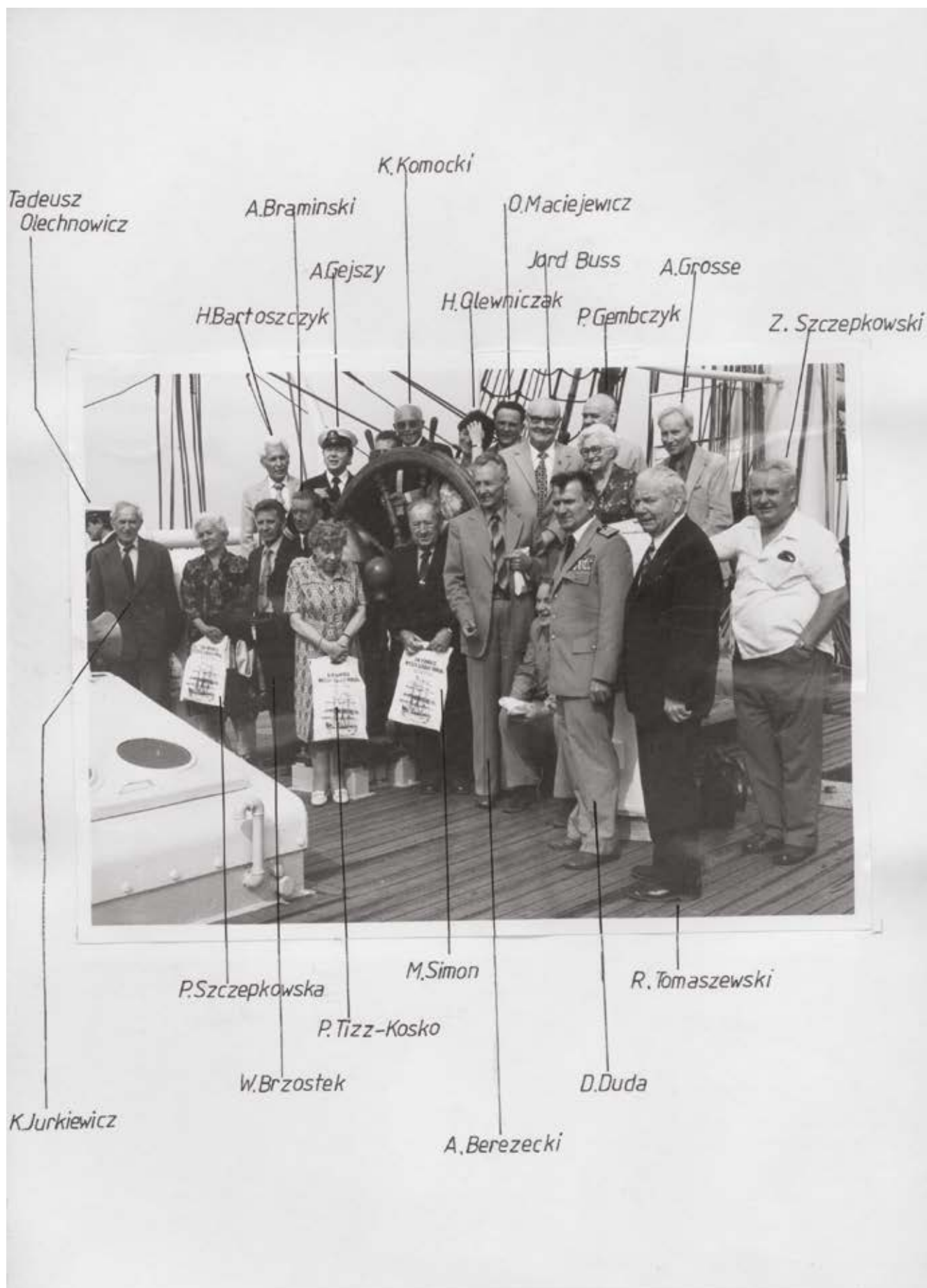
Po powrocie do Gdyni Jordan Buss kontynuował naukę na Wydziale Mechanicznym. Jednocześnie uczestniczył w zajęciach, powstałego z inicjatywy kierownika wydziału

