

BRUNON JÓZEF SCHMIDT, I MECHANIK S/V „DAR POMORZA”, WETERAN ISLANDZKICH I ATLANTYCKICH KONWOJÓW (1907–1942)



Brunon Schmidt – słuchacz Szkoły Morskiej w Tczewie
(zbiory rodzinne Bogusława Karasia)

Brunon Józef Schmidt urodził się 19.02.1907 r. w Kcyni, a jego rodzicami byli Stanisław Schmidt i Helena z domu Retz. Ojciec był agronorem i kupcem. Mieszkali kolejno w Kcyni, Nakle n. Notecią i Brodnicy. B. Schmidt miał liczne rodzeństwo, trzy siostry i dwóch

braci. Z tej szóstki czworo w okresie międzywojennym skończyło studia wyższe. Brunon Schmidt szkołę podstawową ukończył w Nakle n. Notecią, następnie kontynuował naukę w gimnazjum imienia Bolesława Krzywoustego.

Brunon Schmidt w wyniku konkursowego egzaminu zostaje w 1926 roku przyjęty do Szkoły Morskiej w Tczewie, na Wydział Mechaniczny kierowany przez wybitnego technologa inżyniera Kazimierza Bielskiego, który bez reszty poświęcił się sprawie kształcenia i wychowania przyszłych oficerów mechaników Polskiej Marynarki Handlowej. Po przyjęciu czekała go jeszcze jedna próba – praktyka kandydacka na pokładzie żaglowego szkolnego statku s/v „Lwów”, bowiem pomyślne jej odbycie i zaliczenie było warunkiem przyjęcia w poczet słuchaczy wymarzonej kuźni kadr morskich II Rzeczypospolitej. Praktykę morską odbywa na s/v „Lwów” najpierw pod kierunkiem kpt. ż.w. Mamerta Stankiewicza, którego funkcję na przełomie października i listopada 1926 roku przejmie kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz. Kierownik maszyn – mechanik okrętowy Feliks Sobieraj, całym sercem i duszą oddany barkowi s/v „Lwów”, wzorowy pracownik Szkoły Morskiej w Tczewie i Gdyni, również fregaty s/v „Dar Pomorza”, służyć jej będzie przez cały wojenny okres. Mimo trudności i braku odpowiedniego zaopatrzenia utrzymuje silnik okrętowy i wszelkie urządzenia statkowe w nienagannym stanie, by służyły dalszemu szkoleniu kadr potrzebnych Polskiej Marynarce Handlowej i gospodarce morskiej. To właśnie on kształtuje młodego Brunona. Praktyka zostaje zaliczona i Brunon Schmidt znajduje się w roku 1926 wśród słuchaczy Szkoły Morskiej w Tczewie¹, a w 1929 r. w małej grupie absolwentów – mechaników tczewskiej kuźni kadr morskich II Rzeczypospolitej. Tak jak wszyscy słuchacze przechodzi szkolenie wojskowe pierwsze-

¹ (pozycja 663) Zgodnie z „Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 listopada 1929 r. o zakładach naukowych i egzaminach szkolnych, wystarczających do osiągnięcia stanowiska urzędniczego w państwowej służbie cywilnej – wydanej na podstawie art. 11 i 119 ustawy z dnia 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. RP. Nr 21, poz. 164), za zakłady naukowe wyższe w rozumieniu art. 11 ustawy o państwowej służbie cywilnej uważa się „Zakłady naukowe, objęte ustawą o szkołach akademickich z dnia 13 lipca 1920 r. (Dz. U. RP. nr 72, poz. 494), tudzież te, na które w drodze późniejszych aktów ustawodawczych zostały rozciągnięte przepisy ustawy o szkołach akademickich, nadto: (...) Szkoła Morska w Tczewie”.



