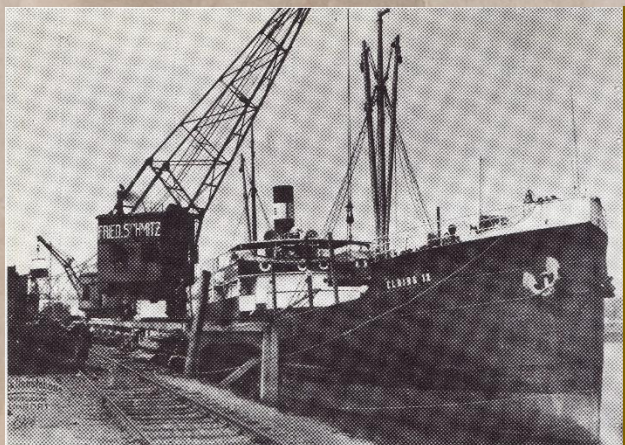


HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNI
BAŁTYKU**



parowiec
ELBING IX
(ex Themis)
opowieść



**NAUKA DLA
SPOŁECZEŃSTWA**

Platforma wiedzy dofinansowana ze środków budżetu państwa w ramach programu Ministra Edukacji i Nauki pod nazwą „Nauka dla Społeczeństwa”

www.dziedzictwo-historyczne-na-dnie-baltyku.pl

Nr projektu: NdS/536608/2022/20222

Kwota dofinansowania: 1 000 000,00 zł

Całkowita wartość projektu: 1 000 000,00 zł

Od belle epoque do piekła wojen światowych

Nasz bohater przyszedł na świat w wielce zasłużonym dla morza i wszelkich jego spraw niemieckim mieście **Lubeka**, jeszcze w wieku XIX – w okresie, który przeszedł do historii jako belle epoque: czas pokoju i dynamicznego rozwoju Europy. Zwodowany wiosną 1891 r., prawie od razu – jako *Themis* – rozpoczął służbę dla bremeńskiego armatora handlowego **Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun** (Towarzystwo Parowcowe *Neptun*).

W okresie I wojny światowej *Themis* dostał powołanie do wojska – wcielony do niemieckiej Cesarskiej Marynarki Wojennej (*Kaiserliche Marine*), bezpiecznie dosłużył końca walk jako statek strażniczy i dzień po kapitulacji wojsk Kaisera powrócił do prawowitych właścicieli. W *Neptunie* pływał do 1939 r., kiedy to (już podczas II wojny światowej), został sprzedany znacznie mniejszemu armatorowi z **Elbląga**, **Augustowi Zedlerowi**, obsługującemu głównie rejsy wycieczkowe. Na cześć swojego nowego portu macierzystego przyjął miano **Elbing** (miasto od, bądź co bądź, 150 lat pozostawało pod panowaniem niemieckim).

Koniec długiej służby

Jak łatwo się domyślić, w warunkach wojennych nie było dane naszemu leciwemu parowcowi cieszyć się spokojną emeryturą podczas turystycznych przejazdów. Obsługując transportowy rejs ze Szczecina (wówczas **Stettin**) do Królewca (**Koenigsberg**), *Elbing IX* tonie wskutek ataku torpedowego lub eksplozji miny morskiej w listopadzie 1942 r.

Okoliczności zatonięcia *Elbinga* nie są jasne, choć siedmiu (z jedenastu) członków załogi przeżyło tę tragedię i mogło złożyć zeznania. Są nam one znane dzięki zachowanym w archiwach dokumentom, a konkretnie –

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
<u>5.11.42.</u>	SW 1, bedeckt, Sicht 2-4 sm. Mittl. Tages-temp. + 6,7°	Keine besonderen Vorkommnisse.
<u>6.11.42.</u>	OSO 3, bedeckt, Sicht 8-10 sm. Mittl. Tages-temp. + 6,2°	31.L.Flak-Lehrkompanie (Schiff "Wangoni") mit 2-2 cm Flak 38 und 2-2cm Flak 30 zum Flak-schutz eingesetzt. Meldung von "Z 31" und "F 10": Dampfer "Elbing 9" aus Kiel auf 54°42,5'N, 16°40,5'O vermutlich torpediert und gesunken. 7 Schiff-brüchige durch "F 10" geborgen. "Z 31" und "F 10" haben U-Jagd aufgenommen. Gem. nachträglich eingehendem Bericht von "F 10" handelt es sich nach Aussage der Überlebenden einwandfrei um Torpedotreffer. Torpedoblisenbahn und ein spierenähnlicher Gegenstand, wahrscheinlich das Sehrohr des U-Bootes, wurden beobachtet, ein Ausweichen des Schiffes war jedoch nicht mehr möglich. "Elbing 9" befand sich auf der Fahrt von Stettin nach Königsberg. 4 Mann der Besatzung, darunter der Kapitän, werden vermißt. Kübef.Pom. entsendet Vp. "1703" und Kü-bef.Ost "M 1502" zur U-Jagd zwischen 16° und 17° Ost (Pommernküste und Stolpebank). "M 1502" wird für die Dazier der U-Jagd Kübef.Pom. zugeteilt. "Z 31" und "F 10" nehmen bis 2400 ^h an der U-Jagd teil.

*Dziennikowi
Wojennemu
Dowództwa
Marynarki
Wojennej
Morza
Bałtyckiego*

(*Kriegstagebuch des Marineoberkommando Ostsee*, w skrócie *KTB MOK Ostsee*). W dzienniku tym, pod datą 6.11.1942 r., znajdujemy całkiem szczegółową informację o wydarzeniu:

