

# Akademia morską pod żaglami

Przebudowa świadomości polskiego społeczeństwa po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. wymagała wskazania mu nowych horyzontów politycznych, społecznych i gospodarczych. Scalanie narodu podzielonego przez zaborców wymagało ogromnego wysiłku i działań rozłożonych na wiele dziesięcioleci.

Jednym z ważniejszych elementów państwowotwórczych stały się sprawy morskie, powrót Polski nad Bałtyk, odbudowanie wielorakich kontaktów ze światem, kształtowanie racji stanu i poczucia jedności narodowej. Istotne znaczenie miały także sprawy gospodarcze, a wśród nich budowa gospodarki morskiej od podstaw, po wielu latach odcięcia od morza.

Zanim powstała flota i szkolnictwo morskie, zanim rozpoczęto budowę portu w Gdyni i Władysławowie, nim nastąpiły pierwsze kroki ku „Polsce morskiej”, nieodzowne były działania kształtujące świadomość morską społeczeństwa i żmudna budowa podstaw gospodarki morskiej.

Warto tutaj przypomnieć, że już w 1912 r. na łamach „Ziemi” ogłaszane były artykuły przypominające prawa Polaków do morza, monografie krajoznawcze Gdańska, Bałtyku, Pomorza, ukazał się specjalny numer „kaszubsko-pomorski” pisma. Na Kongresie Turystycznym w Krakowie w 1919 r. nakreślono program „morskich” działań towarzystw turystycznych, który obejmował zagadnienia organizacyjne i gospodarcze. Mieczysław Orłowicz w memoriale kongresowym postulował: „stworzenie nad polskim morzem wielkich miejscowości kąpieliskowych oraz podniesienie na poziom europejski już istniejących”, a także wiele innych rozwiązań, zmierzających do upowszechnienia turystyki ukierunkowanej nad morze. Planowano rozwój tzw. przemysłu

turystycznego w regionach nadmorskich, propagowano regionalne walory Pomorza i Kaszub.

W 1920 r. odbyła się pod egidą Referatu Turystyki w Ministerstwie Robót Publicznych tzw. ankieta, czyli zjazd konsultacyjny rzeczoznawców i czynników miarodajnych, tj. władz lokalnych, stowarzyszeń i przedsiębiorstw, które miały zdecydować o takim rozwoju regionów nadmorskich, aby służyły turystyce i krajoznawstwu morskemu. Ankieta pucką uznano jednak później za działanie przedwczesne, w ówczesnych warunkach nie było bowiem możliwości zrealizowania tak szerokiego programu działań gospodarczych i organizatorskich.

W następnych latach starania o „orientację morską” społeczeństwa podejmowało wiele organizacji, instytucji, wybitnych osobistości. Stefan Zeromski napisał „Wiatr od morza”, mieszkał na Rozewiu, brał udział m. in. w uroczystościach podniesienia bandery polskiej na żaglowcu „Lwów”. Osada rybacka Wielka Wieś u nasady Półwyspu Helskiego przemianowana została na Hallerowo, a potem na Władysławowo — by przypomnieć lata sławy morskiej Polski za panowania Władysława IV. Potem powstał tu nowoczesny port rybacki.

Pierwszy przewodnik *Po Gdańsku, Oliwie i Sopotach* wydało w 1921 r. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, a jego autorem był Mieczysław Orłowicz. W 1924 r. ukazał się tegoż autora *Ilustrowany przewodnik po Ziemi Kaszubskiej, od Chojnic i Starogardu nad morze* (jako część opracowania *Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim*), w następnych latach drugie wydanie *Ilustrowanego przewodnika po Gdańsku wraz z terytorium Wolnego Miasta* (1928 r.), a w 1929 r.

w pracy zbiorowej *Polskie Pomorze* jest artykuł M. Orłowicza — *Pomorze jako teren turystyczny*. Potem ukazał się nawet przewodnik samochodowy i kolejowy.

Aktywność Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego i jego autorytet zaważył na wyborze tematu kolejnej ankiety, czyli zjazdu w październiku 1927 r. w Gdyni. Tematem zjazdu był „Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego”. Postulowano wówczas i wykazywano nieodzowność ochrony krajobrazu nadmorskiego (Adam Wodziczko), rozwoju rybołówstwa morskiego i miejscowości letniskowych, utworzenia muzeum morskiego dla wcielenia idei regionalistycznych, stymulowania turystyki w kierunku wybrzeża Bałtyku, rozwijania jej na Kaszubach i Pomorzu. Krajoznawcy pragnęli w ten sposób podbudować morską rację stanu Polski, poszerzać wiedzę i popularyzować w społeczeństwie problematykę morską. Podobne ustalenia przyjęto na Kongresie Krajoznawstwa w Poznaniu w 1929 r.

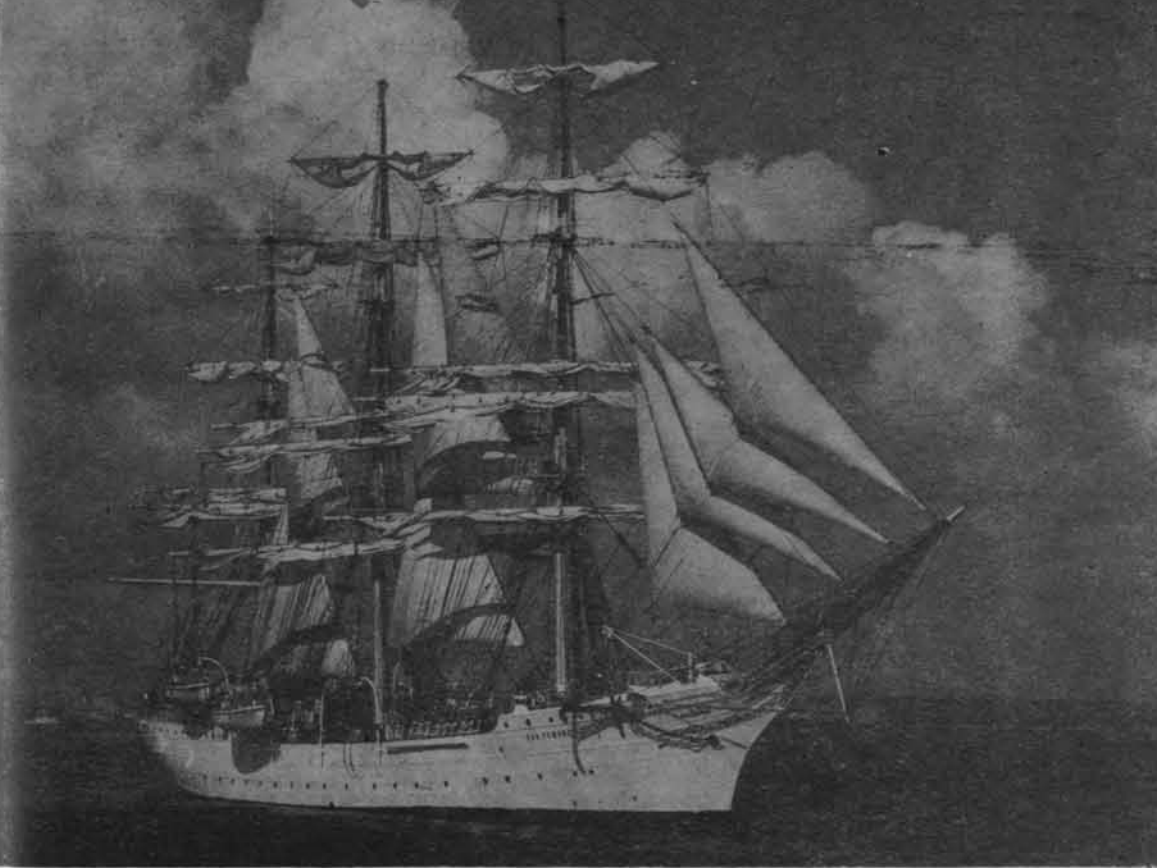
Dziesięciolecie odzyskania niepodległości w 1928 r. miało stać się okazją do podsumowania dorobku Polski we wszystkich dziedzinach życia. Jednym z takich podsumowań był wspomniany Kongres Krajoznawczy w Poznaniu, który wytyczył kierunki rozwoju turystyki i krajoznawstwa na przyszłość. Komitet Dziesięciolecia Niepodległości Polski ogłosił w 1928 r. projekt upamiętnienia rocznicy przez ufundowanie przez społeczeństwo trwałych pomników dorobku państwa i społeczeństwa. Działający równolegle Komitet Floty Narodowej już w 1927 r. domagał się popularyzacji spraw morskich, zwłaszcza wśród młodzieży, rozbudowy polskiej floty i marynarki, a działał on pod kierunkiem znanego wówczas ze swych pasji górskich generała Mariusza Zaruskiego, który propagował żeglarsstwo i wychowanie młodzieży na morzu.

