
HISTORY OF GENERAL ZARUSKI SAILING YACHT

Dagmara SADECKA, Małgorzata JANUSZ, Aneta REJMAN

Faculty of Physical Education, University of Rzeszow, Rzeszow, Poland

Key words:

- General Zaruski sailing yacht,
- sailing,
- cruise.

Abstract:

The article shows closer posture of general Mariusz Zaruski, it shows his work in the field of Poles sailing education. The authors show the history of Polish sailing yacht "General Zaruski".

The idea of social welfare, which shines a specific purpose, it can turn into a systematic, constantly deepened and expanded activities to mobilize mainly young people. In particular its has got affect on the rational development where interpersonal relationships may fall in direct interaction, nascent base to form a permanent, small groups, capable of developing and activating social and pioneering activities¹.

Ideas that throughout his life was faithful Mariusz Zaruski, founder and pioneer of Polish sea sailing. This form of multiple interests and vast horizons, except love to sea, his other passion were mountains. He was a leading hiker, skier, fighter and instructor. His winter tourist activities inaugurated an era of winter mountaineering. He was a co-founder of the Centre for Skiers Zakopane Tatras Society.

In 1909, he founded Tatras Mountains Volunteer Ambulance, which during many years he organized trainings for its members, as well as a rescue expedition to the mountains². Mariusz Zaruski after graduating from the faculty of mathematics and physics at the University of Odessa, he had a contact with sea and sailing for the first time. He went to the Russian Volunteer Fleet, where he took several trips for example, to India. Probably during this period the passion of sailing grown up. Zaruski has indulged in patriotic conspiracy as a result of which he was sentenced for many years to the prison and exile. During his exile he was permitted to join the naval service, as well as had an opportunity to complete school skippers Arkhangelsk sea. After receiving his diploma as a storm Mariner, Mariusz Zaruski took command of the schooner "Hope," which sailed to the completion of his punishment in 1899³.

Mariusz Zaruski's desire was to sacrifice all their forces for the good of the fatherland. At the end of World War I in which he took part, going through all ranks, captain of lancer, with a huge commitment to fight a shift of mentality of Poles to the orientation of land to sea. Many proclamations and articles came out of his pen. One of them wrote: *We are a nation of brave, so not fitting for us in their dealings sailing last forever vigilant within view of pilot and help from the bank to settle! Let's go straight to the sea! Full open and count on their own strength, their own prudence, vigilance, and above all, the ability to persevere!. This school yachting we need, for another time we do not have⁴!*

Mariusz Zaruski wanted to move out Poles of the sea. He wanted that every Pole understands the importance of sea and he acted on the sea in an appropriate and accessible

¹ W. Bubewski. „Nasze morze”. Warszawa 1982, p.33.

² S.W. Berezowski: „Poznaj Świat” Warszawa 1959, p. 44. no. 2

³ W. Głowacki: *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Gdańsk 1989, p. 118.

⁴ Z. Jędrzejkiewicz: *Posłannik morza*. „Turysta”. no. 9 1957 p. 11.

way. His goal was to show the country's dependence on the sea, from the cultivation of maritime trade and military force at sea⁵.

In 1924, Polish Yacht Club was found, which Mariusz Zaruski became the first commander. Since then, in the sea there began to appear first Polish yachts. Under his command the first foreign cruises took place, for example on the yacht "Witez" to Sweden. Every year, the number of trained sailors increased. Among the Poles grew an interest in the sea. New boats were purchased, Fleet National Committee raised, new organizations were formed dealing with maritime sailing. In 1929, "Gift of Pomerania" came to the Polish fleet as well as "Themis I" and "Themis II" yachts.

Sea sailing has also attracted Polish Scouting Association, which purchased a number of smaller units, as well as wooden schooner of Swedish production "Petrea". During the winter within 1934-1935, the ship had been renovated and converted into the economic system on a school ship, and almost all of the scouts and students sailed on it. At the request of his master, Mariusz Zaruski, sailing yacht adopted new name "Zawisza Czarny". In those days, "Zawisza Czarny" was the largest sailing ship scout that caused admiration even in the birthplace of Scouting, in England. On 29th of June 1935, sailing under the command of Captain Mariusz Zaruski the ship embarked on his first voyage under the Polish flag.

Sea sailing in the interwar period flourished in Poland. Throw many seas, it sailed a lot of flotillas of yachts, often led by Mariusz Zaruski, as well as his students⁶.

In 1938, at the initiative of Mariusz Zaruski it were ordered to the Maritime and Colonial League ten similar units sailing, intended to serve for education of Polish youth scouts. Mariusz Zaruski's idea scouting service by youth maritime education has considered his life's mission and wanted to honor them commanding boat bearing his name. The Swedish training boat "Kaparen" was delighted, which belongs to the Swedish School of Sailing in Karlskrona, that's why he chose this ship as a model for the Polish sailing ship.

In 1939, Swedish shipyard B. Lund in Ekenas started a construction of the first unit. The Yacht was built of Polish knotless and seasoned oak, supplied by the National Forests.

In July and August 1939 Mariusz Zaruski watched the progress of construction work personally, which unfortunately was seriously delayed. It was impossible to put the deck, as they were waiting for the delivery engine, which as it turned out it was not even cast. Because of these delays, sailing was not put in the time and an outbreak of World War II prevented the implementation of this plan completely⁷.

February the 6th, 1939 it was a date when yacht was sold at auction to cover unpaid construction costs. A new owner of the unit was set up specifically for this purpose Colbus association. In June 1940, the sailing ship was launched in Sweden and started to work on sails and building's interior.

The unit was built as a gaff ketch wooden deck with a length bowsprit of 28 meters, a width of 5.8 meters, draft of 3.5 meters. Ship sail area was 309 square meters. Sail has 29 seats for crew exchange and three permanent crews coming in five double cabins (not counting the captain's cabin), eighteen berths and three hammocks⁸.

In 1940, the association sold Colbus boat (without engine mounted) Swedish Svenska Seglarskola organizations with a record of prohibiting sale yacht for the next five years. During the war, sailing ship was operated by Svenska Seglarskola in Swedish territorial cruises under the name "Kryssaren".

⁵ M. Zaruski: *Wśród wichrów i fal*. Warszawa 1958, p. 9 – 10.

⁶ Z. Jędrzejkiewicz: *Posłannik morza*. „Turysta”. nr.9 1957 p. 11.

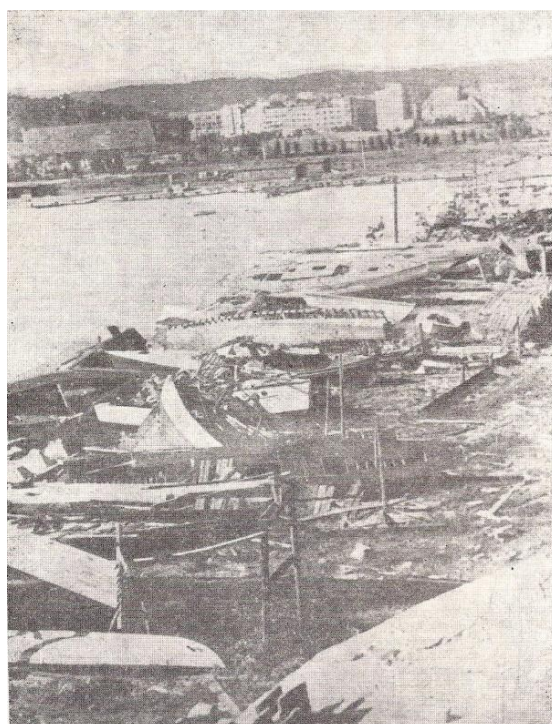
⁷ M.L. Pisarek: „Świat Żagli”. *Moje rejsy z Zaruskim*. Gdańsk 1972, p. 198 – 199.

⁸ J. Dominowski. „Żagle”. *Generał Zaruski*. no 7. 1994 p. 8-9.



Source: www.zaruski.pl, Launch a boat's hull.

During the war the most of Polish sailing units were destroyed and some of them were stolen.



Source: World Sail 1973. View for the sailing basin named Mariusz Zaruski in Gdynia in 1945.

Mariusz Zaruski was arrested and sentenced in Lvov for five years of exile. He died in 1941 at the hospital detention center in Kherson.

After independence in 1945, trying to get out of the sea, he started from scratch. In the same year Swedish side reiterated that they have Polish ship, which exploitation is not in their interest. On January 17, 1946, the sailing ship was towed into the country. The name "Kryssaren" was changed into "General Zaruski" in honor of the originator of sailing vessel⁹.

⁹ www.zaruski.pl. 25.01.2013.



Source: Photo by Mackowiak/archive of MOSiR,
Sailing ship at the time of its luminosity.