6.11.42	Wiatr z kierunku E-S-E o sile 3, niebo zachmurzone, widzialność 8-10 mil morskich* , średnia dzienna temperatura +6.2°C	31. Kompania Szkoleniowa Obrony Przeciwlotniczej (<i>Flak</i>) (statek <i>Wangoni</i>) z 2-2 cm Flak 38 i 2-2 cm Flak 30 przeprowadza ochronę przeciwlotniczą. Meldunek z okrętów Z31 i F10: parowiec <i>Elbing IX</i> z Kilonii prawdopodobnie storpedowany i zatopiony na pozycji 54°42,5`N i 16°40,5`E. Siedmiu rozbitków uratowanych przez okręt F10. Okręty Z31 i F10 przeprowadziły polowanie na okręt podwodny.
Późniejszy raport pochodzący z okrętu F10 pochodzi od załogi storpedowanego statku. Na wodzie zaobserwowano ślad baniek powietrza pochodzących prawdopodobnie z płynącej torpedy oraz jakiś obiekt nad powierzchnią morza, być może peryskop łodzi podwodnej, jednak dokładne rozpoznanie nie było już możliwe. <i>Elbing IX</i> był w drodze ze Szczecina do Królewca (<u>von Stettin nach Koenigsberg</u>). Czterech członków załogi, w tym kapitana, uznaje się za zaginionych.		
		Dowódca Wybrzeża Pomorze wysłał statek Vp. 1703, zaś Dowódca Wybrzeża Wschodniego – M1502 w celu zapolowania na okręty podwodne między 16° a 17° długości geograficznej wschodniej (Wybrzeże Pomorskie i Ławica Słupska). M1502 zostaje przydzielony Dowódcy Wybrzeża Pomorze na czas polowania na okręt podwodny. Z31 i F10 do północy biorą udział w polowaniu na okręty podwodne.

Zapiski Dziennika wojennego... w przekładzie M. Ogłózy

*)... czyli ile kilometrów? w jakim czasie pokonywał taki dystans *Elbing IX*, płynąc ze swoją maksymalną prędkością?

Torpeda czy mina?

Pozostaje ostatecznie nierozstrzygnięte, czy *Elbing IX* zatonął rzeczywiście w wyniku ataku torpedowego przeprowadzonego przez sowiecki okręt podwodny **Szcz-306**, czy też padł ofiarą zrzuconej z alianckiego samolotu miny morskiej (operacje minowania Bałtyku, tzw. **Gardening**).

Wprawdzie w dn. 31.10.1942 r. *Szcz-306* otrzymał z dowództwa rozkaz przejścia z rejonu Zatoki Fińskiej w okolice Zatoki Gdańskiej, jednak nie okręt ani nie przesłał sygnału o przybyciu na wyznaczoną pozycję, ani nawet odpowiedzi na kolejne zapytanie wysłane z dowództwa w dn. 5.11.42 r.

Elbing IX zatonął 6 listopada, podczas gdy dowódca *Szcz-306* w raporcie wysłanym 11 listopada nie zawarł informacji ani o zajęciu zadanej pozycji, ani o ataku torpedowym na parowiec wroga.

W tym samym czasie (9 i 11 listopada) do dowódcy okrętu podwodnego przyszedł rozkaz powrotu do bazy, jednak już 13.11.42 r. w rejonie Zatoki Fińskiej *Szcz-306* zatonął na skutek wybuchu miny. Cała, 38-osobowa, załoga zginęła...

Zwraca również uwagę fakt, iż rosyjska literatura opisująca działania radzieckich okrętów podwodnych na Bałtyku podczas II wojny światowej długo nie wspominała o zatopieniu *Elbing IX* w kontekście sukcesów swojej floty podwodnej. Nawet Mirosław Morozow, czołowy rosyjski badacz tych zagadnień, w swojej książce z 2001 r. *Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945. Ч. 1 (Okręty podwodne Marynarki Wojennej ZSRR w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej 1941-1945. Część 1)*, w osobnym rozdziale

poświęconym okrętowi podwodnemu Szcz-306 nie wspomina o zatopieniu naszego parowca.

Jesienią 2022 r. autor niniejszego opracowania, Michał Ogłóza, skontaktował się z M. Morozowem, przedstawiając mu swoje spostrzeżenia co do możliwych okoliczności zatonięcia okrętu *Elbing IX*. W trakcie kilkudniowej wymiany korespondencji Morozow wyjaśnił, iż zgodnie z obecnym stanem badań historycznych uznaje się, iż *Elbing IX* zatonął wskutek ataku torpedowego okrętu podwodnego Szcz-306. Odzwierciedleniem tego są stwierdzenia zawarte w najnowszej książce Morozowa z 2021 r., *Советские подводные лодки во Второй мировой войне. Летопись боевых походов. Энциклопедия* (*Radzieckie okręty podwodne podczas II wojny światowej. Kronika kampanii wojennych. Encyklopedia*).

Co ciekawe, podstawą stwierdzenia tego faktu ma być... właśnie cytowany ustęp z KTB MOK Ostsee z dn. 6.11.1942 r. Ten sam dokument, z którym M. Ogłóza pracował już w roku 2013, kiedy to dokonał identyfikacji wraku.

Rozwiązania zagadki nie przybliżyła informacja o zatonięciu – w tym samym rejonie i w zbliżonym okresie (23.11.42 r.) – innego niemieckiego parowca, *Maggie*. Morze wyrzuciło na brzeg w okolicach Ustki elementy nadbudówki oraz koło ratunkowe z tego statku. W tym jednak przypadku uznano, iż parowiec padł ofiarą miny morskiej. Niewykluczone zatem, że taki sam los mógł siedemnaście dni wcześniej spotkać parowiec *Elbing IX*...

Wrak niemieckiego okrętu powrócił na scenę w 1977 r., kiedy to odkryty został przez **okręt hydrograficzny** ORP *Kopernik*. Początkowo niezidentyfikowany, zostaje oznaczony jako niebezpieczny dla żeglugi, a jego współrzędne publikuje się w formie **ostrzeżeń nawigacyjnych**:

H2822/74 24.2.77 DW IN 544342N, 163736E. (POLISH NM 22/77). - NM 750/77

Cytowany wyżej *Dziennik Wojenny Dowództwa Marynarki Wojennej Morza Bałtyckiego*, który zawiera informacje o zatonięciu parowca *Elbing IX* określa pozycję zdarzenia jako 54°42,5`N i 16°40,5`E.

Współcześnie wrak leży na pozycji 54°43,819`N i 16°37,834`E, różniącej się od tej podanej w KTB o około 2 mile morskie. Biorąc pod uwagę techniki pozycjonowania, jakich używano 80 lat temu, jak również okoliczności zatonięcia *Elbinga*, jest to bardzo mała różnica. Dane te pozwalają dokonać identyfikacji wraku – jednak wciąż nie odpowiadają na pytanie o bezpośrednią przyczynę tamtego dramatu...

