

**Agnieszka Leśny**  
*Uniwersytet Warszawski*

## ***Sail training a wychowanie morskie***

### **Summary**

POLISH CONCEPTS OF CIVIL MARITIME EDUCATION IN THE CONTEXT OF SAIL TRAINING MOVEMENT

The article is inspired by a theoretical and practical discussion on whether the Polish concept of civil maritime education is equal to global sail training movement which took place during the conference “Education and Adventure”, which took place on 16<sup>th</sup>–17<sup>th</sup> October 2014 in Jedlnia Letnisko, Poland. I describe the origins of sail training movement and three most characteristic Polish projects: Class Afloat of Krzysztof Baranowski; Blue School and Class Afloat of Education Under Sails Association in the context of sail training and civil maritime education as a theoretical voice in Polish discussion.

**Key words:** maritime education, sail training, Class Afloat, Blue School, Kurt Hahn.

red. Paulina Marchlik

## **Wprowadzenie**

Niniejszy tekst stanowi rozwinięcie referatu wygłoszonego w trakcie konferencji „Edukacja przygodą”, która odbywała się w dniach 16–17 października 2014 r. w Jedlni Letnisku. W trakcie panelu poświęconemu światowemu ruchowi *sail training* i polskiej koncepcji wychowania morskiego uwidocznił się, obecny od kilku lat wśród polskich żeglarzy, spór, którego istotą jest pytanie: czy polska koncepcja wychowania morskiego jest tożsama z *sail training*? Choć wydaje się, że jest to pytanie czysto teoretyczne – niesie za sobą wiele implikacji praktycznych

dla armatorów polskich żaglowców szkoleniowych oraz dla środowiska zainteresowanego wychowaniem morskim.

Już na wstępie warto wskazać na trzy istotne aspekty, które są wspólne zarówno dla *sail training*, jak i dla wychowania morskiego. (1) Obie koncepcje dotyczą przede wszystkim żeglarstwa cywilnego, w odróżnieniu od kształcenia kadetów i marynarzy floty handlowej; (2) Historię początków *sail training*, jak i wychowania morskiego zainspirowały sylwetki charyzmatycznych kapitanów-wizjonerów, których biografie wywarły znaczny wpływ na współczesny język i przedmiot obu nurtów; (3) Trzecią, wspólną cechą jest przekonanie, że uczestnictwo w przygodzie, jaką jest rejs szkoleniowy, ma pozytywny wpływ na rozwój człowieka<sup>1</sup>.

W artykule przedstawiono najważniejsze przesłanki i źródła powstania obu koncepcji oraz próbę odpowiedzi na pytanie stawiane przez polskich żeglarzy i badaczy wychowania morskiego. Praca stanowi element kilkuletnich, interdyscyplinarnych badań autorki, dotyczących polskich projektów inspirowanych *adventure education*, w tym *sail training* oraz koncepcji wychowania morskiego. Praca badawcza obejmuje analizę i interpretację źródeł oraz wywiady z postaciami związanymi z polskimi projektami typu „Szkoła pod Żaglami”.

### Początki żeglarstwa młodzieży w Polsce

Historyk badający dzieje żeglarstwa polskiego, Włodzimierz Głowacki, uznaje, że początki żeglarstwa w Polsce datuje się na przełom XVI i XVII wieku (podobnie jak w Holandii) (Głowacki 1989: 12). Niestety uwarunkowania historyczno-społeczne w Polsce, w połowie XVII wieku, to jest upadek gospodarki polskiej, uniemożliwił dalszy rozwój żeglarstwa. W tym czasie, w Anglii (i jej koloniach), Holandii, Rosji, Szwecji, Danii i Prusach powstawały najdawniejsze, arystokratyczne formy jachtingu (Głowacki 1989: 12). Ze względu na rozbiory i bardzo skomplikowaną sytuację polityczną, właściwie do XIX wieku, Polacy nie prowadzili zorganizowanej działalności żeglarskiej – choć polscy marynarze i żeglarze pływali pod obcymi banderami. Polski ruch żeglarski zaczął się dynamicznie rozwijać w okresie międzywojennym. Głowacki zwraca uwagę, że motywacją do rozwoju był ówczesnie „moment patriotyczny”: „Było nim odrobienie historycznych zaniedbań narodu w uprawie morza. Potrzebą tą uzasadniano konieczność

---

<sup>1</sup> Przez wielu autorów nazywane nawet „doświadczeniem zmieniającym życie” (z ang. *life changing experience*) (Greenaway-Bowen) (Głowacki 1989).

żeglowania, pojmowaną nie jako przyjemność czy rozrywka, lecz jako dziejowy obowiązek” (Głowacki 1989: 13).

Warto zwrócić uwagę, że dopiero pod koniec okresu międzywojennego, polscy żeglarze nawiązali kontakty z rozwiniętym jachtingiem innych krajów (Głowacki 1989: 13). Na okres ten przypada również wyjście poza myślenie o morzu w kategoriach gospodarczych.

### Harcerski ruch wodny

Historycznie, początek koncepcji wychowania morskiego wiąże się w Polsce nierozłącznie z adaptacją skautingu i rozwojem polskiego ruchu harcerskiego (Głowacki 1989: 212) która przypadała na lata 1910–1911. Kolebką skautingu była Wielka Brytania, będąca historycznie morską potęgą, dlatego elementy żeglarstwa znalazły się w obszarze zainteresowań skautów. Adaptację brytyjskiej koncepcji rozpoczął Andrzej Małkowski. Próbował on zaadoptować do polskich warunków brytyjski skauting wodny, nazywając go „flisactwem” – co nie udało się, z powodu zbliżającego się zagrożenia wojennego i konieczności skoncentrowania działań skautów na zadaniach związanych z obronnością oraz z walką. Wybuch I wojny światowej sprawił, że polskie żeglarstwo harcerskie, w pierwszych latach swojego istnienia, mogło rozwijać się [tylko] w ośrodkach polonijnych poza granicami kraju, głównie na Dalekim Wschodzie (m.in. we Władywostoku) (Głowacki 1989: 212). Część utworzonych tam drużyn harcerskich została, głównie z inicjatywy dr hm. Józefa Jakóbkiewicza i hm. Antoniego Gregorkiewicza, przekształcona w drużyny żeglarskie. Wszystkie zostały zrzeszone później w Hufcu Dalekiego Wschodu (Vortal harcerzy wodniaków) – pierwszym, polskim hufcu żeglarskim (Głowacki 1989: 212). Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w wyniku repatriacji Polaków, młodzież zrzeszona wcześniej w polonijnych drużynach (głównie sierot) trafiła do Zakładu Wychowawczego dla Dzieci Syberyjskich w Wejherowie. W zakładzie utworzono hufiec harcerski, który w 1924–1928 inspirował edukację morską w ramach ruchu harcerskiego oraz powołano ośrodek wodny na Helu, z którym związany był harcmistrz Jakóbkiewicz. Warto odnotować, że w tym okresie dynamicznie rozwijało się też wodne harcerstwo żeńskie<sup>2</sup>, między innymi dzięki zaangażowaniu drużyny Jadwigi Skąpska-Truscoe (Głowacki

---

<sup>2</sup> Pierwsza kobieta w Polsce, która zdobyła w 1933 stopień i funkcje kapitana, Jadwiga Wolffe-Neugebauer również należała do harcerskiego ruchu wodnego Głowacki (1989: 228).

1989: 212). Drużyny wodne zaczęły stopniowo pojawiać się w całym kraju, niezależnie od siebie. W 1927 roku ZHP przyjęło uchwałę wzywającą młodzież „aby przez upowszechnianie sportów wodnych wytworzyła powszechny pęd ku morzu i zrozumienie znaczenia żeglarstwa ze względu na jego wartości wychowawcze, ekonomiczne i polityczne” (Związek Harcerstwa Polskiego 23–24 kwietnia 1927 r.) a polska delegacja „wodniaków” wzięła udział w światowym zlocie (tzw. Jamboree) skautów wodnych w Danii. Dzięki rozwojowi ruchu wodniaków, o żeglarstwie zaczęło się dyskutować w kategoriach pedagogicznych. W 1929 roku harcerskim ruchem wodnym zainteresował się Mariusz Zaruski, który do końca życia rozwijał koncepcje wychowania morskiego w organizacji harcerskiej.

### Charyzmatyczni kapitanowie

Polska koncepcja wychowania morskiego, podobnie jak wiele innych, narodowych odmian edukacji żeglarskiej (lub edukacji poprzez żeglarstwo), tworzona była dzięki kilku niezwykłym, charyzmatycznym postaciom – głównie kapitanom. Według Włodzimierza Głowackiego żeglarstwo w Polsce swój rozwój na niezwykłą skalę, zawdzięcza wspomnianemu ruchowi „wodniaków”, Lidze Morskiej czy tzw. jacht klubom oraz innym zorganizowanym formom. Było to możliwe, także dzięki ogromnemu oddziaływaniu kilku wybitnych osobowości. Przyjmuje się, że „ojcami założycielami” polskiego wychowania morskiego był Joseph Conrad i gen. Mariusz Zaruski. Do historii przeszło kilkoro wybitnych uczniów generała, którzy kontynuowali jego dzieło, m.in. Witold Bublewski<sup>3</sup>, Jadwiga Wolffe-Neugebaur. W panteonie wielkich, polskich kapitanów, związanych z koncepcją wychowania morskiego, umieszcza się również Karola Olgierda Borchardta, Władysława Wagnera czy Leonida Teligę, choć wybitnych postaci polskiego żeglarstwa jest bardzo wielu. Współcześnie autorytetami cieszy się m.in. Krzysztof Baranowski, Henryk Jaskuła czy Jerzy Jaszczuk. Warto zaznaczyć, że zarówno Conrad, Zaruski, Borchardt (a współcześnie Baranowski), byli aktywnymi pisarzami, którzy publikowali zarówno powieści, jak i utwory poetyckie. Szalenie popularne pozycje literackie wywarły wielki wpływ na język marynistyczny, który

---

<sup>3</sup> O Bublewskim prezydent Bronisław Komorowski powiedział: „Jeżeli Andrzej Małkowski stworzył podstawy polskiego skautingu, Aleksander Kamiński metodykę zuchową, to Witold Bublewski był twórcą wychowania morskiego w harcerstwie”. Bublewski w praktyce realizował wielkie wizje Zaruskiego. To jemu zawdzięczamy powstanie Centrum Wychowania Morskiego ZHP, szkuner „Zawisza Czarny” i metodykę harcerskich wodniaków.

z kolei oddziałuje na współczesny dyskurs pedagogiczny w kontekście wychowania morskiego. Literacka interpretacja zjawisk i oddziaływań, jakich doświadczają żeglarze na żaglowcach jest, według autorki, jednym z większych wyzwań, z jakimi mierzy się badacz tego zjawiska w Polsce, który chciałby ujmować zjawisko w kategoriach pedagogicznych czy psychologicznych.