Zanim doszło do podsumowań dorobku w dziedzinie rozwoju gospodarki morskiej, a m. in. w dziedzinie wychowania i kształcenia własnych kadr morskich, w dziedzinie rozwoju floty wojennej i marynarki handlowej, zanim pierwsze statki zawinęły do portu w Gdyni, działali liczni pionierzy „Polski morskiej” —

dziś nierzadko zapomniani. Od nich biorą początek także sprawy kształcenia oficerów polskiej floty na żaglowcach.

Jednym z nich był wiceadmirał Kazimierz Porębski, wilnianin, absolwent carskiej akademii morskiej w Petersburgu. Tamże, na początku 1918 r. gromadził wokół siebie przedstawicieli polskich sfer gospodarczych z zamiarem powołania Polskiej Rady Ekonomicznej, w celu rozwinięcia gospodarki morskiej w niepodległej Polsce. W październiku 1918 r. a więc na miesiąc przed pamiętnym listopadem, Porębski przybył do Warszawy i założył stowarzyszenie patriotyczno-gospodarcze „Bandera Polska”. Skupił nielicznych specjalistów morskich, aby przystąpić do realizacji swoich planów. Wstąpił do wojska polskiego, został niebawem delegatem na konferencję pokojową w Paryżu, gdzie przedstawiał polskie racje i dokumentował prawa dostępu do morza, odzyskania dawnych portów Rzeczypospolitej. W kwietniu 1919 r. opublikował memoriał *Niektóre warunki zdrowego rozwoju floty handlowej*, kreśląc program budowy gospodarki morskiej w Polsce.

Do prac w stowarzyszeniu „Bandera Polska” zaprosił Polaków obeznanych ze sprawami morskimi, pełniących służbę lub pracujących we flotach zaborczych. Już w maju 1919 r. został jako kontradmirał oddelegowany do kierowania Departamentem Spraw Morskich, który był podporządkowany Ministerstwu Spraw Wojskowych. Kazimierz Porębski doprowadził do utworzenia batalionu morskiego w Modlinie, który był załączkiem marynarki wojennej. Po reorganizacjach z batalionu wyłoniła się, najpierw w Toruniu, Szkoła Marynarzy, a potem w Świeciu — Szkoła Specjalistów Morskich. W kwietniu 1919 r. nazwano ją Morską Szkołą Handlową. Ostatecznie „zakotwiczyła” w Tczewie jako pierwsza polska uczelnia morska. Aby kształcenie stało się faktem, potrzebny był statek szkolny, do praktycznej nauki przedmiotów morskich. Dzięki staraniom Porębskiego doszło do zakupienia żaglowca „Lwów” oraz pierwszych jednostek dla marynarki wojennej. On także, wspólnie z inżynierem Tadeuszem Wędą, projek-



„Dar Pomorza” w rejsie (Fot. CAF — Uklejewski)

tował budowę portu w Gdyni, a także współpracował blisko z Eugeniuszem Kwiatkowskim. Niestety, w 1925 r. Kazimierz Porębski został odsunięty wskutek tarć politycznych między ugrupowaniami zwolenników i przeciwników Józefa Piłsudskiego od pełnienia funkcji w wojsku i zmarł zapomniany w styczniu 1933 r.

Na mocy postanowień Traktatu Wersalskiego z kwietnia 1919 r. Polska uzyskała 74 km wybrzeża morskiego od Orłowa do Jez. Żarnowieckiego (z brzegami Półwyspu Helskiego było to nieco ponad 140 km linii brzegowej). Po istniejącej w XVI w. Komisji Morskiej, w 290 rocznicę zwycięskiej bitwy pod Oliwą, 28 listopada 1918 r. powstała Sekcja Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. Przyznanie Polsce praw do morza obejmowało także iluzoryczną — co się rychło okazało — możliwość korzystania z portu

w Wolnym Mieście Gdańsku i to zaraz po jego proklamacji w 1920 r. Z tak „ściśniętym gardłem” zaczęliśmy gospodarować nad i na morzu u progu niepodległości.

Przypomnieć wypada podniosłą uroczystość, która odbyła się w Pucku 10 lutego 1920 r., znaną jako „zaślubiny Polski z morzem”<sup>\*</sup>). Symboliczny pierścień, подарowany przez puckich rybaków, wrzucił do Bałtyku generał Józef Haller. Powiedział wówczas: „Oto dziś dzień krwi i chwały. Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nie tylko nad ziemiami polskimi, ale i nad morzem polskim. Naród czuje, że go już nie dusi hydra, która dotychczas okręcała mu szyję i piersi...”

Polskie ambicje morskie znalazły wyraz w poczynaniach, których celem było

<sup>\*</sup> Zob. Czesław Skonka, *Wokół zaślubin Polski z morzem*, „Ziemia” 1981 (przyp. red.).

rozwijanie floty handlowej i marynarki wojennej, kształcenie kadr na ich potrzeby, rozbudowa portów, rybołówstwa, a także licznych działań na rzecz popularyzacji problematyki morskiej wśród społeczeństwa.

Mimo nie sprzyjających układów polityczno-gospodarczych i terytorialnych, najpierw w Tczewie a potem w Pucku, znalazła siedzibę marynarka wojenna, którą przeniesiono w 1930 r. do Gdyni. Gdy wychodzili z niej pierwsi absolwenci — oficerowie polskiej floty, stanęła Szkoła Morska. To ona dysponowała pierwszym żaglowcem szkolnym „Lwów”, który od 1920 r. pełnił rolę zarówno jednostki szkoleniowej jak i reprezentanta polskiej marynarki handlowej. „Lwów” dożywał wówczas sędziwego wieku — miał za sobą ponad 50 lat służby na morzu. Ostatnie 9 lat służył jako statek szkolny w Polsce. W sierpniu 1921 r. podniesiono na jego maszcie polską banderę.

