



Olechnowicz, Tadeusz. „*Dar Młodzieży*”. *Z notatnika pierwszego komendanta*. Gdynia, Oficyna Wydawnicza Miniatura, 2008. ISBN 83-89915-13-8.

Walka z wiatrakiem

Literatura pamiętnikarska na ogół niecierpliwi młodych, a ciekawi dopiero bardziej doświadczonych czytelników. W tym przypadku – niezależnie od wieku i doświadczenia – jeśli tylko jakimś cudem wpadnie Wam w ręce ta książka, a uprawiacie, lub tylko pasjonuje Was żeglarstwo, powinniście ją przeczytać. I – jeśli jeszcze nie czytaliście – sięgnąć po część pierwszą¹.

Oba tomy zapisków Tadeusza Olechnowicza opisują ważny okres w polskiej historii: pokoleniową wymianę żaglowców, których daty narodzin – 1909 i 1982 – symbolizują dwie epoki w żegludze morskiej. Obie zawierają warstwę anegdotyczną z życia „wyższych sfer marynarsko-rządowych”. Obie – i to być może dla współczesnego czytelnika, nastawionego na konkrety a nie wspominki, najważniejsze – opisują zagadnienia nawigacyjne, elementy techniki regatowej, a przede wszystkim problemy, z jakimi boryka się każdy kapitan dowodzący załogą w dłuższym rejsie.

Część druga – właśnie *Z notatnika pierwszego komendanta* – jest mi bliższa. Nie ukrywam: z przyczyn osobistych, albowiem los chciał, iż w kilku opisywanych przez Komendanta Olechnowicza wydarzeniach brałem udział osobiście, choć z zupełnie innej strony i z boku sceny.

Spotkanie *Daru Młodzieży* z *Pogorią* pośrodku Oceanu Indyjskiego zostało już na tej stronie opisane². Było to 4 stycznia 1984, na pozycji 11°09,7’N; 068°24’E. *Dar* wracał ze zlotu żaglowców w Osace. *Pogoria*, prowadzona przez Krzysztofa Baranowskiego, płynęła w rejsie pierwszej Szkoły Pod Żaglami do Indii i Sri Lanki. Byłem wówczas w kadrze żeglarsko-nauczycielskiej pogoriowej Szkoły i znalazłem się w grupie, która odwiedziła pokład *Daru Młodzieży*.

¹ Olechnowicz, Tadeusz. *Z notatnika ostatniego komendanta*. Gdynia, Oficyna Wydawnicza Miniatura, 2004. ISBN 83-917735-9-0

² http://www.zeglujmyrazem.com/?page_id=3644

Do dwóch relacji z tego spotkania – Andrzeja Radomińskiego³ i mojej⁴ – mogę teraz dodać opis kapitana Olechnowicza:

Podczas tego długiego przelotu miało miejsce bardzo miłe spotkanie z naszym młodszym⁵ bratem, z żaglowcem „Pogoria”. Jakiś czas staliśmy w dryfie. Odwiedził nas kapitan Andrzej Drapella z paroma osobami. Nie spotkałem się osobiście z kapitanem Krzysztofem Baranowskim dowodzącym „Pogorią”. Powiedziałem mu, że zgodnie ze starą tradycją kapitan nie opuszcza statku będącego na morzu. Chyba, że opuszcza go schodząc jako ostatni. Kapitan Baranowski wysłał więc do mnie swego „zawodowego” zastępcę, znanego i cenionego kapitana PLO. Wymieniliśmy między nami drobne upominki. Do dziś mam czerwony budzik wyprodukowany przez Mera-Poltik z wizerunkiem „Pogorii” i napisem po angielsku „Class Afloat”, czyli w tłumaczeniu bardzo wolnym „Szkoła pod żaglami”. [...]

Nie zazdrościłem kapitanowi Baranowskiemu. Wielka to odpowiedzialność ciąży na kapitanie tak małej jednostki⁶ z tak młodymi studentami czy uczniami. [str. 97]

Spotkanie to prowokuje jeszcze dwie dygresje.

Pierwsza, jest niejako podsumowaniem sztafety pokoleń: w opisywanym wyżej rejsie uczniem pogoriowej Szkoły Pod Żaglami był także założyciel i prowadzący stronę www.ZeglujmyRazem.com Krzysztof Grubecki, dziś jeden z kapitanów *Pogorii*.

