

NAUKA
SAMORZĄD
POLITYKA



Księga Jubileuszowa
dedykowana
Profesorowi
Edwardowi Czapiewskiemu

NAUKA SAMORZĄD POLITYKA



Księga Jubileuszowa
dedykowana

Profesorowi
Edwardowi Czapiewskiemu

z okazji 40-lecia pracy
naukowej i dydaktycznej

Copyright © by Wydawnictwo Naukowe
Dolnośląskiej Szkoły Wyższej
Wrocław 2014

Redaktorzy naukowci
Rafał Nowakowski
Grzegorz Strauchold

Recenzent tomu
Włodzimierz Suleja

Publikacja powstała przy współpracy
z Ośrodkiem „Pamięć i Przyszłość”,
Urzędem Miejskim Wrocławia,
Oddziałem Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu
i Instytutem Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego

ISBN 987-83-62302-80-2

Wydawnictwo Naukowe
Dolnośląskiej Szkoły Wyższej
ul. Wagonowa 9, 53-609 Wrocław
tel. 71 358 27 52
e-mail: wydawnictwo@dsw.edu.pl
www.wydawnictwo.dsw.edu.pl

SPIS TREŚCI

<i>Laudacja na cześć Profesora Edwarda Czapiewskiego z okazji przypadającego jubileuszu...</i>	7
<i>Edward Czapiewski. Między nauką a polityką</i>	9
<i>Dorobek naukowy prof. dra hab. Edwarda Czapiewskiego.</i>	27

Dedycje

Jacek Ossowski , Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia	41
Beata Borowicz-Sierocka , Dziekan Wydziału Nauk Społecznych i Dziennikarstwa Dolnośląskiej Szkoły Wyższej we Wrocławiu	
Robert Kwaśnica , Rektor Dolnośląskiej Szkoły Wyższej we Wrocławiu	43
Rafał Nowakowski i Grzegorz Strauchold , Redaktorzy Księgi Jubileuszowej	45

Część I

Z problematyki wschodniej

Marcin Golema (Wrocław) <i>Początek III Dmy Państwowej w publicystyce Narodowej Demokracji. Wybrane przykłady</i>	49
Grzegorz Hryciuk (Uniwersytet Wrocławski) <i>Deportacje Polaków w ZSRR w latach trzydziestych XX w.</i>	63
Piotr Mickiewicz (Dolnośląska Szkoła Wyższa) <i>Rosyjska morska myśl strategiczna od Wienamina Siemionowa Tień-Szańskiego do czasów współczesnych</i>	77
Aleksander Srebrakowski (Uniwersytet Wrocławski) <i>Wileńskie wilki morskse</i>	91
Sławomir Węgrzynowicz (Oborniki Śląskie) <i>Wizerunek wojny krymskiej na łamach „Gazety Warszawskiej” w okresie panowania cara Mikołaja I.</i>	111
Rościsław Żerelik (Uniwersytet Wrocławski) <i>Polityka historyczna na obszarze postradzieckim (casus Kazachstanu)</i>	135

Część II

Z dziejów Wrocławia

- Ewa Chabros** (Oddział Wrocławski Instytutu Pamięci Narodowej)
*O „surrealizmie realnym” i „socjalistycznym”
w kulturze alternatywnej Wrocławia okresu PRL* 143
- Edward Czapiewski** (Dolnośląska Szkoła Wyższa we Wrocławiu)
Wspomnienia samorządowca z lat 1990–1994 153
- Joanna Hytrek-Hryciuk** (Oddział Wrocławski Instytutu
Pamięci Narodowej)
*Los żydowskiego „mieszkańca” we Wrocławiu w latach 1938–1945
na przykładzie wspomnień Karli Wolff "Ich blieb zurück". Erinnerungen
an Breslau und Israel, Hrsg. I. Loose, Berlin 2012, ss. 200.* 167
- Rafał Nowakowski** (Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego)
*Od turystyki „ratuszowej” do realnego partnerstwa –
współpraca partnerska Wrocławia w latach 1990–2010.* 179

Część III

Polska i świat

- Piotr Galik** (Gabinet Kartografii Zakład Narodowy im. Ossolińskich
we Wrocławiu)
*Moralitet w trzech odstonach. Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość
polskiej myśli narodowej według Wojciecha Wasinyńskiego* 205
- Przemysław Hauser** (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu)
*Przedstawiciele mniejszości niemieckiej w Sejmie i Senacie
Rzeczypospolitej Polskiej wobec reformy rolnej w latach 1923–1927.* 211
- Dariusz Przybytek** (Oddział Zbiorów Kartograficznych
Biblioteka Uniwersytetu Wrocławskiego)
Mapa Polski 1945. 223
- Grzegorz Strauchold** (Uniwersytet Wrocławski)
*„A jednak się kręci”? Czasopismo „Życie i Myśl” wobec spraw zachodnich,
kwestii niemieckiej i katolicyzmu w pierwszej połowie lat 50. XX w.* 225
- Jakub Tyszkiewicz** (Uniwersytet Wrocławski)
*Stany Zjednoczone wobec „odwilży”
w Polsce (styczeń–październik 1956 r.).* 243

ALEKSANDER SREBRAKOWSKI
Uniwersytet Wrocławski



WILEŃSKIE WILKI MORSKIE

Kiedy myślimy o Wilnie, to trudno nam kojarzyć to miasto z morzem. Okazuje się jednak, że w okresie międzywojennym mieszkały tam osoby, które mocno zaznaczyły się w historii Polski jako ludzie morza. Tymi najbardziej znanymi byli: Czesław Czarnowski, Karol Olgierd Borchartd i Wacław Korabiewicz. Osoby te miały ogromny wkład w propagowanie wiedzy o morzu, a udziałem dwóch ostatnich były znaczące osiągnięcia sportowe. Warto więc przypomnieć tych ludzi, zwłaszcza że w ostatnich latach Polska zaczyna się znacząco odwracać od morza, o które tak zązarcie walczone w momencie odzyskania niepodległości.

Wilno, mimo pozorów, miało stosunkowo dobre warunki do rozwijania sportów wodnych, w tym żeglarstwa. Co prawda w samym mieście rzeka Wilia nie była tak dużą arterią wodną jak Wisła w Krakowie, Warszawie czy Toruniu, ale były takie miasta w Polsce, jak na przykład Łódź czy Lwów, w których takich warunków nie było wcale. Oprócz tego niecałe 30 km od Wilna znajdują się Troki, wokół których położone są trzy jeziora, wystarczające do uprawiania żeglarstwa. Jeśli z kolei spojrzymy w przeszłość ziem Wielkiego Księstwa Litewskiego, to okaże się, że to właśnie tutaj, a nie nad Bałtykiem powstała pierwsza profesjonalna polska placówka szkoląca adeptów morskiego rzemiosła. Była to tzw. Radziwiłłowska Szkoła Majtków utworzona w 1780 r. w Nieświeżu, przez księcia Karola Stanisława Radziwiłła „Panie Kochanku”¹. Pomysł utworzenia takiej

¹ K. Wojciechowski, *Wychowanie dorosłych*, Wrocław 1973, s. 101; W. Białek, T. Struniewski, *Wyzsza Szkoła Marynarki Wojennej imienia Bohaterów Westerplatte*, Warszawa 1978, s. 18–19.