### Generał Mariusz Zaruski

Jeszcze przed II wojną światową generał Mariusz Zaruski (1867–1941) pisał: „W twardym trudzie żeglarskim hartują się charaktery” (Zaruski 1966: 23). Kapitan Adam Jasser twierdzi, że Zaruski zainteresował się żeglarstwem oraz zorganizował pierwsze regaty na Zatoce Gdańskiej, ponieważ charakteryzowała go postawa romantyczna. Jego celem była zamiana „rolniczej” mentalności Polaków: „Mariusz Zaruski chciał jak najwięcej młodych ludzi «wypchnąć» na morze. Uważał, że żeglarstwo wyrabia charakter i zdolności przywódcze. Był jednym z prekursorów wychowania morskiego na świecie” (Jasser 3 grudnia 2013). Według Zbigniewa Krawczyka, socjologa i badacza turystyki, Zaruskiemu szalenie odpowiadały cechy charakteru żeglarzy – ludzi bezpośrednio obcujących z przyrodą, silnie odczuwającymi więź ze współtowarzyszami i z naturą (Krawczyk 2002: 89). Mariusz Zaruski zainteresował się żeglarstwem na studiach w Odessie, gdzie obserwował morze i zaczął utrzymywać je na płótnie (Leszkowicz). Ten wybitny Polak, będący malarzem, pisarzem, taternikiem, marynarzem oraz generałem Wojska Polskiego, uznawany jest za protoplastę polskiej koncepcji wychowania morskiego. Ważnym wydaje się podkreślenie, że Zaruski zainteresował się wychowaniem dosyć późno, kiedy to w 1926 r. przeszedł w wojskowy tzw. stan spoczynku. Poświęcił się idei propagowania żeglarstwa – już wtedy widząc w nim aspekt wychowawczy. Zafascynowany był wówczas modelem społeczeństwa angielskiego czy holenderskiego, które „budowały swoją potęgę na morzu”. Doceniał, że w tych społeczeństwach morze traktowane jest jako dobro zbiorowe, które przynosi korzyści materialne, społeczne i duchowe (Krawczyk 2002: 89). Z analizy jego utworów można wywieść twierdzenie, że góry, jak i morze służyć powinny wychowaniu ludzi silnych, wrażliwych i obowiązkowych. To, czym były dla niego morze i góry, ukazują jego wiersze, m.in. *Sonety morskie*. Wyłania się z nich obraz dzikiej i pięknej natury. Kontakt z nią, według Zaruskiego, powoduje, że człowiek wzmacnia się nie tylko fizycznie, ale i duchowo (Leszkowicz). W 1929 roku pierwszy raz poznał harcerzy wodniaków. Powróciło jego zainteresowanie ruchem har-

cerskim, z którym zetknął się u jego początków, w Zakopanem, gdzie pomagał w prowadzeniu drużyny Andrzeja Małkowskiego co zmotywowało go do zostania instruktorem harcerskim. Po latach mówił: „kiedy na wachcie są harcerze, ja mogę spać spokojnie” (Zaruski 1966: 14). Przyczynił się do rozwoju żeglarstwa żeńskiego, szkoląc począwszy od 1931 r. między innymi – kapitana żeglugi wielkiej, wspomnianą wcześniej, Jadwigę Wolffową (Appelt i in. 1985: 12) i organizując żeński kurs żeglarski, który zaowocował zrealizowanymi marzeniami zakupu pierwszego jachtu dla dziewcząt „Grażyna”. „Wyprowadzić Polaków na morze” było niemal obsesyjnym hasłem Zaruskiego (Miazgowski 1958: 12), który w niedocenieniu morza i jego wychowawczej roli, upatrywał historyczne klęski Polski. Dla realizacji tej idei kapitan był gotowy wiele poświęcać. Bronisław Miazgowski pisał o nim: „Dla tej idei tłukł się po morzu stary, sterany w bojach człowiek, emeryt, dobrze zasłużony ojczyźnie, dla tej idei moknął i marznął na małych, niewygodnych jachtach, na chmurnym, burzliwym, niegościnnym Bałtyku” (tamże: 12). W 1935 roku objął dowództwo nad harcerskim jachtem „Zawisza Czarny”, oraz wygrał wybory na przewodniczącego Polskiego Związku Żeglarskiego (PZZ). W swojej kadencji zasłynął zintegrowaniem poszczególnych organizacji żeglarskich, w tym wodniaków, pod parasolem PZZ. Swoje rejsy z harcerzami generał opisał w książce *Z harcerzami na Zawiszy Czarnym*. Dostrzegł potencjał statku „szkolnego”, z przeznaczeniem dla żeglarzy-amatorów, a nie marynarzy zawodowych. Pisał: „To już nie jacht, a prawdziwa pływająca szkoła” (Zaruski 1966: 15). W jego koncepcjach znaleźć można oczywisty ślad przedwojennej, polskiej myśli skautowej. Generał doskonale rozumiał ideę skautową Baden-Powella i według niej starał się prowadzić swoją pracę (Leszkowicz).

### Zaruski jako wychowawca

Zaruski niewątpliwie czuł się wychowawcą. Celem jego działań było „stworzyć nowy typ Polaka” (Miazgowski, 1958: 9), który będzie odporny na trudy, wytrzymały, patrzący na świat szeroko otwartymi oczami, rozumiejący zagadnienia gospodarki morskiej oraz znaczenie siły zbrojnej na morzu. Wydaje się więc, że jego ambicje były większe niż jedynie „wyciągnięcie Polaków z mentalności rolniczej”, jak twierdzi Adam Jasser. Zaruski uważał morze za doskonałe środowisko wychowawcze, ponieważ uznawał je jednocześnie za „najtąńszą drogę, bez barier i rogatek – gościniec do wszystkich niemal krajów świata”; za źródło pożywienia, materializację potęgi natury; żywioł „najwspanialszych, najbardziej

męskich i najbogatszych przeżyć psychicznych, estetycznych i intelektualnych”. Ujawnia się w takim myśleniu elitarne podejście do żeglarstwa, które wymaga refleksji, kompetencji intelektualnych i wrażliwości będącej cechą raczej kapitanów niż prostych marynarzy zawodowych. W książce *Wśród wichrów i fal*, Zaruski pisze: „Pływałem... mokłem i marzę na pokładach jachtów nie po to, ażeby z Was uczynić sportowców, lecz dlatego, ażebyście Wy, jako Polacy, poznali morze, uczuciem się z nim związali, uznali je za własną, bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla dzisiejszej Polski” (Zaruski 1958: 16). Rozwijając tę myśl, generał przyznawał, że często pływał, nawet gdy nie miał na to ochoty, na źle wyposażonych jachtach (biorąc na siebie ryzyko i odpowiedzialność wobec załogi), walcząc z przeszkodami, które „ziomkowie” rzucali mu pod nogi. Kończąc tę myśl, konstatuje: „I nie rozczulam się nad sobą (...), gdyż uważam, że jachting morski poruszy sumienie narodu, który zrozumie błędy przeszłości i postara się je naprawić” (Zaruski 1958: 17). Wspomnianą naprawą miało być wychowanie pokolenia zahartowanego na morzu i rozumiejącego jego znaczenie dla kraju. To co motywowało Zaruskiego do działania, to chęć pracy nad „kształtowaniem spiżowych charakterów młodzieży” (Zaruski 1958: 19). Zaruski był kapitanem „Zawiszy Czarnego” do 1939 roku. Mimo iż w momencie rozpoczęcia II wojny światowej mógł wypłynąć w morze ratując w ten sposób siebie, załogę i statek – nie uczynił tego z powodów patriotycznych. Ze względu na wiek nie przyjęto go do wojska, udał się na Wołyń, a następnie do Lwowa. Został tam aresztowany przez NKWD i zesłany do obozu w Chersoniu, gdzie zmarł na cholerę w 1941 roku. Przez swoich współpracowników uważany był za romantyka i charzmatycznego przywódcę, reprezentanta „przedwojennej elity”. Po jego śmierci wielu z nich podjęło próby wcielenia idei generała w życie, opiekowali się również jego żoną, która przeżyła wojnę.