Then "General Zaruski" was submitted to the League of Maritime training center in Ustka in which it was Marine Training Centre for Maritime League. Command of the "General Zarusk" took two students of the school of sailing on "Zawisza Czarny", yacht captains, Zbigniew Szymanski and Michał Sumiński¹⁰.

As it is apparent from other sources, Gabriel Groch was also the captain of the sailing ship at that time. The crew was mostly homeless, having no family, youth, Maritime League ensured lessons in sailing, as well as maintenance¹¹.

In August 1946, General Zaruski docked at the Sopot pier, where board held the second Parliament of Polish Yachting Association. The assembly elected new authorities and the Polish Yachting Association delegation established a connection on coast¹². It was also decided to carry out a cruise unification of sea captains and helmsmen to Liepaja and Stockholm in order to re-establish contacts sailing broken during the war. This cruise began on 15th of September 1946 and was attended by more than 30 sea captains and helmsmen. Sailing ship was commanded by Captain Gabriel Groch, guardian boat and captain was also deputy Zbigniew Szymanski. Polish ship crew hosted in Stockholm, anchored in the small village of Derby, Visby and Liepaja¹³.

Sail from the beginning of its operations in the Polish waters came out very often. It was prompted by many memories of a young sailor Zbigniew A. Ciećkowski, trainer at General Zaruski sea sailing instructor. *I was a trainee at the Centre, to be a sea sailing instructor. Often left for "Zaruski" in the sea. And then: Cast off by choosing spring, sails up, sails down, halyards "buchtuj", and when I tightened it somewhere on the shrouds on the mast to loosen them. Oh and practice at helm, secrets of navigation on the map. I think two days before Easter 1947, subsequent exercise of each trip: course to the north and back at the road Ustka. And so have got repeat overnight. It went pretty well, but the fog was coming. Something was with navigation and logo (timing of miles) did not work. Although Captain Szymanski realized while, but now "Zaruski 'scrubbed keel on the bottom of the sea. The fog lifted a little - look, here two sailors standing on the shore. It was just in front of the*

¹⁰ Z. A. Ciećkowski: *O „Zaruskim” wspomnienia Zbigniewa A. Ciećkowskiego*. Relacje ustne dla MOSiR w Gdańsku. Warszawa 2009.

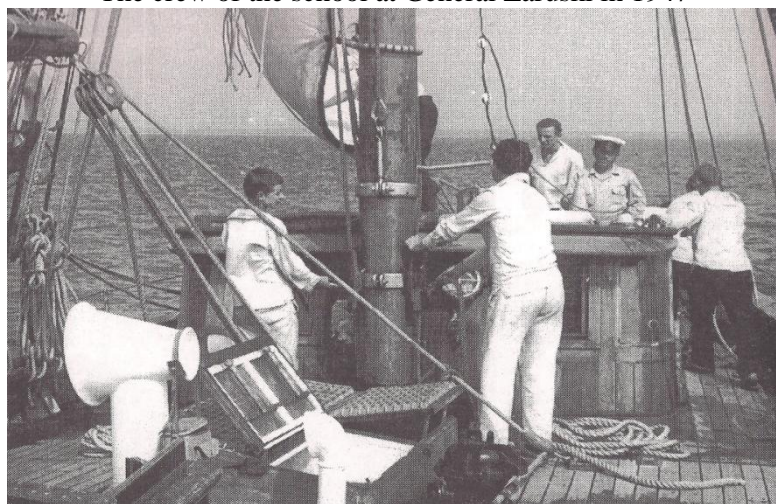
¹¹ J. Dominowski. „Żagle”. *General Zaruski* . no 7. 1994 p. 8-9.

¹² Kronika Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego. BPS.

¹³ W. Głowacki. *Dzieje żeglarstwa polskiego TOM 2*. Warszawa 1998, p. 121 – 123.

barracks of the Navy in Ustka. Huddle incredible! Engines inches back, ship did not move. Captain Szymanski had an idea: we combined mooring lines and other power cables through the cabin Cluj (the hole in the bulwark), we set up capstan (lift). By the end of anchor rope was tied. Boat (boat boarding), depositing anchor as far back and threw that grabbed bottom. In "Zaruski" there were several tons of movable ballast (iron block). In the same boat ashore, depositing ballast, anchor line was constantly under tension (for stram). When we moved into boat, rest of the ballast "Zaruski" move. Then how much power winch anchor line wound was vertical. "Zaruski" turned and swayed. Slow engine forward - safe (soft) water. Good thing there was a large wave. "Zaruski" at anchor only slightly swayed. It was necessary to bring us back from the edge of the ballast and spread out "Zaruski" - murderous work, and began to blow. Fog lifted – the entrance to Ustka here at a glance. "Zaruski" entered to the port, abandoned moorings. We all breathed a sigh of relief¹⁴.

The crew of the school at General Zaruski in 1947



Source: W. Glowacki. This sailing Polish VOLUME 2,

In the same year, "General Zaruski" visited harbor in Copenhagen, a year later it took a cruise to Leningrad (St. Petersburg). In 1950, the ship sailed with Instructors-League activists Maritime ports of the German Democratic Republic. The cruise had to approximate Polish and German youth that was why during visits to ports, there had been many meetings. The cruise was led by Captain Tadeusz Szpakowski.

In the years 1949-1950 it was chartered by yacht service organization named Poland. In August 1950, its name was changed into "Young Guard". In 1953, the ship was taken over by League of Friends of the Soldier. The name of the boat soon changed into "Mariusz Zaruski", however, and this name did not remain for long.

Through those years, the yacht did not flow out of the Baltic Sea. Only in 1957, sailing with yacht "Call of Sea" started its first deep-sea voyage to Narvik. The expedition was organized by the Polish Yachting Association, which has reactivated its activity. In order to obtain the consent of the communist authorities, the cruise took place under the pretext of paying tribute to soldiers Riflemen Brigade and Polish sailors who in 1940 took part in the battle of Narvik.

"Mariusz Zaruski" was led by Captain Juliusz Hebel and "Appeal of Sea" by captain Vladimir Jacewicz, commander of voyage was Gabriel Groch. The trip to Narvik both sailing ships left for sterns more than 4.5 thousand. nautical miles. Along the way, they have visited

¹⁴ Z. A. Ciećkowski: *O „Zaruskim” wspomnienia Zbigniewa A. Ciećkowskiego*. Relacje ustne dla MOSiR w Gdańsku. Warszawa 2009.

Copenhagen, Gothenburg, Oslo, Bergen and Trondheim. On 24th of July, 1957, first Polish Yachts crossed Arctic Circle. The trip took a total share of 60 sailors from different regions of country. The sailing ships returned to Gdynia on the August 17. Greeted them solemnly, with participation of sailors from guard of honor from Navy and soldiers called "Podhalańczycy".

Over the years 1957-1972 the ship was commanded by Captain John Pawlowski. During 15 years of his work he throw the board scrolled thousands of young people, primarily associated with water sections Defence League. In 1969, the unit was restored to its original name of "General Zaruski"¹⁵.

In 1973 the sail took part in Polish Yachting Association to familiarize young people with sea and the maritime sector, which successfully took part in youth correctional facility¹⁶.

In 1975, "General Zaruski" under command of Captain Andrew Rościszewski embarked on its largest high-performance boat trip to the far north. The cruise crew consisted of children, Warsaw's Palace of Youth pupils, that organized an expedition. Leaders in training since 1974, both theoretical in Warsaw and practical during the autumn cruise on "General Zaruski".

The idea of captain was to get to Skagen, where they decided to continue the route, namely a return or embarking on Spitsbergen. Andrew recalled Rościszewski *most tempting option and likely was a cruise on Spitzbergen. The decision was put off, however, until crew will fit into and fully train. I wanted to have a clear idea of whether, conditions of sea "Zaruski" these young people pass an exam so that you will go with them so far north*¹⁷.

On 6th of July 1975, "General Zaruski" sailed from Gdynia pool sailing. In July 9, gentle inland yacht moored in the harbor on tip of Jutland, from July of 11 went to the North Sea and the Norwegian Sea on the north. In July 24, first time crew could enjoy the beauty of shave ice. The weather worsened rapidly and the next two days passed in sailing cruise in both cold and damp, as extremely dangerous fog.

After sixteen days of sailing from the output of Skagen, in July 27, 1975, sailing master Rościszowski led to Longyearbyen, after passing 1870 miles at sea. The way forward was set out on July of 30. On 1st of August they reached northern most human settlement Svalbard, where they were enthusiastically welcomed by British scientists. A day later, "General Zaruski" came again into the sea, using ice-free water.

On the 3rd of August, 1975 crew "Zaruski" set foot on the tiny island Moffen, as the first Polish crew¹⁸.

