

Jerzy Nierojewski

1911-1985

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1933 r., uczestnik konwojów, kapitan s/s „Chorzów” w czasie inwazji Normandii, odznaczony m.in. The 1939-1945 Star, The Atlantic Star with Clasp, The War Medal, Medalem Morskim PMH z podwójnym okuciem, główny nawigator PLO.

Urodził się 24 lipca 1911 r. w Pruszkowie (rodzice Władysław i Maria z d. Kossakowska, ojciec był ślusarzem w PKP).

wą w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie i w 1. Batalionie Morskim w Wejherowie.



Do Szkoły Morskiej w Tczewie zdał egzaminy w 1929 r. i 15 lipca „został zapisany pod l.p. 114 do spisu załogi statku szkolnego «Lwów» / port ojczysty Gdańsk / prowadzonego przez kpt. żegl. wielk. K. Maciejewicza, w charakterze kandydata do Szkoły Morskiej”¹. Jako uczeń uczestniczył w pierwszym rejsie „Daru Pomorza” pod biało-czerwoną banderą.

Naukę w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni ukończył w roku 1933, a następnie do listopada 1934 r. odbywał służbę wojsko-

Pracę na statkach PMH rozpoczął w 1934 r. od stanowiska młodszego marynarza na należących do Żeglugi Polskiej s/s „Wilno” i s/s „Chorzów”, do stanowiska II oficera na „Chorzowie”, „Katowicach”, „Toruniu”, „Lublinie”, „Cieszynie” i „Oksywiu”.

W 1935 r. otrzymał dyplom porucznika żeglugi małej, trzy lata później – żeglugi wielkiej, dyplom kapitana żeglugi małej – w 1939 r., a żeglugi wielkiej w roku 1940.

W lutym 1936 r. ożenił się z Ireną Szytk,

w maju 1937 r. przyszła na świat córka Izabella, a syn Kamil w październiku 1938 r.

Gdy Niemcy hitlerowskie zaatakowały Polskę, I oficer Jerzy Nierojewski był na m/s „Oksywie” w Antwerpii. 4 września statek przeszedł do Dunkierki z zadaniem załadunku broni i amunicji dla polskiego wojska i wyruszeniem do Konstancy w Rumunii.

Wobec sowieckiej agresji na Rzeczpospolitą statek zawinął do portu Bizerta w Tunezji. Tam m/s „Oksywie” przebywał miesiąc, po czym został rozładowany i skierowany do Pireusu dla ewakuacji polskich żołnierzy. Przez kolejne miesiące transportował ładunki pomiędzy francuskimi a angielskimi portami.

W maju 1940 r. w Rouen na m/s „Oksywie” został przerwany załadunek skrzyń z urządzeniami z fabryki samolotów w celu dostarczenia ich do Casablanki, ponieważ Niemcy zbliżali się do bombardowanego miasta. Zabrawszy na pokład francuskich uciekinierów w Rouen oraz w Hawrze, statek przewiózł ich do Cherbourga.

Do Brestu, wbrew rozkazom, już nie dotarł – po naradzie kapitan Henryk Lipkowski (abs. WN z 1927) postanowił udać się do Falmouth. Tam otrzymał jednak rozkaz kontynuowania rejsu do Casablanki. Gdy na redę Casablanki statek zawinął 18 czerwca 1940 r., Jerzy Nierojewski był jednym z tych oficerów, którzy, mając wątpliwości co do lojalności władz francuskich kolonii po upadku Francji, usilnie namawiali kapitana do ucieczki. Ale nie doszło do niej wskutek niezdecydowania kapitana – w rezultacie „Oksywie” pod eskortą francuskiego trawlera zostało odprowadzone w połowie lipca 1940 r. do Safi w Maroku, a tam tydzień póź-



niej Francuzi wymontowali z głównego silnika starter i pompę paliwową. W styczniu 1941 r. załoga została zmuszona do zejścia na ląd i przewieziona do hotelu „Marhaba”.



Ewakuacja z Francji





Fot. z albumu kpt. Jerzego Nierojewskiego



Mostek jak schron

Francuzi przejęli „Oksywie” i przemianowali na „St. Hubert”.

Ponieważ kapitan Lipkowski unikał załogi, następnie zszedł ze statku i podjął pracę w urzędzie morskim w Casablance, pieczę nad statkiem przejął Jerzy Nierojewski. Szukając sposobu na wydostanie załogi z Maroka, jeździł do Casablanki, by wśród tamtejszych uchodźców wojennych dowiedzieć się o możliwościach i sposobach opuszczenia Safi.