Druga jest anegdotyczna, niemniej ściśle z tematem związana. Opowiedziałem ją w „Albumie rodzinnym” – fotograficznym komentarzu do mojej książki „Szkoła”. Oto ona:

Latem 1995 popłynąłem na jachcie *General Zaruski* do Karlskrony, która zorganizowała bałtycki zlot żaglowców. Przypłynął również *Dar Młodzieży*, stanął niedaleko, więc myśmy zaprosili ich, oni – nas i w taki sposób znalazłem się w mesie naszego największego żaglowca. Płyną marynarskie opowieści, ja sączę wolniutko trunk ze szklanki i patrzę po ludziach. Aż tu jedna facjata jakby mi się zaczyna wydawać znajoma. Z góry wiem, że nieprawda, bo choć trunku nie za dużo, ale to z pewnością przypadkowe podobieństwo do kogoś znajomego. Musiałem się jednak mocno wpatrywać, bo obserwowany dzentelmen – w mundurze oficera *Daru* – zaczął ze mną rozmowę. Po kilku zdaniach nie wytrzymałem i strzelam:

– My to się chyba skądś znamy.

– Możliwe – oficer mi na to, – ale kiedy i gdzie to być mogło?

Wiec strzelam już z grubej berty:

– A czwartego stycznia w osiemdziesiątym czwartym.

Oficer się zamyślił i mówi:

– Niemożliwe.

– Dlaczego? – pytam i sam sobie nie wierzę.

³ [http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Ksiazki/A_Radominski_W_poszukiwaniu/Radominski, Andrzej - W poszukiwaniu Conrada \(s 148-158\).pdf](http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Ksiazki/A_Radominski_W_poszukiwaniu/Radominski,_Andrzej_-_W_poszukiwaniu_Conrada_(s_148-158).pdf)

⁴ [http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Ksiazki/A_Radominski_W_poszukiwaniu/Robak, Kazimierz - Szkoła.pdf \(s 176-177 - Spotkanie z Darem\).pdf](http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Ksiazki/A_Radominski_W_poszukiwaniu/Robak,_Kazimierz_-_Szkoła.pdf_(s_176-177_-_Spotkanie_z_Darem).pdf)

⁵ kpt. Olechnowicz ma na myśli starszeństwo rangi a nie wieku: zbudowana w roku 1980 *Pogoria* liczy sobie dwa lata więcej od *Daru Młodzieży*.

⁶ kilka danych porównawczych – *Dar Młodzieży* / *Pogoria*: długość (z bukszprytem): 108,8 m / 46,8 m; szerokość: 14 m / 8 m; zanurzenie: 6,6 m / 3,8 m; wyporność: 2946 t / 342 t; pow. ożaglowania: 3015 m kw. / 1000 m kw.; moc napędu pomocniczego: 2 x 750 KM / 280 KM. Więc może bez przesady: *Dar Młodzieży* jest duży, ale *Pogoria* aż „tak mała” nie jest. W każdym razie w regatach startuje w klasie największych żaglowców.

– Bo w osiemdziesiątym czwartym w styczniu tośmy byli na morzu.

– Nie na morzu – ja na to – a na Oceanie Indyjskim. Wracaliście z Osaki, a czwartego stycznia byliście tak z dziesięć dni od Adenu.

Wyobraźcie sobie, jak facetowi mowę odjęło (a i mnie, ale on o tym nie wiedział!)! Gdy ją odzyskał, zawołał „Chwileczkę!” i gdzieś pobiegł. Wrócił ze zdjęciem *Pogorii*, które właśnie wtedy pstryknął. Wspominkom i opowieściom nie było końca.

Fotkę dostałem w prezencie. Gdy zacząłem kompletować ten album, ona – jak kamień w wodę. Z pewnością się znajdzie, gdy album będzie skończony.⁷

Niestety – wciąż się nie znalazła.

Kolejnym wydarzeniem opisywanym przez Komendanta *Daru Młodzieży*, w którym uczestniczyłem – też na pokładzie *Pogorii* – były regaty *The Cutty Sark Tall Ships' Races '82* popularnie w Polsce zwane „Operacja Żagiel” (*Operation Sail*). Tradycyjnie Operacja miała trzy etapy, z których pierwszy i ostatni były regatowe, a środkowy – najważniejszy – był etapem wymiany załóg między żaglowcami. Jednym z głównych celów organizatora (wówczas: *Sail Training Association*), była bowiem wymiana poglądów i doświadczeń oraz spotkania młodzieży szkolonej pod żaglami i ludzi tym szkoleniem się zajmujących.

