

Krzyczkowski, Henryk

Jerzy Nierojewski Kapitan Żeglugi Wielkiej

Przegląd Pruszkowski nr 1, 24-43

2002

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jerzy Nierojewski Kapitan żeglugi wielkiej



Kapitan Jerzy Nierojewski

Z Jerzym Nierojewskim zaprzyjaźniliśmy się dość późno, w wieku dojrzałym, a nasze pierwsze i najważniejsze spotkanie nastąpiło w wyniku wielu nieprzewidzianych wydarzeń w moim życiu.

Chociaż obaj urodziliśmy się jeszcze przed pierwszą wojną światową na terenie miasta Pruszkowa, - to rozdzielały nas nie tylko rzeka Utrata oraz tory kolejowe i parafie ale także to, co na pewno było najważniejsze: trzyletnia różnica wieku, powodująca przebywanie w różnych grupach wiekowych tego samego środowiska młodzieżowego. Gdy ja w roku 1925 wstępowałem do 1 Pruszkowskiej Drużyny Harcerskiej, pod opiekuńcze skrzydła druha Aleksandra Kamińskiego „Kamyka”, to czternastolatek - Jurek Nierojewski - wstępował do „sokolej” młodzieży w pruszkowskim Gnieź-

dzie „Sokoła”. A kiedy ja w latach trzydziestych wstępowałem do „Sokoła”, on był uczniem Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie, a później w Gdyni.

Dlatego poznaliśmy się i zaprzyjaźniliśmy dopiero w wiele lat później, po drugiej wojnie światowej.

Droga, którą musiałem przebyć, aby z Pruszkowa dotrzeć do Sopotu, do miejsca zamieszkania Jerzego Nierojewskiego, była bardzo długa: wiodła przez Casablankę oraz Aleksandrię. Bo przecież tak się dziwnie złożyło, że bez Casablanki nie byłoby Aleksandrii, a bez Aleksandrii nie byłoby moich wizyt w Sopocie, w gościnnym domu państwa Nierojewskich.

W 1970 roku nastąpiła smutna jesień z deszczami i chłódami. Nadchodząca zima stawała się dla mnie coraz bardziej dokuczliwa. Pojawiły się objawy reumatyzmu. Bolały mnie stawy barkowe, miałem trudności w poruszaniu rękami. Nie mogłem unieść łokcia do góry.

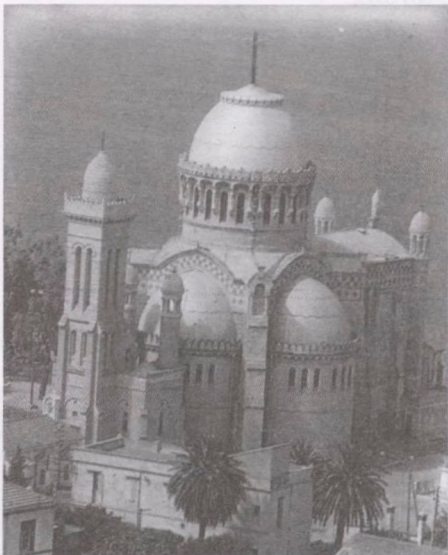
Mój przyjaciel, Witek Pakulski, lekarz warszawskiego Pogotowia Ratunkowego powiedział mi, że swoim pacjentom z takimi dolegliwościami doradza nagrzewanie bolesnych miejsc oraz ustawiczne gimnastykowanie atakowanych przez reumatyzm stawów.



Dominujący nad Algierem pomnik w Parku Męczenników (Riadh el Fetih) - dzieło polskiego rzeźbiarza Mariana Koniecznego, autora m.in. Pomnika Warszawskiej Nike

Przypomniałem sobie wtedy moją podróż do Algierii i gimnastykujących się pacjentów w tamtejszym sanatorium w Marakesz. Oni także byli leczeni nagrzewaniem i gimnastykowaniem bolejących stawów. Witek poradził mi, abym odbył taką kurację na pokładzie statku płynącego po Morzu Śródziemnym. Uporczywe gimnastykowanie bolesnych stawów barkowych dawało mi pewną ulgę, lecz do stanu normalnego było bardzo daleko. Z trudem mogłem unosić mój łokieć do poziomu. Wspominając ubiegłoroczną podróż do Casablanki, postanowiłem popłynąć ponownie po słońce do krajów arabskich. Urzędniczka w PLO przypomniała sobie moją pocztówkę z Dakaru i gdy opowiedziałem o moich dolegliwościach, postanowiła mi pomóc.

„Zespół bolesnego barku” spowodował znalezienie miejsca na statku płynącym do Aleksandrii na sześciotygodniową wyprawę. Bez wahania wyraziłem zgodę. Rozpocząłem starania o wydanie paszportu. Opłaciłem należność za bilet, gdy dowiedziałem się szczegółów o mojej wyprawie. Miałem ponownie płynąć na ms. „Orłowo”. Do Aleksandrii będę miał w kajucie sąsiada - kilkunastoletniego chłopca. W drodze powrotnej będę w kajucie sam. Chłopiec odleci z matką i z bratem do Abisynii.



Algier - bazylika Notre Dame d'Afrique
wzniesiona w 1872 r.

jest kuzynem Skrzypińskich mieszkających w Pruszkowie. Twarz jego rozjaśniła się. Uśmiechając się powiedział:

- Tak! to moi krewni. Teraz już nie mieszkają w Pruszkowie. Władek mieszka razem ze mną, w Grodzisku!

I tak oto od razu zostaliśmy dobrymi znajomymi. Ta znajomość bardzo mi się przydała podczas podróży. Wiele się dowiedziałem i wiele nauczyłem od Mechanika. x)

Gdy dowiedział się, że Pruszków jest miejscem mego urodzenia i zamieszkania, od razu stwierdził, że moim rodakiem jest i nasz kapitan, któ-

x) Pisząc te wspomnienia po wielu latach, nie mogłem sobie, niestety, przypomnieć jego imienia, które z konieczności musi zastąpić stopień służbowy.

ry urodził się i ożenił w tym mieście, ale jest to wielki samotnik. Z pasażerami nie rozmawia w ogóle, a z załogą tylko służbowo.

Po przybyciu do Almerii Mechanik zaproponował mi wspólne zwiedzenie tego miasteczka, leżącego pomiędzy malowniczą zatoczką, a wzgórzem z ruinami starego zamczyska. W dalekim tle widać pokryte śniegiem szczyty Sierra Moreno. Okolice pomiędzy miasteczkiem a górami przypominają Dzikie Zachód. Dlatego tu właśnie nakręca się ostatnio „westerny”. Zbudowano tu całe miasteczka z szynkami, hotelikami, z pocztą i z siedzibą szeryfa. Widzieliśmy „prawdziwych” kowbojów, a w nowoczesnej kawiarni, w otoczeniu artystów czy statystów, siedział sam Burt Lancaster, także w stroju kowboja. Był i szeryf z błyszczącą gwiazdą i dwie damy w strojach z epoki, popijające piwo. Zamówiliśmy dwie kawy w tej kawiarni i po kieliszku koniaku. Mechanik opowiadał mi o naszym kapitanie, wychwalając jego postępowanie. Dowiedziałem się wtedy, że kapitan jest wielkim służbistą, że w oznaczonych godzinach jest zawsze na mostku, a w Kanale la Manche, podczas mgły nie opuszcza swego stanowiska. Dowiedziałem się także o bohaterskim zachowaniu kapitana w latach wojny. W opinii marynarzy jest jednym z najlepszych, niezawodnych kapitanów.

