

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/81682,Wielki-rejs-Daru-Pomorza.html>



Morze Bałtyckie

ARTYKUŁ

Wielki rejs „Daru Pomorza”

OKRES HISTORYCZNY

(1922-1939) II Rzeczpospolita

Autor: JANUSZ WRÓBEL 15.06.2021

Rankiem 3 września 1935 r. na redzie portu w Gdyni pojawił się „Dar Pomorza”, szkolna fregata Państwowej Szkoły Morskiej.

Nie byłoby w tym nic niezwykłego – Gdynia była jego macierzystym portem – gdyby nie to, że tym razem wchodził do portu w pełnej gali banderowej, a na stermaszcie powiewała biało-czerwona wstęga o długości 39 metrów.

39 tysięcy mil

Każdy metr flagi odpowiadał tysiącowi mil morskich przebytych przez statek w ostatnim rejsie. „Dar Pomorza” wchodził do Gdyni w asyście wodnopłotowców, przy dźwiękach syren wszystkich statków przebywających w porcie.

Odrodzone państwo polskie dysponowało skromnym wybrzeżem morskim pozbawionym początkowo dużego portu, ale władze Rzeczypospolitej od początku przywiązywały do spraw morskich dużą wagę. Właśnie dlatego przystąpiono do budowy nowoczesnego portu i miasta na terenie niewielkiej wioski Gdynia.

Na nabrzeżu kłębił się tłum, a na honorowych miejscach przyglądali się wpłynięciu żaglowca przedstawiciele najwyższych władz Rzeczypospolitej z premierem Walerym Sławkiem na czele. W momencie gdy fregata dobijała do kei orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn państwowy.

Statek wyglądał odświętnie, ale sprane i sfatygowane mundury marynarzy wskazywały, że wracali z dalekiej podróży. Rzeczywiście, „Dar Pomorza” wracał do macierzystego portu po blisko rok trwającym rejsie dookoła świata, pierwszym takim rejsie statku pod polską banderą.

Odrodzone państwo polskie dysponowało skromnym wybrzeżem morskim pozbawionym początkowo dużego portu, ale władze Rzeczypospolitej od początku przywiązywały do spraw morskich dużą wagę. Właśnie dlatego przystąpiono do budowy nowoczesnego portu i miasta na terenie niewielkiej wioski Gdynia; dlatego powstała Polska Marynarka Wojenna oraz Polska Marynarka Handlowa.

Ze składek Pomorzan

Kadry dla marynarki miała szkolić utworzona już w 1920 r. w Tczewie Szkoła Morska. Przełomowy dla szkoły był rok 1930, gdy przeprowadziła się do nowego, nowoczesnego gmachu w Gdyni, a do służby wszedł nowo zakupiony statek szkolny, żaglowiec „Dar Pomorza”. Fundusze na jego zakup i remont pochodziły ze zbiórki społecznej na Pomorzu, stąd jego nazwa.



**Kadra oficerska "Daru Pomorza"
podczas rejsu dookoła świata
(fot. NAC)**

„Dar Pomorza” wybudowany został w 1909 r. w hamburskiej stoczni firmy „Blohm & Voss” jako statek przeznaczony do szkolenia załóg marynarskich. Początkowo nosił nazwę „Prinzess Eitel Friedrich” i pływał pod niemiecką banderą.

Uroczyste podniesienie bandery i poświęcenie „Daru Pomorza” nastąpiło 13 lipca tegoż roku. Ojcem chrzestnym nowego statku szkoleniowego został minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski, a matką chrzestną Maria Janta-Pończyńska, żona ówczesnego ministra rolnictwa.