instytucji książę podjął, gdy jeszcze przebywał za granicą z powodu wcześniejszych wystąpień przeciwko Stanisławowi Augustowi Poniatowskiemu i związania się z konfederatami barskimi. Po ułożeniu się z Rosjanami oraz złożeniu ślubowania wierności nowemu królowi odzyskał on jednak skonfiskowane wcześniej majątności i odebrane stanowiska. Co więcej, uzyskał odszkodowanie za straty materialne na obszarze swych majątków, jakie poczynili Rosjanie². Początkowo Radziwiłł, unosząc się magnacką dumą, nie chciał przyjąć tej, jego zdaniem, jałmużny, jednak „przekonany” przez rosyjskiego posła, Ottona Magnusa Stackelberga, ostatecznie przyjął 6 milionów złotych polskich. Właśnie te pieniądze przeznaczył na stworzenie szkoły majtków³. W tym miejscu wypada jeszcze wyjaśnić znaczenie samego słowa *majtek*, które dzisiaj kojarzymy w języku polskim z osobą na najniższym szczeblu hierarchii marynarskiej. Otóż jeszcze na początku XIX w., tak jak to podaje w swoim słowniku Samuel Bogustaw Linde, słowo *majtek* oznaczało: *flisa, okrętника, bosmana, marynarza, wiosłarza, żeglarza*⁴. Dopiero w drugiej połowie XIX w., jak podaje słownik wydany przez Maurycego Orgelbranda, oprócz określenia *okrętник, żeglarz, wiosłarz* dodaje się do poprzednich określeń, także znaczenie *parobek okrętowy*⁵. Natomiast określenie *majtkowstwo* wyjaśniono tam jako – *stan, rzemiosło majtków, żeglarstwo*⁶. W okresie międzywojennym znaczenie tego słowa zostało ograniczone już tylko do członka załogi wykonującego najprostsze prace marynarskie, głównie porządkowe⁷. W związku z powyższym nazwę radziwiłłowskiej szkoły w Nieświeżu można dziś uwspółcześnić i nazwać ją Szkołą Morską. Placówka ta, wzorowana na warszawskiej Szkole Rycerskiej, funkcjonowała niestety tylko dzięki hojności jej założyciela, dlatego po jego śmierci w 1790 r. szybko upadła, a co więcej już w czasie rozbiorów

² W. Aleksandrowicz, *Szkoła majtków*, „Morze” 1965, nr 4, s. 15.

³ H. Mąka, *Sarmaci na morzu. Morskie milenium Rzeczypospolitej*, Gdańsk 2008, s. 174–175.

⁴ S. B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. II, cz. I, Warszawa 1809, s. 47.

⁵ *Słownik języka polskiego*, opr. A. Zdanowicz, M. Bohusz-Szysko, J. Filipowicz, W. Tomaszewicz, F. Czepieliński i W. Korotyński z udziałem B. Trentowskiego, cz. I, A–O, Wilno 1861, s. 623.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Michała Arcta słownik wyrazów obcych. 25 000 wyrazów, wyrażeń, zwrotów i przysłów cudzoziemskich, używanych w mowie potocznej i w prasie polskiej*, Warszawa 1921, s. 131.

Rzeczypospolitej Rosjanie zburzyli jej wszystkie zabudowania, zacierając w ten sposób ślady jej istnienia⁸. Sama pamięć o tej inicjatywie też nie była niestety zbyt głęboka, bo choć Polska miała i ma dzisiaj dostęp do morza, to trudno ją nazywać państwem morskim, gdzie zainteresowanie sprawami morza jest powszechne.

* * *

Kiedy prześledzimy biografie, szczególnie pierwszych, polskich ludzi morza okresu międzywojennego, zarówno kierujących tworzeniem marynarki handlowej i wojennej, jak i członków załóg statków i okrętów, to okaże się, że znaczną ich część stanowiły osoby o rodowodzie kresowym. Stąd też nie dziwi, że i w Wilnie znaleźli się ludzie mający swój wkład w otwarciu Polski na morze. Piszemy tu o otwarciu, gdyż mimo że Polska (Rzeczpospolita) miała swoje tradycje morskie, tak naprawdę aż do czasu rozbiorów nie prowadziła na większą skalę państwowej polityki morskiej, zamiast tego korzystając głównie z pośrednictwa innych. Państwo było więc właściwie odwrócone od morza. Jak zauważył przedwojenny minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski:

„[...] droga dziejowa Polski prowadziła na północ w imię jedności państwa i kultury, nad Morze Bałtyckie, stając się stopniowo widownią najważniejszych wypadków historycznych Europy. Ale wzrok polityczny dawnej Polski niebawem już zwrócił się w innym kierunku: na wschód. I od tej pory tylko fragmentarycznie, dorywczo, pod naciskiem chwili i konieczności pojawia się w jej historii zagadnienie Bałtyku, zagadnienie programowego stosunku do morza. Natomiast pieczę nad ludnością wybrzeża, natomiast trud umocnienia kultury chrześcijańskiej nad Bałtykiem oddaje Polska dobrowolnie w ręce Zakonu Krzyżackiego, nieświadoma, iż stwarza w ten sposób źródło najdonioślejszych dla siebie konfliktów, ciągnących się już nieprzerwanie w jej dziejach. I niebawem istotnie konflikty te przybierają formę zacieklonych wojen”⁹.

Jednak w dalszej części swojej wypowiedzi minister konstatuje:

⁸ Szerzej na ten temat patrz: H. Mąka, *op. cit.*, s. 169–188.

⁹ E. Kwiatkowski, *Trzymajmy się morza*, [w:] *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, red. C. Peche, Warszawa 1930, s. 10–11.

„Za błędy, za brak wytrwałości naszych przodków zapłaciliśmy już grzywny dotkliwe. Pozostaje dziś we władaniu naszym mały skrawek wybrzeża, reprezentujący już tylko 2,5% długości naszej granicy państwowej. Jesteśmy dziś jak gdyby tylko przyczepieni jedną ręką do morza Bałtyckiego, jak małe dziecko, przeciskające się w tłumie silnych i możnych. Ale «ilość» o niczym nie decyduje. Wartość «jakościowa» naszej granicy morskiej od nas samych tylko zależy, od sumy pracy, wiedzy, wytrwałości i umiłowania, które nad Bałtyk przyniesiemy”¹⁰.

Takie umiłowanie, wiedzę i wytrwałą pracę wniosła po pierwszej wojnie światowej spora rzesza zapaleńców, spośród których wielu pochodziło z ziem wschodnich odrodzonego państwa. Motywacje do podjęcia pracy na morzu, do zmagania się z tym potężnym żywiołem były różne. Wymieniony na wstępie Karol Olgierd Borchardt zapytany o to, odpowiedział w sposób następujący:

„Nie omyłę się, jeśli odpowiem, że ilu jest marynarzy, tyle powodów. Nawet po podzieleniu na grupy według rodzajów powodów, w każdym z powodów znajdziemy indywidualne decyzje jednostek. Nie istnieje wspólna cecha dla wszystkich marynarzy. Są tacy, którzy poszli na morze dlatego, że nie powiodło im się na lądzie, inni wyłącznie dla chleba, jeszcze innych pociągało niebezpieczeństwo, które daje możliwość czucia się wobec samego siebie bohaterem. Pociągała praca na rejach, ale nie tak wielu, jak by się mogło wydawać. Jest jeszcze jedna cecha, podświadoma, która odgrywa wielką rolę w wyborze morza jako obszaru pracy. Myślę, że jest to chęć OBCOWANIA Z SAMYM SOBĄ”¹¹.

Do takiej kategorii ludzi należeli właśnie trzej wymienieni na wstępie wilnianie. Jednocześnie spłacali oni niejako dług za krótkowzroczność pradziadów, którzy ograniczyli się jedynie do parcia na rozległe terytoria na wschodzie.

* * *

¹⁰ *Ibidem*, s. 16.

¹¹ E. Ostrowska, *Kapitan własnej duszy. Borchardt znany i nieznan*, Gdynia 2001, s. 216.

