

Edmund Ruszczyński

1911-1975

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1933 r., II oficer na „Batorym”, obrońca Helu, więzień obozów jenieckich, kapitan żeglugi wielkiej, odznaczony egipskim Orderem Nilu III klasy za ratowanie rozbitków w szalejącym sztormie.

Urodził się 15 maja 1911 r. w Chmielewie pow. Mława, był dziesiątym z jedenaściorga rodzeństwa (rodzice Bolesław i Marianna z d. Ostrowska, ojciec był właścicielem niewielkiego majątku). Po ukończeniu gimnazjum w Mławie zdał w 1930 r. egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i został zaakrętowany jako uczeń w pierwszy, trzymiesięczny rejs nowego żaglowca „Dar Pomorza” (Antwerpia, Le Havre, Bergen, Göteborg, Kopenhaga). Brał udział jeszcze w dwóch rejsach szkoleniowych – w 1932 i 1933 r.

Po otrzymaniu dyplomu odbył roczną służbę wojskową w Szkole Podchorążych Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim.

Od 22 listopada 1934 r. pływał na s/s „Lublin” jako młodszy marynarz, stopniowo awansując i w 1939 r. został II oficerem na m/s „Batory”.

W momencie wybuchu wojny zgłosił się do swojej jednostki wojskowej w Helu – przydzielony w stopniu bosmana podchorążego do 44. baterii przeciwdesantowej jako zastępca dowódcy.

Statki żeglugi przybrzeżnej „Jadwiga” i „Wanda” 1 września „wczesnym rankiem oba wyruszyły z Gdyni z pasażerami oraz podążającymi do swych jednostek oficerami i powołanymi do marynarki rezerwistami — pierwszy do Jastarni, drugi do Helu. Oba niepokojone były w tych podróżach przez niemieckie wodnosamoloty, które ostrzeliwały je z karabinów maszynowych; nie poniosły jednak strat. «Wanda» — wspominał jej ówczesny kapitan Zygmunt Truszczyński — usiłowała płynąć maksymalną prędkością 13 węzłów; widać było dobrze, jak obserwator atakującego ją wodnopłotowca naprowadza lufę karabinu maszynowego na cel i jak strzela. Płynący «Wandą» na Hel, zmobilizowany bosman podchorąży rezerwy, w cywilu oficer PMH Edmund Ruszczyński wspominał, jak po rozpoczęciu



ostrzeliwania statku przez trzy niemieckie wodnopłotowce, pasażerowie schronili się pod pokładem: «Wióry z oszalowania, zasypując salonik, rozwiwały nadzieję na bezpieczeństwo schronienia pod pokładem. Byliśmy bezsilni i bezbronni. Na statku nie było nawet pistoletu, aby oddać symboliczny strzał do wroga. Dzieci umieszczono w zęzach pod salonikiem, dorośli leżeli



W obozie jenieckim Hoffnungsthal. Od lewej: Andrzej Kański, Krzysztof Konopnicki, Stefan Majewski, Edmund Ruszczyński, Jan Nowak

na podłodze, licząc na to, że bliskość Helu odstraszy w końcu napastników. Szczęście nam zresztą sprzyjało – pociski uszkadzając poważnie mostek i sterówkę, oszczędziły sternika i szypra, którzy z zimną krwią utrzymywali kurs». Poprzestrzeliwany, ale nie uszkodzony poważniej statek dotarł do portu rybackiego, gdzie około godziny 10 przeżył silny nalot stukasów. Załoga przeczekwała ataki nieprzyjaciela w schronie na molu i szczęśliwie nikt nie ucierpiał¹.

Po kapitulacji Helu 2 października Edmund Ruszczyński został wraz z innymi żołnierzami wzięty do niewoli i aż do 12 kwietnia 1945 r. przebywał w obozach jeńческих (oflag X B i XVIII C oraz stalagi VI B, VI G i VI C). Ze stalagu VI C uciekł do Belgii.

Z Belgii wyjechał do Anglii (mieszkała tam jego starsza siostra Alina). Zaokrętował na Polski s/s „Kowel” jako I oficer w sierpniu 1945 r. W kwietniu został ponownie zatrud-



z 1924). 5 kwietnia transatlantyk wyruszył z Antwerpii przez Southampton do Nowego Jorku. Do Gdyni dotarł 30 kwietnia 1947 r.