Wrak *Elbinga IX* spoczywa dziś na głębokości 36 m, przełamany na dwie części: część **rufowa** leży **stępką** do góry, ukazując w całej okazałości śrubę napędową wraz z płetwą steru; część **dziobowa** zaś leży równo na stępce, pod kątem do części rufowej. W części dziobowej nurkowie mają możliwość penetracji pomieszczeń załogi z wciąż widocznymi sprzętami, takimi jak koje czy stoły; czasami w mule błysnie biel porcelanowego talerzyka czy kubka których używali marynarze.

O ludzkiej tragedii, jaka wydarzyła się ponad 80 lat temu świadczą również ludzkie kości, na które natrafić można na tym wraku. Są to szczątki tych właśnie czterech marynarzy, których nie udało się odnaleźć, a wrak *Elbinga* stał się ich grobowcem...

W wyciągu z rejestrów Lloyds'a z 1941 r. znajdujemy informacje o parowcu „Elbing IX”:

1940-41		LLOYD'S REGISTER.				STEAMERS & MOTORSHIPS.				ELB-ELE				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
No. in Book.	Steamer's Name.	Material, Rig, &c.	Registered Tonnage	Particulars of Classification.	Character.	Port of Survey.	When	By Whom	Owners.	Length.	Breadth.	Depth.	Engines.	Moulded depth.
Official No.	Late Name if any.	Special Surveys. No. of Decks, &c.	Gross. Under deck. Net.	For Special Survey. Date of last Survey.	For Special Survey. Date of last Survey.	Equipment Factor.	When	By Whom	Where	Deck Erections, &c.	Port of Registry.	Flag.	No. & Dia. of Cylinders.—Stroke Boiler Pressure. HP—Horse power by Society's formula; RHP—power by Ship's Register. Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.	Freeboard and draft.
Code Letters.														ft. in.
73736	Elbing IX (ex Themis-89)		467 338 274				1891	G. Evers Lübeck	A. Zedler	159-1 23-9 11-0 Q40'B39'F21'	Elbing German	WB	C.2Cy.17½" & 32½"-22" Masch. NB07 42NH Buckau A.G. Magdeburg	G
	DOLC Mchy. Aft	1 Dk					1898	Howaldts- werke Kiel	U.S.S.R.	220-7 35-0 12-7 Q18'B42'F30'	Odessa Russian	WB	T.3Cy.17½" & 27½" & 48½"-25" 94NH Howaldtswerke, Kiel	
73737	Elborus		970 817 546				1938	Hong Kong & Whampoa Dock Co. Ltd. Hong Kong	La Naviera Filipina Inc.	218-8 38-6 13-5 228-0 (o.L.) F31' Bridges Promenade dk PK Cell DE	Cebu, P.I. Utd. States 4 BHCem		Oil Engines 48.C.S.A 8Cy.16" & 23½" 213NH Humboldt-Deutzmotoren, A.G. Köln-Deutz	16 # 6 2 # 3 14 # 4
73738	Elcano (P)		1406 919 1002	100A1 12,38	HKg 0	CL	1938	Hong Kong & Whampoa Dock Co. Ltd. Hong Kong	La Naviera Filipina Inc.	218-8 38-6 13-5 228-0 (o.L.) F31' Bridges Promenade dk PK Cell DE	Cebu, P.I. Utd. States 4 BHCem		Oil Engines 48.C.S.A 8Cy.16" & 23½" 213NH Humboldt-Deutzmotoren, A.G. Köln-Deutz	16 # 6 2 # 3 14 # 4

Rubryka z nazwą statku (wskazanie na poprzednią nazwę – „Themis” pozwala upewnić się, że mamy do czynienia z „naszym”

Port macierzysty: Elbing, Niemcy

Wyjaśnienia terminów:

1) PAROWIEC

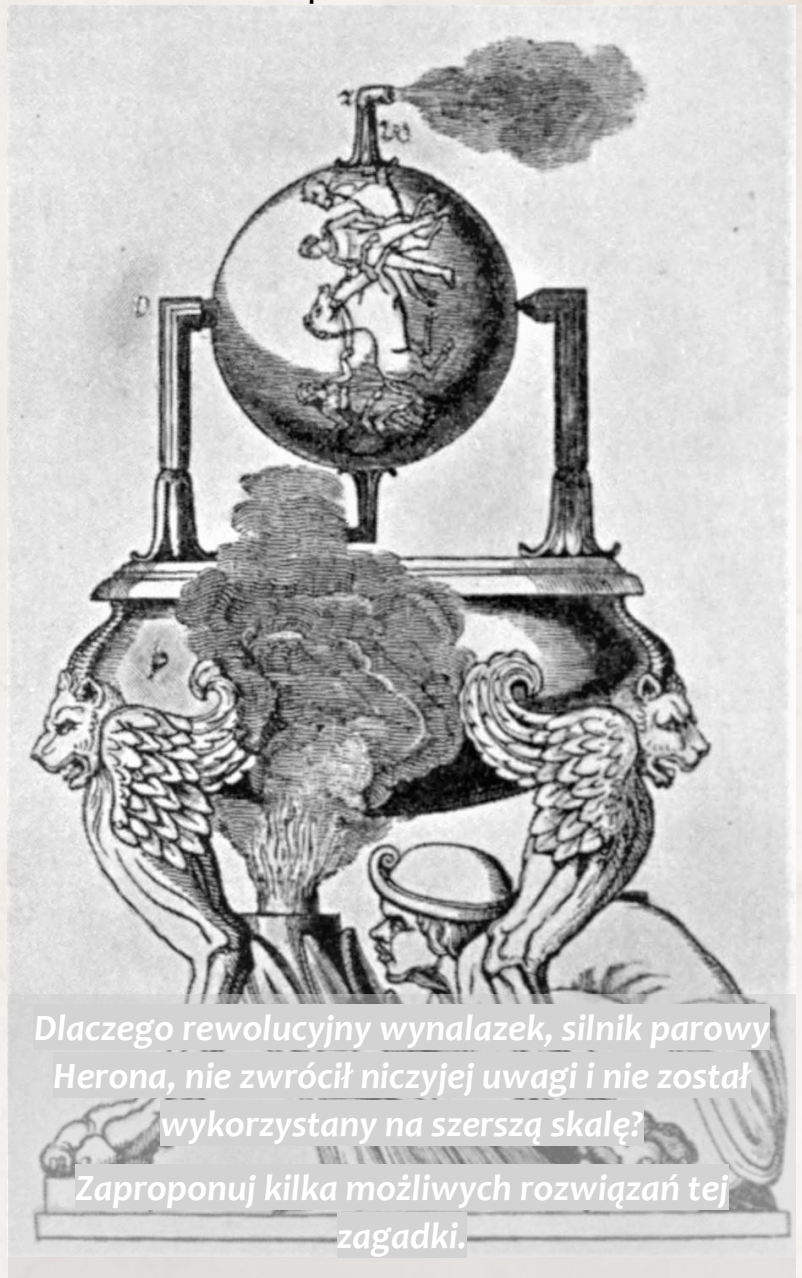
Pamiętacie z matematyki twierdzenie **Talesa**? Nie? A powinniście...