Na początku czerwca 1941 r. udało mu się nawiązać kontakt z członkami ruchu oporu i polskiego wywiadu: „[...] w domu starszej wiekiem rodziny, ona Polka, a on Francuz, poznałem majora Wysoczańskiego, który przy następnym spotkaniu [...] powiedział mi, że zna moje troski i że będzie mógł mi pomóc w najbliższej przyszłości [...]. Plan był następujący: 1. Załoga w grupach po 5-6 osób na polecenie naczelnego lekarza garnizonu Casablanki przyjedzie na badania lekarskie do Casablanki, ponieważ jakoby były skargi załogi na brak właściwej opieki nad jej stanem zdrowotnym w Safi. 2. Grupy prowadzone przez oficera przyjadą różnymi po sobie autobusami do Casablanki, ze wszystkimi posiadanymi przez siebie dokumentami, bez najmniejszego bagażu (prócz majtek kąpielowych) i będą przeze mnie odbierane osobiście, po czym kierowane do tramwaju idącego do plaży, gdzie po rozebraniu się i wzięciu kąpeli udadzą się plażą na północ (od miasta) około siedmiu kilometrów i tam otrzymają dalsze polecenia.

3. Poszczególni członkowie załogi dowiedzą się o zamierzonej ucieczce dopiero na plaży [...]”².

Załoga otrzymała od komendanta w Safi przepustki na wyjazd na badania, dotarła do plaży, zachowując się zgodnie z instrukcjami, a tam „wszyscy spotykali rybaka z wędką mówiącego czystą polszczyzną, że należy «dać nura w pomidory», które rosły z tyłu plaży w odległości około 70-80 metrów”³. Do członków załogi dołączyli jeszcze kolejni ludzie przyprowadzeni przez majora Wysoczańskiego i kapitana Rehra – sześciu Polaków i czterech Belgów. Pierwszej i drugiej nocy kuter mający zabrać uciekinierów nie przybył, spędzili je więc „w pomidorach”, a za dnia rozchodzili się po plaży. Jerzy Nierojewski powiadomił o ucieczce kapitana Lipkowskiego, który w końcu podjął decyzję o dołączeniu się do załogi.

Dopiero trzeciej nocy, gdy zauważyli światło kutra, nadszedł arabski patrol zainteresowany skupiskiem ludzi o tej porze na plaży, ale „zabrano im karabiny, ich samych związano i wrzucono do pomidorów, przykazując im leżeć cicho do rana pod groźbą śmierci z ich własnych karabinów”⁴.

Z Gibraltaru Jerzy Nierojewski na angielskim statku dotarł do Anglii. Od stycznia 1942 r. do maja 1944 r. pływał w konwojach



na statkach: „Lida”, „Lechistan” i „Poznań”, następnie zgłosił się do udziału w inwazji kontynentu (była to dla wszystkich uczestników decyzja dobrowolna). 7 maja 1944 r. został kapitanem na „Chorzowie”, parowcu przestarzałym i powolnym. Pisał: „Skutek był taki, że marynarze i oficerowie unikali dostania się na ten statek, a ci, którzy wreszcie musieli pogodzić się z tym losem pływania na nim (jak sami mawiali) starali się wszelkimi sposobami zwolnić przed wyjściem statku na inwazję [Normandii, w pierwszym rzucie]”⁵.

I dalej o inwazji: „W drugiej połowie maja 1944 r., po załadunku amunicji w Penarth i po możliwie całkowitym przystosowaniu s/s «Chorzów» do inwazji, gotowość statku była całkowita”⁶. Gdy parowiec wyruszył w konwoju, „nie mógł jednak utrzymać szybkości konwoju, posuwał się na jego końcu w znacznej odległości. Z nastaniem zmroku konwój został zaatakowany przez niemieckie E-boaty, powstało zamieszanie i zwolnienie szybkości, wskutek czego s/s «Chorzów» dołączył się do konwoju i już w ciągu całej tej nocy utrzymał się w konwoju i brał udział w walce przeciw E-boatom”⁷.

