



# Jerzy Adam Mieszkowski

1904-1986

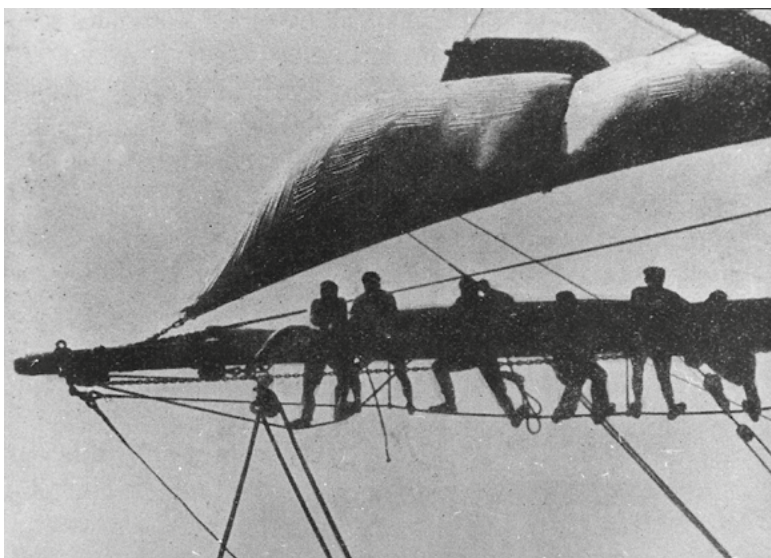
**Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1927 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów atlantyckich, jeden z bohaterów wojny na morzu.**

Urodził się w 1904 r. w Warszawie (miał brata i siostrę, ojciec Eugeniusz był technikiem w przedsiębiorstwie robót regulacyjnych Wisły). Po maturze w Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Warszawie zdał egzaminy w 1924 r. i został kandydatem do Szkoły Morskiej w Tczewie.

„Szkolnym statkiem był trzymasztowy bark «Lwów». Z Warszawy przybyła ekipa filmowa. Nakręcali morski film, potrzebny więc był statek, no i marynarskie życie. Potrzebowali kogoś, kto by wszedł na maszt. Nie kazał się długo prosić uczeń drugiego kursu — Tadeusz Meissner. Znałem go od lat i wcale się nie zdziwiłem, że to on właśnie się odważył. W harcerstwie był niegdyś moim zastępowym. Jako dyplomowany instruktor pływacki od Kozłowskiego na Wiśle (w Warszawie), uczył mnie pływać w Pilicy. Był też dobrym szermierzem i gimnastykiem. Tak więc pobiegł po wantach przy krzyczących «wolniej! wolniej!» kamerzystach, trudno im było bowiem utrzymać śmigającego Tadzia w obiektywach. Następnie przez mars i saling, powyżej bombramu, wdrapał się na rękach na szczyt masztu i usiadł na jego jabłku, a potem nawet, na chwilę, stanął na nim. Kiedy zjawił się z powrotem na pokładzie, dostał wielkie brawa i wszyscy byli bardzo zadowoleni.

Przerwa obiadowa przegoniła głodnych z pokładu. Tylko mój przyjaciel Siasio Rowiński, kolega z gimnazjum Staszica, i ja zostaliśmy na pokładzie, postanowiwszy sprawdzić, czy i my to potrafimy. Poprzedniego dnia pokazano kandydatom, jak się chodzi po wantach, odważni dostąpili nawet zaszczytu wejścia na mars, ale nie wyżej! Jako dobrzy sportowcy uznaliśmy obaj, że to nietrudne, no i teraz chcieliśmy wejść wyżej, tak jak Tadek. Wprawdzie nie biegiem jak on, uczeń drugiego przecież kursu, powoli jednak weszliśmy powyżej bombramu i wtedy Siaś, wyższy i z dłuższymi rękoma, poszedł pierwszy na podbój jabłka. Usiadł

na nim, ale nie odważył się stanąć na czubku. Gdy Stach zszedł do mnie, wyjaśnił, że usiąść tam to żadna filozofia, pomocą jest bowiem wystająca ponad jabłko antena czy inny piorunochron, przymocowany mocno do masztu. Wgramoliłem się i ja, i też usiadłem na wierzchu. Później, gdy byliśmy już uczniami, stawaliśmy na jabłku, a nawet patrzyliśmy w dół, dziwiąc się, jak mali są



koledzy na pokładzie. Teraz jednak, oniśmieleni pierwszą w życiu taką wysokością, woleliśmy nie patrzeć w dół.

