

ZNACZY BORCHARDT



**ZNACZY
BORCHARDT**

Znaczy Borchardt
wybór artykułów prasowych
pod redakcją Ewy Ostrowskiej

Opracowanie graficzne, skład i łamanie
Krystyna Konopczyńska

Gdańsk – Gdynia 2024

Ocena postaci i dokonań kpt. Borcharta

Minęło 37 lat od śmierci Karola Olgierda Borcharta. Czas, niezbyt łaskawy dla człowieka, biegnie szybko i częstokroć nie pozwala zatrzymać w pamięci niektórych wydarzeń i osób z nimi związanych. Nie chciałabym, aby zapomniano o Kapitanie lub zniekształcono jego życiorys, bo zazdrośników i złośliwych ludzi, niestety, nie brakuje.

Jakim człowiekiem w życiu prywatnym, nauczycielem i wychowawcą kilku pokoleń ludzi morza był Borchart, świadczą nie tylko jego książki. Mogą to potwierdzić uczniowie i studenci Szkoły Morskiej, którzy dzisiaj są już emerytowanymi kapitanami żeglugi wielkiej i innych zawodów morskich – ale oni też nie są nieśmiertelni. Chcę zatem utrwalić pamięć o Kapitanie w bardziej trwałej formie, wykorzystując napisane na jego temat teksty przez osoby, które dają gwarancje obiektywizmu i którym tematy związane z morzem i literaturą morską były, czy są, znane zarówno z osobistych doświadczeń, jak i z nabytej wiedzy.

Zamieszczone niżej artykuły były napisane w różnym czasie i w różnych okolicznościach. W dużym skrócie podają też dane dotyczące autorów tychże tekstów.

Na końcu tego opracowania wstawiłam fragment szanty, która jest niejako hymnem żaglowca – szkunera o nazwie „Kapitan Borchart”. Jednostka ta, zbudowana w Holandii w 1918 roku jako statek handlowy, w kolejnych latach przejęta została przez armatora szwedzkiego i po przebudowie stała się statkiem szkolnym. Aktualnie jej armatorem jest spółka z o.o. Skłodowscy Jachting i od 2011 r. żaglowiec pływa pod banderę polską, odbywając rejsy szkoleniowe i turystyczne.

Każdego dnia byłam obecna przy Kapitanie, obserwowałam go z bliska, słuchałam jego zwierzeń i opinii na różnorodne tematy, jako pierwsza czytałam tworzone przez niego opowiadania i przepisywałam na maszynie, by można było przekazać je do druku. Z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że Borchartd był osobą niezwykłą, szczerą i szlachetną – zasłużył na pełne uznanie jako człowiek, marynarz i pisarz.

Boli mnie każde słowo poddające w wątpliwość, czy wręcz negujące jego dokonania. O istnieniu takich prób przekonałam się przed kilku laty, podczas spotkania miłośników twórczości Kapitana z redaktorem, znanym z popularnych programów morskich, których był twórcą i realizatorem w latach 1967-1993. Usłyszałam wówczas wygłoszoną przez niego opinię jakoby Kapitan sam nie pisał swoich książek, lecz korzystał z umiejętności i wiedzy redaktora Micińskiego. Zaniemówiłam po tych słowach. Obaj panowie, Borchartd i Sienkiewicz – dwaj maryniści, o wielkich zasługach w zakresie szerzenia wiedzy o morzu – niezbyt się lubili. Znam tego powody i mogę zaręczyć, że były dosyć błahe, ale nie będą ich ujawniała. Natomiast proszę o uważne przeczytanie zamieszczonego przeze mnie niżej tekstu, napisanego po śmierci Kapitana przez redaktora Jerzego Micińskiego. Ów tekst potwierdza moją wiedzę o tym, że redaktor i sekretarz *Morza*, Jerzy Miciński, adiustując kolejne opowiadania przed oddaniem ich do druku w miesięczniku *Morze*, sprawdzał tekst pod kątem stylistyki i ortografii i wykonywał ostatni szlif – czyli robił to, co leży w kompetencjach adiustatora. Jednocześnie panowie, będąc zaprzyjaźnieni ze sobą, często omawiali treść i niekiedy dochodziło do drobnych poprawek, jednak było to rzadkością, bo jak stwierdza red. Miciński „Karol Borchartd był człowiekiem upartym”. Jednakże znając dorobek pisarski Jerzego Micińskiego, jak *Archiwum Neptuna* czy *Pod polską banderą*, korzystał z jego wiedzy, by sprawdzić niektóre fakty i daty.

Ewa Ostrowska

Stanisław Ludwig

Wartościowa, porządna marynistyka

Morze – czerwiec 1961 r.

Omówienie książki *Znaczący Kapitan* w „Morzu” nie mieści się w szablonie przyjętym dla recenzji.

Powodów jest kilka – przecież to „Morze” lansowało pisarstwo Karola Borchardta, zamieszczając 20 spośród 37 opowiadań, składających się na książkę, a Redakcja od chwili wydrukowania pierwszego opowiadania otrzymywała od czytelników setki listów pełnych entuzjazmu, które pobudzały Kapitana do dalszego pisarstwa.

Fakty te ukształtowały nasz stosunek do tej książki, zanim ujrzała ona światło dzienne. Jest w nim coś, co przypomina więzy rodzinne. Książka wydaje się bliska, a jej losy śledzone są z najbaczniejszą uwagą. Stąd wynika pierwsze odstępstwo od szablonu, nakazującego ogłaszać recenzję świeżo, po ukazaniu się książki.

Recenzent „Morza” świadomie się spóźnia, czekając, aż będzie mógł dopełnić następne, jeszcze jaskrawsze odstępstwo zacząć recenzję od przeglądu głosów innych recenzentów, na które „Morze” czekało z dużym zainteresowaniem.

Teczka wycinków z recenzjami i wzmiankami o książce pęczniała z dnia na dzień. Omawianie wszystkich jest niepodobieństwem – ton ich jest zresztą jeden i ten sam. Od przytoczenia choćby tylko kilku cytów nie można się jednak powstrzymać.

Najpierw – ze wzmianek w tygodniowych przeglądach nowości, w których oceny uwzględniają zainteresowania czytelników masowych: „Przekrój” – *opowiadania są napisane z talentem narracyjnym, bezpośredniością i humorem*; „Dookoła świata” – *przybył literaturze polskiej pisarz-marynista z prawdziwego zdarzenia... rozporządza niewątpliwym talentem, dojrzałym, krystalicznie czystym*; „7 dni w Polsce” – *jest to jedna z najbardziej uroczych księzek morskich ostatnich lat*.

Jak ocenili ją koledzy autora, marynarze?

Kapitan T. Borysiewicz, tłumacz *Buntu na okręcie Wouka i Rejsu na Conradzie Villersa*, stwierdza w „Dzienniku Bałtyckim”, że życie autora rzeczywiście układało się pod znakiem naj. *Teraz napisał najlepszą książkę marynistyczną. Jest to jeden z tych nielicznych marynarzy nie tylko znających morze, ale i umiejących o nim pisać – bez patosu efekciarstwa, prawdziwie i przejmująco... Od książki nie można się oderwać.*

Dowódca okrętu szkolnego „Iskra”, kmdr por. J. Czerwiński, pisze w „Tygodniku Morskim”: *Niełatwo jest jednocześnie patrzeć na zjawiska morskie fachowym okiem marynarza i opisywać je zręcznym piórem literata. Autor pokazuje czytelnikowi życie na morzu takim, jakim ono jest istotnie, umiejętnie wplata w żywą akcję stare tradycje morskie... Czytelnik otrzymał „porządną” książkę marynistyczną.*

Kpt. ż. w. T. Meissner, wielokrotnie wspomniany na kartach książki, stwierdza w „Technice i Gospodarce Morskiej”, że *dla naszych wilków morskich Znaczy Kapitan będzie lekturą przenoszącą ich w lata młodości, dla wilczków – ciekawą, wzruszającą opowieścią o tych, za których sprawą powstawała z niczego polska flota handlowa i tradycja marynarska. Jest to książka szczerą, bezpośrednio i napisaną sercem.*

Czas kończyć z cytatami, chociaż chciałoby się jeszcze wiele trafnych i słusznych myśli udostępnić tym czytelnikom „Morza”, którzy nie są w stanie śledzić całej prasy krajowej.

Chcę teraz odpowiedzieć na pytanie, dlaczego książka *Znaczy Kapitan* wywarła tak silne wrażenie i tak dobrze została przyjęta przez wszystkich.

Jest to bardzo rzadki w literaturze światowej, a wręcz prawie unikalny w Polsce, pełnowartościowy pod względem literackim utwór marynistyki autentycznej, tj. literatury zajmującej się życiem na morzu w oparciu

o autentyczne, własne przeżycia autora, wprzęgniętego zawodowo w nurt tego życia.

Niezbýt często się zdarza, że marynarz, pogrążony w rutynie swego zawodu, nie zatracza wrażliwości na sprawy ludzkie, snuje głębsze refleksje, zarówno ogólne, jak i związane z jego pracą, zaczyna się grzebać w nawastrwionej przez stulecia tradycji swego zawodu, w kulturze zawodowej, obserwuje ludzi i interesuje się ich problemami.

Rzadko się zdarza, że taki marynarz-humanista chwyta za pióro i pisze wspomnienia. Jeszcze rzadziej – że ma talent narracji i ogromne poczucie humoru. To właśnie zbiegło się w osobie Karola Borchardta i dlatego piarstwo jego tak sugestywnie oddziałuje na czytelnika.

Drugi powód powodzenia książki *Znaczy Kapitan* wynika z jej treści. Książka jest pamiętnikiem marynarza. obejmującego okres kilkunastu lat od pierwszych kroków w szkole i na statku szkolnym aż do objęcia stanowisk starszego oficera na najbardziej eksponowanych statkach: „Darze Pomorza” i „Piłsudskim”. Wątek pamiętnikarski – to tylko część, i to ukryta, treści. Wypełniają ją obrazy życia statków, stosunków na statku szkolnym, stosunków wśród załogi marynarskiej, stosunków w środowisku oficerskim, stosunków z pasażerami i kapitalne obserwacje pasażerów. Ale to nie wszystko – dominuje nad tym wszystkim sylwetka kapitana, wzorca dla wszystkich kapitanów. Te wątki, sumując się jak kamyki mozaiki, dają obraz narodzin i rozwijania się polskiej floty handlowej do wybuchu II wojny światowej. Czytelnik przeżywa z autorem niezmiernie ciekawy okres tworzenia się nowej dziedziny życia narodowego. Osobliwy to sposób poznawania historii, ponieważ towarzyszy mu stale śmiech. Każde prawie opowiadanie jest świetną anegdotą, a tylko nieliczne opowiadania poważne każą przeżyć prawdziwe wzruszenie. Doskonałym uzupełnieniem takiej narracji jest dołączenie około stu dokumentalnych fotografii.

Recenzję tak odbiegającą od szablonu wypadnie zakończyć też zupełnie nie szablono. Po prostu przytoczę list, pisany przez mego przyjaciela dra Bronisława Miazgowskiego, założyciela, a obecnie honorowego prezesa Klubu Marynistów. Adresatem listu jest kpt. ż. w. Karol Borchardt, który wyraził zgodę, aby fragment, będący niczym innym jak recenzją, mógł być wykorzystany przez „Morze”.

Wielce Szanowny Panie Kapitanie! Znam wielu oficerów marynarki wojennej i handlowej, ale los tak zrzędził, że z Panem spotkaliśmy się raz tylko, przypadkiem w redakcji „Morza”, dlatego też to, co niżej piszę, nie może być uważane za komplementy mające swe źródło w uczuciach przyjaźni czy choćby tylko zażyłej znajomości. Jesteśmy sobie najdoskonalej obcy, a łączy nas tylko wspólny sentyment do morza i żagli. Dotychczas znałem z łamów „Morza” tylko niektóre Pańskie opowiadania, ostatnio otrzymałem ich całość w tomie Znaczy Kapitan. Przeczytałem tę książkę dokładnie, uważnie (a i krytycznie) i dlatego piszę, że chcę Panu za napisanie i wydanie tej książki złożyć prawdziwie szczere, serdeczne i gorące gratulacje. To jest wspaniała i bardzo pożyteczna książka.

Pokazuje ona w sposób właściwy i we właściwych proporcjach trudy, uroki i niebezpieczeństwa pracy na morzu, zaś to, co w niej najbardziej cenne to fakt, że utrwala w łatwej do czytania i niesłychanie przyjemnej formie pierwsze poczynania, pierwsze kroki naszej floty handlowej...

Książka Pańska to dokument, to kawałek historii, to wspomnienie dla wielu, to zachęta i apel dla młodych. Ale to też dzieło literackie, choć Pan sam zdaje się wątpić o tym. I jest czymś jeszcze ponadto: jest pomnikiem prawdziwie męskiej przyjaźni, mimo dystansu służbowej zależności i podporządkowania, jest wzorem rozumnej dyscypliny i twardej służby, jest hołdem złożonym Temu i Tym, którzy oddali życie za Polskę i polskie morze. Jest wreszcie dobitnym przykładem i dowodem, że niepoważne zdawałoby się szczenięce marzenia trzeba brać bardzo serio. Jak i Pan, wiem o tym na pewno, że niekiedy najbardziej poważne, „męskie” decyzje podejmuje się w wieku, gdy się nosem nie sięga powyżej stołu.

Łączę wyrazy szacunku i raz jeszcze, z serdecznym uściskiem dłoni, szczere gratulacje i słowa zachęty dla dalszego wzbogacenia naszej skromnej wciąż marynistyki następnymi celnymi dziełami.

Bronisław Miazgowski

P.S. Nie mając Pańskiego adresu, pozwalam sobie przesłać ten list za łaskawym pośrednictwem tak Panu przyjaznej redakcji „Morza”.

Wiem, że mogę się narazić na zarzut, że swoje uwagi oparłem na uwagach innych recenzentów i liście dra Miazgowskiego. Cóż jednak

poradzić na to, że wszyscy, którzy czytali *Znaczy Kapitan* jednomyślnie stwierdzają, że jest to wartościowa, „porządna” marynistyka.

*Mgr Stanisław Ludwig**

* Stanisław Ludwig (1915–2008) żeglarz, pedagog, wydawca.