A gdy w końcu osiągnął wybrzeże Normandii (prawe skrzydło lądowań), „wobec gęstej strzelaniny na plażach i możliwości trafienia statku z amunicją (spłonki trotylowe, pociski armatnie, trinitrotoluen i proch bezdymny) skierowano się do plaży bliżej środka lądowań. Mimo tak ważnego ładunku i prób przyspieszenia wyładunku [...] statek przeleżał na kotwicy cztery doby, mając niemal bez przerwy alarmy przeciwlotnicze, a w nocy dodatkową obronę przeciw niemieckim E-boatom. Wreszcie skierowano statek do plaży Utah i rozpoczęto wyładunek, który odbywał się w ciągu dnia i pod ostrzałem niemieckich mobile-guns ukrytych w lesie. Były wypadki, że pociski tych dział rozrywały się w odległości ok. 100 metrów od statku, a wojsko, które wyładowywało amunicję, przerywało wyładunek w obawie trafienia odłamkami. To ostrzeliwanie przez działa niemieckie plaży i statku trwało w ciągu całego wyładunku (siedem dni). W dniu 13.06.1944 r., gdy rozpoczęło się gwałtowne bombardowanie wybrzeża i statków, kazałem przerwać wyładunek i zakryć ładownie jak najszybciej w obawie

zapalenia amunicji przez gęsto spadające flaresy i snowflakesy. [...] S/s «Chorzów» w tę noc wystrzelił $\frac{3}{4}$ posiadanej amunicji do działek, a wspólne rezultaty wszystkich statków leżących na kotwicy przy tym wybrzeżu dały cztery zestrzelone niemieckie samoloty”⁸.

Doceniając wyjątkowe poświęcenie czterech polskich członków załogi „Chorzowa”, wnioskował o ich odznaczenie, konkludując: „To, że s/s «Chorzów» mimo swego słabego wyposażenia technicznego wyładowywał w tempie bardzo szybkim i że nie odniósł żadnych uszkodzeń podczas inwazji, i że w ogóle spełnił swoje zadanie w inwazji, będąc tam pierwszym polskim statkiem, należy zawdzięczać w dużej mierze tym kilku, których wymieniałem”⁹.

Sam zaś nie przyjął wynagrodzenia przyznanego uchwałą Rady Ministrów na wniosek ministra przemysłu, handlu i żeglugi. Decyzję swą wyjaśnił w piśmie do dyrekcji GAL-u: „[...] biorąc udział w inwazji spełniałem tym samym swój szlachetny obowiązek względem Kraju i dla wspólnych celów Narodów Zjednoczonych. Obowiązek ten zdecydowałem się spełnić w najlepszej swojej wierze i w granicach swoich możliwości, jednak bez myśli o wynagrodzeniu pieniężnym w przyszłości”¹⁰.

Po zdaniu „Chorzowa” kpt. Jerzy Nierojewski dowodził krótko „Katowicami”, następnie, od marca do lipca 1945 r., „Śląskiem”, a we wrześniu 1945 r. objął dowodzenie na s/s „Krosno”, który 28 lutego 1947 r. przekazał w Filadelfii władzom amerykańskim.

Do kraju powrócił na m/s „Batory” 30 kwietnia 1947 r. Szybko objął kolejny statek – zbiornikowiec m/s „Karpaty”, na którym wy-



ruszył w rejs do Abadanu w Zatoce Perskiej po 9000 ton ropy, a w październiku 1948 r. został kapitanem na parowcu „Kiliński”.

W związku z narodzinami synów bliźniaków kapitan Nierojewski podjął decyzję o podjęciu pracy na łodzi i został inspektorem nawigacyjnym w GAL-u, a po likwidacji GAL-u i powstaniu PLO – głównym nawigatorem.

W 1956 r. był kapitanem s/s „Łódź”, która, obok sześciu innych statków zbudowanych na zamówienie chińskiego rządu, wysłana została do Chin Północną Drogą Morską. Statki wyruszyły 11 lipca 1956 r. z Gdańska do Murmańska, gdzie dołączyli piloci arktyczni, a stamtąd już w konwoju, którego komandorem był kpt. Jerzy Nierojewski. 30 lipca zakotwiczone niedaleko Wyspy Rastorgujewa¹¹ (w archipelagu Wysp Kamiennych na Morzu Karskim) i tu przez miesiąc kapitan czekał na decyzję, czy ma ruszać dalej, czy ze względu na sytuację lodową w Cieśninie Wilkickiego i Cieśninie De Longa, zawracać. „Miałem w tym czasie już duże obawy (o czym wspominałem w telegramach do PLO), że okres ruszenia na wschód jest za późny, że można dojść do Wrangla, tj. około 1800 mil i być zmuszonym do zawrócenia, a wracając, można nie zdążyć przejść znów Cieśniny Wilkickiego i zamrznąć”¹². Mimo to 30 sierpnia przyszedł rozkaz kontynuowania podróży na wschód: „Tak to po 31 dniach postoju i denerwowania się ruszyliśmy w niepewną drogę, która od początku wywoływała niesamowite napięcie nerwowe. Była to kosztowna gra, w której mieliśmy rolę wykonawców, gdzie szanse sukcesu były bardzo znikome”¹³. Wreszcie 9 września statek zakotwiczył na południe od portu Pewek w oczekiwaniu na dalsze instrukcje władz, ale trzy dni później „stało się rzeczą jasną, że żadnej nadziei na przejście na wschód nie ma i że należy natychmiast zawracać na zachód, aby nie zimować. [...] Zaraz po północy ruszyliśmy w powrotną drogę, która wydała nam się nie tylko długa, ale nawet wątpliwa do przeforsowania, bo mapa lodowa już pokazywała pola nowo formującego się lodu”¹⁴.