Po pierwszym rejsie bałtyckim z uczniami Szkoły Morskiej „Lwów” pod dowództwem kpt. Tadeusza Ziółkowskiego odbywał rejsy szkolne i propagandowe do portów w Danii, Anglii i Francji w 1921 r. Wykorzystanie go do celów szkoleniowych nabrało znaczenia z chwilą przeniesienia Szkoły Morskiej z Tczewa do Gdyni. Od 1922 r. na jego pokładzie szkolili się słuchacze Wydziału Nawigacji. W 1923 r. „Lwów” popłynął w pierwszy pod polską banderą rejs reprezentacyjno-szkoleniowy do Brazylii; przepływając ponad 16 tys. mil morskich zapoczątkował tradycyjne rejsy do ośrodków polonijnych na amerykańskim kontynencie.

W latach 1924—1927 komendantem „Lwowa” był kpt. Mamert Stankiewicz, uwieczniony w poczytnych książkach morskich Karola O. Borhardta *Znaczący kapitan* i *Krążownik spod Somosierry*. Pod jego dowództwem odbywał rejsy do Anglii, Francji i Włoch, do krajów skandynawskich, do Belgii i do Niemiec. Pod dowództwem kolejnego, a zarazem ostatniego komendanta, kpt. Konstantego Maciejewicza, „Lwów” pływał po Atlantyku, Morzu Śródziemnym oraz Czarnym. Był już jednak jednostką wysłużoną i od dawna myślano o zakupieniu następcy.

Z inicjatywy wojewódzkiego Komitetu Dziesięciolecia Niepodległości, Komitetu Floty Narodowej oraz oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Toruniu — stolicy ówczesnego województwa pomorskiego — 25 października 1928 r. postanowiono uczcić 10 rocznicę Rzeczypospolitej przez zebranie funduszy na zakupienie statku handlowego dla polskiej floty. „Chcemy zadokumentować przed całym światem, i to nie tylko słowami, lecz czynem, jak dalece Ziemia Pomorska jest z całą Polską związana i że nikt jej i nigdy odebrać nam nie zdoła” — głosił manifest Komitetu. Ustalono wówczas, że statek będzie nosił imię „Pomorze”.

Zdając sobie sprawę z sytuacji i ogromnych potrzeb rozwijającej się polskiej gospodarki morskiej, a zwłaszcza warunkowań jej pomyślności w następnych latach, następca kontradmirała Kazimierza Porębskiego na stanowisku szefa Departamentu Morskiego — kpt. Tadeusz Stecki w 1929 r. zaproponował, aby Komitet Floty Narodowej zajął się istotną dla pomyślnego kształcenia kadr morskich sprawą i rozważył możliwość zakupienia ze składek społeczeństwa statku szkolnego dla Szkoły Morskiej. Nie dyskutowano nad typem statku — oczywiście, miał to być żaglowiec. Zarówno wówczas, jak wielekroć potem zasada kształcenia adeptów sztuki prowadzenia statków pod żaglami była niemal powszechnie akceptowana.

Komitet działający pod kierunkiem gen. Mariusza Zaruskiego, także entuzjasty wychowania młodzieży na żaglowcach, prezesa Yacht Clubu Polskiego, przyjął taką propozycję. Komitet Pomorski ogłosił, że zbierane fundusze przeznaczone będą na statek dla potrzeb Szkoły Morskiej w Gdyni. Zachowano też ideę nadania przyszłemu statkowi imienia „Pomorze”.

W tym czasie „Lwów” pod dowództwem kpt. Konstantego Maciejewicza odbył swój ostatni rejs do Finlandii. Kapitan, zwany przez swoich wychowanków i przyjaciół „Macajem”, a w latach następnych „kapitanem kapitanów” z racji wychowania wielu pokoleń polskich oficerów marynarki, to postać barwna i niezwykła, zapisana w anegdocie, na kartach

wielu wspomnień, opowieści i trwale umiejscowiona w historii. Jak wielu innych, którzy widzieli swoją przyszłość na morzu, był Polakiem z Podola. Ukończył petersburską Szkołę Morską i został dowódcą rosyjskiego szkunera „Musson”, potem pływał w załodze słynnego krążownika „Aurora”. W 1916 r. został dowódcą jednego z pierwszych rosyjskich okrętów podwodnych, który zatonął podczas prób zanurzenia. Maciejewicz, wraz z 6 marynarzami, zdołał cało wyjść z opresji, przez wyrzutnię torped, co przysporzyło mu morskiej sławy. Do Polski przyjechał w 1921 r. i objął stanowisko wychowawcy w Szkole Morskiej w Tezewie, a potem był od 1926 r. dowódcą „Lwowa”. Jego życie wiąże się trwale z „Darem Pomorza”.

Po ogłoszeniu zamiaru zakupu żaglowca, z informacją o istnieniu takiego statku pospieszył konsul Polski w Hawrze — Roman Winiarz. W tym samym czasie przebywała we Francji polska Misja Morska, nadzorująca budowę okrętów wojennych dla naszej marynarki. Departament

Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu polecił członkom Misji udać się do Saint-Nazaire, gdzie w porcie od kilku lat stał przycumowany statek żaglowy „Colbert”, od dawna nie używany, zaniedbany i zapomniany. Do Francji skierowana została ponadto specjalna komisja, która miała ocenić przydatność proponowanego statku. W jej skład wchodził: Tadeusz Stecki, Konstanty Maciejewicz oraz adwokat Szychowski, jako przedstawiciel pomorskiego Komitetu Floty Narodowej. Pierwszy przegląd stanu fregaty wypadł tak korzystnie, że postanowiono dokonać zakupu. Tymczasem w kraju rozgorzały protesty, że nie należy kupować niepewnego towaru, lecz zadbać o uzyskanie całkiem nowego statku. Prawdą jednak jest i to, że czas naglił, bowiem „Lwów” nie mógł dłużej pełnić swojej roli, oraz to, że na złożenie zamówienia w zagranicznej stoczni niezbędne były o wiele większe fundusze niż mógł zgromadzić Komitet. Po powrocie do kraju komisja przedstawiła wnioski ministrowi przemysłu i handlu — Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, człowie-

„Dar Pomorza” przy nabrzeżu gdyńskim. (Fot. Nina Smolarz)



kowi bardzo popularnemu dzięki rozmachowi, z jakim budowano wówczas Gdynię. Propozycja zakupu „Colberta” została przez niego zatwierdzona, podobnie jak proponowana wcześniej nazwa przyszłego statku szkolnego „Pomorze”.

Fregata do chwili zakupienia jej przez Polaków, nie miała frapujących dziejów. Zbudowana została w 1909 r. w hamburskiej stoczni Blohm und Voss, jako trzymasztowy statek szkolny dla potrzeb niemieckiej floty. Nadano jej pierwotnie imię „Prinzess Eitel Freidrich”. Służyła według przeznaczenia do wybuchu pierwszej wojny światowej. Wojnę, która nie sprzyjała używaniu żaglowców, przetrwała w porcie wojennym w Kilonii, gdzie pełniła funkcję koszar i hotelu dla załóg niemieckich okrętów podwodnych.