Gdy zadowoleni z siebie zjechaliśmy po linach na pokład, czekała nas niespodzianka. Była to wiadomość, że ktoś «z rufy» zauważył nas na maszcie, nas — kilkunastu kandydatów, którym pokazano dotychczas jedynie, jak dotrzeć na mars (na jednej trzeciej wysokości masztu). Wyżej nie wolno nam było jeszcze ryzykować życia. Za tę zuchwałość kapitan «Znaczy» (jak go od nadużywania porzekadła nazywano) Stankiewicz ukarał nas dwoma dniami bez wyjścia na ląd. Tak to poznałem po raz pierwszy sprawiedliwość Mamerta Stankiewicza<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Jerzy Mieszkowski, *Wspomnienia o ludziach i okrętach*, Gdańsk 1991, s. 5-6.



Jerzy Mieszkowski uchodził w szkole za najlepszego sportowca, dobrze biegał, był niezły w skokach, pływaniu, szermierce (dlatego otrzymał w szkole przydomek Sierzmierz), regatach wioślarskich i żeglarskich. W rozgrywkach sportowych reprezentował Szkołę Morską w lekkoatletyce.

Gdy w 1927 r. zdał końcowe egzaminy, upomniało się o niego wojsko – dostał powołanie do Szkoły Podchorążych Rezerwy

Marynarki Wojennej, jako podchorąży służył na ORP „Krakowiak”. Po roku, w stopniu podporucznika marynarki wojennej, przeszedł do rezerwy.

Od 1929 r., przez rok, pracował jako eleve officier w Towarzystwie Okrętowym Chargeur Réunis. W 1930 r. wrócił pod polską banderę i do końca 1938 r. był oficerem pokładowym na parowcach pasażerskich Gdynia America Lines (GAL): „Polonia”, „Pułaski”, „Kościuszko” (jako starszy oficer) i motorowcu „Piłsudski”. W 1938 r. został przeniesiony do dyrekcji GAL-u, a 22 lutego 1939 r. otrzymał dowództwo swojego pierwszego statku – „Morska Wola”, zbudowanego w 1924 r. w Kilonii, zakupionego przez GAL od norweskiej firmy AS Sobral w Oslo.

Nadszedł koniec sierpnia 1939 r. „Atlantyk. Na wysokości Portugalii, 30 sierpnia 1939 roku, odbieramy szyfrowaną radiodespeszę z Gdyni: «Zajść do przyjacielskiego lub neutralnego portu» – wiedziałem, co to znaczy: gdy przed wyjściem z Gdyni w czerwcu, doręczano szyfry, już wtedy pachniało mi wojną. Zdecydowałem się zajść do Francji, do Bordeaux i odpowiednio zmieniłem kurs. Zarządziłem pogotowie wojenne. Przydało się wykształcenie oficera rezerwy Marynarki Wojennej – wiedziałem, co robić. Za dnia zygzakując, w nocy idąc bez świateł pozycyjnych i w zaciemnieniu całego statku,



Reprezentacyjna drużyna piłki nożnej Szkoły Morskiej w Tczewie w roku 1926, z opiekunem sportu dyr. inż. A. Garnuszewskim. Od lewej stoją: 1. Włodzimierz Cybulski, 2. Michał Niczko, 3. Jerzy Żbikowski, 4. Eustachy Wiśniowski, 5. Mazurkiewicz, 6. dyrektor, 7. Jerzy Mieszkowski, 8. Zygmunt Kuske; siedzą: 1. Władysław Ziolo, 2. Kazimierz Petruszewicz, 3. Władysław Grabowski



