

Propagandowe nadymanie żagli. Czy „Dar Młodzieży” zastąpią dwa nowe narodowe statki?

30 WRZEŚNIA 2025

12 MINUT CZYTANIA



Michał Czacharowski / Forum

Czy 40-letni „Dar Młodzieży” zostanie zastąpiony przez nowy „narodowy” żaglowiec? Rząd obiecuje nawet dwa żaglowce – za miliard złotych. To absurd – mówią eksperci.



Anita Walczewska/East News

Statek badawczy „Oceanica” Instytutu Oceanologii PAN. Z trudem udało się wywalczyć środki na jego utrzymanie.

ARTYKUŁ W WERSJI AUDIO



0:00 / 19:48

Zaczęło się 28 marca 2019 r. podczas powrotu „Daru Młodzieży” z Rejsu Niepodległości, zorganizowanego, aby uczcić setną rocznicę przywrócenia Polsce bytu państwowego. Żaglowiec Uniwersytetu Morskiego w Gdyni spędził wtedy ponad 10 miesięcy w podróży dookoła świata. Odwiedził 23 porty, w tym Panamę podczas 34. Światowych Dni Młodzieży. Jego załogę przyjął tam papież Franciszek. Powrót statku do portu w Gdyni był paradny – w asyście okrętów Marynarki Wojennej i innych jednostek. Podczas powitania Marek Gróbarczyk, wtedy minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w rządzie PiS, ogłosił program budowy nowego żaglowca – następcy „Daru Młodzieży”. Zapowiedział też „wielki narodowy konkurs na wybór nazwy” dla tej jednostki.

Stanęło na słowach. Teraz do sprawy wraca rząd Donalda Tuska. W maju podczas 11. Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie sam premier zapowiedział budowę następcy „Daru Młodzieży”. I niedawno na stronie rządowej pojawił się projekt

uchwały Rady Ministrów dotyczący ustanowienia wieloletniego programu „Budowa statków szkolno-badawczych dla uczelni morskich”. Państwo przymierza się do sfinansowania budowy nie jednego, lecz dwóch statków: jednostki szkolno-badawczej dla Politechniki Morskiej w Szczecinie (PMS) oraz nowego żaglowca szkolnego dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (UMG). Miałyby powstać do 2029 r. Całkowity koszt inwestycji szacowany jest na 976 mln zł. Planowany termin przyjęcia projektu: trzeci kwartał 2025 r.

Z wiatrem i pod wiatr

ZAMKNIJ

REKLAMA

Imponująca hojność, zważywszy, że nie tak dawno przez media przetoczyła się burza o para milionów na utrzymanie statku

zapasów itp.) 30 dni. Wyposażony w laboratoria i inne niezbędne urządzenia uczestniczy w wielu międzynarodowych programach badawczych. W tym tych związanych z jakże dziś ważnymi kwestiami zmian klimatycznych.

Jesienią 2024 r. IO PAN alarmował: „Trudno nam pojąć decyzję polskiego Rządu, który po 35 latach dobrej roboty odcina kluczowe źródło finansowania dla tej jednostki. Dzięki »Oceanii« do Polski trafiają pieniądze na badania oceanograficzne z UE, Norweskiego Mechanizmu Finansowego i bilateralnych umów – średnio kilka milionów złotych rocznie – ale to pieniądze na badania, a nie na utrzymanie statku”. Badacze morza tłumaczyli, że brak rządowej dotacji będzie skutkowało złomowaniem statku i zerwaniem bieżących projektów naukowych, a także wieloletniej współpracy z placówkami naukowymi w Polsce i na całym świecie. Dopiero po nagłośnieniu sprawy pieniądze na „Oceanie” się znalazły.

