

Żaglowce...



DAR MŁODZIEŻY

Kilkanaście lat temu zakochałam się w... żaglowcu. Była to miłość od pierwszego... rejsu. Od tamtego czasu ten mój wybraniec przepłynął trzysta dwadzieścia tysięcy mil morskich.

Mira Urbaniak

4 lipca 1982 roku był pochmurnym, wietrznym dniem. Nie przeszkadzało to jednak wcale tłumom stojącym na Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni ani gościom oficjalnym na pokładzie nowej polskiej fregaty *DAR MŁODZIEŻY*. Wszyscy czekali na najważniejszy moment w życiu statku - podniesienie bandery. *DAR MŁODZIEŻY* stał zacumowany rufą, do rury *DARU POMORZA* - symbolicznie, jako trzeci z kolei przejmując morską wachtę, dziobem zaś w kierunku morza - gotów do rozpoczęcia służby.

Kiedy o 0958 rozległa się syrena *DARU POMORZA*, a o 1000 odpowiedział jej dzwon okrętowy *DARU MŁODZIEŻY* sygnalizujący moment rozpoczęcia uroczystości, wszystkim towarzyszyło poczucie, że zaczął się kolejny rozdział naszej morskiej historii. Wśród oficjalnych wystąpień dwa szczególnie nawiązywały do tradycji. Kapitan Kazimierz Jurkiewicz wspominał, jak ponad pół wieku wcześniej w podobny sposób *DAR POMORZA*, który teraz kończył morską służbę, przejmował ją od pierwsze-

go szkolnego żaglowca *LWOWA* i życzył swemu następcy silnych wiatrów, zaś Janka Bielak, przedstawicielka londyńskiego STA (Sail Training Association) - organizatora regat Operacja Żagiel - przypomniała maksymę ukutą przez polskich żeglarzy: „The sea can be our bridge” - morze powinno być naszym mostem.

Przysłuchiwano się temu ze wzruszeniem i ulgą, bo zaledwie kilkanaście dni wcześniej, po pomyślnym zakończeniu prób morskich *DARU* okazało się, że z sumy



kadr morskich na żaglowcach. W perspektywie oznaczało to budowę żaglowca, choć *DAR POMORZA* ciągle pływał i wracał z sukcesami z regat. Praktycznie było wszystko, co potrzebne jest do takiego przedsięwzięcia: akceptacja fachowców, założenia projektowe, wykonawca.

Wszystko - oprócz pieniędzy. Dzisiaj, w podobnej sytuacji, żeby znaleźć sponsorów, należy mieć dobre hasło promocyjne. Wtedy, aby otrzymać akceptację władz - co praktycznie oznaczało pieniądze, należało ogłosić czyn lub apel, najlepiej ogólnopolski. 28 stycznia 1978 roku odbyło się wojewódzkie spotkanie gdańskich organizacji młodzieżowych i studenckich, na którym absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni - oficer mechanik okrętowy Lechośław Bar, zaapelował o pomoc w rozpoczęciu zbiórki na nowy żaglowiec. Można powiedzieć, że w tym momencie kampania promocyjna ruszyła w kraj. Łaskawie odniósł się do tej inicjatywy I sekretarz partii Edward Gierek, który obiecał: „Partia nasza udzieli Wam pełnego i daleko idącego poparcia. Niech Wasza wola stanie się czynem”.

Ta deklaracja praktycznie otworzyła drzwi do budowy żaglowca, którego koszt oszacowano wtedy na około 300 000 000 zł - sumę olbrzymią w końcu lat siedemdziesiątych. Jednak mimo zaplanowanej na początek 1981 roku budowy, mogło do niej w ogóle nie dojść ze względu na sytuację polityczną w kraju. Polski obywatel właśnie rozpoczął walkę o wolność na lądzie i trudno było go zajmować ideą wolności na morzu. Rozstrzygały się sprawy ważniejsze dla narodu i państwa.

Jednak dzięki uporowi ówczesnego rektora Wyższej Szkoły Morskiej - prof. kpt. ż. w. Daniela Dudy i komendanta *DARU POMORZA* kpt. ż. w. Kazimierza Jurkiewicza 4 marca 1981 roku rozpoczęto budowę w Stoczni Gdańskiej. To nie było łatwe zadanie: główny projektant żaglowca, inż. Zygmunt Choreń, musiał przekonywać do swoich oryginalnych rozwiązań stoczniovców z dużym doświadczeniem w budowie statków, ale także uczących się

nowoczesnego żaglowca. Mimo to szybkie postępy dawały nadzieję na ukończenie budowy. I kolejny raz historia ustaliła hierarchię spraw.

Po ogłoszeniu stanu wojennego przerwano pracę w Stoczni Gdańskiej, a więc również na *DARZE MŁODZIEŻY*. Rozpoczęły się aresztowania, a później procesy działaczy „Solidarności” w Stoczni i Wyższej Szkole Morskiej, gdzie w trybie wojskowym zmieniono rektora. Mimo to, po trzytygodniowej przerwie, w styczniu 1982 roku podjęto przerwane prace przy wyposażeniu fregaty, a pół roku później podniesiono na niej banderę.

