

DAR POMORZA

Mira Urbaniak



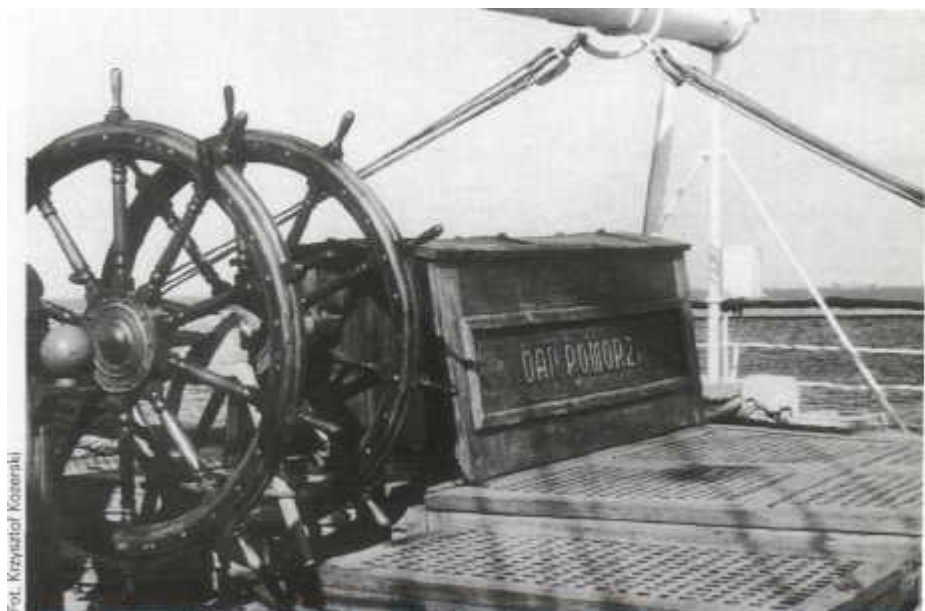
Fot. J. Lubiński/ADM/PAP

„Polska bez własnego wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy, postępu i dobrobytu swym obywatelom”.

Eugeniusz Kwiatkowski - mowa na DARZE POMORZA 13. VII 1930 r.

Archiwum magazynu Rejs <http://kormoran.aplus.pl>

„Nu chaaaleraa! To złoto nie statek! Kupuj pan szybko, to jest bardzo dobry interes”. W tak niekonwencjonalny sposób przekonywał przedstawiciela Pomorskiego Komitetu Floty Narodowej - Konstanty Maciejewicz, komendant *LWOWA*, wysłużonego statku tczewskiej szkoły morskiej, do zakupu jego następcy. Miejszem transakcji był basen portowy francuskiego Saint Nazaire, a przedmiotem - stary niemiecki trzymasztowiec, od jedenastu lat beczynnie tam cumujący, a więc statek z przeszłością. Ale mimo pokrywającego go brudu, stan żaglowca nie był najgorszy, a przeszłość interesująca.



Fot. Krzysztof Kozłowski

Koła sterowe *DARU POMORZA*

Duma Cesarstwa

28 września 1909 r. W hamburskim hotelu „Atlantik” spotkała się elita Cesarstwa, a bankiet wydawano z okazji wodowania fregaty zbudowanej w stoczni Blohm & Voss dla Niemieckiego Związku Statków Szkolnych. Żaglowiec otrzymał imię synowej cesarza Wilhelma II *PRINCESS EITEL FRIEDRICH*. Był piękny, nowoczesny i bezpieczny. Sam cesarz podarował statkowi spalinowy generator prądowórczy, berlińskie zakłady Siemens elektryczne latarnie pozycyjne, oświetlenie kabiny nawigacyjnej i pomieszczeń mieszkalnych. Grodzie wodoszczelne wykonano z zapasem stosowanym w dużych statkach pasażerskich, a kadłub przystosowano nawet do pływania w lodach.