Jednak uczelnie morskie to inny resort i inny portfel. Podlegają Ministerstwu Infrastruktury, które wchłonęło wykreowany przez PiS resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Prof. Jan Marcin Węśławski, dyrektor IO PAN, choć uzyskał środki na utrzymanie „Oceanii”, ma powody do niepokoju. Program budowy statków dla uczelni morskich stawia pod znakiem zapytania trwające od kilku lat zabiegi jego instytutu oraz dwóch innych instytutów PAN, które wspólnie z Państwowym Instytutem Geologicznym starają się o jeden duży nowy statek badawczy. Mieli w tej sprawie deklaracje ministrów i jak na razie nic. – *Statek ma obsługiwać logistycznie dwie polskie stacje badawcze, prowadzić badania oceanograficzne i geologiczno-środowiskowe na polskiej koncesji pod Azorami – wszystko na Atlantyku – objaśnia dyrektor IO PAN. – Plan podziału zadań, czasu i szczegóły jednostki są od dawna ustalone. Nie ma decyzji o finansowaniu (ok. 350 mln zł). Tymczasem dwie szkoły morskie, które kształcą bardzo dobrą kadrę, ale na obce bandery (nie mamy własnych statków), dostają taki prezent.*

Prof. Węśławski dotyka fundamentalnej kwestii, przemilczanej w dyskursie publicznym. Polskie statki od lat pływają głównie pod obcymi banderami. Z powodów fiskalnych polscy armatorzy musieli przeflagować swoją i tak kurczącą się flotę, by sprostać światowej konkurencji. Co więcej, absolwenci polskich uczelni morskich nie garną się do pracy na ich statkach. – *Przychodzą do nas tylko nieliczni* – relacjonuje Krzysztof Gogol związany z Polską Żeglugą Morską, największym polskim armatorem (48 masowców i 3 promy). – *Większość uważa, że na statkach innego typu niż masowce znajdzie pracę lepiej płatną.*

Zatem PŻM za zgodą związków zawodowych zatrudnia marynarzy z Bułgarii, Rumunii, Ukrainy, a także z Azji (np. Filipin i Indonezji). A polscy podatnicy finansują kształcenie morskich kadr dla krajów znacznie zamożniejszych od Polski, o lepiej rozwiniętej żegludze. Rocznie wypuszczają na ich potrzeby trzy setki wilków morskich z dyplomami magistra inżyniera.

Dla polskich podatników to droga bajka. Same wydatki eksploatacyjne (bez obowiązkowych remontów) na „Nawigatora XXI”, statek szkoleniowo-badawczy Politechniki Morskiej w Szczecinie, to 7–8 mln zł rocznie. Tymczasem prof. Adam Weintrit, rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, domagając się w miejsce „Daru Młodzieży” nowego statku dla gdyńskiej uczelni, argumentuje: „Obecność żaglowca na międzynarodowych wodach to także znakomita promocja polskiego szkolnictwa morskiego w świecie”. Tylko jaki z tej promocji pożytek? Dobre samopoczucie, że inni cenią sobie naszych oficerów?

Czytaj też: Morze, nasze morze... Ludzie odwracają się od wód. A one się mszczą

Seniorzy trzymają się mocno

– *Żaglowiec potrzebny nam jak dziura w moście* – nie przebiera w słowach szef IO PAN. – *A „Dar Młodzieży” wcale nie jest stary, wystarczy sprawdzić metryki innych żaglowców na świecie. Plus oczywiście do niczego się nie przyda w szkoleniu nowoczesnych marynarzy. Świetnie wygląda na obrazku i można opowiadać bajki o hartowaniu charakterów. Tymczasem prawdziwą wizytówką nowoczesnego kraju morskiego jest statek badawczy, który bierze udział w międzynarodowej kooperacji badań morskich plus utrzymuje polską infrastrukturę polarną. To jest realna dyplomacja naukowa poważana na świecie.*

Przyjdzie jeszcze pora na ten wątek. Na razie pozostajmy przy statkach szkolnych. – *Ten projekt nie jest wyrazem potrzeb, wynika raczej z siły lobby uczelni morskich* – ocenia zamiar budowy nowego żaglowca Marek Błuś, kapitan żeglugi wielkiej, ekspert w sprawach żeglugi. – *„Dar Młodzieży” jest młody. Średnia wieku dużych żaglowców szkolnych w Europie wynosi ok. 100 lat; najstarszy, norweski „Statsraad Lehmkuhl” został zbudowany w 1914 r.*

