



## Harcerze pod żaglami

W roku 1934 Związek Harcerstwa Polskiego stał się właścicielem trzymasztowego szkunera nazwanego później Zawisza Czarny. Był to pierwszy na świecie duży żaglowiec należący do organizacji skautowskiej. Zanim jednak podniesiono na nim białą-czerwoną banderę, przez lata trwały wysiłki grupy entuzjastów żeglarstwa, aby stworzyć i rozwinąć harcerski system szkolenia morskiego młodzieży pod żaglami.

Harcerskie żeglarstwo morskie zrodziło się nad Oceanem Spokojnym, na odległym o tysiące kilometrów od Polski dalekowschodnim krańcu dawnego imperium rosyjskiego. Od roku 1918 przy Drużynie Harcerskiej im. Tadeusza Kościuszki we Władywostoku funkcjonował pierwszy polski zastęp żeglarski. Należący do niego harcerze żeglowali łodziami pod polską banderą na przybrzeżnych wodach Pacyfiku. Jednakże pierwsze systematyczne działania na rzecz wychowania morskiego młodzieży harcerskiej na Dalekim Wschodzie rozpoczęto w 1919 roku. Podjął je w Charbinie i we Władywostoku dr Józef Jakóbkiewicz kierujący Hufcem Syberyjskim. Dwa lata wcześniej stworzył on ośrodek wychowawczy dla polskich sierot, które straciły rodziców lub zagubiły się podczas zawieruchy wojennej i rewolucyjnej w Rosji. Harcerze pływali kilkoma 10-wiosłowymi łodziami i jedną z żaglami lugrowym po Zatoce Złoty Róg (jednym z akwenów Zatoki Piotra Wielkiego, będącej zatoką Morza Japońskiego, która jest częścią Oceanu Spokojnego). Docierali oni do rozsianych wzdłuż wybrzeży zatoki licznych wysepek i wysp, na których urządzali obozowiska. Szkolenie żeglarskie prowadzono w hufcu z myślą o przygotowaniu kadr morskich dla Polski odradzającej się wówczas po zaborach. Przez syberyjski hufiec przewinęło się kilkuset młodych Polaków.

Harcerski Hufiec Syberyjski dotarł do kraju drogą przez Japonię i Stany Zjednoczone. Ośrodek Jakóbkiewicza wznowił działalność w Wejherowie, gdzie w 1922 roku powstał Dom Dzieci Syberyjskich. Znalazło w nim miejsce pobytu 130 wychowanków. Po dwóch latach, dzięki podarowaniu

hufcowi przez Marynarkę Wojenną trzech szalup, znowu możliwe stało się organizowanie szkoleniowych obozów żeglarskich. Odbywały się one do roku 1927 na Mierzei Helskiej. Uczestnikami obozowych szkoleń były także dziewczęta, co wtedy, ze względów obyczajowych, stanowiło ewenement. Ich wyszkoleniem zajmowała się Jadwiga Skąpska, która w późniejszych latach uzyskała, jako jedna z pierwszych kobiet, patent kapitana jachtowego. Harcerze z wejherowskiego hufca pływali swoimi łodziami wiosłowo-żaglowymi i jachtem Beniowski, przebudowanym z dużej szalupy, po wodach Zatoki Gdańskiej. Potem wielu z jego wychowanków związało się z morzem na zawsze. Trafiali oni do marynarek wojennej i handlowej albo kontynuowali uprawianie żeglarstwa. Niektórzy z wychowanków Jakóbkiewicza ukończyli Szkołę Morską w Tczewie. Wśród nich był Jan Kuczyński, który w późniejszych latach odegrał ważną rolę w tworzeniu i rozwoju harcerskiego żeglarstwa morskiego. Z kolei Aleksander Bereśniewicz, absolwent Instytutu Wychowania Fizycznego w Warszawie, stał się znanym kapitanem jachtowym i uprawiał czynnie żeglarstwo morskie jeszcze w latach 90. ubiegłego wieku.