Z przyjemnością przeczytałem w relacji Komendanta *Daru*:

Linia mety w Southampton. Była to linia o długości 5 mil morskich w namiarze 105° od Anvil Point położonym przed The Needles, zachodnim wejściem na Solent. [...] Wreszcie dojrzeliliśmy naszą „Pogorię”. Metę przekroczyliśmy około pół godziny za „Pogorią”. Dokładnie: 33 minuty 37 sekund. Po przeliczeniu (corrected time) byliśmy od niej lepsi o 5 minut i 5 sekund. Nasz czas (poprawiony): 3 dni, 19 godzin, 26 min., 23 sek. Ich czas: 3 dni, 19 godzin, 31 min., 28 sek. [...] „Pogoria” znacznie nas wyprzedziła na początku, przy słabych wiatrach. Szliśmy też dużym łukiem, po dłuższej trasie, a oni prosto.” [str. 66-67]

Przez te trzy dni z hakiem na *Pogorii* nikt nie spał dłużej niż po kilka godzin, a na pokładzie przez cały czas czuwała trójca regatowych ekspertów: kapitan Andrzej Marczak, Wojciech Jacobson i Bronisław Tarnacki. Wszyscy wiedzieli, że przeliczniki regatowe dla *Daru* są tak korzystne, że nie mamy z nim szans, a jednak zawsze można było powalczyć w czasie realnym. Ten pojedynek *Pogoria* wygrała dzięki wykonywanym przez „trójkę” manewrom, których nie powstydziliby się ani legendarny admirał Thomas Cochrane, ani jego literacki portret – Horatio Hornblower. Opisałem je już w zarysie, ale przed publikacją muszę poprosić głównych bohaterów o krytyczną ocenę, chcę bowiem uniknąć błędów powodowanych przez fantazję i zawodną pamięć.

Ostatnim punktem wspólnym, o którym tu opowiem, jest walka z wiatrakami, a konkretnie z jednym wiatrakami, który nazywał się Walentyn Milenuszkin.

⁷ Robak, Kazimierz. *Szkoła Pod Żaglami 1983/84. Album rodzinny*. Tampa, FL; 2004-2005. Str. 49.

Nim *Dar Młodzieży* wypłynął na morze, Tadeusz Olechnowicz musiał stoczyć dwie zażarte batalie. Pierwsza odbyła się zanim żaglowiec wszedł na deski projektantów: dylemat „koje czy hamaki?” przetoczył się przez łamy prasy i kuluary rządowe w latach 1978-79. Przyszły Komendant *Daru* optował za kojami. Kwestia, wbrew pozorom, była poważna.

Gdy na jednej z konferencji prasowych nasz słynny żeglarz-dziennikarz i zażarty wróg hamaków, Krzysztof Baranowski zapytał komendanta Olechnowicza, czy zgodzi się objąć dowództwo „Daru Młodzieży”, jeżeli jego żądania w sprawie kubryków nie zostaną uwzględnione, ów odpowiedział krótko: „Nie!” [31]

Na szczęście dla zdrowego rozsądku – mimo że wypowiadali się w tej sprawie wszyscy, nawet ci, co nigdy nie byli nad morzem – Komendant Olechnowicz wygrał: na *Darze Młodzieży* studenci śpią we własnych kojach, a nie w zwijanych na dzień hamakach.

Jednym z atakujących przyszłego Komendanta flagowego pełnorejowca Wyższej Szkoły Morskiej był emerytowany kapitan żeglugi wielkiej Walenty Milenuszkin, rozpoczynający właśnie karierę zastępczą: działacza polityczno-społecznego. Po przegranej batalii o hamaki Milenuszkin nie odpuścił i zaatakował decyzję wypuszczenia nowego żaglowca na regaty Operacji Żagiel. W *Głosie Wybrzeża*⁸ opublikował dwa artykuły będące stekiem frazesów, demagogicznych chwytów i ordynarnych przekłamań. Wśród nich szczególnie wysmakowany i budzący grozę był opis żaglowca w szalejącym sztormie, który nie przewrócił się tylko dzięki skokom lub krótkim dobiegom do nagelbanków oficerów i bosmana. Milenuszkin snuł czarne wizje niebezpieczeństw i proponował (rzecz jasna w imię prawidłowego rozwoju gospodarczego i dobrze pojętego interesu morskiego wychowania społeczeństwa), by *Dar* raczej sprzedać i kiedyś później, w terminie bliżej nie określonym, zbudować inną jednostkę, z inną nazwą na burcie.

