

ZAWISZA CZARNY: 1935 - 1939.

Polscy harcerze rozpoczęli szkolenie żeglarskie w latach 1917-1919 we Władystoku. W okresie międzywojennym rozwijało się ono bardzo dynamicznie. W 1934 roku zakupiono drewniany szkuner "PETREA".

Żaglowiec "Petrea" zbudowany został w 1901 roku w Szwecji, w małym porcie Raasö koło Helsinborga nad Sundem. Eksploatowany był w okresie 1901-1934 w żegludze małej. W 1934 roku kupił go Związek Harcerstwa Polskiego za 29 tys. Koron. Stał przez lato w Jastarni. Wychodząc w rejs po Zatoce Gdańskiej pod dowództwem Jana Kuczyńskiego otrzymał nazwę "HARCERZ". Zimą 1934/5 został przebudowany na statek szkolny. W pierwszy rejs wyszedł z Gdyni 29 czerwca 1935 roku. Na życzenie późniejszego kapitana generała Mariusza Zaruskiego nazwany został imieniem sławnego rycerza "ZAWISZA CZARNY". Był on tak słynny z rzetelności i słowności, że powstało zawołanie-symbol: "...Polegać jak na Zawiszy". Chrzest jachtu odbył się 29 czerwca 1936 roku z udziałem p. Prezydentowej M. Mościckiej jako matki chrzestnej i wicepremiera E. Kwiatkowskiego reprezentującego marszałka Rydza-Śmigłego. W latach 1935-1939 "Zawisza Czarny" odbył 16 rejsów pod dowództwem generała Mariusza Zaruskiego. Odwiedził 27 portów w 10 krajach i przebył w sumie ok. 14 tys. Mm. W 9 rejsach dla załogi nieharcerskiej (studenci Politechniki Lwowskiej, kandydaci PSM, oficerowie WP, uczniowie i nauczyciele z Kół Szkolnych LMiK) przeszkolono około 270 osób. Harcerzy biorących udział w tych 9 rejsach oraz w 7 rejsach tylko dla harcerzy przeszkolono około 430.

Podczas II wojny światowej "Zawisza Czarny" został przemianowany przez hitlerowców na "SCHWARZER HUSAR" i uprowadzony do Fluisburga koło Flensburga. Używany był do 1943 roku w celu szkolenia podchorążych Kriegsmarine. Później został odstawiony i bez konserwacji ulegał niszczeniu. Po odnalezieniu i sprowadzeniu do Gdyni nie nadawał się już do remontu. W 1949 roku został odholowany i zatopiony. Kilka lat temu wrak został odnaleziony w Zatoce Puckiej przez statek do badań podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego. Leży on na głębokości 8 m na pozycji: 54° 40,7'N, 018° 34,1'E.

Dane techniczne

kadłub	- drewniany
ożaglowanie	- 3-masztowy szkuner gaflowy
powierzchnia żagli	- 432 m ²
długość całkowita	- 32,1 m
szerokość	- 8,1 m
zanurzenie	- 3,1 m
pojemność brutto	- 168 RT
moc silnika	- 59kW(80KM), silnik spalinowy z głowicami żarowymi, 2 cyl.
liczba załogi	- 52 osoby.

Odbyte rejsy i odwiedzane porty:

29.06. - 13.08. 1935 r	Kopenhaga, Londyn, Antwerpia, Amsterdam
28.08. - 30.09. 1935 r	Visby, Helsinki, Tallin, Windawa, Libawa
05.07. - 02.08. 1936 r	Karlskrona, Visby, Hupsala, Hanko
14.08. - 14.09. 1936 r	Kopenhaga, Göteborg, Nakskov
17.06. - 25.06. 1937 r	Visby, Kalmar
06.07. - 20.07. 1937 r	Ryga, Parnawa
28.07. - 31.08. 1937 r	Amsterdam, Calais, Kopenhaga
21.09. - 02.10. 1937 r	Norkooping, Visby
01.06. - 14.06. 1938 r	Visby, Kalmar, Oskarshamn
17.06. - 30.06. 1938 r	Kalmar
10.07. - 17.07. 1938 r	Karlskrona
21.07. - 08.08. 1938 r	Kłajpeda, Ryga, Stockholm
12.03. - 27.08. 1938 r	Kopenhaga, Malmö
13.06. - 22.06. 1939 r	Kopenhaga, Malmö, Christianso
27.06. - 17.07. 1939 r	Kalmar, Stockholm, Visby
23.07. - 02.08. 1939 r	Karlskrona, Verkosun, Christianso, Rönne

HISTORIA

ZAWISZA CZARNY: 1961 - (dzisiaj).