Na początku lat 20. XX stulecia w całym kraju powstawały harcerskie drużyny żeglarskie, m.in. w Warszawie, Poznaniu, Bydgoszczy, Chojnicach, Wilnie i w ówczesnym Wolnym Mieście Gdańsku. Poznańskiej Harcerskiej Drużynie Wilków Morskich przyniósł rozgłos rejs śródlądowo-morski do Danii. Harcerze odbyli go w 1927 roku swoim kabinowym jachtem mieczowym Rybitwa. Trasa wyprawy wiodła rzekami Wartą i Odrą, z Poznania do Szczecina, a następnie – przez Zalew Szczeciński i morze – do Kopenhagi. Potem Rybitwa pożeglowała do Helsingør, gdzie jej załoga uczestniczyła w Światowym Zlocie Skautów. Harcerze z HDŻ często brali udział w międzynarodowych zlotach i spływach kajakami czy łodziami żaglowymi.

W roku 1930 w całym kraju działało już 27 drużyn żeglarskich posiadających 84 łódzie i jachty żaglowe. Należało do nich w sumie 843 harcerzy żeglarzy. Do wybuchu wojny ich liczba wzrosła pięciokrotnie. Ponad 200 harcerzy posiadało patenty żeglarskie i instruktorskie Polskiego Związku Żeglarskiego. W 1939 roku, tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej, ZHP posiadał już w sumie 16 jachtów morskich, 9 szalup, 926 kajaków, 218 łodzi żaglowych, 152 łódzie pływowe i 501 innych. Harcerstwo użytkowało około 100 miejsc cumowania znajdujących się nad

rzekami. Niemalże wszystkie drużyny ZHP dysponowały stanicami lub przystaniami wodnymi z warsztatami szkodliwymi służącymi remontowaniu jachtów czy łodzi, ale i często wykorzystywanymi do samodzielnego budowania przez harcerzy kajaków, a także jachtów.

Spontaniczny rozwój harcerskiego ruchu żeglarskiego w latach 1924–1929 sprawił, że 1 stycznia 1930 roku w Wydziale Wychowania Fizycznego Głównej Kwatery Harcerzy w Warszawie utworzono specjalny referat do spraw sportów wodnych. Po roku został on przekształcony w Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich działające na prawach samodzielnego wydziału. Funkcję jego kierownika powierzono harcmistrzowi Witoldowi Bublewskiemu.

Bublewski (1904–2007) urodził się w Kamyszynie nad Wołgą, w polskiej rodzinie pochodzącej z Litwy. Następnie przeniósł się z nią do Carycyna (obecnego Wołgogradu). Za młodych lat często podróżował z ojcem, lekarzem weterynarii, docierając Wołgą do różnych miast i miejscowości



Harcerze na przystani ośrodka wodnego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Trokach (fot. NAC)



Witold Bublewski w latach 40. ubiegłego wieku (fot. ze zbiorów Anny Winnickiej)

Narwią, gdzie harcerze uczyli się obycia z wodą, a zespół zastępowych odbył wycieczki do Gdańska i na Hel, podczas której nastąpiło spotkanie z harcerzami z Hufca Syberyjskiego z Wejherowa (hufiec ten przygotował obóz morski w porcie helskim). Tam młodzi harcerze mieli możliwość pływania na łodziach rybackich i bezpośredniego spotkania z sybirakami, którzy już mieli morskie doświadczenie, ponieważ pływali uprzednio w szalupach i dżonkach na Morzu Japońskim(...). Witold Bublewski odbył pływanie w ramach szkolenia prowadzonego przez ten ośrodek (na jachcie „Beniowski”). Przeżycia z okresu dzieciństwa wywołały tęsknotę młodego człowieka do *wielkiej wody*<sup>1</sup>.