After lifting anchor sailors sailed toward Spitzbergen, where he recalls the captain *approached climax - at least for me, but I think for many of people - the moment of trip. The purpose for which they did not speak, but it thought about it whole crew was famous circumnavigation of Spitzbergen by Hinlopen Strait ... Strait reached this far only one boat - Norwegian, passing it a few years ago in its entirety and flowing around Spitzbergen*¹⁹.

Unfortunately about 60 miles from ice-free water Polish sailing ship circled Spitsbergen. The barrier of ice was unforgiving, "General Zaruski" turned to re-enter Isfjorden. Moored in the settlement Barentsburg, where Poles were spontaneously and joyfully welcomed by the Soviet miners.

¹⁵ J. Dominowski. „Żagle”. *General Zaruski*. no 7. 1994 pp. 8-9.

¹⁶ „Świat Żagli 1975”. Gdańsk 1976. p. 74.

¹⁷ A. Rościszowski: *Arktyczny rejs Zaruskiego. Nikt nie nazwie ojczyzną tej ziemi.* " Żagle i jachting motorowy" 1976, no 5, p. 5

¹⁸ A. Kaszowski., Z. Urbanyi: *Polskie jachty na oceanach.* Gdańsk 1981. pp. 298 – 304.

¹⁹ A. Rościszowski: *Arktyczny rejs Zaruskiego. Nikt nie nazwie ojczyzną tej ziemi.* " Żagle i jachting motorowy" 1976, nr 5, s. 5.

On 7th of August 1975 they set out to Hornsund, with an intention of visiting Polish scientists stationed in the Gulf of White Bear. Surprisingly, managed to cross the road inaccessible by Hornsund and sailing as the world's first yacht moored off Gulf coast of the White Bear. The crew "Zaruski" spent two days on a scientific basis, then rushed rapidly changing weather embarked on a return to Polish. In thirty hours crossed Barents Sea, August of 10 stayed in Herwigshamn on Bear Island, the last piece of Arctic.

On August of 31, 1975, sailing ship docked at yacht basin in Gdynia. The expedition to Spitsbergen was so far the longest cruise ship, lasted 56 days during which they crossed 5270 miles at sea. Also the crew was incredible, as was the youngest ever stayed in the north. Yacht crew made a record to achieve the approximation of the northern latitude and sailing to North Pole during a failed attempt to sail around Spitzbergen²⁰.

After returning to Polish "General Zaruski" cruised Baltic cruises. Expedition ship, however, have not always been happy to run and finish.

In the spring of 1977, an agreement was signed with club charter water LOK in Bielsko-Biala, according to which the owner agreed to give charter boat captain and head of manned machinery for the journey to ports of Western Europe. The cruise was from 3 to 27 August 1977 and run through Kiel, Ostend, Dunkirk, Amsterdam, Kiel, Copenhagen, Malmo and Gdynia. Cruise began on 8th of August on the boat was 30 people. After passing Kiel Canal boat docked at Ijmuiden where sailed to Amsterdam. From Amsterdam boat headed back and on August 24 docked in Copenhagen. After a three-day stay in Copenhagen on August 27 at about 15:20 untied boat and headed for the main exit from port. There was a transient but significant deterioration in the weather, heavy rain was falling apart and reduced visibility. At around 16:00 there was a common phrase watch, during which it has not been given the position of boat is located. A few moments after the transfer was a tug boat watch as a result of stranding. Attempting to leave shallows, engine work and accidentally encountered by small units failed.

The crew of a sailing ship despite ban captain and his deputy made contact with Polish ship located in roads of Copenhagen m/s "Chochlik", which agreed to contact next day. Through m/s "Chochlik" called paramedics Danish adjuster TUiR Warta. According to data from m/s "Chochlik" sailing ship settled on the edge of landfill forming shallow Middle Grund. On August 28 at 15:30 tug boat approached rescue, which 1,5 hour attempts failed to download sailing in shallow water. Unit towed to port of Copenhagen, where there was an underwater inspection of hull, finding dents and flare. Screws and rudder were damaged, nor was there any leaks. The total cost of rescue operation associated with downloading shallows ship was over 361 000 zł²¹.

In years 1978-1982 at shipyard in Gdynia Nauta Yacht underwent major repairs. After returning to sea except for cruises sailing Defence League started swimming as part of maritime education, led by Brotherhood of Iron Shekels. Brotherhood of Iron Shekels organization was founded in 1971 and aimed at young Polish output of sea. Youth inning of their voyages through television contests of a Marine. During week of training apprentices learned ins and outs of sailing "bosman" theory work after a week with all pageantry new crew drilled for sailing²².

In years 1982-1992 sailing ship was commanded by Captain Zbigniew Michalski. During these ten years, "General Zaruski" on his board took young people from the so-called vulnerable communities and people with disabilities. As mentioned Captain Zbigniew Michalski *swam with different crews of both sexes, in different weather conditions. Eighty*

²⁰ A. Kaszowski., Z. Urbanyi: Polskie jachty na oceanach. Gdańsk 1981, pp. 298 – 304.

²¹ Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 31 III 1978 r. WMG 258/77.

²² „Świat żagli 1980”. Gdańsk 1982, pp. 116 – 117.

percent of the young people hard, determined, sometimes of correctional facilities and prisons, in orphanages, disabled and a small proportion of young people from wealthy families. Overall deck Zaruski scrolled during these years, more than 6.5 thousand young people. Here, on board Zaruski youth experiencing their first big adventure, learned boat and sea, it learned harmonious coexistence of the collective. In the face of this element as sea disappeared personal grudges, prejudices. Cruises were of educational and training. [...] In the everyday struggle with sea and its own weakness have changed for better attitude of young people. After two or three weeks, said goodbye yacht with regret and visible emotion. It was the other young people, which differs radically from one that started cruise²³.

Sailing through many years has been very intensively used. According to data of 1990, season sailing was involved in 48 cruises, during which on the board were 1101 people. In following years took many cruises sailing for tourist, among other berth in ports such as Sassnitz, Visby, Lubeck, Warnemunde, Rostock, Maariahamina. He also participated in a number of operations sail²⁴.

In mid-90s of the last century was leased by League of National Defense private company-Herman Sail from Jastarnia. Swam further mainly voyages with young people, but also in winter cruises in New Year's Eve 2000/2001 and 2001/2002. In the spring of 2003 due to lack of repairs lost class PRS (Polish Register of Shipping) and was out of service. Sail boat was moored in Jastarnia, where it stayed until 2005.



Source: www.zaruski.pl. Ship wreck.

On the initiative of Foundation "Polish sail of General Mariusz Zaruski" in May 2005, sailing was carried out on yard slip fishing Władysławowo, which was scheduled for refitting boat. In 2006, due to lack of funds the main sponsor withdrew repair, Polish Post, resulting in repair suspended.

On 15 September 2008 year signed a letter of intent for acquisition by city of Gdańsk ship and forward it to City Sports and Recreation.

On 3 November 2008 year in conference room at the National Maritime Museum Island "Olowianka" ceremonial signing of notarial deed transferring ownership of wreck ship "General Zaruski" from League of National Defense to the City of Gdańsk²⁵.

In April 2009, the remaining elements of security equipment and preparation from hull to sea voyage, ship was towed to a repair yard SA in Gdansk. At the end of 2010, restoration

²³ J. Dominowski. „Żagle”. *General Zaruski* . nr 7. 1994 pp. 8-9.

²⁴ Kronika Słupskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. BPS.

²⁵ „Polska Dziennik Bałtycki” nr. 282, (20359) 05.12.2011

work began on construction drawings ship "Kaparen". However, with the introduction of significant modifications to the plans of history. The reconstruction was undertaken by sailing yacht Complex with puck. During renovation construction defects were repaired unit. "General Zaruski" had problems with stability, so heavy wooden poles were replaced with lightweight aluminum poles, which are covered with wood poles strikingly similar history. Thanks to this operation have been greatly improved shipping performance.

On 5 December 2011, boat's hull being launched in the pool Gdansk Repair Shipyard in the presence of Anders Berg, Honorary President of the European Maritime Heritage.

On October 30, 2012, there was a solemn flag-raising on a sailing ship in the presence of President of Poland Bronislaw Komorowski. The President emphasized the symbolic value of the ship. *This is not only a monument of boat building, but also a treasure trove of marine Polish tradition. This small yacht includes a huge load of symbolism, emotion and dreams. It is a symbol of our hard times of duration in Baltics* - he said²⁶.

After that, President Bronislaw Komorowski handed flag to captain of "General Zaruski"- George Jaszczuk.

Yacht embarked on his first trip after many years to Motlawa in Gdansk, where the Fish Market began sailing welcome ceremony attended by Gdańsk.