Najstarszy z tej trójki, Czesław Czarnowski, był lekarzem laryngologiem, profesorem Uniwersytetu Stefana Batorego (USB) w Wilnie. Urodził się co prawda w Warszawie¹² (1883 r.), jednak ze względu na ojca, który otrzymał pracę w głębi Rosji, dzieciństwo spędził najpierw nad środkową Wołgą w miejscowości Czeboksary, a następnie w Nowogrodzie Wielkim w okolicy jeziora Ilmień, nad rzeką Wołchow. Właśnie tam stawiał pierwsze kroki jako żeglarz. Tam też rozpoczął swoją karierę zawodową i naukową, kontynuowaną w Rosji do czterdziestego roku życia. Studia rozpoczął na Uniwersytecie Petersburskim w 1900 r., na wydziale przyrodniczym, jednak ze względu na uczestnictwo w rozruchach, do jakich doszło na tej uczelni, musiał w 1901 r. opuścić Rosję. Inklinacje do związków ze środowiskami lewicowymi wykazywał jednak już wcześniej. Mieszkając w Nowogrodzie Wielkim, aktywnie uczestniczył w działalności tamtejszych kół socjaldemokratycznych. Aleksandra Brusztein, córka znanego wileńskiego lekarza i działacza żydowskiego Jakuba Wygodzkiego, określiła go w swoich wspomnieniach jako wybitnego oratora i znaczącego członka nowogrodzkiej socjaldemokracji¹³. Kiedy po roku sprawa rozruchów nieco ucichła, wrócił do stolicy, aby kontynuować studia na Imperatorskiej Wojskowej Akademii Medycznej. Jednak ze względu na zapamiętaną mu nieprawomyślność jego podanie zostało odrzucone i otrzymał jedynie pozwolenie na podjęcie nauki na uniwersytecie w Dorpacie (dzisiaj Tartu). Studiując tam (1902–1905) medycynę, należał między innymi do polskiej korporacji akademickiej „Polonia”, wewnątrz której tworzył z kolegami niewielką grupę hołdującą bardziej lewicowym poglądom¹⁴. Zmiany, które nastąpiły w Rosji w roku 1905, pozwoliły mu powrócić do stolicy i podjąć studia w Imperatorskiej Wojskowej Akademii Medycznej, którą ukończył w 1908 r., po czym rozpoczął karierę jako lekarz wojskowy i naukowiec.

Pobyt Czarnowskiego w Rosji wiązał się z licznymi podróżami, które z jednej strony wymuszało zajęcie ojca oraz kolejne etapy edukacji przyszłego lekarza, z drugiej – późniejsza kariera zawodowa w wojsku. Jednocześnie jednak wykorzystywał on każdą okazję, aby podejmować wyprawy także o charakterze turystycznym. Zwiedził między innymi Kaukaz,

¹² Czarnowski urodził się w Warszawie, jednak jego rodzina ze strony ojca i matki pochodziła z Wileńszczyzny.

¹³ Э. Бруштейн, *Вечерные огни*, Москва 1963, s. 18.

¹⁴ C. Czarnowski, *Strzępy wspomnień. Szkice autobiograficzne*, Warszawa 1973, s. 127.

najpierw turystycznie, a następnie przez pięć letnich sezonów pracował w Jessentukach¹⁵ jako asystent prof. Mitrofana Cytowicza. Odbił także wyprawę na Półwysep Kolski i do wschodniej Norwegii. Zwiedził również centralną i południową część europejskiej Rosji. Oczywiście kiedy było to możliwe, oddawał się także pasji zaszczepionej w młodości, czyli żeglarstwu. W 1899 r., w wieku 16 lat, dzięki temu, że sam zbudował dla siebie niewielki jacht, został członkiem Jachtklubu w Nowogrodzie. W późniejszym okresie, już podczas pobytu w Petersburgu, został z kolei członkiem tamtejszego Rzecznego Jachtklubu¹⁶. Przez następne lata, korzystając ze wszystkich nadarzających się okazji, doskonalił systematycznie swoje umiejętności żeglarskie. Kiedy więc w 1923 r., już jako czterdziestolatek, wracał z Rosji do Polski¹⁷, był żeglarzem ze sporą praktyką, dzięki czemu mógł zająć się propagowaniem tej dyscypliny sportu i być instruktorem dla nowicjuszy. Krystyna Turo w książce *Morskie drogi Polaków*, akcentuje fakt, że: „Czarnowski był właściwie «amatorem żeglarstwa», co oznacza, że potrzebną wiedzę teoretyczną opanował wyłącznie jako samouk”¹⁸. Tak sformułowane zdanie zafalszowuje nieco obraz rzeczywistości sportów wodnych w II Rzeczypospolitej. Otóż właściwie wszystkie osoby zajmujące się wówczas jachtingiem były takimi amatorami i samoukami, gdyż sport ten dopiero wchodził do Polski. Nawet jeśli weźmiemy pod uwagę na przykład

¹⁵ Jedna ze znanych miejscowości kuracyjnych na Kaukazie słynących ze źródeł mineralnych. W jej sąsiedztwie, w promieniu kilkunastu kilometrów znajdują się kolejne dawne kurorty: Kisłowodsk, Piatigorsk i Żeleznowodsk.

¹⁶ W. Głowacki, *Gdański rodowód żeglarstwa morskiego*, „Rocznik Gdański” 1977, s. 142.

¹⁷ W czasie wojny Czarnowski pracował w Ryskim Szpitalu Wojennym, który w 1914 r. został ewakuowany z Rygi do Petersburga, natomiast w 1919 r. kolejny raz, teraz już jako szpital Armii Czerwonej, został ewakuowany do Wołogdy. Czarnowski posiadając polski paszport uzyskany w polskim przedstawicielstwie w Rosji, starał się już zaraz po zakończeniu wojny wrócić do Polski. Jednak w czasie kiedy następowała dekonstrukcja dawnego imperium carów, władze Rosji Radzieckiej niechętnie pozbywały się fachowców, więc Czarnowski musiał czekać na pozwolenie wyjazdu aż do roku 1923. W międzyczasie, wiosną 1921 r. – na co wpłynęło posiadanie paszportu – został przeniesiony ze szpitala w Wołogdzie do Wojskowej Akademii Medycznej w Piotrogradzie, gdzie powrócił do przerwanej pracy naukowej. W 1922 r. otrzymał tam tytuł naukowy odpowiadający polskiemu tytułowi docenta.

¹⁸ K. Turo, *Morskie drogi Polaków. Relacje podróżopisarskie z lat 1920–1939*, Gdańsk 1996, s. 76.

wielkiego propagatora żeglarstwa w Polsce, gen. Mariusza Zaruskiego, który ukończył Szkołę Morską w Archangielsku, to i tak czym innym jest żeglowanie na wielkich jednostkach, a czym innym jachting, choć oczywiście sama zasada napędu żaglowego zawsze będzie taka sama. Należy więc widzieć w przybywającym do Polski Czarnowskim zaprawionego praktyka i fachowca w dziedzinie żeglarstwa.

Jako miejsce osiedlenia w Polsce Czarnowski wybrał Wilno, ponieważ tu mieszkała jego rodzina. W trakcie pierwszych miesięcy po powrocie do ojczyzny, podobnie jak inni repatrianci, musiał najpierw się urządzić w nowym miejscu, znaleźć samodzielne mieszkanie, pracę, podjąć starania w celu ewentualnego zatrudnienia się na uniwersytecie, szybko jednak odezwał się w nim duch społecznikowski. Najpierw na przełomie 1923 i 1924 r. powołał w Wilnie klub dyskusyjny Towarzystwo Przyjaciół Morza, gdzie między innymi zaczął uświadamiać mieszkańcom Wilna, że odrodzona Polska powinna maksymalnie wykorzystywać dostęp do morza¹⁹. Innym polem działania Czarnowskiego stał się wileński oddział Ligi Morskiej i Rzemieślniczej, gdzie został członkiem zarządu oraz kierował sekcją żeglarską. Propagowanie jachtingu przebiegało tam dwutorowo, z jednej strony było to żeglarstwo śródlądowe, co realizowano na jeziorach trockich pod Wilnem, z drugiej – żeglarstwo morskie, które można już było realizować w tamtym czasie nie tylko w Wolnym Mieście Gdańsku, ale i w budowanej Gdyni. Tam też Czarnowski wybrał się wiosną 1924 r., aby przygotować bazę dla wileńskich amatorów tego sportu²⁰. Pierwszą jednostką, na jakiej pływali wtedy wilnianie, był wynajęty na miejscu za 600 zł żaglowy kuter rybacki, któremu tymczasowo nadano nazwę „Wilno”. Uczestnicy jednego z ówczesnych turnusów wzięli udział nawet w regatach kutrów rybackich, podczas których załoga „Wilna” zajęła II miejsce. Jak się okazało, sukces wilnian nie był zasługą wielkich umiejętności świeżych adeptów żeglarstwa, tylko jak wspomina Czarnowski: „mijając naszych rywali, jednego po drugim, stwierdziliśmy, iż ich załogi były tak pijane, że kutry wyczyniały niesamowite zygzaki i harce na całej trasie. Odniesiony sukces zawdzięczaliśmy zatem alkoholowi!”²¹. W ten oto sposób, zaliczając nawet pierwsze sukcesy regatowe, dzięki Czarnowskiemu wilnianie rozpoczęły swoją przygodę z morzem.