- Z nim zawsze pływa się bezpiecznie! - mówią jego podwładni.

Do portu w Aleksandrii wpływaliliśmy przed południem. Po niedawnych atakach izraelskich płetwonurków port oddzielono od morza stalowymi sieciami. Po usunięciu przez holowniki fragmentu sieci mogliśmy wpłynąć do portowego nabrzeża. Po raz pierwszy usłyszałem wtedy daleki śpiew muezinów na tle smutnej, jednostajnej muzyki. Te melodie wygrywane na flecie towarzyszyły nam każdego dnia podczas osiemnastodniowego pobytu w Aleksandrii.

W czasie obiadu niespodziewanie zjawił się w naszej jadalni - w mesie oficerskiej - sam kapitan. Przywitał się tylko ze mną. Podając rękę przedstawił się:

- Nierojewski jestem.

Patrząc z bliska na jego twarz, przypomniałem sobie jego wygląd w dawnych, szkolnych latach. Przecież napewno jeździliśmy razem do warszawskich szkół miejscowym pociągiem „siódma sześć”, w uczniowskim wagonie.

- Zapraszam pana na wspólną kolację w mieście. Pożegnamy pasażerkę, która jutro rano odjeżdża do Kairu. O siódmej przyjedzie po nas taksówka, albo samochód agenta PLO.

Zgodziłem się bardzo chętnie.

Kierowca zawiózł nas do wytwornej restauracji w MENA HOUSE HOTEL. Kilkadziesiąt stolików w dużej sali. Białe ściany ozdabiają arabski

złotego koloru. Przy ścianach wysokie palmy stoją w drewnianych donicach. U sufitu wirują wentylatory. Agent zarezerwował dla nas trzyosobowy stolik. Kapitan w wyjściowym mundurze, pani w wieczorowej sukni i ja - skromnie ubrany. Stół nakryty białym obrusem. Za każdym naszym fotelem stoi młody Arab, w długiej szacie, z jakimś „tureckim” nakryciem głowy. Ręce mają skrzyżowane na piersi. Podsuwają nam fotele. Dla pani, przydzielony jej Arab przynosi stolik do złożenia na nim torebki. Podczas całego dość długiego obiadu rozmawialiśmy o Pruszkowie. Pani jest psychologiem. Pracuje w Szpitalu w Tworkach. Otrzymała roczny urlop. Po roku wróci z mężem i dziećmi do kraju. Rozmawiamy o Pruszkowie, o tym dawnym i tym obecnym. Żegnając się z panią psycholog, życzyłem jej szczęśliwego powrotu do Polski. Już nigdy jej nie spotkałem. Odjechała o świcie do Kairu.

Po śniadaniu wyruszyłem na zwiedzanie miasta w towarzystwie Mechanika. Przed zejściem na ląd otrzymałem od niego wiele ważnych informacji, które bardzo mi się przydały podczas pobytu w Egipcie.

Dolar w Egipcie, podobnie jak było to w Polsce, miał dwie, (u nas - trzy) wartości. W Warszawie urzędowa cena dolara wynosiła 3 zł. Bon PKO wartości 1 dolara kosztował 80 do 100 zł. a na „czarnym rynku” dolar można było kupić za 160 do 200 zł.

Bony PKO otrzymywano zamiast dolarów wpłacanych do kas PKO w krajach kapitalistycznych.

Dwa artykuły produkowane w Polsce cieszyły się tutaj dużym popytem: papierosy „Carmen” oraz woda kolońska „Prasłowiańska”. Mechanik doradził mi zakup u naszego ochmistrza kilku kartonów papierosów „Carmen”. W jednej kieszeni spodni można było zmieścić sześć paczek. Przechodziłem przez bramę portową, przy której stały posterunki straży granicznej i celnicy, wynosząc dwanaście paczek tych papierosów. W leżącym w pobliżu portu małym sklepiku, z chorągiewką PLO na wystawie, można było sprzedać każdą ilość papierosów. Cena była już ustalona przez naszych marynarzy. Gdy w sklepiku nie było klientów, kładło się papierosy na sklepowej ladzie i bez słowa otrzymywaliśmy odliczoną paczkę banknotów egipskich. Mały chłopak wkładał papierosy do brezentowej torby i leciał gdzieś przez podwórko, w kierunku krętych uliczek.

Dzięki radom Mechanika miałem zapewnione wygodne życie w Egipcie. Mogłem jeździć taksówkami, odbyć podróż do Kairu, gdzie przenocowałem w dobrym hotelu, a także kupić kilka pamiątek ze złota.

Tego dnia po obiedzie wyruszyłem, już sam, na spacer po mieście. Na planie miasta odnalazłem zabytkowe ruiny antycznego teatru greckiego. Było to w pobliżu Dworca Kolejowego i niezbyt daleko od naszego wejścia do portu. Po korzystnym dla mnie załatwieniu „papierosowej trans-

akcji”, bez trudu odnalazłem dworzec kolejowy. Przy Dworcu była kawiarenka, a nieopodal teren Polskiej Stacji Naukowej, tuż przy odkopanym teatrze. Dostałem się tam bez trudu, okazując polski paszport staremu Arabowi, podlewającemu rabaty z nagietkami i narcyzami. Gdy schodziłem w dół, w głąb starożytnego teatru, zaczęli się schodzić po obiadowej przerwie zatrudnieni tu Polacy. Młoda, miła pani adiunkt Uniwersytetu Warszawskiego opowiedziała mi historię odkopania tego zabytkowego teatru, zasypanego niegdyś ogromną stertą śmieci. Dowiedziałem się o wielkich trudnościach, związanych z likwidacją tego ogromnego wysypiska, którym Arabowie starali się zniszczyć ślady kwitnącej tu niegdyś kultury antycznej Grecji. Wielką zasługą polskich archeologów były starania o usunięcie śmieci, odkopanie teatru i rekonstrukcja tego wspaniałego zabytku.

Przed dwoma laty, jesienią 2000 roku, usłyszałem w radio informację, że w teatrze tym londyński zespół wystawiał „Antygonę”. Pani adiunkt zawdzięcza nie tylko wiele wiadomości o pracach polskich archeologów w Egipcie, ale także kilka cennych wskazań. Oto, aby obejrzeć najpiękniejsze „figurki z Tanagry” muszę i tutaj, i w muzeum kairskim zapłacić strażnikowi pięć dolarów. Poznałem także cyfry arabskie, co umożliwiło mi podróżowanie taksówkami. Około godziny 18 pożegnałem się z miłą Panią ze Stacji Naukowej i poszedłem na Dworzec, gdzie były automaty telefoniczne. Postanowiłem zadzwonić do mojego kolegi Zygmunta Nagórskiego, który był konsulem USA w Aleksandrii. Niestety! Gdy połączyłem się z jego mieszkaniem, usłyszałem odpowiedź w języku angielskim. Połączyłem się ponownie, usłyszałem ten sam głos. Nie zapytałem o Zygmunta.