Od 1951 do 1982 roku pracował w Wydawnictwie Morskim, w 1972 r. został zastępcą redaktora naczelnego. W przytoczonym artykule jego autorstwa jest zamieszczony list Bronisława Miazgowskiego, którego postać dla współczesnego czytelnika może być nieznana, ale w tamtym czasie był autorytetem w sprawach morskich. Miał bogaty życiorys, który trudno jest ująć w kilku słowach. Aresztowany w 1952 r. przez UB i skazany na 8 lat więzienia oraz przepadek mienia. W 1956 r. został objęty amnestią. Z powodu stanu zdrowia w 1961 r. wyjechał do Szwajcarii, tam też zmarł w roku 1981.

Jerzy Miciński

Pożegnanie epoki

Morze – lipiec 1986

Pozornie był to taki pogrzeb, jakie się od czasu do czasu na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni zdarzają: kapitański. Z paradą wspaniałych aut na przycmentarnych parkingach, kompanią honorową słuchaczy Wyższej Szkoły Morskiej, pocztami sztandarowymi i odznaczeniami na purpurowych poduszkach; z trumną przykrytą biało-czerwoną banderą, niesioną na ramionach ośmiu kapitanów żeglugi wielkiej; z orkiestrą i przemówieniami oraz mnóstwem wieńców. Może tylko tłum był większy niż zwykle się spotykać i może bardziej zróżnicowany: wiele kobiet, dużo młodzieży. Było też sporo, sporo jeszcze, starszych panów. W cywilu na ogół, lecz o znanych morskich życiorysach. I chyba właśnie oni przede wszystkim mieli świadomość, że nie był to pogrzeb zwyczajny, że tym razem odchodziła epoka. Ich epoka...

23 maja, na Cmentarzu Witomińskim żegnaliśmy kapitana żeglugi wielkiej Karola Olgierda Borchardta. Wraz z Nim zaś – epokę lat pionierskich naszej Floty, którą On – poprzez swe książki – uczynił żyjącą wśród nas legendą. Dopóki pisał, od *Znaczy Kapitana*, poprzez *Krążownik spod Somosierry* aż po *Szamana Morskiego*, istniała niemal dotykalnie, przeplatała się z rzeczywistością, po prostu – była. Piękna, szlachetna, patriotyczna, obdarzona wielkim poczuciem humoru. Taka, jaką ukazał w swoich książkach najbardziej utalentowany wśród piszących marynarzy, jeden z najbardziej niezwykłych ludzi, jakich przyszło nam znać.

Współpraca kapitana Borchardta z „Morzem” trwała blisko trzydzieści lat. W listopadzie i w grudniu 1957 r. ukazały się w formie opowiadań pierwsze dwa rozdziały późniejszej autobiograficznej książki *Znaczy Kapitan – Tenanga* oraz *Naj...*. A później, cała reszta tego jedyne w swoim rodzaju dzieła, świetnie ilustrowana przez niezapomnianego Leszka Karłowskiego. Oczom Czytelników „Morza” ukazał się w swej urzekającej prostocie epos tczewskiej Szkoły Morskiej i Kolebki Nawigatorów – żaglowca szkolnego „Lwów”. Bliską i dobrze znaną stała się tytułowa postać Znaczy Kapitana – Mamerta Stankiewicza, oraz pozostająca w jego cieniu barwna indywidualność Konstantego Maciejewicza, czyli Macaja. Pojawiły się na łamach „Morza” sylwetki zaprzyjaźnionych z Autorem ówczesnych uczniów Szkoły Morskiej – Siasia, Dalaj Lamy, Starca, Deja czy Szymierza. Ożyły w sposób cudowny parowe transatlantyki z lat trzydziestych – klejnoty księżniczki Dagmary, oraz niebanalne postacie ich kapitanów: Zdenki Knoetgena o przydomku Białe Mszy i Eustazego Borkowskiego, czyli sławnego Szamana Morskiego. Tego samego, który później stał się głównym bohaterem trzeciej książki Karola Borchardta. Ją również – w jej pierwotnej, bardziej skondensowanej postaci – jako pierwsze drukowało „Morze”.

To było jednak w parę lat później, rozdział po rozdziale, szedł u nas *Znaczy Kapitan*, którym byliśmy już zauroczeni. Redakcja i czytelnicy. Przeżywaliśmy to, czego – zdawałoby się – nie można byłoby już ożywić: minioną historię PMH. Wysłużone „klejnoty” zaczęły być zastępowane nowoczesnymi transatlantykami. Na pokład pierwszego z nich – „Piłsudskiego” – przeniósł nas Karol Borchardt, wraz ze skierowanym jeszcze na jego budowę we Włoszech Znaczy Kapitanem. Stocznia, pierwszy rejs do Gdyni, dziewicza podróż przez Atlantyk. Z kolei nastąpił wspaniały epos „Daru Pomorza”. W szkolną podróż na Karaiby „śladami kapitana Blooda” powiodło Białą Fregatę dwóch jakże młodych wychowanków Znaczy Kapitana i Macaja: Konstanty Kowalski i Karol Borchardt. I jeszcze raz transatlantyk „Piłsudski”, znów razem z Mamertem Stankiewiczem w wojennej podróży po wojsko do Nowej Zelandii. Podróż zakończona tragicznie tuż po rozpoczęciu, zatonięciem statku na minach i śmiercią Znaczy Kapitana.

Po tym tragicznym akordzie, który zamknął pierwszą książkę Karola Borchardta, nie zrobił już takiego wrażenia jak powinien, równie doskonały opis zagłady transatlantyku „Chrobry” – w drugiej. Powstające rozdziały *Krążownika spod Somosierry* drukowało „Morze” na początku lat sześćdziesiątych, bezpośrednio po *Znaczy Kapitanie*. Opis spłonienia w norweskim fiordzie „Chrobrego”, na którym Autor był w 1940 r. starszym oficerem, stanowił kulminacyjny rozdział tej drugiej książki. Stanowiła ona swego rodzaju suplement do pierwszej i pozostała w cieniu *Znaczy Kapitana*. Nigdy nie osiągnęła jego popularności, choć miała tę samą nić przewodnią, która łączyła w całość wszystkie zawarte w niej opowiadania: nasz szybki i efektowny awans do grona narodów umiejących czerpać pożytki z morza.

Miałem możliwość przyjrzeć się warsztatowi pisarskiemu Karola Borchardta z bliska. Byłem pierwszym adiutorem Jego tekstów do „Morza”, jako ówczesny sekretarz redakcji. W całej swojej czterdziestoletniej pracy redakcyjnej nigdy nie odczuwałem tak wielkiej satysfakcji, jak wtedy, kiedy moje rutynowe zabiegi sprawiały, że opowiadania o „Znaczy kapitanie” uzyskiwały końcowy szlif. Autor na ogół zyczliwie znosił moje poprawki, choć pamiętam i chwile pełne napięcia, zwłaszcza przy próbach czynienia skrótów, kiedy to kapitan Borchardt stwierdzał, że „NIGDY się nie dogadamy, bo pan blondyn, a ja brunet”.

Karol Borchardt był człowiekiem upartym i z pewnością wiele na ten temat mogłoby powiedzieć Wydawnictwo Morskie. Jednakże Jego upór wpływał z głębokiego przemyślenia spraw, pozwalając – mimo wszystko – nadawać książkom, które się ukazywały, dokładnie taki kształt, jaki sobie zamierzył. Poczynając od specyficznych, pełnych symboli okładek, aż po obszerne i bogate dodatki fotograficzne, które stanowiły dowód, że to co pisał, nie było wymyślone, lecz działo się naprawdę.

Książki Karola Borchardta odniosły sukces wydawniczy porównywalny tylko z dziełami klasyków. Najwspanialsza z nich *Znaczy kapitan* miała już dziesięć wydań, a w 1973 r. jako jedyna książka morska zaliczona została do Biblioteki Literatury XXX-lecia PRL. Uzupełniające to wydanie posłowie „Od Autora” kończy się słowami: *O jednym nie można zapomnieć i to jest właśnie najogólniejszym celem niniejszej książki: o wielkim trudzie i wysiłku wielu lat wpajania w społeczeństwo nasze świadomości, że na*

kresce kursowej kompasu państwowego musi być zawsze wypisane wielkimi literami słowo MORZE...

Karol Borchart, marynarz i pedagog, przyjęty został w szeregi literatów i z pewnością znawcy literatury będą się jeszcze obszernie wypowiadać nad zagadką ogromnego powodzenia Jego trzech zaledwie i aż trzech – książek. Dwóch dalszych, daleko zaawansowanych – *Od białej do czerwonej róży* oraz *Kolebki nawigatorów* – nie zdołał już niestety ukończyć. Los zrządził, że przynajmniej *Szamana Morskiego* mógł widzieć w postaci książki na kilka tygodni zaledwie przed tym dniem, który okazał się ostatni.

Odszedł od nas Karol Borchart, a wraz z nim pionierska epoka w dziejach naszej floty. Obok ludzi, których uwiecznił w swych książkach, nie wszystkich równie dokładnie, ale bez wyjątku barwnie, ciekawie i życzliwie, odtworzył najwspanialej i najpełniej ten fragment historii PHM, który dotyczy naszej żeglugi pasażerskiej. Jej apogeum, przypadające na dziesięciolecie 1930-1940, znalazło u Karola Borcharta swój pełny obraz. Siedem transatlantyków pasażerskich, które służyły w tym czasie pod białą-czerwoną banderą, znalazło w Nim swego niezrównanego piewcę. I tego, który wznosił im trwałe pomniki w naszej pamięci.

Jeśli to prawda, że statki mają dusze, i jeśli te dusze statków gdzieś tam wędrują po wszechoceanie nieskończoności, to 23 maja – podczas kapitańskiego pogrzebu na Cmentarzu Witomińskim – siedem z nich miało opuszczone do pół masztu bandery. Na znak żałoby, którą w sercach mieliśmy również my.

*Jerzy Miciński**

* Jerzy Miciński (1921-1995) – publicysta morski, znawca spraw morskich, wieloletni redaktor naczelny miesięcznika „Morze”.

Jerzy Mieszkowski

List po śmierci Karola Borchardta

Morze – styczeń 1987

Kochany Karłuszu! Jako kilka miesięcy młodszy ode mnie, nie powinieneś być odejść pierwszy. A odszedłeś. Moim jest więc przywilejem napisanie o Tobie i o naszej przyjaźni. Sądzę, że z tego jakiegoś Zaświata zaaprobujesz to, co napiszę i mówiąc po staremu „nie będziesz przewracał się w grobie”¹.

Znaliśmy się z Karolem i przyjaźniliśmy od 61 lat. Wiosną 1925 r. mój Kurs, po pierwszym roku Szkoły Morskiej w Tczewie, był już na „Lwowie”, by uzbroić go i przygotować do szkolnego pływania. Kurs następny, po egzaminach maturalnych, wraz z najstarszym – podyplomowym, miały zamustrować kilka tygodni później. W pierwszą podróż letnią mieliśmy wyjść bez kandydatów. Przewidziano ich zaokrętownie dopiero na połowę lata, po naszym powrocie z podróży na Morze Śródziemne.

Pewnego dnia, mozolnie pracując, często w pocie czoła, mimo – jak pamiętam – zimnej wiosny, ujrzeliśmy wchodzącego po trapie jakiegoś olbrzyma. Ubrany był przepisowo w mundur marynarski kandydata, bez naramienników. Był to Karol Olgierd Borchardt. Jakimś przypadkiem pozwolono Mu już teraz zamustrować, pewnie dlatego, że był po

1 Kpt. ż.w Jerzy Adam Mieszkowski zmarł 16 lipca br. o czym powiadomiliśmy Czytelników w październikowym „Morzu”

maturze i nawet jednym roku studiów uniwersyteckich. Jedyny w tej podróży kandydat. Przyglądaliśmy się młodzieńcowi z zaciekawieniem. Kawal chłopca. chyba ze dwa metry? Szeroki w barach, na długich nogach, wiotki w pasie. Czarne krucze włosy, śniada cera, czyżby Tatar? Spodnie owszem, owszem szerokie, ale kurtka trochę workowata – szył to pewnie jakiś nieświadomy sznytu marynarskiego, prowincjonalny krawiec. Nie omyliliśmy się: przybysz był z Wilna.

Dobrze chłopakowi z oczu patrzyło. Gdy uśmiechał się przyjaźnie, to błyskał białymi kłami, podobnie, ale i zupełnie inaczej niż wilk czy niedźwiedź. Po tych obserwacjach, zamiast zacząć „dawać szkołę” tej jedynej „oferze kandydackiej”, o dziwo przyjęliśmy Karola przyjaźnie do naszego zgranego grona. Staraliśmy się jak najszybciej zapoznać go ze statkiem i przyuczyć do robót pokładowych; nie bez pewnego wyrachowania, liczyliśmy bowiem (jak się okazało słusznie) na jego siłę fizyczną.

Karol chętnie rwał się do wszystkiego. Cieszył się nawet gdyśmy – zamiast uginać się we trzech, pod jakimś żaglem, czy dużym blokiem – „pozwalali” samemu Karolowi unieść, czy zanieść taki ciężar. Nowicjusz szybko więc dorównywał nam w pracy na pokładzie i „na górze”.

Uczyliśmy Karola „marynarstwa” nie tylko na statku, ale i na lądzie. Pod swe skrzydła przyjęli go: Siasz Rowiński, Michał Niczko, Włodek Cybulski, Kazik Poczobut, Bolcio Mikszta, a również i ja. Przybyłe następnie na statek starsze Kursy musiały, choć ze zdziwieniem, akceptować „kandydata-jedynaka”. Jestem pewien, że i sam Borchardt czuł się już wtedy jako jeden z nas. W czasie podróży Karol zabawiał nas często swoją prawie cyrkową akrobatyką, zginaniem się na pół, chodzeniem na rękach itp.; no i umiał opowiadać! Przede wszystkim o swojej rodzinnej Wileńszczyźnie. gdzie „jak dłużej pójdziesz, to i nogi zabolawszy, i jeść zachce-się”. Na rejach był nam też szybko równy. Tak „się składało”, że Jemu wypadało być zawsze w środku zwijanego żagla, gdzie najtrudniej było największe „dziecko” wciągnąć na reję i tam zamocować sejingami. Pracując przy kabestanie łamał nasz siłacz handszpaki jak zapalki, za co wymyślał Mu starszy oficer Maciejewicz – choć po prawdzie nasza to była wina, bo licząc na siłę Karola kręciliśmy się w tym kieracie windy kabestanowej lekko tylko opierając o te drewna, wyciosane zresztą na wytrzymałość siły ludzkiej.