¹⁹ W. Głowacki, *op. cit.*, s. 142.

²⁰ C. Czarnowski, *op. cit.*, s. 201.

²¹ *Ibidem*, s. 202.

Powodzenie pierwszych inicjatyw zdopingowało Czarnowskiego do podjęcia starań o zakup pełnomorskiego jachtu turystycznego, na którym będzie można odbywać prawdziwe rejsy sportowo-turystyczne. Dla pojedynczej osoby był to zbyt duży wydatek, dlatego też wiosną 1925 r. przystąpił do organizowania maszoperii²². Korzystając z łamów wydawanego od listopada 1924 r. miesięcznika „Morze”²³, zebrał adresy osób zainteresowanych żeglarstwem morskim i rozesłał do nich list okólny, w którym proponował założenie spółki armatorskiej w celu wspólnego uprawiania jachtingu²⁴. Odzew na ten apel był generalnie przychylny, choć były też głosy przeciwne, jak na przykład ówczesnego dowódcy polskiej marynarki wojennej Józefa Unruga, wielkiego miłośnika żeglarstwa morskiego, który stanowczo odradzał autorowi apelu rozwijania inicjatywy, zanim nie powstaną w Gdyni odpowiednie warunki do rozwijania żeglarstwa²⁵. Bratnią duszę Czarnowski znalazł ostatecznie w osobie o dziesięć lat starszego Jana Józefa Fischera z Krakowa, który podobnie jak on od lat młodości zafascynowany był morzem i żeglarstwem. Szybko powołano więc dziesięcioosobową maszoperię, do której weszło po pięciu wilnian i krakowian, po czym przystąpiono do poszukiwania odpowiedniego jachtu, czym zajął się Fischer²⁶. Ponieważ zasadą spółki było równe dzielenie się kosztami, a później czasem wykorzystania sprzętu²⁷, na zakup przeznaczono

²² Termin ten, pochodzący prawdopodobnie z języka duńskiego, zadomowiony w polskim środowisku żeglarskim został zapożyczony od Kaszubów, którzy w ten sposób, słowem *maszoperëjò*, od czasów średniowiecza określali formę spółki, zespołu rybaków, wspólnie prowadzących połowy na morzu. Nazwa prawdopodobnie rozprzestrzeniła się z obszaru Helu, który już w IX–X w. był ważnym ośrodkiem rybołówstwa zasiedlonym przez ludność pochodzenia duńskiego, czy ogólnie rzecz biorąc, skandynawskiego. Szczegółowo na ten temat patrz: Z. Batorowicz, *Maszoperie kaszubskie. Studium geograficzno-etnograficzne*, Gdańsk 1971.

²³ Czasopismo było organem Ligi Morskiej i Rzeczej, a po zmianie nazwy w październiku 1930 r. Ligi Morskiej i Kolonialnej. Ukazywało się do roku 1939, po wojnie zaś zostało wznowione i wydawane aż do roku 2000, kiedy ostatecznie zostało zawieszone.

²⁴ C. Czarnowski, *op. cit.*, s. 203.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ J.J. Fischer, *Pod żaglami*, Kraków 2007, s. 14–16.

²⁷ Każdy miał prawo do samodzielnego dysponowania łodzią w turach po dwa tygodnie.

po 1000 złotych od każdego uczestnika²⁸. Suma może wydawać się dzisiaj niewielka, jednak należy pamiętać, że po pierwsze w tamtym czasie siła nabywcza złotego była znacznie większa niż dzisiaj, co więcej, niecałe siedem lat po zakończeniu wojny ówczesna sytuacja gospodarcza skłaniała wiele osób do wyzybywania się rzeczy zbyt obciążających ich budżet. Ostatecznie w maju 1925 r. Fischer kupił w duńskim Nyborgu 13-metrowy jacht typu jol²⁹ o powierzchni ożaglowania wynoszącej 100 m kwadratowych. Pierwszy polski jacht morski nosił egzotyczną nazwę „Carmen”. Podniesienie polskiej bandery Yacht-Klubu Polski³⁰ na tej jednostce nastąpiło, w obecności polskiego konsula w Danii, 16 maja 1925 r.³¹. „Carmen” stała się w ten sposób pierwszym pełnomorskim jachtem polskim pływającym pod polską banderą³², jej rejs z Nyborga przez Kopenhagę do Gdańska pierwszym rejsiem polskiego jachtu sportowego, zaś Czarnowski i Fischer prekursorami polskiego sportowego żeglarstwa morskiego.

Inicjatywa wileńsko-krakowska była bardzo ważnym krokiem w kierunku rozwijania w Polsce sportów wodnych na morzu. Jak zwrócił uwagę Mariusz Zaruski, na samym początku rozwoju polskiego żeglarstwa, kiedy już niewielka grupa zamożnych osób posiadała własne jachty, korzystanie z nich było wręcz symboliczne. Właściwie pierwsi właściciele jachtów mieli je tylko po to, aby zmanifestować swój status materialny, a nie uprawiać prawdziwy sport. W jednej ze swych książek Zaruski stwierdził wręcz, że: „Jest rzeczą niedopuszczalną, ażeby Polska, po wieloletnim władaniu wybrzeżem morskim, nie posiadała jeszcze rozgałęzionego jachtingu morskiego

²⁸ J.J. Fischer, *op. cit.*, s. 69.

²⁹ Jol jest to typ dwumasztowego ożaglowania, na który składa się maszt główny, nazywany *grotmasztem*, osadzony w okolicach środka wypory jednostki oraz drugi, nazywany *bezanem*, stanowiący 1/3 wielkości masztu głównego, osadzony głęboko na rufie jednostki.

³⁰ Organizacja ta została powołana 10 grudnia 1924 r., zaś 6 lutego 1925 r. odbyło się w Warszawie, w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zebranie organizacyjne Yacht-Klubu Polski, które wyłoniło jego władze. Komandorem Klubu został gen. Mariusz Zaruski. Por. *Yacht-Klub Polski*, „Morze” 1925, nr 4, s. 14.

³¹ J.J. Fischer, *op. cit.*, s. 20. Włodzimierz Głowacki w swojej monografii o żeglarstwie podaje datę 10 maja jako moment podniesienia polskiej bandery na „Carmen”. Por. W. Głowacki, *Wspaniały świat żeglarstwa. Z dziejów żeglarstwa w Polsce i na świecie*, Gdańsk 1972, s. 208.

³² Jak twierdzi Juliusz Rummel, jacht „Carmen” był własnością Yacht-Klubu w Wilnie. Por.: J. Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 193.