Medale zdobyte w roku 1928 i 1929 przez słuchacza Szkoły Morskiej w Tczewie Brunona Schmidta
(zbiory rodzinne Bogusława Karasia)



go i drugiego stopnia, dodatkowo udziela się sportowo osiągając bardzo dobre wyniki, bowiem w roku 1928 otrzymuje medal za skok wzwyż, a w roku 1929 kolejny w strzelectwie. Lista absolwentów jest krótka: Fronberg Zygmunt, Gliński Jerzy, Jasłowski Feliks, Piątek Ludwik, Stępień Jan, Schmidt Brunon Józef, Szperalski Alfred, Żołędziewski Józef. To są przyszli kierownicy maszyn, bohaterowie konwojów i odbudowy polskiej gospodarki morskiej po II wojnie światowej.

Po skończeniu Szkoły Morskiej zostaje skierowany do Marynarki Wojennej w celu odbycia szkolenia wojskowego i uzyskania stopnia oficera rezerwy. Podczas szkolenia odbył przepisana praktykę maszynową na okrętach MW, szkolenie ukończył z pierwszą lokatą. Awansowany na stopień ppor. (rezerwy) Marynarki Wojennej z dniem 1 stycznia 1937 r. w korpusie technicznym. W kwietniu 1939 roku przeniesiony z Korpusu Technicznego do Korpusu Morskich Oficerów Technicznych (rezerwy) (J. K. Sawicki, *Kadry...*, T. V, s. 573).

Po pewnych trudnościach w zatrudnieniu w firmach żeglujących, rozpoczyna pracę w firmie „Polskarob” na statkach tzw. „Roburach”. Stanowisko pierwszego mechanika na „Darze Pomorza” Brunon Schmidt objął przypuszczalnie w październiku 1937 roku od starszego mechanika Jerzego Perzanowskiego, który wkrótce, bo 13 września 1939 roku, jako ppor. Marynarki Wojennej poległ pod Kosakowem w obronie Kępy Oksywskiej.

W 1939 roku w dniu wybuchu II wojny światowej Brunon Schmidt będzie w składzie załogi fregaty s/v „Dar Pomorza”. Jako pierwszy mechanik uczestniczy w tzw. krótkim bałtyckim rejsie, z którego wielu nie powróciło, poniosło śmierć na różnych morzach i oceanach świata, walcząc z okrutnym nieprzyjacielem. Będąc w Oxelösundzie i Sztokholmie, wspólnie z kierownictwem, załogą i słuchaczami zaokrętowanymi na „Darze Pomorza” śledzi i przeżywa tragedię kraju. Nie szczędzi sił, by zabezpieczyć silnik okrętowy i urządzenia pomocnicze, aby w nienagannym stanie po zwycięstwie nad Niemcami oddać je w ręce kolejnych kandydatów na oficerów mechaników Polskiej Marynarki Handlowej. Przesyła listy do kraju z Oxelösundu, a ostatni ze Sztokholmu datowany 4 września 1939 roku (!) dociera do kraju. Wyraża w nich obawę o kraj i życie rodziny, przypuszcza, że bracia są zmobilizowani, siostrę Helenę (Annę) upoważnia do dysponowania jego środkami i „zobowiązuje” do opieki nad rodziną.

W dniu 22 września 1939 roku, zgodnie z poleceniem ministerstwa kapitan Fregaty Konstanty Kowalski wraz z większością załogi stałej „Daru Pomorza” oraz praktykantami skierowani zostali do Göteborga, skąd po zaokrętowaniu ich na kilku statkach, wraz z konwojem w połowie października szczęśliwie dotarli do Szkocji. Opiekę nad załogą „Daru Pomorza” i słuchaczami objął powstały rząd emigracyjny działający wówczas w Paryżu oraz polskie placówki konsularne, które w pełni przejęły funkcje przypisane dla administracji morskiej, morskich attachatów wojskowych i Polskiego Komitetu Transportowego.