W roku 1924 Bublewski związał się z Ligą Morską i Rzeczną, przemianowaną w 1930 roku na Ligę Morską i Kolonialną. Początkowo był

leżących nad tą wielką rzeką. W 1917 roku, razem z grupą kolegów Polaków, zorganizował zastęp skautów wodnych. Żeglowali razem po Wołdze łodziami, przeżywając niemało przygód. W 1914 roku ojca Bublewskiego zmobilizowano. Uczestniczył on w wojnie, z której już nie powrócił. Młody Bublewski z matką i trojgiem rodzeństwa zdołał pod koniec roku 1919 przedostać się do Warszawy. Tam ukończył Państwową Szkołę Budownictwa. Od 1924 roku był wychowawcą w warszawskiej bursie dla sierot po poległych wojskowych. Przy bursie działała prowadzona przez niego znana 39. Warszawska Drużyna Harcerska.

W biograficznym szkicu Daniela Dudy, poświęconym postaci Bublewskiego, czytamy: „W lecie 1923 roku Bublewski zorganizował obóz nad

<sup>1</sup> D. Duda, W. Bublewski, *Szkic biograficzny*, Gdynia 1996, s. 11.

jej aktywnym członkiem, a od 1926 roku – etatowym sekretarzem biura. Jednocześnie działał w ZHP, propagując wychowanie młodzieży poprzez żeglarstwo. Nie tylko stał na czele KHDŻ, ale i wydawał miesięcznik drużyn wodnych „Żeglarz” oraz redagował publikacje Biblioteczki Żeglarskiej ZHP. W 1932 roku, po kursach w Ośrodku Morskim Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przynależności Wojskowej w Gdyni oraz po udziale w rejsach morskich, zdobył patent jachtowego kapitana żegluga morskiej.

Bublewski brał udział w działaniach wojennych we wrześniu 1939 roku, w stopniu plutonowego podchorążego. W okresie okupacji był żołnierzem organizacji Alfa, będącej zakonspirowaną komórką Marynarki Wojennej w Armii Krajowej. Po wojnie przeniósł się na stałe nad morze, do Trójmiasta. Zamieszkał w Sopocie. Najpierw pracował w administracji morskiej, a następnie na trzy lata przeniósł się do Szczecina, gdzie objął stanowisko dyrektora przedsiębiorstwa Żegluga Bałtycka Gryf w Szczecinie. Później pracował w różnych instytucjach i przedsiębiorstwach morskich. W 1963 roku ukończył Wydział Morski Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie.

W 1959 roku Bublewski został komendantem Centrum Wychowania Morskiego Kwatery Głównej ZHP w Gdyni. Funkcję tę sprawował społecznie do roku 1969. Jego starania doprowadziły do utworzenia pierwszej po wojnie flotyli harcerskich jachtów morskich, przebudowanych z подарowanych ZHP przez Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni dużych szalup ratunkowych. Pochodziły one ze statku pasażerskiego Batory wycofanego z pływania. Jego zasługą było także pozyskanie przez gdyńskie CWM KG ZHP statku rybackiego Cietrzew i przebudowanie go na harcerski żaglowiec szkolny. Do końca życia Bublewski związany był z harcerskim ruchem żeglarskim jako honorowy komodor ZHP.

Pod kierunkiem Bublewskiego, na początku lat 30. XX wieku, opracowano regulamin działalności drużyn żeglarskich ZHP i ujęto je w system organizacyjny. Na śródlądziu harcerze posiadali własne przystanie i łodzie żaglowe różnej wielkości. Mieli oni jednak ograniczony dostęp do pływania morskich. Umożliwiła im to dopiero pomoc Ośrodka Morskiego PUWFIPW w Gdyni. Dzięki niemu harcerze mogli organizować morskie rejsy szkoleniowe, lecz na początku jedynie dla instruktorów żeglarstwa ZHP. Szkolenie żeglarskie prowadził w ośrodku m.in. Jan Kuczyński.