Gdańsk is the only Polish city with its own historic sailing ship. The home port of marina will be Danzig, and in 2013, sailing reactivate its activities in working with young people, and more. After the renovation boat is adapted to ocean-going. During upgrade are listed for example hull, masts, forecastle to 20 berths, galley, cabin and officers' mess. With modern equipment there is, inter alia, shower cabins, fire alarm system and satellite navigation.

Although ultimately yacht will be designed primarily for educational use for children and adolescents, it is possible that in the future will also be used for commercial purposes. Earned money will be used to maintain boat. It has also become an important part of the prevention work with young people at risk of marginalization. Sailing boat, with its traditional hardware, requiring coordinated collective effort, is ideally suited for this purpose. The unit will also serve as youth exchange programs and consolidation of European memory of the outstanding achievements of General Mariusz Zaruski.

The most important is the historical value - it is the last and the oldest wooden sailing ship under Polish flag, commissioned by Polish Organization for Polish youth training.

BIBLIOGRAPHY

A. Sources

I. Archives

1. Kronika Słupskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. BPS.
2. Kronika Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego. BPS.
3. Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 31 III 1978 r. WMG 258/77.

II. Printed sources - Journals

1. „Nasze Morze”. Warszawa 1982
2. „Polska Dziennik Bałtycki” nr 282, Gdańsk 2011.
3. „Poznaj Świat”, Warszawa 1959.
4. „Świat Żagli 1975 ”. Gdańsk 1976.
5. „Świat Żagli 1980”. Gdańsk 1982.
6. „Świat Żagli”. Gdańsk 1972.
7. „Turysta” 1957, nr 9.

²⁶ „Wiatr magazyn dla żeglarzy”. *Bandera w górę*. Listopad 2012, p. 8.

8. „Wiatr magazyn dla żeglarzy”. Listopad 2012.
9. „Żagle” 1994, nr 7.
10. „Żagle i jachting motorowy” 1976.

B. Literature

1. Ciećkowski Z. A.: *O „Zaruskim” wspomnienia Zbigniewa A. Ciećkowskiego*. Relacje ustne dla MOSiR w Gdańsku. Warszawa 2009.
2. Głowacki W.: *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Gdańsk 1989.
3. Głowacki W.: *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Warszawa 1998, tom 2.
4. Kaszowski A., Z. Urbanyi: *Polskie jachty na oceanach*. Gdańsk 1981.
5. Zaruski M.: *Wśród wichrów i fal*. Warszawa 1958.

DZIEJE POLSKIEGO ŻAGLOWCA S/Y „GENERAL ZARUSKI” (1939–2012)

Dagmara SĄDECKA, Małgorzata JANUSZ, Aneta REJMAN

Wydział Wychowania Fizycznego, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów, Polska

Key words:

- s/y General Zaruski,
- żeglarstwo,
- rejs morski.

Abstract:

W artykule przybliżono sylwetkę generała Mariusza Zaruskiego, ukazano jego działalność na polu wychowania żeglarskiego Polaków. Główną część opracowania stanowią dzieje polskiego żaglowca, któremu pro memoria nadano imię „General Zaruski”²⁷.

*Idea społeczna, której przyświeca konkretny cel, może przeistoczyć się w systematyczną, stale pogłębianą i rozszerzoną działalność mobilizującą przede wszystkim młodzież. Szczególnie ma to wpływ na racjonalny rozwój przypadku, gdy międzyludzkie stosunki mogą kształtować się w bezpośrednim wzajemnym oddziaływaniu, rodzącym podstawy do formowania się trwałych, małych grup, zdolnych do rozwoju i aktywizowania społecznego i pionierskiego działania*²⁸.

Idei tej przez całe swoje życie wierny był Mariusz Zaruski, twórca i pionier polskiego żeglarstwa morskiego. To postać o wielorakich zainteresowaniach i rozległych horyzontach. Oprócz umiłowania morza, jego pasją były również góry. Był turystą, narciarzem, zawodnikiem i instruktorem. Jego zimowa działalność turystyczna zapoczątkowała erę taternictwa zimowego. Był współzałożycielem Zakopiańskiego Ośrodka Narciarzy Towarzystwa Tatrzańskiego.

W 1909 r. założył Tatrzańskie Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, którym przez lata kierował. Osobiście prowadził szkolenia jego członków, jak również był organizatorem wypraw ratunkowych w góry²⁹.

Mariusz Zaruski po raz pierwszy zetknął się z morzem i żeglugą po ukończeniu studiów na wydziale fizyczno-matematycznym na Uniwersytecie w Odessie. Zamustrował się³⁰ do rosyjskiej Floty Ochotniczej, gdzie jako marynarz odbył kilka rejsów, m.in. do Indii. Prawdopodobnie w tym właśnie okresie zawładnęła nim pasja morska.

Zaruski oddawał się konspiracyjnej działalności patriotycznej. Za swoją antycarską postawę został na wiele lat skazany na więzienie i zesłanie. W trakcie zesłania uzyskał pozwolenie na wstąpienie do służby morskiej, jak również możliwość ukończenia archangielskiej szkoły szyprów morskich. Po otrzymaniu dyplomu szturmana żeglugi wielkiej Mariusz Zaruski objął dowództwo na szkunerze „Nadzieja”, na którym pływał aż do ukończenia kary w 1899 r.³¹

²⁷ Artykuł jest częścią rozprawy doktorskiej mgr Dągmary Sądeckiej, pt.: *Żeglarstwo wodne w Polsce w latach 1989–2012*.

²⁸ W. Bubewski: „Nasze Morze”. Warszawa 1982, s. 33.

²⁹ S. W. Berezowski: „Poznaj Świat”, Warszawa 1959, nr 2, s. 44.

³⁰ Zamustrować się to inaczej zatrudnić się jako członek załogi statku lub zaangażować się do pracy na statku. Potocznie żeglarze używają również określenia zamustrować.

³¹ W. Głowacki: *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Gdańsk 1989, s. 118.

Pragnieniem Mariusza Zaruskiego było poświęcenie wszystkich swoich sił dla dobra Ojczyzny. Po zakończeniu I wojny światowej, w której brał udział, przechodząc kolejno wszystkie stopnie wojskowe, od ułana do rotmistrza, z ogromnym zaangażowaniem walczył o przestawienie umysłowości Polaków z orientacji lądowej na morską. Spod jego pióra wyszło wiele odezw i artykułów. W jednym z nich napisał: *Jesteśmy narodem odważnym, nie przystoi więc nam w swych poczynaniach żeglarskich, trwać wiecznie w obrębie widzenia czujnego pilota i na pomoc z brzegu rozliczać! Wprost idźmy na morze! Pełne, otwarte, a liczymy na własne siły, własną przezorność, czujność, a przede wszystkim zdolność wytrwania! Taka szkoła jachtingu jest nam potrzebna, na inną czasu nie mamy!*³²

Mariusz Zaruski pragnął wyprowadzić Polaków na morze. Chciał aby każdy rodak zrozumiał znaczenie morza i na rzecz morza, we właściwy i dostępny mu sposób, działał. Jego celem było ukazanie zależności kraju od morza, od jego uprawy, od handlu morskiego i siły zbrojnej na morzu³³.

W 1924 r. powstał Jacht Klub Polski, którego Mariusz Zaruski został pierwszym komandorem. Od tego czasu na morzu zaczęły pojawiać się pierwsze polskie jachty. Pod jego dowództwem miały miejsce pierwsze zagraniczne rejsy morskie, m.in. na jachcie „Witeź” do Szwecji. Corocznie zwiększała się liczba wyszkolonych przez niego żeglarzy. Zainteresowanie morzem wśród Polaków wzrastało. Kupowane były nowe jachty, wskrzeszony został Komitet Floty Narodowej, powstawały nowe organizacje zajmujące się żeglarstwem morskim. W 1929 r. do polskiej floty trafił „Dar Pomorza”, jak również jachty „Temida I” i „Temida II”.

Żeglarstwo morskie przyciągnęło również harcerzy. Związek Harcerstwa Polskiego, zakupił szereg mniejszych jednostek, jak również drewniany szkuner szwedzkiej produkcji „Petrea”. W czasie zimy 1934/1935 r., statek prawie w całości został wyremontowany przez harcerzy i studentów. Systemem gospodarczym przerobili go na statek szkolny, którym sami żeglowali. Na życzenie jego kapitana, Mariusza Zaruskiego, żaglowiec przyjął nazwę „Zawisza Czarny”. W tamtych czasach „Zawisza Czarny” był największym harcerskim żaglowcem, wzbudzającym podziw nawet w kolebce skautingu, czyli w Anglii. Dnia 29 czerwca 1935 r. żaglowiec pod dowództwem kapitana Mariusza Zaruskiego wyruszył w swój pierwszy rejs pod polską banderą.