Znacznie później, już w kraju, dowiedziałem się, że Zygmunta Nagórskiego usunięto z Egiptu za kolportowanie ulotek w języku arabskim, nawołujących do protestowania przeciwko zamierzonej budowie przez Rosjan Tamy Assuańskiej. Według opinii naukowców z całego świata, budowla miała zaszkodzić Egiptowi. W tym kraju ziemie uprawne znajdowały się tylko wzdłuż rzeki Nil. Dwa razy do roku Nil wylewał, nie tylko nawadniając ziemie uprawne, ale także nawożąc je życiodajnym mułem. Budowa tamy zapewni wprawdzie dostawę dużej ilości prądu elektrycznego, ale równocześnie zmieni całkowicie system nawożenia i nawadniania jedynych uprawnych ziem Egiptu.

Mimo protestów Tamę Assuańską Rosjanie wybudowali. Przy okazji zniszczono wiele bezcennych zabytków archeologicznych. Elektrownia Assuańska dostarcza prąd elektryczny dla całego Egiptu, ale zmieniono cały system nawadniania urodzajnych ziem nad brzegami Nulu, a nadto dwa razy do roku samoloty i śmigłowce rozsypują nawozy sztuczne wzdłuż obu brzegów Nilu.

Przed kilku laty ponownie dowiedziałem się o dalszych losach Zygmunta Nagórskiego. Był ofiarodawcą złotego orła pochodzącego z narzuty na tron królewski. Orzeł ten przebył długą drogę. Po kapitulacji Warszawy we wrześniu 1939 roku Generalny Gubernator Hans Frank zwiedzał ruiny Zamku Królewskiego. Oglądając zbiory ocalałe z płonącego Zamku, odciął z narzuty na tron królewski złote orły i ofiarował je najbliższym współpracownikom, osobom ze swojej świty. Złotych orłów było tyle, ile województw. Po wielu latach jeden z tych orłów wystawiono na sprzedaż w nowojorskim Domu Aukcyjnym. Kupił go Zygmunt Nagórski i ofiarował odbudowanemu Zamkowi. Wisi teraz w jednej z zamkowych sal. Zygmunt Nagórski od czasu do czasu drukuje fragmenty swoich wspomnień we wrocławskiej „Odrze”.



Figurka z Tanagry

Następnego dnia odwiedziłem Muzeum Archeologiczne. Wtedy udało mi się po raz pierwszy zobaczyć figurki z Tanagry. W starożytnej Grecji była miejscowość Tanagra. Wyrabiano tam kilkunastocentymetrowe figurki przedstawiające różne sceny z życia współczesnych ludzi. Wyrabiane z terakoty figurki były malowane farbami o zadziwiającej trwałości barw. Oglądającego zadziwia nie tylko kolor, lecz przede wszystkim zdolność

artystów oddania ruchu postaci, układu rąk czy nóg, rysy twarzy, wyraz ust, lekkość tancerki, ruch biegnącego młodzieńca. To trzeba koniecznie zobaczyć! W Muzeum nie było wolno wykonywać zdjęć. W oszklonej gablocie ustawiono tylko kilka figurek. Gdy zgodnie z otrzymaną informacją wręczyłem strażnikowi pięć dolarów, przyniósł z jakiegoś magazynu po jednej figurce. Przez cały czas inny strażnik stał przy mnie.

W ten sposób obejrzałem kilkanaście pięknych figurek z Tanagry. Po wysłuchaniu mojej opowieści kapitan towarzyszył mi w następnej wizycie w Muzeum. Pokazano nam inne, równie piękne figurki. Tym razem 5 dolarów zapłacił kapitan.

Po kilku dniach wybrałem się do Kairu. Ekspresowy pociąg odjeżdżał o godzinie 6 rano. W Kairze byliśmy przed dziewiątą. Miejsca były numerowane. Gdy tylko rozsiadłem się w wygodnym fotelu, Arab w białym kitlu ustawił przede mną stolik. Nakrył go obrusem, przyniósł nóż i widelec oraz cienkie gumowe lub plastikowe rękawiczki. Dopiero, gdy przyniósł połowę pieczonego kurczaka z podsmażanymi ziemniakami, zrozumiałem do czego to wszystko ma służyć.

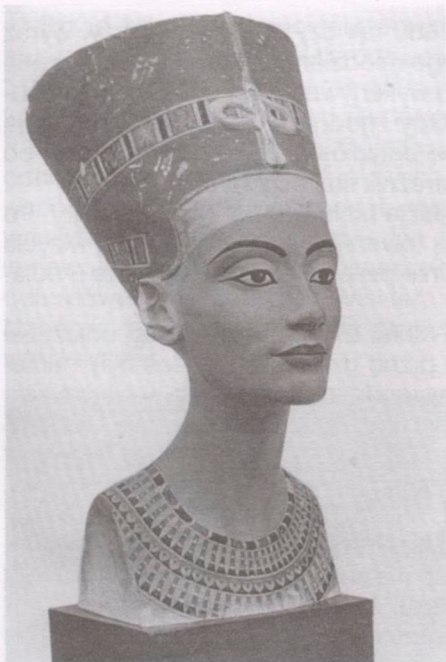
Nie wiedziałem ile to będzie mnie kosztowało! Wolałem od razu odmówić, ma się rozumieć na migi, bo Arab nie znał niemieckiego, a ja nie mówiłem ani po francusku ani po angielsku.

Bardzo zdziwiony Arab zabrał to wszystko z powrotem. Podziękowałem także za kawę. Ze względów oszczędnościowych zabrałem przezornie ze statku przygotowane przez stewarda kanapki i termos z kawą. Nie wiedziałem, że śniadanie w pociągu porannym jest wliczone w cenę biletu. To była moja strata, pierwsze nieporozumienie. W Kairze spotkało mnie drugie. Na moim planie miasta były angielskie nazwy ulic. Tymczasem moja wizyta odbywała się w innym okresie historii Egiptu. Rozkwitała przyjaźń ze Związkiem Radzieckim, a budziła się nienawiść do Zachodu. Dlatego władze miasta poleciły zamalowanie wszystkich angielskich nazw ulic. Pozostawiono tylko napisy arabskie. Mimo zamalowania angielskich nazw, do hotelu „LOTOS” trafiłem.

Zostawiłem nieporzebne rzeczy w pokoju i z planem miasta wyruszyłem na zwiedzanie piramid.

Do hotelu powróciłem przed wieczorem, wziąłem natrysk, zjadłem dwie kanapki popijając kawą z termosu i położyłem się do łóżka. Pomimo zmęczenia nie mogłem usnąć. W jednym z sąsiednich pokoi kłóciło się kilku Arabów, a w drugim sąsiad, kłócąc się z kobietą, bił ją od czasu do czasu, co powodowało jej wrzask.

Następnego dnia zmieniłem hotel. Jego adres dostałem od Polki - archeologa, spotkanej w Muzeum.



Królowa Nefert-Iti
(około 1360 rok przed Chrystusem)

W Muzeum Archeologicznym stałem dłuższą chwilę przed popiersiem Nefretete. Zastanawiałem się nad tym, co tak przykuwa oczy zwiedzających, że trudno jest oderwać wzrok od jej twarzy? Długo stałem przed złotym sarkofagiem Tuten-Ha-Mona. Najdłużej jednak patrzyłem na figurki z Tanagry. Najpiękniejsze przynosił mi Arab po otrzymaniu pięciu dolarów. Jeden strażnik poszedł po figurki, a dwóch innych stało przy mnie, obserwując moje zachowanie. W tym Muzeum spędziłem prawie cały dzień.