Tradycję dawnego żaglowca kontynuuje szkuner przebudowany w 1960/61 roku z rybackiego lugotrawiera o nazwie „CIETRZEW”, zbudowanego w 1952 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku, który został wycofany ze służby wraz z całą serią statków tego typu z powodu małej stateczności. Zdjęto nadbudówki, dodano stępkę balastową, ustawiono maszty, urządzono wnętrza mieszkalne. I tak... „ZAWISZA CZARNY II” stał się faktem. W latach 1965/66 przedłużono rufę o około 4 m, wymieniono silnik, który pochodzi z niemieckiego okrętu podwodnego z czasu II wojny światowej. W 1980 roku pokładówkę zastąpiono nadbudówką, wymieniono instalację elektryczną, zamontowano elektryczną windę kotwiczną, powiększono kuchnię i chłodnię prowiantową. Po kolejnych przebudowach wewnątrz powstały następujące pomieszczenia mieszkalne: kubryk (24 koje + 3 hamaki), kabina 4 - osobowa dla oficerów wachtowych, kabina 4 - osobowa dla starszych wachty, kabina 2 - osobowa (armatorska) oraz 6 kabin jednoosobowych dla załogi stałej. W 1996 roku zamontowano nowoczesną instalację wodnokanalizacyjną wraz z fabryką rozdrabniania i oczyszczania fekaliów, odolejacz oraz odsalarkę wody słodkiej z wody morskiej. Ostatni remont generalny odbył się w roku 2000 w Stoczni Remontowej w Gdyni.

Obecny „Zawisza Czarny” służy nam wiernie od wielu lat, dając możliwość przeżycia wielkiej przygody. Żeglowaliśmy na nim odwiedzając wszystkie kraje nad morzami: Bałtyckim i Północnym. W 1984 roku „Zawisza” brał udział w Operacji Żagiel. W drodze na Wielkie Jeziora Kanady i USA wslawił się uratowaniem 8 członków załogi angielskiego barku „MARQUES”, który zatonął podczas regat w rejonie wysp Bermudzkich. Załoga Zawiszy otrzymała za tę akcję nagrodę „Fair Play” od Komitetu Olimpijskiego. Ten udział w Operacji Żagiel nie był wyjątkiem. Zawisza regularnie bierze udział we wszystkich imprezach organizowanych w ramach Operacji. W latach 1989-1990 opłynął świat w wieloetapowej wyprawie uczestnicząc już drugi raz w Ogólnoświatowym Zlocie Młodzieży. Dwa lata później Zawisza brał udział w obchodach 500-lecia odkrycia Ameryki - „Columbus’92”. W 1994 roku odbyła się kolejna już wyprawa na Wielkie Jeziora Ameryki Północnej, a od wiosny 1996 do grudnia 1999 roku przebywał nieprzerwanie w rejsie (początkowo głównie po Morzu Śródziemnym), którego uwieńczeniem była wyprawa na Ogólnoświatowy Zlot Skautów w Chile (1998-1999), podczas której okrążono Amerykę Południową razem z marzeniem każdego żeglarza Przylądkiem Horn, w międzyczasie dokonując wypadu jeszcze dalej na południe poprzez Cieśninę Drake’a do Polskiej Stacji Antarktycznej im. H. Arctowskiego.