## Filozofia morza

Idee propagowania związków z morzem, które miały charakter pragmatyczny i były związane z celami gospodarczymi oraz wychowawczymi, oparte były na pogłębionej refleksji filozoficznej Zaruskiego. Według profesora Krawczyka, można umiejscowić je w nurcie modernistycznej antropologii filozoficznej wspartej poglądem o dialektycznej antynomii między nauką i kulturą (Krawczyk 2002: 91). Podobny charakter mają taternicze przemyślenia Zaruskiego. Generał był przekonany, że wysokie góry, oceany czy pustynie mogą odegrać w życiu człowieka

ogromną rolę, jeżeli nie będą traktowane instrumentalnie, a autotelicznie, jako kontekst dla rozwoju człowieka. Dla Zaruskiego natura ma cechy transcendentne i rządzi się własnymi, niezmiennymi prawami, kierowanymi wewnętrzną mądrością. Domagał się, aby w literaturze, morze nie było przedstawiane jedynie jako synonim potęgi, wolności, drogi, warsztatu pracy, źródło pożywienia, ale jako „żywioł” najwspanialszych przeżyć psychicznych, intelektualnych i estetycznych, które pozwalają na intymny, bezpośredni kontakt człowieka z przyrodą (Turo 2002: 109). Interesująca jest jego koncepcja czasu. Według Zaruskiego czas nie dotyczy przyrody, a jedynie życia człowieka. Czas na morzu płynnie łączy przeszłość z teraźniejszością (Zaruski 1958: 22). Zaruski uważał, że doraźne, pragmatyczne cele, które stawia sobie człowiek, powinny być ugruntowane w wartościach wyższych, absolutnych. Tak dzieje się pośród marynarzy, gdzie troska o bezpieczeństwo i odpowiedzialność za innych jest codziennym kontekstem ich pracy. Generał uważał, że obcowanie z morzem jest przyczynkiem do „regeneracji utraconego związku z przyrodą i innymi ludźmi” poprzez charakterystyczne procesy psychiczne zachodzące tylko u żeglarzy (Krawczyk 2002: 92). Procesy te, kształtują mentalność żeglarzy, której nie da się porównać z mentalnością przedstawicieli innych zawodów, a zachodzą ze względu na ekstremalne warunki egzystencji. Należą do nich: całkowita izolacja od środowiska społecznego, świadomość niebezpieczeństwa, poczucie autonomii jednostki i jej zależności od własnych umiejętności oraz magia jachtu i morza. Krawczyk pisze: „W przeciwieństwie do robotnika fabrycznego, który nie nawiązuje łączności personalnej z maszyną, a z innymi pracownikami – łączy go przede wszystkim więź mechaniczna, żeglarz na jachcie zachowuje autonomię i tożsamość własnej osobowości, a swoją pracę traktuje jako naturalną potrzebę” (Krawczyk 2002: 92). Związek marynarza ze statkiem, które przejawia się w jego personifikacji i charakterystycznym języku ma swój głęboki, antropologiczny sens (Leśny 2012). W kontakcie z bezkresną przyrodą, wytwory techniki zmieniają swoje znaczenie oraz funkcje. Według Zaruskiego, niezwykła więź marynarza ma swoje źródła w świadomości, że jego życie jest „zespólone z życiem domu pływającego” (Zaruski 1958: 92), w którym on mieszka. „Tego domu, chwiejącego się na falach, trzeba bronić za wszelką cenę. Pojęcia «ja», «oni» zacierają się, okręt zaczyna żyć moim życiem, a ja – życiem okrętu”.

W analizie wkładu Zaruskiego w rozwój koncepcji wychowania morskiego, warto zwrócić uwagę na język, którym się posługiwał. Ze względu na fakt, że Zaruski był poetą, w jego piśmiennictwie jest bardzo wiele metafor, artystycznych przenośni i romantycznych sentencji. Fakt ten wywarł znaczący wpływ na to, jak

współcześnie pisze się oraz mówi o żeglarstwie szkoleniowym w Polsce. Zaruskiemu zawdzięczamy określenia, które na stałe zagościły w języku opisującym żeglarstwo, takie jak: „wykuwanie spiżowych charakterów” czy „w twardym trudzie żeglarskim hartują się charaktery”.

## Sylwetka i poglądy na wychowanie morskie Josepha Conrada

Drugą ważną, przywoływaną postacią polskiego wychowania morskiego jest Joseph Conrad. Nie miał on bezpośredniego wpływu na polskich żeglarzy, tak jak Mariusz Zaruski. Conrad pisał jednak o morzu, osadzał swoje powieści w realiach marynistycznych, bardzo bliskich marynarzom. W swoich dziełach zajmował się problematyką samotności, dylematów życiowych, dramatycznych wyborów i moralności. Był kolejnym poetą, który wpłynął na sposób mówienia o żeglarstwie. Stanowi też wielką, prywatną inspirację dla Krzysztofa Baranowskiego. Józef Konrad Korzeniowski (1857–1924), pseudonim Joseph Conrad znany jest głównie ze swoich dokonań literackich, choć w środowisku żeglarskim uchodzi za postać bardzo ważną, porównywalną z generałem Zaruskim. Urodzony w Polsce, w rodzinie o silnych tradycjach niepodległościowych, jako pięcioletni chłopiec został wraz z rodzicami karnie zesłany do Rosji. Do Polski powrócił w 1867 r., a w 1874 r. wyjechał z niej już na stałe i rozpoczął karierę morską. „Istotnym marynarzem może być tylko Anglik” (Dąbrowski 1959: 19) miał powiedzieć po latach usprawiedliwiając swoją emigrację. W 1884 roku otrzymał brytyjskie obywatelstwo. Przez ponad dwadzieścia lat pływał jako steward, marynarz, oficer a w końcu kapitan na przeróżnych jednostkach – w tym na wielkich, oceanicznych kliprach<sup>4</sup>. W 1894 roku postanowił porzucić karierę morską i zająć się pisarstwem inspirowanym swoimi przeżyciami. Większość jego największych dzieł tj. *Smuga Cienia*, *Gry Losu*, *Szaleństwo Almayera* nawiązuje silnie do tematyki morskiej. W powieściach i opowiadaniach inspirował się osobistymi doświadczeniami z lat spędzonych na morzu. W powieściach Conrada dominuje problematyka psychologiczno-moralna. Wątki marynistyczne stanowią pretekst do stawiania zasadniczych pytań etycznych i rozważań filozoficznych. Jego twórczość ma duże

---

<sup>4</sup> Kliper – typ żaglowca, popularnego w XIX i początkach XX wieku, ze względu na swoją szybkość. Klipy przewoziły na trasach oceanicznych cenne lub nietrwale ładunki lub takie, które musiały być pilnie dostarczone – w tym pocztę. Klipy uważa się za bezpośrednich „przodków” dzisiejszych wielkich żaglowców.

znaczenie dla żeglarzy i marynarzy na całym świecie, dlatego, że wątki marynistyczne są niezwykle autentyczne ze względu na doświadczenie i karierę morską Conrada. Bohaterowie Conrada stawiają sobie pytania o solidarność w obliczu zagrożenia, odpowiedzialność przełożonych względem podwładnych, niemoc wobec żywiołu – czyli w kwestiach zasadniczych dla osób związanych zawodowo czy amatorsko z morzem. Joseph Conrad nie pływał z marynarzami polskimi i nie wychowywał ich, tak jak generał Zaruski. Dostarczył im natomiast prozy marynistycznej na bardzo wysokim poziomie oraz bohaterów, z którymi mogli się identyfikować. Między innymi dlatego Zaruskiego złożyły porównania do Conrada – ponieważ generał własnym przykładem wychowywał podopiecznych oraz szkolił ich nieustannie organizując kolejne szkolenia i kursy. Piśmiennictwo Zaruskiego było dodatkiem do jego działalności. W przypadku wpływu Conrada było odwrotnie – oddziaływał na wyobraźnię poprzez bohaterów swoich powieści i poprzez język, jakim opisywał życie na morzu. Bardzo wiele opowiadań Conrada bazuje na wątkach biograficznych – i choć nie można jego poglądów na wychowanie morskie wprost utożsamiać z poglądami jego bohaterów – wiele można z nich wnioskować o przemysleniach samego autora (Miłobędzki 1972: 19).

Rekonstruując jego poglądy na wychowanie morskie, warto przede wszystkim zwrócić uwagę na indywidualne podejście do każdego marynarza. W jego zeznaniach przed angielską Komisją Ministerstwa Handlu 3 lipca 1894 r. tłumaczył, dlaczego ważne jest, aby każdy członek załogi był wyspany i aby nie wzywać załogi pochopnie na „alarmy morskie” na pokład (Miłobędzki 1972: 59) – co było nietypową postawą kapitana w tamtych czasach. Zwracał szczególną uwagę na braterstwo między nimi, na dużą rolę solidarności w załodze. Wiele uwagi poświęcił zagadnieniom międzykulturowości: „Nadzieja, trwoga, duma tkwi jednakowo w każdym z nas – w białych, żółtych i czarnych” (Miłobędzki 1972: 19). Zagadnieniom konsekwencji kolonializmu poświęcił powieść *Jądro Ciemności*, a w esejach upominał się o sprawiedliwe traktowanie autochtonów. Był zwolennikiem marynarskiego, niepisanego kodeksu postępowania, prowadzącego do „dobrej roboty” (Miłobędzki 1972: 28). Józef Miłobędzki, kapitan i wykładowca Polskiej Szkoły Morskiej w Gdyni, tłumacz Josepha Conrada, w przedmowie do esejów Conrada pisze: „Jako pisarz [Conrad – przyp. aut.] odkrył, że ten kodeks postępowania ma wartość ogólnoludzką i stąd «marynistyka» Conrada ma charakter uniwersalny” (Miłobędzki 1972: 29). Ujawnia się w tym poglądzie przekonanie, że środowisko żaglowca jest miejscem do kształtowania nawyków czy cech, które są istotne poza żeglarstwem, chociaż leżą u podstaw założeń wspólnego ruchu *sail training*. Conrad cenił żeglarstwo samo w sobie, sprzeciwiał

się jego komercyjnemu charakterowi i potępiał morskie działania wojenne. W 1919 roku pisarz otrzymał zlecenie opracowania założeń okrętu szkolnego, na którym mieli być szkoleni oficerowie. Nie był już wtedy marynarzem, nie miał też wyczucia koniunktury w przemyśle stoczniowym, niemniej powstały dokument *Memoriał w sprawie przystosowania okrętu żaglowego do celów doskonalenia praktyk oficerów marynarki handlowej z portu Liverpool* ujawnia poglądy pisarza na procesy wychowawcze możliwe do zaaranżowania na pokładzie. Józef Miłobędzki, znający realia Szkoły Morskiej i szkolenia kadetów napisał o *Memoriale*: „Nie jest chyba dziełem przypadku, że dwa żaglowce (...) szkoły morskiej, dawny «Lwów» i dotychczas pływający «Dar Pomorza», są akurat takimi okrętami, jakie Conrad w swym *Memoriale* poleca jako najlepiej nadające się do celów szkolenia młodzieży” (Miłobędzki 1972: 91). Projekt Conrada dotyczył marynarki handlowej, niemniej niektóre jego postulaty można odnieść do żeglarstwa amatorskiego, z zastrzeżeniem, że tworzył on swój projekt z myślą o dorosłych kandydatkach na oficerów, którzy łączyli karierę zawodową z morzem. Conrad uważał, że optymalna i kształcąca podróż powinna być długa, aby „mnogość stref meteorologicznych”, żeglowanie w różnych warunkach pogodowych, pozwalałaby na dostarczenie wystarczająco wielu „ogólnych doświadczeń” (Conrad 1972a: 93). Według pisarza długi ciąg dni „spędzonych na morzu, między wodą a niebem” miałby wartość duchową i praktyczną, co przyniosłoby pozytywne konsekwencje w przyszłym życiu marynarzy.