Tadeusz Olechnowicz, mający za sobą wieloletnie dowództwo *Daru Pomorza*, odpowiedział mu artykułem w tej samej gazecie, obalającym precyzyjnie wszystkie nonsensy Milenuszkin (z *całym szacunkiem pozwolę sobie zauważyć [...], że bosmanom zabroniłem biegać lub skakać ze względu na przepisy BiHP...*) z elegancją i kurtuzją wobec plotącego banialuki kolegi kapitana.

Po tym moim artykule kapitan Milenuszkin napisał prosto do premiera. Sprawą zajął się szef Urzędu Rady Ministrów. Minister Korzonek⁹ polecił swym podwładnym poznać moje stanowisko. Wożono mnie służbową wołgą, pojono dobrą kawą. Miałem pokój dla siebie i maszynę do pisania. [...] Moje argumenty przekonały kogo trzeba w Warszawie. Ruszyliśmy w pierwszą podróż i na regaty zgodnie z planem, zgodnie z moim zamiarem. [str. 55]

I ta batalia zakończyła się zwycięstwem rozsądku, choć mało brakowało...

⁸ *Głos Wybrzeża*, 1982-04-22 i 1982-05-21. Gazeta, przypomnijmy, za podtytuł miała „Dziennik Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej” a w nagłówku hasło „Proletariusze wszystkich krajów łączcie się!”

⁹ Jerzy Korzonek – w 1982 minister-kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej.

Ale Milenuszkin szalał dalej. Pół roku później, na początku 1983, nadarzył mu się kąsek szczególnie smakowity: Krzysztof Baranowski organizował pierwszą Szkołę Pod Żaglami. Zaatakował ją więc bez pardonu artykułem „Miraże i rzeczywistość”¹⁰. Czego tam nie było! Zaczęło się od stwierdzenia, że ludzie robiący Szkołę – wśród pięciu najbliższych współpracowników Krzysztofa Baranowskiego byłem i ja¹¹ – *chyba jednak nic lub niewiele zrozumieli z naszego ostatniego zakrętu historii.*

Zrozumiał za to Milenuszkin, który na wstępie zakwestionował kwalifikacje kadry. Emerytowany kapitan oznajmił, że nie można być dobrym żeglarzem i nauczycielem równocześnie: albo przepłyną i niczego nie nauczą, albo nauczą – ale utopia. Generalnie jednak kadra została zdyskwalifikowana pod względem żeglarskim. By bardziej pobudzić wyobraźnię czytelnika, autor podał nazwy statków, prowadzonych przez zawodowych marynarzy, którym przydarzyły się katastrofy.

Według kapitana-działacza niemożliwe było również zrealizowanie podczas rejsu planu lekcji mającego powyżej piętnastu godzin tygodniowo (w rzeczywistości, w rejsie pierwszej Szkoły Pod Żaglami na *Pogorii* tydzień nauki na morzu miał 7 x 6, czyli czterdzieści dwie godziny lekcyjne).

Dalej była mowa o moralności, która zakończona została zgrabną – i nośną – figurą oratorską, tzw. zamknięciem retorycznym: *zbędne jest tu komentowanie zamknięcia młodych dorastających chłopców i dziewcząt w tak ciasnym, jak „Pogoria”, pomieszczeniu.* Było to tym celniejsze, że wprowadzało niezbędną przeciwieństwo pieprzyk erotyki i owocu zakazanego.