Na pokładzie flagowego jachtu ZHP prowadzone jest wychowanie morskie w zakresie praktycznego poznawania morza i pracy na morzu. Organizowane są następujące rodzaje rejsów:

- 14-dniowe rejsy szkoleniowo-marynistyczne przeznaczone dla najlepszych członków harcerskich drużyn wodnych oraz dłuższe rejsy na ciekawe akweny dla instruktorów tworzących kadre morską ZHP.
- 14-dniowe rejsy ekologiczne przeznaczone dla młodzieży ze szkół o profilu ekologicznym oraz dla laureatów konkursów ekologicznych. Podczas tych rejsów młodzież pod okiem instruktorów uczy się szeroko rozumianej ekologii, oraz robi bilans wodno-ściekowy Zawiszy, swoich szkół oraz innych jednostek.
- 14 dniowe szkolne rejsy o charakterze historycznym, gdzie młodzież pod kierunkiem wykładowcy historii bierze udział w lekcjach historii prowadzonych niejako „na miejscu zdarzenia”.
- 14-dniowe rejsy dla pletwonurków (pod okiem instruktora i z pełnym wyposażeniem).
- Rejsy związane z udziałem w międzynarodowych imprezach żeglarskich (np. Operacjach Żagiel).
- Kilkundniowe rejsy zapoznawcze dla członków drużyn wodnych i instruktorów innych specjalności.

Żeglując po morzach i oceanach świata, odwiedzając wiele portów na całym świecie „Zawisza Czarny” stał się jachtem znanym i lubianym. Wiele osób przeżyło na nim przygodę swojego życia.

Dołącz do nas i Ty!. Popłynij w swój REJS MARZEŃ - ponieważ: „Pod żaglami Zawiszy życie płynie jak w bajce...”

Dane techniczne:

Kadłub	– stalowy, nitowany
Ożaglowanie	– 3-masztowy szkuner sztakslowy
Powierzchnia żagli	– 439 m ² , maksymalna 626 m ²
Długość całkowita	– 36,07 m., z bukszprytem 42,90 m
Długość linii wodnej	– 28,47 m.
Szerokość	– 6,76 m.
Zanurzenie maksymalne	– 4,60 m
Pojemność brutto (netto)	– 171,71 RT (25,42 RT)
Silnik	– DWK, 6-cylindrowy, średnioobrotowy, z 1942 r.
	– moc silnika 287 kW 390 KM) przy 340 obr/min.

SYGNAŁY ALARMOWE

...	zbiórka załogi na rufie
·-	alarm manewrowy
-	alarm do żagli
······-	alarm ogólny
··-	alarm pożarowy
·····	alarm innych zagrożeń

Zbiórka załogi (···)

Załoga ustawia się na pokładzie rufowym w kolejności od dziobu: wachty I i III na prawej burcie, wachty II i IV na lewej burcie.

Alarm manewrowy (·-)

I wachta	obsługuje rzutki, cumy i szpringi dziobowe;
II wachta	obsługuje trap, wystawia desant dziobowy i rufowy;
III wachta	obsługuje odbijacze;
IV wachta	obsługuje rzutki, cumy i szpringi rufowe.

Alarm do żagli (-)

I wachta	obsługuje kliwer, bomkliwer i latacz oraz z II wachtą bryfok;
II wachta	obsługuje sztafok i fok oraz z I wachtą bryfok;
III wachta	obsługuje grotsztaksel i grot;
IV wachta	obsługuje bezansztaksel i bezan.

Wachta nawigacyjna

Wachta nawigacyjna rozpoczyna się i kończy zbiórką na spardeku po stronie nawietrznej, gdzie następuje przydzielenie przez starszego wachty stanowisk i udzielenie instrukcji przez oficera wachtowego. Na wachtę żeglarze wychodzą ubrani odpowiednio do warunków atmosferycznych i w pasach bezpieczeństwa. Zadaniem wachty nawigacyjnej jest prowadzenie jachtu, a w szczególności:

- prowadzenie obserwacji wzrokowej i radarowej;
- okazywanie właściwych świateł i nadawanie sygnałów;
- zapewnienie prawidłowej pracy żagli;
- sterowanie;
- prowadzenie nawigacji;
- prowadzenie nasłuchu radiowego;
- prowadzenie dziennika.

Wachta nawigacyjna obsadza następujące stanowiska:

- obserwatorów - 2 osoby na przednim skraju spardeku i 1 na tylnym;
- sternika;
- asystenta nawigacyjnego do nasłuchu UKF, obserwacji radaru i prowadzenia brudnopisu dziennika;
- żeglarzy obsługujących żagle w miarę potrzeby.

