

wywiadówka

Cztery belki i kotwica

...rozmowa z kapitanem żeglugi wielkiej o blaskach i cieniach tego zawodu

Codziennie słyszymy o ludziach wykonujących różne, nietypowe zawody i pracujących w rozmaitych warunkach. Inaczej jednak podchodzimy do tego, gdy informację dotyczą osoby zupełnie nam obcej, a inaczej - gdy osobście znamy osobę spełniającą się w ciekawej i jednocześnie niespotykanej pracy.

Kapitan żeglugi wielkiej Rafał Pilecki, choć niedawno obchodził czterdzieste urodziny, to już od kilku lat dowodzi statkami. Prywatnie jest moim kuzynem. Mimo różnicy wieku i poważnej profesji zawsze był świetnym kompanem moich dziecięcych, zwariowanych zabaw. Niedawno wrócił z kolejnego rejsu i dzisiaj spotkaliśmy się, aby porozmawiać o jego nietypowym, fascynującym zajęciu.

Co wpłynęło na to, że wybrałeś pracę na morzu?

Z jednej strony to tradycje rodzinne. Wszyscy, począwszy od dziadka, mieli zawody związane z gospodarką morską, a mój tata, jego brat i szwagier byli marynarzami. Wyrastałem więc, słuchając opowieści z rejsów, poznając życie „wilków morskich” od kuchni. Od zawsze również wiele czytałem. Zazdrościłem bohaterom książek życia pełnego przygód. Byłem i ciągle jestem ciekawy świata. Nie mogłem wybrać inaczej. Nie wyobrażam sobie codziennego siedzenia osiem godzin za biurkiem. Ja muszę działać, u mnie wciąż musi się coś dziać. Po maturze zdałem więc do Wyższej Szkoły Morskiej (dziś Akademii Morskiej) w Szczecinie na wydział nawigacji, kierunek: transport morski. Studia to była wielka przygoda.

Z jednej strony luz życia studenckiego, a z drugiej - wojskowy rygor. Musieliśmy chodzić na zajęcia w mundurach. Na wykładach byliśmy odpytywani przy tablicy, co tydzień pisało się kolokwium (czyli „studencki sprawdzian”). Wystarczyło nie zaliczyć dwóch i już nie można było nadrobić. Skończyła połowa z nas. Większość pływa na morzu.

Co dokładnie oznacza tytuł „kapitan żeglugi wielkiej”?

Jest to najwyższy stopień w marynarce handlowej i oznacza kierownika statku morskiego bez ograniczeń pojemnościowych (BRT) uprawiającego żeglugę wielką, czyli międzynarodową. Całkowitą pojemność statku brutto wyrażamy w tonach rejestrowych tj. w BRT – Brutto Registry Tonage. A czy wiesz, gdzie jest w Szczecinie granica wód morskich? - Na Moście Długim.

Co należy zrobić, aby zostać kapitanem żeglugi wielkiej?

Po pierwsze należy ukończyć studia w szkole morskiej i zdać egzamin resortowy na oficera. Następnie trzeba mieć „wypływane” jako oficer minimum 12 miesięcy. Później należy ukończyć kurs i zdać najtrudniejszy, według mnie, egzamin na starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności 3000 BRT i powyżej. W dalszej kolejności wymagana jest przynajmniej 12-miesięczna praktyka pływania na stanowisku chiefa, czyli starszego oficera pokładowego na morskich statkach handlowych o pojemności 3000 BRT i powyżej w żegludzie międzynarodowej. Na koniec trzeba przejść kurs i zdać egzamin na stanowisko kapitana. Tak wygląda najkrótsza droga kariery kapitana, którą ja pokonałem. Najmłodszy znany mi oficer został kapitanem, mając 29 lat. Ja zostałem kapitanem w wieku 32 lat. Bardzo ważne jednak jest zdobyte doświadczenie w pracy na morzu.

No właśnie. Nie tylko wykształcenie, ale też umiejętności, doświadczenie i specyficzne cechy charakteru kształtują kapitana. Jakie są główne obowiązki i czym musi się wyróżniać kapitan ze względu na jego odpowiedzialność w pracy?