Po klęsce Niemiec, jako trofeum wojenne, fregata została przekazana Francji. Znowu zamierzano wykorzystać statek do szkolenia, nadano mu nowe imię, a nawet projektowano, że weźmie na siebie rolę następcy francuskiego żaglowca „Richelieu”. Ale z tych planów nic nie wyszło. Nowym właścicielem została osoba prywatna, baron de Foreste, który nie mógł się zdecydować, co zrobić z tak dużym statkiem, gdyż jako jacht prywatny wymagał on sporych nakładów i przeróbek. Nowoczesne wymagania żeglugi w tamtych latach stawiły warunek wbudowania w kadłub fregaty silnika. W ten sposób żaglowiec popadał w ruinę w basenie Saint-Nazaire przez prawie 10 lat.

Aby taki statek mógł sprostać nowym wymaganiom, należało dokonać remontu i przeróbek. Konieczna była, prócz wbudowania silnika, przebudowa tylnicy statku, aby przeprowadzić w niej tunel dla wału śruby napędowej. Konieczna była przebudowa kadłuba w części przeznaczonej dla przyszłej załogi i oficerów oraz grup szkolących się kandydatów, a także wymiana olinowania i innych elementów. Remont postanowiono przeprowadzić w duńskiej stoczni w Naskov. Bezładny kadłub należało przeprowadzić przez burzliwą Zatokę Biskajską, kanał La Manche i Morze Północne. Holowanie niesprawnego statku jest zawsze operacją trudną, tym bardziej gdy wypadnie

w okresie zimowych sztormów na wspomnianych akwenach, a jednostka holowana nie ma niezbędnych urządzeń i załogi.

Przeprowadzenie kadłuba „Colbert” do Naskovomal nie skończyło się tragicznie. Sztormowa pogoda nie sprzyjała operacji. Po zerwaniu lin holowniczych bezładny kadłub zaczął dryfować na skaliste wybrzeże. Szczupła, zaledwie dwunastosobowa załoga z kpt. Maciejewiczem na czele nie była w stanie wykonywać koniecznych czynności. Doszło nawet do dramatycznego opuszczenia przez nią pokładu. Akcja ratownicza w sztormie zimowym trwała pięć dni i nocy, ale dopiero 9 stycznia 1930 r. udało się doholować statek do Naskov. Remont w duńskiej stoczni kosztował niemal tyle, ile wydatkowano na kupno fregaty.

Tymczasem w Gdyni ukończono budowę nowych gmachów dla Szkoły Morskiej, która w 1930 r. przeniosła się do nich z Tczewa i znajduje się w tym samym miejscu do dnia dzisiejszego. Oczekiwano na nowy statek szkolny, który wkrótce miał stać się ambasadorem i symbolem polskich spraw morskich.

Zanim odnowiony i przebudowany żaglowiec opuścił stocznice w Naskov na jego burcie pojawiło się imię „Dar Pomorza”. Do dziś nie ma pewności, kto wystąpił z propozycją dokonania tej zmiany, jak do tego doszło. Jedną z wersji mówi, że przyczynił się do tego Mariusz Zaruski. „Dar Pomorza” zawiął do Gdyni 19 czerwca 1930 r. Nie było jeszcze wówczas kompletnych nabrzeży, więc zacumowano go w basenie portowym. Uroczystość podniesienia bandery była wielkim wydarzeniem. Tradycyjne święto statku, symbolizujące jego wejście w służbę społeczności morskiej, to podniesienie bandery narodowej. Pomimo tradycyjnych wierzeń i przesądów marynarskich uroczystość miała miejsce 13 lipca 1930 r. Kapitanem fregaty został Konstanty Maciejewicz, matką chrzestną Maria Janta-Półczyńska, żona ówczesnego ministra rolnictwa. Na pokładzie „Daru Pomorza”, po podniesieniu gali banderowej, po tradycyjnej mszy świętej celebrowanej przez biskupa chełmińskiego Stanisława Okoniewskiego, po przemówieniach wielu

osób z ministrem Eugeniuszem Kwiatkowskim i generałem Mariuszem Zaruskim na czele, statkowi i załodze ofiarowano haftowaną ręcznie banderę narodową, przygotowaną przez kobiety z Pomorza, jako symbol więzi statku z łądem. Banderą tą, pomimo wielu burzliwych lat, znajduje się do dziś na honorowym miejscu w salonie kapitańskim „Daru”, obok kilkudziesięciu innych pamiątek, odznaczeń, plakiet, pucharów i kurtuazyjnych podarunków, ofiarowanych „Darowi Pomorza”. Ostatnio wykonana została wier-na kopia tej bandery, do umieszczenia w zbiorach muzealnych na statku.

Już 16 lipca 1930 r. „Dar Pomorza” przyjął na pokład 40 kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej i wypłynął 26 lipca w pierwszy rejs szkoleniowy zwany popularnie „kandydatką”, przebywając trasę do portów Francji i na Wyspy Kanaryjskie, a w drodze powrotnej zawijał do Kopenhagi i Goeteborga. Pierwszym portem tej „dziewiczej” podróży była Antwerpia. W następnym rejsie, zgodnie z programem szkolenia, planowano przepłynięcie Atlantyku oraz wizytę w Nowym Jorku, w celu pokazania naszej bandery i statku Polonii amerykańskiej.

Od października 1931 do kwietnia 1932 r. trwał rejs do Ameryki Południowej, w czasie którego statek i załoga po raz pierwszy przekroczyły równik. Jest to wedle tradycji morskich okazją do „chrztu morskiego” nowicjuszy, oddania hołdu bóstwom morskim, a nade wszystko okazją do szampańskiej zabawy. Od czerwca do września 1932 r. „Dar” był w podróży do portów Szwecji i Hiszpanii. Od września 1933 do maja 1934 r. odbył rejs okrężny po Atlantyku, a najdalszym portem na południu był Kapsztad w Afryce Południowej. Podczas wizyty w Kurytybie statek i załogę bardzo serdecznie przyjmowała Polonia brazylijska. We wrześniu 1934 r. „Dar Pomorza” rozpoczął swoją pierwszą podróż dookoła świata, trwającą do września 1935 r. Statek zawinął wówczas m. in. do portów na Wyspach Kanaryjskich, na Wyspach Zielonego Przylądka, Martyniki i Haiti na Karaibach, przeszedł Kanał Panamski, za-

wijał do Honolulu i Jokohamy, a potem do Hongkongu i Singapuru, Dżakarty, Broome w Australii, Durbanu, do wybrzeża Wyspy Św. Heleny (przy grobie Napoleona zasadzono symboliczne drzewko) oraz do Antwerpii. Łącznie było to 39 tys. mil morskich.

Żeglarską sławę i potwierdzenie dzielności morskiej zdobył „Dar Pomorza” w rejsie wokół przylądka Horn. Jest to wedle tradycji żeglarskiej na całym świecie „ucho igielne” lub „bramy piekieł”, bowiem opłynięcie przylądka Horn — najdalej na południe wysuniętego fragmentu Ameryki Południowej — jest bardzo ciężkim zadaniem. Warunki żeglugi są tam niezwykle trudne, okresy sprzyjające żeglarzom bardzo krótkie. Wynika to m. in. z różnic w poziomach wód oceanów, silnych wiatrów, a także złej sławy tego miejsca. Nieliczni są członkowie klubu „Kaphornerów”.