Uderzał Milenuszkin w głośny dzwon o nazwie „elitarność”. Był również przysłowiowy „płaszczek” (*finansowanie imprez pod płaszczkiem świadczenia usług*) i ogłoszenie niemoralnym zamiaru nagradzania pracy opiekuńczej. Milenuszkinowi nie podobała się również Sri Lanka, najdalej na wschód wysunięty punkt rejsu *Pogorii*. Zaproponował więc, że jeśli już mają być w nagrodę rejsy, to nie na Cejlon, a do Kołobrzegu i Świnoujścia – *też morze, też przygoda, też piękne porty, choć własne.* Ostatnie stwierdzenie było swoistym majstersztykiem, sugerowało bowiem niedwuznacznie wraży kosmopolityzm Szkoły i zgubną fascynację cudzoziemszczyzną ze strony jej organizatorów. W zakończeniu elaboratu Milenuszkin znów wrócił do argumentów typu: brak hotelu dla pielęgniarek i brak pielęgniarek w ogóle, a stąd niemożność ratowania istnień ludzkich na salach operacyjnych, czemu również miała być winna Szkoła. Wywód podsumowany został krótko: *w każdym przypadku, nawet udanym, jest to rok wykreślony z życiorysu szesnastolatków.*

Był to zaskakujący melanz tragicznej w swej istocie zawiści człowieka, który wiedział, że już nigdy nie będzie pływać, jego polemicznych obsesji i chęci zbicia przy okazji osobistego kapitału politycznego.

¹⁰ *Głos Wybrzeża*, 1983-04-06

¹¹ Patrz: Robak, Kazimierz. „Powrót Szkoły”. *Jachting*, nr 09/2009 (53), str. 28-31.
<<http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Artykuly/PowrotSzkoły.pdf>>

Pogoria była wymarzoną wprost obietnicą do realizacji takich właśnie zapędów. Raz już niemalże udało się wmówić ogółowi istnienie na niej złotych klamek, rembrandtów, sauny z Mulatkami (oczywiście rozebranymi) i stajni dla koni wyścigowych. Plotka o gołych hostessach i koniu była wówczas na tyle głośna, że tym łatwiej było poruszyć umysły powtórnie. Milenuszkin dobrze wiedział, iż 80% Polaków w ogóle nie orientuje się, o co chodzi, gdyż sprawy morskie – poza pojęciem „sztorm” czy „zatonięcie” – są dla większości doskonale obce czy wręcz obojętne. Dowolne chwytły były więc dozwolone i bezpieczne.

Nawet dziś wierzyć mi się nie chce, że pisał to człowiek zawodowo przez całe życie związany z morzem, pokoleniowo wywodzący się z grupy zapaleńców tworzących podwaliny pod morską Polskę, uczeń wielkich romantycznych szaleńców: Stankiewicza i Maciejewicza, kolega Tenangi-Borchardta i nestora Białej Fregaty – Jurkiewicza.

Zarzuty, gdyby na artykule tylko się skończyło, byłyby po prostu erupcją niepoważnej manii polemicznej i jako takie nie warte wzmianki. Za Milenuszkinem stała jednak potężna wówczas organizacja – PRON, czyli „Patriotyczna Rada Odrodzenia Narodowego”, którą stworzono dla poparcia stanu wojennego. Dawała ona pole do popisu wszelkiej maści politykierom i niewyżyтым działaczom, którzy sprzedaliby duszę nawet diabłu, byle tylko mogli dać upust swoim ambicyjkom, fobiom i zadośćuczynić żądzy poklasku, a przy tym zebrać odpowiednie beneficja i apanaże. Ponieważ w oficjalnym nazewnictwie PRON-owców obdarzano etykietką „patrioci”, byli oni niezwykle groźnym przeciwnikiem, jako że za sobą mieli lansowane przez partię idee, pryncypia, dogmaty, a więc wszystko, co w tej szufladce najgorsze.

Wciąż dziwi mnie, jakim sposobem Milenuszkin – wówczas działacz i szef gdańskiego PRON-u – zdołał pociągnąć za sobą resztę działaczy i to właśnie z Wybrzeża. Trudno bowiem uwierzyć, że byli oni bardziej ograniczeni od swego szefa, choć praktyka świadczy o tym niezbitnie, bo przecież podpisali bez mrugnięcia okiem oświadczenie-protest *uważając zamysł za niemoralny i niewychowawczy z punktu widzenia zawodowego i dydaktycznego oraz niezgodny z podstawowymi kryteriami sprawiedliwości społecznej*. Była tam mowa o kryteriach racjonalnego myślenia, gospodarowaniu, oszczędności, był wreszcie – koniec wieńczy dzieło – jakże piękny frazes: *Popieramy i doceniamy w pełni potrzebę wychowania morskiego, ale pod warunkiem, że jest ono oparte na zasadach fachowości morskiej i dydaktycznej, upowszechniające tematykę morską wśród jak najszerszego kręgu młodzieży*. Dziś sędzę, że cała ta szajka miała po prostu miedziane czoła wypolerowane w stopniu doskonałym. Wówczas jednak chyba byłam bardzo naiwny, bo taką możliwość odrzucałem.