W związku ze stałym rozwojem żeglugi i techniki morskiej obowiązki kapitana wciąż się poszerzają. Głównym jego zadaniem jest przewóz ładunków i pasażerów, prowadzenie statku oraz zarządzanie i gospodarowanie na jednostce pływającej. Coraz większy nacisk stawia się na kierowanie ludźmi, ochronę ich życia i zdrowia, zapewnienie bezpieczeństwa statku i ładunku oraz na utrzymanie koniecznej do tego dyscypliny. Dlatego do pełnienia tego stanowiska nie wystarczy tylko posiadanie dyplomu kapitana żeglugi wielkiej. Kierownik statku powinien także posiadać odpowiednie predyspozycje psychiczne i moralne. Po pierwsze - ogromne poczucie odpowiedzialności, sumiennosc oraz umiejętnosc kierowania zespołem ludzi i ich nadzorowanie przy jednoczesnej samokontroli własnego postępowania. Ponadto kapitan powinien posiadać dobrze wykształconą wyobraźnię, która pozwala mu na przewidywanie skutków podejmowanych przez siebie decyzji, a także powstrzymuje od zagrożenia, jakim jest rutyna zawodowa, która zgubiła już niejednego doświadczanego dowódcę. Niezbędne jest także, aby był on stale zorientowany i informowany o tym, co dzieje się ze statkiem i na statku. Dowódca każdej jednostki powinien znać swoją załogę i statek jak przysłowiową „własną kieszeń”, ale kontrolę prowadzić z umiarem.



Czy wśród kapitanów znasz kobiety?

Tak. U mojego pracodawcy Columbus Shipmanagement GmbH w zawodzie kapitana pracują dwie kobiety. Jedną z nich jest Niemka, która pływa jako kapitan już od 10 lat, a drugą - Polka, która niedawno do nas dołączyła. Jednak, za czasów moich studiów na roku nie było ani jednej dziewczyny. Jak wyglądał twój pierwszy rejs w roli kapitana?

Był bardzo nietypowy. Rejs rozpocząłem jako pierwszy oficer, choć miałem już wówczas dyplom kapitana. Statkiem dowodził starszy Niemiec. Płynęliśmy po Morzu Południowochińskim, gdy spotkał nas tajfun. W takich ekstremalnych warunkach wszelkie manewry musi przeprowadzać sam kapitan. I właśnie mój dowódca, niby bardzo doświadczony, wykonał nieprzemysłany skręt, chcąc uciekać przed niebezpieczeństwem. W tym momencie statkiem tak silnie zachwiało, że nawet stałe elementy wyposażenia, przytwierdzone do ścian i podłóg, zaczęły się przemieszczać. W tym czasie byłem w saunie. Nagle niesamowita siła zaczęła mną rzucać o ściany. Byłem przerażony, ale wiedziałem, że muszę dostać się na mostek. Za drzwiami sauny była siłownia. Słyszałem, jak znajdujące się w niej ciężkie sprzęty przesuwają się i uderzają w moje drzwi. Wydawało mi się, że ta chwila trwa wiecznie. W końcu udało mi się oswozić i dotrzeć na mostek. Drugi oficer był ranny od uderzenia, a przerażony kapitan prosił o pomoc w nawigacji. Przejąłem stery i poprowadziłem statek tak, by bezpiecznie przebrnąć przez tajfun, bo na ucieczkę było już za późno. Kapitan przekazał mi wtedy obowiązki dowodzenia statkiem. Sam doszedł do wniosku, że nie spełnia się już w tej roli. Z rejsu wróciłem więc jako dowódca statku i od tej pory pływam jako kapitan.

A czy ty miałeś sytuacje, kiedy podczas rejsu musiałeś oddać dowodzenie statkiem komuś innemu?

Na szczęście nie.

Wspomniałeś, że w szkole musiałeś codziennie chodzić w mundurze. Ile teraz masz mundurów i kiedy je zakładasz?

Moim mundurem na statku jest biała koszula z pagonami, na których są 4 belki i kotwica (u Niemców gwiazdka). Taki mundur zakładam tylko w oficjalnych sytuacjach tj. gdy wchodzimy do portu, gdy na pokład przyjmujemy pilota lub innych gości, przy odprawach celnych itp., by każdy, kto wejdzie na statek, mógł rozpoznać, kto na nim rządzi. Mundury na statku mam dwa. Więcej mi nie potrzeba. Zawsze w takich sprawach byłem minimalistą.