W czasie tej pierwszej podróży Karola byliśmy kumplami i na lądzie, choć na Jego bluzie brakowało naramienników. Chodziliśmy wspólnie na zwiedzania miast i wycieczki. Siła Karłuszy i wtedy się przydawała, czy to w niesieniu ogromnego arbuza na szczyt górski na Maderze, czy też jako opieka – nie pijącego Tytana – w wyprawach na wino w Almerii. Gdy delegacja „Lwowa” pojechała z Genui do Rzymu złożyć wizytę papieżowi (bo był naszym „znajomym” z Warszawy, jeszcze jako nuncjusz monsignore Ratti) i szliśmy w skwarze upału po rozpalonym asfalcie ulic Wiecznego Miasta – Karol cały czas niósł banderę statkową na wielkim drzewcu. Byliśmy umęczeni w naszych sukiennych mundurach, których dekolty nie dawały już żadnej „wentylacji”, a Karol tylko się uśmiechał. Po powrocie na Bałtyk i zaokrętowaniu kandydatów, Karol dołączył oficjalnie do ich szeregów, pozostał jednak nadal naszym przyjacielem, jak i później, w czasach nauki w tczewskiej Szkole. Dopiero po dwu latach, gdy nasz Kurs opuścił Tczew w mundurach absolwenckich, a Karol został tam jeszcze – urwała się moja z nim łączność. Spotkaliśmy się ponownie na kiwającym pokładzie po kilku latach, kiedy Karol – po marynarskim pływaniu w „Pol-Brytach” znalazł się w GALu jako młodszy oficer, a ja byłem doświadczonym już GALowcem, drugim oficerem. Wówczas podałem Mu rękę w adaptowaniu się do nowych dla Niego warunków, co niedawno przypomniał mi z wdzięcznością w jednym z listów. Wiele było wspólnych podróży przez burzliwy, zimny Atlantyk Północny, czy to na „Polonii”, czy na „Pułaskim”. Nie zawsze jednak było mglisto lub sztormowo, mieliśmy też i słoneczne dni, i białe noce na Nord Cap. Zaprzyjaźniliśmy się mocno; później, kiedy z „lekkich kawalerów” staliśmy się poważnymi małżonkami i następnie ojcami – zaprzyjaźniły się i nasze rodziny. Na Linii Palestyńskiej pływaliśmy też razem prawie dwa lata, po czym nastąpiło dłuższe rozstanie. Karol poszedł na świeżo zbudowany we Włoszech statek „Piłsudski”. Kiedy zaś po roku i ja tam poszedłem „na starszego” – Karola już nie zastałem, bo zabrał go „Dar Pomorza”. Został tam starszym oficerem i tak dogonił mnie w trzecim pasku na rękawie. Spotkaliśmy się wtedy jedyny raz, na krótką chwilę gdy „Dar” spotkał się z „Piłsudskim” w Hawanie; obaj panowie starsi oficerowie mieli tylko czas na uściskanie się.

Następnie spotkałem Karola dopiero podczas wojny, kiedy przyjechałem służbowo do Londynu, a Karol był jeszcze na rekonwalescencji po „topieniach się” – najpierw na „Piłsudskim”, potem na „Chrobrym”. Rozpoczynał wtedy służbę w polskim szkolnictwie morskim. Gadaliśmy długo, dla spokoju nerwów nie o ostatnich przeżyciach, a o dawnych, dobrych (jak zawsze się mówi) czasach. Snuliśmy wspomnienia, jakby przeczuwając, że nieprędko zobaczymy się znowu.

Uściskaliśmy się znów z Karłuszą podczas mojej pierwszej wizyty w Kraju, w Gdyni w 1966 r. Karol był już wtedy znanym pisarzem, ja tylko skromnym czytelnikiem jego książek. Już przy pierwszym spotkaniu u Tadeusza Meissnera (gdzie sporo ex-Tczewiaków przyszło mnie przywitać) „Wielki Wieszczy Morskości” nazwał mnie po dawnemu „Jureczkiem” i koniecznie chciał mieć mnie na dłużej i tylko dla siebie. „Czy czytałeś moje »Znaczy« i »Somossierę«?” zapytał chyba retorycznie, bo przecież sam mi je przesłał przez okazję (bez żadnego listu zresztą, bowiem z różnych powodów nie korespondowało się wtedy). Kolejne nasze rozgadanie się nastąpiło „na strychu” w mieszkaniu Karola. Miałem okazję wygarnąć Mu to, co niezbyt podobało mi się w Jego książkach; dlaczego pytałem np. o jednych sprawach tyle, a o innych ani słowa? Dlaczego takie, a nie inne fakty uwypuklał w swoich opowiadaniach (przy wielu z nich byłem świadkiem, wiem jak naprawdę się miały)? Karol wytłumaczył mi wszystko szczerze i przekonująco. Przez resztę nocy opowiedzieliśmy sobie nasze ostatnie losy. A gdy mówiliśmy o dalszych pracach literackich Karola, o książce o kapitanie Borkowskim – Kolega zaczął mnie „pompować”. Wiedział, że dużo pływałem z tym „czarodziejem”, i że może usłyszeć z pierwszej ręki o związanych z tym faktach, wydarzeniach, anegdotach. Noc mijała, tyle wspomnień, wspólnych i nie wspólnych. Nie obyło się też bez „przenicowania” i innych kapitanów i oficerów z czasów pierwszych polskich transatlantyków.

W czasie następnych wizyt w Kraju odwiedzałem Karłuszę. Skarżył się, że książka „szamańska” już gotowa, ale jeszcze ciągle w postaci manuskryptu, bo trudności wydawnicze, drukarskie itp. Ostatni raz widzieliśmy się w 1980 r. podczas Zjazdu Absolwentów Szkoły Morskiej. Wówczas także ten sławny mistrz słowa pisanego, kapitan Borchardt, oblegany przez reporterów i fotografów, wymykał się jak mógł do naszego koleżeńskiego

grona. Pokiwaliśmy się znów razem na pokładzie holownika, obwożącego nas po basenach Gdyni, Gdańska i Portu Północnego. Karol jako miejscowy był nam, przybyszom z różnych stron świata, przewodnikiem. Udało nam się też kilkakrotnie siedzieć razem, czy to na posiedzeniu, czy w autokarach.

Ostatni raz widzieliśmy się w mieszkaniu Karola, znów długie nocne godziny spędziwszy na szczerzej pogawędce. Była to już rozmowa mniej wesoła. Rozmowa dwóch dorosłych panów, z bliską osiemdziesiątką na karku. Były i rozważania z cieniem rozczarowań o ostatnich przeżyciach, ciężkich czasem momentach. Było trochę polityki, troski o naszą przyszłość. Doszliśmy jednak do wniosku, że to, co przeżyliśmy, było warte trudów i bardzo ciekawe. Warte wspomnienia czasem i z dumą.

W tym też duchu potoczyła się nasza wymiana myśli na papierze listowym w ostatnich latach. Po długim oczekiwaniu Karol mógł dotrzymać przyrzeczenia: w marcu tego roku dostałem „Szamana Morskiego” z serdeczną dedykacją oraz krótkim listem, zawierającym prośbę o ocenę tej pracy „bardzo jestem ciekaw, co o niej powiesz, napisz”! Krótko podziękowałem Karolowi i zabrałem się do szczegółowej lektury, by odpowiedzieć Mu obszernie. Przygotowałem „recenzję”, w której podziwiałem Jego niezwykły talent portretowania ludzi, barwność opisów. Wytknąłem Mu też nieścisłości, uzupełniłem kilka faktów (zwłaszcza w drugiej części książki), a myśląc u następnym wydaniu „Szamana” – sugerowałem rozwinięcie strony dokumentacyjnej o historii polskich statków. Wiedziałem, że potraktuje moje uwagi jak koleżeńską przysługę, oczywistą w łączącej nas starej i sprawdzonej przyjaźni. Kiedy koperta była zaadresowana – dowiedziałem się o śmierci Przyjaciela

Żegnaj, Kochany Kartusza, i do spotkania, po ostatniej nawigacji na drugi brzeg rzeki, w Zaświatach. Musimy i spotkamy się tam na pewno.

*Twój Jurek**

* Kpt. ż. w. Jerzy Mieszkowski absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie rocznik 1927. Przyjaciół kpt. Borchardta. Po wojnie zamieszkał w Kanadzie, zm. 16 lipca 1986 r.

Kazimierz Wojciechowski

Z żałobnej karty. Karol Olgierd Borchardt

Technika i Gospodarka Morska 8-9/1986

Umarł przyjaciel ludzi morza, którym poświęcił miłość i całe swoje pracowite życie, ale nie tylko – był również przyjacielem tych wszystkich, którym szerokie widzenie morza przybliżył, zafascynował nim, przekazał prawdę i rozumną refleksję o zawodzie i ludziach bez reszty oddanych tej pracy, którzy tak jak morze byli, są i będą. Całe życie z uporem dążył, aby osiągnąć stan doskonały według Jego filozofii życia i postępowania: być kapitanem własnej duszy.

Urodził się w Moskwie jako syn wybitnego lekarza w dniu 25 marca 1905 r., a dzieciństwo wraz z matką spędza w Paryżu. Jako młodzieniec wraca na stałe do Wilna, gdzie uczęszcza do kilku gimnazjów ze względu na pewne trudności wynikające z Jego szczególnych cech indywidualności. Już wówczas nie mieścił się w rygorach ówczesnie obowiązującej dyscypliny szkolnej: dlatego z trudnościami zdaje maturę w 1924 r. Postanawia udać się do szkoły morskiej we Francji, jednakże za sprawą jednego z pierwszych wykładowców tczewskiej szkoły morskiej inż. Kamockiego udaje się do Tczewa, gdzie komisja lekarska odrzuca Jego kandydaturę ze względu na skłonności do reumatyzmu (?). Wraca z powrotem do Wilna i wstępuje na tamtejszy Uniwersytet z zamiarem studiowania nauk prawnych, które zupełnie nie trafiają Mu do przekonania. W tamtych czasach trzeba było mieć wiele wyobraźni i romantyzmu, aby ponowić wybór zawodu, który w ogóle nie istniał – tym razem z powodzeniem pozostaje

w Tczewie wraz z kilkoma indywidualnościami – jak się później okazało – Wielkimi. W kajutkompanii „Lwowa” i murach tczewskiej szkoły kończy Wydział Nawigacyjny w 1928 r. Natychmiast odbywa służbę wojskową w szkole rekrutów w Świeciu, a następnie szkołę podchorążych w Toruniu.

Pierwszą pracę podejmuje w Polsko-Brytyjskim Towarzystwie Okrętowym na statku „Rewa” na stanowisku marynarza. Jako oficer najdłużej pływa na „Polonii”, jednym z trzech słynnych klejnotów i na jej pokładzie zdobywa kolejne dyplomy, aby w 1936 r. uzyskać dyplom kapitana żeglugi wielkiej. W 1938 r. zostaje Starszym Oficerem „drugiej kolebki nawigatorów” na „Darze Pomorza”, gdzie zastaje Go wojna. Wraz z załogą fregaty poprzez Szwecję przedostaje się do Anglii, aby tam wraz z innymi stanąć do walki. Okrętuje na ms „Piłsudski”, który teraz spełnia rolę transportowca wojskowego i przeżywa jego zatopienie w pobliżu Flamborough Head. Bierze udział w kampanii norweskiej na pokładzie ms „Chrobry”. Ciężko ranny bardzo długo przebywa w brytyjskim szpitalu, a następnie odbywa długą rekonwalescencję w Szkocji. Czasowo niezdolny do służby na morzu w 1944 r. organizuje „polowe” Liceum Morskie w Landywood, i pozostaje na stanowisku jego dyrektora do 1946 r., kiedy liceum zostaje rozwiązane, a Karol O. Borchardt tym samym zostaje bez pracy. Przyjeżdża do Londynu i wobec braku perspektyw zaciąga się na brytyjski statek „Sheridan” uprawiając żeglugę po kauczuk do portów Amazonki.

W 1949 r. postanawia powrócić do kraju, aby kwalifikacjami swoimi służyć odradzającej się gospodarce morskiej. Niestety – bezskutecznie puka do drzwi armatorów, bowiem jak to wówczas określano – nie uzyskał „prawa pływania”.

Postanawia wykorzystać swoje doświadczenie nabyte w Landywood i rozpoczyna wieloletnią i bardzo ważną dla gospodarki morskiej tamtejszych lat działalność dydaktyczną jako wykładowca w Państwowej Szkole Rybaków Dalekomorskich oraz jako dochodzący wykładowca Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Przez kolejne lata wyklada w Technikum Rybołówstwa Morskiego, a po jego przekształceniu w Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Był to okres najbardziej dokuczliwego braku kadr dla szybko rozwijającej się gospodarki morskiej – wyklada astronawigację, nawigację, wiedzę okrętową i oceanografię – bez gabinetów, bez podręczni-

ków i jakichkolwiek pomocy naukowych. Sytuacja stworzyła, że wymyślił swoistą i jedyną oryginalną metodę wykładów opartą o skrótowny rysunek i wyobraźnię słuchacza. W końcu poświęca się jedynie astronawigacji wydając w 1955 r. podręcznik „Astronawigacja” ujęty zupełnie inaczej w swej formie aniżeli tego rodzaju specjalistyczne podręczniki zwykle się wydawać.

Zpracowany od świtu do nocy dzielił swój czas pomiędzy słuchaczy i własne studia nad językiem polskim, nad teorią literatury i na zbieranie materiałów do przyszłej pracy twórczej.

W stosunku do K.O. Borcharda nie sposób używać określenia typu – był pedagogiem utalentowanym, doskonałym lub wybornym, ponieważ przy Jego osobowości brzmi to banalnie i tylko ten, kto słuchał Jego wykładów lub był Jego uczniem, jest w stanie docenić sposób i uniwersalność wiedzy jaką w metodzie swojej przekazał kilku pokoleniom współczesnych kapitanów polskiej floty. Wyobraźnia i poczucie odpowiedzialności co do każdego szczegółu i detalu było fundamentem tej metody, którą Kapitan egzekwował z sercem, sprawiedliwością, dokładnością i nieprawdopodobną cierpliwością.

Nikt prawdopodobnie nigdy nie rozstrzygnie pozornie prostego dylematu, na jakim polu wkład K.O. Borcharda jest największy – czy jako dydaktyka czy literata? Subiektywnie twierdzę, że jako dydaktyka, ponieważ wielkością umysłu i cechami osobistymi zapisał się na trwałe w nie zawsze wdzięcznej ludzkiej pamięci jako wzór postępowania i dlatego stanowić będzie jeszcze w kilku pokoleniach niekwestionowany autorytet zawodowy i moralny.