W maju 1983 odpisał Milenuszkinowi na łamach tegoż „Głosu Wybrzeża” Krzysztof Baranowski, który od Tadeusza Olechnowicza pożyczył nawet tytuł: „A jednak płynąć!”¹².

Dalej było dokładnie tak, jak z Komendantem Olechnowiczem. Milenuszkin nie bawił się w dyskusje i rąbnął list prosto do premiera. Sprawą zajął się szef Urzędu Rady Ministrów. Zaczęła się burza w szklance wody, jakby rząd PRL nie miał nic lepszego do roboty, jak tylko dyskutować o tym, czy wypuścić trzydziestu małolatów na morze. Krzysztofowi jednak też się udało i ruszyliśmy w podróż pierwszej Szkoły Pod Żaglami zgodnie z planem, 7 września 1983. Tak więc i ta batalia zakończyła się zwycięstwem rozsądku, choć mało brakowało, a Milenuszkin dopiąłby swego.

Także i w tej historii jest drugie zakończenie. Po powrocie pierwszej Szkoły, po wyczarterowaniu *Pogorii* Kanadyjczykom, którzy żywcem ściągnęli od Baranowskiego pomysł *Class Afloat* włącznie z nazwą (którą w dodatku opatentowali), w PRL na temat szkolenia młodych ludzi pod żaglami w dalekich rejsach zapadło milczenie. Jeśli je przerywano, to tylko tak, jak to zrobiła ówczesna pani minister oświaty, która oświadczyła: „Albo ja, albo szkoła pana kapitana”, co było jej ewidentnym wkładem w ambitny program morskiego wychowania społeczeństwa propagowanym przez partię i rząd.

Krzysztof Baranowski zażył więc polskich oponentów z mańki: w 1988 przedstawił projekt rejsu pod hasłem „Uczmy się razem żyć i pracować” w USA i ZSRR. Pomysł chwycił, zwłaszcza w przeorany Gorbaczowowską pieriestrojką *Komsomole*. W tym układzie reakcja PRL-owskich urzędów mogła więc być tylko jedna: *Tak toczno!* Działacze po raz kolejny udowodnili, że wiedzą, co w trawie piszczy i z której strony wieje wiatr, a przewodniczącym honorowego komitetu pożegnalnego *Pogorii* i Międzynarodowej Szkoły Pod Żaglami został... Walenty Milenuszkin.

Gdy 1 września 1988 dowodzona przez Krzysztofa Baranowskiego *Pogoria* – z załogą złożoną z nastoletnich Amerykanów, Rosjan, Polaków i jednego Estończyka – oddawała cumy pod Pomnikiem Obrońców Wybrzeża na Westerplatte w Gdańsku, Milenuszkin wygłosił płomienne przemówienie. Szkoła, wśród której sponsorów był *Komsomol*, nie budziła już w nim zastrzeżeń moralnych ani żadnych innych. Słuchałem bardzo uważnie, ale w jego oracji nie znalazłem ani cienia żalu nad rokiem wykreślonym z życiorysu 16-latków, ani nawet propozycji, by zamiast do Chile płynąć do Kołobrzegu czy Świnoujścia. Nie było tam nic prócz zachwytów, patosu i – jak zwykle – steku frazesów.

Wystarczy już jednak tych wspominków.

¹² *Głos Wybrzeża*, 1983-05-16. Ta sama gazeta dwa dni później zamieściła na dwuspaltowy artykuł „Listy i opinie” (wszystkie, oczywiście, negatywne), a 19 maja 1983 podsumowanie redakcyjne „Pomysł chybiony”, w którym jednym z najłagodniejszych epitetów wobec rejsu był przymiotnik „absurdalny”.

