

Roman Smoleniec

1909-1979

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1932 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik wojennych konwojów, po wojnie w USA.

Urodził się 9 maja 1909 r. w Warszawie (rodzice Bazyli i Maria Dudzińska).

W roku 1929 zdał egzaminy, zaliczył „kandydatkę” na „Lwowie” i został przyjęty do Szkoły Morskiej w Tczewie, w roku 1931 zdał egzamin maturalny. Państwową Szkołę Morską w Gdyni ukończył w 1932 r.

Od 1933 r. do czerwca 1935 r. pływał na s/s „Robur III”, należącym do Polskarobu, dowodzonym przez kpt. ż.w. Adama Fiedorowicza (abs. WN z 1923) najpierw jako marynarz, następnie bosman i II oficer. Kolejnymi statkami, na które zamustrował jako II i I oficer, były parowce Żeglugi Polskiej „Wilno” i „Katowice”.

Dyplom kapitana żeglugi małej otrzymał 18 kwietnia 1937 r., a kapitana żeglugi wielkiej dwa lata później – z datą 1 września 1939 r., choć podpisany przez Ministra Przemysłu i Handlu 22 października 1940 r. w Londynie.

Gdy wybuchła II wojna światowa był I oficerem na „Katowicach”, ale w latach wojennych pływał też na „Modlinie” (I of.), „Wiśle” (I of., kapitan), „Pucku” (I of.), „Helu” (kapitan) oraz „Kowlu” – statku serii „K” ze stoczni Pennsylvania Shipyards, którego był pierwszym dowódcą.

Jako I oficer na „Wiśle” idącej w konwoju SC-42 uczestniczył w ratowaniu załogi płonącego angielskiego tankowca „Bulysses”. 10 września 1941 r. ok. godziny 22 statek ten, z ładunkiem mazutu, został trafiony torpedą w lewą burtę. Płonąc tonął dziobem, a wokół palił się rozlany mazut. Wspominał III oficer Kazimierz Przesmycki: „natychmiast po wybuchu zatrzymałem statek i dałem komendę «lewa na burt», aby uniknąć kolizji z gwałtownie skręcającym tankowcem. Pozostawiliśmy go za rufą. Na mostku zjawił się kapitan Szworc mocno zdenerwowany, tak że nie mógł wydać rozkazu podjęcia akcji ratunkowej. W tej sytuacji I oficer podjął decyzję i rozkazał załodze wyrzucić za burtę siatki ratunkowe i sztormtrapy, po czym pokierował statkiem tak, aby bezpiecznie zbliżyć się do szalupy tankowca, którą zauważyliśmy w świetle płonącej ropy.



S/s „Wisła”

Po jakimś czasie szalupa z rozbitkami dobiła do naszej burty i tu o mało co nie doszło do innej tragedii. Rozbitkowie – chcąc wszyscy naraz – złapać się sztormtrapy, spowodowali nagły przechył łodzi, tak że napełniła się do połowy wodą. Na szczęście dowodzący szalupą II oficer nie stracił głowy i bijąc ich po rękach rumplem sterowym zaprowadził trochę spokoju. Na koniec wyciągnęliśmy jednego bardzo poparzonego. Był to marynarz, który stał u nich «na oku», na dziobie. Ratując się, musiał przepłynąć wpływ przez płonący obszar ropy, aby dostać się do szalupy.



do Liverpoolu dwa tygodnie później. Załoga „Wisły”, otrzymawszy 700 funtów od armatora tankowca, ofiarowała je na fundusz wdów i sierot po polskich marynarzach.

Od listopada 1945 r. do kwietnia 1947 r. Roman Smoleniec był zatrudniony w The Social Insurance Committee of The Polish Merchant Navy „as a cashier”².

Nie wrócił do Polski, przebywał w Wielkiej Brytanii, następnie w USA. Pływał m.in. na m/t „Iriella” (kapitan), m/s „Alfa” (I of.), s/s „Atlantida” (I of.), s/s „Sandwich (II of.)” czy s/s „Santa Leonor” (III of.).

Aktywnie działał w Samopomocy Weteranów Marynarki Wojennej w Ameryce. Była to jedna z organizacji społeczno-koleżeńskich, tworzonych, gdy „sojusznicy Polski” czasu II wojny światowej – Wielka Brytania i Stany Zjednoczone – cofnęły uznanie legalnemu rządowi RP w Londynie³.

Ożenił się w 1951 r. w Nowym Jorku z Lilią – Polką przybyłą do Stanów w 1948 r., a po jej śmierci w 1976 r. ponownie w roku 1977 z Wandą Rut.

Zmarł 27 czerwca 1979 r. w Nowym Jorku, spoczął na cmentarzu w Doylestown (Our Lady of Czestochowa Cemetery, Pensylwania).

Ciężko ranny kapitan tankowca znajdował się na prowizorycznej tratwie z beczek przy rufie tonącego statku. Wraz z nim byli trzej oficerowie mechanicy, usiłujący odbić tą tratwą od burty statku, lecz bez powodzenia, bo prąd i wiatr spychały ich w stronę palącego się dziobu. Wtedy kapitan Szworc zawrócił «Wisłę», aby podpłynąć do rufy tankowca. Nasz I oficer z II mechanikiem i dwoma marynarzami wsiedli do spuszczonej motorówki, kierując się w stronę tratwy, dla jej przyholowania¹. Ranny kapitan „Bulyssesa” został ulokowany w kabine Romana Smoleńca, a „Wisła” już samotnie, na przemian we mgle i w sztormie, dotarła

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; Wadim Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; dokumentacja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

1 Kazimierz Przesmycki, *Atlantyckie konwoje*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 294.

2 Zaświadczenie w j. ang. z dn. 31.12.1949 r., w zbiorach Sali Tradycji – D/2146, s. 3.

3 Piotr Kardela, *Powstanie i działalność Stowarzyszenia Polskich Kombatantów w USA w świetle materiałów wywiadu cywilnego Polski Ludowej*, [w:] „Echa Przyszłości” 2014, s. XV, s. 146.