Z „mostku kapitańskiego” swojego mieszkania położonego na szczycie Kamiennej Góry w Gdyni z niezmiennym podziwem patrzył na panoramę Zatoki Gdańskiej i wiódł żywot samotnika, sam z sobą przeżywał wszystkie rozterki i cierpienia, aby najlepiej wykonać swoje zobowiązanie, jakie złożył nad grobem kapitana Mamerta Stankiewicza, aby sprostać bez przerwy drążącej Go myśli, że: „Znaczący wszystko musi być zrobione PORZĄDNIK – znaczący tak jak UMÓWILIŚMY SIĘ.”

Natura obdarzyła Go talentem malarskim, rzeźbiarskim i duszą artysty, w której literatury musiał się nauczyć, a ponieważ uważał, że

morze nie toleruje fikcji, braku szacunku do realiów i prawdy sytuacyjnej, nieodpowiedzialności i błagi, tym większe przeżywał rozterki kiedy literatura stawiała mu opór granitu. Pisał wolno i w ogromnym trudzie dbając o wartość każdego zdania i wręcz trudno uwierzyć, że w tak ogromnym trudzie można wydobyć lekkość stylu i formy jaką czytelnik znajduje w Jego książkach.

Im bardziej był podziwiany i komplementowany tym większą zachowywał skromność, na wyrazy szacunku i spontanicznego uznania odpowiadał wdzięcznością i ciepłym słowem – zawsze pozostał nieporadny ze swoją popularnością, która Go zupełnie obezwładniała i nie bardzo wiedział co ma z nią zrobić. Uciekał wtedy jak najszybciej do swojego własnego świata samotności i pracy, do swojego nieprawdopodobnego wręcz spartańskiego trybu życia.

A spotkały go wszystkie możliwe zaszczyty, których wymienić nie sposób, kilka z nich cenił sobie szczególnie wysoko – został Gdańszczaninem 1966 roku. W 1970 r. został członkiem Klubu Znamienitych Kapitanów, otrzymał nagrodę literacką im. Mariusza Zaruskiego, a książka *Znaczy Kapitan* znalazła się na liście książek 40-lecia PRL.

Nosił w sercu jednak pewne rozczarowanie, którym nieśmiało dzielił się ze swymi przyjaciółmi – nikt bowiem kiedy odchodził na emeryturę nie zaproponował mu honorowego rejsu jako kapitanowi na nowoczesnym statku – było to Jego marzenie, za które oddałby wiele zaszczytów i nagród jakie Go spotkały. Za swoje wybitne osiągnięcia odznaczony został Orderem Sztandaru Pracy I klasy, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej i wieloma innymi odznaczeniami państwowymi i resortowymi.

Trumna Kapitana K.O. Borchardta odbyła swoją ostatnią drogę na Cmentarzu witomińskim w Gdyni na ramionach sześciu kapitanów – Jego uczniów i wychowanków – On zaś tak jak i Jego dzieło nie umarł, poszedł w długi i trudny rejs bez końca wokół Cabo das Tormentas i Tierra do los Fuegos, bowiem człowiek żyje tak długo jak trwa pamięć o Nim.

A pamięć o Tobie Kapitanie trwa w nas i pozostanie.

*Kpt. ż.w. Kazimierz Wojciechowski**

* Kpt. ż.w. Kazimierz Wojciechowski – absolwent Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, uczeń kpt. Borcharta – rocznik 1953, późniejszy dyrektor „Dalmoru”.

Józef Miłobędzki

**Przedmowa do I wydania
„Kolebki nawigatorów”**

1997 r.

Moje wspomnienia o Autorze książki pt. *Kolebka nawigatorów* sięgają ciepłych dni lata 1939 roku, kiedy to jako jeden z trzydziestu kandydatów Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni zostałem zaokrętowany na statek szkolny „Dar Pomorza”. Pamiętam, że gdy wsiedliśmy na stojącą na kotwicy naszą przepiękną fregatę i ustawiliśmy się na pokładzie, z nadbudówki rufowej wyłonił się jakiś olbrzym o obliczu gromowładnego Zeusa.

Z zainteresowaniem spoglądaliśmy na śniadą twarz i opadające na czoło krucze pukle włosów. Obiekt naszych zainteresowań bystrymi oczyma lustrował stojących w dwuszeregu mizernych kandydatów. Tubalny głos, jakim wypowiadał swe pierwsze rozkazy – czy instrukcje – wprowadził nas w nabożne osłupienie. Dopiero później, już w trakcie podróży ćwiczebnej po Bałtyku, przekonaliśmy się, że ów olbrzym, Karol Borchartt, starszy oficer „Daru Pomorza”, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z 1928 roku, jest człowiekiem wielce życzliwym wszelkiemu stworzeniu. Kandydaci najniżej stojący w hierarchii społeczności statkowej, wykorzystywani do najprostszych i najuciążliwszych robót, mieli w nim nieraz swego obrońcę. Zachowywał przy tym własny styl kierowania ludźmi – ojcowsko-żartobliwy. Często zniżał się do rozmów z nami, przy czym nigdy nie byliśmy pewni, czy wypowiada jakąś myśl całkiem serio, czy sobie lekko żartuje.

Był prawdziwym opiekunem oraz przyjacielem wszystkich uczniów i już wówczas ujawniał cechy przyszłego doskonałego pedagoga.

Nie wiedzieliśmy tamtego lata, że nasza podróż próbna przedłuży się o kilka wojennych lat.

Po wybuchu wojny w 1939 roku zostawiliśmy nasz „Dar Pomorza” w Sztokholmie i pod wodzą komendanta Kowalskiego, starszego oficera Borchardta oraz pod opieką siedmiu starszych wiekiem członków załogi – ogółem w sto sześćdziesiąt trzy osoby – udaliśmy się koleją do Göteborga. W tym szwedzkim porcie zebrało się pięć polskich statków, które wybuch wojny zastał na Bałtyku. Tymi statkami, podzielonymi na pięć grup, ruszyliśmy najpierw do Bergen, a stamtąd w małym konwoju przez Morze Północne. W dniu 17 października 1939 roku zawinęliśmy do małego szkockiego portu Methil w zatoce Firth of Forth.

Po przybyciu do Wielkiej Brytanii większość członków załogi „Daru Pomorza” otrzymała odpowiednie wojenne przydziały, część uczniów Szkoły Morskiej wstąpiła ochotniczo do wojska i wyjechała do armii formującej się we Francji, część zgłosiła się ochotniczo do marynarki wojennej (w tej grupie byłem i ja), część zaś pozostała w marynarce handlowej. Służba bowiem na statkach handlowych podczas wojny była ceniona na równi ze służbą w marynarce wojennej. Karol Borchardt w listopadzie zgłosił się do służby w Polskiej Marynarce Handlowej i objął stanowisko starszego oficera na transatlantyku m.s. „Piłsudski”, adaptowanym już w Newcastle u.T. na transportowiec wojska.

27 listopada 1939 roku, po wyjściu tuż przed świtem z Newcastle, m.s. „Piłsudski” został zatopiony (prawdopodobnie przez torpedy) niedaleko od Flamborough Head, u wschodnich wybrzeży Anglii. Z zimna i wyczerpania zmarł na serce, już po uratowaniu, kapitan Mamert Stankiewicz, którego osobie Borchardt poświęcił później swą pierwszą książkę *Znaczy Kapitan*. Karol Borchardt wyszedł z tej katastrofy z dokuczliwym urazem głowy, utrudniającym mu później czynną pracę na morzu.

Zaokrętował jeszcze w kwietniu 1940 roku, również jako starszy oficer, na inny polski transatlantyk, m.s. „Chrobry”. Statek ten podczas kampanii norweskiej został w nocy z 14 na 15 maja 1940 roku zbombardowany przez samoloty niemieckie, spłonął doszczętnie i wkrótce zatonął w Vest Fiord.

Zginęło wielu żołnierzy przewożonych przez ten statek, a także dwanaście osób załogi – resztę uratowały okręty eskorty. Uratowanemu starszemu oficerowi Borchartowi odezwała się dawna kontuzja. Jej konsekwencja to długotrwały pobyt na lądzie, leczenie i rekonwalescencja oraz... wykrycie w sobie talentu pedagogicznego, a później i pisarskiego.

Po opuszczeniu szpitala został w Londynie inspektorem szkolnictwa morskiego i jednocześnie wykładowcą matematyki, nawigacji, astronawigacji i oceanografii na kursach organizowanych przez ewakuowane tam polskie Ministerstwo Żeglugi, Przemysłu i Handlu. Były to kursy zarówno dla byłych uczniów Szkoły Morskiej, jak i dla wybranych marynarzy, którzy mieli zostać oficerami.

Podczas rekonwalescencji Borcharta w Szkocji i późniejszego pobytu w Londynie my, dawni jego uczniowie, staraliśmy się nie tracić z nim kontaktu. Niektórym z moich kolegów udało się go odwiedzić, mnie, niestety, nie. Dowiedziałem się jednak, że Borchart ratuje się przed nękającymi go dolegliwościami malowaniem akwarel i pisanem opowiadań. W 1943 roku wysłał namalowane przez siebie akwarele na wystawę malujących marynarzy do Waszyngtonu i uzyskał dobre recenzje (w „New York Times” z dnia 29 listopada 1943 roku). Nie wiedzieliśmy jednak, że drzemie w nim rzeczywisty, mający się dopiero wyzwolić, talent literacki.

Po dłuższym czasie miałem przyjemność ujrzeć Karola Borcharta ponownie w Szkole Morskiej w Southampton, dokąd powołany zostałem wraz z dawnymi kolegami mego rocznika na kilkumiesięczny kurs nawigacji. Był członkiem komisji egzaminacyjnej, gdy zdawaliśmy egzaminy końcowe w 1943 roku, i żegnał nas, gdy wracaliśmy po tym kursie na morze.

Pod koniec wojny, od 9 marca 1945 roku, organizował polskie Gimnazjum i Liceum Morskie w miejscowości Landywood koło Birmingham. Funkcję dyrektora tej szkoły pełnił Borchart do 31 października 1946 roku. W latach 1947-1949 spróbował jeszcze raz wrócić na morze. Był drugim oficerem pełniącym obowiązki pierwszego oficera na statku brytyjskim, zawijającym do portów położonych nad Amazonką i w północnej Brazylii. Do kraju wrócił w 1949 roku. Rozpoczął się wówczas okres bardzo trudny dla wielu marynarzy polskich, którzy po wojnie powrócili z Zachodu. Podjął pracę pedagoga – został wykładowcą astronomii

w Szkole Rybołówstwa Morskiego i w Szkole Morskiej w Gdyni. W parę lat później miałem przyjemność i zaszczyt być członkiem tej samej co on Rady Pedagogicznej w Szkole Morskiej w Gdyni. Po kilku latach nauczania Karol Olgierd Borchardt stał się współautorem podręcznika „Podstawowe wiadomości z nautyki” (Wydawnictwa Komunikacyjne Warszawa 1955). Mniej więcej od 1952 roku rozpoczął publikowanie opartych na wspomnieniach opowiadań w różnych periodykach, a przede wszystkim w bliskim nam miesięczniku „Morze”.

Większość tych opowiadań weszła w skład trzech tomów, wydanych za życia autora. Były to: *Znaczy Kapitan* (I wydanie 1960); *Krążownik spod Somosierry* (I wydanie 1963) i *Szaman Morski* (I wydanie 1985).

Karol Olgierd Borchardt jako autor zyskał za życia ogromną popularność. Myślę, że gatunek literacki, do jakiego należą jego opowiadania, można nazwać gawędą morską lub gawędą borchardtowską. Wywodzi się ten gatunek w linii prostej od dawnej gawędy staropolskiej. Jej bohaterowie noszą wprawdzie różne ubiory, lecz miejsce akcji, choć tak odmienne – bory, stepy, dzikie pola – podobne jest swą przestrzenią do przestrzeni morskiej.

Borchardt otrzymywał też za swe książki nagrody, jak na przykład: nagrodę literacką im. Mariusza Zaruskiego (1961), nagrodę „Czerwonej Róży” za najlepszą książkę o tematyce morskiej (plebiscyt klubu „Żak” – 1964), dyplom honorowy „Za najlepszą książkę morską 20-lecia” (plebiscyt czytelników „Morza” – 1965) i wiele innych. Nadano mu też wiele odznaczeń, z których najlepiej charakteryzuje go Krzyż Walecznych – za akcję na m.s. „Chrobry” (1940).

Na kilka lat przed śmiercią prawie całkowicie ogłuchł i coraz rzadziej opuszczał swą gdyńską samotnię – górne pięterko mieszkania na Kamiennej Górze przy ulicy Mickiewicza nr 16. Po śmierci matki głęboko osamotniony – bo życie osobiste nie ułożyło mu się szczęśliwie – rzadko przyjmował wizyty i tylko w określonych godzinach, znanych zaprzyjaźnionym osobom, siadywał przy telefonie, uzbrojony w aparat słuchowy, by rozmawiać z przyjaciółmi.

Zmarł na zawał serca rankiem 20 maja 1986 roku w wieku osiemdziesięciu jeden lat.

Równie dobrze jak dzień, w którym go po raz pierwszy ujrzałem, pamiętam dzień, w którym pożegnaliśmy go na cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

Był to majowy dzień, żałobny i zarazem uroczysty. Patrząc na żegnające go tłumy ludzi, zwarte szeregi słuchaczy szkół morskich, pochylające się nad trumną sztandary, zdaliśmy sobie sprawę, że wraz z nim odchodzi w przeszłość pewna epoka, którą rozpoczęły nasze poczynania na morzu po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku i statek szkolny „Lwów”, owa „kolebka nawigatorów”. Epokę tę kończył również zmierzch wielkich transoceanicznych statków pasażerskich, a jej środek zajmowała epopeja naszych działań na morzu podczas II wojny światowej.

Borchardt był piewą tej epoki i po części jej kronikarzem. Wszystko przemija – to nieubłagana prawda czasu, ale możemy się przecież cieszyć, że to przemijanie pozostawiło po sobie pewną tradycję, pewną hierarchię wartości oraz książki, których twórcą był Karol Olgierd Borchardt – malarz, pedagog i pisarz.

*Józef Miłobędzki**

* Kpt. ż. w. Józef Miłobędzki (1922-1997) – absolwent Szkoły Morskiej w Londynie rocznik 1943, wykładowca Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, tłumacz Conrada, autor wielu prac o tematyce morskiej, które publikował w „Morzu”, „Nautologii”, „Technice i gospodarce morskiej”.