Do wybuchu I wojny światowej *PRINCESS EITEL FRIEDRICH* pływała jako statek szkolny, bijąc rekordy przejścia przez Atlantyk. W czasie trwania działań wojennych stojąc na kotwicy redy portu w Kilonii, żaglowiec był miejscem szkolenia kadetów, także dla marynarki wojennej. Po ich zakończeniu - w ramach odszkodowań wojennych przekazany został Francji, gdzie co prawda nadano mu imię *COLBERT*, ale postawiono na „sznurku” w Saint Nazaire. Tam właśnie znaleźli go Polacy, kupili za niewygórowaną cenę i pod nowym imieniem *POMORZE*

zdecydowali przeprowadzić do duńskiej stoczni Naskov na generalny remont.

Piękna Polka w polskim piekle

Tymczasem w kraju wrzało. Zakup żaglowca uznano za szczyt niekompetencji, a artykuły prasowe roztaczały wizję zaprzepaszczenia społecznych pieniędzy - część zapłaty stanowiły składki mieszkańców województwa pomorskiego i Bydgoszczy. Toczono także dyskusje na temat zmiany imienia, a informacje o dramatycznym zimowym holowaniu statku bez żagli i rej przez Zatokę Biskajską i La Manche, omal nie zakończonym rozbiciem na skałach, pogorszyły jeszcze atmosferę wokół żaglowca, który miał rozpocząć swą służbę od uświetnienia dziesiątej rocznicy symbolicznych zaślubin Polski z morzem oraz inauguracji działalności Szkoły Morskiej w nowej siedzibie w Gdyni.

W klimacie nieufności i niechęci przyplłynęła do Gdyni piękna, biała fregata z nowym imieniem *DARU POMORZA*, ale kiedy w słoneczną niedzielę 13 lipca 1930 roku w basenie Prezydenta przejmowała morską wachtę od starego *LWOWA*, zawładnęła sercami i umysłami ponad 100 tysięcy uczestniczą-

cych w uroczystości mieszkańców całej Polski. Galową banderę, haftowaną srebrem, złotem i szlachetnymi kamieniami - dar kobiet pomorskich - w imieniu Prezydenta Piłsudskiego podnosił minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski wraz z komendantem *DARU POMORZA* Konstantym Maciejewiczem, w obecności matki chrzestnej Marii Janta-Pończyńskiej.