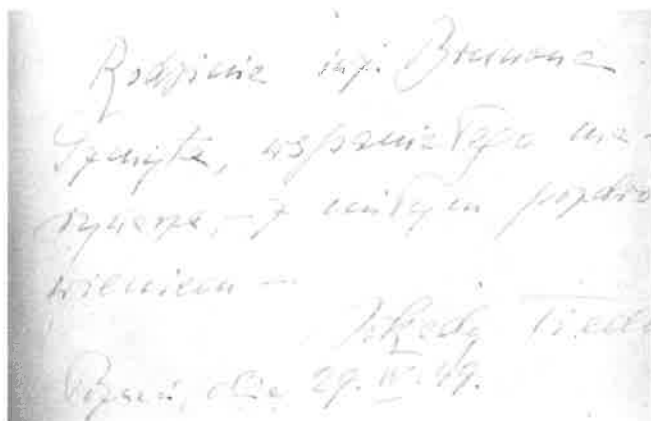
Dnia 1 listopada 1939 roku Brunon Schmidt znajduje się (s. 120) w grupie wykładowców Państwowej Szkoły Morskiej w Wielkiej Brytanii, obok takich osób jak kpt. ż.w. Konstanty Kowalski, kpt. ż.w. Stanisław Leszczyński, kpt. ż.w. Czesław Antkowiak, lektor języka angielskiego Bronisław Warzecha i wykładowca zagadnień eksploatacyjnych profesor J. Żórawski. Pierwszy kurs zakończono w marcu 1940 r. i objął on jedynie tych, którzy posiadali zaliczony



Od lewej siedzą: Brunon (przyszły I mechanik na fregacie s/v „Dar Pomorza”), matka Helena, stoją: siostra Pia, Maria i brat Alf (Alosia). Z prawej siedzi ojciec trzymając najmłodszego syna Mariana. Na środku na krzeselku siedzi siostra Anna (zbiory rodzinne Bogusława Karasia)

pełny drugi rok studiów wraz z obowiązkową praktyką programową gdyńskiej Państwowej Szkoły Morskiej. Z pewnością po zakończeniu zajęć na pierwszym kursie nawigacyjnym B. Schmidt podjął służbę w charakterze pierwszego mechanika na s/s „Wigry”. W ostatnich dniach sierpnia 1941 roku i w najbardziej krwawych miesiącach na północnym Atlantyku, gdzie niezwykle obficie żniwo zbierały U-booty, parowiec „Wigry” znalazł się w 64-statkowym konwoju o kryptonimie S.C.-42, który na trasie z Nowej Szkocji do Wielkiej Brytanii stracił jedną czwartą swego składu. „Wigry” z załogą uniknęły zagłady. Arkady Fiedler w swej interesującej książce *Dziękuję ci kapitanie*, będąc na pokładzie s/s „Wigry”, gdzie zbierał materiały do wspomnianej książki, parowiec ten nazwał „Gopło”. Opisuje cały koszmar wojennej służby:

„Najgorzej było ludziom w kotłowniach i przy maszynach. Nic tu nie widzieli, a wszystko w dwójnasób odczuwali i słyszeli. Wybuchy, nawet odległe, odbijały się najsilniej. Łatwo chwytali za ludzkie nerwy. (...) starszy mechanik z „Gopła” („Wigier” – D.D.) inżynier Brunon, schodząc często do maszynowni, świetnie uspokajał swych ludzi”. (A. Fiedler, s. 20). W aktach rodzinnych znajduje się cenna dedykacja Arkadego Fiedlera napisana w Poznaniu 29 kwietnia 1949 r. (Arkady Fiedler wrócił do Polski w 1946 r. i zamieszkał w Puszczykowie) o następującej treści: „Rodzinie inż. Brunona Szmyta, wspaniałego marynarza – z miłym pozdrowie-



Dedykacja Arkadego Fiedlera w książce pt. *Ryby śpiewają w Ukajali* (zbiory rodzinne Bogusława Karasia)

niem". Jakieś szczególne więzy musiały łączyć A. Fiedlera z pierwszym mechanikiem s/s „Wigry”.