Rejs w kierunku Hornu poprzedziła kurtuazyjna wizyta „Daru” w Kilonii z okazji Olimpiady w 1936 r. We wrześniu fregata popłynęła do Papete na Tahiti, a następnie, od 28 lutego do 2 marca, pokonywała strefę najcięższych sztormów opływając przylądek Horn. Wyczyn ten nigdy przez „Dar” nie został powtórzony. Następne tego rodzaju wyczyny żeglarskie miały miejsce dopiero w 1973 r., kiedy to w krótkim okresie opłynęły przylądek Horn jacht załogowy „Euros” (z zachodu na wschód), jacht „Polonez” podczas samotnego rejsu Krzysztofa Baranowskiego oraz jacht „Konstanty Maciejewicz” Warszawskiego Yacht Clubu ZSP (Pierwsza Studencka Oceaniczna Wyprawa Żeglarska). W 1969 r. próbę opłynięcia Hornu podjęli bracia Ejsmontowie na jachcie „Polonia”, ale nigdy z tego rejsu nie powrócili.

Z okazji opłynięcia Hornu w 1937 r. został wybity medal z wizerunkiem „Daru Pomorza”. W tym okresie znajdowały się także w obiegu okolicznościowe monety srebrne (2 zł), stanowiące do dziś ozdobę wielu zbiorów numizmatycznych.

W 1938 r. „Dar Pomorza” wszedł do klubu żaglowców, którego celem było współdziałanie załóg i szkół morskich krajów nadbałtyckich. Z tej okazji od-

był się zlot żaglowców w Sztokholmie. Ten rejs odbywał się pod dowództwem nowego komendanta „Daru” — Konstantego Kowalskiego, absolwenta PSM w Tczewie, który ostrogi oficera zdobywał jeszcze na „Lwowie”. W tym samym roku starszym oficerem na „Darze” mianowany został znany pisarz-marynista — Karol Olgierd Borhardt, zaś czwartym oficerem Kazimierz Jurkiewicz. Z ostatniego rejsu do rejonu Morza Karaibskiego nasza fregata szkolna wróciła w marcu 1939 r. Potem odbył się planowany okresowy remont statku oraz krótkie rejsy szkoleniowe na Bałtyku. „Najdłuższy rejs” — jak powszechnie określa się pobyt „Daru” w okresie wojny poza Polską — rozpoczął się 18 sierpnia 1939 r. Na morzu odebrano telegram polecający zawinąć do najbliższego portu w neutralnej Szwecji. 3 września otwarto zalakowaną kopertę, a w niej rozkaz pozostania w Sztokholmie. Beznadziejny postój trwał do zakończenia wojny.

Załoga od pierwszego dnia starała się dołączyć do walczących w kraju, niepokoiły urywkowe informacje i troska o najbliższych. Część załogi powróciła do kraju, część uzupełniła załogi polskich statków handlowych i wojennych okrętów, walczących na morzach całego świata. Opiekę nad żaglowcem sprawowali: radiotelegrafista Alojzy Kwiatkowski, bosman Jan Leszczyński (zmarł w Szwecji w 1942 r.), żaglomistrz Józef Grzelak, mechanik Feliks Sobieraj, kucharz Marceli Witek, bosman Franciszek Kolmke. Już 15 czerwca 1945 r. rozpoczęto intensywne starania o powrót „Daru Pomorza” do Polski. Znamienne, że jednym z najbardziej aktywnych w tej sprawie był Konstanty Maciejewicz, który zaraz po wojnie zaczął także uruchamiać Szkołę Morską w Gdyni. Mianowano go szefem ekipy sprowadzającej fregatę do kraju. Jednym z jej członków był także wspomniany już Kazimierz Jurkiewicz. Załogę w rejsie powrotnym stanowili w większości ochotnicy, marynarze i oficerowie polscy pozostali w czasie wojny w Szwecji. Dowódcą rejsu powrotnego był kpt. Zbigniew Żebrowski. Oprócz załogi „Dar” miał także pasażerów — kobiety, były

więźniarki obozów zagłady, które przebywały w Szwecji na leczeniu i rekonwalescencji.

Powitanie „Daru Pomorza” w Gdyni miało podniosły charakter. Witali fregatę m. in. wiceprezydent Krajowej Rady Narodowej — Stanisław Szwalbe (nb. później członek honorowy PTTK), premier Edward Osóbka-Morawski, pełnomocnik rządu ds. Wybrzeża — b. minister Eugeniusz Kwiatkowski. Okolicznościowy rozkaz (fregata wracała do kraju jako okręt wojenny) wydał Naczelny Dowódca Wojska Polskiego, marszałek Michał Rola-Żymierski, polecając m. in. odznaczenie oficerów i marynarzy, którzy przyczynili się do zachowania jednostek floty oraz współdziałali w sprowadzeniu ich do zniszczonego kraju. Odznaczeni zostali medalami „Zasłużonym na Polu Chwały” — wspomniani: Alojzy Kwiatkowski, Józef Grzelak, Feliks Sobieraj i Marceli Witek. Powitanie miało miejsce 24 października 1945 r. w porcie na Oksywiu w Gdyni. Przekazanie „Daru Pomorza” Szkole Morskiej odbyło się 7 listopada, w imieniu Szkoły akt przejęcia podpisał tymczasowy komendant — Kazimierz Jurkiewicz. Wszystko trzeba było zaczynać od nowa. „Dar” wymagał remontu i rychło zaczęły się przygotowania do pierwszego powojennego rejsu szkoleniowego.

Powrót „szkoły pod żaglami” do kraju ożywił nadzieje na szybkie nadrobienie zaległości i strat wojennych. Odzyskałmy po wiekach szeroki dostęp do morza. Przedwojennych absolwentów było tylko 450, rozproszyła ich wojna, wielu poległo na lądzie i w walkach na morzu, inni pozostali poza krajem.

Pierwszy rejs szkoleniowy, pod dowództwem nowego — trzeciego z kolei kapitana — Stefana Gorazdowskiego, odbył się w czerwcu 1946 r. Fregata zawinęła do Sztokholmu, m. in. w celu okresowego odmagnetyzowania. Właściwy rejs odbył się na trasie do Marsylii, po raz pierwszy na wodach Morza Śródziemnego. Podczas wizyty w Gibraltarze załoga „Daru” złożyła kwiaty pod tablicą ku czci generała Władysława Sikorskiego. Podróż ta zakończyła się w październiku 1946 r. Statek skierowano na kolejny remont do

stocznia, już częściowo odbudowanej, w Gdyni (dziś Stocznia im. Komuny Pańskiej).