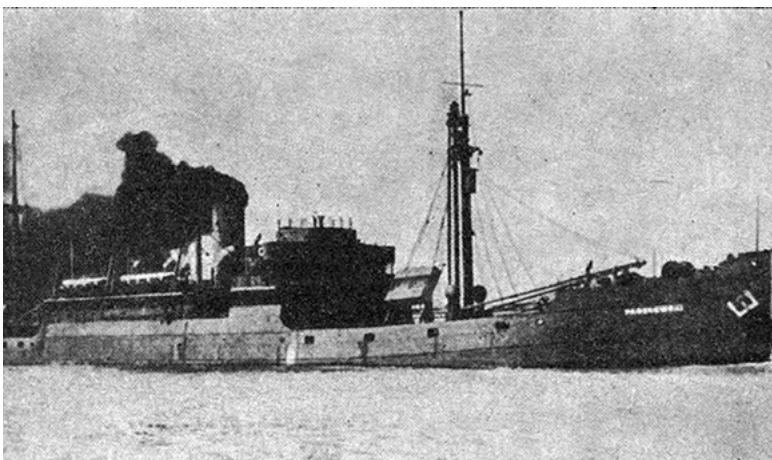
trzymałem się z dala od brzegów Portugalii; 1 września byliśmy już koło Cabo de Finisterre, u wejścia do Zatoki Biskajskiej. Radio podawało straszne wiadomości z Polski. Nie do zrozumienia. Do ujścia Żyromy do-  
 szliśmy 3 września. Pilot wszedł na pokład o 16.30, jeszcze jako neutralny Francuz, a po pół godzinie stał się naszym aliantem, do-  
 wiedziawszy się na «Morskiej Woli» z radio-  
 wego komunikatu, że Francja przystąpiła do wojny”<sup>2</sup>.

Kapitan otrzymał polecenie z Misji Mor-  
 skiej, że ładunek wieziony do Danii i Gdyni  
 ma wypakować we Francji i czekać dalszych  
 rozkazów z Londynu, z Gdynia – America Lin-  
 es i Polskiego Komitetu Transportowego.

Pierwszą odprawę wojenną przeszedł na  
 francuskim okręcie wojennym „Chevreuil”,  
 stając na kotwicy u ujścia rzeki Żyromy. Ze  
 zgrozą odkrył, że Francuzom brak jest ja-  
 kiegokolwiek przygotowania do wojny, nie  
 ma instrukcji nawigacyjnych postępowania  
 w szykach, zasad manewrowania, łączności,  
 ratownictwa, nie mówiąc o zaopatrzeniu,  
 ochronie konwoju itd. W tak nieprzygotowa-  
 nym konwoju udał się w stronę Gibraltaru.  
 Pierwszą dobrze zorganizowaną odprawę  
 konwojową przeszedł dopiero w Gibraltarze.  
 Tu już była pełna dyscyplina, Anglicy wie-  
 dzieli, co mają powiedzieć, o czym pouczyć,  
 przed czym przestrzec, posiadali wiele przy-  
 kładów – wojna zaczęła się już na dobre. Na  
 „Morskiej Woli” kapitan Jerzy Mieszkowski  
 służył do lipca 1941 r., w okresie najcięższej  
 służby na Północnym Atlantyku: spotkał się  
 z torpedą przechodzącą bezpośrednio za  
 rufą, ratował ludzi z tonących statków, od-  
 był samotny rejs przez Atlantyk, w czasie  
 którego, w sztormach, stracił szalupy, otarł  
 się o niemiecki pancernik „Admiral Scheer”.

„Na Północnym Atlantyku przez 20 dni  
 drogi w każdą stronę jadłem i spałem na  
 mostku, przebywając w nim całą dobę”<sup>3</sup>.

Na polecenie dyrekcji GAL-u kpt. Miesz-  
 kowski przekazał w lipcu 1941 r. „Morską  
 Wolę” Stanisławowi Zelwerowiczowi (abs.  
 WN z 1929 r.), a sam udał się do Mobile nad  
 Zatoką Meksykańską w celu objęcia nowego  
 parowca „Paderewski”. Statek, do załogi któ-



rego dodano czterech angielskich artylerzy-  
 stów, ale nie wyposażono w broń do zwal-  
 czania celów powietrznych, pływał w relacji  
 Ameryka Południowa – Stany Zjednoczone.  
 9 czerwca 1942 r. „Paderewski” uratował  
 37-osobową załogę norweskiego statku „Ple-  
 asantville”, storpedowanego poprzedniego  
 dnia przez U-Boot na Morzu Karaibskim.

W drodze do Trynidadu z pilnym ładun-  
 kiem, dobę przed dotarciem do celu, 30  
 grudnia 1942 r. statek został zatopiony tor-  
 pedą z U-boota. Po latach kapitan wyznał:  
 „Kiedy wspominam storpedowanie w 1942  
 roku statku «Paderewski», myślę o nim jak  
 o utraconej kobiecie, bo był mi szczególnie  
 bliski. [...] Spodobała mi się od pierwszego  
 wejrzenia”<sup>4</sup>. Zginęło trzech członków załogi  
 maszynowej – zabitych podczas wybuchu  
 torpedy, ale dzięki energicznej akcji ratunko-  
 wej – nikt więcej, mimo że okręt podwodny  
 wynurzył się i ostrzeliwał statek, dobijając

„Paderewski”

Wyżej:  
 „Morska Wola”

<sup>2</sup> „Morze” 1979, nr 9, s. 9.