W ostatni atlantycki rejs s/s „Wigry” wyszedł z Reykjavíku w dniu 11 stycznia 1942 roku z pełnookrętowym ładunkiem workowanej śledziowej mączki rybnej z przeznaczeniem do Nowego Jorku. Już po wyjściu z portu statek zaczął odczuwać działanie wiatru i fali, brał na pokład wiele ton wody, część spływała za burtę, a część pozostawała na wystających elementach statku, pokrywała windy – zamarzała. Mróz był siarczysty, a potęgował go niezwykle silny wiatr. Podczas niezwykle ciężkiej pracy kadłuba na fali nity zaczęły puszczać i woda morska przedostawała się do ładowni i maszynowni, a pompy nie mogły sobie poradzić z tak wielką ilością wdzierającej się do wnętrza statku wody. Przestało działać ogrzewanie pomieszczeń. W tej sytuacji część załogi przeziębiona, niewyspana, głodna, w przemoczonych ubraniach szukała schronienia w maszynowni, gdzie wszyscy mechanicy i palacze wykazywali pełne poświęcenie, by wszelkie usterki usuwać natychmiast. W końcu maszyna stanęła – prawdopodobnie wytopiły się łożyska korbowe, statek został zdany na łaskę fal i wiatru, stanęła śruba – wspomina Ludwik Smolski. Starszy mechanik Bruno Schmidt dokonał wręcz niewiarygodnego wyczynu – w tych makabrycznych warunkach, z pomocą całej załogi maszynowej, po całonocnej pracy śruba ponownie zaczęła pracować, a statek ponownie ustawił się pod wiatr. Niestety przyszła ta najgorsza potężna fala i uderzyła w rufę statku, ster uległ złamaniu, nastąpił przechył, a kolejna fala zniszczyła lewą szalupę ratunkową i również w tym momencie zniszczona została tratwa ratunkowa umieszczona na wantach. W tak trudnej sytuacji kapitan Władysław Grabowski zarządził alarm „opuszczenie statku”. Opuszczono ostatnią ocalałą łódź ratunkową na wodę. Dalej ten dramat przedstawia uratowany z tragedii s/s „Wigry” II oficer Ludwik Smolski: „Nasze wołania i prośby nie pomogły. Kapitan popatrzył na nas, pomachał z rezygnacją ręką, odwrócił się i wspinał się po drabinie na mostek, niknąc w kabinie nawigacyjnej”. Pozostał na posterunku wierny swemu statkowi i honorowi... Walka z falą, wywrócenie łodzi ratunkowej i kolejni członkowie załogi w zimnej islandzkiej wodzie ponoszą śmierć. W pewnej chwili L. Smolski usłyszał głos pierwszego mechanika Brunona Schmidta, było to wówczas, gdy rozszałałe morze spychało łódź na skały, tłukło, wrzała kipieli: „Ruszajcie się, inaczej zamarzniecie! Płynymy do lądu! Tam jest ostatnia szansa! Zaraz potem oderwał się od burty i popłynął w kierunku lądu. Poszliśmy, jak na komendę, w jego ślady. Trzy głowy pływaków to ukazywały się, to znikwały na wzburzonej fali przede mną” (E. Gubała, s. 342–344).

O d p i s

KAPITAN
STATKU SZKOLNEGO
DAR POMORZA
L.dz. 233/46

Gdynia, dnia 10 maja 1946r.

Pani
Maria SZMUTKINA

w P o z n a n i u

Zakład Chemii Farmaceut. U.P.
21. Grunwaldzka 14.

W odpowiedzi na list Pani zdn. 30.ub.m. komunikuję, Pani z zalem, że brat Pani p. Brunon Szmut, zginął na morzu w styczniu lub lutym 1942r. Był wówczas starszym mechanikiem na s/s Wigry. Podczas sztormu u wybrzeży Islandii, gdy statek tonął, s.p. Brat Pani skoczył bez pasa do morza celem ratowania bosmana statku, którego zmyła fala. Niestety więcej nie wypłynął. Z katastrofy tej uratował się tylko jeden człowiek, a mianowicie 3-ci oficer p. Smolski, który jest w Anglii i prawdopodobnie będzie mógł udzielić Pani szczegółowych informacji. Mam nadzieję, że s. komunikuje się Pani z p. Smolskim, adresując: c/o Gdynia-America Shipping Lines Ltd., Palmerston House, 51, Bishopsgate, London E.C. 3.