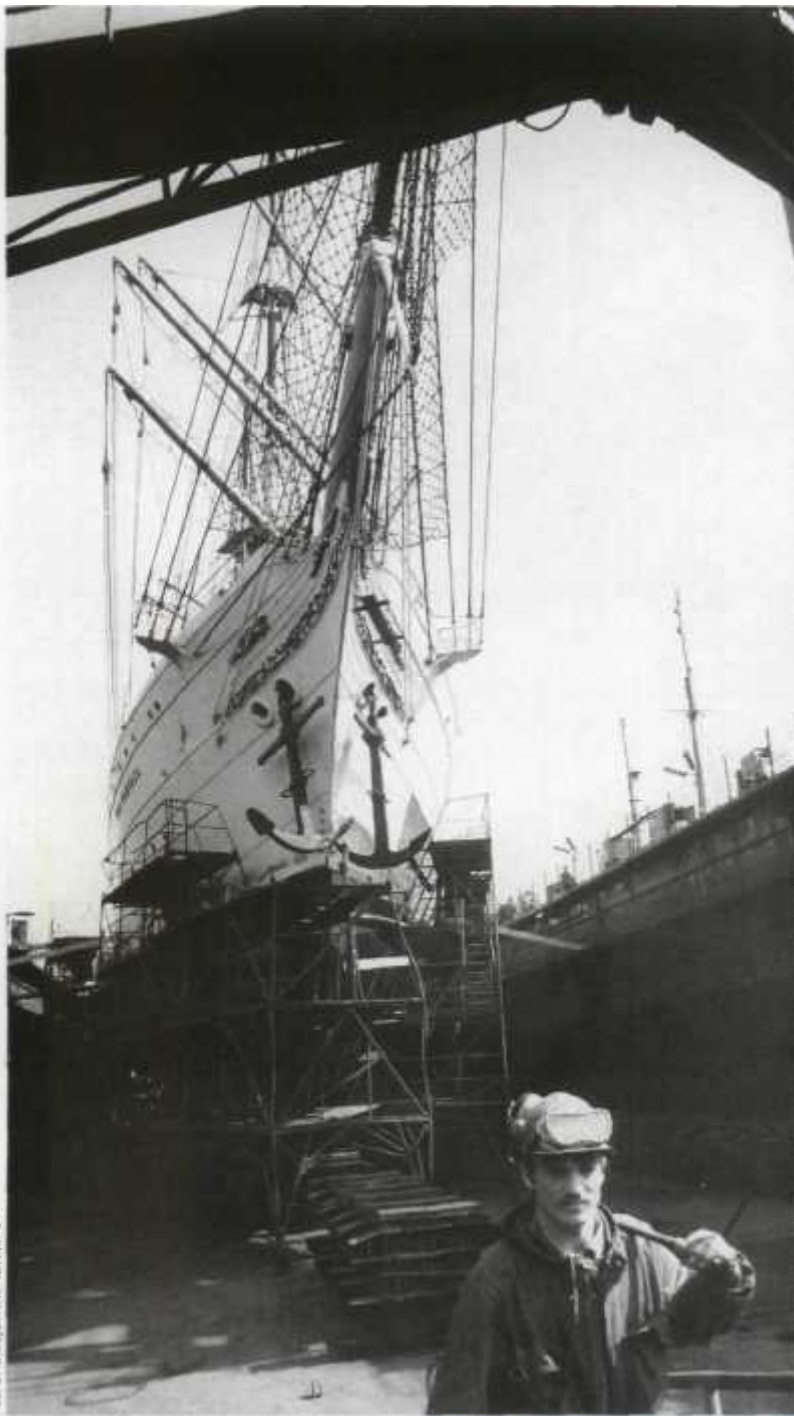
„Piękna Polka, Księżniczka Oceanów, Morski Łabędź, Biało-skrzydła, Biała Fregata” takimi imionami obdarzano w następnych latach *DARU POMORZA*. Nie zawiódł zaufania biało-czerwonej

DARU POMORZA

ex-*PRINCESS EITEL FRIEDRICH*,
ex-*COLBERT*, ex-*POMORZE*

rok budowy 1909 - stocznia Blohm & Voss w Hamburgu

długość z bukszprytem	91,0 m
szerokość	12,6 m
zanurzenie	5,7 m
wysokość grotmasztu	41,4 m
powierzchnia żagli	2100 m ²
tonaż	1561 BRT
pręd. maks. póż żaglami	17 w
silnik pomocniczy	MAÑ 430 KM
prędkość pod silnikiem	7 w
załoga stała	39 osób
	w tym 12 oficerów
załoga szkolna	150 osób



Biała Fregata podczas konserwacji w gdyńskiej stoczni Nauta w maju 1985 r.

Komendanci *DARU POMORZA*

kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz „Macaj” - Kapitan Kapitanów 1930-1938

kpt.ż.w. Konstanty Kowalski - „Kot” 1938 - 1939

Alojzy Kwiatkowski - „Diadia” - radiooficer, p.o. Komendanta 1939-1945

kpt.ż.w. Stefan Gorazdowski - 1946-1952

kpt.ż.w. Kazimierz Jurkiewicz - 1953-1977

kpt.ż.w. Tadeusz Olechnowicz - ostatni Komendant „Daru Pomorza” 1977-1982; pierwszy Komendant „Daru Młodzieży”