inż. Witolda Komockiego, kółka lotniczego. Wraz z grupą około 20 członków został wysłany na badania specjalistyczne do Warszawy, do Centrum Badań Lotniczych. Tylko sześciu przeszło badania pomyślnie (Jordan Buss również) i w roku 1936, w czasie przedłużonych letnich ferii, zostało wysłanych na kurs pilotażu sportowego w Lublinku. Po trzech miesiącach nauki latania otrzymał licencję pilota sportowego. Razem z kolegami był też dwa razy w tygodniu zwalniany z zajęć popołudniowych w PSM na treningi na lotnisku w Rumi. Odnosił też sukcesy sportowe – w Dorocznych Międzywydziałowych Zawodach Sportowych o Puchar Szkoły w roku 1936, organizowanych w ramach Święta Szkoły, zajął I miejsce w rzucie granatem<sup>3</sup>.

Pływał jako praktykant maszynowy na statkach Żeglugi Polskiej: s/s „Katowice”, s/s „Toruń” i m/s „Rozewie”.

Po ukończeniu PSM odbył służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu-Sadkowie.

Gdy wybuchła wojna, brał udział, jako podchorąży pilot, w walkach na odcinku Radom – Stanisławów, a pod koniec września dostał się do sowieckiej niewoli, z której został po miesiącu zwolniony. Nie powiodła się próba przedostania się za granicę, więc powrócił do Kleszczowa, gdzie pracował w gospodarstwie. Na początku roku 1940 zaczął współpracę z armią podziemną. Został zaprzysiężony w szeregach ZWZ, ps. „Musson”. Objął później komendę rejonu „Kasztan” – gm. Kleszczów, następnie mianowano go dowódcą kompanii strzeleckiej AK, którą zorganizował. Wchodziła ona w skład batalionu Bełchatów, pow. Łask, okręg AK-Łódź. „W tym okresie działalność moja koncentrowała się na przygotowywaniu oddziału do walki zbrojnej, na rozpoznaniu stacjonujących oddziałów armii niemieckiej i administracji niemieckiej, na opracowywaniu planu rozbrojenia trzech placówek straży granicznej Grenzschutz, znajdujących się na terenie gminy Kleszczów, i posterunku żandarmerii. Poza tym udzielano pomocy zbiegłym z obozów i więzień niemieckich, przeprowadzano ich przez granicę do GG lub kierowano do oddziałów leśnych. Prowadzono sabotaż gospodarczy i wywiad dla dowództwa Armii Krajowej<sup>4</sup>.



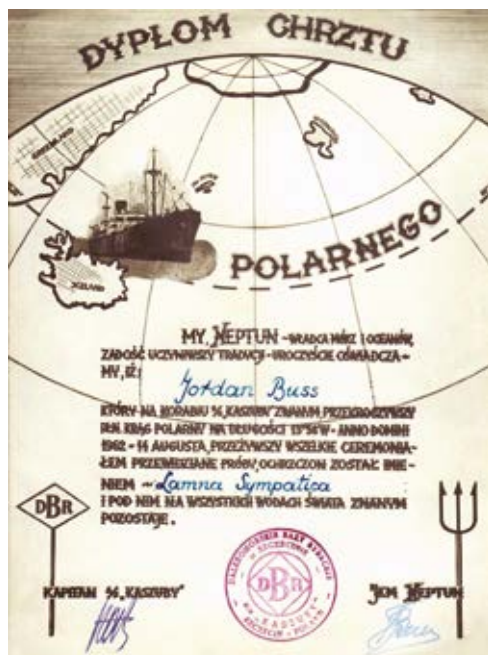
Ożenił się w 1943 r., rok później urodził się syn Zbigniew.