Aleksander Walczak

Karol Olgierd Borchardt
– człowiek, marynarz, nauczyciel.
Szkic do portretu

Pierwsze moje spotkanie z kpt. ż.w. K.O. Borchardtem odbyło się w roku 1956, przy okazji pełnienia moich obowiązków służbowych, kiedy to komendant Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni polecił mi zapoznać przybyłych gości, kapitanów: Henryka Borakowskiego – dyrektora Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego i K.O. Borchardta – wykładowcę tejże szkoły, z naszą uczelnią, zwłaszcza z jej wydziałem nawigacji i łączności, którego byłem dziekanem.

Z przyjemnością wspominam to spotkanie. Początkowo było trochę sztywno, ale nie na długo. Szybko nawiązaliśmy kontakt, daleko odbiegający od formalnych i grzecznościowych spotkań. Zwłaszcza, gdy rozmowy zeszły na tematy czysto zawodowe, wymianę poglądów na metody kształcenia teoretycznego i praktycznego, czy bazy laboratoryjnej i pływającej. Miałem wrażenie, że zawiązała się między nami nić wzajemnego, profesjonalnego zrozumienia i zbliżenia, a nawet sympatii.

Przekonałem się o tym wkrótce, kiedy jako oficer rezerwy, poszukiwałem pracy. Wśród kilku możliwości zatrudnienia w Państwowej Szkole Morskiej, Ratownictwie Okrętowym, Urzędzie Morskim, najbardziej odpowiadała mi propozycja Karola O. Borchardta, dołączenia do tworzonego wówczas nowego zespołu pedagogicznego przez dyr. Henryka Borakowskiego w Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Znalazłem

się w środowisku, o którym trudno byłoby marzyć. Był to wspaniały zespół doświadczonych ludzi morza o szerokich horyzontach i wysokich kwalifikacjach zawodowych, zaangażowanych i prawych osób, z kpt. K.O. Borchardtem na czele.

Fizyczna sylwetka K.O. Borchardta nie odzwierciedlała jego wrażliwości, dobroci i ciepła: bardzo wysoki, z czarną czupryną i pasmem siwych włosów, potężnymi barami i wyjątkowo długimi rękoma. Twarz śniada, czarne krzaczaste brwi, spod których patrzyły piwne przenikliwe oczy, okazały ostry nos i ciągle ciemne policzki od śladów gęstego zarostu. Mówił zawsze, że kiedy kończy golić drugi policzek, mógłby zaczynać od nowa golenie pierwszego. Całość kończyły buty. Dotychczas nie widziałem większych rozmiarów. Z nimi wiąże się wiele zdarzeń, prawie jak u Okudźawy, które może kiedyś oddzielnie opiszę.

Tymczasem był nauczycielem, którego uwielbiała młodzież. Od niego można było się uczyć praktycznych zasad podmiotowego traktowania ucznia, szanowania godności człowieka i tolerancji. Słuchałem z uwagą, gdy mówił, że nauczyciel to także mistrz, który powinien nauczyć „kołek w płocie”. Był wyrozumiały, sumienny i niepowtarzalny, a przede wszystkim życzliwy dla ludzi.

Kiedys jednemu z uczniów, który był wyjątkowo „odporny” na wiedzę, zaproponował, że jeżeli wyprowadzi wzór na szerokość z kulminacji Słońca (najłatwiejszy, jaki może być), to on stanie na rękach i zaklaska butami. Tego tylko trzeba było! Cała klasa pracowała dniami i nocami nad eliminacją niewiedzy kolegi. Wygrał, a zobowiązanie zostało spełnione.

Był świetnym wykładowcą, autorem oryginalnego podręcznika z astronawigacji, w ujęciu przemawiającym do przestrzennej wyobraźni ludzkiej, wyłożonej bardzo prosto, w formie prezentowanych rysunków: sfery niebieskiej, kół, płaszczyzn i ich rzutów.

Miał swój sposób oceniania chłopców w skali od „czołgistów” do „first menów”. Czołgista to uczeń czołgający się do trójki, a first man – wyróżniający się ponad piątkę (wtedy nie było szóstek). Każdego ucznia miał skatalogowanego według znaków Zodiaku. Prognozował ich przyszłość – ten będzie przywódcą, gdyż spod znaku Lwa itp. Obserwował ich losy zawodowe. To hobby nie wpływało na oceny. Zresztą nie stawiał

dwójek, według zasady, że słabe oceny to – nieudolność nauczyciela, który nie umie uczyć i wychowywać. Był bardzo wyrozumiały dla młodzieży.

Rady pedagogiczne w PSRM w Gdyni nie były nudne, więcej – były ciekawe i pouczające. Chłopcy jak to chłopcy, potrafili przysparzać kłopotów wychowawcom internatu. W czasie posiedzeń rady pedagogicznej, opiekunowie występowali z własnymi ocenami zachowań, kultury i cech dowódczych.

Na jednej z takich rad wychowawca internatu zakomunikował nam, że czterech chłopców, po uprzednim zamaskowaniu swojej nieobecności przygotowanymi kukłami z roboczych drelichów, umieszczonymi pod kocami w łóżku – uciekło do miasta. Na to Borchardt: „Panie kolego, jeżeli ktoś z was wymyśli coś lepszego dla chłopców od dziewczyn, to niech nam przekaże, a my szybko to opatentujemy”. Nie znosił autorytarnych, nakazowych metod wychowawczych. Uważał, że są poniżaniem i dręceniem ludzi, łamaniem ich osobowości. Łagodnością, perswazją i dobrocią łagodził każdy konflikt. Posiadał refleksyjny humor, analizował sytuację, potrafił natychmiast dać rzeczową, lecz nierzadko krotochwilną odpowiedź. Kochał młodzieńczą fantazję, dopatrywał się w niej dążenia człowieka do wolności, pozbywania się pruderii i zakłamania.

Przytoczono kiedyś karygodny przykład raportu służbowego, napisanego przez ucznia: „O godzinie 24.00 przebiegł przed dyżurką czarny kot. Biegł równoleżnikowo z East na West. Czuję, że stanie się coś przykrego lub niebezpiecznego.”

„Godzina 02.00 – notatka służbowego wychowawcy – uczeń X spał na służbie.” Pod tym dopisek winnego: „przecucie mnie nie myliło.” Uwaga Borchardta: *Porządny chłopak, zna zawód, strony świata, nie kłamie, przyznaje się do winy z godnością.* Kochał młodzież, a ona jego.

Wspominam także wspaniałe czwartki, kiedy w przerwie między wykładami spotykałem się przy kawie z kapitanem K. O. Borchardtem, komandorem Bolesławem Romanowskim², którego „Zawisza Czarny” stał w basenie jachtowym przy szkole.

2 Słynny podwodnik, jeden ze starszych bliźniaków (z kmdr Borysem Kar-nickim)

Słuchałem tych niezwykłych ludzi, ich przeżyć, poglądów, obserwowałem ich zachowania, postawy. Wydawało mi się, że wkroczyłem w inny świat wartości. I dziś, kiedy przywołuję myślami wspomnienia tamtych lat, uważam, że pozwolono mi poznać dzieje kilku pokoleń – wcześniejszego, własnego pokolenia i dwu następnych – moich wychowanków.

Wracając do K.O. Borchardta, nie słyszałem z jego ust jakichkolwiek narzekań, oskarżeń, roszczeń. Był nieprzeciętnie skromny i pogodny, choć niedostatek zaglądał często do jego domostwa. Żył samotnie na poddaszu najwyższego punktu Kamiennej Góry w Gdyni, przy ulicy Mickiewicza 16. Zawsze zwykł twierdzić, że *żyje tak wysoko, że nie tylko woda nie docho-
dzi, ale i elektryczność*. Ówczesne wyłączanie prądu było nagminne, ale i woda rzeczywiście była tam trudna do osiągnięcia. Wobec takiej sytuacji Borchardt opracował plan jej zdobywania, według własnego projektu, tzw. „Sputnik-1”, wykonany przez zacnego Pana Wawrykiewicza w szkolnych warsztatach. Był to zbiornik z kranem, który zainstalowano w piwnicy. W nocy, kiedy zużycie wody było najmniejsze, spadały krople wystarczające do ogolenia twarzy. Żartował, iż *całe szczęście, że za młodu często się myłem i kąpałem, to na dzisiaj wystarczy*. Po pewnym czasie nastąpiła modernizacja tej kosmicznej konstrukcji, albowiem kran był za wysoko i nie odprowadzał wody będącej poniżej jego poziomu. Skonstruowano „Sputnik-2”, a potem nawet „3”, w którym jeszcze doszły zawieszania Kardana, pozwalające na przechylenie tego zbiornika.

Starania nasze polegające na przeniesieniu K.O. Borchardta do bardziej odpowiedniego lokum spełżyły na niczym. Nie zgodził się, aby opuścić mieszkanie, do którego wchodziło się jak po schodach okrętowych, a drzwi były otwierane poziomo, jak w starych kubrykach, łóżko zaś stanowiła wysoko usytuowana koja. Okna nieszczelne, przez które wiatr przenikał do wnętrza, powodując utrzymanie temperatury niewiele wyższej od zewnętrznej. Za to widok był wspaniały na zatokę, na morze. Wymagało długiego zachodu, aby uzyskać zgodę na uszczelnienie ram okiennych, gdyż stan taki według dostojnego mieszkańca zastępował wentylację.

Miał okres wegetariański. Odżywiał się tylko jarzynami, studiował filozofię hinduską. Dzięki niemu poznałem wiele tych pozycji, z pamiętnikami Ghandiego włącznie. Musiał przecież z kimś dyskutować. Wyzwolił

się z tej diety po 2 latach. Nie pamiętam, czy przyczyną była zmiana wyznawanej filozofii, trudności finansowe, wysokie koszty tych potraw, czy duże osłabienie fizyczne, najprawdopodobniej jednak zapachy befsztyków dochodzące z kuchni pobliskiej restauracji.

Był tradycjonalistą. Pamiętam jak zmarkotniał, kiedy zamiast wnioskowanego Krzyża Kawalerskiego Orderu Odrodzenia Polski dostał Sztandar Pracy II klasy, który notabene, był wówczas traktowany jako wyższe odznaczenie, ale jemu nieznanie i obce. Poza tym był wyjątkowym ignorantem politycznym, co nie oznaczało, że był tak traktowany przez ówczesne władze. Dowodem tego były nasze dyskusje, w których staraliśmy się go zapoznać z istniejącą rzeczywistością, aby nie wpadł w niepożądane perturbacje ideologiczne. Kiedy pisał *Znaczy Kapitan* – grono nasze czytało manuskrypty, byliśmy pierwszymi recenzentami. Pamiętam, że w którymś miejscu był rzetelnie oddany fragment pełen zachwyту nad zajęciem na rozkaz Józefa Piłsudskiego Wilna przez wojska gen. Lucjana Żeligowskiego. Tak serdecznie i wiernie oddał entuzjazm społeczeństwa polskiego, a szczególnie rodaków „Dziadka” z tamtych regionów, że wystąpiła u nas obawa, czy uzyska zgodę na wydanie tej książki. Wszyscy tłumaczyliśmy mu, że nie przepuści tego cenzura. Nie dał się przekonać. W rezultacie w jakiś sposób zdaje się rozwiązał tę kwestię redaktor Stanisław Ludwig, choć na pewno miał poważne trudności.

K.O. Borchardt cieszył się ogromnym autorytetem, wynikającym z wiedzy ogólnej i zawodowej, umiejętności współżycia z ludźmi, popartym kartą działań wojennych na m/s „Piłsudski” i m/s „Chrobry” – nieszczęśliwie zakończony dla jego zdrowia, wyłączając go na wiele lat z możliwości pływania. Nie przeceniał i nie nadużywał swojej łatwości w układaniu relacji z różnymi ludźmi. Wynikało to z uznawanych wartości, szacunku i miłości do ludzi, czynienia dobra, z których rodziła się życzliwość i wrażliwość na krzywdę, szczerłość, uczciwość i tolerancja.

W Londynie spotkałem jednego z jego uczniów z gimnazjum i liceum morskiego Landywood albo Lilford. Przybył on z II Korpusem ze Związku Radzieckiego i z obozów dziecięcych w Iranie trafił do szkoły w Wielkiej Brytanii, gdzie dyrektorem był kpt. ż.w. K.O. Borchardt. „To był nie tylko Nauczyciel, Wychowawca, ale Człowiek, który rozumiał drugiego

człowieka, czuły na krzywdy ludzkie. Ukrócił szybko kapraleskie metody wychowawcze nauczycieli szkoły i przywrócił nam wiarę i godność człowieka, nam dzieciom przybył z „niehumanitarnej ziemi”³ Jeszcze jeden fakt. Dzieci w tej szkole były bardzo trudne. Dostosowanie ich do warunków cywilizacyjnych stanowiło oddzielny temat do studiów. Przykładem tego był czas i sposób spożywania posiłków, który przywracał im w pamięci głód, walkę o przetrwanie. Obraz stołówek i zachowań uczniów był nie do opisania. Nikt nie używał sztućców, nie stawiał talerzy na stole, lecz bronił swej porcji trzymając zastawę na kolanach. Nie pomagały żadne pogadanki i perswazje. „Był kształtował świadomość”. Szukałem – mówił Borchardt – *metody na zmianę zachowań tej młodej, acz dzikiej społeczności. Wreszcie wpadłem na pomysł zaproponowania okolicznym damom udziału w posiłkach*. Ustalono, że bez żadnych uwag i pouczeń mają swoim zachowaniem zmienić te zwyczaje. Byłem zdumiony szybkością skutecznością pomysłu. Pokonał ich wstyd, podrażniona duma i chęć udowodnienia, że oni też tak potrafią.

Był świetnym gawędziarzem, ale pisało mu się trudno. Najlepszą jego pozycją była książka *Znaczący kapitan*. Był pod urokiem Mamerta Stankiewicza. Nosił treść i układ tej książki długo w sobie. Włożył w nią całą swoją umiejętność literacką, wiedzę i serce. W każdej swojej książce opierał fabułę na rzeczywistych wydarzeniach, sprawdzał je w wielu źródłach, żeby nie zrobić błędu. Do którejś z nich potrzebował zwrot w języku chińskim. Po długich poszukiwaniach znalazł, ale chciał skonsultować prawidłowość pisowni z koreańskimi uczniami, z których kilku znało język chiński. Umieścił „krzaczkę” na tablicy i zapytał ich, czy to dobrze jest napisane. Azjaci wpadli w popłoch i jeden z nich wykrztusił swoje zdumienie: „I Pan jeszcze zna chiński?”