Zmiany na stanowiskach powinny następować nie rzadziej niż raz na godzinę, zaleca się zmiany co 30 minut.

W godzinach 2200-0600 co godzinę wyznaczony żeglarz dokonuje obchodu wnętrza jachtu zwracając uwagę na:

- wyłączenie niepotrzebnych świateł i zapewnienie oświetlenia przejść;
- zapach dymu i inne nieznane zapachy;
- zabezpieczenie drzwi i drzwiczek;
- zabezpieczenie pozostawionych ruchomych przedmiotów.

Wachta portowa

Wachtę portową w godz. 0800-2000 pełni wachta gospodarcza, w pozostałych godzinach wachty nawigacyjne.

Zadaniem wachty portowej jest:

- czuwanie nad bezpiecznym zacumowaniem jachtu, sprawdzanie cum, szpringów i odbijaczy;
- kontrola ruchu osób wchodzących na pokład i opuszczających jacht;
- utrzymanie porządku na pokładzie i dokonywanie obchodu jachtu analogicznie jak wachta nawigacyjna;
- zapalanie i gaszenie świateł postojowych;
- podnoszenie i opuszczanie bandery;

- oprowadzanie gości po jachcie.

Wachta kotwiczna

Wachtę kotwiczną pełni się według rozkładu dla wacht nawigacyjnych. W normalnych warunkach wachtę pełni oficer oraz dwóch żeglarzy zmieniających się co godzinę.

Zadaniem wachty kotwicznej jest:

- obserwacja sytuacji na morzu;
- sprawdzanie pozycji jachtu i trzymania kotwicy;
- kontrola prawidłowego oświetlenia jachtu;
- utrzymanie porządku na pokładzie i dokonywanie obchodu jachtu analogicznie jak wachta nawigacyjna;

Wachta gospodarcza

Wachta gospodarcza trwa 24 godziny, zmiana następuje o godzinie 1600. W czasie posiłków oficer wachty gospodarczej zastępuje oficera wachty nawigacyjnej.

Zadaniem wachty gospodarczej jest:

- utrzymanie porządku we wszystkich pomieszczeniach pod pokładem;
- pomoc kucharzowi przy przygotowywaniu posiłków;
- wydawanie posiłków w kubryku i mesie, sprzątanie po posiłkach i zmywanie naczyń;
- utrzymanie czystości w kuchni i pentrze oraz pranie bielizny kuchennej.

ROZKŁAD DNIA W MORZU

- 0645 budzenie wachty gospodarczej
- 0715 pobudka
- 0720 klar osobisty
- 0745 śniadanie
- 0815 sprzątanie
- 0930 zajęcia programowe
- 1300 obiad
- 1500 zajęcia programowe
- 1900 kolacja
- 2200 cisza nocna

ROZKŁAD DNIA W PORCIE

- 0700 budzenie wachty gospodarczej
- 0730 pobudka
- 0735 klar osobisty
- 0755 zbiórka do podniesienia bandery
- 0800 podniesienie bandery
- 0810 śniadanie
- 0840 sprzątanie
- 1300 obiad
- 1900 kolacja
- 2300 cisza nocna

GRAFIK WACHT NAWIGACYJNYCH

WACHTA I
WACHTA II
WACHTA III
WACHTA IV

1600 – 2000	2000 – 2400	0000 – 0400	0400 – 0800	0800 – 1200	1200 – 1600
		X			X
	X			X	
X			X		

WACHTA I
WACHTA II
WACHTA III
WACHTA IV

1600 – 2000	2000 – 2400	0000 – 0400	0400 – 0800	0800 – 1200	1200 – 1600
X			X		
		X			X
	X			X	

WACHTA I
WACHTA II
WACHTA III
WACHTA IV

1600 – 2000	2000 – 2400	0000 – 0400	0400 – 0800	0800 – 1200	1200 – 1600
	X			X	
X			X		
		X			X

WACHTA I
WACHTA II
WACHTA III
WACHTA IV

1600 – 2000	2000 – 2400	0000 – 0400	0400 – 0800	0800 – 1200	1200 – 1600
		X			X
	X			X	
X			X		

X

Wachta nawigacyjna



Wachta gospodarcza

Codzienny plan sprzątania statku:

1 dzień:

- wachta I:* kambuz, mesa, kubryk
wachta II: pokład dziobowy, łazienka szkolna
wachta III: spardek, nawigacyjna, mosiądze
wachta IV: rufa, wc, korytarzyk

2 dzień:

- wachta I:* rufa, wc, korytarzyk
wachta II: kambuz, mesa, kubryk
wachta III: pokład dziobowy, łazienka szkolna
wachta IV: spardek, nawigacyjna, mosiądze

3 dzień:

- wachta I:* spardek, nawigacyjna, mosiądze
wachta II: rufa, wc, korytarzyk
wachta III: kambuz, mesa, kubryk
wachta IV: pokład dziobowy, łazienka szkolna

4 dzień:

- wachta I:* pokład dziobowy, łazienka szkolna
wachta II: spardek, nawigacyjna, mosiądze
wachta III: rufa, wc, korytarzyk
wachta IV: kambuz, mesa, kubryk

UWAGI DOTYCZĄCE STAWIANIA I ZRZUCANIA ŻAGLI.

1. Bezpiecznie i solidnie wykonuj rozkazy i polecenia przełożonych.
2. Zawsze sprawdź trzy razy czy dobrze zaknagowałeś linę, czy wpiąłeś prawidłowo blok. Od tego będzie zależało bezpieczeństwo Twoje, Twoich koleżanek i kolegów oraz jachtu.
3. Jeśli czegoś nie wiesz, nie umiesz wykonać danego polecenia - nie ukrywaj tego faktu, zapytaj, gdyż kto pyta nie błądzi.
4. Wszystkie topenanty (liny podtrzymujące bom i gaffe) znajdują się na lewej burcie i są koloru białego.
5. Wszystkie fały (liny wciągające żagle do góry) znajdują się na prawej burcie (wyjątek fały bomkliwra i sztafoka - lewa burta).
6. Wszystkie liny obkładamy na naglach wskazanych planie rozmieszczenia olinowania i buchtujemy na następnym naglu w stronę rufy.
7. Liny prawoskrętne buchtujemy w prawo (zgodnie z ruchem wskazówek zegara).
8. Wszystkie liny wybieramy i luzujemy przez nagiel lub knagę.

OBSŁUGA SZTAFOKA, GROTSZTAKSLA, BEZANSZTAKSLA I BEZANA:

USTAWIANIE ŻAGLI:

Po komendzie przygotować sztafoka, grotsztaksla, bezana do postawienia w bajdewindzie lewego / prawego halsu, ustawiamy bom wymienionych żagli nad prawą / lewą burtą w następujący sposób:

- wypinamy kontraszot znajdujący się pod piętą bomu (blok zakończony jest snapszklą, którą wypinamy przez pociągnięcie za mały krawat znajdujący się przy szekli),
- przenosimy kontraszot na burtę, nad którą mamy ustawić bom, wpinamy i wybieramy luz,
- jednocześnie wybieramy kontraszot i luzujemy szot, bom przemieszcza się na żadaną burtę, żeby bom wychylił się tak, aby jego nok znajdował się nad burtą należy poluzować topenantę (przez nagiel),
- gdy nok bomu znajduje się nad burtą wybieramy luz na szocie i kotraszocie, tak aby bom się nie przemieszczał,
- zdejmujemy krawaty z bomu,
- obciążacz liku dolnego żagla przenosimy z knagi znajdującej się pośrodku bomu na knagę przy pięcie bomu i dajemy ok. 1,5 m luzu na linie i knagujemy,
- odknagowujemy kontrafał i uważamy by nie poplątał się w trakcie stawiania żagla,
- teraz do fału i „w górę serca” (uważamy aby lik dolny żagla nie zaplątał się o knagi przy bomie),
- po wybraniu i obłożeniu fału na naglu przystępujemy do wybierania obciążacza, musimy wybrać go tak, żeby róg szotowy żagla znalazł się przy noku bomu,
- ustawiamy żagiel do pracy i przystępujemy do klarowania lin.