W tym okresie Konstanty Maciejewicz organizował Szkołę Morską w Gdyni. W tym samym czasie rozpoczęła działalność Szkoła Rybołówstwa Morskiego. Rodziła się konieczność kształcenia coraz szybciej większej liczby oficerów dla polskiej floty. Wobec ogromnych zniszczeń w Gdańsku i Gdyni obchody tradycyjnych Dni Morza i Święta Morza przeniesiono do Szczecina — dla podkreślenia powrotu Ziemi Zachodnich do Macierzy. W 1947 r. „Dar” zawinął do Szczecina, by stać się jednym z symboli odbudowywanej gospodarki morskiej w nowych warunkach, na morzu, na wybrzeżu i śródlądziu. Wprost ze Szczecina biała fregata udała się w kolejną podróż do Brazylii oraz Anglii i Szwecji. W 1949 r. „Dar” ponownie wpłynął na Morze Śródziemne, zawijając tym razem do Neapolu. Podobną trasę przebył w następnym roku, zawijając m. in. do Stambułu i Odessy, a w drodze powrotnej do Palermo na Sycylii. W 1952 r. rejs szkoleniowy odbywał się

na podobnej trasie śródziemnomorskiej i czarnomorskiej, zaś portem docelowym była Warną.

W 1951 r. pokład „Daru Pomorza” stał się planem realizacji filmu pt. *Zatoga*, opartego na treści książki Janusza Meissnera *Sześciu z „Daru Pomorza”*. Był to jeden z nielicznych filmów fabularnych poświęconych problematyce morskiej. W następnych latach powstały filmy w większości dokumentalne, przekazujące reportaże z rejsów „Daru”, pracę załogi, uroki morskiej przygody, a przede wszystkim krajobraz widziany z masztów i rei żaglowca oraz sukcesy statku i załogi w roli reprezentantów Polski w świecie.

W 1953 r. w kwietniu komendantem „Daru Pomorza” został Kazimierz Jurkiewicz. Nastąpiła reorganizacja szkolnictwa morskiego. Szkoły morskie w Szczecinie i Gdyni podlegały dotychczas Państwowemu Centrum Wychowania Morskiego. „Dar” jako jednostka szkolna musiał spełniać swoje obowiązki i zaspokajać coraz większe potrzeby z korzyścią dla całego szkolnictwa. Był też przedmiotem rywalizacji i zabiegów, aby służył wyłącznie

Biała fregata jako placówka muzealna Centralnego Muzeum Morskiego. (Fot. CAF — Uklejewski)



jednemu ośrodkowi kształcenia kadr morskich. W szkole gdyńskiej przywrócono kształcenie na wydziale nawigacyjnym, a ten rodzaj wiedzy trudny jest do zdobycia inaczej niż pod żaglami. Toteż i „Dar” wrócił do szkoły gdyńskiej. Kapitan Jurkiewicz, związany z „Darem” od wielu lat, przed objęciem dowództwa był komendantem statku szkolnego „Zew Morza”. Tak więc w kształtowaniu nowej koncepcji szkolenia oficerów zwyciężyła tradycja.

Szkolny żaglowiec — to wielki kompleks zagadnień metodycznych i organizacyjnych, optymalnego wykorzystania go w procesie nauczania i wychowania. W okresie międzywojennym rejsy wielomiesięczne zdobyły sobie wielu zwolenników jako najbardziej pożyteczne. Od 1955 r. ukształtował się pogląd, że szkolenie pod żaglami należy prowadzić mniej sportowo i bez spektakularnych efektów, ale za to umiejętnie zaspokajać potrzeby naszego szkolnictwa wyższego. Postanowiono, że podstawowy cykl szkolenia na fregacie będzie się odbywał w ciągu krótkich, 3—4-miesięcznych rejsów. Optymalnym akwenem było Morze Śródziemne oraz trasy prowadzące w tamten rejon, z wariantami na wschodnich obszarach Atlantyku. W latach 1953—1961 odbyło się 9 takich rejsów, a w 1957 r. „Dar” zawinął po raz pierwszy do Dubrownika.

Pierwsza „afrykańska” podróż miała miejsce w 1962 r., zaś portem docelowym było Lagos w Nigerii. Dwudziesty rejs powojenny odbył się na trasie do Pireusu w Grecji. Dopiero w 1964 r. postanowiono po dłuższej przerwie skierować fregatę ponownie „na szerokie wody” Oceanu Atlantyckiego. Podobny przebieg miał następny rejs, również z zawijaniem do portów na Wyspach Kanaryjskich i Wyspach Zielonego Przylądka. W 1967 r. „Dar Pomorza” pełnił rolę oficjalnego reprezentanta Polski na Wystawie Światowej „Expo 67” w Montrealu. Było to wydarzenie dla Polonii kanadyjskiej i amerykańskiej, okazja do wielu spotkań i licznych odwiedzin na pokładzie fregaty.

Po nadaniu szkołom w Gdyni i Szczecinie statusu wyższych uczelni, programy

kształcenia na fregacie uległy zmianom, w celu pełniejszego zapoznania słuchaczy z zagadnieniami praktycznymi podczas podróży morskich. Tradycyjną trasą były wody Atlantyku oraz rejsy krótsze na wody Morza Śródziemnego. W tym okresie obserwować można było wzrost zainteresowania społeczeństwa sprawami morza, głównie za przyczyną rejsów żeglarskich na małych jednostkach. Latem 1965 r. Leonid Teliga — nikomu wówczas nie znany entuzjasta morza — w Gdyni rozpoczął mozolną budowę swego jachtu „Opty”. W styczniu 1967 r. rozpoczął swój wielki rejs dookoła świata. Pokonał przestrzeń mórz i oceanów. Wrócił triumfalnie do kraju, po 2 latach i 13 dniach podróży w 1969 r. W rok potem zmarł opromieniony sławą pierwszego Polaka, który samotnie opłynął świat. W jego ślady poszli Krzysztof Baranowski, Krystyna Chojnowska-Liskiewicz i wielu innych. Już nie tylko „Dar Pomorza” symbolizował morską przygodę i walkę z żywiołem.

W 1972 r. Igrzyska Olimpijskie odbywały się w Monachium. Z tej okazji tradycyjna (odbywająca się co dwa lata od 1956 r. impreza żeglarska) „Operation Sail” — Operacja Żagiel została włączona do ich programu. Sportowe zmagania żaglowców na dystansie 650 mil morskich od Cowes w Anglii do przylądka Skagen w Danii zakończyły się wielkim, niespodziewanym sukcesem „Daru Pomorza” i jego załogi. Nasza fregata była zaproszona do udziału w tej imprezie po raz pierwszy. Jako zwycięzca prowadziła potem pokazową paradę żaglowców z całego świata do reddy portu w Helsinkach. „Dar Pomorza” wyprzedził niemiecki żaglowiec „Gorch Fock”, amerykański „Eagle” oraz angielski „Winston Churchill” i wiele innych, po 115 godzinach walki z czasem i żywiołem oraz rywalami obytyymi z tego typu imprez na otwartym morzu. Jednym z symboli zwycięstwa jest dzwon okrętowy upamiętniający ten fakt, zwany „dzwonem zwycięstwa”, odlany w ludwisarni i dzwonolejni Eugeniusza Felczyńskiego w Przemyślu, najstarszym i jednym z trzech działających obecnie w Polsce tego typu warsztatów. Wśród nagród symbolizujących to

zwycięstwo znalazł się także Kamień Skalny z Hornu.