W okresie I wojny światowej, żaglowiec nie mogąc dalej pełnić swej roli, służył za koszary dla marynarzy niemieckich okrętów podwodnych w Kilonii. Po przegranej wojnie, w ramach reparacji wojennych, fregata znalazła się w rękach Francuzów, którzy jednak nie bardzo wiedzieli, co z nią zrobić. Niszczący w Saint Nazaire statek został wystawiony na sprzedaż. Tam wypatrzył go polski konsul w Hawrze, a potem wydarzenia potoczyły się już szybko. Statek zakupiono po stosunkowo niskiej cenie. Nowym armatorem fregaty stała się Państwowa Szkoła Morska. Po generalnym remoncie dokonany w Danii, gdzie fregatę wyposażono także w silnik spalinowy, 19 czerwca 1930 r. przybyła ona do Gdyni. Uroczyste podniesienie bandery i poświęcenie „Daru Pomorza” nastąpiło 13 lipca tegoż roku. Ojcem chrzestnym nowego statku szkoleniowego został minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski, a matką chrzestną Maria Janta-Pończyńska, żona ówczesnego ministra rolnictwa.

Nowy Jork, Recife, Kapsztad...

Już w pierwszych latach służby pod polską banderą „Dar Pomorza” wyruszał w dalekie podróże. W 1931 r. popłynął na Atlantyk, zawijając między innymi do Nowego Jorku, gdzie polscy marynarze serdecznie byli witani przez Polonię amerykańską. Jeszcze w tym samym roku fregata wypłynęła w kolejny daleki rejs, tym razem na południowy Atlantyk. Zawinęła wtedy do portu Recife w Brazylii. Jeszcze dalej „Dar Pomorza” zapuszczał się w następnych latach, docierając do Kapsztadu na południowych krańcach Afryki. Zdobyte wówczas doświadczenia wykazały, że statek i jego załoga mogą mierzyć się z największymi wyzwaniami, w tym z rejsiem dookoła świata.

Podróż dookoła świata, w zamyśle dyrekcji szkoły, miała być nie tylko rejsem czysto szkoleniowym – miała też spełniać rolę propagandową i promocyjną. „Dar Pomorza” w największych portach świata miał być wizytówką naszej marynarki handlowej i morskich aspiracji Rzeczypospolitej.

Podróż dookoła świata miała być nie tylko rejsem czysto szkoleniowym – miała też spełniać rolę propagandową i promocyjną. „Dar Pomorza” w największych portach świata miał być wizytówką naszej marynarki handlowej i morskich aspiracji Rzeczypospolitej.

Było to o tyle potrzebne i na czasie, że właśnie w tych latach nastąpiło znaczne powiększenie tonażu Polskiej Marynarki Handlowej, która uruchomiła coraz to nowe połączenia żeglugowe, sięgające nie tylko portów europejskich, ale także azjatyckich na Morzu Śródziemnym i portów amerykańskich. Do służby wchodziły nowoczesne transatlantyki (m/s „Piłsudski”, 1935 r., m/s „Batory”, 1936 r.). Na łamach miesięcznika „Morze” podkreślano, że dalsze zwiększenie polskiego handlu z krajami europejskimi będzie trudne do osiągnięcia, a więc jedyną drogą „jest ekspansja Polski do krajów dalekich, na Wschód i Południe”.

Decyzja o wypłynięciu w tak długi i trudny rejs była ryzykowna, zważywszy, że załogę mieli stanowić niedoświadczeni kandydaci do Szkoły Morskiej, a wśród instruktorów byli świeżo upieczeni absolwenci szkoły. Kadre oficerską stanowili jednak ludzie doświadczeni, kapitanem był Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz, a pierwszym oficerem kpt Tadeusz Meissner. Obaj, to dziś legendarne postaci polskiej marynarki, znani nie tylko z umiejętności zawodowych, ale i z licznych anegdot.

... i dookoła świata!