W innym esej, *Podróże Morskie*, nadmienia, że długie podróże na żaglowcach sprawiają, że „człowiek odrywa się od warunków lądowych i znajduje na okręcie nowy rodzaj domu” (Conrad 1972b: 122). Pisarz postawił postulat, aby jednostka nie była wyposażona w zbyt wiele udogodnień, które wyręczałyby ludzi. Conrad napisał: „Stawianie żagli, manipulacje łodziami i w ogóle prace fizyczne właściwe marynarskiemu zawodowi powinny być wykonywane siłą mięśni (...) przez kadetów” (Conrad 1972a: 96). Istniały już wtedy rozwiązania pozwalające usprawnić wymienione wyżej czynności, tak aby nie angażować do nich zbyt dużej obsady. Conrad wymienił jednak powody, dla których uważał unikanie takich rozwiązań za korzystne:

- nie ma powodu używania innej siły niż siła mięśni, skoro na pokładzie mają być wysportowani chłopcy;
- ciężka praca, wymagająca starań i poszanowania jest dobra dla kandydatów na oficerów;
- praca fizyczna, wykonywana sumiennie razem z innymi, w jasno określonym celu, uszlachetnia;

- młódzież zżyta z systemem urządzeń napędowych żaglowca, nauczy się je wyczuwać;
- życie na morzu jest zdrowe o ile towarzyszy mu praca fizyczna;
- praca fizyczna wykonywana w sposób inteligentny rozwija specjalną „mentalność marynarską”, która jest pożądana u przyszłego oficera.

Conrad uważał, że praca fizyczna na żaglowcu jest dobra dla młodych chłopców:

Twierdzę, z głębokim przekonaniem, że życie na żaglowcu wspaniale rozwija pod względem fizycznym. Nieraz widywałem, jak delikatny chłopiec, którego przyprowadzał na okręt z troskany członek rodziny, w czasie dwunastomiesięcznej podróży zmieniał się nie do poznania w krzepkiego młodzieńca (Conrad 1972a: 97).

W projekcie Conrad założył istnienie specjalnej mesy, która „byłaby jednocześnie salą lekcyjną i jadalnią” (Conrad 1972a: 99). Istniał więc plan żaglowca, który zakładał istnienie klasy (z tablicą i ławkami), a wewnątrz żaglowca i kajuty dla chłopców powinny być odpowiednie dla „dbałości o ich zdrowie, rozwój fizyczny, możliwość studiów i nic więcej”. Pomieszczenia powinny być proste, „bez szwanku dla zdrowia i godności ludzkiej”. W eseju *Podróże Morskie*, Conrad tłumaczy wyższość żaglowca nad statkami pasażerskimi w kontekście jego walorów wychowawczych – na żaglowcu, ludzie musieli aklimatyzować się w „moralnej atmosferze życia na okręcie” (Conrad 1972b: 123) i szybko stawali się „obywatelami małej społeczności”, a przez specjalne warunki życia i zainteresowania, wraz z poznawaniem zasad obsługi żagli, większym zrozumieniem mechanizmów, które pozwalają żaglowcowi płynąć – zyskiwał do niego sympatię i zaczynał traktować jako nowy rodzaj domu. Pasażerowie na statkach o napędzie mechanicznym, według Conrada, odróżniali się od ładunku jedynie tym, że przeżykali pokarm. Używając tej metafory wskazywał na bierność załogi, która sprawiała, że nie „poszerzał się ich zasięg uczuć i rozbudzanie spostrzegawczości w stosunku do natury i ludzi” co kapitan obserwował u pasażerów statków żaglowych, pisząc: „Żaglowiec ociera się bardzo blisko o strefę ciszy wszechświata, która uwalnia ludzi od powszednich trosk i kłopotów, jak gdyby widnokrąg, co ich otacza, był magicznym pierścieniem rzuconym na morze” (Conrad 1972b: 125). Według Conrada, w każdym kto podróżuje żaglowcem, budzi się „zrozumienie i umiłowanie morza” (Conrad 1972c: 128), chyba że czyjaś dusza nierozzerwalnie związana jest z lądem, co pisarz nazywa zaawansowanym stanem „ładowości”, który bywa nieuleczalny.

## Współczesne realizacje koncepcji wychowawczych Zaruskiego i Conrada

Wraz z zakończeniem II wojny światowej i zmianą polityczno-ustrojową w Polsce, rozpoczęło się odbudowywanie polskiego żeglarstwa, początkowo głównie przez ocalałych animatorów tego ruchu sprzed wojny. Na ile było to możliwe w ówczesnych realiach, odtwarzano strukturę organizacyjną, takich organizacji jak PZZ czy Yacht Klub Polski. Po reaktywacji ZHP w 1956 r., powrócił do czynnej służby Witold Bublewski, który zajął się kompleksowym i metodycznym odbudowywaniem, a następnie rozwijaniem ruchu wodniaków. Historię odbudowy polskiego żeglarstwa do 1956 r. opisuje Włodzimierz Głowacki w drugim tomie *Dziejów żeglarstwa polskiego*. Do 1978 roku historia została opisana przez autorów *Polskich Jachtów na oceanach* – Aleksandra Kaszkowskiego i Zbigniewa Urbanyi. Wydaje się jednak, że wciąż nie ma jednego, kompleksowego opracowania współczesnych dziejów polskiego żeglarstwa oraz dokumentacji i analizy koncepcji wychowania morskiego, która jest jego częścią. Studiując historię tworzenia się tego pojęcia i prowadząc poszukiwania źródłowe, dokonałam subiektywnego wyboru organizacji lub przedsięwzięć, które inspirowały największą według autorki, polską praktyczną realizację konceptu wychowania morskiego, jakim są rejsy typu „szkoła pod żaglami”. Zalicza do nich: programy i działalność harcerzy wodnych „wodniaków” ze Związku Harcerstwa Polskiego od roku 1956; projekty realizowane przez Bractwo Żelaznej Szekli; niezwykle rolę jaką odegrał program telewizyjny „Latający Holender”; projekty realizowane na STS General Zaruski; działalność Stowarzyszenia Edukacja Pod Żaglami; Fundacji „Szkoly pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego” i innych form organizacyjnych, w ramach których Baranowski organizował swoje rejsy; Stowarzyszenie Sail Training Association Poland; Fundacja STS Fryderyk Chopin; Stowarzyszenie Chrześcijańska Szkoła pod Żaglami. Ze względu na ograniczone ramy organizacyjne tej pracy nie jest możliwe dokładne przeanalizowanie wszystkich wspomnianych inicjatyw.

Wydaje się, że najbardziej kompleksową próbą praktycznych realizacji postulatów wychowania morskiego, są współcześnie projekty typu szkoła pod żaglami czyli organizacja długich rejsów morskich dla młodzieży połączonych z realizacją programu szkolnego na żaglowcu. Organizuje się w Polsce kilka typów takich rejsów. Dwa z nich zasługują na szczególną uwagę; „Szkoła pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego” oraz „Niebieska Szkoła”.

## Krzysztof Baranowski – twórca koncepcji szkoły pod żaglami

Współczesną, ważną postacią wychowania morskiego jest Krzysztof Baranowski. Paradoksalnie, uważa on, że wychowanie morskie jest pojęciem sztucznym. Jego zdaniem, podobne efekty co jego „Szkoła pod Żaglami” mogłaby przynieść długotrwała wyprawa w góry czy na pustynię. Koncepcja „Szkoły pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego”, pod tym względem, nie jest spójna. Krzysztof Baranowski jest dziennikarzem, żeglarzem oraz pisarzem. Uznawany jest za prekursora szkół pod żaglami w Polsce. Rozpoczął swoje projekty w latach 80. i dotychczas zrealizował ich kilkanaście. Kazimierz Robak, kronikarz i nauczyciel w kilku edycjach szkół Baranowskiego uważa, że idea „Szkoły Pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego” była w prostej linii kontynuacją morskiej edukacji młodzieży zapoczątkowanej przez Mariusza Zaruskiego (Robak: 4). W mojej opinii, wniosek ten, nie jest w pełni uzasadniony. Analizując kompleksowo jego poglądy na wychowanie morskie, zauważyłam, że inspirował się zarówno koncepcjami Mariusza Zaruskiego, jak i Josepha Conrada i bywa do nich porównywany. W niektórych aspektach losy tych trzech kapitanów są podobne. Krzysztof Baranowski, tak samo jak Zaruski, jest praktykiem, który przez większą część swojego życia pływał z młodzieżą. Tak samo jak generał poświęca życie na promocję żeglarstwa i jego wychowawczego wpływu. Z Josephem Conradem łączy Baranowskiego niewątpliwie zamiłowanie do literatury oraz głęboko refleksyjny, filozoficzny sposób narracji o morzu. Według Kazimierza Robaka, morze, żegluga i żagle – to trzy elementy determinujące całe życie i działanie Krzysztofa Baranowskiego (Robak 2005: 12). Traktuje on żeglarstwo poważnie, z szacunkiem, z poszanowaniem tradycji i etykiety oraz ceremoniału. Żeglowanie samodzielne oraz z młodzieżą, to zasadnicza treść życia kapitana Baranowskiego w ostatnich trzydziestu latach. Był on związany z projektowaniem i budowaniem dwóch polskich żaglowców szkolnych – S/y Pogoria i STS Fryderyk Chopin. W koncepcji ich wyposażenia i konstrukcji widać praktyczną realizację wielu postulatów Conrada opublikowanych w cytowanym *Memoriale w sprawie przystosowania okrętu żaglowego do celów doskonalenia praktyk oficerów marynarki handlowej z portu Liverpool*. Tak samo jak pisarz, ceni żeglarstwo niekomercyjne i swoje projekty próbuje organizować na zasadach charytatywnych lub non-profit. Wspólnie z Conradem, Baranowski uważa, że jednym z najlepszych środków wychowawczych stosowanych na żaglowcu jest praca fizyczna i to ona przyczynia się do pozytywnej zmiany załogantów, obserwowanej m.in. przez rodziców dzieci powracających z jego rejsów.