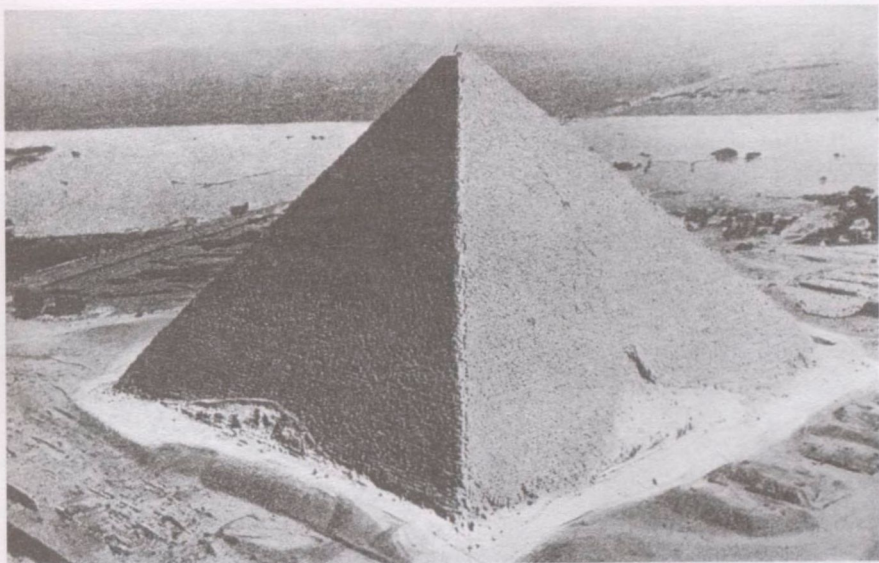
Przed południem następnego dnia pojechałem do Muzeum Koptyjskiego. Na moje szczęście był tam przewodnik znający język niemiecki. Były tu ciekawe zbiory sztuki wczesnochrześcijańskiej. Zwiedzałem mały kościółek, według legendy zbudowany na miejscu, gdzie przebywała Święta Rodzina.

Wieczorem byłem już w Aleksandrii. Następnego dnia odwiedziliśmy wraz z Mechanikiem wielkie akwaria z rybami pochodzącymi z Morza Czerwonego. Przecudowne, bajecznie kolorowe ryby zachwycają wszystkich zwiedzających. Stopniowo poznawałem Aleksandrię. Rano i po południu wędrowałem w poszukiwaniu zabytków rzymskich i starogreckich.

Dwa przedpołudnia spędziłem w mieście z kapitanem Nierojewskim. Jednego dnia odwiedziliśmy Muzeum Archeologiczne, gdzie mogłem już pełnić rolę przewodnika. Kapitan zapłacił pięć dolarów strażnikowi figurek z Tanagry i po obejrzeniu znacznie większej ich ilości, niż pokazano mnie, wyraził mi swoje zadowolenie.

Po kilku latach otrzymałem od niego pocztówkę z Aleksandrii. Była z nim żona. Ucieszyłem się, gdy przeczytałem: „Zwiedzaliśmy Muzeum. Ira była zachwycona figurkami z Tanagry.”

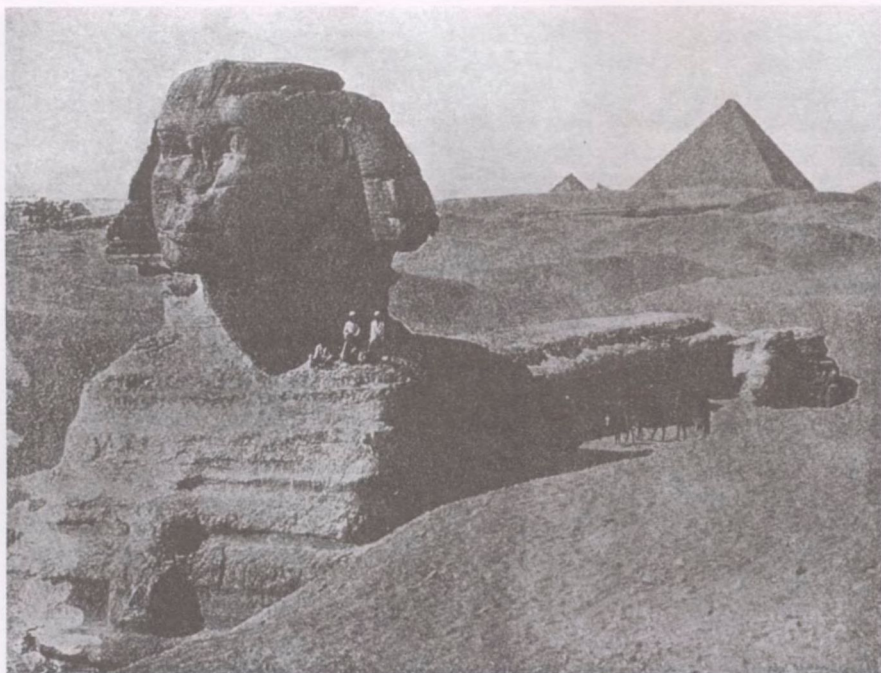
Drugie przedpołudnie z kapitanem spędziłem w wielkiej hurtowni oraz palarni kawy. Był to trzypiętrowy, narożny budynek. Od strony każdej z ulic było pięć lokali sklepowych. Przy wejściu mieściła się kawiarnia



Widok Wielkiej Piramidy Cheopsa ze szczytu innej piramidy

z kilkoma stolikami, bufet z dużą maszynką do parzenia kawy, a w głębi piec, w którym „palono” surowe ziarna kawowe. Nad wejściem do palarni namalowano mapę krajów, z których pochodziły ziarna kawowe: Brazylia, Środkowa Ameryka, Afryka, Kraje Arabskie oraz Indie. Właściciel tej wielkiej hurtowni był znajomym kapitana. Siedliśmy przy stoliku w dużej, narożnej kawiarni. Podano nam w małych kubeczkach mocną, aromatyczną kawę. Okazuje się, że była na raty parzona. Po pierwszym zaparzeniu odlewa się uzyskany napar i zaparza się nim nową porcję kawy. Według opinii właściciela kawiarnianego przedsiębiorstwa najlepsza kawa pochodzi ze Środkowej Ameryki: z Costaryki i San Salwadoru. Podobno płucze się tam ziarna w potokach zawierających jakieś sole mineralne i to one nadają tamtejszej kawie tak wspaniały smak. Tę właśnie kawę kupował kapitan.

Podczas tej naszej długiej rozmowy o kawie przypomniałem sobie książkę R.Katza „Iskrzący się Daleki Wschód”, wydaną przed wojną. Autor twierdził, że najlepsza jest „kawa małpia”. Oto na plantacjach kawy, w pewnej dzielnicy Indii, hoduje się małpy, które dokonują selekcji dojrzałych owoców kawowych i zjadają je. Nie jedzą ani niedojrzałych owoców, ani nadgniłych. Następnie zbiera się małpi nawóz, z którego wyplukuje się niestrawione ziarna. Po dokładnym oczyszczeniu przesyła się



Sfinks

owe ziarna do palarnii. Nasz rozmówca przyznał, że otrzymuje rocznie kilkakaset kilogramów takich ziaren. Po dalszej przeróbce sprzedaje tę kawę do Kuwejtu i do Arabii Saudyjskiej. Oświadczał nam jednak, że jego zdaniem najlepsza na świecie jest kawa z Kostaryki i taką właśnie kawą poczęstował nas.