– prawdziwie morskiego; ażeby jachty nasze, których niezbyt wiele mamy, kręciły się wiecznie w zaczarowanym trójkącie: Gdynia – Hel – Gdańsk. [...] Nasz jachting od samych początków swoich musi przybrać cechy męskości. Zaczarowany trójkąt zostawmy dla kajaków, sami zaś idźmy na morze. Morze jednak – o tym pamiętać należy – zaczyna się tam, gdzie brzegi nikną z oczu zupełnie³³.

Przez następne lata Czarnowski systematycznie odbywał rejsy po Bałtyku z wileńskimi załogami do Danii, Niemiec, Szwecji i Norwegii³⁴. Oprócz pływania zajmował się on nadal propagandą morza i pracą społeczną. Między innymi na początku 1925 r. zorganizował bal morski w Wilnie³⁵, który odbył się w reprezentacyjnej siedzibie wojewody wileńskiego, w tak zwanym Pałacu Rzeczypospolitej, co świadczyło o bardzo wysokiej randze przedsięwzięcia i dawało odpowiedni rozgłos propagandowy. Inicjatywą Czarnowskiego było także zbudowanie jachtu „Mewa” do żeglugi po jeziorach trockich dla tych (głównie młodzieży), którzy nie mogli sobie pozwolić na wyjazd nad morze³⁶.

Intensywna eksploatacja jachtu „Carmen” oraz chęć sprawdzenia się na większej jednostce, która daje więcej możliwości żeglarzowi, skłoniła w 1930 r. członków wileńsko-krakowskiej maszoperii do sprzedaży łodzi i zakupu nowej jednostki. Był nią dwudziestoletni jacht angielski „Spray”, uczestniczący kiedyś w wyprawie polarnej, później sprzedany do Niemiec i tam przemianowany najpierw na „Drei Rosen”, a następnie na „Heimat”. Tę właśnie łódź zakupili Polacy w Szczecinie i po niezbędnym remoncie, już jako „Jurandem” przyплыли do Gdyni. Nowy sprzęt pozwolił członkom maszoperii na kontynuowanie rejsów bałtyckich i przysposabianie nowych adeptów sztuki żeglarstwa pełnomorskiego. Zaangażowanie i wyczyny ekip Czarnowskiego i Fischera zostały zauważone w Polsce. Redaktor czasopisma „Sport Wodny” utyskując w 1932 r. na stan rozwoju polskiego żeglarstwa, wskazał wyraźnie, że: „z jachtów prywatnych jeden «Jurand» naprawdę pływa, inne pełnomorskie próchnieją w porcie albo zachodzą czasem do...

³³ M. Zaruski, *Na skrzydłach jachtów*, Lwów–Warszawa 1933, s. 5.

³⁴ Zob. m.in. artykuł żony Czarnowskiego: Z. Czarnowska, *Podróż jachtu „Carmen”*, „Sport Wodny” 1929, nr 10, s. 140–151.

³⁵ Sz., *Bal Morski*, „Wileński Przegląd Artystyczny” 1924, nr 8–9, s. 14; C. Czarnowski, *op. cit.*, s. 206–207.

³⁶ C. Czarnowski, *op. cit.*, s. 214–215.

Jastarni³⁷. Nowa jednostka pozwoliła na kolejne bardziej śmiałe rejsy. Wyprawy „Juranda” z lat 1932 i 1933 odbyte pod banderą Yacht-Klubu Polski³⁸ zostały opisane przez Czarnowskiego w książce³⁹, przez co jej autor dołączył z kolei do grona polskich pisarzy-marynistów, którzy swoim pisarstwem pozyskiwali kolejnych adeptów tego sportu.

Patrząc z perspektywy czasu na dokonania Czarnowskiego w zakresie żeglarstwa morskiego w Polsce, wydają się one mało spektakularne. Kiedy je zestawimy na przykład z powojennymi wyczynami sportowymi Leonida Teligi, Andrzeja Urbańczyka czy Krzysztofa Baranowskiego, którzy opłynęli swoimi jachtami świat, należy je zakwalifikować raczej jako zwykłe wycieczki turystyczne, realizowane dzisiaj przez wielu miłośników żeglarstwa. Jednak w czasie kiedy pływał Czarnowski, w Polsce były to pierwsze wyczyny w tej dziedzinie. Dokonując porównań, należy więc pamiętać, że wymienieni wyżej żeglarze wyczynowcy byli następcami Czarnowskiego, którym on przetaił szlak, był jednym z tych, który wzbudził u nich zainteresowanie morzem. To zaś, że uczniowie przeganiają mistrzów, to tylko powód do chwały dla nauczycieli. Miejmy też na uwadze to, że ojców polskiego żeglarstwa było wielu. Ich zasługi były różne, a ostateczny rezultat w postaci rozwoju polskiego żeglarstwa, a co za tym idzie propagowania polskiej obecności na morzu, był wynikiem wspólnego wysiłku ich wszystkich. Sam Czarnowski miał jednak szczęście, że razem z Fischerem rozpozynali polską sztafetę wyczynów żeglarskich na morzy.

Wybuch wojny przerwał aktywność Czarnowskiego w rozwijaniu jachtingu w Polsce. Niedługo po wkroczeniu Rosjan do Wilna, 2 października 1939 r., został zadenuncjowany przez asystenta kliniki otolaryngologicznej USB jako były oficer⁴⁰ i aresztowany przez NKWD. W więzieniach spędził wiele miesięcy, a następnie znalazł się w jednym z obozów pracy przymusowej Sorokłagu w Karelo-Fińskiej SRR⁴¹. W 1941 r., dzięki temu, że znalazł

³⁷ Z. Pankiewicz, *Przyszłość żeglarstwa morskiego*, „Sport Wodny” 1932, nr 2, s. 24.

³⁸ *Podróż jachtu „Jurand”*, „Sport Wodny” 1932, nr 8, s. 157.

³⁹ C. Czarnowski, *Podróże Jurandem do Skandynawji. Wspomnienia z wypraw jachtowych w r. 1932 i 1933*, przedmowa M. Zaruski, Wilno 1938.

⁴⁰ Lekarze jako oficerowie rezerwy, nierzadko mający za sobą uczestnictwo w wojnie polsko-bolszewickiej, bardzo często stawali się obiektem represji ze strony władz radzieckich.

⁴¹ S. Kalbarczyk, *Polscy pracownicy nauki ofiary zbrodni sowieckich w latach II wojny światowej. Zamordowani. Więzieni. Deportowani*, Warszawa 2001, s. 78.

się na liście osób do odszukania i zwolnienia w pierwszej kolejności, jaką przekazał władzom radzieckim polski ambasador w ZSRR, Czarnowski został zwolniony 12 października 1941 r. i wyruszył do Buzułuku, miejsca tworzenia Armii Polskiej w ZSRR⁴². Po wyprowadzeniu wojska na Bliski Wschód był lekarzem w II Korpusie Polskich Sił Zbrojnych. Tuż przed wysłaniem polskiego wojska do Włoch, IV szpital wojenny, w którym służył, został wydzielony z II Korpusu i przeniesiony na teren Anglii. Czarnowski pracował w nim jeszcze po zakończeniu wojny, aż do roku 1948. Następnie wyemigrował z rodziną do Argentyny, gdzie spędził lata 1948–1963⁴³, następnie przez rok przebywał w USA i w 1965 r. powrócił do Polski. Zmarł w Warszawie w 1983 r.

* * *

Kolejny spośród wileńskich wilków morskich, Wacław Korabiewicz, był najbardziej barwną postacią z całej trójki. Za jego dewizę można uznać hasło – włóczęgą przez życie. Był to po prostu urodzony tramp, który nie potrafił zbyt długo wytrwać w jednym miejscu. Co więcej, to co dla wielu z nas uznawane jest za wyczyn, dla niego było rzeczą zbyt łatwą, niegodną prawdziwego włóczęgi.