Żeglarstwo morskie w Polsce międzywojennej rozkwitało. Po morzach pływały całe flotylle jachtów, niejednokrotnie dowodzone przez Mariusza Zaruskiego, a także jego wychowanków³⁴.

W 1938 r. z inicjatywy Mariusza Zaruskiego Liga Morska i Kolonialna zamówiła dziesięć podobnych jednostek żaglowych, mających służyć edukacji polskiej młodzieży harcerskiej. Mariusz Zaruski uważał za swoje życiowe posłannictwo służbę idei harcerskiej. Tę misję chciał realizować przez morskie wychowanie młodzieży, a jej uhonorowaniem miało być dowództwo jachtu noszącego jego nazwisko. Zachwycony był szwedzkim jachtem szkoleniowym „Kaparen”, należącym do Szwedzkiej Szkoły Żeglarskiej w Kalskronie, dlatego też wybrał ten statek jako wzór dla polskiego żaglowca.

W 1939 r. w szwedzkiej stoczni B. Lunda w Ekenas rozpoczęto budowę pierwszej jednostki. Jacht budowany był z polskiego bezszęcnego i sezonowanego dębu, dostarczanego przez Lasy Państwowe.

Na przełomie lipca i sierpnia 1939 r. Mariusz Zaruski osobiście oglądał postępy prac budowlanych, które niestety były poważnie opóźnione. Kładzenie pokładu było niemożliwe, gdyż czekano na dostarczenie silnika, który jak się okazało nie był nawet odlany. Z powodu

³² Z. Jędrzejkiewicz: *Posłannik morza*, „Turysta” 1957, nr 9, s. 11.

³³ M. Zaruski: *Wśród wichrów i fal*. Warszawa 1958, s. 9–10.

³⁴ Z. Jędrzejkiewicz: *Posłannik morza*, „Turysta” 1957, nr 9, s. 11.

tych opóźnień, żaglowiec nie został oddany na czas, a wybuch II wojny światowej zupełnie uniemożliwił realizację tego planu³⁵.

Dnia 6 lutego 1939 r. jacht został sprzedany na licytacji, w celu pokrycia nieopłaconych kosztów budowy. Nowym właścicielem jednostki zostało, powołane specjalnie w tym celu, stowarzyszenie Colbus. W czerwcu 1940 r. żaglowiec został zwodowany w Szwecji i rozpoczęto prace związane z ożaglowaniem i zabudową wnętrza.



Wodowanie kadłuba jachtu,

Źródło: www.zaruski.pl

Jednostka została zbudowana jako drewniany kecz gaflowy o długości pokładu wraz z bukszprytem 28 m, szerokości 5,8 m, zanurzeniu 3,5 m. Powierzchnia ożaglowania żaglowca to 309 m². Żaglowiec posiadał 29 miejsc dla załogi wymiennej i 3 dla załogi stałej, mieszczących się w 5 dwuosobowych kabinach (nie licząc kajuty kapitańskiej), 18 kojach i 3 hamakach³⁶.

W 1940 r. stowarzyszenie Colbus sprzedało wykończony jacht (bez zamontowanych silników) szwedzkiej organizacji Svenska Seglarskola, z zapisem o zakazie sprzedaży jachtu przez następnych pięć lat. W trakcie wojny żaglowiec eksploatowany był przez Svenska Seglarskola w szwedzkich rejsach terytorialnych pod nazwą „Kryssaren”.

Podczas działań wojennych większość polskich jednostek żaglowych uległo zniszczeniu i wykradzeniu.

Mariusz Zaruski został aresztowany we Lwowie i skazany na 5 lat zesłania. Zmarł w 1941 r. w szpitalu aresztu śledczego w Chersoniu.

Po odzyskaniu niepodległości w 1945 r. próby wyjścia na morze rozpoczęto od nowa.

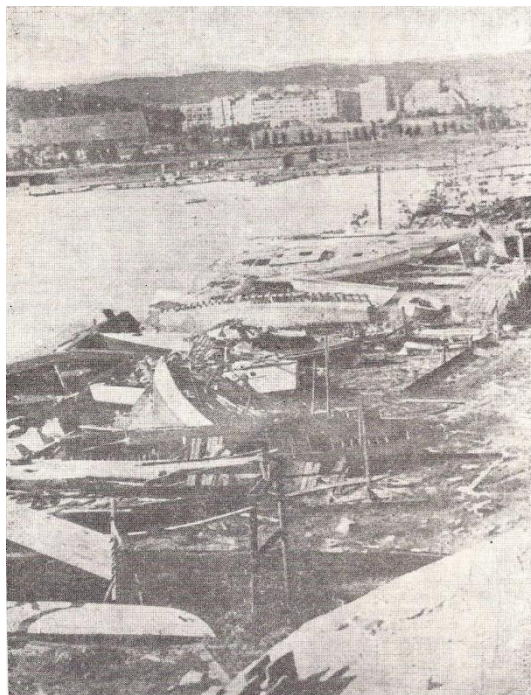
W tym samym roku strona szwedzka przypomniała, iż znajduje się u nich polski żaglowiec, którego eksploatowanie nie leży w ich interesie.

Dnia 17 stycznia 1946 r. żaglowiec został przyholowany do kraju. Nazwa „Kryssaren” została zmieniona na „Generał Zaruski”, w hołdzie inicjatorowi budowy żaglowca³⁷.

³⁵ M.L. Pisarek: *Moje rejsy z Zaruskim*, „Świat Żagli”. Gdańsk 1972, s. 198–199.

³⁶ J. Dominowski: *Generał Zaruski*, „Żagle” 1994, nr 7, s. 8–9.

³⁷ www.zaruski.pl, z dnia 25.01.2013 r.



Widok na nabrzeże Basenu Żeglarskiego im. Mariusza Zaruskiego w Gdyni w 1945 r.
Źródło: „Świat Żagli” 1973.



Żaglowiec w czasach swojej świetności
Źródło: archiwum MOSiR, fot. Mackowiak

Armatozem jachtu został oddział gdańskiej Ligi Morskiej. Rejsy na żaglowcu odbywały się już od września 1946 r. Podczas żeglowania po Zatoce Gdańskiej jachtem dowodził kapitan Wiesław Wichura-Bohusiewicz.

Następnie „Generała Zaruskiego” przekazano do ośrodka szkoleniowego Ligi Morskiej w Uście, w której to znajdował się Centralny Ośrodek Szkolenia Morskiego Ligi Morskiej. Dowództwo na „Generale Zaruskim” przejęli wówczas dwaj adepci szkoły żeglarskiej na

„Zawiszy Czarnym”, kapitanowie żeglugi jachtowej, Zbigniew Szymański i Michał Sumiński³⁸.

Jak wynika z innych źródeł, kapitanem żaglowca w tym okresie był również Gabriel Groch. Załogę stanowiła głównie bezdomna, nie posiadająca rodzin młodzież, której Liga Morska zapewniała szkolenie żeglarskie, jak również utrzymanie³⁹.

W sierpniu 1946 r. Generał Zaruski przycumował do sopockiego mola, gdzie na jego pokładzie odbył się II Sejmik Polskiego Związku Żeglarskiego. Na Sejmiku tym wybrano nowe władze Polskiego Związku Żeglarskiego oraz utworzono delegaturę związku na Wybrzeżu⁴⁰. Postanowiono także przeprowadzić rejs unifikacyjny kapitanów i sterników morskich do Lipawy i Sztokholmu, w celu ponownego nawiązania kontaktów żeglarskich, zerwanych podczas wojny. Rejs ten rozpoczął się 15 września 1946 r. i wzięło w nim udział ponad 30 kapitanów i sterników morskich. Żaglowcem dowodził kapitan Gabriel Groch, opiekunem jachtu i zarazem zastępcą kapitana został Zbigniew Szymański. Załoga polskiego żaglowca gościła w Sztokholmie, zakotwiczyła w małej osadzie Derby, Visby i Lipawie⁴¹.