Stosując się do jego opinii, kapitan kupił kilka kilogramów tej kawy.

Gdy przyzwyczałem się do moich codziennych spacerów po Aleksandrii, okazało się, że minęło właśnie osiemnaście dni i musimy płynąć w drogę powrotną do kraju.

W mgiełce unoszącej się znad morza zniknęła stara latarnia morska, odwieczny symbol Aleksandrii.

Wywoziłem trzy małe główki Nefretete. Dwie dałem moim synowym, a trzecią widzę od czasu do czasu na szyi mojej żony.

Po opuszczeniu Aleksandrii w jadalni podczas posiłków byli tylko pasażerowie. Personel był zajęty swoimi służbowymi sprawami. Przed snem spacerowałem po pokładzie. Następnego dnia po śniadaniu rozpocząłem gimnastykę, a potem odpoczywałem spacerując lub czytając.

Podczas kolacji steward nachylił się do mojego ucha, szepcząc:

- Kapitan prosi pana do swojej kajuty!

Kajuta kapitana to były dwa pokoje, przylegające do mostku kapitańskiego. Gdy rozsiadłem się w wygodnym fotelu, kapitan wyjął z lodówki butelkę „Gordon's Gin” i dwie buteleczki toniku. Rozmawialiśmy o dawnym Pruszkowie. Od tego dnia moje wizyty u kapitana stały się regułą.

Wieczory na Morzu Śródziemnym, spędzone w kapitańskiej kajucie poświęciłem na spisywaniu kapitańskich wspomnień. Wydaje mi się, że marynarze najciekawiej opowiadają swoje życiorysy. Zresztą mają o czym mówić.

Kapitan Żegluga Wielkiej Jerzy Nierojewski urodził się w Pruszkowie, w domu rodziców, przy ul. Mickiewicza 4, 24 lipca 1911 roku. Naukę rozpoczyna w Szkole Powszechnej im. Żółkiewskiego (dawniej t.zw. „Ewangelickiej”). Dalszą naukę pobiera w warszawskim Gimnazjum Kulwiecia. Po ukończeniu sześciu klas wstępuje do Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. W latach późniejszych Szkołę przeniesiono do Gdyni. Po ukończeniu Wydziału Nawigacyjnego odbywa służbę wojskową w Batalionie Morskim W.P. Następnie zostaje młodszym oficerem na statkach handlowych. W roku 1935 poślubia pruszkowiankę Irenę Sztykównę, którą poznał w latach gimnazjalnych, kiedy oboje jeździli pociągiem do gimnazjów w Warszawie. Ślub odbył się w Pruszkowie, w kościele pod wezwaniem św. Kazimierza. Po ślubie zamieszkali w Gdyni.

W sierpniu 1939 roku był już starszym oficerem na ms „Oksywie”. Przeczuwając zbliżającą się wojnę odwozi rodzinę do Pruszkowa. Żona wraz z dziećmi: synem i córką zamieszkała u rodziców, w domu nr 22, przy ul. Klonowej (obecnie Daszyńskiego). Mieszkali tam aż do roku 1947. Podczas okupacji Irena pracowała w różnych firmach, początkowo w warszawskim Oddziale G.A.L. Gdynia - Ameryka Linie.

Ms. „Oksywie” w ostatnich dniach sierpnia 1939 r. odpływa do Europy Zachodniej. Wiezie zboże i drobnicę. Płyną przez Cieśninę Sund omijając Kanał Kiloński. Wybuch wojny w Polsce zastaje ich w Antwerpii, podczas wyładunku zboża. Już 6 września przyplływają do Dunkierki, gdzie pośpiesznie ładują uzbrojenie przeznaczone dla walczącej samotnie Armii Polskiej. Wiozą działa, amunicję i materiały wybuchowe. 10 września opuszczają Dunkierkę, kierując się do rumuńskiego portu Konstanca. Gdy na Morzu Śródziemnym dochodzi do nich wiadomość, że 17 września Armia Czerwona wkroczyła do Polski, otrzymują polecenie płynięcia do Bizerty dla dokonania rozładunku. Następne tygodnie spędzają w greckim porcie Pireus. Oczekują tu na żołnierzy polskich, którzy uciekają z okupowanego kraju, aby walczyć na Zachodzie. Pobyt w Grecji przedłuża się, gdyż każ-

dego dnia przybywają nowe grupy uciekinierów. Do Marsylii dotarli 17 listopada, przywożąc kilka tysięcy żołnierzy, w tym ponad 200 lotników.

Przez następne miesiące ms. „Oksywie” odbywa rejsy do portów w afrykańskich koloniach francuskich. Z Algierii przywożą transporty trawy „alfa”. W końcu grudnia płyną do Anglii. Nowy Rok 1940 spędzają w porcie Bristol. Od stycznia płyną pomiędzy portami angielskimi i francuskimi. Przewożą z Francji zboże, a z Anglii uzbrojenie. Początek niemieckiej ofensywy na Zachodzie zaskakuje ich w porcie Rouen. Francuzi w wielkim pośpiechu ładują na ms. „Oksywie” maszyny, urządzenia, materiały pomocnicze i dokumentację techniczną fabryki samolotów. Odpływają z portu, gdy do miasta zbliżają się wojska niemieckie. Mają płynąć do Maroka. Muszą jednak zawinąć do portu w Cherbourgu, gdyż kilkuset francuskich specjalistów, płynących na statku, na wiadomość o zajęciu Paryża przez Niemców, decyduje się na pozostanie we Francji. W porcie setki polskich uchodźców oczekuje na przewiezienie do Anglii. Przyjmowanie tych ludzi na pokład musiano przerwać, gdy Niemcy wkroczyli do miasta. Podobnie jest w porcie Brest, gdzie tysiące uchodźców, wśród nich setki Polaków, oczekuje na przewiezienie na Wyspy. Odpływają, gdy artyleria rozpoczyna ostrzeliwanie portu. W dniu 24 czerwca 1940 r. dopływają do Plymouth, skąd po kilku tygodniach na polecenie Admiralicji odpływają do Casablanki. W tym czasie Maroko było kolonią francuską. Po upadku Francji Niemcy objęły kontrolą niektóre kolonie. Ms. „Oksywie” przypląwa do Casablanki w połowie listopada 1940 r. Po dokonaniu rozładunku przez blisko rok pływa pod francuską banderą do różnych portów na zachodnim wybrzeżu Afryki.