Dorzuca inne przykłady: „Juan Sebastian de Elcano” w 1928 r. (marynarka wojenna Hiszpanii), „Amerigo Vespucci” w 1931 r. (marynarka wojenna Włoch), „Christian Radich” w 1937 r. (cywilny, Norwegia), „Eagle” w 1937 r. (Straż Wybrzeża USA), „Sagres” w 1937 r. (marynarka wojenna Portugalii), „Mircea” w 1938 r. (marynarka wojenna Rumunii). – *Ich popularność, siła oddziaływania* ^{ZAMKNIJ}
REKLAMA. *wynikają m.in. z ich wieku* – podkreśla Błuś.

Szczególnie interesujący jest „Statsraad Lehmkuhl”. Bliźniaczko podobny do „Daru Pomorza” i niewiele od niego młodszy. „Dar

Pomorza”, zbudowany w 1909 r., został odesłany na emeryturę, a właściwie na posadę statku-muzeum w 1982 r., w wieku 73 lat. Alfred Naskręt, współzałożyciel prywatnej policealnej Szkoły Morskiej w Gdyni, która działa od 1998 r., był na tym żaglowcu oficerem w czasie, kiedy zastanawiano się nad następcą. Pamięta, że zanim zapadła ostateczna decyzja, było dużo wątpliwości. Powstały dwie ekspertyzy – całkowicie sprzeczne. Z jednej wynikało, że warto stary żaglowiec remontować i wtedy jeszcze długo da się nim pływać. Druga brzmiała: trzeba budować.

Ponieważ jako statek-muzeum „Dar Pomorza” pozostaje na wodzie, musi przechodzić regularne przeglądy klasyfikacyjne. Tylko w mniejszym zakresie, bo bez prawa pływania. Na przykład w tym roku nurek badał stan kadłuba pod wodą. – *Blachy trzymają się dzielnie* – relacjonuje Arleta Gałązka, kustoszka żaglowca-muzeum.

„Dar Młodzieży”, zbudowany w 1982 r., w dużej mierze za pieniądze ze zbiórki społecznej, ma 43 lata, 30 lat mniej niż poprzednik, gdy przekształcono go w muzeum. Tymczasem rektor gdyńskiej uczelni opowiada w mediach, że „Dar Młodzieży” „dogorywa”, „się sypie i niedługo po prostu stanie się niebezpieczny, a przecież w rejsy wysyłamy na nim prawie dwustu młodych ludzi. Nie możemy ryzykować ich zdrowia”. Podkreśla, że żaglowiec był budowany w Stoczni Gdańskiej w dobie stanu wojennego, w okresie kryzysowym, więc z byle czego. Że jest mało prawdopodobne, by bez remontu pomyślnie przeszedł badania niezbędne do odnowienia świadectwa klasy.

Czytaj też: Dobry wiatr dla żaglowców

Z życia ambasadorów

Zatem dlaczego nie remont? Uczelnia przywołuje przykład żaglowca szkolnego niemieckiej marynarki wojennej „Gorch Fock” (24 lata starszy od „Daru Młodzieży”). Jego remont kosztował 10 mln euro. Czy to kwota porażająca? Ministerstwo Infrastruktury szacuje remont „Daru” na 100 mln zł. Twierdzi, że zapewni on statkowi maksymalnie 10–15 lat pływania, a nowa jednostka popływa co najmniej 40 lat.

– *Praktyka z innymi statkami szkolnymi pokazuje, że po remoncie kapitalnym służą kolejne 40 lat, więc warto remontować* – mówi Marek Błuś. Podkreśla, że statki szkolne ani fizycznie, ani moralnie nie zużywają się w takim tempie jak statki transportowe. – *Jeśli już upieramy się przy posiadaniu żaglowca szkolnego, to należy „Dar Młodzieży” wyremontować i nadal nim pływać.*

100 mln zł to nie 400 mln zł, na które obecnie szacowana jest budowa nowego statku. Przy czym jeszcze rok temu rektor Weintrit określał ten koszt na 200–250 mln zł. Strach pomyśleć, co będzie dalej. Wymyślony przez PiS przekop Mierzei Wiślanej miał kosztować 880 mln zł, wyszło 2 mld zł, a i na tym nie koniec.