W następnych tego typu zawodach w 1974 r., które odbywały się na trasie Gdynia—Kopenhaga, „Dar Pomorza” — jeden z najstarszych żaglowców świata — zajął trzecie miejsce. W 1976 r. Operacja Żagiel z udziałem „Daru” odbyła się na długim dystansie oceanicznym od wybrzeży Anglii, przez Wyspy Kanaryjskie i Bermudy do Nowego Jorku. Nasza fregata zajęła wówczas drugie miejsce. Finał imprezy był okazją do wizyty i kolejnych spotkań z Polonią amerykańską. W związku z przygotowaniem do obchodów 200-lecia Stanów Zjednoczonych „Dar Pomorza” przewiózł z Polski do USA urnę z ziemią z Warki — miejsca urodzenia Kazimierza Pułaskiego, bohatera dwóch narodów.

Mijały lata morskiej służby białej fregaty pod polską banderą. Do 1978 r. „Dar Pomorza” odbył 96 podróży, przepłynął około pół miliona mil morskich, odwiedził 358 portów na wszystkich kontynentach, przez jego pokład przewinęło się prawie 13 tys. adeptów sztuki żeglowania i przyszłych oficerów marynarki i floty handlowej. Już w latach pięćdziesiątych słuchacze gdyńskiej Szkoły Morskiej, znając doskonale stan i możliwości statku i myśląc perspektywicznie, proponowali rozpoczęcie działań, których celem byłoby uzyskanie następcy „Daru Pomorza”. Czas bowiem robił swoje, przepisy żeglugi stawały się coraz mniej tolerancyjne dla tego typu jednostek, a potrzeby szkolnictwa morskiego ciągle były duże i z trudem zaspokajane za pośrednictwem naszego jedyne go statku szkolnego.

Wraz z upływem czasu świadomość, że trzeba będzie zastąpić „Dar Pomorza” inną jednostką, stawała się coraz powszechniejsza. Zasłużony żaglowiec nie mógł być przerobiony, ani wyposażony w coraz bardziej niezbędne na morzu urządzenia żeglugowe.

W 1978 r. z pomysłów i projektów wyłonila się konkretna — choć bez precedensu, a więc o dużym ładunku ryzyka — propozycja, aby nowy żaglowiec zbudować w polskiej stoczni. Pomysł karłowaty, tym bardziej że nigdy nie budo-

waliśmy statków tej klasy, rodzaju i wielkości. Mamy dobre tradycje i doświadczenie w budowaniu wielkich statków, mamy tradycje w budowaniu małych jachtów morskich i statków dla floty rybackiej. W tymże 1978 r. propozycja nabrała realnego kształtu w formie deklaracji popartej wstępnym projektem zgłoszonym przez konstruktorów ze Stoczni Gdańskiej. Głównym projektantem następcy „Daru Pomorza” był Zygmunt Choreń.

W czerwcu 1978 r., podczas uroczystych obchodów Święta Morza, ogłoszony został Apel Młodzieży Ziemi Gdańskiej do rówieśników w całym kraju, aby przystąpić do zbierania — jak przed półwieczem — środków i funduszy na budowę nowego żaglowca. Inicjatywa została podjęta, choć nie bez kłopotów zaczęto wciełać szlachetny zamiar w życie. Istotną przeszkodą w pełnym powodzeniu całego przedsięwzięcia okazał się brak konsekwencji i wytrwałości w realizacji zamiaru. Inicjatywa należała do organizacji młodzieżowych, które znalazły się w okresie wielu przemian i przewartościowań. Wydarzenia sierpniowe w 1980 r. i początek złożonego procesu odnowy w wielu dziedzinach naszego życia społecznego, gospodarczego, politycznego i kulturalnego spowodowały, iż tego rodzaju inicjatywa społeczna zeszała na dalszy plan. Kosztowne i skomplikowane prace wyposażeniowe zostały wykonane w niezwykle krótkim czasie — niespełna w pół roku, w bardzo przy tym złożonych warunkach społeczno-gospodarczych w naszym kraju.

Jakkolwiek zbiórka funduszy w toku społecznej akcji nie została ukończona przed zbudowaniem kadłuba statku przez stocznię, to montaż kadłuba został rozpoczęty w marcu 1981 r. tzw. paleniem blach (wycinanie kształtowników), w czerwcu tegoż roku położona została stępka (symbol rozpoczęcia budowy kadłuba), 12 listopada 1981 r. kadłub następcy „Daru Pomorza” został zwodowany w Stoczni Gdańskiej. Na burcie widniało jego imię — „Dar Młodzieży”.

Nazwa symbolizowała działanie inicjatorów budowy nowego żaglowca i nawiązywała po części do imienia jego poprzed-

nika. Powołane zostały komitety — honorowy i społeczny, których kompetencje różniły się, lecz przez dłuższy czas ich działania nie były efektywne. Ostatecznie, w fazie poprzedzającej zwodowanie kadłuba „Daru Młodzieży”, propozycję przewodniczenia Społecznemu Komitetowi Budowy przyjął nestor kapitanów — Kazimierz Jurkiewicz. W 1977 r. przestał dowodzić „Darem Pomorza”, po 24 latach pełnienia tej funkcji. Jego życie, związane prawie w całości z białą fregatą, było wystarczającym powodem, aby skorzystać z jego wiedzy i doświadczenia w sprawach morskich, a także w ten sposób kontynuować tradycje. Matką chrzestną „Daru Młodzieży” została Halina Jurkiewiczowa, żona nestora kapitanów.

Tymczasem „Dar Pomorza” po wieloletniej służbie na morzu — trwającej niemal 73 lata — wypłynął w ostatnią podróż do zaprzyjaźnionego z Gdynią fińskiego portu Kotka. Po powrocie nasz sławny żaglowiec został zacumowany trady-

cyjnie przy Skwerze Kościuszki w Gdyni, tam gdzie zawsze można go było zobaczyć, gdy nie był w morzu, gdzie witano go po powrotach. Ostatni komendant białej fregaty — kpt. Tadeusz Olechnowicz, oprócz obowiązków na „Darze Pomorza” pełnionych od 1977 r., bardzo intensywnie włączył się do budowy następcy i gromadzenia na ten cel środków. Przewidywany początkowo koszt budowy — około 500 mln złotych, okazał się o wiele wyższy. Do chwili wodowania kadłuba „Daru Młodzieży” zebrano nieco ponad 200 mln złotych.

Przeszło 60 lat liczy sobie nasza tradycja szkolenia adeptów sztuki dowodzenia statkami w pełni nowoczesnymi na jednostkach żaglowych. Tradycje te zapoczątkowane na „Lwowie”, a kontynuowane na „Darze Pomorza”, zyskały przedłużenie na „Darze Młodzieży”. Przed 50 laty Mariusz Zaruski, o niezaprzeczalnych walorach wychowawczych żaglowców, pisał tak: „Marynarz, który nie przeszedł

Jest co oglądać na „Darze Pomorza”. Pełni on więc w dalszym ciągu istotną funkcję, wpływając na rozwój kultury morskiej „szczeniów lądowych” i na tęsknoty młodzieży, które tutaj doznać mogą w pewnej mierze konfrontacji z realiami morskiej służby. (Fot. CAF — Ukłejewski)



praktyki na żaglowym okręcie, nie jest marynarzem w całym tego słowa znaczeniu, nie jest marynarzem skończonym, zupełnym, brak mu najważniejszego pierwiastka — całkowitego zżycia się z morzem, to znaczy poznania jego właściwości oraz stosunku swego do morza". Istotne walory wychowania i szkolenia praktycznego przyszłych dowódców statków polegają nie tyle na umiejętności żeglowania jako takiej, lecz na dokładniejszym poznaniu natury morza, jego właściwości i groźby żywiołu morskiego. A umiejętności zdobyte w ten sposób można wykorzystać dla dobra bezpiecznej żeglugi na statku lub okręcie dowolnej klasy, o napędzie mechanicznym. Szczególnie istotne jest szkolenie pod żaglami w pierwszej fazie nauczania w szkole morskiej, podczas rejsów kandydackich i na pierwszych latach kształcenia oficerów.