ZRZUCANIE ŻAGLI:

- obstawiamy fał, kontrafał, obciążacz i na komendę oficera dajemy luz na fale (pilnując żeby nie uciekł - najlepiej końcówkę zaknagować), energicznie wybieramy kontrafał i luzujemy obciążacz, gdy żagiel jest na dole ładnie układamy go na bomie i mocujemy krawatami,
- wpinamy na swoje miejsca kontraszot i obciążacz oraz klarujemy liny.

OBSŁUGA FOKA I GROTA PRZYGOTOWANIE DO POSTAWIENIA:

STAWIANIE ŻAGLI:

- zaczynamy od przeniesienia kontraszotów gaffa (z miejsca portowego, tj. przy maszcie) na prawą lub lewą burtę. Jak to robimy? Przenosząc kontraszot z miejsca portowego podajemy go nad sztagiem grotsztaksla lub bezansztaksla a pod pikfałem, dalej podajemy go za padunami i wantami (w ogóle za wszystkimi linami na zewnątrz burt) i przenosimy go na miejsce pracy, tj. kontraszot foka do półkluzzy na dziobie i na knagę a kontraszot grota na knagę pomiędzy padunami a wantami foka (przeniesienie kontraszotu jest czynnością dla dwóch osób),
- gdy już uporaliśmy się z przeniesieniem kontraszotu gaffa, to teraz luzujemy szot gaffa, jednocześnie w trzy, cztery osoby

wyberamy energicznie kontraszot tak aby gaffel wychylił się na burtę i oparł o paduny, knagujemy kontraszot i wybieramy teraz zbędny luz na szotach gaffa,

- jednocześnie gdy trwają prace przy kontraszotach gaffi, pozostali członkowie wachty, przygotowują żagiel do postawienia, zaczynając od bomiku, na którym sklarowany jest żagiel. Jak to robimy? Luzujemy szoty i kontraszoty bomiku, a jednocześnie podnosimy bom za pomocą topenanty tak aby bom był ponad sztagiem (grotsztaksla, bezansztaksla) następnie wypinamy szoty i kontraszoty bomiku i przekładamy nad sztagiem i pikfałem, teraz przeciągamy bom nad sztagiem i opuszczamy na topenancie. Wpinamy szoty i kontraszoty bomiku,
- gdy uporaliśmy się z bomikiem, to teraz ściągamy krawaty z bomu i wypinamy róg pikowy żagla z noku bomu,
- wybieramy mocno fał, a następnie pikfał żagla,
- ustawiamy żagiel do optymalnej pracy i klarujemy liny.

ZRZUCANIE ŻAGLI:

- obstawiamy fał, pikfał oraz kontrafał (foka, grota), następnie luzujemy fał i pikfał wybierając mocno kontrafał,
- zrzucony żagiel mocujemy krawatami do bomu,
- róg pikowy wpinamy do noku bomu, następnie klarujemy żagiel jak i liny wszystkie na klar portowy (pamiętając o gaffu).

OBSŁUGA LATACZA, BOMKLIWRA I KLIWRA

STAWIANIE ŻAGLI:

- zdejmujemy krawaty, układamy żagiel na bukszprycie wzdłuż burty zawietrznej i schodzimy z bukszprytu,
- obstawiamy fał, kontrafał oraz szoty zawietrzne natomiast jeszcze przed postawieniem dajemy duży luz na szotach nawietrznych,
- teraz stawiamy żagiel, po postawieniu wybieramy żagiel do optymalnej pracy na szotach,
- teraz gdy postawiliśmy żagiel szot-nawietrzny luzujemy tak, aby zszedł ze sztagu i nie przecierał się i przystępujemy do klarowania lin.

ZRZUCANIE ŻAGLI:

- obstawiamy fał, kontrafał oraz szot zawietrzny żagla i na komendę luzujemy fał, wybierając energicznie kontrafał,
- jednocześnie powoli luzujemy szot a gdy żagiel znajduje się już na dole wybieramy,
- gdy żagle są na dole wchodzimy na bukszpryt z krawatami (w pasach bezpieczeństwa) wpinamy się i przystępujemy do klarowania żagla, następnie klarujemy liny.