Przed wszystkim kondycja „Daru Młodzieży” nie może być tak zła, jak się ją opisuje, skoro po wybudowaniu nowej jednostki jego działalność ma być wygaszana stopniowo i mowa o „perspektywie wieloletniej”. W informacji Ministerstwa Infrastruktury czytamy: „Do czasu wyłączenia z użytku będzie on służył jako wsparcie w szkoleniu kadr morskich UMG. Ponadto (...) jako były ambasador Polski będzie mógł być wykorzystywany do organizacji wydarzeń związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską oraz dalszej promocji Polski na arenie międzynarodowej. W perspektywie wieloletniej rozważane jest utworzenie na Darze Młodzieży muzeum – wzorem poprzednika, Daru Pomorza”.

Zatem uniwersytet miałby przez czas bliżej nieokreślony oba żaglowce, a podatnicy – podwójne wydatki na ich utrzymanie. Zdecydowana większość uczelni morskich w ogóle nie posiada żaglowców szkoleniowych. To kwestia prestiżu, a nie obowiązku. Absolwenci uczelni, którzy odbywali praktyki pod żaglami, najczęściej wspominają je jako wspaniałą przygodę, która do umiejętności zawodowych niewiele wniosła. – *Nawigacji można się dziś nauczyć na symulatorach, a reszta to sprawa praktyk u armatorów, na ich statkach. Według mnie to lepsze niż wożenie się na żaglowcu* – stwierdza wspomniany już Alfred Naskręt, współzałożyciel prywatnej Szkoły Morskiej w Gdyni. Ona też przygotowuje oficerów, tyle że bez dyplomu magistra, który w karierze na morzu jest ozdobnikiem.

Jednak o co chodzi z tym „ambasadorem Polski” – określeniem użytym przez ministerstwo? To mocny argument, który przemawia za remontami tego rodzaju wielkich żaglowców jak „Dar Pomorza”. Są znane miłośnikom morza. Uczestniczą w rozmaitych regatach, zdobywają w nich trofea, odbywają spektakularne rejsy dookoła świata, uświetniają różne ważne wydarzenia, jak choćby wspomniane Światowe Dni Młodzieży czy stulecie odzyskania niepodległości przez Polskę, goszczą na swoim pokładzie ważne osobistości – królów, prezydentów, premierów. Obrastają legendą, stają się częścią dziedzictwa, zyskują wartość niematerialną. Nie za bardzo wypada coś takiego sprzedawać, a tym bardziej złomować.



Oferta powitalna 4 zł za tydzień przez miesiąc rok

[SPRAWDŹ OFERTĘ >](#)

Czytaj też: [Żeglarze i lansiarze](#)

Mocarstwowe zapędy

Tego rodzaju komplikacja towarzysząca obu „Darom” nie dotyczy „Nawigatora XXI” należącego do Politechniki Morskiej w Szczecinie. Ten zbudowany ze składek darczyńców statek szkolno-badawczy (oddany do eksploatacji w 1998 r.) nie ma jeszcze 30 lat. I uczelnia nie planuje jego wycofania z żeglugi. Chce mieć do dyspozycji dwa statki. Tłumaczy to tym, że zamierza „zwiększyć skalę kształcenia nawet do 240 studentów rocznie oraz wprowadzić praktyki z użyciem nowoczesnych systemów napędowych, cyfrowych układów nawigacyjnych i zautomatyzowanych laboratoriów badawczych”. No i chce wykorzystywać nową jednostkę (koszt szacowany na 650 mln zł) do szerokiego spektrum badań, które nigdy nie były jej domeną. Wymienia m.in. takie dziedziny, jak badania środowiska morskiego i oceanograficzne, geologia morska i górnictwo głębokomorskie, badania związane z budową i monitoringiem farm wiatrowych. Mowa nawet o „polityce polarnej”, obsłudze polskich stacji arktycznych i antarktycznych, udziale w globalnych projektach klimatycznych i polarnych.