Krzysztof Baranowski zapytany o to, czym jest wychowanie odpowiedział wprost: „Nie wiem. Będę strzelał. Wychowanie to kształtowanie charakteru. Nie ma się co więcej nad tym pochylać” (Baranowski 2010). W tych kilku zdaniach uwidacznia się sposób, w jaki kapitan mówi o swoim projekcie w kontekście pedagogicznym. Wyraźnie jest on człowiekiem czynu, nie zastanawiającym się nad umocowaniem swoich pomysłów w teorii i praktyce pedagogicznej. Według Baranowskiego pedagogicznym celem „Szkoły...” jest wywarcie istotnego wpływu na życie młodzieży, która bierze udział w rejsie. Nazywa to, za Mariuszem Zaruskim, kształtowaniem charakteru.

Według Baranowskiego największym wychowawcą w „Szkołe pod Żaglami” jest morze (tak samo uważał Zaruski i Conrad), choć docenia on rolę dorosłych: „Szkoła zajmuje ważną część życia dzieci. Jeśli morale nauczycieli są wątpliwe, to i ci uczniowie są wątpliwie wychowani. Do tego dochodzą błędy rodziców, którzy w ogóle nie są pedagogami i stąd nam rosną potwory”. W wypowiedziach dotyczących roli nauczycieli Baranowski używa określeń takich jak „dopóty”, „kontrola”, które świadczą o jego autorytarnym podejściu do relacji nauczyciel–uczeń – co jest przeciwieństwem relacji dorosły–dziecko proponowanej przez Zaruskiego. W tym wątku ujawniają się różnice między oboma kapitanami. Mówiąc o tak zwanych trudnych uczniach, Baranowski wspominał „zbrodniarzy i gangsterów”, których rodzice lub psychologowie wysyłali za karę lub na rodzaj socjoterapii na rejs. Według kapitana, aby poradzić sobie z tego typu młodzieżą, należy być „okrutnym”, surowym – tak jak surowe jest morze i życie na żaglowcu. Jednocześnie załogę nazywa „rodziną”, w której zadaniem – oficera i nauczycieli – jest „gonienie do roboty”. Kapitan Baranowski powtarza, że nawet jeśli nauczyciele będą kiepscy, to i tak „Szkoła...” wpłynie korzystnie na młodzież, ponieważ tak oddziałuje żaglowiec i morze. Uważa, że gwarantuje to obcowanie z żywiołem, przyrodą. Tak samo jak morze, mogą oddziaływać góry – ponieważ jednak to z morzem związana jest kariera Baranowskiego – o nim wypowiada się najchętniej.

Zapytany o determinanty wychowawcze morza czy udziału w rejsie, odpowiada: – „To środowisko, te warunki, które panują na żaglowcu powodują, że ludzie przestają być butni i wierzyć w te wszystkie prawdy, które im dotychczas wkładano do głowy” (Baranowski 2010). Wskazuje tutaj szczególnie na następujące czynniki:

- zagrożenie zdrowia i życia;
- konieczność stałego przestrzegania zasad bezpieczeństwa;
- mała przestrzeń, która wymusza utrzymywanie porządku;
- dyscyplina, hierarchia, rygor („dzwonki, gwizdki i salut”);

- autorytet formalny oficerów i kapitana („Uczniowie szanują swojego kapitana, który bywa nieprzyjemny, ale manewr potrafi zrobić”);
- przestrzeń i czas spędzany długo w morzu, najlepiej na oceanie („To nie może być kręcenie się w kółko po Bałtyku”).

Krzysztof Baranowski, tak samo jak Conrad, uważa, że „w każdym, kto podróżuje żaglowcem, budzi się „rozumienie i umiłowanie morza” (Conrad 1972c: 128). Wiedząc, że inspirowały go przemyślenia Josepha Conrada, można inaczej spojrzeć na jego przekonanie o pozytywnym wpływie „Szkoły pod Żaglami” na młodzież i bagatelizowanie warunków zalecanych przez dydaktyków, jako optymalnych do nauki. Problem braku snu, miejsca do odrabiania lekcji, jest dla Baranowskiego wtórny wobec zalet pływania na żaglowcach, a które powtarza za Conradem. Nie dziwi duży wpływ twórczości Conrada na kapitana Baranowskiego, który sam, mając talent literacki napisał wiele książek o tematyce, używając niekiedy języka poetyckiego. Jednym z ważnych motywów literackich Conrada jest samotność marynarzy. Jest to również ważny i opisywany motyw w twórczości Krzysztofa Baranowskiego.

### Definiowanie wychowania morskiego

Wychowanie morskie jest pojęciem, co do którego w środowisku żeglarskim istnieje szereg sprzecznych opinii, mimo że w bardzo wielu projektach i organizacjach używa się go i na nie powołuje. Prawdopodobnie po raz pierwszy oficjalnie użyto go w 1946 r., kiedy to powstało Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. W początkowej fazie PCWM miało za zadanie prowadzenie tzw. kursów wiedzy zapoznawczej o morzu (Portal Akademii Morskiej w Gdyni).

Za źródło koncepcji wychowania morskiego uważa się życie i twórczość Mariusza Zaruskiego, Josepha Conrada oraz Krzysztofa Baranowskiego. Próbę ujęcia tematu w aspekcie pedagogicznym podejmował Stanisław Ludwig, podkomendny Mariusza Zaruskiego. Definiował wychowanie morskie, jako proces wywoływania trwałych zmian w stosunku społeczeństwa do uprawy morza, czyli do wszelkich form wykorzystywania morza w celach gospodarczych, obronnych, wypoczynkowo-zdrowotnych, sportowo-turystycznych, przyrodniczych oraz jako tematu dla twórczości artystycznej (Ludwig 1966).

Witold Bublewski, wychowanek Zaruskiego, określał wychowaniem morskim systematyczną, świadomą, społeczną działalność, której celem jest zainteresowanie młodzieży problematyką morską, gospodarką wodną oraz ekologiczną.

Środowisko naturalne (morskie lub śródlądowe) pośrednio „rzutuje na zamierzone kształtowanie osobowości młodzieży” (Bublewski 1992: 16). Bublewski definiuje wychowanie morskie bardzo szeroko, od kształtowania osobowości i rozbudzenia zaangażowania w działalnośćorską społeczeństwa – do bardzo specyficznego, kształcenia pracowników morskich. Według twórców projektu „Niebieskiej Szkoły” pojęcie wychowania morskiego jest tożsame z *sail training* (Strona projektu „Niebieska Szkoła”), jest to jednak współczesne rozumienie, nie nawiązujące do polskich koncepcji m.in. Zaruskiego. Kapitan Adam Jasser, polski przedstawiciel w międzynarodowej organizacji Sail Training Association, wychowaniem morskim nazywa trzeci wymiar wychowania (pozostałe dwa to: edukacja formalna i uprawnianie sportu<sup>5</sup>). Źródeł koncepcji szuka w twórczości Zaruskiego oraz Josepha Conrada i za nim nazywa wychowanie morskie „nauką dobrej roboty”. Według Jassera wychowanie morskie kształci wolę, solidarność, poczucie równości, wytrzymałość, cierpliwość, umiejętność pracy zespołowej, cechy przywódcze (Sienkiewicz). Uważa również, że istnieje cienka granica między żeglarsstwem a wychowaniem morskim. „Nie każdy rejs żeglarski ma walor wychowawczy” (Jasser 3 grudnia 2013 r.). Jego zdaniem wychowanie morskie może się odbywać jedynie na dużych jednostkach pływających, gdzie konieczna jest praca w grupie, współdziałanie, podporządkowanie się hierarchii w załodze. Celem rejsów o charakterze wychowawczym nie jest nauka żeglarsstwa (Jasser uważa, że na dużym żaglowcu trudno jest się go nauczyć, ponieważ zwykli załoganci nie uczestniczą w podejmowaniu decyzji nawigacyjnych, nie odpowiadają za konserwację statku, a tylko pomagają utrzymać go w dobrym stanie technicznym, pełnią tzw. prace bosmańskie). Istotą jest przeżycie lęku o własne życie – w grupie innych współzałogantów, wchodzenie na wysokie maszty, nauka pracy w grupie, pomoc słabszym.

Piotr Kulczycki, prezes fundacji STS „Fryderyk Chopin” organizującej „Niebieską Szkołę” uważa, że wychowanie morskie realizuje się na pokładzie dużych żaglowców w rejsach dłuższych niż dwa miesiące, ponieważ wtedy „z ludzi wychodzą najlepsze cechy”. Dodatkowo Kulczycki uważa, że rejsy realizujące postulaty wychowania morskiego pozwalają uczniom uzyskać wiedzę o sobie samym, umożliwiają „skok dojrzenia”. Kapitan Ziemowit Barański, wieloletni kapitan „Szkół pod Żaglami” i nauczyciel, uważa, że efekt wychowawczy jest zauważalny po czterech miesiącach – przy czym Kulczycki i Barański wskazują na takie same lub zbliżone rezultaty oddziaływań, co Adam Jasser. Według Krzysztofa Baranowskiego nie ma odrębnego wychowania morskiego. Twórca

---

<sup>5</sup> W tym sensie „wychowanie morskie” utożsamia z formami i celami edukacji nieformalnej.