bandery, która pozwoliła mu, staremu żaglowcowi, narodzić się na nowo. W latach 1934 - 35 jako pierwszy polski statek okrążył świat, a w 1937 Przylądek Horn i utrzymał tytuł naszego jedyne kaphornera przez prawie 40 lat. W swój najdłuższy - wojenny rejs wypłynął w 1939 roku i chociaż zacumował w niedalekim Sztokholmie, do Gdyni wrócił dopiero w listopadzie 1945 roku. Rozpoczął wtedy długoletnią służbę, ucząc morskiego rzemiosła przyszłych oficerów polskiej floty handlowej w rejsach szkoleniowych przez Morze Północne, La Manche, Biskaje, po Morze Śródziemne.

Żeglująca uczelnia i pływający ambasador

W ciągu ponad półwiecza szlify morskie na pokładzie *DARU POMORZA* zdobyło 13911 słuchaczy szkół morskich Gdyni i Szczecina. W 105 podróżach pokonał 509 804 mile morskie, zawijając do 126 portów, do niektórych wielokrotnie, na wszystkich kontynentach - oprócz Antarktydy.

Oprócz szkoleniowych miał *DAR POMORZA* także sukcesy sportowe. Uczestniczył w międzynarodowych regatach Operacja Żagiel 1972, organizowanych przez brytyjskie stowarzyszenie Sail Training Association. Debiutant - po dramatycznej walce - wrócił jako zwycięzca. Od tej chwili stale brał udział w imprezach Cutty Sark Tall Ships Races, zawsze budząc podziw urodą i stanem technicznym, prezencją jego załogi, a przede wszystkim stylem i jakością żeglarskiego rzemiosła. Ponownie wygrywając regaty w 1980 roku otrzymał - „Za międzynarodowe porozumienie” prestiżową nagrodę - „Cutty Sark Trophy” - srebrną replikę legendarnego klipra Cutty Sark.

W swoich zagranicznych rejsach, oprócz szkoleniowej, pełnił *DAR POMORZA* także rolę „pływającego Ambasadora”, podejmując na swoim pokładzie i w salonie kapitańskim koronowane

głowy oraz dostojników państwowych i w naturalny sposób gożdząc pokolenia Polonii na całym świecie.