Korabiewicz urodził się 5 maja 1903 r. w Petersburgu, jednak jego rodzina pochodziła z litewskiej szlachty, a ich gniazdem rodzinnym były Giergźdele w okolicy Kurszan na północy dzisiejszej Litwy⁴⁴. W następnych latach rodzina przeniosła się do Charkowa, później Kijowa, aż wreszcie w 1918 r. Korabiewicz dotarł z matką w rodzinne strony na Litwie. Od 1919 r. zdomowił się w Wilnie, gdzie zdał maturę w Gimnazjum im. Joachima Lelewela, a następnie zapisał się na uniwersytet, na którym studiował medycynę. Pierwotnie próbował on wstąpić do Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie, ale nie został tam przyjęty z powodu wady wzroku⁴⁵. Następnie przez moment starał się o przyjęcie na Akademię Górniczą

⁴² *Ibidem*, s. 79.

⁴³ E.S. Urbański, *Sylwetki polskie w Ameryce Łacińskiej w XIX–XX wieku. Uczni, literaci, artyści, kler i wojskowi*, t. 1, New York 1991, s. 108; M. Paradowska, *Polacy w Ameryce Południowej*, Wrocław 1977, s. 224.

⁴⁴ W. Korabiewicz, *Pokusy*, Warszawa 1986, s. 71.

⁴⁵ W. Korabiewicz, *Złowiłem życie*, Warszawa 1973, s. 7.

w Krakowie, co miało mu w przyszłości dać warunki do odpowiednich zarobków, które pozwolą zrealizować jego największą pasję, czyli podróżowanie po świecie. Po nieudanej praktyce zawodowej przed podjęciem studiów, co przypłacił ciężką chorobą⁴⁶, mimo uzyskania wpisu na uczelnię zrezygnował ze studiów na tym kierunku. Dopiero po podpowiedzi kolegi, który mu uświadomił, że może dostać się do marynarki niejako tylnymi drzwiami jako lekarz okrętowy, zdecydował się na medycynę⁴⁷.

Czas studiów był tym okresem, kiedy Korabiewicz z jednej strony zaczął się wykazywać jako zdolny organizator, z drugiej zaś zaczął realizować swoje włóczęgowskie marzenia. Ukoronowaniem tego było stworzenie razem z Teodorem Nagurskim Akademickiego Klubu Włóczęgów Wileńskich (AKWW), którego członkami zostali później między innymi Paweł Jasienica (Leon Lech Beynar) i Czesław Miłosz⁴⁸. Była to organizacja mająca być przeciwagą dla dominujących na wszystkich uczelniach w Polsce korporacji akademickich. Podstawową zasadą jej funkcjonowania była apolityczność i otwartość w stosunku do osób o innych poglądach, dzięki czemu w jednej organizacji znajdowali się ludzie o poglądach od lewicowych do nacjonalistycznych. Ponieważ organizatorzy klubu zarzucali korporantom pretensjonalność i sztywność zachowania, niezbędną cechą Włóczęgów, bo tak nazywano członków klubu, było poczucie humoru i bardziej otwarty sposób bycia. Poza sferą intelektualną w działalności klubu bardzo ważne miejsce w tej organizacji zajmowała szeroko rozumiana turystyka i krajoznawstwo. W trakcie roku akademickiego były to przynajmniej krótkie wypadki w okolice Wilna, natomiast w czasie wakacji – często już wręcz eskapady. Spośród wszystkich form turystyki szczególną estymą cieszyło się w AKWW kajakarstwo. W tej dziedzinie członkowie klubu dokonali latem 1930 r. ogromnego wyczynu, spływając kajakami z Twardoszyna koło Nowego Targu do Stambułu; mniej więcej jedna czwarta trasy biegła wzdłuż wybrzeża Morza Czarnego⁴⁹. Jeżeli wcześniej coś jeszcze mogło po-

⁴⁶ Jak wspomina Korabiewicz, był przypadek jakiejś mutacji grypy.

⁴⁷ W. Korabiewicz, *Złowiłem życie*, s. 16–17.

⁴⁸ Szerzej na temat AKWW zob.: W. Szełkowski, *Akademicki Klub Włóczęgów Wileńskich*, Wilno 1999; A. Srebrakowski, *Wileńscy „Włóczędzy”*, Toruń 2012, wyd. 2 poprawione [wyd. 1, Wrocław 1997].

⁴⁹ *Żeglarska wycieczka akademików wileńskich do Stambułu*, „Słowo” 1930, nr 152 z 30 VII, s. 3.

wstrzymać Korabiewicza przed realizacją jego – często szalonych – planów, to sukces tej wyprawy i zdobyta praktyka całkowicie zmieniły jego życie. Od tej pory śródlądowo-morskie wyprawy kajakowe stały się jego celem. Już latem 1932 r. popłynął kajakiem ponownie do Stambułu, a następnie Pireusu. Obie wyprawy opisał później w swojej pierwszej książce *Kajakiem do minaretów*⁵⁰. Po kolejnych dwóch latach znowu ruszył na wyprawę kajakową, tym razem w towarzystwie pierwszej żony, do Indii. Jej trasa biegła Prutem od Śniatynia, dalej Morzem Czarnym, Morzem Egejskim, Morzem Śródziemnym, następnie przez Syrię i Irak do Zatoki Perskiej, a dalej przez Morze Arabskie, po czym Indusem, aby zakończyć wyprawę w Haridwarze nad Gangesem⁵¹. Motywy podejmowania takich wyzwań Korabiewicz tłumaczył następująco:

„Nie chodzi mi zresztą o zdobywanie rekordów w przebywaniu trudnej i monotonnej przestrzeni mórz i oceanów, dość mam tych dwudziestu kilku tysięcy mil morskich, przebytych na „Darze Pomorza! Płynę, by zwiedzić ląd i nowych ludzi. Stwarzam wciąż nowe, niespodziewane warunki styczności z tymi ludźmi. Idę na spotkanie ich pełen wiary w pierwotne dobro, tkwiące w każdym człowieku. Idę z życzliwością i serdecznym uśmiechem. Idę, pełen wiary w powodzenie. Ten tylko, kto współżyje i współczuje z dziką nie deptaną przyrodą, ten tylko zrozumie, że niema zła, jest tylko ryzyko walki. Zło rodzi się z dyplomacji etykietalnych form, obłudy, fałszu – a tego nie spotykałem w moich włóczęgach kajakiem po wybrzeżach Azji i teraz chyba również nie spotkam.

Zamierzam płynąć przez kraje dzikich Furkmenów – okolice, które nie widziały prawie białego człowieka – i nie mam strachu. Obawiam się tylko oszustwa w ośrodkach cywilizacji, ale te nauczyłem się już wymijać. Do tego właśnie znakomicie dopomaga mi kajak. Kajak przeskakuje kilkadziesiąt kilometrów lądem, chowa się w najwęższą szczelinę skalną, jest przyjacielem nieodstępnym, druhem serdecznym prawdziwego włóczęgi⁵².

⁵⁰ W. Korabiewicz, *Kajakiem do minaretów*, Warszawa 1935.

⁵¹ Opis tej wyprawy znajduje się w książce: W. Korabiewicz, *Żaglem do jogów*, Warszawa 1960.

⁵² W. Korabiewicz, *Włóczęga po morzach*, „Szkwał” 1934, nr 2, s. 26–27.

