

„Komendanci”

Żaglowce są jak ludzie - mają imiona, miejsce urodzin - stocznie, adres - port macierzysty. Żaglowce są jak wino - wiek nie jest wadą, bo czas dodaje im smaku i zapachu. Kiedy w 1930 r. szkoła morską w Tczewie przeniosła się do Gdyni, na miejscu żaglowca „Lwów” zacumowała w basenie prezydenta przy Skwerze Kościuszki „biała fregata” - „Dar Pomorza” i jest tam do dzisiaj, choć teraz jako statek muzeum. Tomasz Sobczak - aktor teatralny, filmowy i telewizyjny, w morski horyzont patrzy z bulwaru w Kołobrzegu, ale nie odmówił opowieści o „Darze Pomorza” i jego kapitanach.

Razem z „Darem Pomorza” swoją historię napisało dwóch kapitanów, a właściwie komendantów. Według „manieri” francuskiej kapitanowie polskich żaglowców mają taką funkcję, bo wśród oficerów są też kapitanowie. Jest takie powiedzenie - każdy może być kapitanem, ale nie każdy komendantem żaglowca.

Konstanty Maciejewicz-Matyjewicz „Macaj”.

Kapitan żegluga wielkiej, ostatni komendant „Lwowa”, pierwszy komendant „Daru Pomorza”. „Kapitan kapitanów”. Urodził się w Niemirowie Podolskim. Ukończył Morski Korpus Kadetów w Petersburgu i przed I wojną światową rozpoczął służbę w rosyjskiej marynarce wojennej. Doświadczenia zdobywał na stanowiskach oficerskich i dowódczych, m.in.: na krążownikach „Aurora” i „Riurik”, okrętach podwodnych i żaglowcach. Legendą w rosyjskiej flocie było uratowanie z tonącego okrętu podwodnego, pięciu członków załogi. Ale kiedy Polska odzyskała niepodległość zameldował się w kraju i 1 lutego 1922 r. rozpoczął pracę w Szkole Morskiej w Tczewie. Zamustrował również na szkolny żaglowiec „Lwów”, na którym odbył podróż do Brazylii. W 1926 r. przyprowadził z Anglii do Polski szkuner „St. Blanc”, przemianowany na ORP „Iskra”, a w listopadzie, tego samego roku, został komendantem „Lwowa”. Funkcję tę pełnił do 1930 r. czyli momentu wycofania statku z eksploatacji i w grudniu 1929 r., oddelegowany został do Francji po odbiór „Daru Pomorza”. Rok później przyprowadził fregatę do Gdyni. Od tego czasu aż do 9 czerwca 1938 r. był jej pierwszym komendantem. Poprowadził „Dar Pomorza” w spektakularne rejsy: podróż dookoła świata w latach 1934-35 oraz w 1937 r. wokół Hornu. Od tego czasu 1. Marca świętujemy pierwsze polskie opłynięcie Nieprzejeźdnego Przylądka pod żaglami.

Działal też aktywnie w gdyńskim żeglarstwie - był wiceprezesem jachtklubu „Gryf”. Był człowiekiem oryginalnej osobowości i zachowań, więc także bohaterem anegdot. Na pokładzie odczytywał czary - mówili, że umiał sprowadzić wiatr. Statek uważał za „ostatnie miejsce święte na ziemi opuszczonej przez Boga”, a marynarza za pierwszego i najważniejszego człowieka na świecie, który musi mieć wszystko. Szył więc sam ubrania, robił buty i meble, remontował mechanizmy.

Po II wojnie światowej zajął się organizacją szkolnictwa morskiego w Gdyni i Szczecinie, dokąd wyjechał praktycznie na resztę życia. No i dopadły go - jak większości ludzi międzywojnia - stalinizm i zawiść ludzka. Dopiero w latach 60. wrócił do szkolenia kadr oficerskich. A jego uczniowie mogli znów śpiewać: „Macaju, Macaju z tobą było nam jak w raj...” W marynarskie życie zabrali drogowaskazy „kapitana o gołęmb sercu”: „Rób dobrze rzeczy proste. A jeżeli na morzu jesteś pewien pozycji, to sprawdź ją jeszcze raz.”

Kazimierz Jurkiewicz - kapitan żegluga wielkiej, 32 lata przepracował na „Darze Pomorza”, w tym - 23 jako komendant. Biała Fregata zawdzięcza mu część swojej legendy. Urodził się w Goraju Lubelskim. „Bandera”, „Morze”, „Żeglarz Polski”, a później „Wiatr od morza”

Żeromskiego – to były pierwsze źródła młodzięcej fascynacji morzem. Fascynacji, która zaprowadziła go do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i na „Dar Pomorza”, gdzie znalazł się pierwszy raz w 1931 r. w rejsie kandydackim. Trzy lata później, już w charakterze instruktora, wypłynął na żaglowcu w rejs dookoła świata w latach 1934-35. Na „Darze Pomorza” przeszedł wszystkie stanowiska oficerskie, aż do funkcji komendanta, w latach 1953-77, spoglądając na swoją fregatę ze słynnego krzeselka - umieszczonego na rufie. Był również dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, autorem podręczników, wykładowcą i wychowawcą kilku pokoleń oficerów marynarki handlowej.

„Dar Pomorza”, pod dowództwem kapitana, odniósł brawurowe zwycięstwo w czasie debiutu w regatach „Operacja Żagiel’72”- The Cutty Sark Tall Ships Races, które wprawiło w zdumienie Anglików. A ponieważ był niezwykle skromnym, nie lubiącym rozgłosu człowiekiem – ten sukces przyjął tak samo. Choć od tego zwycięstwa zaczęły się zloty wielkich żaglowców w Polsce: Gdyni, Gdańsku, Szczecinie.

Kiedy przekazywał dowództwo „Daru Pomorza”, swoim następcom zostawił przykazanie: „Kochajcie ten statek. To nie jest zwyczajny żaglowiec. To duma i klejnot narodu polskiego. Baczcie, by mu się nigdy - na dalekim oceanie czy morzach bliższych - krzywda nie stała. On jest tak ważny dla Polski, jak Wawel w Krakowie i Królewski Zamek w Warszawie”. A do bardziej zaprzyjaźnionych mówił - „Jak wchodzisz na żaglowiec to najpierw poczuj jego zapach. Jeżeli pachnie drewnem i tradycją - jesteś w domu.”

W 1982 r. odszedł na „emeryturę” razem z „Darem Pomorza”, przemianowanym na statek-muzeum. Kapitan wrócił na swoją fregatę już jako kustosz. Był wśród inicjatorów powołania Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza” i przewodniczył społecznemu komitetowi budowy jego następcy - „Daru Młodzieży”.

Mira Urbaniak