Jednocześnie komunikuję uprzejmie, że nieco rzeczy i dokumentów s.p. Brata Pani znajduje się w Szkole Morskiej w Gdyni, gdzie zostały przekazane przez statek szkolny.

Przesyłam Pani kondolencje i wyrazy głębokiego współczucia, pozostaję

z poważaniem

Kapitan St. Szk. „Dar Pomorza”

pieczęć okrągła
Państwowy Statek Szkolny
„Dar Pomorza”

(-) S. Gorazdowski

Pismo – odpowiedź kpt. ż.w. Stefana Gorazdowskiego, kapitana statku szkolnego s/v „Dar Pomorza” z dnia 10 maja 1946 r. do siostry Brunona – Marii (zbiory rodzinne Bogusława Karasia)



Grób załogi s/s „Wigry” na cmentarzu Fossvogi w Reykjavíku w dniu 1 listopada 2013 r. (fot. Witold Bogdański)

Pierwszy mechanik s/v „Dar Pomorza” Brunon Schmidt, bohater atlantyckich konwojów pozostał w tej kipieli... Za kilka godzin Jego zwłoki fala wyrzuciła na ląd.

Ostatni w okresie międzywojennym pierwszy mechanik s/v „Dar Pomorza” Brunon Józef Schmidt zginął w dniu 15 stycznia 1942 r. i pochowany został z wielkimi honorami na cmentarzu Fossvogi w Reykjavíku.

Bibliografia

Walenty Aleksandrowicz, Kazimierz Kubik, *Szkolnictwo morskie w Anglii (1939–1945)*. Polskie Towarzystwo Nautologiczne, „Nautologia”, 1972, nr 4 (28).

Daniel Duda, Zbigniew Urbanyi, „Lwów” pierwszy w sztafecie, Akademia Morska w Gdyni, Wydanie II uzupełnione, Gdynia 2013.

Edward Gubała, *Przygoda mojego życia*, Wydawnictwo Morskie, wydanie pierwsze, Gdańsk 1973.

Jan K. Sawicki (red.), *Kadry Morskie Rzeczypospolitej, Tom V, Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918–1947)* Gdynia 2011.

Jan K. Sawicki (red.), *Profesor Kazimierz Bielski, Wybór tekstów wystąpienia absolwentów: Daniel Duda i Jan K. Sawicki*, Wyd. AMW, Gdynia 2003.

DANIEL DUDA

KAPITAN Ż.W. LUDWIK SMOLSKI – BOHATER ATLANTYCKICH KONWOJÓW, DYREKTOR POLSKIEGO LICEUM MORSKIEGO W LANDYWOOD W WIELKIEJ BRYTANII (1919–1979)



Ludwik Smolski, jeden z dwóch uratowanych członków załogi s/s „Wigry”, w czapce słuchacza Państwowej Szkoły Morskiej, lat około 20 (J. Miciński, B. Huras M. Twardowski, *Księga statków polskich*, t. 3, Gdańsk 1999, s. 207)

na pokładzie wówczas już legendarnej fregaty. Trasa prowadzi do mórz środkowoamerykańskich. Kapitanem jest kpt. ż.w. Konstanty Kowalski, pierwszym oficerem Karol Olgierd Borchardt, drugim Bronisław Abramowski, trzecim Władysław Chojnacki, czwartym Kazimierz Jurkiewicz – wszyscy byli wychowankami polskiej Państwowej Szkoły Morskiej. Mechanikiem jest Brunon Schmidt – absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie rok 1929. Trasa wiedzie poprzez Casablankę (7.10.–17.10.), Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich (23.10.–27.10.), następnie Mindelo (3.11.–4.11.), Bridgetown na Wyspie Barbados (20.11.–3.12.), bardzo krótki postój na Wyspach Zielonego Przylądka, gdzie zatrzymuje się na krótko na redzie portu Praia, dalej brazylijski port Belem, Port of Spain na Trynidadzie, Fort-de-France na Martynice (4.12.–5.12.), kolejno udali się do portu Mayaguez na wyspie Puerto Rico (8.12.–17.12.), następnie skierowali się w stronę Kolumbii i zacumowali w porcie Cartagena, skąd kurs wiódł na Jamajkę, gdzie „Dar Pomorza” 4 stycznia 1939 roku zacumował w porcie Kingston. Postój w tym porcie był szczególnie długi, trwał do 23 stycznia. Po wyjściu z tego portu statek obrał kurs powrotny, zawiązując do spokojnej zatoki Santiago de Cuba, gdzie przeprowadzono egzaminy i dodatkowo czas wykorzystano, by przysposobić fregatę do przejścia przez At-