Jakie parametry posiada największy statek, którym dowodziłeś?

Jest to statek, którym dowodzę obecnie. Nazywa się Santa Rita i jest kontenerowcem pływającym pod niemiecką banderą. Zbudowany został w 2011 roku w Brazylii. Jego długość wynosi 300 metrów, a wysokość 55 metrów (dla porównania 10-piętrowy wieżowiec ma wysokość około 30 metrów). Santa Rita może zabrać jednorazowo na pokład aż 7100 standardowej wielkości kontenerów. Wyobraź sobie, że przy takiej masie „droga hamowania” wynosi około 2 kilometry, a minimalny promień skrętu osiąga 900 metrów. Oczywiście takich nagłych ruchów przy prowadzeniu statku nie wykonuje się, gdyż byłoby to zbyt niebezpieczne. Podobnych kontenerowców mój niemiecki armator Hamburg Süd ma do dyspozycji ponad sto. Największe z nich zabierają na pokład ponad 10,5 tysiąca kontenerów. Uważam, że przyszłość handlu morskiego należy do kontenerowców. Mam dla ciebie jeszcze ciekawostkę dotyczącą mojego armatora. Właścicielem firmy Hamburg Süd jest znany tobie również, ale z innej działalności, koncert Dr. Oetker.

Ciekawa informacja. Nigdy bym nie pomyślała, aby powiązać producenta mrożonej pizzy i budynku z właścicielem floty handlowej. Z twojego opisu widać, że dowodzisz niezłą „lupinką”. Ile osób liczy załoga na takim statku? Skąd one pochodzą?

Załoga Santa Rity to 32 osoby. Na innych statkach dowodziłem załogą od 21 do 23 osób. Najczęściej spotykane narodowości w moich załogach to: Niemcy, Polacy, Bułgarzy, Ukraińcy, Litwini, Filipińczycy, Brazylijczycy, a nawet Etiopczycy i Kiribaci.

Słyszysz więc, że dowodzisz ludźmi pochodzącymi niemal z całego świata. W jakim języku się porozumiewacie?

Standardowo. Obowiązującym językiem roboczym na statku jest język angielski i w tym języku wydawane są wszelkie polecenia. Znam również język niemiecki i rosyjski, a ostatnio poznaję tajniki portugalskiego. Oczywiście najszybciej Brazylijczycy nauczyli mnie słów niecenzuralnych.

Pozналиśmy już twoją załogę. A jakie towary przewożysz? Co było najdziwniejsze, co było najdroższe? Czy było coś niebezpiecznego?

Transportujemy wszystko, co się mieści w kontenerach, a jak się nie mieści, to jest podzielone do kilku kontenerów. Zdarzają się też ładunki, których nie da „upchać” się w ten sposób. Wówczas taki ładunek przemocowuje się odpowiednio do innych kontenerów. W taki sposób ostatnio wiozłem helikopter. Wśród towarów przewożonych na co dzień dominuje wszelki sprzęt elektroniczny, a także opony, farby, traktory oraz artykuły spożywcze. Do przewozu świeżych owoców i mięsa służą specjalne chłodzone kontenery. Ustawia się w nich odpowiednią temperaturę, a także jest możliwość regulacji atmosfery – ogranicza się w nich ilość tlenu, aby owoce nie dojrzewały za szybko i nie psuły się. Później, w odpowiednim momencie, podwyższa się temperaturę w kontenerze i dojrzałe owoce trafiają z portu prosto do sklepu. Miałem także ładunki niebezpieczne. Przy ich przewozie obowiązują odpowiednie, rygorystyczne procedury. Wozilem broń, paliwo, odpady radioaktywne. Raz wiozłem 0,5 kg plutonu 238. Kontener, w którym był zapakowany, ważył „zaledwie” 25 ton. Najdroższym transportowanym przeze mnie zadeklarowanym ładunkiem w kontenerze był transformator do elektrowni w Argentynie za 2 miliony dolarów. Oczywiście wszystkie przewożone towary są ubezpieczone. Sporadycznie bowiem, ale bywają takie zdarzenia, że kontener się przesunie. Może wówczas spaść do wody, albo uszkodzić statek, a to jest niebezpieczne i kosztowne.