Jacht skandynawskiego typu Vigbot („czajka”) (fot. NAC)

Aby umożliwić żeglowanie po morzu większej liczbie harcerzy, Kierownictwo HDŻ utworzyło Harcerski Ośrodek Morski w Gdyni. Zlokalizowano go nad basenem Reprezentacyjnym portu gdyńskiego, na działce przekazanej harcerstwu przez Urząd Morski w Gdyni. Do jej terenu, na którym z czasem zbudowano mały budynek i hangar, przylegał odcinek nabrzeża o długości 25 m.

Uroczyste otwarcie i poświęcenie gdyńskiego HOM odbyło się 17 września 1934 roku. W tym samym roku zaczęła działać jego baza sezonowa w Jastarni. Harcerska flotylla wzbogaciła się wtedy o jacht morski Grażyna, którym żeglowały harcerki, i 10 małych jachtów zatokowych skandynawskiego typu vigbot, zwanych popularnie przez harcerzy „czajkami”. Vigboty nie miały nazw, a numery od 1 do 10. Pływały one przede wszystkim na Zatoce Gdańskiej, potem zaś – na jeziorze Narocz, nad którym funkcjonował

śródlądowy harcerski ośrodek żeglarski. Przełomowym momentem w rozwoju harcerskiego żeglarstwa morskiego stało się zakupienie handlowego statku żaglowego i jego przebudowanie na żaglowiec szkolny.

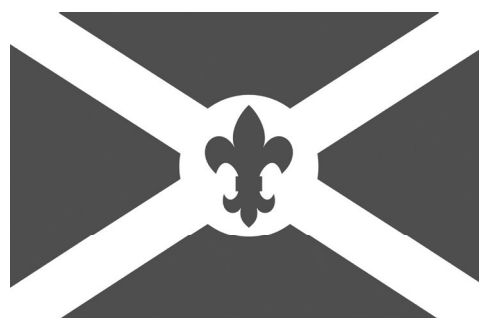
Banderę ZHP, pod którą żeglował po polskich wodach morskich Zawisza Czarny, a także harcerskie jachty śródlądowe, zaprojektował w 1929 roku dla 39. Warszawskiej Drużyny Żeglarskiej jej drużynowy Bublewski. Znajdują się na niej elementy w narodowych biało-czerwonych barwach – biały krzyż świętego Andrzeja na czerwonym polu, a pośrodku, na skrzyżowaniu jego ramion, umieszczono w białym kole czerwoną lilijkę symbolizującą ideały skautingu. Ten wzór bandery zaakceptowano w statucie ZHP z 1930 roku i zamieszczono w *Regulaminie flagowym* drużyn harcerskich z marca 1932 roku. Zatwierdził go też naczelnik Głównej Kwatery Harcerzy w zarządzeniu ze stycznia 1933 roku. Do podnoszenia

bandery ZHP na jachtach i łodziach harcerskich uprawniał patent flagowy nadawany wyróżniającym się drużynom wodnym. Pierwsze takie patenty otrzymały w roku 1933 drużyny z Warszawy, Wilna i Poznania, a w 1935 roku – drużyna z Bydgoszczy. Pierwszą banderę ZHP podnoszoną na Zawiszy Czarnym ufundowało miasto Warszawa. Delegacji władz ZHP, w tym Kierownictwa HDŻ, wręczył ją osobiście Stefan Starzyński, prezydent Warszawy. Uroczyste przekazanie bandery nastąpiło 27 czerwca 1936 roku podczas ceremonii rozpoczęcia obchodów Święta Morza w stolicy, na placu Marszałka Józefa Piłsudskiego. Razem z banderą harcerzom przekazano plakietę pamiątkową i akt potwierdzający, że jest ona darem miasta stołecznego.