Chorował, miał kamienie nerkowe. Leczył go w Warszawie prof. W. Cierpiał, ale trwał. Bał się operacji i... najgorszego. Mówił, że tyle ma do zrobienia. Pewnego dnia, gdy byłem w szkole, wpadł do mojego pokoju przestraszony uczeń i z płaczem wykrztusił, że umarł Borchardt i leży

3 Podczas spotkania w Ambasadzie Polskiej w Londynie. Przytaczam sens tej wzruszającej wypowiedzi, która mi utkwiała w pamięci.

w klasie. Jak z procy wbiegłem na piętro, gdzie miał zajęcia i zauważyłem leżącego sprawcę zamieszania, który z bólu zemdlał. Szybko zainterweniowano i przewieziono go do III Kliniki Chirurgicznej w Gdańsku, gdzie uznano konieczność operacji. Profesor Kieturakis skomentował: „A jednak, Karolku, przybyłeś, choć się zażegnawałeś, że nie trafisz pod moją rękę.” Znali się jeszcze z Uniwersytetu Batorego w Wilnie. Na to Borchardt *I dotrzymałem słowa – nie z mojej woli tu jestem, lecz oni mnie przywieźli*. Usunięto mu nerkę, która już dawno nie funkcjonowała.

Wspominał Oszmianę i Wilno. Najbardziej wspominał matkę. Ojca mało pamiętał (umarł przedwcześnie, gdy Karol był dzieckiem)⁴. Wracał często myślą „do tych pól zielonych”. Był sentymentalny, co zresztą wyczuwa się w jego książkach. W tej potężnej postaci biło romantyczne serce.

W połowie lat 60-tych wyjechałem do Szczecina. Tu spotkałem znów astronoma, nauczyciela Borchardta, kpt. ż.w. Antoniego Ledóchowskiego, przez absolwentów zwanego Tośkiem.

K.O. Borchardt nigdy nie lubił oceniać ludzi, choć miał o nich swoje własne zdanie. Wyrażał się zawsze z najwyższym uznaniem o Ledóchowskim. Uważał, że był najinteligentniejszym i najlepszym jego nauczycielem, którego najwyżej cenił i starał się mu dorównać. Gdy słyszałem opinie Ledóchowskiego o K.O. Borchardcie – były podobne. Mam wrażenie, że była to wzajemna sympatia i szacunek.

W długich i wielowątkowych rozmowach z nim przewijała się pewna nutka żalu, wyrażona w tym, że chciał *przez życie przejść niezauważonym*. Tymczasem przez swoje piarstwo spowodował niespodziewaną lawinę listów. Występująca popularność przytłaczała go i była przeciwna jego zamierzeniom przyjętej filozofii. Bał się sławy.

Być może, że w tym tkwi wielkość K.O. Borchardta. Nie w pogoni za sukcesem czynił dobro, lecz z samego charakteru – zrozumienia w tym sensu życia i jego wartości. Był dla mnie często zagadką, wymagającą głębokiego namysłu i trudną do oceny. Był naprawdę fantastyczną postacią swojej epoki. Wydawało mi się, że epoki, która nie była mi obca: podnio-

4 Pomyłka autora artykułu. Hilary Borchardt zginął podczas Powstania Warszawskiego, wcześniej nie doszło do spotkania ojca z synem. (red.)

słych czynów i poświęceń, obligatoryjnych zadań, spełnionych obowiązków względem poprzednich pokoleń, którym nie udało się, a w których atmosferze kresowych walk o niepodległość on wyrastał.

Niezależnie, kto i dlaczego rzeźbił jego niezwykłą osobowość, dla wielu z nas, którzy go znali, był przede wszystkim wzorem Człowieka, a także – Marynarza i Nauczyciela.⁵

*Aleksander Walczak**

* Kpt. ż.w. Aleksander Walczak (1930-2022) – prof. nauk technicznych, naukowiec, współtwórca Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, wieloletni rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Wcześniej, będąc oficerem rezerwy, pracował w Państwowej Szkole Morskiej. Napisał dwa artykuły o tej samej nazwie, ale nieco innej treści.

„*Karol Olgierd Borchardt – człowiek, marynarz, nauczyciel. Szkic do portretu*”⁶ (zaprezentowany powyżej)

„*Karol Olgierd Borchardt – człowiek, marynarz, nauczyciel*”⁷

5 Zmarł w 1986 r. Nie byłem na jego pogrzebie. W dniu tym złożyłem wiązanek kwiatów na grobie kapitana Mamerta Stankiewicza w Hartlepool.

6 Materiały z sesji poświęconej 100. rocznicy urodzin K.O. Borcharda, 2005 r. (red.)

7 „Rota” Dodatek Historyczno-Patriotyczny dla Polaków na Litwie” nr 388 (red.)

Kazimierz Nowosielski

Karola Olgierda Borchardta morska szkoła życia

Kwartalnik Artystyczny nr 1/2020

Chyba dobrze pamiętam, iż miało to miejsce jesienią 1977 roku, kiedy wraz z grupą gdańskich literatów udaliśmy się do Wejherowa na coroczne obchody Dekady Pisarzy Wybrzeża... Wysoki, postawny mężczyzna w mundurze oficera marynarki wzbudzał zainteresowanie nie tylko zgromadzonej na uroczystej inauguracji publiczności, ale i samych kolegów po piórze. W życiu miejscowego środowiska pisarskiego raczej nie brał udziału i dlatego jego obecność na wspomnianej imprezie, przynajmniej dla niektórych, stanowiła swego rodzaju wydarzenie. Było nim ono i dla mnie, początkującego poety i krytyka, który z nieukrywanym podziwem patrzył na autora głośnej już wtedy książki *Znaczy Kapitan*. Krytycy uważali go za najwybitniejszego z polskich marynistów – a marynistyka, przypomnijmy, coś tam naówczas znaczyła w polskim kulturowym pejzażu: dość prężnie działało Wydawnictwo Morskie, ukazywały cieszące się sporym wzięciem czasopisma morskim sprawom poświęcone („Morze”, „Tygodnik Morski”, „Bandera”, „Nautologia”...), na młodym Uniwersytecie Gdańskim fachowo zajmowano się słownictwem z tego zakresu, powstawały prace poświęcone badanej pod tym kątem literaturze staropolskiej, romantycznej i młodopolskiej, a także dwudziestowiecznej prozie Salińskiego i Rychlińskiego; noszono się nawet z zamiarem powołania osobnej placówki badawczej poświęconej, jak to niektórzy określali, marynizmowi... Teraz to wszystko prawie że zanikło: gdańska

stocznia w ruinie, na ulicach Gdyni i Gdańska rzadko kiedy spotyka się umundurowanych marynarzy, marynizmu już się nie omawia ani na konferencjach, ani na wykładach... A jednak pisarska fregata, której na imię Karol Olgierd Borchardt, mimo wszystko ciągle utrzymuje się na powierzchni. Jego opowieść o wyzwaniu, jakim jest morze, zdaje się trwać nie tylko w pamięci starych czytelników, ale i młodzi jeszcze czasem po nią sięgają. Na czym polega, skąd się bierze ów fenomen?

Niemal wszystkie jego dzieła traktują o ludziach, którym wbrew rozmaitym trudnościom, a czasem nawet wbrew własnym, wcześniej powziętym zamiarom, przyszło się sprawdzać nade wszystko w marynarskim fachu. Dzieje się tak nie bez powodu: wszak autor Szamana Morskiego poznał ową dziedzinę życia jak rzadko kto; można by rzec, iż każdym mięśnieniem, każdą cząstką swej duszy... Jednakże, sędzę, gdyby nawet jakoś inaczej potoczył się jego żywot, Borchardt z równą pasją, znanstwem i serdecznością pisałby o innych rodzajach powołań, wyzwań i doświadczeń. Po prostu fascynowała go ludzka dzielność. Szukał jej u innych, obserwował, konfrontował z własnymi poczynaniami, dochodził jej indywidualnych oraz wspólnotowych cech i znaczeń. Był przekonany, iż w życiu ważne są nie tylko tęsknoty, ambicje i marzenia, ale też determinacja oraz konsekwencja w ich spełnianiu, a czasami też odwaga, gdy przychodzi sprostać jakimś nadzwyczajnym okolicznościom; jedno bez drugiego obejść się nie może, i jedno drugie stale winno wspierać i dopełniać. Chodzi nade wszystko o to, aby – uważał – nasze życie nie było bezbarwne, nijakie, bezpożyteczne – bez znaczenia nie tylko dla drugich, lecz i dla nas samych.

Najbardziej znaną książkę Borchardta *Znaczy Kapitan*, jak również wydany po śmierci pisarza zbiór *Pod czerwoną różą i opowiadania różne* otwierają wspomnienia z czasów dzieciństwa i młodości ich twórcy, kiedy to inspirowany lekturą przygodowych powieści Curwooda, Maya, Verne'a czy Londona, razem z grupą rówieśników zabawiał się w Indian, w korsarzy albo w zdobywców i badaczy dalekich, egzotycznych krain. A były to zabawy, gdzie nieważną – jak to w owym okresie bywa – stawała się granica między realnym a wyobrażonym; wszystko przeżywało się w najwyższym uniesieniu serca, woli i rozbudzonej fantazji. Rozpoznanych w sobie naówczas skłonności do „podążania – jak pisał Conrad – za

marzeniem” Borchardt właściwie nie wyżył się do końca swoich dni. Sądził, iż w każdym okresie żywota również one na swój sposób inspirują do czynu, ubarwiają ludzką egzystencję i nadają jej jakiś nie do końca dający się zracjonalizować kierunek i sens.

Jednakże jego książki, dodajmy, to również swoiste, oparte nie tylko na własnych przeżyciach, dociekania jeszcze innej natury. Dotyczą one wspólnotowych aspektów ludzkiej egzystencji i bywają powiązane z refleksją nad tym, czym jest odpowiedzialność za kształt i treść nie tylko własnego żywota, ale i za życie innych. Tego, uważał, uczy nade wszystko służba na statku czy na okręcie – trudna, niebezpieczna i niezwykle wiele od wszystkich wymagająca; tutaj w pewnych sytuacjach nie można sobie pozwolić nawet na moment wahania, na chwilę słabości... Zaraz po partiach poświęconych wspomnieniom z dzieciństwa autor *Znaczy Kapitan* przechodzi do opisu duchowych i cielesnych „cierpień” łączących się z dyscyplinowaniem oraz ukierunkowywaniem własnej woli. Podejmował się tego wysiłku, kierując się bezwzględnie egzekwowaną zasadą: żadnego roztkliwiania się nad sobą, żadnej ulgowej taryfy – tu liczy się nade wszystko twardo egzekwowana „tresura” ciała, myśli i zmysłów. Z czasem patrzył na owe eksperymenty z samym sobą z przymrużeniem oka, i opowiadał o nich z pewną dozą humoru, jednakże nigdy ich nie żałował. We wspomnianym zbiorze *Pod czerwoną różą* zamieścił opowieść o swojej młodzieńczej przyjaźni z Józefem Reuttem – kolegą z wileńskiego Gimnazjum Męskiego imienia Joachima Lelewela. „Obaj mieliśmy to samo zdanie – opowiada narrator – że wyłącznie wola jest kluczem do realizacji wielkich zamierzeń i osiągnięć. [...] Po paru miesiącach wspólnej pracy zaczęliśmy prowadzić wykresy ćwiczeń siły woli. Pionowo nakreślone były dni, linie poziome łączyły godziny. Doszliśmy do przekonania, że tylko codziennie i o tej samej godzinie wykonywane czynności są najskuteczniejsze i łatwe do sprawdzenia na wykresach. [...] Wyniki półrocznej pracy były bardzo zachęcające”⁸. Tak przygotowany Reutt, dodajmy, udał się na Sorbonę – i ukończył ją, młodemu Borchardtowi zaś zamarzyła się praca na morzu.

8 Karol Olgierd Borchardt *Pod czerwoną różą i opowiadania różne*, Pelplin 2011. Dalej będę korzystał też z następujących wydań dzieł Borcharda:

Spełnianiu się owego marzenia poświęcił niejedną ze swoich opowieści. Bywało, iż sam się sobie dziwił, jak to się mogło stać: może to sprawa woli? może przeznaczenia? a może jedno i drugie miało tu coś do powiedzenia? Pochodził wszak z nieco zubożałej kresowej szlachty, która na początku XX wieku miała już mało wspólnego z tradycyjnym ziemiaństwem. „Urodziłem się w Moskwie, w klinice mego ojca, który był lekarzem – pisał. w zbiorze *Pod czerwoną różą*, by w innym jego miejscu, nie bez pewnej dumy, poczynić następującą uwagę: „[...] wywodzę się z baronów kurlandzkich i mam prawo pieczętować się herbem brunswickim”. Wczesne dzieciństwo spędził z matką we Francji, a gdy w roku 1911 wrócili do ojczystego kraju, znał zaledwie parę polskich słów oraz mało dłań wówczas zrozumiały wierszyk *Kto ty jesteś*. O jego patriotyczną edukację zadbała między innymi ukochana babcia Michasia ze skromnego majątku Bykówka na Kresach, która – wspomina Borchardt – „nie pozwoliła nigdy na ścięcie chociażby jednego drzewa w jej mateczniku, ponieważ według niej każde drzewo może kiedyś służyć za tarczę powstańcowi”. W 1920 roku jej wnuk jako harcerz i młodziutki żołnierz w jednej osobie wziął udział w wojnie polsko-sowieckiej, bronił Wilna przed bolszewikami i dotarł z wojskiem aż do Warszawy. Po ukończeniu gimnazjum podjął studia prawnicze, jednakże dość szybko je porzucił. Do wymarzonej Szkoły Morskiej, która miała swą siedzibę w pomorskim Tczewie, dostał się za drugim razem.

Był rok 1925. Tak naprawdę niewielu w owych latach wierzyło w sens budowania silnej gospodarki morskiej. Inne sprawy wszak wydawały się ważniejsze. A jednak znalazło się paru zapaleńców i zarazem ludzi mądrych oraz roztropnych, którym wykorzystanie i zagospodarowanie skromnego dostępu do morza jawiło się jako niepowtarzalna dziejowa szansa i zarazem co najmniej pokoleniowe zobowiązanie. „Przed paru laty zaledwie – przypomina Borchardt w swojej pierwszej książce – skończyła się stuletnia niewola. Pochodziliśmy z trzech zaborów, rozpoczynaliśmy naukę w obcych szkołach i w obcym języku, nosiliśmy w sobie pozosta-

Znaczy Kapitan, Pelplin 2010; *Szaman Morski*, Pelplin 2010; *Kolebka nawigatorów*, Pelplin 2010.

łości poglądów wdrożonych nam przez obce narody. Ale wierzyliśmy, że zbudujemy wspaniałą polską flotę handlową mimo braku pojęcia o niej i wbrew »mędrcom«, że nie mając tradycji morskich nie będziemy nigdy w stanie stworzyć prawdziwej marynarki».