Jednak my nie o geometrii, a o wodzie... W opinii tego greckiego filozofa bowiem to właśnie **woda** była początkiem i **zasadą wszech rzeczy**. My z Talesem zgadzać się nie musimy, za to każdy parowiec niewątpliwie przyznałby mu rację.

Właśnie, parowiec! Czyli - ?

Oczywiście, parowiec to statek o **napędzie parowym**: para wprawia w ruch mniej lub bardziej skomplikowany silnik, ten zaś ożywia i napędza... właściwie cokolwiek, do czego zostanie podłączony, czy to będzie okręt, czy lokomotywa, czy maszyny fabryczne. Cała **rewolucja przemysłowa XVIII i XIX stulecia** zawdzięcza swój przełomowy charakter parze wodnej. Bo para – to przecież woda w stanie gazowym, podgrzana do temperatury parowania (wrzenia) i uzyskująca w tym procesie sporo nadwyżkowej energii, którą chętnie się dzieli – wystarczy skonstruować odpowiednie urządzenie...

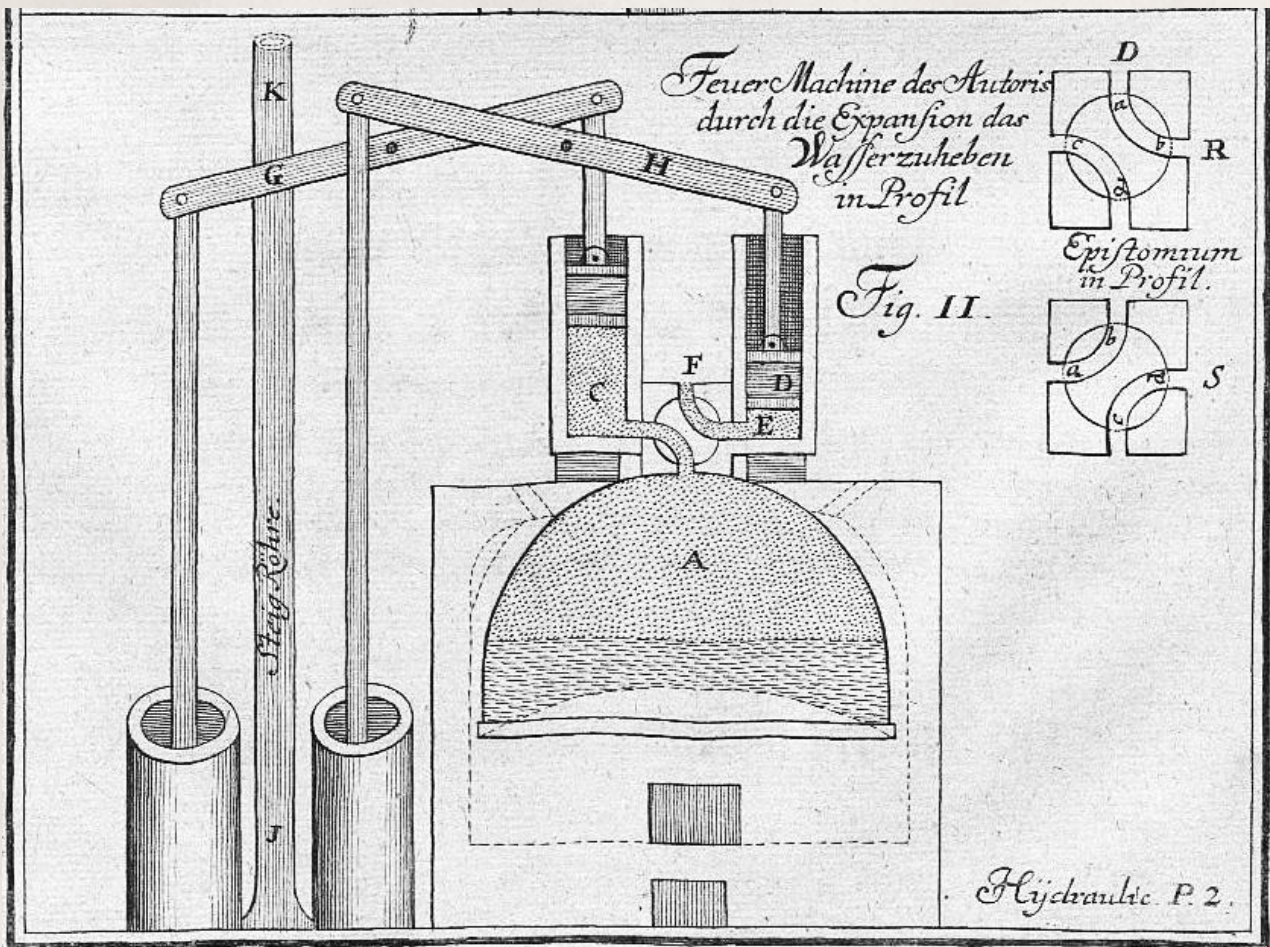
Pierwszym, który to zrobił, był **Heron z Aleksandrii** – miało to miejsce w I w. n.e., więc tzw. **bania Herona** nie znalazła żadnego zastosowania. Napęd parowy musiał poczekać na swój czas dokładnie siedemnaście stuleci. Skonstruowane w XVIII w. silniki parowe od razu zaczęły napędzać maszyny



Dlaczego rewolucyjny wynalazek, silnik parowy Herona, nie zwrócił niczyjej uwagi i nie został wykorzystany na szerszą skalę?