Edmund Ruszczyński został w 1947 r. odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi za udział w ratowaniu m/s „Batory” i ożenił się (a w latach 1949 i 1951 przyszli na świat jego dwaj synowie).

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w grudniu 1948 r. – pierwszym jego statkiem był s/s „Słupsk”.

W 1953 r. dowodził dramatyczną akcją ratowania załogi korwety „Sollum” w czasie sztormu na Morzu Śródziemnym. S/s „Czech”, idąc z Gdańska z ładunkiem cukru i szkła, 7 marca 1953 r. wszedł na redę zewnętrzną Aleksandrii – ale port był zamknięty z powodu silnego sztormu. Kapitan wydał polecenie sztormowania na kursie 330° – w tym momencie zobaczył z niepokojem, że z portu wychodzi wojenny okręt. Obawiał się, że wyjście w taką pogodę jest bardzo ryzykowne. Sztorm przekroczył 8° w skali Beauforta i stale rósł.

Około godz. 16.30 starszy oficer Żukowski zameldował, że okręt wojenny nadaje SOS. „Dałem maszyny cała naprzód, a st. oficerowi poleciłem zejść do załogi i przygotować statek do ewentualnego ratowania rozbitków. [...] Około 17.30 podszedłem do tonącego statku na odległość około jednego kabla. Oczom moim przedstawił się straszny widok. Statek wojenny, przechylony na prawą burtę, tonął rufą. Załoga zmasowana na górnym pokładzie usiłowała spuścić sza-



M/s „Czech”

niony przez GAL – zamustrowany jako II oficer na m/s „Batory”.

W czasie wojny zginęło pięcioro jego rodzeństwa.

Na początku kwietnia 1946 r. „Batory” wszedł do stoczni w Antwerpii – na odnowienie i przywrócenie cywilnej szaty. Prace miały trwać pół roku, pod koniec września jednak wybuchł na nim pożar. „Oficerowie «Batorego» wkroczyli do akcji zaraz po ogłoszeniu alarmu. Nigdy nie byłem bardziej dumny z dyscypliny i umiejętności mojej załogi² – napisał kpt. Jan Ćwikliński (abs. WN

lupe, która jednak przewróciła się, a wszyscy znajdujący się w szalupie wypadli do wody. [...] Zdecydowałem ratować rozbitków burtą, bez użycia własnych szalup (żadnych szans na opuszczenie) tak, jak gdyby m/s «Czech» sam był szalupą. Godzina ok. 17.40, m/s «Czech» osłania od nawietrznej okręt wojenny, którego załoga rozpoczyna spychanie tratw, a niektórzy skaczą do wody. [...] Około godz. 18.00 rozpoczęto wyławianie pierwszych ludzi z prawej burty. [...] Dryfując, statek nasz zagarniał ich jak siecią. Za burtę wyrzucono siedem sztormtrapów, wszystkie koła na rzutkach, siatkę ładunkową, gaje i rozwinięte z bębnow tańce szalupowe. [...] Nasza załoga wyciągała uciepionych ludzi razem ze sprzętem. Praca wymagała dużo siły i odwagi, gdyż nasz statek miał ogromne przechyły boczne do 60° i brał burtami wodę. Wielu rozbitków wyciągnięto rękami bezpośrednio z wody przy dużych przechyłach”³.

Statek upodobił się do polowego szpitala, załoga opiekowała się rannymi, ogrzewała, reanimowała. Kapitan i jego załoga uratowali 62 marynarzy, 52 osoby zginęły – część z nich nie wydostała się z tonącego okrętu.

Gdy 8 marca „Czech” wszedł do Aleksandrii, „stanął na kotwicy między okrętami wojennymi, których załogi, zebrane na pokładach, oddawały honory. Wszystkie statki w porcie miały flagi opuszczone do połowy masztów, ale ich załogi oddawały honory. [...] Na statek przybyli: gubernator, dowódca floty, przedstawiciele społeczeństwa i złożyli na moje ręce podziękowania dla całej załogi”⁴.