Gdynię mają nieść żagle, a Szczecin teatr swój widzi ogromny. Obiecany politechnice nowy statek miałby obsługiwać projekty wielu instytucji naukowych, zasłużonych, o ogromnym dorobku. Widać, że concept statku dla Szczecina, wspierany przez wiceministra infrastruktury Arkadiusza Marchewkę, m.in. konsumuje plany wspomnianych wcześniej instytutów PAN oraz PIG.

– Szkoły morskie nic nie będą badać, bo nie są od tego i nie mają kadry – stwierdza prof. Węśławski. – Mogą wozić badaczy za pieniądze, jak robi to „Horyzont” (statek Uniwersytetu Morskiego – przyp. RS). Ale to nie uczyni z nich statków badawczych, tak jak tramwaj wiozący profesorów na politechnikę nie jest tramwajem naukowym. Dramat i puste gesty zamiast poważnego działania.

Widać, jak lobbing morskich uczelni spycha do kąta poważne placówki badawcze. Jak pragmatyzm zabija wizję czegoś, co pod żaglami będzie pięknie wyglądać. I może stanie się jednym z pomników sprawstwa. Tylko czy o takie sprawstwo chodzi?

Nim klamka zapadnie, przydałby się poważny dyskurs. Ale nie jesteśmy narodem morskim, mającym jakieś takie rozeznanie w tych kwestiach. Stąd szerokiej opinii publicznej łatwo wcisnąć morski kit. Zwłaszcza że część środowisk znających tę dość specjalistyczną problematykę po cichu krytykuje, ale milczy, by nikomu się nie narazić. A część wychwala pomysł pod niebiosa, bo widzi w nim docenienie morskiej branży albo szansę na udział w konsumpcji tortu wartego miliard złotych. A może finalnie i więcej.

Polityka 40.2025 (3534) z dnia 30.09.2025; Społeczeństwo; s. 37

Oryginalny tytuł tekstu: "Dar zabiera"



Ryszarda Socha

Z wykształcenia filolog-teatrolog, gdynianka z urodzenia, zamieszkania i emocji. Od 1995 r. dziennikarski przyczółek „Polityki” na Wybrzeżu. Przeważnie opisuje zjawiska społeczne, obyczajowe, gospodarcze. Chętnie łączy elementy reportażu i publicystyki.

Polecane

Remont łazienki łatwiejszy niż myślisz! Odkrywaj nasze wyjątkowe okazje

Leroy Merlin

ZAMKNIJ

REKLAMA

Zachód ocenia Nawrockiego. Kto ucierpi najmocniej? Zapnijmy pasy, będą turbulencje

Znajdź Birkenstocki dla siebie! Tylko dziś do -51% taniej

Limango

Kupuj teraz

Cyngle Putina. To, co zdarzyło się w Kijowie, każe wszystkim mieć się na baczności

Odmień swoją łazienkę – modne rozwiązania w supercenach, styl i wygoda w zasięgu ręki

Leroy Merlin

Wieniec od Putina. Kulisy tajemniczej śmierci ministra. Na Kremlu panika, nikt już nie jest bezpieczny

Przekraczaj granice z nowym N°8

DS Automobiles

Dowiedz się więcej

Kardynał Ryś ratuje jak może wizerunek Kościoła. Coś złego się tutaj dzieje

Linki promowane przez Taboola

POLITYKA

PULSAR POLITYKA INSIGHT LEŚNICZÓWKA NIBORK

Projekt: Cogision, Ładne Halo Wykonanie: Vavatech Prawa autorskie © POLITYKA Sp. z o.o. S.K.A.

REKLAMA

ZAMKNIJ