Dodatkowo rejs ten utrudniała arogancja jednego z radzieckich pilotów, który, jak pisał kapitan Nierojewski, „uważał, że zna lody i ich ruchy, iż już nie potrzebuje żadne-



go naradzania się ze mną czy ze swoim pomocnikiem, a w żadnym wypadku nie mógł się podzielić swoimi wiadomościami z oficerem wachtowym”¹⁵ [...] i „mało nas nie wsadził na brzeg przez swoją zarozumiałość”¹⁶. Zastrzeżenia kapitana budziły niedokładne mapy oraz sprzęt dostarczony przez Sowieców, np. „aparaty UKF [...] wybrakowane i nadające się na szmelc”¹⁷. Zaznaczył też, że „na lody Arktyki ZSRR nie posiada nowoczesnych lodołamaczy”¹⁸. W raporcie odniósł się również do trasy konwoju, co do której miał wątpliwości jeszcze przed wyprawą: „Analizując wysyłkę statków drogą arktyczną, cel tej wysyłki oraz związane z nią trudności oraz niebezpieczeństwa, widoczne są pewne zagadnienia, które należy poruszyć na zakończenie. Jeszcze w roku ubiegłym, gdy przedstawiciele «Centromoru», nie wiadomo za czyim podszeptem, głosili chęć spróbowania tej drogi dla przesłania statków do Chin, byłem jednym z wielu z Inspektoratu PLO, którzy odradzali «Centromorowi» robienie eksperymentów i proponowali skierować statki normalną drogą na południe, opływając Tajwan z daleka albo posłać statki przez Kanał Panamski [...]”¹⁹.

W roku 1957 był asystentem kapitana Franciszka Szudzińskiego (abs. WN z 1930) na „Batorym”, w latach 1958-1960 kapitanem na m/s „Mickiewicz”, następnie dowodził takimi statkami jak np.: „Djakarta”, „Lech”, „Elbląg”, „Wolin”, „Kapitan Kosko”, „Sudety”, „Generał Sikorski”, „Giewont”, „Orłowo”, „Krynica”, „Mieszko I” czy „Żeromski”.

Kapitan Nierojewski działał w wielu organizacjach, np. przed wojną należał do Związku Zawodowego Transportowców, w czasie