Przyszły autor *Szamana Morskiego* pierwszą praktykę odbywa na wysłużonym, mającym za sobą już przeszło pięćdziesiąt lat eksploatacji, odkupionym od Anglików szkolnym statku „Lwów”. Kadra i szkoląca się na nim młodzież sama musi „zapracować na swoje utrzymanie, na liny, płótno żaglowe, materiały konserwacyjne. Za swoje utrzymanie płacimy sami. Nikt nie śpieszy się z utrzymywaniem statku romantyków oraz finansowaniem ich podróży”. W trakcie swych pierwszych zagranicznych rejsów „Lwów” ze szkolącą się na nim młodzieżą przewozi między innymi podkłady kolejowe do Londynu i glinę kaolinową do Genui.

Bieda, zapał i gorliwie pozyskiwane w trakcie rejsu umiejętności tworzyły jedyny w swoim rodzaju węzeł ich młodzieńczych doświadczeń. Niemal wszystko trzeba było zaczynać od podstaw, od początku. Pierwsze szkoły morskie funkcjonowały daleko od morskiego brzegu, bo w Tczewie i w Toruniu, pierwsze statki i niezbędny sprzęt do kształcenia kupowano na Zachodzie, przyuczanych do zawodu uczniów z owych szkół transportowano łodzią z budowanego portu w Gdyni na stojący dość daleko od brzegu zatoki „Lwów”. W czasie wizyty w mieście Kopernika ówczesny prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Stanisław Wojciechowski wedle relacji świadków miał powiedzieć do komandora Antoniego Garnuszewskiego – komendanta tczewskiej szkoły: „Biedni chłopcy, przecież to wszystko przyszli bezrobotni”. Ale, jak się okazało, ci „bezrobotni” dysponowali bezcennym kapitałem: gorącym sercem, silną wolą i nieprawdopodobnym zapałem do nauki. I to wystarczyło, by stworzyć zręby coraz bogatszej i coraz lepiej funkcjonującej polskiej marynarki; tacy jak oni zapełniali dobrze wyszkolonymi załogami kupowane statki, przecierali transportowe szlaki na morzach i oceanach całego świata. I już wtedy kształtowali niepowtarzalny profil ojczystego marynizmu.

Ukończywszy w 1928 roku Szkołę Morską w Tczewie, Karol Olgierd Borchardt pływa jako podoficer, a potem oficer na różnych polskich oraz obcych statkach. W jednym z francuskich portów mustruje się na parowiec

obsługujący linię do Indochin, potem trafia na polską „Rewę”, a po niej na kursujący, między atlantyckimi, skandynawskimi i śródziemnomorskimi portami parowiec „Polonia”. Dowodzi nią, poznany na „Lwowie”, kapitan Mamert Stankiewicz – Znaczy Kapitan – przyszły bohater koronnego dzieła jego ówczesnego podwładnego. Borchardt jest wyraźnie zafascynowany osobą swego przełożonego. Po latach postanawia napisać o nim, a tak naprawdę też o sobie, książkę – nasycone anegdotami wspomnienie o wspólnie odbytych rejsach oraz swoisty dziennik pokładowy nie tylko ich marynarskich marzeń i zobowiązań. Powstanie fascynująca opowieść o pokoleniu wspaniałych Polaków, ich tęsknotach i wręcz nieprawdopodobnym wysiłku, o Europie i świecie pierwszej połowy XX wieku. To dokument, ale i coś więcej, bo też swego rodzaju prozatorski traktat o historii i filozofii życia, ryzyku życia i jego godności, gawęda o urodzie, trudach i niezwykłościach nie tylko marynarskiego żywota. A to wszystko oparte głównie na własnych doświadczeniach, wywiedzione z uważnej obserwacji marynarskich załóg, z którymi chłopcu z oszmiańskiego powiatu przyszło się zetknąć w okresie pracy na parowcach „Pułaski” i „Kościuszko”, na motorowcu „Piłsudski”, na szkolnej fregacie „Dar Pomorza”, którą wielu uważało za jeden z najpiękniejszych naówczas żaglowców świata. W czasie wojny, pełniąc służbę na wspomnianym „Piłsudskim”, który Anglicy przekształcili w pomocniczy transportowiec wojskowy, zostaje ciężko ranny. Jego statek tonie, trafiony przez niemiecką torpedę. Traci wówczas życie jego ukochany dowódca, Mamert Stankiewicz.

Po wojnie Borchardt ima się rozmaitych zajęć, między innymi pełni funkcję dyrektora Szkoły Morskiej w Landywood w Anglii, jako drugi oficer pokładowy pływa na angielskim statku M/s „Sheridan”, jednakże w lipcu 1949 roku postanawia wrócić do Polski. Tu patrzą na niego dość nieprzychylnym okiem – wszak sporą część życia spędził na Zachodzie, tam też zostały jego żona i córka. „Wrócił z niewłaściwej strony świata”, po latach wspomina jego sekretarka i poniekąd biografka Ewa Ostrowska. „Do pięćdziesiątego szóstego roku cały czas byłem traktowany jako podejrzany politycznie. Gdy zgłaszałem się do pracy po swoim powrocie, po pierwszych obiecujących rozmowach rezygnowano z mojej kandydatury. O pływaniu nie było mowy”, zwierzał się przyszłej edytorce swych

dzieł. W 1951 roku zatrudniają go na etacie wykładowcy astronawigacji w Szkole Rybołówstwa Morskiego, a od 1953 roku w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni.

W 1960 roku ukazuje się jego pierwsza książka *Znaczy Kapitan*, trzy lata później *Krążownik spod Somosierry*, a w 1985 roku *Szaman Morski*. Ich autor, mimo dyskwalifikujących go jako czynnego marynarza opinii ówczesnej władzy, w kręgach znających się na rzeczy uznawany jest za fachowca w swojej dziedzinie: w 1955 roku udaje mu się wydać ceniony w morskim szkolnictwie podręcznik do nauki astronawigacji, w 1961 roku zostaje konsultantem Polskiej Akademii Nauk do spraw oceanografii. Uwielbiają go zastępy kształconej przez niego młodzieży. Z jakąś niezwykłą pasją i talentem umie się z nią dzielić swoimi doświadczeniami i nade wszystko ogromem pozyskanej wiedzy. Po jego śmierci w 1986 roku ukazuje się niedokończony zbiór wspomnień i opowiadań *Pod czerwoną różą* (1991), który dopełniają refleksje Ewy Ostrowskiej – osoby towarzyszącej ostatnim latom życia gdyńskiego pisarza. W jednym z nich powiada on, iż w starożytnej Grecji (którą uwielbiał, którą zwiedzał i o której dużo wiedział) przed ważnym spotkaniem czerwoną różę wieszano u sufitu na znak koniecznej w tym momencie dyskrecji. Takie też są i jego opowieści: powściągliwe jeśli chodzi o sprawy osobiste, a zwłaszcza intymne, a przy tym nadzwyczaj barwne, rzeczowe, momentami przyprawione solą oraz pieprzem wysublimowanej fantazji i nieodzowną dawką humoru. Każdą ze swoich książek opatrywał zestawem zdjęć uwiarygodniających opowiedane historie, jakby na dowód, iż one w swoim zasadniczym zrębie niemal zawsze miały zakotwiczenie w jego osobistych przeżyciach.

Nie uważał siebie za zawodowego literata i nawet niespecjalnie, jak wspominałem, identyfikował się z jakimkolwiek literackim środowiskiem. Jego pisarstwo, jak się zdaje, brało się nade wszystko z potrzeby uświadomienia sobie, czym jest dar życia, czym dar drugiego człowieka i co znaczy odpowiedzieć na nie: słowem, uczynkiem, tęsknotą... To wszystko łączyło się u niego w jedno, w jeden marynarski węzeł – mocny, spleciony pewną ręką marynarskiego doświadczenia, spojony własnym potem, a czasem może nawet i łzą. „Kapitan – wspomina Ewa Ostrowska – zawsze uważał, że swoimi książkami zabiera czas czytelnikowi,

rzecz najbardziej cenną, bo kawałek ludzkiego życia. W zamian starał się dać coś o konkretnej wartości – uśmiech, wzruszenie czy wreszcie jakąś wiedzę”. Na swój sposób spłacał też nimi dług zaciągnięty u tych, których pokochał: matce, babci Michasi, paru przyjaciółom z czasów młodości, kapitanowi Stankiewiczowi... „Ślubowanie złożone na grobie kapitana Mamerta Stankiewicza, że napiszę o nim książkę, nie dawało mi spokoju. O pisaniu książek nie miałem pojęcia. Hołdowałem niezbitej zasadzie, że największą niemoralnością jest wykonywanie zawodu, którego się nie umie. Musiałem nauczyć się sztuki pisania książek”.

Czymże zatem zaimponował Borchardtowi ów – jak mówiono – „pierwszy po Bogu”, iż postanawia dopełnić swoje marynarskie umiejętności oraz oficerskie kompetencje – i nauczyć się sztuki pisania biografii? W pewnym sensie zapewne wyzwaniem była dlań nieprzenikniona, zimna w swoim wyrazie twarz Mamerta Stankiewicza, zwanego przez podwładnych Icebergiem (Górą Lodową), za którym to obliczem jego przyszły biograf domyślał się głęboko skrywanej czułości, ciepła i subtelnych poruszeń ducha. Na swój sposób, posługując się piórem, postanowił zdobyć tę Górę Lodową i opowiedzieć o powodach swojego dla niej podziwu. Sądził, że należy się to nie tylko jej (owej Lodowej Górze), ale i innym – aby nieobca im była oraz jemu wiara w zdobywanie tego, co na ludzki rozum zdawało się niemożliwe – i aby nie obawiali się podjąć tego wysiłku. Na drodze do portu przeznaczenia wszak, uważał Kapitan, trzeba najpierw nauczyć się jak najwięcej wymagać od siebie, a dopiero potem – spokojnie, acz stanowczo – od swoich podwładnych; wierzyć w Opatrzność, a także – we właściwych proporcjach – w swoje kompetencje; ufać w skuteczność nabytych umiejętności, czasem... własnej intuicji – i liczyć choćby na łut szczęścia.

Rzec by można, iż Stankiewicz był perfekcjonistą w każdym calu. Jedyne w swoim rodzaju sposobem traktowania podwładnych opierał na przekonaniu, iż ten, kto bywa niedbały w małych sprawach, zawiedzie i w wielkich. Od początku, jak zapisuje Borchardt, kierował się zasadą lorda Nelsona: „You cannot be a good officer without being a gentleman” („Nie możesz być dobrym oficerem, nie będąc dżentelmenem”). Późniejszy bohater Borchardtowych opowieści pochodził z zaboru rosyjskiego, zrobił

kariere w marynarce carskiej, lecz z chwilą odzyskania niepodległości wszystkie swoje siły poświęcił Ojczyźnie i swemu najistotniejszemu, jak mniemał, celowi: aby Polacy stali się także „narodem morskim”. Niezwykle, ale „Uważał, że główna zasługa, iż nie zostaliśmy wynarodowieni, przypada kobietom polskim, które stały znacznie wyżej od mężczyzn pod względem kultury duchowej i patriotyzmu”. To on stworzył Polskie Towarzystwo Żeglugowe, był pierwszym naczelnikiem Wydziału Nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie, „kapitanował” między innymi na parowcach „Pułaski” i „Polonia”. Na wspomnianym „Piłsudskim”, który trafiła niemiecka torpeda, schodził z pokładu jako ostatni – i zginął. Wspomniała, jak go pokazuje Borchartt, postać, acz niepozbawiona ludzkich słabości, śmieszność czy specyficznych językowych „tików”, jak choćby ten, który pisarz potraktował jako swoisty pseudonim bohatera i spożytkował w tytule swej książki; od słowa „znaczy” zwykł Stankiewicz zaczynać niemal każdą swoją wypowiedź, na przykład: „Znaczy, dzień dobry panom”; „Znaczy, jest nieporządek”; „Znaczy, pan jest nie w porządku”...

Autor na rozmaity sposób szuka prawdy o tym i o innych swoich bohaterach, ale czyni to rozumnie i zarazem z otwartym sercem, rzetelnie i z wyrozumiałością. Wiedział, czym jest ludzka małość, jednakże wolał na nią nie zwracać jakiegś szczególnej uwagi. O pewnych ludziach, sądził, lepiej nie pisać wcale, niżli pisać źle. „Nie ma róży bez kolców – zauważyła w *Kolebce nawigatorów* – ale nikt nie hodował róż dla cierni, więc i opisując różę, nie ma powodu rozwodzić się nad cierniami”. I tak też potraktował Borchartt drugą ze swych najważniejszych książkowych postaci, a mianowicie kapitana Eustazego Borkowskiego, nazwanego przezeń Morskim Szamanem. To nieco inna aniżeli Mamert Stankiewicz osoba: uroczy gaduła, dżentelmen, ułan w mundurze oficera marynarki (z sercem na dłoni – zwłaszcza wobec dam, które uwielbiał). Istniał kopalnia morskich anegdot, a także bohater wielu z nich; trochę taki Zagłoba polskiego marynarskiego losu. Przechwalał się na przykład, że w czasie sztormu może dowodzić trzema statkami naraz. W niebezpieczeństwie najlepszym dlań kompasem, uważał, była lampka dobrego trunku. „[...] miał ABSURDALNE SZCZĘŚCIE – pisze Borchartt – które w epoce żaglowców dla wielu armatorów było bardziej cenne niż WIEDZA”.

Urodzony w Warszawie w 1887 roku, uczył się w szkole morskiej w Rydze, służył jako oficer w rosyjskiej flocie handlowej, zaś po zakończeniu wojny przez dziesięć lat pracował jako taksówkarz w Paryżu, po czym dowodził „Kościszką”, „Pułaskim”, „Piłsudskim”, a w końcu „Batorym”. Podobnie jak Stankiewicz miał też swoje językowe „oryginalności” związane ze środowiskiem, w którym wzrastał i dojrzewał, a z których dość obficie korzysta autor *Szamana Morskiego*. Mówiono o nim, że „paryżski» zapomniał, a po polsku jeszcze się nie nauczył”. Kiedy udawał się na kilkumiesięczny urlop – wspomina jego biograf – w protokole zdawczo-odbiorczym zostawił następujący zapis: „STATEK T.S.S. »KOŚCIUSZKO« ZDAN KAPITANEM EUSTAZYM BORKOWSKIM KAPITANU MAMERTU STANKIEWICZU W STANIE TAKIM, W JAKIM JEST ...”.