„Szkóły pod Żaglami” uważa, że te same efekty wychowawcze można osiągać w m.in. w programach górskich, a jeśli istniałoby wychowanie morskie – musiałoby istnieć również wychowanie lądowe czy powietrzne (Baranowski 2010). Pojęcie „wychowanie morskie” nazywa niepotrzebną grą słów, i podkreśla, że termin ten powstał dawniej dla celów polityczno-propagandowych. Według Baranowskiego wychowanie na morzu, to po prostu wychowanie przy pomocy „medium”, jakim jest morze. Polemizuje z tym założeniem Adam Jasser, twierdząc, że w czasie górskiej wycieczki „możesz się wkurzyć, wsiąść w busa i odjechać. Nie jest to możliwe na morzu” (Jasser 3 grudnia 2013 r.). Deklaratywnie koncepcję wychowania morskiego realizują harcerze ze Związku Harcerstwa Polskiego, przy którym istnieje Centrum Wychowania Morskiego (CWM), bezpośrednio nawiązujące do idei kapitana Mariusza Zaruskiego. Jednak harcerze, wychowanie morskie, uważają za kolejną, praktyczną realizację wychowania harcerskiego, które jest również prowadzone poza środowiskiem „wodniaków” (harcerzy wodnych). W takim ujęciu, wychowanie morskie można porównać do koncepcji *adventure/outdoor education*, gdzie środowiskiem wychowawczym jest plener. Twórcy projektu „Edukacja pod Żaglami” uważają swoje rozumienie „wychowania morskiego” za parafrazę koncepcji Adama Jassera. Podkreślają, że wychowanie morskie jest specyficznym oddziaływaniem, którego najważniejszym elementem jest „praca pod żaglami na morzu” (Portal stowarzyszenia „Edukacja pod Żaglami”).

Oddziaływanie to:

- kształci wolę, solidarność, poczucie równości, silny charakter lub koryguje jego „niedostatki”;
- ćwiczy wytrwałość i cierpliwość, jest przeciwieństwem zaściankowości, a synonimem światowości;
- uczy realizmu w myśleniu i postępowaniu;
- kształtuje przyzwyczajenia i odruchy pracy zespołowej, pomocy słabszym oraz dobrowolnego zaakceptowania dyscypliny, która jest konieczna, aby osiągać wspólne cele;
- wykształca i wzmacnia cechy przywódcze;
- jest „szkołą wychowania społecznego i obywatelskiego, głosi pochwałę życia nieulegającego, pędzonego w trudzie własnych rąk, pośród żywiołu, który potrafi dostatecznie zahartować człowieka, aby ten odważnie stawiał czoło problemom i wyborom życia”.

Tak rozumiane wychowanie morskie możliwe jest jedynie na żaglowcu z liczną załogą, ponieważ jego ważną składową jest „uprzytomnienie młodym ludziom zasady drabiny społecznej, na której szczycie znajduje się kapitan,

a każdy członek załogi, pracujący dla wspólnego pożytku, ma na niej swoje miejsce” (Portal stowarzyszenia „Edukacja pod Żaglami”).

Wymienione rozwiązania wskazują, że pojęcie wychowania morskiego, choć używane, nie jest w pełni zdefiniowane. Na podstawie analizy dostępnych źródeł, przyjmuję, że wychowanie morskie (z zachowaniem podziału na wychowanie naturalne, samowychowanie i wychowanie instytucjonalne) nie jest odrębnym oddziaływaniem i zawiera się w ogólnej definicji wychowania, w sposób analogiczny, jak w ogólnym pojęciu wychowania mieści się np. termin „wychowanie fizyczne”. Wychowanie morskie niewątpliwie ma swoją specyfikę, którą najważniejszą częścią jest środowisko oddziaływania (zarówno naturalne, jak i społeczne). W zależności od przyjętej koncepcji, można uznać prymat oddziaływania środowiska naturalnego (kontakt z żywiołem, życie blisko natury, morze jako żywiciel, zagrożenie życia) nad społecznym (życie w załodze, hierarchia na statku, ograniczenia przestrzeni) lub odwrotnie.

### Wyzwania semantyczne

Język mówienia i pisania o wychowaniu morskim ma w Polsce korzenie literackie. Zaruski, Conrad czy Baranowski – oni wszyscy w opisie tego zjawiska używają języka literackiego. Ich utwory poetyckie, powieści i reportaże są niezwykle popularne i stanowią inspirację dla następnych pokoleń. Wpływ na język, w jakim opisywane jest pojęcie wychowania morskiego, mają również szanty i pieśni żeglarskie, niezwykle w Polsce popularne. Fakt ten dostarcza trudności w opisywaniu oraz badaniu zjawiska, ponieważ kategorie pedagogiczne i psychologiczne, mieszają się tu z potocznymi i literackimi.

W źródłowych projektach, takich jak „Szkoła pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego” czy „Niebieska Szkoła”, badacz napotyka na określenia o doświadczeniu, które kształtuje charakter – określenia, które pojawiły się już u Zaruskiego. Najważniejszą, pozytywną zmianą zachodzącą w załogantach, jest „zmiana charakteru na lepszy”, „kształtowanie charakteru”, „wykuwanie charakteru”, „uspokajanie krnąbrnych” i temu podobne. W wielu żeglarskich projektach jest to kluczowe stwierdzenie uzasadniające korzyści, jakich doświadcza załogant. Wydaje się, że w dyskursie żeglarskim rozumienie pojęcia „charakter” jest bliższe „psychologii potocznej” niż naukowej czy humanistycznej (Łukaszewski 2000: 68) i wiąże się właśnie z literackim kontekstem wychowania morskiego. Potocznie charakter definiowany jest na kilka sposobów. W Słowniku Języka Polskiego

Wydawnictwa Naukowego PWN „charakter” definiowany jest jako „zespół cech psychicznych względnie stałych, właściwych danemu człowiekowi”. Jest to definicja, w dużym stopniu zbieżna z definicjami osobowości. W piśmiennictwie psychologicznym, te pojęcia są najczęściej tożsame. Przyjęcie takiej definicji oznaczałoby, że charakter jednostki nie można zmienić – co kłóci się z przekonaniami twórców projektów inspirowanych wychowaniem morskim. Natomiast, jeśli przyjrzyć się składowej powyższej definicji, to wydaje się, że w zakresie cech psychicznych, rozumianych jako „właściwości procesów poznawczych, emocjonalnych i czynnościowych jednostki wyrażające się w jej zachowaniu, działaniu i w relacjach z innymi osobami” może nastąpić zmiana procesów czynnościowych lub emocjonalnych na skutek udziału w dalekiej podróży. Wydaje się, że żeglarzom najbliższą jest definicja Władysława Kopalińskiego. Definiuje on charakter jako zespół cech psychicznych (zwłaszcza moralnych), danego człowieka przejawiających się w jego postępowaniu i usposobieniu. Jako synonimy podaje „silną indywidualność, silną wolę, samodzielność” (Kopaliński 1990). Kapitan Baranowski zapytany o własną definicję charakteru odpowiada, że nie ma takiej: „Tak jak nie można charakteru dokładnie nazwać, tak nie można wskazać, gdzie są tutaj efekty. Ludzie, którzy przez to przeszli [tj. „Szkole pod Żaglami” – przyp. aut.] jakby swoimi sylwetkami, bardzo różnymi, zaświadczać, jak korzystnie to wpłynęło na nich” (Baranowski 2010). Podobnie wypowiedział się Kazimierz Robak: „Pojęcie «charakter» rozumiem potocznie i zwyczajnie” (Leśny 2014). Tymczasem – to pozytywną zmianę w zakresie charakteru podaje, jako główną korzyść z uczestnictwa w „Szkole pod Żaglami”: „Okazało się (...), że zmiany charakterologiczne w wieku 14–16 lat są bardzo trwałe i niezwykle pozytywne. To najlepszy wiek na kształtowanie charakteru”. Tłumacząc co ma na myśli, wskazywał na fakt zmiany języka i argumentacji („uczniowie dorośleją”), korektę zachowań niepożądanych („żeglowanie uspokaja krnąbrnych”). Nauczyciele zapytani o zmianę/kształtowanie charakteru młodzieży poprzez udział w rejsie, jednogłośnie uznali, że udział w rejsie będzie miał pozytywny wpływ na charakter jego uczestników. Określając ten wpływ wymieniali m.in.: otwieranie się na inne kultury, naukę zarządzania czasem, dyscyplinę, wiarę we własne możliwości. Są to składowe wskazujące bardziej na pojęcie postawy niż charakteru (osobowości). Choć możliwe byłoby użycie – w opisie zmiany charakteru pod wpływem udziału w „Szkole pod Żaglami” – klasycznego ujęcia Williama Sterna, wydaje się, że twórcy projektu korzystają raczej z definicji popularnej, która jednak zakłada, że charakter jest raczej niezmienną własnością człowieka. Ujawnia to wewnętrzny paradoks, pojawiający się na styku terminologii żeglarskiej (w ujęciu literackim) i pedagogicznej.