Przekazanie wachty

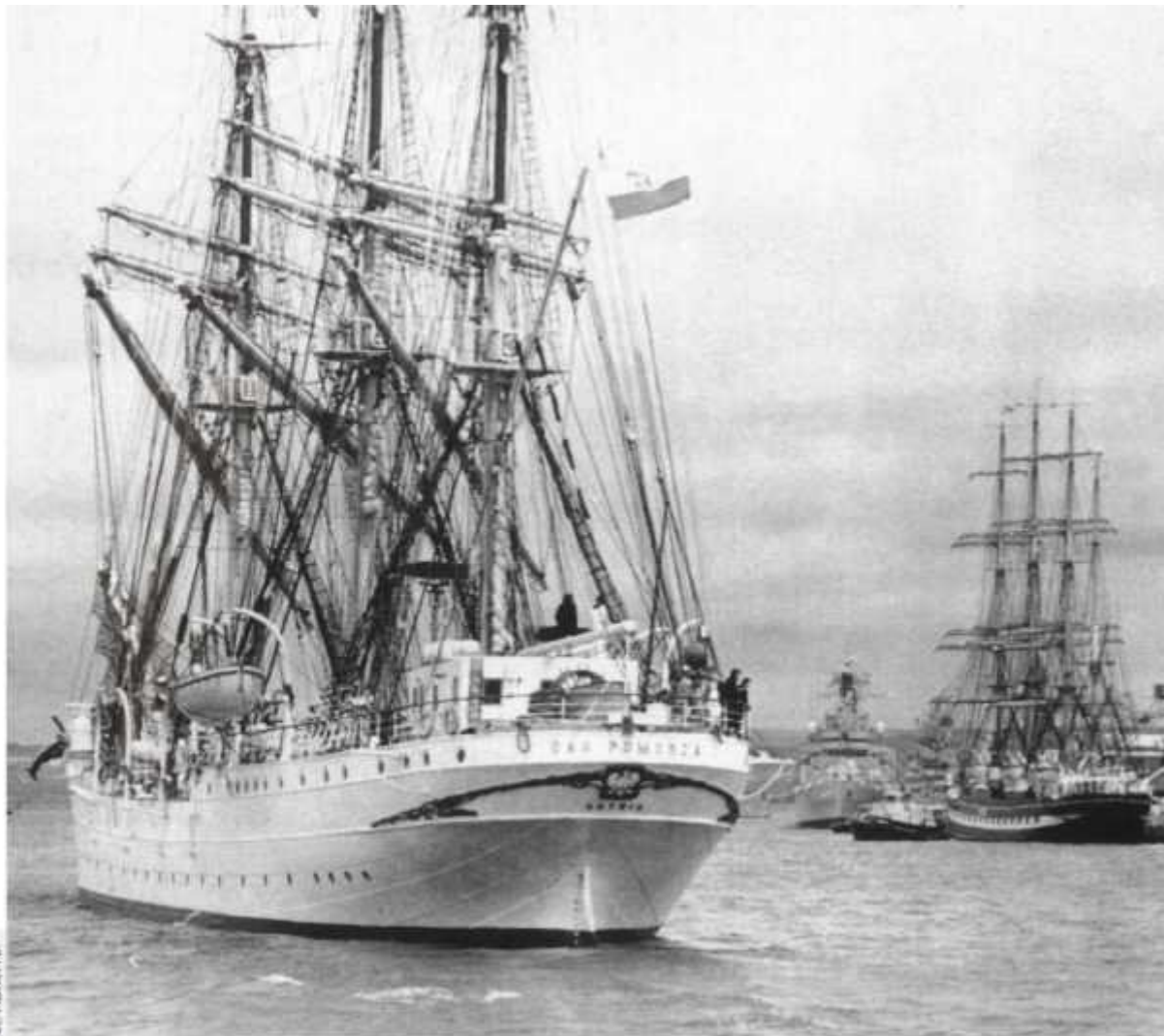
Była deszczowa niedziela 4 lipca 1982 roku. Za rufą *DARU POMORZA*, dziobem zwróconego ku lądowi, stanął nowy żaglowiec - *DAR MŁODZIEŻY*, dziobem zwrócony ku morzu. I tak jak pięćdziesiąt dwa lata wcześniej *DAR POMORZA*, teraz on przejął morską wachtę. Po paru dniach nowy statek ze studentami szkoły morskiej wypłynął w swój pierwszy rejs, zaś Biała Fregata przekazana Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku rozpoczęła nową służbę - statku-muzeum.

Już od siedemnastu lat trwa dzielnie w tej roli witając na pokładzie nowe pokolenia zafascynowane morzem, ale jest także reprezentacyjnym salonem Gdyni i miejscem ważnych uroczystości. To właśnie tu swoje 75-lecie świętował niedawno Polski Związek Żeglarski i „wodowano”, czyli promowano książkę o „Komendancie białej fregaty” - Kazimierzu Jurkiewicz, zaś 28 września odbędzie się uroczysta sesja poświęcona dziewięćdziesiątej rocznicy wodowania *DARU POMORZA*. Jednego tylko żaglowca nie może się doczekać, a o co przez wiele lat zabiega Towarzystwo Przyjaciół *DARU POMORZA* - honorowego miejsca w suchym doku umieszczonym od strony morza na końcu Skweru Kościuszki.



Fot. Krzysztof Kozłowski

Dzwon zwycięstwa za zajęcie I miejsca w regatach Cutty Sark '72 na trasie Cowes-Skagen



DAR POMORZA w Portsmouth w sierpniu 1974. W tle radziecki *KRUZENSZTERN*