Jak wyglądają twoje rejsy, ile trwają? Na jakich trasach pływasz?

Pływam po wodach całego świata. Każdy rejs jest inny. Nawet rejs na tej samej trasie za każdym razem przynosi inne wyzwania. Rejsy statków kontenerowych przypominają linię tramwajową. Konkretna trasa, po drodze porty – jak przystanki, potem wyładunek jednych i załadunek drugich kontenerów – jak pasażerowie i wszystko zgodnie z „rozkładem jazdy”. Na przykład wzdłuż wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych kurs mojego „tramwaju” zaczyna się w Nowym Jorku, a kończy na Florydzie. W ciągu ośmiu dni zawijamy do sześciu portów. Oczywiście takich tras jest wiele. Najczęściej pływam na trasach: Europa – Australia oraz USA – Brazylia. W morzu przebywam zazwyczaj 4 miesiące, ale najdłuższy mój rejs trwał 7,5 miesiąca. W czasie tego rejsu udało mi się okrążyć całą Ziemię. Wyruszyłem z Barcelony i ostatecznie tam wróciłem. Prawie jak żeglarze z czasów Kolumba.

Wspomniałeś o Kolumbie, więc teraz popatrzmy na twój zawód od strony podróżnika i odkrywcy. Czy byłeś już na wszystkich kontynentach?

Prawie na wszystkich.. Nie byłem tylko na Antarktydzie i nie zanoszę, abym tam był, bo moja firma nie zaopatruje stacji badawczych.

OEZJA

Wieści morza

W dzień biały morze śpiewa, szepce i szeleści,
Samemu sobie jeno gwarząc opowieści.
Kto się w nie wsłucha,
słyszysz w jego dziwnym szumie
Dalekie, tajne głosy, których nie rozumie.
Ale po nocy ciemnej, wśród pomrocnej guszy
Morze prawi wybranym o swej wielkiej duszy.
I kto w swej piersi prawdom
nieznany nie przeczy,
Umiejąc słuchać głosów niewidzialnych rzeczy,
I samotnością łaskę swej jawie wysłuży,
Temu morze się zwierza, wieści, z duszy wróży,
Iż, utopiony sercem w oszołomnej pieśni,
W zachwycie najpiękniejszą
bezseną noc prześni.
A gdy upojonemu wiedzą w morskim wietrze
Z oczarowań zawrotnych powieki świt przetrze,
Co złotą obietnicą słońca się uśmiecha:
Ujrzy, jak łowiąc nocy pierzchającej echa
Wypływają z dnających wód tajnej głębiny
W sen o pieśni Ariona wsłuchane delfiny.

Leopold Staff



Pomnik Sediny w Szczecinie
Fontanna Manzla na widokówce z lat 1899-1913

Na pewno byłeś w portach leżących w okolicach podbiegunowych. Pamiętasz te najdalsze? Pewnie przekraczałeś też linię zmiany daty. Jak się to odczuwa na własnej skórze?

Najdalej na północ byłem na Islandii, ale nazwy portu teraz nie powtórzę, bo islandzkie nazwy są trudne do wymówienia, a co dopiero do zapamiętania. Najdalej na południe byłem w Wellington w Nowej Zelandii. Również odległym od równika portem jest chilijskie Valparaiso, z którego wyruszałem w rejsy do Malezji, oczywiście przez Pacyfik. Podróż trwała cały miesiąc i właśnie tam przekraczałem linię zmiany daty. Gdy płynię się z zachodu na wschód, traci się jeden dzień i zazwyczaj my zakładaliśmy, że to była niedziela. Płynąc w stronę przeciwną – zyskuje się dodatkowy dzień i wtedy my robiliśmy sobie dodatkową niedzielę. Współczesne statki pływając, zwłaszcza po otwartych wodach oceanicznych, często przekraczają też strefy czasowe. Wówczas trzeba na przykład co dwa dni zmieniać czas na statku o godzinę w jedną lub drugą stronę. Organizm za tymi zmianami nieraz nie nadąża. Przy okazji przypomni mi się zwyczaj marynarzy dotyczący równika. Każdy, kto po raz pierwszy przekracza równik, przechodzi chrzest morski. Załoga myje go keczupem, smaruje bitą śmietaną, każe pić tabasco itp. Potem polewają wodą z węża pożarowego, stawiają przed Neptunem i wręczają certyfikat.