Żaglowiec już od początku swojej działalności na polskich wodach, bardzo często wychodził w morze. Potwierdzają to wspomnienia ówczesnego młodego żeglarza Zbigniewa A. Ciećkowskiego, szkolącego się na „Generale Zaruskim” na instruktora żeglarstwa morskiego. *Byłem kursantem w tym Ośrodku, sposobiąc się na instruktora żeglarstwa morskiego. Często wychodziliśmy na „Zaruskim” w morze. I wtedy: cumy rzuć, wybieraj spring, żagle w górę, żagle w dół, fały buchtuj, a gdy się gdzieś zacisnęły to po wantach na maszty by je zluzować. No i praktyka przy sterze, tajniki nawigacyjne na mapie.*

Chyba dwa dni przed Wielkanocą 1947 roku, kolejne ćwiczenia wyjścia w morze: kurs na północ i powrót na redę Ustki. I tak mieliśmy powtarzać przez dobę. Szło nieźle, ale nadciągała mgła. Coś nam z nawigacją i logiem (odmierzanie przebytych mil) nie wyszło. Wprawdzie kapitan Szymański się zorientował, ale już „Zaruski” szorował kilem po dnie morza. Mgła się trochę podniosła – patrzymy, a tu dwóch marynarzy stoi na brzegu. Było akurat na wprost koszar Marynarki Wojennej w Ustce. Rwetes niebywały! Silnikami cała wstecz; statek ani drgnął. Kapitan Szymański wpadł na pomysł: powiązaliśmy cumy i inne mocne liny poprzez dziobowa kluzę (otwór w nadburciu), założyliśmy na kabestan (winde). Do końca tej liny przywiązana została kotwica. Łodzią (motorówką pokładową) kotwicę wywieźliśmy możliwie daleko do tyłu i rzuciliśmy by chwyciła dna.

Na „Zaruskim” było kilka ton ruchomego balastu (żeliwne kostki). Tą samą łodzią balast wywieźliśmy na brzeg; lina kotwiczna była stale napinana (na stram). Gdy przenieśliśmy do łodzi resztę balastu „Zaruski” drgnął. Wtedy ile sił kabestaniem nawijana była lina kotwiczna do pionu. „Zaruski” obrócił się i zakołysał. I wtedy: Kotwicę rwij! Wolno silnikiem naprzód – na bezpieczną (miękką) wodę. Dobrze, że nie było dużej fali. „Zaruski” na kotwicy lekko się tylko kołysał. Trzeba było z powrotem przywieść z brzegu balast i rozłożyć w zenzach „Zaruskiego” – praca mordercza, a zaczęło dmuchać. Mgła opadła – tu wejście do Ustki jak na dłoni. „Zaruski” wszedł do portu, zarzuciliśmy cumy. Wszyscy odetchnęli z ulgą⁴².

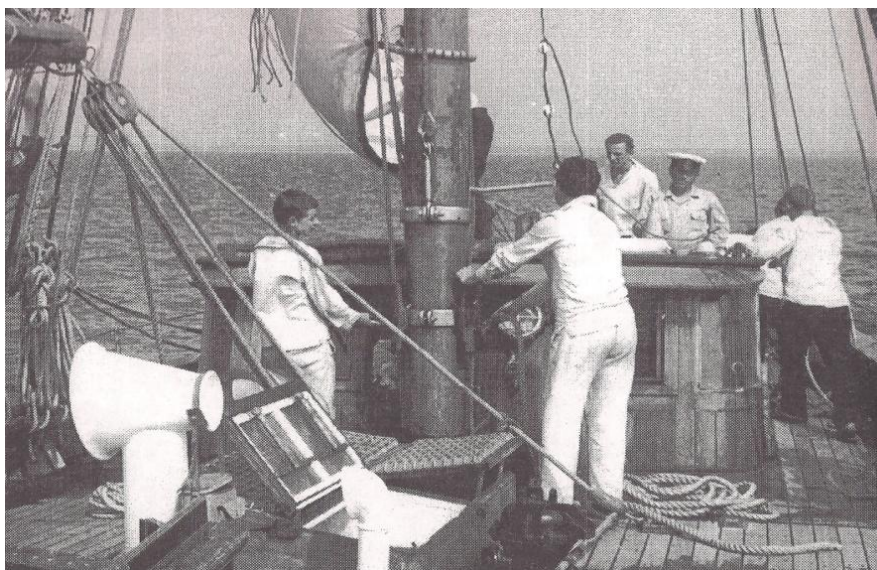
³⁸ Z. A. Ciećkowski: *O „Zaruskim” wspomnienia Zbigniewa A. Ciećkowskiego*. Relacje ustne dla MOSiR w Gdańsku. Warszawa 2009.

³⁹ J. Dominowski: *Generał Zaruski*, „Żagle” 1994, nr 7, s. 8–9.

⁴⁰ Kronika Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego. BPS.

⁴¹ W. Głowacki: *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Warszawa 1998, tom 2, s. 121–123.

⁴² Z. A. Ciećkowski: *O „Zaruskim” wspomnienia Zbigniewa A. Ciećkowskiego*. Relacje ustne dla MOSiR w Gdańsku. Warszawa 2009.



Żałoga szkolna przy bezanmaszcie na „Generale Zaruskim” w 1947 r.
Źródło: W. Głowacki: *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Warszawa 1998, tom 2.

W tym samym roku „Generał Zaruski” odwiedził port w Kopenhadze, rok później odbył rejs do ówczesnego Leningradu (Petersburga). W 1950 r. żaglowiec popłynął z instruktorami-aktywistami Ligi Morskiej do portów Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Rejs miał na celu zbliżanie młodzieży polskiej i niemieckiej, dlatego też podczas wizyt w portach miało miejsce wiele spotkań. Rejsem dowodził kapitan Tadeusz Szpakowski.

W latach 1949–1950 jacht został wycarterowany organizacji Służba Polsce. W sierpniu 1950 r. jego nazwa została zmieniona na „Młoda Gwardia”. W 1953 r. żaglowiec został przejęty przez Ligę Przyjaciół Żołnierza. Nazwę jachtu wkrótce zmieniono na „Mariusz Zaruski”, jednakże i ta nazwa nie pozostała na długo.

Przez te wszystkie lata jacht nie wypływał poza obszar Bałtyku. Dopiero w 1957 r. żaglowiec, wraz z jachtem „Zew Morza”, wyruszył w swój pierwszy dalekomorski rejs do Narwiku. Wyprawę zorganizował Polski Związek Żeglarski, który właśnie reaktywował działalność. Aby uzyskać zgodę ówczesnych władz PRL, rejs miał się odbyć pod pretekstem złożenia hołdu żołnierzom Samodzielnej Brygady Strzelców Podhalańskich i polskich marynarzy, którzy w 1940 r. uczestniczyli w walkach o Narwik.

Żaglowcem „Mariusz Zaruski” dowodził kapitan Juliusz Hebel, a jachtem „Zew Morza” kapitan Włodzimierz Jacewicz, komandorem rejsu był Gabriel Groch. W rejsie do Narwiku oba żaglowce pozostawiły za rufami ponad 4,5 tys. mil morskich. Po drodze odwiedziły Kopenhagę, Göteborg, Oslo, Bergen i Trondheim. Dnia 24 lipca 1957 r., jako pierwsze polskie jachty, przecięły krąg polarny. W wyprawie łącznie wzięło udział 60 żeglarzy z różnych regionów kraju. Do Gdyni żaglowce powróciły 17 sierpnia. Powitano je uroczyście, przy udziale marynarzy z oddziału Kompanii Honorowej Marynarki Wojennej i żołnierzy podhalańczyków.

Przez lata 1957–1972 żaglowcem dowodził kapitan Jan Pawłowski. Podczas 15 lat jego pracy, przez pokład jednostki przewinęło się tysiące młodych ludzi, zrzeszonych przede wszystkim w sekcjach wodnych Ligi Obrony Kraju. W 1969 r. przywrócono jednostce jego pierwotną nazwę „Generał Zaruski”⁴³.

⁴³ J. Dominowski: *Generał Zaruski*, „Żagle” 1994, nr 7, s. 8–9.

Żaglowiec w 1973 r. brał udział w akcji Polskiego Związku Żeglarskiego zapoznawania młodzieży z morzem i gospodarką morską, w której z powodzeniem brała udział również młodzież z zakładu poprawczego⁴⁴.

W 1975 r. „Generał Zaruski” pod dowództwem kapitana Andrzeja Rościszewskiego wyruszył w swój największy wyczynowy rejs na daleką północ. Załogę rejsu stanowiła młodzież, wychowankowie warszawskiego Pałacu Młodzieży, który był organizatorem wyprawy. Załoga przygotowywała się do wyprawy już od 1974 r. Szkolenia teoretyczne odbywały się w Warszawie, natomiast praktyki młodzież nabywała podczas jesienno-rejsu na „Generale Zaruskim”.

Założeniem kapitana było dotarcie do Skagen, gdzie miano podjąć decyzję o dalszej trasie, mianowicie o powrocie lub dopłynięciu na Spitsbergen. Jak wspomina Andrzej Rościszowski: *wariantem najbardziej kuszącym i prawdopodobnym był rejs na Spitzbergen. Decyzję w tej sprawie odkładałem jednak do momentu, aż załoga zgra się i w pełni przeszkoli. Chciałem mieć jasny pogląd, czy w morskich warunkach na „Zaruskim” ci młodzi ludzie zdadzą na tyle egzamin, iż można będzie iść z nimi tak daleko na północ*⁴⁵.