### *Sail training*

*Sail training* jest światowym ruchem zajmujący się szkoleniem młodzieży, w którym wiedza i umiejętności żeglarskie są kontekstem oraz podłożem do działań wychowawczych, a nie celem samym w sobie. Podobne założenia charakteryzują polskie wychowanie morskie. *Sail training* powstał w opozycji do kształcenia kadetów oraz szkoleń żeglarskich, których celem jest zdobycie uprawnień np. patentów żeglarskich. Kształcenie profesjonalistów (oficerów, nawigatorów, żołnierzy odpowiedników Marynarki Wojennej) rozwijało się od XVI wieku i zazwyczaj polegało na odbywaniu rejsów stażowych, w których adepci lub kadeci, poprzez naśladownictwo i praktykę, nabywali konkretnej wiedzy i umiejętności (Kennerley 2010: 385). Historia *sail training* rozwijała się równolegle do profesjonalnego kształcenia „pracowników” morza, a rozpoczęła się w momencie dopuszczenia osób cywilnych na pokłady żaglowców. Istnieje wiele koncepcji dotyczących powstania ruchu *sail training*. Brytyjska badaczka *sail training*, Laura Lyth (publikująca pod pseudonimem Ellen Greenaway-Bowen) uważa, że początek idei [etosu – cyt. za aut.] tego ruchu należy datować na 1856 r., kiedy to powstała organizacja Navy Lads Brigade (istniejąca do dziś pod nazwą Sea Cadet Corps) założona przez brytyjskich marynarzy po powrocie z wojny krymskiej (1853–1856). Celem Navy Lads Briagde była opieka nad sierotami poległych marynarzy (Greenaway-Bowen 2014: 4). Osieroconych chłopców (była to organizacja męska), zabierano w morze na krótkie rejsy o charakterze wychowawczym i edukacyjnym. Drugim ważnym wydarzeniem, które miało znaczący wpływ na rozwój koncepcji *sail training* był zmierzch ery wielkich żaglowców transportowych związany z tzw. drugą rewolucją przemysłową; wprowadzeniem silnika spalinowego i rozwojem transportu kolejowego. Armatorzy żaglowców zaczęli poszukiwać nowych form kontynuowania własnej działalności i w latach 30. zaczęli organizować rejsy o charakterze pasażerskim i szkoleniowym (Hamilton 1988: 35), gdzie ludzie zastąpili przewożony wcześniej ładunek (tzw. *Cargo*) (Greenaway-Bowen 2014: 4). Według brytyjskiego badacza historii marynistyki – dra Alstona Kennerleya, pośród armatorów i załóg żaglowców pojawiło się wtedy pragnienie przekonania świata, że mogą zaoferować oni swoim załogantom więcej niż tylko naukę podstawowych umiejętności nautycznych. Alston Kennerley nazywał to „czymś ekstra powiązaniem z rozwojem charakteru” (Kennerley 2010: 386). Chodziło o trudną do opisaną, wartość dodaną treningu na żaglowcu, której nie otrzymywało się w trakcie szkolenia na jednostkach o napędzie spalinowym (tamże). Za jednego z protoplastów rejsów dla młodzieży o charakterze wychowawczym uchodzi Alan John

Villiers (1903–1982), austriacki żeglarz oraz pisarz, który pływał z amatorami na duńskim statku Georg Stage (Hamilton 1988: 36), (Greenaway-Bowen 2014) przemianowanym na Joseph Conrad. Na pokład Conrada Villiers zabierał młodych ludzi, którzy zapłacili za odbycie rejsu szkoleniowego, a także brał z sobą nieodpłatnie tych, którzy w jego ocenie tego potrzebowali – głównie mieszkańców miejskich gett i tych, zagrożonych wciągnięciem w świat przestępczy. Jego głównymi „narzędziem wychowawczym” była surowa dyscyplina – cały statek obsługiwało się wyłącznie za pomocą siły własnych rąk, co determinowało, według niego, uznanie wartości współpracy i szacunku do innych. Nie wykorzystywał on żaglowca do nauki zawodu marynarza, ale do nauki życia (Piątek 2010: 15). Źródłem usystematyzowanej koncepcji *sail training* należy szukać u Kurta Hahna (McCulloch 2002: 10), który inspirował się eksperymentami i doświadczeniami kapitanów oraz podróżników eksperymentujących z żeglarstwem dla amatorów. Jednym z kapitanów, którzy inspirowali Hahna był wspomniany Alan Villiers. W latach 40. XX wieku Hahn chciał pozyskać w Wielkiej Brytanii sojuszników do utworzenia narodowego programu poprawy sprawności fizycznej, wytrzymałości i wrażliwości młodych Brytyjczyków. Podjął współpracę z Lawrencem Holtem – właścicielem firmy zajmującej się przed wojną transportem morskim (Miner: 59), (Hamilton 1988: 36). Lawrence Holt był poruszony liczbą ofiar, które poległy w bitwie o Atlantyk i uważał, że wielu marynarzy zginęło z powodu złego wykształcenia. Przekonał Hahna, iż tradycyjne szkolenie żeglarskie tzn. odbywające się na jachtach i żaglowcach, a nie na nowoczesnych statkach, poprzez „doświadczenie wiatru i pogody, w oparciu o rozpoznanie własnych możliwości oraz bezinteresowną pomoc przyjaciół” stanowi dobre środowisko wychowawcze dla młodych ludzi. W wyniku podjętej współpracy oraz dzięki wsparciu finansowemu Holta, w 1941 r. w miejscowości Aberdoyey, powstał miesięczny program oraz ośrodek nazwany Outward Bound (z ang., statek idzie w morze). Zamysł Holta i Hahna był niezmiernie prosty; przeprowadzić ćwiczenia morskie i terenowe, w których uczestnicy muszą przetrwać w trudnych warunkach jedynie dzięki skąpemu wyposażeniu, który otrzymali (Hamilton 1988: 36). Był to więc program, który współcześnie można by porównać do szkoleń survivalowych. Uczestnikami programu byli przyszli marynarze, ale również kandydaci do służby wojskowej, dzieci biznesmenów, młodzi policjanci, strażacy oraz „normalna” młodzież (Hamilton 1988: 59). Powiązanie programu z żeglarstwem, od początku było jedynie pretekstem. Holt, który sam był żeglarzem, pisał, że „trening w Aberdoyey musi być mniej szkoleniem dla morza a bardziej przez morze i musi przynosić korzyści w codziennym życiu” (Hamilton 1988: 59). Do miesięcznego kursu

włączono również trening atletyczny, zawody na orientację, kurs pierwszej pomocy, wędrówki górskie z zadaniami (tzw. ekspedycje – które Outward Bound organizuje do dziś) oraz wolontariat na rzecz lokalnej społeczności. Wkrótce Outward Bound przekształcił się w międzynarodowy ruch, działający do dzisiaj.

Największą organizacją zrzeszającą podmioty skoncentrowane na szkoleniu żeglarskim jest stowarzyszenie The Sail Training International (STI)<sup>6</sup>, którego początki sięgają roku 1955, kiedy to utworzono międzynarodowy komitet organizujący regaty żaglowców, w których startowały młodzieżowe załogi wraz z kadetami. Organizacja szybko rozszerzyła swoje działania i poza organizacją morskich wyścigów, zaczęła organizować m.in. 13 dniowe rejsy nazywane *Character development*. Drugą organizacją, która przyczyniła się do rozwoju *sail training* na świecie jest The Ocean Youth Club (założona w 1960 r.), której celem było umożliwienie żeglowania nastolatkom. Organizacja ta specjalizowała się początkowo w organizowaniu tygodniowych rejsów, w których uczestniczyło nawet 4000 młodych ludzi rocznie (Hopkins, Putnam 1993: 40). Międzynarodowe regaty, spotkania żaglowców i powstawanie dużych organizacji przyczyniło się do wymiany idei, teorii oraz metod między poszczególnymi armatorami. Niektórzy z nich zmienili profil działalności z organizacji krótkich rejsów, na dłuższe wyprawy dla młodzieży oraz organizację morskich ekspedycji. W ten sposób światowa „społeczność” *sail training* zaczęła się rozrastać i zwiększać swój wpływ na wychowanie młodzieży na całym świecie. Warto zaznaczyć, że *sail training* nie jest koncepcją wewnętrze spójną i jest bardzo różnie realizowana w poszczególnych krajach. Trzonem są jednak projekty inspirowane teorią i metodą *outdoor/adventure education*.

## Podsumowanie

Współczesne projekty *sail training* oraz wychowania morskiego, choć wydają się podobne, znacznie się różnią. Największe, polskie projekty wciąż nawiązują do idei Mariusza Zaruskiego, którą, według mnie, przyjmują bardzo powierzchownie. Niezmiernie trudne jest ich badanie, ze względu na fakt, że w języku pisanym oraz mówionym, miesza się kategorie potoczne i literackie z terminologią psychologiczną oraz pedagogiczną, co prowadzi do wielu wewnętrznych

---

<sup>6</sup> STI jest organizatorem największych międzynarodowych regat młodzieży na świecie. Zrzesza przedstawicieli 29 krajów. W 2007 roku, za swoją działalność stowarzyszenie STI było nominowane do Pokojowej Nagrody Nobla.