<sup>3</sup> Jerzy Mieszkowski, *Torpeda o świcie*, „Morze” 1979, nr 10.

<sup>4</sup> Jerzy Mieszkowski, *Wspomnienia...*, op. cit., s. 95.

pociskami zapalającymi. Ponaglany przez II oficera, kapitan schodził do szalupy ostatni, sprawdzając, czy nikt nie został, oraz próbując znaleźć swego psa Blankę – bezskutecznie. „Pomyślałem o Blance. Co z nią? Nigdy nie lubiła wybuchów, nawet rewolwerowych strzałów, zawsze się chowała. Zleciałem więc do mojej kabiny. Blanki nie było. Nie było jej ani w kabinie, ani w salonie na dole, ani w różnych znanych jej i mnie kątach. [...] Ostatnia moja nadzieja rozwiła się wraz z nastaniem jasnego dnia. Blanki nie było wśród pływających kłód mahoniowych”<sup>5</sup>.

Po powrocie do Nowego Jorku kpt. Mieszkowski złożył raport w Konsulacie Generalnym RP w Nowym Jorku.

Po urlopie zaokrętowany został 15 maja 1943 r. ponownie na „Morską Wolę”. Wiózł na niej do Wielkiej Brytanii materiały wybuchowe. Z Anglii powrócił do Nowego Jorku, by stamtąd udać się do Szkocji i 17 sierpnia 1943 r. zamustrować na świeżo zakupiony, niedawno zbudowany w USA statek „Białystok”. Załadowany czołgami, samochodami, wyposażeniem lotniska wojskowego, dotarł szczęśliwie w pobliże Sycylii. Doładowany jeepami pełnymi amunicji, granatami i żelaznymi porcjami oraz obsługą jeepeów, szedł przez pola minowe przez wąsko wytrasowany pas wodny (ostatni statek konwoju wpadł na minę). W Tarencie kpt. Mieszkowski odebrał sygnał aldisem: „Nie rzucać kotwicy, nie obracać śrubą, starać się nie dryfować. Jesteście na polu minowym. Oczekiwać na trałowce”<sup>6</sup>. I powiedział spokojnie do I oficera Jana Mrozowickiego (abs. WN z 1934 r.), by nikt z załogi nie poznał nadanego sygnału, bo nikomu to nie pomoże.

Tak minęło „czterdzieści minut ciągnących się w nieskończoność, nabrzmiałych grozą”<sup>7</sup>.

Kolejnymi statkami, którymi dowodził, były m/s „Stalowa Wola” i s/s „Borysław”. Bitwa o Atlantyk została wygrana, coraz więcej konwojów przechodziło bez strat. Teraz groźniejszym wrogiem od U-bootów wydawała się atlantycka mgła. „Ale mgła na oce-

anie już nas nie przestraszała” – pisał kpt. Mieszkowski. „Nowe metody i nauczanie się dokładnego trzymania dystansu i odstępów w konwoju za pomocą specjalnych bojek ciągniętych przez każdy statek, dawały doskonałe wyniki. Nikt nie zderzał się w czasie mgły”<sup>8</sup>. W kwietniu 1945 r. ponownie był kapitanem „Morskiej Woli”.

Realizując dyrektywę Rządu RP w Londynie, któremu dotychczasowi alianci wymówili 5 lipca 1945 r. swe poparcie, zszedł ze statku. Przez kilkanaście lat nie chciał wracać wspomnieniami do tego, co przeżył, dopiero w latach 60. XX w., w liście do siostry proszącej o relację „coś przeżył, coś przeszedł”, napisał: „odgrzebałem wspomnienia. Zakryte były one niesmakiem zakończenia tej wojny, chęcią zapomnienia o tym, co było straszne, straszne”<sup>9</sup>.

Zamieszkał w Kanadzie z żoną Halszką i synem Piotrem. Pływał na różnych statkach w firmie żeglugowej Elder Dempster – Canada do połowy lat 50. W 1953 r. pisał Jan Michalski (abs. WN z 1931 r.): „odwiedził mnie kpt. J. Mieszkowski, Kanadyjczyk obecnie, dowodzący s/s «Sunmot» w rejsach między Montreal i Vancouver, B.C. wzdłuż wybrzeży Stanów via Kanał Panamski, z drobnicą. Rodzinę, zamieszkałą koło Montreal, widuje co 4 miesiące”<sup>10</sup>.