W początkach listopada 1941 r. statek zostaje internowany w porcie Safi na południe od Casablanki. Wymontowano pompy, zabrano starter, załogę osadzono w dawnych koszarach Legii Cudzoziemskiej konfiskując uzbrojenie. Gdy kapitan ms. „Oksywie” rozpoczął pracę w Zarządzie Portu w Casablance, nieformalne dowodzenie nad dwudziestosześcioosobową załogą przejął pierwszy oficer - Jerzy Nierojewski. Tylko jemu zezwolono na poruszanie się po mieście Safi. Podczas rozmowy z napotkanym w porcie Francuzem kapitan Nierojewski dowiedział się, że mieszka tu Polak, emerytowany żołnierz Legii Cudzoziemskiej. Poprzez niego nawiązał kontakt z przedstawicielem „Wolnych Francuzów” - sympatykiem przebywającego w Londynie generała de Gaulla. Dzięki pomocy tego człowieka zorganizowano ucieczkę marynarzy z ms. „Oksywie” do Gibraltaru. Nierojewski uzyskał zgodę na przeprowadzenie badań lekarskich w Casablance. Rankiem wyjechało do rzekomego lekarza dziesięciu marynarzy, w południe ośmiu, a wieczorem odjechała reszta. Na każdą grupę czekał Francuz w Casablance umieszczając ich w jakimś baraku. W nocy,

gdy byli już wszyscy razem, wyruszyli na północ do miasta, do leżącej w odległości 20 km. plantacji pomidorów. Ukryli się w gęstych zaroślach. Dostarczono im chleb i wodę. Dopiero następnej nocy przyplłynął po nich duży kuter rybacki. Oprócz naszych marynarzy było jeszcze 15 polskich żołnierzy, uciekinierów z kraju oraz czterech Belgów. Rybacy otrzymali umówioną sumę w dolarach i rozpoczęło się przechodzenie z brzegu do oddalonych o kilkadziesiąt metrów łodzi. Był przyływ i wysoka fala. Przechodzono trzymając się liny. Umieszczano wszystkich słoczonych na dnie łodzi, siedzących lub kucających.

Umówiono się, że gdyby zatrzymała ich straż graniczna, będą udawali rozbitków ze storpedowanego frachtowca.

Gdy nadmiernie słoczeni, siedzący w kucki, szczęśliwie dopłynęli do Cieśniny Gibraltarskiej, okazało się, że silny wiatr i wysoka fala uniemożliwiają im wpłynięcie do portu w Gibraltarze. Wichura zepchnęła ich do hiszpańskiego portu Tarife. Jako rozbitkowie otrzymali tam wodę do picia i jedzenie, a Nierojewskiemu zezwolono na telefoniczną rozmowę z dowództwem portu w Gibraltarze. Po dwóch godzinach przyplłynęły na Tarife dwa brytyjskie ścigacze. Uciekinierów wzięto na pokład, a kuter na hol i popłynęli do Gibraltaru. Tam wszyscy przeszli badania lekarskie, nakarmiono ich oraz wyplacono im pewne sumy na zakup ubrań, opłacenie hotelu i wyżywienie.

Marynarze z ms „Oksywie” popłynęli na Wyspy Brytyjskie na różnych statkach. J. Nierojewski popłynął na pancerniku „Rodney”, który uszkodzony przez niemiecką torpedę, płynął do angielskiej stoczni. Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok 1942 spędził wraz z załogą ms „Oksywie” w Domu Polskiego Marynarza pod Londynem.

W dniu 7 stycznia 1942 roku J. Nierojewski zostaje zaokrętowany, jako starszy oficer na ms „Lechistan”, statek o pojemności 1.907 BRT. Załogę stanowiło 26 marynarzy - Polaków. Na tym statku odbywa osiem rejsów między Ameryką i Wyspami Brytyjskimi wioząc w konwojach uzbrojenie dla wojsk sprzymierzonych. Podczas tych rejsów konwoje były wielokrotnie atakowane przez niemieckie łodzie podwodne i samoloty, co było tematem wielu książek i scenariuszy filmowych.

Na początku kwietnia 1944 roku Jerzy Nierojewski zostaje mianowany Kapitanem Żeglugi Wielkiej, staje się „pierwszym po Bogu” na ms „Chorzów”. Po odbyciu kilku rejsów do portów na wybrzeżu Anglii zostaje podporządkowany Brytyjskiej Marynarce Wojennej Royal Navy. Dostaje na ramię naszywkę „Poland”, pas wojskowy i pistolet z nabojami i kaburą. Popłynął na południowe wybrzeże wyspy Wight. Skupiono tu 32 statki różnych bander, którymi będzie dowodził Jerzy Nierojewski... Otrzymuje kolorową opaskę na przedramię - oznakę pełnienia tej funkcji. Na statki ła-

dowano uzbrojenie potrzebne dla wojsk inwazyjnych. Były to czołgi, samochody terenowe, amunicja, działa a także całkowite wyposażenie szpitala polowego, warsztaty naprawy pojazdów mechanicznych, maszyny do budowy szos i wszystko, co może być przydatne dla wojsk mających lądować na wybrzeżu francuskim.

Od rana 4 czerwca 1944 roku odbywała się w dużym budynku na wyspie Wight odprawa kapitanów statków. Przez cały dzień komandor z Royal Navy omawiał z kapitanami zadania, jakie ich czekają po rozpoczęciu inwazji. Mają zaopatrywać wojska inwazyjne na odcinku UTAH, ostatnim, licząc od lewej, odcinku inwazyjnym. Ustalono kolejność, w jakiej mają statki płynąć i zajmować miejsce na plażach wybrzeża francuskiego. Statki podczas przyływu będą płynęły jak najbliżej wybrzeża, a podczas odpływu rozpocznie się wyładunek. Statki będą unieruchamiane na piasku plaży. Najpierw będą wyładowywane pojazdy, na które załaduje się amunicję.

Każdy z kapitanów otrzymał zalakowaną kopertę z rozkazami na kolejne dni inwazji. Kopertę można było otworzyć dopiero w dniu inwazji w obecności oficera brytyjskiego, który przyplynie w tym celu na statek. W połowie tej odprawy zarządzono przerwę obiadową. W sąsiednim pomieszczeniu ustawiono stoliki, długi stół i kotły z jedzeniem. Usługiwały dziewczęta zmobilizowane do Pomocniczej Służby Wojskowej Kobiet, t.zw. WAAFki. Każdy ze stojących w kolejce kapitanów otrzymał tacę, na której ustawiano talerze. J.Nierojewski stanął na końcu tej kolejki. Jedną z umundurowanych dziewcząt, dojrawszy jego opaskę, podeszła, wzięła jego tacę i za chwilę przyniosła ją z obiadem: zupą, drugim daniem i deserem, zapraszając do stołu poza kolejnością. Nie podobało to się jakiemuś podpitemu Anglikowi. Klnąc na cholernych Polaków i angielskie dziwki, wyrwał z rąk dziewczyny tacę i wylał zawartość talerzy na jej głowę, a tacą uderzył w szyję kapitana. Nierojewski odepchnął go tak mocno, że ten przewrócił się. Podnosząc się, napastnik wyciągnął rewolwer i krzycząc, że zastrzeli dziwkę i przekłętego Polaka, odbezpieczył broń. Nierojewski był szybszy. Wyciągnął pistolet i strzelił w rękę awanturniczego Anglika. Polała się krew. Pijany Anglik wzywał pomocy i wypuścił pistolet. Nierojewski przeprosił dziewczynę za ten incydent i poszedł do sali konferencyjnej przekonany, że natychmiast zostanie pozbawiony kierowniczego stanowiska.