Tadeusz Olechnowicz dowodził *Darem Młodzieży* w dwóch okresach. Był pierwszym komendantem fregaty od lipca 1982 do września 1984. W tym czasie *Dar* brał udział trzech dużych rejsach. Pierwszym były regaty Operacji Żagiel 1982, podczas których za akcję ratowania żeglarzy z płonącego jachtu *Peter von Danzig* podczas pierwszego etapu, otrzymał puchar *Fair Play*. Drugim była wyprawa do Osaki (1983/84). Trzecim – regaty Operacja Żagiel 1984 na trasie Plymouth (UK) – Hamilton (Bermudy) – Halifax (Kanada).

Następnie, kapitan Olechnowicz przez siedem lat pływał na statkach armatora niemieckiego, jak to sam określił, dla chleba.

Na *Dar Młodzieży* powrócił w czerwcu 1991, by rok później poprowadzić go w regatach „Columbus 1992” z okazji 500-lecia odkrycia Ameryki do Nowego Jorku na zlot żaglowców z okazji amerykańskiego święta niepodległości 4 lipca. Niedługo później z żaglowcem się pożegnał.

W dniu 08.10.92 przestałem pełnić obowiązki kapitana statku szkolnego „Dar Młodzieży”. Jest to dla mnie bardzo ważna data. Wtedy nie wiedziałem jeszcze, czy kiedykolwiek wrócę na „Dar Młodzieży”. Chciałem wrócić. Zostałem nawet przez senat uczelni zatwierdzony na to stanowisko. Niestety, musiałem z tej zaszczytnej funkcji zrezygnować. [str. 314]

Autor dał do druku notatki niemalże w stanie surowym, w formie, jaką prawdopodobnie miały w momencie zapisania. Jeśli coś dodawał lub komentował z perspektywy dwudziestoletniego dystansu dzielącego oba notatniki od publikacji – zaznaczał to wyraźnie, by czytelnik nie miał żadnej wątpliwości, co jest materiałem pisanym na gorąco, a co autokomentarzem po latach.

Dałoby się, co prawda, skrytykować lub chociaż wytknąć kilka spraw, jednak nie widzę sensu, by się w te kwestie zagłębiać. Zresztą prawdopodobnie zostały one przedyskutowane przed drukiem przez Autora i Wydawcę. Skoro więc oboje zgodzili się na takie a nie inne rozwiązania, po prostu przyjmuję je za dane. Lektura bowiem dała – mnie przynajmniej – wiele satysfakcji i emocji pozytywnych, nawet jeśli czasem potykałem się o błędy korektorskie.

Edytorem jest Ewa Ostrowska, założycielka oficyny Miniatura. Rolę tego wydawnictwa trudno przecenić: powstało, by publikować prozę Karola Olgierda Borchardta, dziś jednak – cały czas pozostając w kręgu tematyki morskiej – ma w swym katalogu pozycje unikalne i cenne, są to bowiem na ogół biografie i autobiografie ludzi morza lub z morzem związanych. Wśród nich są obie książki Tadeusza Olechnowicza.

Są – a jakby nie było. Nie chcę nawet wspominać, ile czasu zajęło odnalezienie tomu z zapiskami *pierwszego* komendanta osobie¹³, którą po starej przyjaźni poprosiłem o wytropienie i przesłanie mi egzemplarza.

¹³ Arturowi Rodziewiczowi – podziękowania!

W księgarniach rzeczywistych na ogół odsyłano do *Notatnika ostatniego komendanta*. Autor ten sam, ale jest to jego wspomnień część pierwsza: Tadeusz Olechnowicz, pod którego dowództwem kończył służbę morską *Dar Pomorza*, opisywał w niej żeglugę na Białej Fregacie. Księgarnie internetowe – a tytuł części drugiej wspomnień eksponuje tylko kilka z nich – wszystkie wyświetlają formułkę „Dostępność: brak towaru” i koło się zamyka. Mając więc w ręku nowiutki egzemplarz „książki, której nie ma”, czuję się wyróżniony przez los obdarzający mnie przyjaciółmi, którzy rzeczy niemożliwe załatwiają natychmiast, a cuda zajmują im tylko trochę czasu.

Zwyczaj podawania liczby wydrukowanych egzemplarzy minął wraz z PRL-em, jednak można wnioskować, że nakład *Z notatnika pierwszego komendanta* był mikroskopijny. Szkoda.

Kazimierz Robak
18 listopada 2011

(Przypadek, ale miły: druga rocznica urodzin strony www.ZeglujmyRazem.com)