Na skutek zadenuncjowania przez konfidenta 16 maja 1944 r. został aresztowany przez gestapo. Rodzinę wysiedlono z Kleszczowa. Osadzony w komendzie gestapo w Łodzi, po 10 dniach przewiezony został do więzienia śledczego przy ul. Sztetlinga, gdzie był bestialsko przesłuchiwany. Był więźniem obozu w Radogoszczy, przebywał w więzieniach: we Wrocławiu, Brnie i Wiedniu, w końcu trafił do KL Mauthausen i jego podobozów. Wykonywał katorżniczą pracę w kamieniołomach, potem, w San Valentin, także przy produkcji części do czołgów. Po nalotach alianckiego lotnictwa w marcu 1945 r. przeniesiony został do Ebensee. Odzyskał wolność z początkiem maja tego roku, gdy obóz został wyzwolony przez armię amerykańską. Po rekonwalescencji wrócił do Polski w lipcu 1945 r. razem z grupą innych więźniów.

Gdy odnalazł rodzinę, zamieszkał na Wybrzeżu i zgłosił się do pracy w PMH. W 1946 r. zaokrętował na m/s „Stalowa Wola” jako III mechanik. Pod koniec tego roku na świat przyszedł drugi syn – Andrzej.

W roku 1957, po złożeniu na Politechnice Gdańskiej pracy dyplomowej, otrzymał dyplom ukończenia studiów wyższych pierwszego stopnia na Wydziale Budowy Okrętów PG, uzyskując tytuł inżyniera budownictwa okrętowego.

Jordan Buss pływał we flocie PLO jako III, II i starszy mechanik na wielu statkach jak np. „Batory”, „Lublin”, „Warmia”, „Kościuszko”, „Generał Bem”. Pracował też w PLO jako starszy inspektor maszynowy, następnie główny mechanik. Pływał także na egipskich i indonezyjskich statkach do roku 1960, potem pracował dla belgijskiej firmy, odprowadzając nowo zbudowane w stocznicach polskich statki do Indonezji. Na s/s



„Kaszuby” podjął pracę jako starszy mechanik, przechodząc chrzest polarny, po czym przeniósł się do Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni jako starszy mechanik w Bazie Zdawczej. Powrócił jednak na morze w 1965 r., a po czterech latach został kierownikiem nadzoru inwestycyjno-technicznego w PLO. W 1970 r. znów podjął pracę na statkach: „Gałczyński”, „Romer”, „Bolesław Chrobry” i „Marian Buczek”. Na emeryturę przeszedł pięć lat później, ale pełnił jeszcze funkcję eksperta ds. awarii maszyn okrętowych.

Jego dwaj synowie również ukończyli PSM w Gdyni – Zbigniew WN w 1966 r., a Andrzej – WM w roku 1976.

Odnaczone był m.in. Krzyżem Partyzantkim, Medalem Zwycięstwa i Wolności, Odznaką Grunwaldzką, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Srebrną i Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”.

Zmarł 19 lipca 1987 r., spoczywa na cmentarzu parafialnym w Sopocie.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; *„Darem Pomorza” dookoła świata*, na prawach rękopisu, Gdynia 1981; *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. Stanisław Kozak, Gdynia 1989; *Losy i relacje starszych mechaników z II wojny światowej*, oprac. Stanisław Kozak, Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich, zeszyt szkoleniowy nr 11, Gdynia 1984; biogram odręcznie pisany przez Jordana Bussa w zbiorach Sali Tradycji UMG; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Jordan Buss, *Kandydacka brać z s.v. „Dar Pomorza”*, [w:] *„Darem Pomorza” dookoła świata*, Gdynia 1981, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3448, s. 45-46.

2 Ibidem, s. 53-54.

3 Kopia dyplomu Jordana Bussa znajduje się w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2277.

4 Jordan Buss, biografia z lat wojennych, [w:] *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II wojny światowej 1939-1945*, oprac. Stanisław Kozak, Gdynia 1989, w zbiorach Sali Tradycji UMG – K/853, s. 26.