Wydaje się, iż Karol Olgierd Borchardt reprezentował cechy obu swoich bohaterów: życiową rzetelność i dowódczą precyzję Stankiewicza oraz bogatą wyobraźnię i dowcip Borkowskiego. Dysponował ogromną wiedzą nie tylko z zakresu nawigacji i innych dziedzin żeglowania, ale też pasjonowały go starożytne mity, legendy, a zwłaszcza świat ukochanych przezeń powieści i poematów: Potopu, *Pana Tadeusza*, *Iliady* i *Odysei*, dzieł Cervantesa i Conrada, nie licząc już wspomnianych wcześniej ulubionych lektur dzieciństwa i młodości. Z wielkim pożytkiem dla swej narracji z nich korzystał; nie tylko ubarwiał nimi opowieść, ale i uczył. Za ich pomocą inspirował do wyprawiania się po jeszcze niezdobytą wiedzę i ubogacającą mądrość.

Na statku (aczkolwiek nie tylko tam!), uważał, wszystko trzeba robić porządnie – żadnej fuszerki, żadnego udawania... I pisarstwo, sądził, też tak należałoby uprawiać: rzetelnie, fachowo, opierając się na znajomości praw rządzących językiem i... rzeczywistością. Ba, w tej dziedzinie nawet fantazjować należy porządnie, to znaczy tak, aby i tam wszystko miało swój głębszy sens, cel – i było na swoim miejscu. Cenił wyobraźnię i zarazem szanował narracyjny rygor. Swoje opowieści nasycił nie tylko anegdotami oraz biograficznym konkretem, ale też informacjami czysto fachowej natury – i czynił to z wyczuciem właściwych między nimi proporcji. W swoje morskie gawędy wplatał małe rozprawy (o eseistycznym charakterze) o działaniu nawigacyjnych przyrządów, historii dalekomorskiej

żeglugi, nadzwyczaj kompetentnie i atrakcyjnie przedstawiał dzieje rodzinnych stron (Oszmiańszczyzna), rozprawiał o uprawach brazylijskiego orzecha i wpływie gwiazd na postępowanie człowieka... Starał się możliwie jak najrzetelniej i zarazem delikatnie zindywidualizować zachowanie oraz duchowy profil swoich bohaterów. Troszczył się też o to, aby dyskretnie chronić specyfikę nie tylko własnego głosu, ale i głosów przywoływanych postaci. Do tego celu z powodzeniem wykorzystywał bogaty repertuar marynarskich idiomów („zdejmować się z kotwicy”, „lecieć na kursie”, „położyć się na dryf”, „stanąć na sterze”...) i jednocześnie z charakterystycznym dla siebie poczuciem humoru zabawiał czytelnika historyjkami o tym, w jakież to na przykład konfuzje wprawiał świeżo zaokrętowanego uczniaka rozkaz starego okrętowego wygi: „Idź na bak do kabelgatu po marszpikiel”. I z tym problemem również trzeba było sobie poradzić: i w życiu, i w opowieści o nim. Albowiem – w zakończeniu *Znaczy Kapitan* przypomina Borchardt słowa kapitana Stankiewicza – „Znaczy wszystko musi być zrobione PORZĄDNIE”. I to powinno wystarczyć.

*Kazimierz Nowosielski**

* Kazimierz Nowosielski – prof. dr hab. Uniwersytet Gdański, Wydział Filologiczny – Katedra Literatury Polskiej.

Jan Tuczyński

Fragmety z książki *Marynistyka polska*⁹

Poznań 1975

Str. 61-63 Oto deklaracja autorska zawarta w posłowniu do książki Borchardta *Znaczy Kapitan*: Książka *Znaczy Kapitan* nie mówi o czymś oderwanym od życia, o czymś fikcyjnym, co nigdy nie miało miejsca, Nie została zachowana, co prawda, dokładna chronologia niektórych zdarzeń, być może, że ich kolejność była nieco inna, jak i drugorzędne okoliczności zdarzeniom tym towarzyszące. Ale wszystko, co w książce jest opisane, polega na prawdzie. Książka opowiada o wartościach niezmiennych, takich które były, są i będą – podobnie jak morze, które było, jest i będzie. Załączony materiał ilustracyjno-dokumentacyjny ma stanowić dowód, że wyłącznie realni ludzie i realne zdarzenia są tematem moich opowiadań.

Postulat „morskiej prawdy utworu” jest podyktowany czytelnictwem ciekawością poznania i oceny spraw morza, zwłaszcza zagospodarowania i obrony, Stąd: „morska prawda utworu” spełnia wielorakie funkcje: informuje o realiach zawodu marynarskiego i pracy na morzu, prezentuje typy osobowości marynarza polskiego, dostarcza źródłowo-dokumentalnej informacji z zakresu historii budowy, rozbudowy i obrony Wybrzeża czy walk na morzu w okresie drugiej wojny światowej. Jest pokoleniowym przekazem doświadczeń historycznych i zawodowych i z tym łączy się jej

9 Są to krótkie wzmianki dopasowane do tematyki książki. (red.)

funkcje wychowawczo-morskie, nawet podręcznikowe. Stąd tak szeroko rozbudowane opisy pracy; które są podstawowym i wszechobecnym elementem „treści morskiej”.

Narrator-bohater, który jest zarazem doświadczonym i zasłużonym kapitanem żeglugi wielkiej, przeszedł wszystkie stopnie morskiego wtajemniczenia: od Szkoły Morskiej w Tczewie, przez służbę na statkach czy okrętach również w czasie drugiej wojny światowej. Jest zatem wszechwiedzącym autorytetem i wzorcem człowieka morza, to znaczy wybitnym specjalistą w zawodach marynarskich, budowniczym i obrońcą Polski na morzu. Jako współtwórca tego dzieła i historii opowiada własne przeżycia, doświadczenia, czyny w służbie morza, które złożyły się na to dzieło i tę historię. W perspektywę tej narracji włączona jest załoga statku, okrętu, składająca się z rówieśników, stąd wypowiedzi postaci pokrywają się z punktem widzenia kapitana-narratora i tworzą przez to jednolitą perspektywę narracji jednolitą wizję świata przedstawionego. Świat przedstawiony z tej pozycji narratorskiej ma być rzeczywisty i jest traktowany przez czytelnika jako niewątpliwa „morska prawda”, poświadczona autobiograficznym autorytetem narratora i przez grupę postaci załogi, która funkcjonuje jak zwierciadło dokumentacyjne tej prawdy, jako świadek, współtwórca i aktor tej prawdy.

Str. 176 W kręgu tych tradycji i dorobku marynarskiego pisarstwa¹⁰ rewelacyjnym osiągnięciem jest biograficzna powieść Karola Olgierda Borchardta, kapitana floty handlowej, pod tytułem *Znaczy Kapitan* (1961), którą ankietę czytelnicza uznała za najlepszą z napisanych po 1945 roku.

Ta książka jest polskim *Zwierciadłem morza*, przekazuje bowiem rodowód ideowy i wzór polskiego marynarza z pokolenia *Wiatru od morza*, poezją jego duszy, zawartą w elegii do „Daru Pomorza”:

W białych Cię żaglach zaklęto jak cudowną zjawę,
Baśnią filmów korsarskich od Ciebie pachniało,
Mórz dalekich kusiłaś nieznanym urokiem,
Tajemniczości okryta przejrzystym obłokiem.

10 Autor odnosi się do wcześniej opisanej przez siebie twórczości polskich pisarzy marynistów. (*red.*)

Oszalałamałaś masztów wspaniałym ogromem,
Pod uskrzydłone nas kryjąc ramiona –
W muśliny lin spowita, lekka, roztańczona –
Uniosłaś... śnieżną na przeszłość spuszczać zasłonę.

* Jan Tuczyński (1918-2003) długoletni prof. zw. Uniwersytetu Gdańskiego, znawca literatury polskiej, w tym marynistyki. Nazwisko Karola Olgierda Borchardta pojawia się wielokrotnie w jego książce *Marynistyka polska* m.in. na stronach 61, 69, 118, 123-124, 125, 157 i 176.

Notatnik Kulturalny

Słowo Powszechne nr 293, 8.12.1964

Spośród 10 książek wytypowanych przez Gdański Klub Dobrej Książki na nagrody „Czerwonej Róży”, pierwsze miejsce czytelnicy przyznali powieści *Znaczy Kapitan* Karola Borchardta.

Najpoczytniejsze książki pisarzy Wybrzeża w 40-leciu PRL

Głos Wybrzeża 23.10.1984

1. Karol Olgierd Borchardt – *Znaczy Kapitan*
2. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Tak trzymać*
3. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Pozwólcie nam krzyżeć*
4. Stanisław Goszczurny – *Mewy*
5. Andrzej Perepeczko – *Dzika mrówka*
6. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Milionerzy*
7. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Kochankowie róży Wiatrów*
8. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Dwie ścieżki czasu*
9. Lesław Furmaga – *Lot pingwina*
10. Franciszek Fenikowski – *Okręt w herbie*
11. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Zatoka śpiewających traw*
12. Stanisław Goszczurny – *Skrawek nieba*
13. Karol Olgierd Borchardt – *Krążownik spod Somosierry*
14. Andrzej Perepeczko – *Komandosi w akcji*
15. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Przerwa na życie*
16. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Wizyta*
17. Lech Bądkowski – *Młody książe*
18. Stanisław Goszczurny – *Morze nie odda ofiar*
19. Andrzej Perepeczko – *Chłopcy z Morskiej Szkoły*
20. Stanisław Goszczurny – *Koniec najdłuższego rejsu*
21. Eugenia Kobylińska-Masiejewska – *Córki chcą inaczej*
22. Edmund Kosiarz – *Flota Białego Orła*

23. Stanisław Goszczurny – *Prom*
24. Lesław Furmaga – *Krab i Joanna*
25. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Lato nagich dziewcząt*
26. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Szukając gdzie indziej*
27. Róża Ostrowska – *Wyspa*
28. Edmund Kosiarz – *Bitwy morskie*
29. Lech Bądkowski – *Bitwa trwa*
30. Lech Bądkowski – *Żołnierze znad Bzury*
31. Augustyn Necel – *Krwawy sztorm*
32. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Wycieczka-ucieczka*
33. Stanisława Fleszarowa-Muskat – *Piękna pokora*
34. Lesław Furmaga – *Skarb z piaszczystego półwyspu*
35. Stanisław Goszczurny – *Kormoran wychodzi w rejs*
36. Alojzy Nagel – *Matka przyroda i jej dzieci*
37. Franciszek Fenikowski – *Długie morze*
38. Lucyna Legut – *Czekając na dziurę w niebie*
39. Augustyn Necel – *Złote klucze*
40. Edmund Puzdrowski – *Bursztynowe drzewo*
41. Janina Wieczerska – *Zawsze jakieś jutro*

Plebiscyt „Dziennika” rozstrzygnięty Złota pomorska dziesiątka fragment artykułu

Dziennik Bałtycki 3 lutego 2000 r.

Nasi Czytelnicy wybierali „złotą dziesiątkę” najpopularniejszych książek gdańsko-morsko-pomorskich powojennego 55-lecia. Zdecydowanie wygrał Karol Olgierd Borchartt książką *Znaczy kapitan*.

Na kolejnych miejscach uplasowali się: Stanisława Fleszarowa-Muskat dzięki powieści *Kochankowie Róży Wiatrów*, Jerzy Pertek z *Wielkimi dniami małej floty* i Lech Bądkowski z powieścią *Wesoło w tropikach*. Dopiero na piątej i szóstej pozycji znalazły się książki pomorskie: Aleksandra Majkowskiego *Życie i przygody Remusa* (w polskim tłumaczeniu Bądkowskiego) oraz *Hanemann* Stefana Chwina. Na dalszych pozycjach „złotej dziesiątki” Czytelnicy widzą: Augustyna Necla *Krwawy sztorm*, Franciszka Fenikowskiego *Okręt w herbie. Legendy gdańskie*, Aleksandra Jurewicza *Lidę* oraz Pawła Huelle *Weisera Dawidka*.

Na gorąco

Kilka uwag na gorąco. Siedmiu spośród tych dziesięciu to autorzy nieżyjący. Żyją jednakże ich książki. Stefan Chwin, Paweł Huelle i Aleksander Jurewicz zaliczani są do najwybitniejszych pisarzy średniego pokolenia. Terytorialnie rzecz biorąc: zwyciężyło morze; jego autorzy zajmują w tym „parlamencie” połowę miejsc. Trzech „posłów” ulokował w nim Gdańsk. Po jednym Kaszuby i Wileńszczyzna.

Póki żagle białe

Fragment szanty

Autorka tekstu: Monika Szwaja, Muzyka: Andrzej Korycki

Wykonanie: Dominika Żukowska i Andrzej Korycki

Świat pozorów został za nami,
Morze prawdą własną się rządzi,
Staroświecki sekstant sumienia
Dopomoże, by nie zabłądzić,
NIE POMNAŻAĆ ZŁA, nienawiści,
Co na sercach szronem osiada...
Kapitanie, twój sen się ziści,
Nie na lądzie, lecz na pokładach.

Refren:

Póki żagle białe / Nad naszym pokładem –
Damy radę, Kapitanie, / Damy radę!

Morska głębia wspomnienia kryje
O okrętach, o kapitanach –
Jak to dobrze, że znowu żyje
Twoje imię na oceanach.
Wiatr, co żagli płótna napina
Jakieś struny w sercu poruszy...
Może kiedyś uda się zostać
KAPITANEM WŁASNEJ DUSZY.

Refren jw.

Spis treści

Ewa Ostrowska	
Ocena postaci i dokonań kpt. Borchardta	3
Stanisław Ludwig	
Wartościowa, porządna marynistyka	5
Jerzy Miciński	
Pożegnanie epoki	10
Jerzy Mieszkowski	
List po śmierci Karola Borchardta	14
Kazimierz Wojciechowski	
Z żałobnej karty. Karol Olgierd Borchardt	19
Józef Miłobędzki	
Przedmowa do I wydania <i>Kolebki nawigatorów</i>	24
Aleksander Walczak	
Karol Olgierd Borchardt – człowiek, marynarz, nauczyciel. Szkic do portretu	29
Kazimierz Nowosielski	
Karola Olgierda Borchardta morska szkoła życia	37
Jan Tuceżyński	
Fragmenty z książki <i>Marynistyka polska</i>	48
Notatnik Kulturalny	51
Najpoczytniejsze książki pisarzy Wybrzeża w 40-leciu PRL	52
Plebiscyt „Dziennika” rozstrzygnięty: Złota pomorska dziesiątka	54
<i>Póki żagle białe</i> Fragment szanty	55