i zewnętrznych sprzeczności rzutujących na oddziaływania wychowawcze. Przykładem takiego dysonansu jest pojęcie „zmiany charakteru”, które według twórców projektów typu „Szkoła pod Żaglami” jest kluczowe – tymczasem jego rozumienie dalekie jest od obszarów definicyjnych, które nakreśla współczesna psychologia. Równocześnie *sail training*, wywodzący się z koncepcji pedagogiki przeżyć Kurta Hahna, wprost czerpie z teorii i metod charakterystycznych dla *outdoor/adventure education* o solidnych podstawach metodologicznych. Kurt Hahn inspirował się sylwetkami kapitanów, takich jak Villers (który może być porównywany do Zaruskiego) – jednak doprowadził do systematyzacji i konceptualizacji oddziaływań rejsów morskich na młodzież, przez co mogły być one celowe i planowane. Wewnątrz nurtu *sail training* napotymano na podobne problemy, z jakimi boryka się środowisko żeglarskie w Polsce, semantyczne i pedagogiczne, wywodzące się z faktu, że większość osób realizujących w praktyce postulaty *sail training*, to kapitanowie i praktycy, którzy pozytywne oddziaływanie żeglarsstwa na człowieka przyjmowali za dogmat. Przeświadczenie o niezwykłych korzyściach wynikających z partycypacji młodzieży w takich przedsięwzięciach było intuicyjnie wskazywane przez wielu armatorów oraz organizatorów rejsów (Allison, McCulloch 2007). Zainspirowało to szkockiego badacza Kena McCullocha do próby uchwycenia i konceptualizacji problemu. We wstępie do swojej rozprawy doktorskiej poświęconej tej tematyce napisał: „Praktyczne doświadczenie, które dał mi udział w 18 rejsach na jachtach szkoleniowych (...) wzbudziło we mnie przekonanie, że ewidentnie «coś specjalnego» dzieje się z młodymi uczestnikami rejsów szkoleniowych. Celem mojego projektu badawczego było odkrycie, czym to «coś specjalnego» może być” (McCulloch 2002: 37). Jego praca oraz potrzeba nazwania i uspoźniania oddziaływań *sail training* doprowadziła do realizacji w 2005 r. międzynarodowego projektu badawczego, kierowanego przez zespół badaczy z Uniwersytetu w Edynburgu, dla stowarzyszenia STI. Badania objęły młodzież pływającą na tzw. *tall ships*, czyli na pokładach żaglowców oraz *sail training ships* czyli na żaglowcach szkoleniowych (Leśny 2013: 55 i n.)<sup>7</sup>. Od czasu publikacji wyników raportu badawczego nastąpiło stopniowe uspoźnienie języka i koncepcji wewnątrz ruchu *sail training* oraz jeszcze ściślejsze powiązanie go z *outdoor/ adventure education*. Niestety proces ten nie dokonał się w Polsce. Niemniej, zajmując głos w dyskusji o zależnościach między *sail training* a wychowaniem morskim uważam, że są to nurty zbliżone, w których przy głębszej analizie ujawniają się jednak zasadnicze różnice.

---

<sup>7</sup> Zainteresowanych wynikami badań odsyłam do artykułu (Leśny 2013).

## Bibliografia

- Allison P., McCulloch K. 2007. *The characteristics and value of the sail training experience*, Univ. of Edinburgh, Edinburgh.
- Appelt M., Wiśniewska M., Wojtasiak K. 1985. *Drużyna „Żab”*, „Zeszyty Historyczne Harcerstwa”.
- Bublewski W. 1992. *Wychowanie morskie. Próba określenia pojęcia*, „Harcerstwo” nr 11–12.
- Conrad J. 1972a. *Memorial w sprawie przystosowania okrętu żaglowego do celów doskonalenia praktyk oficerów marynarki handlowej z portu Liverpool*, [w:] *Conrad w żeglarskiej kurcie: wybór publicystyki morskiej Josepha Conrada*, red. J. Miłobędzki, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Conrad J. 1972b. *Podróże morskie*, [w:] *Conrad w żeglarskiej kurcie: wybór publicystyki morskiej Josepha Conrada*, red. J. Miłobędzki, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Conrad J. 1972c. *„Torrens” – mój hołd dla okrętu*, [w:] *Conrad w żeglarskiej kurcie: wybór publicystyki morskiej Josepha Conrada*, red. J. Miłobędzki, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Dąbrowski M. 1959. *Szkice o Conradzie. Rozmowa z Conradem – tekst wywiadu prasowego zamieszczonego w „Tygodniku Ilustrowanym” w 1914 nr 16.*, PIW, Warszawa.
- Głowacki W. 1989. *Dzieje żeglarstwa polskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Greenaway-Bowen E. *Does Sail Training have the potential to change a young person's life or behaviour in life?*, „Marine Experiential Education and the rehabilitation of Youths at Risk: A case, dostępny na: [https://www.academia.edu/19842058/Does\\_Sail\\_Training\\_have\\_the\\_potential\\_to\\_change\\_a\\_young\\_person\\_s\\_life\\_or\\_behaviour\\_in\\_life](https://www.academia.edu/19842058/Does_Sail_Training_have_the_potential_to_change_a_young_person_s_life_or_behaviour_in_life) (otwarty 4 stycznia 2016).
- Greenaway-Bowen E., *Sail Training: what is it all about? History, Ethos and diversity of the organisation and crew*, Liaison Officer's supporting guide, dostępny na: [https://www.academia.edu/10434489/Sail\\_Training\\_what\\_is\\_it\\_all\\_about\\_History\\_Ethos\\_and\\_diversity\\_of\\_the\\_organisations\\_and\\_crew\\_Liaison\\_Officer\\_s\\_supporting\\_guide](https://www.academia.edu/10434489/Sail_Training_what_is_it_all_about_History_Ethos_and_diversity_of_the_organisations_and_crew_Liaison_Officer_s_supporting_guide) (otwarty 4 stycznia 2016).
- Hamilton J. 1988. *Sail training. The message of the tall ships*, P. Stephens; Distributed by Sterling Pub. Co., Wellingborough, Northamptonshire, England, New York, N.Y.
- Hopkins D., Putnam R. 1993. *Personal growth through adventure*, D. Fulton, London.
- Kennerley A.K. 2010. *Sail Training, Vocational Socialisation and Merchant Seafarer Careers: The German Initiative in the 1950s*, „The Northern Mariner/le marin du nord”, XX (4), s. 385–405.
- Kopaliński W. 1990. *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Państwowe Wydawnictwo Wiedza Powszechna, Warszawa.
- Krawczyk Z. 2002. *Morze w działalności społecznej i ideologii Mariusza Zaruskiego*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Warszawie” 1 (27).
- Leszkowicz T., *Mariusz Zaruski – człowiek wszechstronny*, dostępny na: <http://histmag.org/Mariusz-Zaruski-czyli-czlowiek-wszechstronny-721> (otwarty 17 maja 2014).
- Leśny A. 2012. *„Dom wciąż kiwających się podłóg”. Przestrzeń, czas i ceremoniał w „Szkołe pod Żaglami”*, praca magisterska, Uniwersytet Warszawski.
- Leśny A. 2012. *Doświadczenie nauki i przygody na żaglowcach szkoleniowych*, [w:] *Edukacja przygodą. Outdoor i adventure education w Polsce*, red. E. Palamer-Kabacińska, A. Leśny, Pracownia Nauki i Przygody, Warszawa.
- Ludwig S. 1966. *Istota i cele wychowania morskiego*, „Oświata Dorosłych” (6).

- Łukaszewski W. 2000. *Psychologiczne koncepcje człowieka*, [w:] *Psychologia – podręcznik akademicki. Podstawy psychologii*, red. J. Strelau, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- McCulloch K. 2002. *Four Days Before The Mast: A Study of Sail Training in the UK.*, praca niepublikowana, Uniwersytet w Edynburgu.
- Miazgowski B. 1958. *Wstęp*, [w:] Mariusz Zaruski, *Wśród wichrów i fal*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1958.
- Miłobędzki J. red. 1972, *Conrad w żeglarskiej kurcie. wybór publicystyki morskiej Josepha Conrada*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Miner J. 1990, *The Creation of Outward Bound*, [w:] *Adventure Education*, red. S. Priest, J.C. Miles, Venture Pub., College State.
- Piątek T. 2010. *Proces socjalizacji w idei sail training na przykładzie „Szkoły pod Żaglami”*, praca nie publikowana, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Portal Akademii Morskiej w Gdyni, *Państwowa Szkoła Morska w Gdyni (1945–1969)*, dostępny na: <http://www.am.gdynia.pl/historia-psm-powoj> (otwarty 8 stycznia 2016).
- Portal stowarzyszenia „Edukacja pod Żaglami”, *Kim jesteśmy?*, dostępny na: <http://www.epz.pl/kim-jestesmy,4/program,11> (otwarty 17 listopada 2014).
- Robak K., *Co było i jest*, dostępny na: [http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Artykuly/Szkola%20pod%20Zaglami%201993%20–2012/Robak\\_Co\\_bylo\\_i\\_co\\_jest2.pdf](http://www.zeglujmyrazem.com/wp-content/uploads/2100/Artykuly/Szkola%20pod%20Zaglami%201993%20–2012/Robak_Co_bylo_i_co_jest2.pdf) (otwarty 9 stycznia 2016).
- Robak K. 2005. *Szkoła. Mechanizmy i ludzie*, Wydawnictwo Tampla (internetowe).
- Sienkiewicz B. *Ordery dla zasłużonych dla żeglarstwa*, dostępny na: [http://www.zagle.com.pl/wydarzenia/ordery-dla-zasluzonych-dla-zeglarstwa,1\\_11234.html](http://www.zagle.com.pl/wydarzenia/ordery-dla-zasluzonych-dla-zeglarstwa,1_11234.html) (otwarty 28 października 2013).
- Słownik Języka Polskiego*. 1999. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Strona internetowa *Szkoły pod Żaglami. księga projektu* (otwarty 14 września 2015).
- Strona projektu „Niebieska Szkoła”, *Wychowanie morskie*, dostępny na: <http://www.niebieskaszkoła.pl/tekst,wychowanie-morskie,7> (otwarty 28 października 2013).
- Turo K. 2002. *Morze i góry w twórczości literackiej Mariusza Zaruskiego*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Warszawie”, nr 1 (27).
- Uchwała z 23–24 kwietnia 1927, Uchwała VII Zjazdu ZHP.
- Vortal harcerzy wodniaków, *Wodniacy w ZHP. Geneza*, dostępny na: [http://woda.jestekstra.pl/modules/mastop\\_publish/?tac=39](http://woda.jestekstra.pl/modules/mastop_publish/?tac=39) (otwarty 2 kwietnia 2014).
- Zaruski M. 1958. *Wśród wichrów i fal*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa.
- Zaruski M. 1966. *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa.

### **Materiały źródłowe niepublikowane**

- Baranowski K. 2010. Wywiad autorki z K. Baranowskim w 2010 r. w Gdyni.
- Jasser A. 3 grudnia 2013 r., notatki A. Leśny z prelekcji podczas spotkania z okazji wydania książki *Czterdziestolecie Bractwa Żelaznej Szekli* w Tawernie Korsarz w Warszawie.
- Korespondencja własna A. Leśny z Kazimierzem Robakiem, 2014 r.