Jakie zjawiska atmosferyczne, pogodowe czy przyrodnicze napotkałeś podczas rejsów po morzach i oceanach?

Widziałem zorze polarne, tęcze nad oceanem, burze z piorunami – nad oceanem, huragany, cyklony, trąby powietrzne. Przepływałem przez Trójkąt Bermudzki, widziałem białe noce w Sankt Petersburgu, czarne dni na Islandii, a w Valparaiso odczułem trzęsienie ziemi. Podczas rejsów często towarzyszą nam delfiny i oczywiście wszędobylskie mewy tudzież inne ptactwo.

Byłeś w tylu miejscach na całym świecie. Który port zrobił na tobie największe wrażenie?

Zdecydowanie Singapur. Piękny duży port, dużo statków, ogromny ruch, a operacje przeładunkowe przebiegają szybko, sprawnie i dokładnie. Jako miasto Singapur jest bardzo czyste i idealnie zadbane, choć jest mało miejsca między zabudowaniami. Jednak obowiązuje tam bardzo rygorystyczne prawo. Na przykład na ulicy nie wolno żuć gumy, a za przejście na czerwonym świetle grozi kilka dni więzienia.

Czy bywałeś w portach, w których prawie nie ma cywilizacji? Oczywiście. Na przykład w Nigerii albo w Brazylii dopływamy do portu, przy nabrzeżu jest terminal kontenerowy, a wokół pustka, albo wręcz pustynia. Mężczyźni chodzą bosy i bez koszulek, ale nie mają spódniczek z trawy, tylko krótkie spodenki.



Ostatnio dużo słyszy się o piratach, uchodźcach i innych nieprzewidywalnych sytuacjach, które zdarzają się na statkach. Jakie trudności napotykałeś w czasie rejsów? Czy można się przed tym jakoś zabezpieczyć?

Największe i najczęstsze trudności sprawia pogoda i wszelkie zjawiska atmosferyczne oraz awarie techniczne. Nie można się przed tym uchronić, ale można odpowiednio przygotować. Zderzenie z górą lodową nam nie grozi, gdyż nie wplywamy na takie tereny. Ponadto my mamy radar, a znany nam statek, który zderzył się z górą lodową, Titanic, radaru nie miał. Zdarzyło mi się jednak zderzyć z wielorybem. W okresie godowym wieloryby zachowują się nieracjonalnie i płyną szybko, na oślep, nie zważając na nic. Dla mojego statku to zderzenie z miękką „górką mięsa” nie było odczuwalne, ale dla tego ssaka spotkanie z „górką stali” skończyło się tragicznie. Woda wokół nas zabarwiła się na czerwono. Statki pływające w rejonach Somalii, gdzie pojawiają się piraci, muszą być odpowiednio przygotowane. Muszą mieć cytadelę, czyli wydzielone, bezpieczne pomieszczenie, zamknięte od środka, w którym może schronić się załoga. Jest tam wystarczająco miejsca dla wszystkich, zapasy wody, żywności i oczywiście urządzenia łącznościowe. Pomieszczenie to posiada drugie wyjście – drogę ewakuacji tzw. drzwi pilotowe. Gdy załoga jest bezpieczna, wówczas okręt wojenny może atakować najeźdźców. Jednak, aby nie doszło do takich ekstremalnych sytuacji, statek, który wplywa w rejony zagrożone, otrzymuje kilku wyszkolonych i dobrze uzbrojonych ochroniarzy. Ich zadaniem jest odstraszenie piratów. Nadmieniam, że na statku w normalnych warunkach nie ma broni. Jeżeli chodzi o uchodźców, to nie pływam teraz po Morzu Śródziemnym, więc z tym problemem się nie spotkałem. Spotkał się z nim mój kolega, kapitan tankowca i przez jeden dzień miał na pokładzie dodatkowych czterystu pasażerów. To było dla niego i jego załogi ogromne wyzwanie. Ja natomiast kiedyś miałem na statku nielegalnych pasażerów – uciekinierów z Dominikany. Przy załadunku tak się schowali, że podczas rejsu do USA nikt ich nie wykrył. Dopiero w porcie, gdy uciekali, zostali ujęci przez policję. Wśród nieprzewidywalnych sytuacji miałem jeszcze przypadek, gdy bosman spadł w ładowni z wysokości 3 metrów i złamał obojczyk. Po udzieleniu niezbędnej pomocy musiałem zapewnić mu transport na ląd do szpitala.