lantyk. Po zatrzymaniu się w Kopenhadze w drodze powrotnej, 1 kwietnia 1939 roku statek zacumował w gdyńskim porcie. Po krótkim urlopie Ludwik Smolski z powrotem powitał mury Państwowej Szkoły Morskiej, zaczęła się intensywna nauka.

Zgodnie z decyzją 6 czerwca 1939 r. okrętuje na s/v „Dar Pomorza” w celu udania się w krótki bałtycki rejs szkoleniowy – nikt nie sądził, nawet chyba decydenci, że po tym rejsie fregata wróci do kraju dopiero w 1945 r.

Z tego okresu wspomina go Jan Z. Skura, kandydat do Państwowej Szkoły Morskiej odbywający kandydacką praktykę na pokładzie fregaty gdzie L. Smolski, słuchacz drugiego kursu PSM, pełni funkcję starszego wachty: „Wysoki i przystojny, budził szacunek wśród kolegów. Mieliśmy zbiórki do zajęć, wyznaczano nam różne dyżury i zajęcia na statku (Jan Z. Skura, s. 37).

Ludwik Smolski wyokrętował z „Daru Pomorza” 22 września 1939 r. w Sztokholmie, skąd wraz z kolegami i załogą pod kierunkiem kapitana statku kpt. ż.w. Konstantego Kowalskiego udali się do Göteborga.

Warto tu przytoczyć wspomnienie Mieczysława Z. Abramowskiego: „W Sztokholmie przed wyjazdem zostaliśmy też zaopatrzeni przez tamtejszy Komitet Pomocy Uchodźcom Wojennym w ciepłą bieliznę (jegiere). Dostaliśmy po 2–3 komplety, składające z długich kałesonów, koszul i skarpet wełnianych. Wręczono też po jednym swetrze wełnianym i kominiarce tym, którzy ich nie mieli, a wszystkim – po jednej parze rękawiczek wełnianych. Błogosławiliśmy te panie z Komitetu za ich wspaniałe, praktyczne, a tak nam teraz potrzebne dary! Noce już były bardzo chłodne, a wachty marynarskie pełniliśmy na pokładzie, po cztery godziny bez przerwy” (*Ku chwale bandery*, s. 10–11).

W Göteborgu załogę „Daru Pomorza” i słuchaczy rozmieszczono na polskie statki, a było ich tam pięć: s/s „Chorzów”, s/s „Wilno”, s/s „Kromań”, s/s „Narocz” i s/s „Robur IV” (wkrótce przyjmie nazwę „Częstochowa”, storpedowany w dniu 20.08.1941 r. przez niemiecki „S-48”). Wielu z nich podjęło na tych statkach prace etatowe. Ludwik Smolski został zaokrętowany w charakterze ucznia na statek s/s „Robur IV”, którym dowodził kpt. ż.w. Edward Gubała. Przed zaokrętowaniem armatorzy zaopatrzyli ich: „w kamizelki ratunkowe różnych typów oraz... maski przeciwgazowe! Były one produkcji szwedzkiej, chowane w dużych, nieforemnych pudłach tekturowych. Nosiło się je na biodrze, na wełnianych pasach. Gdy się szło, pudła (znaczących zresztą rozmiarów) «chodzili» do góry i do dołu, obcierając skórę na biodrze, mimo odzienia. Naturalnie nie nosiliśmy tych pudeł, służyły nam one – jak kamizelki – za poduszki”.