Pierwszym sprawdzianem nowego statku miał być udział w „Operacji Żagiel 82”. Zarówno kpt. ż. w. Tadeusz Olechnowicz - pierwszy komendant *DARU MŁODZIEŻY* (także ostatni komendant *DARU POMORZA*), jak i cała załoga czuła ciężar odpowiedzialności i oczekiwań licznej już rzeszy fanów żaglowca, ale też i malkontentów, dla których wszystko było nie tak: reje, rufa, plastik zamiast drewna, czarna chmura nad masztami przy uruchomieniu silników ściskająca za gardło miłośników tradycji...

Debiut *DARU MŁODZIEŻY* wypadł olśniewająco - nie tylko zwyciężył w swojej klasie największych żaglowców, ale udało się to mimo przerwanej wyścigu dla ratowania oficera poparzonego w czasie pożaru na jachcie *PETER VON DANZIG*. Międzynarodowy Komitet Olimpijski przyznał mu za tę postawę nagrodę „Fair play”.

DAR MŁODZIEŻY

rok budowy	1982
stocznia	Stocznia Gdańska
armator	WSM w Gdyni
długość całkowita	108,8 m
szerokość	14,0 m
wysokość masztów	49,0 m
powierzchnia żagli	3015 m ²
zanurzenie	6,6 m
wyporność	2791 ton
silnik	2x750 KM
	Cegielski-Sulzer
załoga	42 załogi stałej
	4 wykładowców
	130 studentów

541 300 000 zł, brakuje 300 000 000 zł do zapłaty Stoczni Gdańskiej, co było warunkiem podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego między stoczną i Wyższą Szkołą Morską. Na szczęście kredytodawcą zostały Polskie Linie Oceaniczne i mogło się odbyć podniesienie bandery. Ale nie były to wcale najdramatyczniejsze chwile w czasie budowy żaglowca.

Już na początku lat siedemdziesiątych dyskutowano w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni o konieczności kontynuowania szkolenia



Praca zespołowa tworzy z załogi „naród”



Moja wymarzona podróż żaglowcem miała w dzienniku okrętowym *DARU MŁODZIEŻY* numer trzeci i była normalnym wiosennym rejsem szkoleniowym II roku Wydziału Nawigacji Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, bo przecież głównie w tym celu - zdobywania praktyki morskiej - zbudowano fregatę. Do dzisiaj pozostała mi fascynacja związana z obserwowaniem młodych ludzi wchodzących na pokład żaglowca, którzy wspólnie żyjąc.

pracując, ucząc się, spędzając czas wolny, stają się w pewnym momencie - „narodem”, czyli jednym ciałem i częścią żaglowca, z którym przeżywają, radość słuchania i patrzenia na wiatr.

Sztormy, które spotkały nas dwukrotnie w kanale La Manche (podróż prowadziła na Wyspy Kanaryjskie), były weryfikacją dla nowo zbudowanego żaglowca i jego załogi. I jak to w życiu czasem, a na morzu często bywa, na najwyższe reje

DARU MŁODZIEŻY, znajdujące się na wysokości kilkunastu pięter (wysokość masztów wynosi 49 m), przy przechyłach dochodzących do 50 stopni poszli ci, którzy nie popisywali się na poziomie pokładu. A z perspektywy rei małe stają się wszystkie problemy. Także ja miałam okazję to sprawdzić.

Zwykły treningowy rejs zakończył się niespodziewanie długim pobytem w Londynie, dokąd zaproszono żaglowiec jako honorowego gościa otwarcia nowej siedziby International Maritime Organization. Na miejsce cumowania wyznaczono Greenwich, gdzie zacumowaliśmy naprzeciwko słynnego klipra *CUTTYSARK*, stojącego w suchym doku. Na prośbę telewizji i fotoreporterów *DARU MŁODZIEŻY* postawił na Tamizie żagle, a następnego dnia uskrzydłony żaglowiec podziwiła w mediach cała Wielka Brytania. To tam właśnie wśród szczerych zachwytych znającej się na żeglarstwie publiczności, zblakły nierzadko malkontenckie opinie na temat nowej fregaty. A wizyta na pokładzie delegacji byłych żołnierzy I Dywizji Pancernych. Stanisława Maczka miała rów-

niez swoisty wydzźwięk polityczny – był 1983 rok i w Polsce trwał stan wojenny.