Widać, że na statku ciągle coś się dzieje. Czy kapitan w ogóle ma, choć trochę wolnego czasu? Co wówczas robi, jak go spędza?

Muszę być w ciągłej gotowości, dostępny o każdej porze, 24 godziny na dobę. Marynarze pracują 8-10 godzin na dobę i mają wolne, a ja nie. Nie mogę liczyć również na to, że się wyspię w czasie rejsu. Jednak, gdy wszystko jest OK, to mogę odpocząć. Korzystam wówczas z sauny, siłowni, pływam w niewielkim basenie 5m x 5m albo się opalam. Oczywiście czytam również dużo książek, a czasami oglądam filmy. Marynarze w czasie wolnym nieraz organizują sobie grę w piłkę nożną w pustej ładowni lub w koszykówkę – na rufie. Zdarza się, że piłka znajdzie się za burtą i w najbliższym porcie trzeba kupić drugą.

Zazwyczaj wolny czas spędza się z rodziną. Jak często kontaktujesz się z rodziną i z jakich środków łączności korzystasz?

Najczęściej korzystam z poczty elektronicznej, która właściwie działa cały czas. Będąc w porcie, łączę się przez Skype'a. Sporadycznie korzystam też z telefonii satelitarnej. Kiedyś pisałem prawdziwe papierowe listy, ale to już przeszłość.

Czy zdarza ci się spędzać święta na statku? Jak one wyglądają? Co wtedy robicie?

Pytanie powinno chyba brzmieć „czy zdarza ci się spędzać święta w domu?”. Święta na statku staramy się celebrować, jednak trzeba też pracować. Będąc w porcie, nie mamy czasu na świętowanie, ale na morzu jest na to czas. Zdarza się więc, że święta „przenosimy” w nasz grafik o kilka dni. W związku z tym, że na statku są ludzie różnych narodowości, trudno stworzyć odpowiednie świąteczne menu. Najlepszym wyjściem jest zorganizowanie barbecue, co podoba się każdemu.

Co robisz po powrocie do domu, gdzie spędzasz wakacje z rodziną?

Po każdym rejsie chętnie staję na lądzie. Wielką przyjemność sprawia mi przebywanie w domu. Nie chce mi się nigdzie wyjeżdżać. Gdy już mam wyjechać, to niezbyt daleko. Często więc zabieram rodzinę nad morze. Mam świetną bazę wypadową w Swinoujściu. Bardzo lubię widok morza z plaży, podobnie jak moja żona. W tym roku podczas wakacji byliśmy również kilka dni w górach.

Czy miewasz chwile zwątpienia, co do wyboru wykonywanego zawodu?

Oczywiście. Takie chwile przychodzą wówczas, gdy odbieram telefon od pracodawcy, że trzeba szykować się do rejsu. Zastanawiam się wtedy, co robić. Pakuję jednak moje dyżurne walizki i wsiadam w samolot. Gdy znajdę się na statku, nie mam już jednak wątpliwości, że jestem w swoim żywiole. Gdybym ponownie miał wybierać zawód, wybrałbym tak samo. Uwielbiam robić to, co robię.

Bardzo dziękuję ci za tak wyczerpujący i interesujący wywiad. Widać, że swój zawód wykonujesz z pasją. Zgodnie z marynarskim pozdrowieniem życzę ci „stopy wody pod kilem” i zawsze sprzyjającej pogody.

rozmawiała **Anna Maćkowiak**
uczennica klasy 2o



Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz

(ur. 11 listopada 1890 w Niemirowie na Podolu, zm. 25 listopada 1972 r.)