Zaproponuj kilka możliwych rozwiązań tej zagadki.

w hutach i kopalniach, a wkrótce potem – różnego rodzaju pojazdy: wodne, drogowe, wreszcie szynowe.



W oparciu o ten XVIII-wieczny schemat wyjaśnij pokrótce zasadę działania silnika parowego.



2) GRÓDŹ

Grodziami nazywamy ściany umieszczone wewnątrz kadłuba statku (zazwyczaj w poprzek) – ich głównym zadaniem jest usztywnienie i wzmocnienie całej konstrukcji, jednak sama nazwa wskazuje na inną funkcję: odseparowywanie poszczególnych sekcji wnętrza kadłuba, tworzenie jakby osobnych przedziałów, co pozwala zmniejszyć ryzyko zatopienia okrętu (w przypadku przebicia poszycia kadłuba woda zalewa tylko jeden przedział). Grodzie stabilizują również ładunek, a przez to – cały statek (ewentualne przemieszczanie się ładunku zostaje ograniczone do części kadłuba, nie wpływając na równowagę całości).



Autorstwa Hervé Cozanet - Tour onboard the ship, CC BY-SA 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1423484>



3) TAKIELUNEK

Mówiąc najkrócej, takielunek to całość wyposażenia statku żaglowego służąca do – rozumianego najzupełniej dosłownie – nabierania wiatru w żagle, a zatem: same żagle, liny do ich stawiania i zrzucania (wraz z blokami i innymi urządzeniami) oraz maszty, na których żagle się rozpina. Popularna internetowa etymologia wywodzi to słowo od rzekomego staroniemieckiego takel (pol. lina); niestety bardziej wiarygodne źródła językowe (słowniki języka niemieckiego i staroniemieckiego, a przede wszystkim Niemiecko-polski i polsko-niemiecki słownik historyczny, Toruń 2018) nie odnotowują takiego (czy nawet podobnego) słowa w dawnej niemczyźnie. Znajdziemy natomiast współczesne der Takel (pol. talia), czyli urządzenie do naciągu olinowania zbudowane z lin i bloczków wielokrążkowych. Odmiany takielunku pozwalają sklasyfikować dany żaglowiec – np. jako szkuner, czyli okręt o co najmniej dwóch masztach, z których przedni jest niższy lub równy wysokością drugiemu, głównemu (grotmasztowi); określenie gaflowy (lub bermudzki, rejowy i in.) wskazuje na użyty rodzaj ożaglowania.



4) BALAST

W języku potocznym balast oznacza zazwyczaj coś kłopotliwego, zbędnego i niechcianego. W inżynierii sprawy mają się całkiem inaczej! Balastem nazywamy dodatkowe obciążenie zwiększające stabilność jakiejś konstrukcji bądź pozwalające regulować zanurzenie okrętów wodnych lub wysokość lotu – powietrznych. Widzieliście pilotów balonów opróżniających worki z piaskiem? Balast wodny działa na podobnej zasadzie.



5) LUBEKA

Ta stara litografia to panorama Lubeki, jaką można było oglądać na przełomie XVI i XVII w. Nas interesować będą dwa elementy tej panoramy: widoczne różne rodzaje okrętów oraz łaćniński napis. Nie znacie łaćniny? Nie szkodzi (no, może trochę...).



Każde słowo tego zdania to pasjonująca zagadka historyczna: czym było wolne miasto (urbs libera)? jakiemu cesarstwu (imperialis) podlegało? co wspólnego miało z Wandalami (civitas vandalicorum) – i wreszcie: czym było towarzystwo hanzeatyckie (hanseaticae societas) i na czym polegała główna rola (caput) Lubeki?

Przyjrzyjmy się jedynie dwóm ostatnim zagadnieniom:

Jak pewnie pamiętacie z lekcji historii **Związek Hanzeatycki** był potężną – ekonomicznie i politycznie – organizacją handlową zrzeszającą w pewnym momencie ponad **150 miast portowych Europy północnej**. Przez kilkaset lat Hanza narzucała reguły handlowe w tej części świata, przynosząc stowarzyszonym miastom olbrzymie bogactwa i dziesięciolecia **dynamicznego rozwoju**.

Fundamentem tej współpracy był **model zarządzania** miastem – zostawiający mu dużą **autonomię** względem danego monarchy (a ten doskonale wiedział, że takie rozwiązanie wyjdzie na dobre królewskiemu skarbcowi!), a

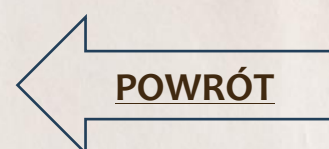
składający większość decyzji w ręce **rad miejskich tworzonych przez najmożliwsze rody kupieckie**. Rozwiązanie takie, wprowadzone **najpierw w Lubece**, naśladowano w ok. 140 miastach od Hamburga po Rygę. Przyjęły je także m.in. Gdańsk i Elbląg, jednak to Lubece przypadły prymat wśród miast Hanzy.

Od XVI w. pozycja miasta słabła, lecz rangę znaczącego portu europejskiego utrzymuje do dzisiaj – miało ją także **u schyłku XIX w.**, gdy w jednej z lubeckich stoczni zbudowano znany nam już parowiec ***Themis...***



6) BELLE EPOQUE (PIĘKNA EPOKA)

Okres półwiecza dzielącego wojnę francusko-pruską (ostatni duży konflikt zbrojny dziewiętnastowiecznej Europy) od Wielkiej Wojny, czyli I wojny światowej. Pokój sprzyjał rozwojowi gospodarczemu, ten zaś rodził dobrobyt przejawiający się i w rozkwicie miast (Paryż, Berlin, Monachium, Londyn, Wiedeń i Budapeszt...), i w sztuce (rewolucja impresjonizmu), i w życiu codziennym (upowszechnienie kultury popularnej i tego, co dziś nazywamy „przemysłem czasu wolnego”: teatry, kabarety, operetki, kawiarnie, wreszcie pierwsze kina; ale także – upowszechnienie turystyki, wycieczek wodnych i lądowych, pieszych, później również „automobilowych”; bale i zabawy...). Europejczycy – przynajmniej ci lepiej sytuowani – chcieli korzystać z życia, a postęp techniczny sprawiał, że w przyszłość patrzono z optymizmem...