Wyprawa indyjska była ostatnią wielką eskapadą kajakową Korabiewicza, realizację nowych uniemożliwił wybuch wojny. Wcześniej jednak marzenie wielkiego Włóczęgi o stałym związaniu się z morzem zostało zrealizowane w 1931 r., kiedy Korabiewicz został lekarzem okrętowym na szkolnym żaglowcu „Dar Pomorza”. Wybuch wojny zastał go właśnie na pokładzie tej fregaty. Po internowaniu „Daru Pomorza” w Sztokholmie udało mu się dotrzeć do Anglii, gdzie z kolei został lekarzem na transatlantyckim motorowcu „Piłsudski”, który teraz stał się transportowcem dla wojska. Jako członek załogi przeżył zatopienie tej jednostki w listopadzie 1939 r.⁵³ Później przebywając w Londynie, zainspirowany losem swojego siostrzeńca, który dostał się do niewoli, zorganizował Koło Opieki nad Żołnierzem. Następnie znalazł się w Brazylii, gdzie zbierał pieniądze potrzebne do wspierania polskich jeńców. W 1942 r. uczestniczył z kolei w wyprawie w głąb Mato Grosso. Później zaś dostał polecenie, aby udać się do Afryki w celu dalszego zbierania pieniędzy dla jeńców. Tam na miejscu zajął się z kolei organizowaniem opieki nad polskimi uchodźcami. Później, po zakończeniu wojny, pozostał w Afryce i pracował jako lekarz, ale także jako etnolog, zbierając okazy afrykańskiej sztuki ludowej. Na emigracji pozostawał do 1958 r., kiedy to wrócił do kraju. Jednak już wkrótce ponownie ruszył do Afryki, gdzie pracował jako lekarz. Przebywając w Etiopii, zainteresował się krzyżami noszonymi przez pielgrzymów i wędrownych mnichów, które charakteryzowały się bogatą i różnorodną ornamentyką. Przez kilka lat udało mu się zgromadzić bogatą kolekcję tych zabytków i przekazać ją następnie do Muzeum Narodowego w Warszawie.

Od czasu napisania pierwszej książki o wyprawie do Stambułu kontynuował działalność literacką. Kolejne z napisanych tomów można zaliczyć do literatury marynistycznej, jednak później, kiedy odkrył swoją nową pasję, jaką było poznawanie Afryki, jego książki poświęcone były głównie opisom Czarnego Lądu. Mimo to w późniejszych latach wracał jeszcze do czasów służby na „Darze Pomorza”, czy swoich wyczynów kajakarskich na morzu. Pisarstwo Korabiewicza oprócz poszerzania horyzontów młodości w komunistycznej Polsce stworzyło także podwaliny swoistej sztafety pokoleniowej. Zafascynowani lekturą tych książek studenci z katowickiej

⁵³ Szczegółowo losy wojenne „Daru Pomorza” i opis zatopienia M/s „Piłsudski” zob.: W. Korabiewicz, *Z „Daru Pomorza” na... bezdroża*, Gdynia 1993, s. 132–148.

Akademii Medycznej, działający w Akademickim Klubie Kajakowym „Kajman”, postanowili powtórzyć wyczyn wyprawy greckiej Korabiewiczza i także zorganizowali rejs kajakowy między wyspami na Morzu Egejskim. Wyrazem uznania ze strony twórcy AKWW i kilku żyjących członków wileńskiego klubu było oficjalne przekazanie tradycji tej organizacji katowickim „Kajmanom”. W 1975 r. sporządzono specjalny akt oraz przekazano studentom symbol AKWW, tzw. „Lagę”⁵⁴. Z kolei w 1990 r. nastąpiło kolejne przekazanie tradycji, także z udziałem Korabiewiczza, tym razem Klubowi Włóczęgów z Wilna, który zorganizowali młodzi Polacy chcący odrodzić na Litwie dawną tradycję organizacji założonej kiedyś na Uniwersytecie Stefana Batorego. Okazało się więc, że idea z 1923 r. trwa nadal w Wilnie, kontynuowana przez młodych Polaków, którzy nie tylko podążają śladami swoich poprzedników, ale wnoszą do dawnych tradycji swój własny wkład. Oczywiście dokonania wielkiego „Włóczęgi” zmobilizowały do działania i realizacji swoich marzeń nie tylko członków obu wspomnianych organizacji, ale setki innych młodych ludzi, którzy dzisiaj są ludźmi morza. Korabiewicz zmarł w Warszawie 15 lutego 1994 r., dożywając sędziwego wieku 91 lat. Jego ostatnią wolą było to, aby jego prochy spoczęły na dnie Bałtyku, co też uczyniono.

* * *

Dla pokolenia dzisiejszych pięćdziesięciu- i sześćdziesięciolatków nazwisko Borchardt ma szczególne znaczenie. To dzięki jego występom w telewizyjnym programie „Latający Holender”⁵⁵, jego artykułom w czasopiśmie „Morze” oraz „Tygodnik Morski”, a zwłaszcza książkom, dziesiątki tysięcy młodych Polaków uczyło się morza, jednocześnie świetnie się przy tym bawiąc. Mimo że mamy w Polsce wielu pisarzy marynistów, to właśnie

⁵⁴ Była to dwumetrowa laska (kij pasterski) z zapętlonym u góry bordowo-złotym „Sznurem Jedności”, którego barwy symbolizowały kolor wschodzącego i zachodzącego słońca.

⁵⁵ Program pomysłu i autorstwa red. Bohdana Sienkiewicza był emitowany przez gdański ośrodek TVP od 10 stycznia 1967 r. przez ponad 26 lat, do wiosny 1993 roku. W kontekście tematu artykułu warto wspomnieć, że autor programu, Bohdan Sienkiewicz urodził się w 1931 r. w Stolnie na Polesiu. Szerzej patrz: E. Opieta, *Uprawałem morze*, „Żyj Długo, Żyj Zdrowo” 2011, nr 12 (143), s. 8–12.

książki napisane przez niego są najlepiej zapamiętane. Na przykład książka kapitana Władysława Milewskiego⁵⁶, która zawiera równie wiele ciekawych anegdot opisujących z jego perspektywy niektóre z historii przedstawionych także przez Borchardta, mimo wszystko nie jest tak powszechnie znana jak opowieści tego ostatniego. Karol Olgierd Borchardt urodził się 25 marca 1905 w Moskwie, następnie pierwsze lata swojego dzieciństwa spędził w Paryżu. Kiedy jego matka zauważyła, że pobyt we Francji przyczynia się do zapomniania przez Karola języka ojczystego, zdecydowała się na wyjazd w strony rodzinne i osiedlenie w Wilnie. Tutaj więc Borchardt rozpoczął naukę, która została przerwana najazdem bolszewickim. Wtedy to jako harcerz ochotnik wstąpił do 6. Pułku Piechoty i uczestniczył w walkach⁵⁷. Jego postawa w czasie wojny została doceniona i za bohaterstwo odznaczono go Krzyżem Walecznych⁵⁸. Po zdaniu matury w 1924 r. postanowił, podobnie jak jego kolega Wacław Korabiewicz, zdawać do Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. Niestety z powodu skłonności do reumatyzmu nie został przyjęty, dlatego też podjął studia na Wydziale Prawa USB. Kiedy okazało się, że odrzucenie jego podania do Szkoły Morskiej było efektem interwencji ojczyzna, który obawiał się o jego przyszłość zawodową, w 1925 r. podjął jeszcze raz próbę zostania marynarzem i ponownie stanął przed komisją lekarską, tym razem z pomyślnym wynikiem. Rozpoczął więc naukę, którą zakończył w roku 1928. Następnie podjął służbę w polskiej marynarce handlowej. Pływał na różnych statkach, między innymi na S/s „Polonia”⁵⁹, S/s „Pułaski”, M/s „Piłsudski”, S/s „Kościuszko”⁶⁰. W momencie wybuchu

⁵⁶ W. Milewski, *Na morzach i na lądzie*, Gdańsk 1976.

⁵⁷ Szerzej na temat walk 6. Pułku Piechoty patrz: W. Nekrasz, *Harcerze w bojach. Przyczynę do udziału młodzieży polskiej w walkach o niepodległość ojczyzny w latach 1914–1921. Część druga*, Warszawa 1931, s. 173–210.

⁵⁸ K.O. Borchardt, *Pod czerwoną różą*, Pelplin 2011, s. 240.