W rozmowie ze mną po wielu latach wspominał, jak bardzo był zdziwiony, gdy po wznowieniu odprawy usłyszał z ust komandora słowa przeprosin za niewłaściwy postępek pijanego Anglika. Ponownie się zdziwił, gdy po zakończeniu odprawy, wychodząc z sali obrad, zobaczył w sąsiednim pokoju przebraną w nowy mundur dziewczynę, która była boha-

terką incydentu, z bukietem róż, w otoczeniu umundurowanych koleżanek, dziękującą serdecznymi pocałunkami za prawdziwie rycerski gest kapitana, który stanął w jej obronie. Opisane zdarzenie pociągnęło za sobą nieprzewidziane następstwa. Okazało się, że dziewczyna jest córką wiceministra Żeglugi - drugiego lorda Admiralicji. Opowiedziała ojcu całe zajście. Kapitan został zaproszony do odwiedzenia tej rodziny po zakończeniu działań inwazyjnych w jej rodzinnej posiadłości pod Londynem. W kilka tygodni później kapitan spędził tam sobotę i niedzielę. Poznał całą rodzinę Angielki, jej przyjaciółki oraz narzeczonego, który po zakończeniu wojny został jej mężem. Okazało się, że nić przyjaźni nawiązana w tak niecodziennych okolicznościach przetrwała wiele lat. Pisywali do siebie, przesyłali rodzinne zdjęcia, opisywali losy swoich dzieci.

Kiedy w 1970 roku płynąłem z Nierojewskim z Aleksandrii, w Kanale Kiłońskim czekał na Kapitana list od tej Angielki wraz ze zdjęciem. List był zatytułowany: MY DEAR FRIEND (Mój Drogi Przyjacielu!) Na kolorowej fotografii, załączonej do listu, starsza pani stoi z psem - chartem przed okwieconym krzewem. Na tym zdjęciu miała przyjemny uśmiech. Może wspominała ten czerwcowy dzień 1944 roku?

Po kilku tygodniach od incydentu przy obiedzie awanturujący się kapitan odwiedził Nierojewskiego. Przeprosił go za tamtą awanturę. Przeprosiny poparł kilkoma butelkami starej szkockiej whisky. Cała historia o rycerskim zachowaniu kapitana stała się głośna w środowisku marynarzy.

Z 32 dowodzonych przez niego statków na każdym z nich znalazło się kilkudziesięciu żołnierzy amerykańskich, którym wyznawana religia zabraniała posługiwania się bronią palną. Zostali oni zatrudnieni przy załadowywaniu i rozładowywaniu statków. Gdy po zakończeniu działań inwazyjnych żołnierze amerykańscy opuszczali pokład ms. „Chorzów”, podszedł do kapitana jeden z nich, przedstawił się i wręczył swoją wizytówkę, mówiąc, że chciałby po wojnie zatrudnić go na swoim jachcie. Na wizytówce poza adresami i numerami telefonów było nazwisko: George Morgan junior! Rodzina Morganów jest jedną z najbogatszych w USA. Kapitan podziękował i schował wizytówkę.

Wróćmy do wydarzeń z 4 czerwca 1944 r. Wieczorem kapitan Nierojewski powrócił na ms. „Chorzów” mając zalakowaną kopertę z rozkazami, którą miał otworzyć w obecności angielskiego oficera w dzień oczekiwanej inwazji. Na razie nikomu nie było wolno opuścić statku. Radio zamilkło.

Od dawna oczekiwana inwazja na wybrzeże francuskie rozpoczęła się 6 czerwca 1944 roku. Równocześnie z pierwszymi salwami armatnimi do 32 statków podległych Kapitanowi przybiły motorówki. Na pokład wkroczyli oficerowie angielscy, upoważnieni do otwierania zalakowanych ko-

pert z rozkazami. Były w nich dokładne instrukcje mówiące o kolejności wypływania w kierunku odcinka UTAH, i zajęciu odpowiedniego miejsca podczas wyładunku sprzętu i materiałów wojennych.

Rozpoczęło się prawdziwe piekło na ziemi. Strzelała artyleria niemiecka w kierunku wybrzeża angielskiego, strzelała artyleria aliantów w kierunku umocnień niemieckich. Tysiące samolotów zrzucało bomby na niemieckie umocnienia. Flota aliancka wypłynęła na wody Kanału la Manche i rozpoczęła bombardowanie niemieckich bunkrów. Toczyły się powietrzne walki z wielkimi samolotami niemieckimi. Bez przerwy trwała strzelanina z broni maszynowej.

Zgodnie z rozkazem umieszczonym w zalakowanej kopercie, ms. „Chorzów” podnosi kotwicę 7 czerwca wieczorem. Płynie na zachód, w kierunku wyznaczonych w rozkazie miejsc wyładunku. Za nim wyrusza 31 statków w ustalonej kolejności. 8 czerwca przed południem na plażach Normandii rozpoczyna się wyładunek uzbrojenia. Czas wyładunku jest wyznaczany przyptywami i odpływami. Fale Oceanu Atlantyckiego odpływają na osiem godzin. Pierwsze są wyładowywane samochody, wozy transportowe, następnie działa i amunicja. Wyładunek jest dobrze zorganizowany. Najpierw układa się pomosty prowadzące od statku do wybrzeża. Jadą po nich czołgi, pojazdy opancerzone, wozy ciężarowe. Po ośmiu godzinach przytyw przerywa wyładunek. Przerwa trwa około ośmiu godzin, a kiedy znów fale cofają się, wyładunek jest kontynuowany. Gdy statek zostaje rozładowany, oczekuje się przytywu, aby dostać się na pełne morze. Jeśli podczas odpływu statek zaryje się głęboko w piasek plaży, w czasie przytywu wkraczą do akcji holowniki, które wyciągają statek na otwarte wody oceanu. Statki z grupy kapitana Nierojewskiego pływały do wyspy Wight po następny transport uzbrojenia, środków opatrunkowych i żywności. Rozładunek trwał od trzech do czterech dni. Załadowaniem i rozładowaniem zajmowali się amerykańscy żołnierze, którzy ze względów religijnych nie nosili broni. Ms. „Chorzów” oraz pozostałe 31 statków wykonały dziewięć rejsów wspomagających działania inwazyjne. Następnie statki te popłynęły do różnych stocznii dla przeprowadzenia remontów.

J. Nierojewski zostaje mianowany kapitanem ss. „Poznań”. Płynie do francuskiego portu Rouen z ładunkiem amerykańskiej żywności. Pod koniec stycznia zostaje kapitanem ss. „Krosno”. Był to wysłużony parostatek. Odbywa na nim kilka rejsów do USA. O końcu wojny w Europie dowiaduje się na środku Atlantyku.

W czasie kolejnego pobytu w USA otrzymuje list od Morgana z propozycją objęcia stanowiska kapitana na jego jachcie. Na Kubę, gdzie kotwiczł jacht, leci samolotem Morgana. Jacht jest wspianał, nowoczesną

jednostką pływającą, mogącą zabrać w podróż nawet sto osób. Nasz ro-
dak zostaje pracownikiem Morgana. Po kilku tygodniach wypływają w pier-
wszy rejs pod dowództwem Jerzego Nierojewskiego. Zabierają pięćdzie-
siąt osób, zaprzyjaźnionych z właścicielem jachtu. Z Hawany płyną do kil-
ku portów na wybrzeżu Meksyku. Płynie z nimi kiluosobowa orkiestra,
kucharze i kelnerzy, sprzątaczk i dziesięciu marynarzy. Po powrocie na
Kubę kapitan decyduje się na pozostanie w USA i rozpoczyna intensywne
starania o przyjazd żony z dziećmi. Morgan obiecuje interwencję w
Ambasadzie Amerykańskiej w Warszawie. Ambasador jest przyjacielem
rodziny Morganów.