8) ELBLĄG

Pierwotna nazwa dzisiejszego Elbląga to Elbing – pod taką miasto zostało założone przez Krzyżaków podczas ich operacji podboju Pomorza i Warmii (ówczesnych Prus) w wieku XIII. Nazwę tę zapożyczyli od rzeki, nad którą gród powstał, a którą ponad 300 lat wcześniej odnotował – jako Ilfing – anglosaski podróżnik Wulfstan. Wulfstan, przekroczywszy ujście Wisły, dotarł nad Ilfing, w okolice zamieszkałe przez Estów (bałtyjskich Prusów) oraz do legendarnego, wikińskiego ośrodka portowego Truso nad jeziorem Drużno. Portowe – i wielokulturowe – tradycje Truso kontynuuje Elbing-Elbląg już blisko 800 lat (od 1237 r.): jego pozycję nad Bałtykiem współtworzyli przez wieki Niemcy, Prusowie, Polacy...



POWRÓT

9) ZEDLER

Firma Augusta Zedlera działała od lat 80. XIX stulecia (założyciel zmarł w 1917 r.), realizując przede wszystkim rejsy wycieczkowe – głównie po wodach Zalewu Wiślanego: do Fromborka, Tolkmicka, ale przede wszystkim do Kahlberga, czyli dzisiejszej Krynicy Morskiej. Kahlberg był ulubioną miejscowością wypoczynkową elblążan, zaś A. Zedler Reederei fuer Fluss- und Haffschiffahrt Schiffsexpedition dysponowało nie tylko rozbudowaną flotą (m.in. parostatki oraz widoczna na pocztówce największa jednostka – motorowiec Preussen), ale i własnym moło dla wycieczkowiczów (również na zdjęciu poniżej). Z powodzeniem konkurowali z gospodarczym gigantem – firmą Schichaua, która również obsługiwała tę linię.

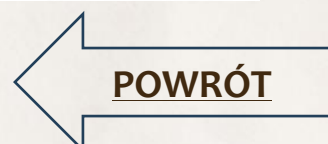


Ostseebad Kahlberg – Zedler-Mole mit Dampfer Preußen



10) ELBING

Położenie miasta określiło jego charakter: rzeka, jezioro, Zalew Wiślany połączony z Bałtykiem, pogranicze wpływów pruskich, polskich i krzyżackich – wszystko to sprawiło, że Elbing został portem handlowym (choć, jak każde większe miasto wówczas, pełnił również funkcje obronne). Ustrój miasta określiło prawo lubeckie – Lubeka finansowała Zakon w ich wojnie z Prusami, dzięki czemu tamtejsi mieszczaństwo mogli cieszyć się przywilejami w nowo powstającym grodzie. Niebawem zaczął kwitnąć handel, a w pieczęci miasta znalazł się charakterystyczny dla miast hanzeatyckich (również Lubeki) motyw statku, a dokładnie: kogi; ciekawostką stanowi widoczny na pieczęci ster zawiasowy – to pierwsze (!) w historii wyobrażenie graficzne tej konstrukcji, która znacząco ułatwiła sterowanie okrętami. Oprócz handlu zbożem, to właśnie budowa statków miała stać się podstawą elbląskiej gospodarki na długie wieki. Produkowano okręty, ale też wyposażenie – m.in. kotwice i liny okrętowe. W XIX w. rozpoczęto produkcję parowców, a w ślad za nimi - także lokomotyw.