Medal Nilu z 1953 r.



Po ustanowieniu republiki rząd prezydenta Nasera wymienił odznaczenia na ekwiwalentne – już bez korony



M/s „Czech” ratuje załogę egipskiego okrętu „Sollum”; obraz Mariana Mokwy w kalendarzu PLO na rok 1954 – reprodukcja w zbiorach syna Andrzeja Ruszczyńskiego

Po uroczystościach pogrzebowych załoga „Czecha” została odznaczona. Kapitan otrzymał Order Nilu III klasy, oficerowie – Order Nilu V klasy, załoga Srebrny Order Zasługi.





W 1956 r. redakcja „Techniki i Gospodarki Morskiej” opublikowała jego artykuł „Bezimienny tajfun”, będący opisem sztormu, z jakim mierzył się na m/s „Małgorzata Fornalska”, zawierający „spostreżenia osobiste i wnioski kapitana statku, które mogą się przydać statkom pływającym na linii chińskiej”⁵.

Tajfun bez ostrzeżenia urodził się na Morzu Południowochińskim, więc nie posiadał swojego imienia. Największą siłę osiągnął 26 czerwca 1955 r. około godz. 11. „W porwach wiatr przekracza 14 stopni Beauforta. Dokładne pomiary były niemożliwe, gdyż posiadaliśmy anemometr (wiatromierz) przystosowany do warunków na wodach europejskich i atlantyckich ze skalą tylko do 12 stopni. Fala olbrzymia, stroma i krótka,

z kierunków od południa do zachodu, wchodzi na pokłady, zalewa mostek, bryzgi niesione huraganowym wiatrem siekają statek i ludzi aż do bólu. Grozę potęguje huk przevalających się fal, świst wichru w olinowaniu oraz trzeszczenie i skrzypienie kadłuba. Chwilami odnosi się wrażenie, że spienione góry wody, idące na statek, są siłą niszczycielską nie do przewyciężenia. Woda zabrała 3 koła ratunkowe, wiatr zerwał brezenty z szalup. W pomieszczeniach załogowych i korytarzach woda sięga prawie do kolan. Cała załoga kierowana przez trzeciego oficera zajęła się wyczerpywaniem wody i uszczelnianiem przecieków w drzwiach i iluminatorach. Statek i załoga zdali dobrze egzamin ze swej wytrzymałości i sprawności. Poza pęknięciem poszycia nadbudówki śródokręcia po obu burtach w kadłubie nie stwierdzono żadnych uszkodzeń. Około 30 ton wody, która weszła do komór łańcuchowych, odpompowano dopiero w porcie. Po nabraniu przekonania, że odległość lądu za nami wynosi około 5 mil, zmniejszono obroty maszyny, dostosowując szybkość statku do długości i okresu fali. Ograniczyło to do minimum branie wody na pokłady i uchroniło przed zmyciem ładunek pokładowy”⁶.

Kapitan Edward Ruszczyński pływał do 1968 r. Ostatnim jego statkiem był m/s „Długosz”. W czasie postoju w Szanghaju w październiku 1968 r. rozchorował się ciężko i już do pracy nie wrócił.

Synowie ukończyli Wydział Nawigacyjny Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni – Andrzej w 1970 r., Piotr w 1974 r. Kpt. Ruszczyński zmarł w Gdyni 13 lutego 1976 r., żona Alina w roku 1996. Spoczywają na Cmentarzu Witomińskim.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Ćwikliński, *Kapitan opuszcza swój statek*, Pelplin 2010; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Józef Kwiatkowski, *„Dar Pomorza”, rejsy i załoga*, Gdynia 2003; „Technika i Gospodarka Morska”; dokumenty w Sali Tradycji UMG – przekazane przez syna Andrzeja Ruszczyńskiego.

1 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; s. 248.

2 Jan Ćwikliński, *Kapitan opuszcza swój statek*, Pelplin 2010, s. 94.

3 Relacja kpt. Edmunda Ruszczyńskiego – maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – dar od syna Andrzeja Ruszczyńskiego.

4 Ibidem.

5 „Technika i Gospodarka Morska” 1956, nr 1, s. 12.

6 Ibidem, s. 13.