Rejs rozpoczął się 16 września 1934 r. i od początku przebiegał z przygodami. Już po wyjściu z portu okazało się, że na statku ukrył się kilkunastoletni pasażer „na gapę”, którego musiano wysadzić na ląd w Kopenhadze. W cieśninach duńskich niedoświadczona załoga musiała zmagać się z potężnym sztormem, a zła pogoda towarzyszyła fregacie także w Kanale La Manche. Dopiero na Atlantyku statek mógł pokazać wszystkie swoje możliwości płynąc pod pełnymi żaglami.



kpt.ż.w. Konstanty Maciejewicz

Po odwiedzeniu Santa Cruz na Wyspach Kanaryjskich nastąpił skok przez Atlantyk, po czym „Dar Pomorza” zawinął do portu na Martynice. W końcu listopada żaglowiec wszedł do Kanału Panamskiego, gdzie spotkał polski jacht „Zjawa II” kapitana Władysława Wagnera, który również zamierzał opłynąć glob.

Pobyt w Japonii był dłuższy, poza Jokohamą fregata zawinęła również do Osaki, a potem do Nagasaki. Przejście pomiędzy tymi portami okazało się trudnym doświadczeniem, gdyż natrafiono na potężny tajfun.

1 grudnia 1934 r. rozpoczął się całkowicie pionierski rozdział rejsu „Daru Pomorza”. Jako pierwszy statek pod polską banderą, płynący z polskiego portu, znalazł się na wodach Pacyfiku. Celem były najpierw Hawaje, a potem największe porty azjatyckie. W Honolulu polski statek zacumował już w połowie stycznia 1935 r. Niespodziewanie polscy marynarze doświadczyli tu niezwykle serdecznego przyjęcia ze strony Polaków amerykańskich służących w US Navy i w garnizonie lądowym. Miłą niespodzianką była również wizyta prof. Denzela Carra, profesora slawistyki na miejscowym uniwersytecie, absolwenta Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Dalsza podróż przez Ocean Spokojny przebiegała bez większych problemów i w końcu lutego „Dar Pomorza” przybył do Jokohamy, gdzie przewidziano pierwszy remont. Pobyt w Japonii był dłuższy, poza Jokohamą fregata zawinęła również do Osaki, a potem do Nagasaki. Przejście pomiędzy tymi portami okazało się trudnym doświadczeniem, gdyż natrafiono na potężny tajfun. Raz jeszcze statek i załoga podołali wyzwaniu. Kolejnymi miejscami postoju były porty chińskie: Szanghaj i Hongkong. Ku zaskoczeniu kapitana Maciejewicza i załogi „Daru” w obu tych miastach podejmowali ich gościnnie rodacy, stanowiący nieliczną, lecz nieźle zorganizowaną Polonię.

Tak się złożyło, że w tym samym czasie w tych samych portach Dalekiego Wschodu pojawił się wynajęty przez Polski Instytut Eksportowy, angielski statek „Dardanus”, który był pływającą wystawą produktów polskiego przemysłu i rolnictwa. Wy płynął w początkach marca z Gdyni i płynąc wokół Afryki pojawił się w Singapurze, a potem w Hongkongu, Szanghaju i Jokohamie. Dużo uwagi obu tym statkom poświęcały największe gazety wychodzące na Dalekim Wschodzie, zgodnie podkreślając spore możliwości handlowe i daleko sięgające ambicje morskie Rzeczypospolitej Polskiej.

Po zawinięciu do Batawii, w ówczesnych Indiach Holenderskich (dziś Dżakarty w Indonezji), „Dar Pomorza” odwiedził jeden z portów w Australii i dokonał skoku przez Ocean Indyjski, docierając najpierw do Mauritiusu, a potem do Durbanu w Afryce Południowej. Podczas przejścia przez Atlantyk żaglowiec zahaczył tylko o wyspę św. Heleny i Wyspę Wniebowstąpienia, a 19 sierpnia dotarł do pierwszego portu europejskiego w Antwerpii. Zanim dopłynął do Polski zatrzymał się na trzy dni w okolicach szwedzkiego Malmö, gdzie dokładnie go „odświeżono”, aby się godnie zaprezentował podczas uroczystego powitania w Gdyni.

COFNIJ SIĘ