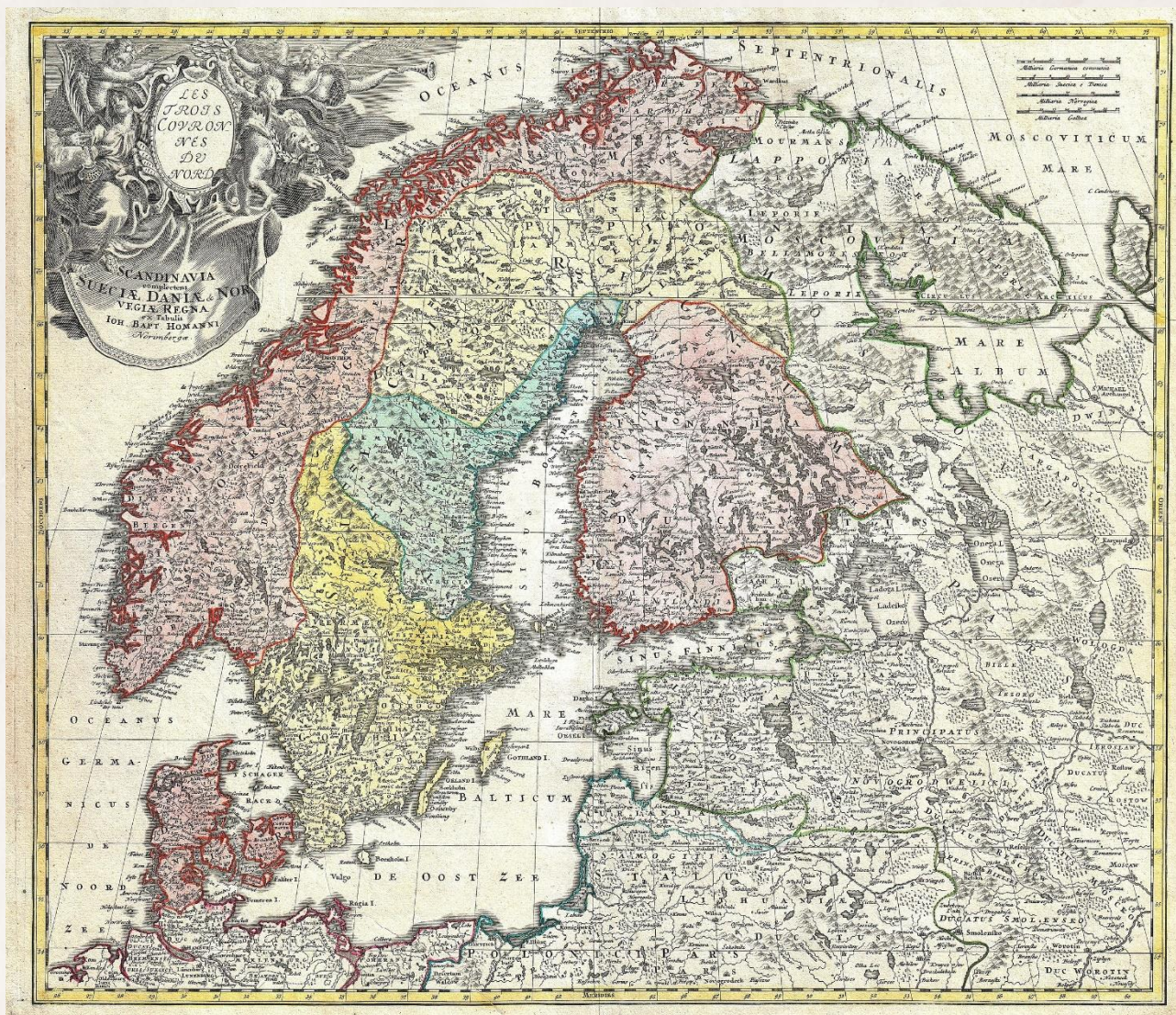
11) Pod panowaniem niemieckim

Cała historia Elbląga i jego spektakularnego rozwoju wiąże się z morzem – to handel morski i obsługujący go przemysł stoczniowy przyniosły miastu bogactwo i splendor. Elbląg stracił na znaczeniu dopiero wtedy, gdy – w okresie rozbiorów – okupujące go Prusy zajęły również Toruń i szczególnie, Gdańsk, który stał się od tej pory głównym „oknem na świat” nowego mocarstwa. Zdecydowaną zmianę na lepsze przyniosła Elblągowi dopiero rewolucja przemysłowa XIX w. – w mieście dynamicznie rozwijał się przemysł metalowy, drzewny i chemiczny; nowy oddech złapały również stocznie, w których zaczęto budować parowce. W tej historii szczególną rolę odegrał Ferdynand Schichau – twórca przemysłowego imperium, największego prywatnego przedsiębiorstwa Niemiec, którego początek i centrum znajdowało się jednak w elbląskiej stoczni. To tutaj Schichau budował parowce i same silniki parowe, a z czasem także lokomotywy i maszyny dla przemysłu. Do końca XIX stulecia Schichau wyprodukował w Elblągu ponad pół tysiąca statków i tyleż lokomotyw! Jego zakłady stały się jednym z najważniejszych elementów niemieckiego przemysłu zbrojeniowego, produkując m.in. torpedowce, niszczyciele oraz u-booty.



12) ELBING, STETTIN, KOENIGSBERG

O Elblągu już czytaliśmy – ale dlaczego nasz Szczecin i rosyjski Калининград (polski Królewiec) również nosiły niemieckie nazwy? Sięgnijcie pamięcią do lekcji historii: jak wyglądała sytuacja polityczno-administracyjna południowego Bałtyku w okresie międzywojennym (w czasach II Rzeczypospolitej), a jak – przed rozbiorami (I Rzeczpospolita)?





← POWRÓT

13) TORPEDA, MINA MORSKA, operacja GARDENING

Jak dowiadujemy się z mitów, dawni żeglarze obawiali się krakena, syren, Scylli, Charybdy oraz piratów. Współcześni ludzie morza boją się torped i min morskich (choć najbardziej, oczywiście, piratów). Torpeda, czyli wyposażony we własny napęd pocisk służący do zwalczania celów na- i podwodnych, stanowi powszechny element uzbrojenia okrętów wojennych, ale torpedy bywają także zrzucane z powietrza (z samolotów czy śmigłowców). Ataki torpedowe z łodzi podwodnych siały popłoch wśród marynarzy już w okresie I wojny światowej (kiedy to stanowiły fundament niemieckiej strategii wojny nieograniczonej, która miała przerwać alianckie łańcuchy dostaw i zakończyć blokadę niemieckich portów morskich, przywracając państwu centralnym strategiczną kontrolę na morzach). I chociaż podczas kolejnego światowego konfliktu głównym teatrem wojny podwodnej był Pacyfik, również na Bałtyku wiele się działo – tym razem to alianci dokładali starań, aby zakłócić dostawy skandynawskich (kolaborująca z Hitlerem Norwegia i „neutralna” Szwecja) surowców napędzających niemiecką maszynę wojenną. Ofiarą takich działań padł „Elbing IX” zatopiony w wyniku eksplozji spowodowanej już to sowieckim atakiem torpedowym, już – zderzeniem z aliancką miną morską. Torpeda poruszała się zdecydowanie szybciej niż atakowany okręt, była trudna do dostrzeżenia, toteż wojna podwodna miała również swój aspekt psychologiczny (stałe napięcie i strach przed atakiem – ich wpływu na przebieg wojny obawiał się ich nawet Churchill, brytyjski premier). Uderzenia torpedy nawet dziś nie jest łatwo uniknąć – w czasie II wojny światowej było to jeszcze trudniejsze, choć powstawały już rozwiązania zabezpieczające, zarówno techniczne (np. namierzanie radiowe czy urządzenia akustyczne, które oszukiwały systemy naprowadzające pocisku), jak taktyczne (szczególnie efektywny system konwojów, dzięki któremu praktycznie bezbronne dotychczas okręty uzyskiwały taktyczną przewagę pozwalającą ograniczyć ryzyko trafienia torpedą). Jednak miny morskie stanowią broń nie mniej groźną – zaś w niektórych kampaniach nawet skuteczniejszą niż torpedy. Na północno-zachodnich akwenach europejskich (od Bałtyku po Atlantyk) alianckie miny odpowiadają za 40% zatopień wrogich okrętów (wobec siedemnastoprocentowego – łącznego! – wkładu statków na- i podwodnych). Stereotypowy obraz kontaktowej miny morskiej – pływającej kuli najeżonej detonatorami – nie pasuje do rozwiązań, które przyniosły brytyjskiej taktyce tak dużą skuteczność. Anglicy stosowali bezkontaktowe

miny magnetyczne wybuchające wskutek wykrycia zaburzeń pola magnetycznego wywołanych przez przepływający nad nią okręt. Operacja Gardening, trwająca od 1942 r. aż do końca wojny, polegała na „obsadzeniu” akwenów uczęszczanych przez okręty (wojenne i transportowe) kontrolowane przez Niemcy minami zrzuconymi z samolotów bombowych (w sumie ponad 47 tysięcy min!). Swoją nazwę zawdzięcza skojarzeniu z... pracami w ogródku; poszczególne rejony operacji obdarzono stosownymi kryptonimami, np. rejon Gdyni to „Szpinak”, Gdańska – „Ligustr”, zaś Świnoujście – „Geranium”.