Kapitan szuka także innych możliwości. Kontaktuje się z ludźmi, którzy
trudnią się przemytem osób pragnących uciec z Polski. Dwaj ludzie dosta-
ją po tysiąc dolarów zaliczki. Ten, komu uda się sprowadzić żonę z dzieć-
mi, dostanie jeszcze cztery tysiące dolarów. Jeden z tych przemytników
zostaje aresztowany w Krakowie, drugi oddaje zaliczkę. Żonę może prze-
prowadzić przez granicę, ale boi się przepawy z dziećmi. Irena Nieroje-
wska pisze tymczasem rozpaczliwe listy. Życie w Polsce staje się coraz
trudniejsze. Błaga męża, aby powrócił. Wówczas kapitan podejmuje de-
cyzję: w dniu 30 kwietnia 1947 roku powraca do Kraju pierwszym rejssem
„Batorego” z Ameryki do Gdyni.

Polska czeka na takich ludzi. Już 5 maja 1947 roku zostaje kapitanem
na pierwszym polskim tankowcu „Karpaty”. Rodzina zamieszkuje począt-
kowo w Gdyni. Później przenoszą się do Sopotu.

Po wielu latach Irena Nierojewska napisała do mnie: „... nadszedł naj-
szczęśliwszy okres w naszym małżeństwie...”

Kapitan przywozi z Zatoki Perskiej ropę. Równocześnie szkoli innych
oficerów w dowodzeniu tankowcami.

Rodzina powiększa się. Na świat przychodzą bliźnięta. Pani Irena prosi
męża o pomoc w wychowywaniu dzieci. Kapitan zostaje doradcą Polskich
Linii Oceanicznych oraz rzeczoznawcą przy zakupie statków. Dodatkowo
pełni funkcję kierownika zespołu kapitanów PLO.

W dniu 15 grudnia 1950 roku odlatuje do Pekinu. Jest delegatem Mini-
sterstwa do spraw powstania Chińsko-Polskiego Towarzystwa Maklerów
Okrętowych „Czi-Pok Broek”, spółki, w której rząd polski ma 50% udzia-
łów. Przedsiębiorstwo istnieje do dnia dzisiejszego, jest właścicielem kil-
kudziesięciu statków i przynosi każdego roku milionowe zyski. Na kilka
tygodni przed podpisaniem umowy przylatuje do Pekinu pani Irena, zo-
stawiając dzieci pod opieką swojej matki.

Po powrocie z Pekinu, kapitan, pełniąc nadal funkcję rzeczoznawcy
PLO, odbywa co roku kilka długich rejsów.

W roku 1956 Ministerstwo Żeglugi zleca kapitanowi dowodzenie nad siedmioma statkami, które mają przewieźć różne towary do Chin i Wietnamu. W tym czasie Rząd USA zablokował dostawy do tych krajów, wobec tego wybrano drogę północno-arktyczną. Wiosną 1956 roku, z portu w Gdyni wypłynęło siedem statków załadowanych różnymi towarami. Był tam również sprzęt wojskowy: działa, amunicja i miny. Było tam całkowite wyposażenie dużego szpitala wojskowego z zapasem leków i środków opatrunkowych, były radiostacje, urządzenia nawigacyjne, samochody ciężarowe, rowery, nasiona, nawozy sztuczne i materiały włókiennicze. Dowództwo tego zespołu objął kapitan Nierojewski, płynący na ms. „Łódź”. W Murmańsku dołączyli do dwudziestu kilku statków radzieckich. Całością miał dowodzić radziecki admirał. Towarzyszyły im lodołamacze. Nie było jeszcze statków o napędzie atomowym. Wbrew radom Nierojewskiego admirał opóźniał wypłynięcie z Murmańska, twierdząc, że przełom czerwca i lipca jest właściwą porą. Nierojewski, mając duże doświadczenie z okresu wojny, domagał się wypłynięcia w początkach maja.

Gdy statki znajdowały się w odległości około 150 mil morskich od Cieśniny Beringa, runął na nie huragan wiejący ze wschodu. Wichura gnała ogromne zwały lodu. Potężne płyty kry groziły zniszczeniem statków. Na nic nie zdała się pomoc lodołamaczy. Ponadto gwałtownie spadała temperatura. Należało wracać, aby uniknąć całkowitego zamrożenia drogi powrotu, co groziło zniszczeniem statków. Admirala odwołano do Moskwy, odleciał śmigłowcem. Nakazano powrót do Murmańska, przekazując równocześnie Nierojewskiemu dowodzenie całym konwojem. Udało mu się doprowadzić statki do Murmańska, pokonując po drodze wiele przeszkód. Polskie załogi powróciły samolotami do Warszawy. Statki zostały przekazane Związkowi Radzieckiemu jako dar polskiego rządu. Jerzy Nierojewski po dłuższym odpoczynku pływał na statkach PLO. Odwiedzał porty na całym świecie.

Znajomość z kapitanem, jak na wstępie wspomniałem, zawarłem w roku 1970, podczas rejsu do Aleksandrii. W następnym roku odwiedził mnie w Pruszkowie. Spacerowaliśmy po mieście, wspominając dawne czasy. Zjedliśmy u mnie kolację, a następnego dnia byliśmy na obiedzie w restauracji Hotelu Europejskiego. Na tym obiedzie była także pani Irena Nierojewska oraz moi synowie z żonami. Dwukrotnie odwiedzałem Kapitaną w Sopocie. Kapitan był już na emeryturze. Jeden dzień spędziliśmy na łowieniu ryb w jakimś kaszubskim jeziorze. Do dzisiaj przechowuję kolorowe pocztówki, które przysyłał mi kapitan ze swych dalekich podróży.

Kapitan odszedł na emeryturę w r. 1975. Zmarł w roku 1985 i został pochowany na sopockim cmentarzu. Przez kilka lat pisywaliśmy do siebie listy z panią Ireną. Umarła pod koniec lat osiemdziesiątych.

Kapitan Żeglugi wielkiej Jerzy Nierojewski był odznaczony: „Medalem Morskim z Podwójnym Okuciem”, „Gwiazdą Bitwy o Atlantyk z wieńcem”, „Gwiazdą za Udział w Wojnie 1939-1945”. Były to odznaczenia Imperium Brytyjskiego.

Wiele artykułów o życiu J.Nierojewskiego ukazało się w miesięczniku „Morze” oraz w prasie Trójmiasta. Zachowałem dwa wycinki prasowe dotyczące kapitana. „Dziennik Bałtycki” z dn. 19.09.86r. w artykule: „Pierwsi po Bogu” tak uszeregował najsłynniejszych kapitanów polskiej floty:

1. Witold Ponc, który wydobywał wraki poniemieckie z naszych portów,
2. Jerzy Nierojewski,
3. Kazimierz Jurkiewicz - dowódca „Daru Pomorza”,
4. Karol Olgierd Borhardt, wychowanek PSM, literat, autor m.in. „Zna czy Kapitan”.

Zachowałem także dodatek do „Gazety Wyborczej” z 19.07.1996 z artykułem opisującym podróż Jerzego Nierojewskiego „Drogą Północno-Arktyczną”.