Dnia 6 lipca 1975 r. „Generał Zaruski” wypłynął z gdyńskiego basenu żeglarskiego. Dnia 9 lipca po łagodnej żegludze jacht zacumował w porcie na cyplu Jutlandii, skąd 11 lipca wyruszył na Morze Północne i dalej przez Morze Norweskie na północ. Dnia 24 lipca po raz pierwszy załoga mogła podziwiać piękno gór lodowych. Pogoda szybko uległa pogorszeniu i kolejne dwa dni rejsu upłynęły na żeglowaniu, zarówno w zimnej i wilgotnej, jak i niezmiernie niebezpiecznej mgle.

Po szesnastu dniach żeglugi od wyjścia ze Skagen, po przepłynięciu 1870 mil morskich, 27 lipca 1975 r. kapitan Rościszowski doprowadził żaglowiec do Longyearbyen. W dalszą drogę wyruszyli 30 lipca. Dnia 1 sierpnia osiągnęli najbardziej wysuniętą na północ osadę ludzką Svalbard, gdzie zostali owacyjnie przyjęci przez angielskich naukowców. Dzień później „Generał Zaruski” wyszedł znowu w morze, korzystając z wolnej od lodu wody.

Dnia 3 sierpnia 1975 r. załoga „Zaruskiego”, jako pierwsza Polska załoga, postawiła stopę na małej wysepce Mofen⁴⁶.

Po podniesieniu kotwicy żeglarze posuwali się wciąż w kierunku Spitzbergenu, gdzie jak wspomina kapitan: *zbliżał się kulminacyjny – przynajmniej dla mnie, ale chyba dla wielu również osób – moment rejsu. Celem o którym się nie mówiło, choć myślała o nim cała załoga, było opłynięcie Spitzbergenu przez sławną cieśninę Hinlopen (...) Cieśninę tę osiągnął dotychczas tylko jeden jacht – norweski, przechodząc ją parę lat temu w całości i opływając Spitzbergen*⁴⁷.

Niestety zabrakło około 60 mil wody wolnej od lodu, by Polski żaglowiec okrążył Spitsbergen. Bariera lodowa była bezlitosna. „Generał Zaruski” zawrócił by ponownie wejść do Isfjorden. Zacumowano w osadzie Barentsburg, gdzie Polacy zostali spontanicznie i radośnie przyjęci przez radzieckich górników.

Dnia 7 sierpnia 1975 r. wyruszyli w stronę Hornsundu, z zamiarem odwiedzenia polskich naukowców stacjonujących w Zatoce Białego Niedźwiedzia. Niespodziewanie udało się sforsować niedostępną drogę przez Hornsund i żaglowiec jako pierwszy jacht na świecie zacumował u wybrzeży Zatoki Białego Niedźwiedzia. Załoga „Zaruskiego” spędziła dwa dni w bazie naukowej, po czym popędzani, szybko zmieniającą się pogodą, wyruszyli w rejs

⁴⁴ „Świat Żagli 1975”. Gdańsk 1976, s. 74.

⁴⁵ A. Rościszowski: *Arktyczny rejs Zaruskiego. Nikt nie nazwie ojczyzną tej ziemi*, „Żagle i jachting motorowy” 1976, nr 5, s. 5.

⁴⁶ A. Kaszowski, Z. Urbanyi: *Polskie jachty na oceanach*. Gdańsk 1981, s. 298–304.

⁴⁷ A. Rościszowski: *Arktyczny rejs Zaruskiego. Nikt nie nazwie ojczyzną tej ziemi*. „Żagle i jachting motorowy” 1976, nr 5, s. 5.

powrotny do Polski. W trzydzieści godzin przepłynęli Morze Barentsa i 10 sierpnia zatrzymali się w zatoce Herwigshamn na Wyspie Niedźwiedzia, ostatnim skrawku Arktyki.

Dnia 31 sierpnia 1975 r. żaglowiec dopłynął do basenu jachtowego w Gdyni. Wyprawa na Spitzbergen była jak na razie najdłuższym rejsem żaglowca, trwała 56 dni, w ciągu których przepłynięto 5270 mil morskich. Załoga jachtu była najmłodszą, jaka kiedykolwiek przebywała na północy. Dokonała ona rekordowego osiągnięcia północnej szerokości i zbliżenia żaglowca do bieguna północnego, podczas nieudanej próby opłynięcia Spitzbergenu⁴⁸.

Po powrocie do Polski „Generał Zaruski” pływał w rejsach bałtyckich. Wyprawy żaglowca nie zawsze miały jednak szczęśliwy przebieg i zakończenie.

Wiosną 1977 r. została zawarta umowa czarterowa z klubem wodnym LOK w Bielsku Białej, zgodnie z którą armator zobowiązał się oddać czarterującemu jacht obsadzony kapitanem i kierownikiem maszyn, na czas podróży do portów Europy Zachodniej.

Rejs miał trwać od 3 do 27 sierpnia 1977 r. i przebiegać przez Kilonię, Ostendę, Dunkierkę, Amsterdam, Kilonię, Kopenhagę, Malmö i Gdynię. Rejs rozpoczął się 8 sierpnia, łącznie zaokrętowanych na jachcie było 30 osób. Po przejściu Kanału Kilońskiego jacht zawinął do Ijmuiden, skąd popłynął do Amsterdamu. Z Amsterdamu jacht wyruszył w drogę powrotną

i dnia 24 sierpnia zawinął do Kopenhagi. Po trzydniowym pobycie w Kopenhadze dnia 27 sierpnia około godziny 15:20 jacht odcumował i skierował się do głównego wyjścia z portu. Nastąpiło przejściowe, lecz znaczne pogorszenie pogody, rozpadał się silny deszcz i zmniejszyła się widzialność. Około godziny 16:00 nastąpiło zwyczajowe zdanie wachty, w trakcie której nie została przekazana pozycja, w której jacht się znajdował. Kilka chwil po przekazaniu wachty nastąpiło szarpnięcie jachtem co było wynikiem utknięcia na mieliznie.

Próby samodzielnego zejścia z mielizny przy pomocy przebalastowywania, pracy silnikiem jak również przy pomocy przypadkowo napotkanych małych jednostek, nie powiodły się.

Załoga żaglowca pomimo zakazu kapitana i jego zastępcy nawiązała kontakt z polskim statkiem znajdującym się na redzie Kopenhagi m/s „Chochlik”, z którym uzgodniono kontakt na następny dzień. Za pośrednictwem m/s „Chochlik” wezwano ratowników duńskich i komisarza awaryjnego TUiR Warta. Według danych z m/s „Chochlik” żaglowiec osiadł na krawędzi wysypiska tworzącego mieliznę Middle Grund. Dnia 28 sierpnia o godz. 15:30 do jachtu zbliżył się holownik ratowniczy, któremu po półtoragodzinnych usiłowaniach udało się ściągnąć żaglowiec z mielizny. Przecholowano jednostkę do portu w Kopenhadze, gdzie dokonano oględzin podwodnej części kadłuba, stwierdzając wgniecenia i rozchylenia. Śruby i ster nie były uszkodzone, nie stwierdzono również żadnych przecieków. Łączny koszt akcji ratunkowej, związanej ze ściągnięciem żaglowca z mielizny, wyniósł ponad 361.000 zł⁴⁹.

W latach 1978–1982 w stoczni Nauta w Gdyni jacht przeszedł remont generalny.

Po powrocie na morze, oprócz rejsów dla Ligi Obrony Kraju, żaglowiec rozpoczął pływania w ramach akcji wychowania morskiego, prowadzonego przez Bractwo Żelaznej Szekli. Bractwo Żelaznej Szekli było organizacją powstałą w 1971 r., a mającą na celu wyprowadzanie polskiej młodzieży na morze. Młodzież wygrywała swoje rejsy poprzez udział w konkursach telewizyjnych o tematyce morskiej. Podczas tygodniowego szkolenia

⁴⁸ A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *Polskie jachty...*, op. cit., s. 298–304.

⁴⁹ Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 31 III 1978 r. WMG 258/77.

adepti poznawali tajniki teorii żeglowania, prac bosmańskich, po upływie tygodnia z całym ceremoniałem nowa załoga mustrowała na żaglowiec⁵⁰.

