

# Franciszek Szudziński

1904-1988

**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich, śródziemnomorskich.**

Urodził się 4 października 1904 r. w Erkner koło Berlina, ojciec był urzędnikiem kolejowym. Kilka lat później rodzice Leon i Anna z Czacińskich wrócili do Nowego Miasta na Pomorzu, gdzie syn ukończył szkołę powszechną, a w 1924 r. – Państwowe Gimnazjum Klasyczne w Bydgoszczy. Następnie „po odbyciu obowiązkowej służby wojskowej w lotnictwie”<sup>1</sup> w roku 1927 zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. Ukończył go w 1930 r. z wyróżnieniem.

Przez rok pływał na statkach Chargeurs Réunis jako asystent pokładowy. Po powrocie w 1931 r., zaangażowany przez Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe, był oficerem kolejno na parowcach: „Pułaski”, „Polonia” i „Kościuszko”, następnie na motorowcach „Piłsudski” i „Batory”.

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w 1936 r.<sup>2</sup>

1 września 1939 r. m/s „Batory” zawiąnął – zgodnie z wcześniej otrzymanymi od armatora zalakowanymi instrukcjami – do najbliższego brytyjskiego portu, którym był St. John’s na Nowej Funlandii, a 5 września wszedł do Nowego Jorku. Miało się to odbyć bez zbytniego rozgłosu, ale wszelkie polecenia armatora kpt. Eustazy Borkowski zlekceważył, robiąc wiele szumu koło statku i siebie, na lewo i prawo udzielając buńczucznych wywiadów. W nocy 22 września został wyokrętowany, zaś obowiązki dowódcy konsul generalny RP w Nowym Jorku dr Sylwester Gruszka przekazał kpt. Szudzińskiemu – na czas koniecznego przeprowadzenia statku z USA do Halifaxu. Statkowi groziło bowiem internowanie, bo USA, w przeciwieństwie do Kanady, nie były w stanie wojny z Niemcami. Poza tym wybuch wojny uniemożliwił zapłatę ostatnich dwóch rat za budowę motorowca w stoczni *Cantieri Riuniti dell’Adriatico* i Włosi mogli podjąć kroki w celu aresztowania „Batorego” – co też wkrótce usiłowali uczynić<sup>3</sup>.

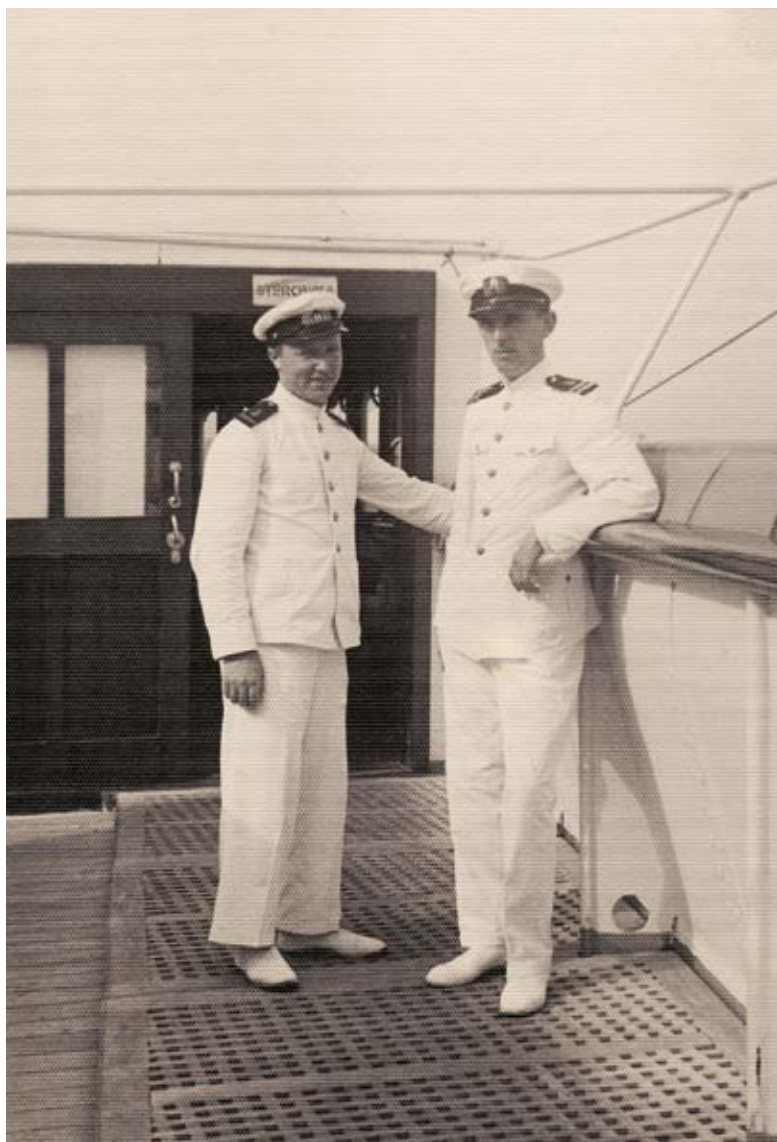


Eustazy Borkowski głośno protestował, część załogi także, a część – wystraszona jego wypowiedziami o taranowaniu okrętów podwodnych, zeszła na ląd, więc kapitan Szudziński wyszedł z Nowego Jorku 23 września z niekompletną załogą. W Halifaxie przekazał statek kpt. Edwardowi Pacewiczowi, wezwanemu przez armatora z Wielkiej Brytanii.

Z początkiem grudnia 1939 r. „Batory” przeszedł w czarter brytyjskiego Ministerstwa Żeglugi i został zaadaptowany na transportowiec wojska. Franciszek Szudziński był na nim I oficerem do połowy 1940 r.