– „Kapitan Kapitanów”, „Macaj”, kapitan żeglugi wielkiej, ostatni komendant „Lwowa” i pierwszy komendant „Daru Pomorza”.
Wykładowca w szkołach morskich w Tczewie, Gdyni i Szczecinie.

W 1908 ukończył Korpus Kadetów w Połtawie i zdał egzamin do Morskiego Korpusu w Petersburgu. Po ukończeniu szkoły w kwietniu 1911 rozpoczął służbę w rosyjskiej marynarce wojennej, w stopniu gardemaryna. Pływał na krążowniku pancernym „Ruryk”; w stopniu mizmana na „krążowniku Aurora”; na stanowisku oficera nawigacyjnego na kanonierce „Siwucz”, po czym na stanowisku oficera wachtowego na „Riuriku”, na którym zastał go wybuch pierwszej wojny światowej.

We wrześniu 1915 przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Podwodnego Pływania. W październiku 1916 został zastępcą dowódcy okrętu podwodnego AG-15. Gdy podczas ćwiczebnego zanurzenia (8 czerwca 1917) okręt zatonął na głębokości 27 m, a pomoc nie nadchodziła, podjął wraz z pięcioma marynarzami udaną próbę wydostania się z niego.

W 1921 repatriował do Polski. Od 1 lutego 1922 podjął pracę jako wykładowca w Szkole Morskiej w Tczewie. W kilka miesięcy później został przeniesiony na szkolny żaglowiec „Lwów” jako III oficer, w lipcu 1922 otrzymał stanowisko starszego oficera.

W grudniu 1924 nostryfikował dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej. Pod koniec 1926 objął dowództwo „Lwowa”. Po zastąpieniu statku szkolnego „Lwów” na „Pomorze” (późniejszy „Dar Pomorza”) został mianowany jego komendantem. Podczas holowania „Pomorza” z St. Nazaire do stoczni remontowej Naksów w Danii, statek bez zdolności manewrowych dostał się w strefę sztormową u wybrzeży bretońskich, zerwał się z holu i tylko dzięki doświadczeniu Maciejewicza został uratowany od rozbicia. Przez kolejnych osiem lat Maciejewicz był komendantem „Daru Pomorza”. W tym okresie zorganizował i poprowadził trwający blisko rok rejs dookoła świata (1934/35) – był to pierwszy rejs polskiej jednostki handlowej na takiej trasie.

Po wybuchu II wojny światowej otrzymał od władz polecenie przygotowania szkoły do pełnienia funkcji szpitala. 25 września 1939 został zatrzymany przez gestapo i skierowany do Nidowa koło Gdańska do przymusowych prac polowych, a następnie do budowy obozu w Stutthofie. Dzięki zabiegom żony 18 grudnia 1939 został zwolniony i wyjechał do rodziny w Warszawie.



1 września 1944 podjął pracę w Lidze Morskiej w Lublinie, a potem w wydziale szkoleniowym Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Bydgoszczy. Wraz z decyzją przeniesienia z Gdyni Wydziału Nawigacyjnego PSM, w 1947 wyjechał do Szczecina, gdzie zorganizował PSM od podstaw i pełnił funkcję dyrektorem, aż do czasu jego likwidacji (1953). Przez krótki czas dowodził żaglowcem szkolnym „Zew Morza”. W listopadzie 1962 przeszedł na emeryturę, pozostał jednak nadal doradcą w PRS, ławnikiem w Szczecińskiej Izbie Morskiej i przewodniczącym komisji egzaminacyjnej PSM. Zmarł 25 listopada 1972 w Szczecinie. Pochowany w kwaterze zasłużonych Cmentarza Centralnego w Szczecinie.

materiały przygotował **Ma.U.**
źródło: **Wikipedia**



redakcyjna

nieZdziś
niedzienna gazetka szkolna

ZSO 7 w Szczecinie ul. Unisławy 26, 71-413, Szczecin

Redakcja: Anna Maćkowiak
Ma.U.

Kontakt z redakcją: www.13lo.szczecin.pl

Opieka: nauczyciele ZSO nr 7