W latach 1982–1992 żaglowcem dowodził kapitan Zbigniew Michalski. W trakcie tych dziesięciu lat „Generał Zaruski” na swój pokład zabierał młodzież, z tzw. środowisk zagrożonych, a także osoby niepełnosprawne. Jak wspomina kapitan Zbigniew Michalski *plywałem wówczas z różnymi załogami obojga płci, w różnych warunkach pogodowych. W osiemdziesięciu procentach to młodzież trudna, uzależniona, niekiedy z zakładów karnych i poprawczaków, z sierocińców, także niepełnosprawna oraz niewielki odsetek młodzieży z zamożnych rodzin. Ogółem przez pokład Zaruskiego przewinęło się w ciągu tych lat ponad 6,5 tysiąca młodych ludzi. Tu, na pokładzie Zaruskiego, młodzież przeżywała swoją pierwszą wielką przygodę, poznawała jacht i morze, uczyła się zgodnego współżycia w kolektynie. W obliczu takiego żywiołu jak morze znikwały osobiste zatargi, uprzedzenia. Rejsy miały charakter wychowawczy, a także szkoleniowy (...). W codziennych zmaganiach z morzem i własną słabością zmieniały się na lepsze postawy młodzieży. Po dwóch, trzech tygodniach żegnali jacht z żalem i widocznym wzruszeniem. Była to już inna młodzież, różniąca się krańcowo od tej, która rozpoczynała rejs⁵¹.*

Jacht przez lata był bardzo intensywnie eksploatowany. Jak wynika z danych z 1990 r., w ciągu jednego sezonu żaglowiec brał udział w 48 rejsach, w trakcie których na pokładzie znalazło się 1101 osób. W następnych latach żaglowiec odbył wiele rejsów o charakterze turystycznym, cumując między innymi w takich portach jak: Sassnitz, Visby, Lubeka, Warnemunde, Rostock, Maariahamina. Brał także udział w wielu Operacjach Żagiel⁵².

W połowie lat 90 ubiegłego wieku został wydzierżawiony przez Ligę Obrony Kraju prywatnemu przedsiębiorstwu – Herman Sail z Jastarni. Pływał w dalszym ciągu głównie w rejsach z młodzieżą, lecz także w zimowe rejsy sylwestrowe w latach 2000/2001 i 2001/2002. Na wiosnę 2003 r. wskutek braku remontów utracił klasę PRS (Polski Rejestr Statków) i został wyłączony z eksploatacji. Żaglowiec został zacumowany w Jastarni, gdzie przebywał niszcząc do 2005 r.



Wrak żaglowca

Źródło: www.zaruski.pl

⁵⁰ „Świat żagli 1980”. Gdańsk 1982, s. 116–117.

⁵¹ J. Dominowski: *Generał Zaruski*, „Żagle” 1994, nr 7, s. 8–9.

⁵² Kronika Słupskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. BPS.

Z inicjatywy fundacji „Polskie żagle im. Generała Mariusza Zaruskiego”, w maju 2005 r. żaglowiec został przeprowadzony na slip stoczni rybackiej we Władysławowie, gdzie miał się odbyć remont generalny jachtu. W 2006 r. z powodu braku funduszy wycofał się główny sponsor remontu, Poczta Polska, w wyniku czego naprawy zawieszono.

Dnia 15 września 2008 r. podpisano list intencyjny, dotyczący przejęcia przez miasto Gdańsk żaglowca i przekazania go Miejskiemu Ośrodkowi Sportu i Rekreacji.

Dnia 3 listopada 2008 r. w sali konferencyjnej Centralnego Muzeum Morskiego, na Wyspie Ołowianka, odbyło się uroczyste podpisanie aktu notarialnego, przeniesienia własności wraka żaglowca „Generał Zaruski” z Ligi Obrony Kraju na Miasto Gdańsk⁵³.

W kwietniu 2009 r., po zabezpieczeniu zachowanych elementów osprzętu i przygotowaniu kadłuba do podróży morskiej, statek został przyholowany do Stoczni Remontowej S.A. w Gdańsku. Pod koniec 2010 r. rozpoczęły się prace renowacyjne, według rysunków konstrukcyjnych żaglowca „Kaparen”, z wprowadzeniem jednak znacznych modyfikacji w stosunku do planów historycznych. Rekonstrukcji żaglowca podjęła się firma Complex Jacht z Pucka. Podczas renowacji naprawione zostały wady konstrukcyjne jednostki. „Generał Zaruski” miał bowiem problemy ze statecznością, dlatego ciężkie drewniane maszty zastąpione zostały lekkimi masztami aluminiowymi, które okryte drewnem, do złudzenia przypominają maszty historyczne. Dzięki temu zabiegowi zostały znacznie poprawione parametry żeglugowe.

Dnia 5 grudnia 2011 r. nastąpiło zwodowanie kadłuba jachtu w basenie Gdańskiej Stoczni Remontowej, w obecności Andersa Berga, Honorowego Prezydenta European Maritime Heritage.

Dnia 30 października 2012 r., w obecności Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego, nastąpiło uroczyste podniesienie bandery na żaglowcu. Prezydent podkreślił symboliczną wartość tego żaglowca. *To jest nie tylko zabytek sztuki szkatniczej, ale także skarbnica polskiej tradycji morskich. Ten niewielki jacht zawiera w sobie ogromny ładunek symboliki, emocji i marzeń. To symbol naszych trudnych dziejów trwania nad Bałtykiem – powiedział*⁵⁴.

Prezydent Bronisław Komorowski przekazał banderę kapitanowi „Generała Zaruskiego” – Jerzemu Jaszczukowi.

Jacht wyruszył w swój pierwszy od lat rejs na Motławę w Gdańsku, gdzie przy Targu Rybnym gdańszczanie uroczyście witali żaglowiec.

Gdańsk jest jedynym polskim miastem posiadającym własny zabytkowy żaglowiec. Portem macierzystym jednostki jest gdańska marina. Od 2013 r. żaglowiec powrócił do swojej działalności, tj. pracy z młodzieżą i nie tylko. Po remoncie jacht dostosowany jest do żeglugi pełnomorskiej. W trakcie modernizacji wymienione zostały m.in. poszycie, maszty, kubryk na 20 koi, kambuz, kabina oficerska i mesa. Z nowoczesnych sprzętów pojawiły się między innymi kabiny prysznicowe, system przeciwpożarowy i nawigacja satelitarna.

W artykule ukazano burzliwe dzieje żaglowca „Generał Zaruski”, który docelowo będzie przeznaczony przede wszystkim do użytku edukacyjnego dla dzieci i młodzieży, jak również do celów komercyjnych. Zarobione w ten sposób pieniądze zostaną przeznaczone na utrzymanie jachtu. Ma też stać się ważną częścią programu pracy profilaktycznej z młodzieżą zagrożoną marginalizacją. Żaglowiec, ze swoim tradycyjnym osprzętem, wymagającym zbiorowego skoordynowanego wysiłku, nadaje się znakomicie do tego celu. Jednostka będzie służyć także programom młodzieżowej wymiany europejskiej oraz utrwalaniu pamięci o wybitnych dokonaniach generała Mariusza Zaruskiego.

⁵³ „Polska Dziennik Bałtycki” nr 282, (20359) 05.12.2011.

⁵⁴ *Bandera w górę*. „Wiatr magazyn dla żeglarzy”. Listopad 2012, s. 8.

Największe znaczenie ma jednak jego wartość historyczna – jest to ostatni i najstarszy, drewniany żaglowiec, pływający pod polską banderą, zamówiony przez polską organizację na potrzeby szkolenia polskiej młodzieży.

BIBLIOGRAFIA

A. ŹRÓDŁA

I. ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

- a. Kronika Słupskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. BPS.
- b. Kronika Zachodniopomorskiego Związku Żeglarskiego. BPS.
- c. Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 31 III 1978 r. WMG 258/77.

II. ŹRÓDŁA DRUKOWANE - czasopisma

- a. „Nasze Morze”. Warszawa 1982
- b. „Polska Dziennik Bałtycki” nr 282, Gdańsk 2011.
- c. „Poznaj Świat”, Warszawa 1959.
- d. „Świat Żagli 1975 ”. Gdańsk 1976.
- e. „Świat Żagli 1980”. Gdańsk 1982.
- f. „Świat Żagli”. Gdańsk 1972.
- g. „Turysta” 1957, nr 9.
- h. „Wiatr magazyn dla żeglarzy”. Listopad 2012.
- i. „Żagle” 1994, nr 7.
- j. „Żagle i jachting motorowy” 1976.

B. PIŚMIENNICTWO

1. Ciećkowski Z. A.: *O „Zaruskim” wspomnienia Zbigniewa A. Ciećkowskiego.* Relacje ustne dla MOSiR w Gdańsku. Warszawa 2009.
2. Głowacki W.: *Dzieje żeglarstwa polskiego.* Gdańsk 1989.
3. Głowacki W.: *Dzieje żeglarstwa polskiego.* Warszawa 1998, tom 2.
4. Kaszowski A., Z. Urbanyi: *Polskie jachty na oceanach.* Gdańsk 1981.
5. Zaruski M.: *Wśród wichrów i fal.* Warszawa 1958.