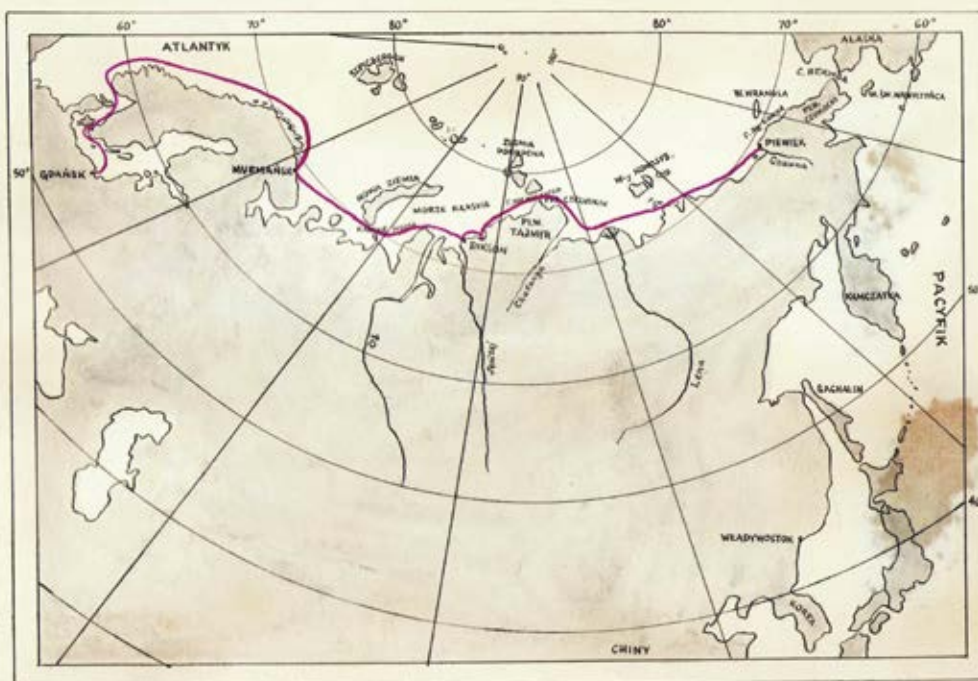


J. N. - KOMODOR KONWOJU
W CHIŃSKIEJ CZAPCE
I „NARODOWEJ” MARYNARCE



ZAŁOGA JEDNEGO ZE STATKÓW PRZED
„DOMEM GUBERNATORA WYSPIY” TAK

MAPA Z „TERENAMI” WYPRAWY.



CZERWONE ŁUKI I LINIE TO HISTORYCZNA „DROGA”
PODRÓŻY KOŁO BIEGUNA Z OCEANU ATLANTYCKIEGO
NA OCEAN SPOKOJNY. BYŁO TAK BLISKO... A TRZEBA
BYŁO WROCIEĆ, ABY NIE KIMOWAĆ W STRASZNEJ ARKTYCE.

wojny był członkiem Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów PMH, po wojnie był m.in. członkiem Związku Zawodowego Marynarzy, ławnikiem Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni (1948 r.), w Odwoławczej Izbie Morskiej (1962-1965).

Na emeryturę przeszedł 25 stycznia 1975 r., ale nadal działał m.in. w Związku Marynarzy i Portowców, brał udział w pracach ZBoWiD-u, był rzeczoznawcą w Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego.

Wielokrotnie wyróżniany i nagradzany, otrzymał m.in. The 1939-1945 Star, The Atlantic Star with Clasp, The War Medal, Medal Morski PMH z podwójnym okuciem, medal „Za Udział w Wojnie Obronnej”, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Złoty Krzyż Zasługi, Złotą Odznakę „Zasłużony Pracownik Morza”.

Zmarł 21 lutego 1985 r., spoczął na cmentarzu katolickim w Sopocie.

W roku 2022 córka kpt. Jerzego Nierojewskiego – Izabella Nierojewska-Driemel przekazała do Sali Tradycji UMG m.in. jego albumy fotograficzne z czasów szkolnych i pracy zawodowej, dokumenty, korespondencję, odznaczenia oraz ulubiony zegarek, który kapitan zakupił w Nowym Jorku ok. 1940 r., nosił w czasie wojennej służby na morzu i do końca swych dni.



Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2000; Izabella Nierojewska-Tomaszunas, *Jerzy Nierojewski. Kapitan żeglugi wielkiej*, Sopot 1987; Jerzy Nierojewski, *Internowanie m/s „Oksywie” i jego załogi w Casablance w czerwcu 1940 r. i ucieczka załogi do Gibraltaru*, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji; *Na szlakach konwojów. Wspomnienia*, oprac. Edward Obertyński; Jerzy Nierojewski, *Raport z podróży arktycznej; Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945). Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, w zbiorach Sali Tradycji UMG; Krzysztof Adamczyk, Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras, *Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011*, Gdynia 2011; dokumentacja ze zbiorów Sali Tradycji UMG.

- 1 Zaświadczenie z 28.09.1929 r., podpisane przez komendanta Konstantego Maciejewicza, z pieczęcią Urzędu Morskiego i statku szkolnego „Lwów”, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3623, s. 1.
- 2 Jerzy Nierojewski, *Internowanie m/s „Oksywie” i jego załogi w Casablance w czerwcu 1940 r. i ucieczka załogi do Gibraltaru*, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3622, s. 20.
- 3 Ibidem.
- 4 Ibidem, s. 5.
- 5 Pismo kpt. Jerzego Nierojewskiego do GAL-u w Londynie z dn. 15.01.1945 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3623, s. 12.
- 6 Ibidem.
- 7 Ibidem.
- 8 Ibidem, s. 12-13.

- 9 Ibidem, s. 14.
- 10 Pismo kpt. Jerzego Nierojewskiego do dyrekcji Gdynia America Shipping Lines Ltd. z dn. 19.12.1944 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3723, s. 7.
- 11 Długości 16 km i średniej szerokości 3 km.
- 12 Jerzy Nierojewski, *Raport z podróży arktycznej*, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3625, s. 4.
- 13 Ibidem.
- 14 Ibidem, s. 6-7.
- 15 Ibidem, s. 15.
- 16 Ibidem, s. 16.
- 17 Ibidem, s. 14.
- 18 Ibidem.
- 19 Ibidem, s. 22.