Następnie zamustrował jako I oficer pod dowództwo kpt. Zdenko Knoetgena na „Sobieskiego”, także przerobionego na wojskowy transportowiec.

Statek chodził w konwojach do Halifaxu, atakowanych przez U-booty, transportował wojsko, ewakuujący się rząd grecki i greckich uchodźców. W 1942 r. „Sobieski” został przekształcony w okręt desantowy i uczestniczył w konwojach inwazyjnych u wybrzeży Afryki Północnej – wożąc zaopatrzenie dla wojsk tam walczących.



Oficerowie na „Piłsudskim” – Franciszek Szudziński i Henryk Borakowski

W lipcu 1943 r. kpt. Szudziński został dowódcą frachtowca „Borysław” – statku świeżo zakupionego przez Rząd RP na uchodźstwie, który chodził w konwojach atlantyckich i śródziemnomorskich, a także do Adenu i Basry w Iraku, przewożąc sprzęt wojskowy, czołgi, samoloty i amunicję. Z Zatok Perskiej został skierowany do Bombaju, a stamtąd do Australii<sup>4</sup>.

Gdy kończyły się umowy dotyczące brytyjskiego zarządu nad „Batorym”, strona polska wystąpiła o odzyskanie statku. 4 stycznia 1946 r. kpt. Franciszek Szudziński przejął „Batorego”, będącego od 16 lipca 1945 r. pod banderą brytyjską, od kpt. Zygmunta Deyczakowskiego (abs. WN z 1929 r.), który pozostał na emigracji i podniósł na „Batorym” polską banderę, a 15 kwietnia przekazał statek kpt. Janowi Ćwiklińskiemu (abs. WN z 1924 r.)<sup>5</sup>.

Na początku lipca 1946 r. został kapitanem „Narwiku” (przejmując statek od kpt. Konstantego Kowalskiego – abs. WN z 1927 r., który również odmówił powrotu do kraju) i przyprzewodził statek do Polski 31 lipca 1946 r.

We wrześniu 1948 r. został przez armatora skierowany do Włoch po odbiór budowanego tam statku „Jagiełło”, który kursował między Genuą a Hawaną na Kubie.

Dowodził potem ponownie „Sobieskim”, chodzącym we włoskim czarterze na pasażerskiej linii Neapol – Nowy Jork. Gdy linia padła, m/s „Sobieski” został sprzedany do Związku Radzieckiego (otrzymując nazwę „Gruzja”). Franciszek Szudziński został wówczas kapitanem „Mickiewicza”, chodzącym do Indii i Pakistanu.

W 1952 r. w ramach tzw. „oczyszczania taboru pływającego”, jako element niepewny stracił prawo pływania – zabrano mu książeczkę wojskową w ramach komunistycznego, ideologicznego szaleństwa, mimo że to on zdejmował w 1946 r. brytyjską flagę na „Batorym”. Został więc oficerem nawigacyjnym w PŻM w Szczecinie.

Gdy sytuacja polityczna zaczęła się gwałtownie zmieniać, w maju 1956 r. otrzymał dowództwo małego „Pucka”, a 9 sierpnia 1956 r. przejął „Batorego” – jedyny już wówczas transatlantyk, po zimnowojennych awanturach z Amerykanami chodzący do Indii.

W drodze powrotnej kapitan uzyskawszy informację o wybuchu wojny bliskowschodniej – dzięki pośpiechowi w porę przeszedł Kanał Sueski, który wkrótce został zablokowany. Z tego powodu kolejny rejs do Indii prowadził wokół Afryki i trwał zamiast sześciu – dziewięć tygodni. Nieplanowanym wcześniej portem był Kapsztad – gdzie miłą niespodzianką było spotkanie z Polonią<sup>6</sup> i kolegami, którzy nie chcieli wracać do komunistycznego kraju.

Gdy 14 września 1957 r. kpt. Tadeusz Meissner powrócił na stanowisko dowódcy „Batorego”, kpt. Szudziński został jego zmiennikiem.

W 1959 r. dowodził nowym statkiem m/s „Sienkiewicz”, potem były: „Emilia Plater”, „Gałczyński”, „Szwydkoj”, „Heweliusz”, „Janek Krasicki” i „Zakopane”. Na morzu spędził 43 lata. Mając kwalifikacje pilotażu w Kanadzie, zaferował Ministerstwu Żeglugi swe usługi – co by przyniosło wiele oszczędności dewizowych, ale minister Kazimierz Olszewski dał mu odpowiedź odmowną i kpt. Szudziński odszedł na emeryturę.

Zmarł 9 czerwca 1988 r., pochowany został na gdańskim cmentarzu Srebrzysko.



„Batory” przed Dworcem Morskim (zbombardowane w 1943 r. lewe skrzydło odbudowano w... 2014 r.)

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Jerzy Pertek, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Ewa Otremba, *Kpt. ż.w. Franciszek Szudziński*, „Akademicki Kurier Morski” 2006, nr 35, s. 16-17.

1 Odręczny życiorys kpt. F. Szudzińskiego, kopia w zbiorach Sali Tradycji UMD – D/2175, s. 5.

2 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 9.02.1936, nr 33, s. 9.

3 Jerzy Pertek, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975, rozdz. *Pierwszy rok wojennej działalności „Batorego”*.

4 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 335-336.

5 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, op. cit. s. 110.

6 *Ibidem*, s. 121.

7 Kopia opinii z dn. 27.05.1958 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2177, s. 4.

8 Kopia opinii z dn. 7.04.1962 r., w zbiorach Sali Tradycji – D/2175, s. 7.

9 Ewa Otremba, *Kpt. ż.w. Franciszek Szudziński*, „Akademicki Kurier Morski” 2006, nr 35, s. 16-17.