Następnie został superintendentem w firmie stwedorskiej Empire Stevedoring Company z siedzibą w Montrealu, założonej w 1930 r. przez Samuela Chodasa. W tej firmie przepracował około 30 lat i w wieku... 78 lat przeszedł na emeryturę.

Był członkiem zwyczajnym Company of Master Mariners Canada i Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. W związkowym „Okólniku” zamieszczał wiele artykułów, głównie wspomnieniowych, ale i wyrażał opinie na temat przeczytanych książek, które zawiły mi (poprzez np. Australię) drogami niekiedy trafiały do kapitana.

Do końca prowadził aktywne życie, pisał, odwiedzał statki, uczęszczał na zebrania Company of Master Mariners Canada

5 Ibidem, s. 103, 104.

6 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1998, s. 336.

7 Ibidem, s. 336-337.

8 Jerzy Mieszkowski, *Wspomnienia...*, op. cit., s. 50.

9 List Jerzego Mieszkowskiego do siostry, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/1542.

10 „Okólnik” 1953, nr 65, s. 18.

w Montrealu. W roku 1980 uczestniczył w pierwszym światowym zjeździe absolwentów Szkoły Morskiej, w roku 1984 razem z kpt. Janem Skurą zrobił wypad do Gaspé – Quebec, na zlot żaglowców i spędził, jak napisał do „Okólnika”, niezapomniany dzień na „Darze Młodzieży”<sup>11</sup>.

Odnaczone był m.in.: Brązowym i Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami (31.12.1941 r.) czterokrotnie Medalem Morskim PMH, nadawanym za wyróżniającą się służbę wojenną, The Atlantic Star, The 1939–1945 Star, The War Medal, The Italy Star, The Africa Star i in.

Podczas Światowego Zjazdu Absolwentów Szkoły Morskiej w Gdyni, w którym uczestniczył, na wniosek Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, został 15 czerwca 1980 r. wyróżniony medalem Towarzystwa Łączności z Zagranicą „Polonia”.

Po raz ostatni Jerzy Mieszkowski odwiedził kraj w 1984 r., a po raz ostatni napisał do „Okólnika” dwa lata później: „Przyjemnie mi było ostatnio nawiązać przyjazną korespondencję z kolegą Bolesławem Zielińskim z Florydy. Przypomnił sobie, jak zaczynał swój zawód morski w czasie wybuchu wojny, na m/s „Morska Wola”, gdzie kapitano- wałem i jeszcze przyjemniej jest czytać te jego listy bez cienia pretensji, że może by- łem wówczas za twardym przełożonym i za- wsze dużo wymagającym, specjalnie od ab- solwentów, młodszych moich kolegów z tej samej «Szkółki». Takie zapomnienie o moich grzechach pomogło mi w rozgrzeszeniu sie- bie w swym rachunku sumienia marynar- skiego”<sup>12</sup>.

Po śmierci Karola Olgierda Borchardta, z którym łączyła kpt. Mieszkowskiego przez 61 lat sprawdzona przyjaźń, w czerwcu 1986



r. napisał: „Żegnaj, Kochany Karłusza, i do spotkania po ostatniej nawigacji na drugi brzeg rzeki w Zaświatach. Musimy i spotka- my się tam na pewno. Twój Jurek”<sup>13</sup>. Zmarł 16 lipca tego samego roku w Kanadzie.

Na płycie nagrobnej za życia jeszcze umieścił znaczek sbsolwencki, który w 1922 r. zaprojektował Jan Gottschalk (abs. WN z 1923 r.).

W Polsce, w jednej z trójmiejskich gazet, zamieszczony został nekrolog, podpisany: „Serdecznego kolegę i przyjaciela żegnają z żalem koledzy Tczewiaczy”<sup>14</sup>.



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Daniel Duda, *Jerzy Mieszkowski*, „Nautologia” 2013, nr 150; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich*, tom 1, Gdańsk 1996; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich*, tom 3, Gdańsk 1999; Jerzy Mieszkowski, *Wspomnienia o ludziach i okrętach*, Gdańsk 1991; „Morze” 1979, nr 10; „Okólniki”; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.

11 „Okólnik” 1986, nr 154, s. 49.

12 „Okólnik” 1986, nr 154, s. 48.

13 Jerzy Mieszkowski, *Wspomnienia...*, op. cit., s. 15.

14 Nekrolog Jerzego Mieszkowskiego, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2777, s. 94.