⁵⁹ Skrót podawane przed nazwą statku oznaczają rodzaj jego napędu, a wzięte są z języka angielskiego. S/s (lub s/s) to *steam ship (steamship)*, statek parowy (parowiec), czyli jednostka napędzana silnikami parowymi, gdzie paliwem był węgiel; M/s (lub m/s) – *motor ship*, statek motorowy (motorowiec), gdzie paliwem jest ropa. W polskich publikacjach jest stosowana różna forma zapisu tego skrótu: M/S, MS, M.S., m/s, ms., m. s. 9wg Słownika skrótów PWN M/s lub m/s, S/s lub s/s – podkreślone zdanie wykreśliłabym)

⁶⁰ *Życiorys Karola Olgierda Borchardta*, [w:] *Karol Olgierd Borchardt*, strona internetowa <http://borchardt.com.pl/zyciorys.html> (data dostępu: 12 V 2014).

wojny znajdował się razem z Wacławem Korabiewiczem na „Darze Pomorza” i tak jak on rozpoczął później służbę na M/s „Piłsudski”. W momencie zatonięcia jednostki podczas ewakuacji doznał bardzo poważnej kontuzji głowy. Podjęte leczenie usunęło skutki kontuzji, jednak spowodowało u niego kilkumiesięczną bezsenność. Z powodu choroby Borchardt otrzymał dożywotnią pensję komandorską, jako że zdaniem komisji lekarskiej nie nadawał się do służby⁶¹. Ta sytuacja doprowadziła do tego, że Borchardt mając właściwie nieograniczony czas, zaczął pisać opowiadania. Miały być one poświęcone Mamertowi Stankiewiczowi („znaczy kapitanowi”), kapitanowi zatopionego „Piłsudskiego”, który zmarł w wyniku tej katastrofy. Dla Borcharda był to wzór marynarza, człowiek godny naśladowania. Nie wiedząc wtedy, że po Stankiewiczzu pozostał maszynopis ze wspomnieniami⁶², postanowił w ten sposób upamiętnić swojego idola, co też przysięgł nad jego grobem⁶³.

W tym miejscu wskazana jest dygresja. Otóż idola Borcharda też można właściwie zaliczyć do wileńskich wilków morskich. Urodził się on co prawda w Mitawie, jednak jego rodzina pochodziła z dawnego województwa wileńskiego, po ojcu z powiatu brasławskiego, a po matce z dziśnieńskiego⁶⁴. Sam Stankiewicz zawsze wypowiadał się z sentymentem o tym mieście i czuł się z nim duchowo związany. Co więcej, tak się ułożyły losy, że w listopadzie 1926 r. został on kapitanem masowca S/s „Wilno”, jednego z pięciu statków, które Polska zamówiła we Francji w celu budowy polskiej floty handlowej⁶⁵. Był to pierwszy polski statek handlowy, na którym 6 stycznia 1927 r. dokonano podniesienia polskiej bandery. Według relacji Stankiewicza to z jego strony wyszła inicjatywa nazwania wszystkich pięciu statków nazwami głównych miast w Polsce. Nazwano je więc: „Poznań”, „Kraków”, „Katowice”, „Toruń” i „Wilno”⁶⁶. Z kronikarskiego obowiązku

⁶¹ K.O. Borchardt, *Szaman morski*, Gdańsk 1985, s. 5.

⁶² Wspomnienia Mamerta Stankiewicza (*Z floty carskiej do polskiej*) zostały opublikowane dopiero w drugiej połowie lat 90. Najpierw w 1995 r. jako tom 6 serii „Księgi Floty Ojczystej” przygotowywanej przez Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Następnie w latach 1997, 1998 i 2007 przez wydawnictwo Iskry.

⁶³ K. Borchardt, „Znaczy kapitan”. *Meczec Omara*, „Morze” 1959, nr 7, s. 29.

⁶⁴ M. Stankiewicz, *Z floty carskiej do polskiej*. Warszawa 2007, s. 27.

⁶⁵ Szczegółowo na ten temat zob.: J. Miciński, *Księga statków polskich 1918–1945*, t. 1, Gdańsk 1996, s. 177–220.

⁶⁶ M. Stankiewicz, *op. cit.*, s. 273.

należy jeszcze wspomnieć, że drugim oficerem na „Wilnie” był Stefan Cundzewicki, o którym Stankiewicz pisał, że był to: „jak ja wilnianin”⁶⁷.

Wracając do losów Borchardta, wypada wspomnieć o jego drugiej pasji poza morzem. Była to yoga i praca nad własnym charakterem. To właśnie dzięki zastosowaniu technik yogi doprowadził do samowyleczenia się z bezsenności. Dzięki temu udało mu się w 1940 r. podjąć służbę na M/s „Chrobry”, który uczestniczył w operacji norweskiej. Za akcję ratowania załogi zbombardowanej jednostki został ponownie odznaczony Krzyżem Walecznych. W czasie tej akcji odnowiły mu się jednak dawne kontuzje, w związku z czym do września 1942 r. przebywał w szpitalach, a następnie miał się różnych zajęć na lądzie, także w szkolnictwie morskim. Później przez krótki czas udało mu się pływać na brytyjskim statku S/s „Sheridan”, dzięki czemu mógł spłacić zaciągnięte długi, które powstały, kiedy pozostawał przez pewien czas bez pracy⁶⁸. Ostatecznie w roku 1949 wrócił do Polski, gdzie uznano go za niezdolnego do pracy na morzu, w związku z czym rozpoczął pracę dydaktyczną w gdyńskim Technikum Rybołówstwa Morskiego, Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni i wreszcie w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni, gdzie pozostawał aż do emerytury w roku 1970.

Teksty, które zaczął pisać w Anglii, długo pozostawały w rękopisie. Dopiero od roku 1957 zaczął publikować je na łamach miesięcznika „Morze”⁶⁹. Po zakończeniu całego cyklu i po dokonaniu pracy redakcyjnej w 1960 r. ukazała się książka *Znaczy Kapitan*, poświęcona Mamertowi Stankiewiczowi. Publikacja okazała się ogromnym sukcesem. Do dzisiaj książka ta miała już 15 wydań. Następny zbiór z 1963 r. *Krążownik spod Samosierry* miał 7 wydań. Zaś trzecia książka, *Szaman morski* wydana jeszcze za życia autora w 1985 r., doczekała się już 4 wydań. Najważniejsza w tym cyklu jest oczywiście pierwsza książka, gdyż to ona właśnie inspirowała całe dzisiejsze pokolenie pięćdziesięciolatków do zainteresowania się morzem i polską marynarką. Nie wiem, czy ktoś przeprowadził takie badanie, ale bez ryzyka błędu można założyć, że zdecydowana większość adeptów sztuki morskiej przynajmniej trzech, czterech ostatnich dziesięcioleci, podejmując decyzję o swojej drodze życiowej inspirowana była opowiadaniem Borchardta.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Życiorys Karola Olgerda Borchardta, op. cit.*

⁶⁹ Pierwsze opowiesci: *Tenanga* i *Naj...* zostały opublikowane w miesięczniku „Morze” 1957, nr 11, s. 24–25.

Kiedy więc autor umierał 20 maja 1986 r., mógł się czuć spełniony, wiedząc, że potrafił zarazić tak wielu pasją, którą pielęgnował od najmłodszych lat.

Przypomnienie trzech postaci wilnian związanych z morzem nie wyczerpuje tematu, tekst niniejszy należy traktować jako postulat badawczy do rozwinięcia wskazanego tematu. Jednak nawet wspomnienie jedynie tych osób pokazuje nam, że polska obecność na morzu to nie tylko dzieło mieszkańców samego wybrzeża. Widać wyraźnie, że był to zbiorowy wysiłek całego narodu, a wiele wybitnych postaci zasłużonych dla sprawy pochodziło często z ziem kresowych. Jaki dokładnie był udział kresowian w otwierania Polski na morze, to jednak już temat na osobne opracowanie.