Pierwszą długą podróż, ponad siedmiomiesięczną, odbył *DAR MŁODZIEŻY* do Osaki na 400-lecie rozpoczęcia budowy zamku szoguna, od którego datuje się bujny rozkwit miasta. Japończycy chcieli pokazać z tej okazji, jak współżyć mogą tradycja i nowoczesność. Była to druga wizyta w Japonii polskiego żaglowca i mimo że upłynęło pół wieku od wizyty *DARU POMORZA* w 1935 roku, na pokładzie jego następcy znaleźli się ludzie pamiętający tamtą wizytę. Ale *DAR MŁODZIEŻY* zaczął już tworzyć własną tradycję i znalazł swoich fanów. Z kilkunastu żaglowców świata uczestniczących w uroczystościach, właśnie *DAR* został wybrany na miejsce tradycyjnych zaślubin młodej japońskiej pary.

Sukcesy *DARU MŁODZIEŻY* w europejskich i światowych „Operacjach Żagiel” pozwoliły na myślenie o wyprawie, która jest nobilitacją dla każdego żaglowca - rejsie dookoła świata. Dobrą okazją stało się zaproszenie do Australii. Podróż była kusząca, bo po drodze znajdował się Horn, opłynięcie którego pod żaglami traktowane jest jak środowiskowy Nobel. Wypływając w 1987 roku w rejs dookoła świata. *DAR MŁODZIEŻY* ruszał znów śladami *DARU POMORZA*, który opłynął świat w latach 1934/35, a Horn w 1937 roku.

8 grudnia w 1987 *DAR MŁODZIEŻY* wchodził w paradzie z innymi żaglowcami do Fremantle, gdzie, rozpoczynały się obchody 200-lecia osadnictwa w Australii, i był to początek australijskiej sławy żaglowca. Brawurowe wyjście fregaty na zatłoczoną redę pod pełnymi żaglami, upór w walce regatowej przy słabym wietrze, przejście pod żaglami mostu w Sydney i wejście do portu, obserwowane przez księcia Karola i księżnę Dianę, podobne popisy manewrowania *DARU MŁODZIEŻY* w Melbourne, wzbudziły nie tylko entuzjazm publiczności, ale i podziw władz oficjalnych. Za niezwyklej udział w uroczystościach załódze *DARU MŁODZIEŻY* i jego komendantowi kpt.



Fot. Krzysztof Czerwinski

Hisowanie sztaksli

ż. w. Leszkowi Wiktorowiczowi podziękował premier Australii.

Po dalszych wizytach na Tasmanii i w Nowej Zelandii droga wiodła w kierunku Cape Horn. Przylądek Nieprzejdany na ponad tysiąc mil wcześniej sygnalizował swoją potęgę. Fregata żeglowała w szkwałach często do 11°B. Tuż przed Hornem zanotowano 12 i rekordowy przechył - 60 stopni. Olbrzymie fale nie oszczędzały żaglowca i jego załogi. Wytrzymali wszyscy, a w okrętowym dzienniku zanotowano opłynięcie Hornu 6 marca 1988 roku o godz. 0715 czasu statkowego.

Rejs dookoła świata przyćmił oczywiście pozostałe rejsy. Kolejna wielka okazja do prezentacji wśród żaglowców świata zdarzyła się dopiero w 500 rocznicę odkrycia Ameryki przez Kolumba. „Columbus '92” był okazją do kolejnych spotkań z Polonią za oceanem i żeglarskich. Bo dzisiaj inaczej już patrzy się zarówno na polskie doświadczenia w budowie, jak i żeglarskie umiejętnościach. A wszystko to dzięki żaglowcom.

Za parę miesięcy *DAR MŁODZIEŻY* wypływa w rejs, by wziąć udział w regatach „Sail Boston 2000”, obchodzić zaś będzie 18 rocznicę podniesienia bandery i rozpoczęcia morskiej służby, w czasie której odbył 87 rejsów i pokonał prawie 320 tysięcy Mm.

Jako osiemnastolatek staje również, w jakimś sensie, przed wyborem dalszej drogi życiowej. Od lat bowiem żaglowce na całym świecie, także i nasze, aby móc brać udział w regatach czy atrakcyjnych zlotach, muszą szukać pieniędzy także poza armatorem. Niedawno w Londynie odbyła się konferencja dotycząca statusu dużych żaglowców, coraz chętniej przyjmujących formułę żaglowych statków pasażerskich.

Jeżeli *DAR MŁODZIEŻY* - żaglowiec Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni zostanie kiedyś takim właśnie statkiem, to na jego pokładzie i rejach będą mogli znaleźć się, oprócz przyszłych zawodowych marynarzy, także zwyczajni miłośnicy żagli.

Komendanci *DARU MŁODZIEŻY* 1982-1999

kpt.ż.w. Tadeusz Olechnowicz
kpt.ż.w. Leszek Wiktorowicz
kpt.ż.w. Zbigniew Burciu
kpt.ż.w. Mieczysław Madziar
kpt.ż.w. Andrzej Rzycki - p.o.
kpt.ż.w. Mirosław Łukawski
kpt.ż.w. Stanisław Hinz
kpt.ż.w. Roman Marcinkowski
kpt.ż.w. Waldemar Szczuka
kpt.ż.w. Henryk Śniegocki