Lilijka jest światowym symbolem ruchu skautowskiego. Jej kształt nawiązuje do końcówki igły magnetycznej wskazującej kierunek północny w kompasach wykorzystywanych w żegludze w okresach średniowiecza i nowożytności. Później lilijka została i pozostaje nadal elementem ozdobnym (razem z różą wiatrów), oznaczającym północ na krążkach magnetycznych z pływakami w tzw. kompasach mokrych. Krążki, ze skalami w stopniach od 0 do 360, unoszą się i obracają w szczelnych kociołkach zawieszonych na kardanie, wypełnionych niezamarzającym płynem i mających przeszklone pokrywy. Lilijka symbolizuje więc kurs, jakim powinni podążać harcerze, zgodny z ideałami skautingu zawartymi przede wszystkim w przyrzeczeniu harcerskim.

Jak opowiadał Bublewski (rozmowa z autorem w 1982 roku), władze PRL nie chciały zgodzić się na to, aby na banderach jachtów CWM KG ZHP w Gdyni widniała lilijka. Znak ten kojarzył się im z herbami rodzowymi monarchów i szlachty, co pozostawało w sprzeczności z ideologią komunistyczną. Jeszcze w 1961 roku polecono zastąpienie tradycyjnej lilijki literami: „ZHP”. Powróciła ona na harcerską banderę dopiero w styczniu 1981 roku, na falach protestów społecznych wywołanych przez „Solidarność” i sprzeciwu politycznego, jakie ogarnęły wtedy kraj.

Dziś obowiązuje nadal historyczny wzór bandery ZHP. Potwierdzono



Bandera Związku Harcerstwa Polskiego

to w *Regulaminie flagowym Związku Harcerstwa Polskiego*. Ujęto w nim prawo posiadania, wzory i zasady noszenia znaków harcerstwa wodnego. Należą do nich bandera i proporzec. Prawo i obowiązek ich noszenia mają harcerskie jachty morskie oraz kabinowe łodzie żaglowe, łodzie wiosłowo-żaglowe i motorowe. Zgodnie ze wzorem, bandera harcerska jest prostokątną flagą barwy czerwonej (odcień cynobru) z białym, ukośnym krzyżem (świętego Andrzeja) i z białym kołem na skrzyżowaniu jego ramion. Na kole widnieje czerwona lilijka harcerska. Wymiary bandery ZHP wynoszą: wielka – 240x150 cm, duża – 160x100 cm, zwykła – 80x50 cm i mała – 40x25 cm. Rozmiar bandery dostosowuje się do wielkości jachtu i do okoliczności, w jakich jest podnoszona. W razie ogłoszenia żałoby na jachcie i w porcie opuszczana jest do połowy wysokości, na której się ją nosi.

Na otwartych łodziach żaglowych czy kajakach banderę ZHP zastępuje trójkątny proporzec harcerski. Jego wzór jest taki sam jak bandery, z białym krzyżem i kołem na czerwonym tle oraz z lilijką pośrodku. Proporzec zwykły ma wymiary 50x30 cm, a mały – 20x15 cm. Zgodnie z *Regulaminem flagowym ZHP*, oprócz łodzi, prawo do wykorzystywania go mają wodne szczepy, kręgi instruktorskie i drużyny.

Zasady noszenia bandery ZHP przewidują, że podnosi się ją na jachtach w kampanii, w żegludze na wodach śródlądowych, wewnętrznych morskich i polskich portach. W porcie i na kotwicy banderę stawia się od godziny 8 i opuszcza po zachodzie słońca, a na morzu (w drodze) jest ona noszona niezależnie od pory dnia. W rejsach kilkugodzinnych banderę podnosi się tylko w czasie żeglugi i podczas przebywania załogi na jachcie. W trakcie podróży pełnomorskich i w obcych portach nosi się banderę PZŻ (sportową, biało-czerwoną z godłem Polski na białym polu i znakiem PZŻ w jego lewym górnym rogu). Taką banderę podnosi się na pierwszym Zawiszy Czarnym, gdy żeglował na pełnym morzu. Na jachtach wielomasztowych nosi się ją na morzu, na tylnym maszcie, na jego topie lub na piku gafla, natomiast w porcie i na kotwicy – na flagosztoku.