W lipcu 1978 r. Stocznia Gdańska im. W.I. Lenina złożyła ofertę budowy żaglowca przyszłemu właścicielowi — gdyńskiej Wyższej Szkole Morskiej. W ślad za tym nastąpiły uzgodnienia koncepcji konstrukcyjnych i funkcjonalnych statku. Wykorzystano w pełni doświadczenia z eksploatacji „Daru Pomorza”, konsultantem prac projektowych był długoletni komendant „Daru Pomorza” — kpt. Kazimierz Jurkiewicz.

Istotne było również zagadnienie kosztów budowy takiego statku oraz fakt, że w tejże stoczni powstało wiele nietypowych jednostek pływających, które zapoczątkowały serie statków specjalistycznych, dla floty polskiej i na eksport, do krajów o znacznym potencjale stoczniowym i dłuższych tradycjach przemysłu okrętowego.

Dziś, kiedy możemy już przy wielu okazjach pobytu w Gdyni zapoznać się z gotowym żaglowcem, gdy stwierdzono zarówno dodatnie jak i ujemne strony jego konstrukcji i wykonania zaobserwowane podczas pierwszych rejsów, warto zwrócić uwagę na różnice i cechy charakterystyczne „Daru Młodzieży”. Jego sylwetka różni się od „Daru Pomorza” brakiem tzw. uskoku pokładu w rejonie śródkręcia (część śródkowa), zaś trzy po-

kłady ciągle zapewniają dogodne rozmieszczenie urządzeń i pomieszczeń wewnętrznych statku oraz obsługi z pokładu i bezpieczeństwo żeglugi w warunkach sztormowych. Jednym z głównych niedostatków jest umieszczenie stanowiska dowodzenia (mostku) nad zamkniętą kabiną dowodzenia, która musi stanowić osłonę dla skomplikowanej i kosztownej, lecz dość delikatnej aparatury elektronicznej, radiowej, pomiarowej itp.

Tradycyjne urządzenie wnętrza dla załogi stałej i uczestników rejsów szkolnych zostało poniechane. Oficerowie mają wydzielone kabiny jednoosobowe, z pełnym wyposażeniem socjalnym, w 6 pomieszczeniach dla załogi zachowano tradycyjne hamaki (które na „Darze Pomorza” były normalnym wyposażeniem), lecz tylko po 3 w każdym kubryku, wyposażonym w 22 koje. Stała załoga statku liczy 40—42 osoby, w rejsy dłuższe wypływać będzie 120 osób, w krótsze — do 150. Mesa (stołówka) ma 75 miejsc, a więc spożywanie posiłków odbywa się na dwie zmiany. Porównanie innych, charakterystycznych wymiarów obu żaglowców przedstawia tabela.

	„Dar Młodzieży”	„Dar Pomorza”
długość z bukszprytem	105,4 m	93 m
szerokość		
na wręgach	14,0 m	12,5 m
zanurzenie	6,0 m	5,3 m
wysokość pokładu górnego	10,0 m	7,3 m
powierzchnia żagli	2936 m <sup>2</sup>	2200 m <sup>2</sup>
silnik główny	2×750 KM	430 KM
prędkość pod silnikami	10—11 węzłów	8 węzłów
wyporność	2950 t	2500 t
ilość miejsc (maks.)	196	175
wysokość masztów:		
fok	49 m	44,3 m
grot	49 m	44,7 m
bezan	40 m	39,0 m

Statek wyposażony jest w śrubę nastawną unikalnej konstrukcji, wykonaną w Zakładach Mechanicznych „Zamech” w Elblągu, która umożliwia wykonywanie manewrów statku podczas manewrowania w portach oraz wykorzystanie pełnej mocy silnika w zmiennych warunkach sztormowych.

Historyczna zmiana wachty miała miejsce 4 lipca 1982 r. Na maszt „Daru Młodzieży” wciągnięta została bandera polska, która dla zachowania tradycji została wyhaftowana przez mieszkanki Tucholi — Honoratę Bloch i Marię Fortuńską. Banderę na „Dar Pomorza” wyhaftowały także w 1930 r. mieszkanki Pomorza. Oryginalna bandera z tego żaglowca znajdowała się od wielu lat w salonie kapitańskim ocalona od zagubienia, jako jedna z głównych pamiątek historycznych i dowód więzy z tradycjami. Uroczystość podniesienia bandery to jedno z najważniejszych wydarzeń w historii każdego statku. Oznacza ono rozpoczęcie służby morskiej. Tym razem jednak chwila zmiany wachty oznaczała również przekazanie „Daru Pomorza” do zbioru pamiątek Centralnego Muzeum Morskiego. Trzeci z kolei żaglowiec zaczął służyć kształceniu polskiej młodzieży do służby na morzu. Pierwszym komendantem „Daru Młodzieży” został kpt. Tadeusz Olechnowicz, wychowanek gdyńskiej szkoły, oficer a potem komendant „Daru Pomorza”. Wypada zatem tradycyjnie życzyć „Darowi Młodzieży” pomyślnych wiatrów i stopy wody pod kilem.

Wielki sentyment, jakim społeczeństwo polskie darzyło „Dar Pomorza” przez 52 lata jego służby pod polską banderą morską sprawił, że z biegiem czasu nabrał on znaczenia pamiątki historycznej. Zach-

wany w całości dla Muzeum Morskiego będzie eksponowany jako obiekt zabytkowy budownictwa oraz jako dowód rozwoju polskiej marynarki morskiej, od trudnych początków po współczesność. Kadłub „Lwowa” nie ocalał, pozostał jedynie maszt, który znajduje się w porcie Marynarki Wojennej na Oksywiu w Gdyni. Na podstawie przepisów o ochronie dóbr kultury w kwietniu 1981 r. Ministerstwo Kultury i Sztuki oraz Urząd Gospodarki Morskiej postanowiły zachować „Dar Pomorza”, wraz z wyposażeniem, a po przygotowaniu odpowiedniej ekspozycji jego wnętrz i zbioru pamiątek przeznaczyć na obiekt muzealny, zakotwiczony na stałe przy Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni. „Dar Młodzieży” tymczasem odbył pomyślnie rejs regatowy „Operation Sail 82”, w lipcu 1982 r. na trasie Gdynia—Falmouth—Lizbona—Vigo—Southampton i odwiedził Bremerhaven w RFN. Wiosną 1983 popłynął w pierwszy rejs szkolny ze studentami na Wyspy Kanaryjskie, zaś jesienią 1983 r. wypłynął w rejs do Japonii, na uroczystości 400-lecia portu w Osace.

Natomiast „Dar Pomorza” latem 1983 r. zacumowany w Gdyni, pełni już rolę muzeum i od pierwszych dni cieszy się wielkim zainteresowaniem zwiedzających. W jego wnętrzach urządzono wystawę obrazującą nasze tradycje morskie.