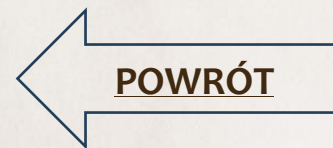
14) MILA MORSKA

Główna jednostka odległości używana w nawigacji morskiej. O ile więc na lądzie pokonujemy odległość 1 km i 852 m, to będąc na morzu, ten sam dystans nazwiemy milą morską... Dlaczego? Ma to związek z systemem stopni (oraz minut i sekund) używanym do oznaczenia położenia na mapach, bardziej precyzyjnym ze względu na geoidalny kształt Ziemi. Stopni geograficznych nie da się po prostu przeliczyć na kilometry, stąd przyjęto mierzyć odległości podróży morskich przy użyciu jednostki odpowiadającej długości łuku południka odpowiadającej jednej minucie (sześćdziesiąta część stopnia). Po przeliczeniu obwodu Ziemi (≈ 40 tys. km) i podzieleniu go przez 3600 i następnie jeszcze przez 60 minut otrzymujemy w przybliżeniu właśnie 1852 m. Dziesiąta część mili to kabel (1 kbl = 185,2 m).



15) Długość i szerokość geograficzna

Współrzędne położenia geograficznego danego punktu na kuli ziemskiej podawane w stopniach (dzielonych na minuty i sekundy), które liczone są względem Równika (szerokość geograficzna południowa i północna – od 00 do 90) oraz tzw. południka zerowego (umownie przyjęty jako południk przechodzący przez Greenwich w Anglii – długość geograficzna wschodnia i zachodnia – od 00 do 1800).



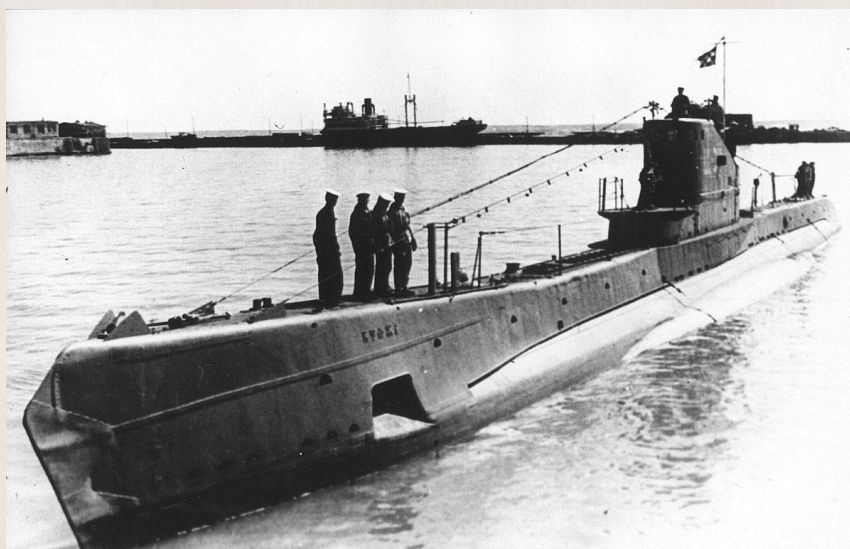
16) PERYSKOP

Przyrząd optyczny pozwalający załodze okrętu podwodnego obserwować sytuację na powierzchni morza bez konieczności wynurzenia. Fizyczna zasada działania peryskopu jest prosta – to dwa lusterka umieszczone równoległe wobec siebie, pod kątem zaś wobec obserwowanego obiektu i obserwatora. Scena naprzeciw górnego lusterka odbija się w nim, po czym obraz powtarzany jest oczywiście w lusterku dolnym, w zasięgu wzroku obserwatora.



17) Szcz-306

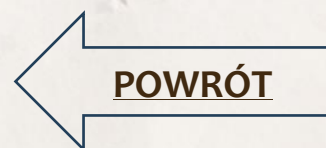
Radziecki torpedowy okręt podwodny z napędem spalinowo-elektrycznym z czasów II wojny światowej, należący do projektu „Szczuka” (rosyjska nazwa oznacza rybę morską w rodzaju barrakudy; cyfra 3 na początku kodu oznacza przynależność do Floty Bałtyckiej). „Szczuki” aktywnie uczestniczyły w działaniach wojennych na różnych akwenach, zatapiając 47 statków pływających pod banderą wrogą lub neutralną kosztem straty 31 z 44 okrętów własnych. Szcz-306 wyprodukowano w Leningradzie w 1933 r. Do służby wszedł w roku 1935. Odbył 2 rejsy bojowe, nie odnosząc potwierdzonych zwycięstw (zatonienie „Elbinga IX”, jak i fińskiego trałowca, pozostają hipotezami uprawdopodobnionymi przez inspekcję wraku Szczuki, która wykazała zużycie całej amunicji przez sowiecki okręt). Zatoniony przez minę morską w listopadzie 1942 4. w rejonie pozycji minowej Nargen (Zat. Fińska). Tym jednak, co najbardziej wyróżnia ten właśnie okręt, jest fakt, iż przed wojną służył na nim Aleksander Marinesko, późniejszy dowódca łodzi podwodnej S-13, która w ciągu kilku dni posłała na dno dwa niemieckie transportowce: MS Wilhelm Gustloff oraz MS Steuben, zabijając przy tym (wedle różnych źródeł) od ok. 9000 do ponad 13000 pasażerów. Oprócz rzeczywistej liczby ofiar kontrowersje po dziś dzień budzi legalność działania kpt. Marineski: czy zatopienie statków – formalnie wiozących uciekinierów wojennych (faktycznie jednak w dużej części byli to czynni żołnierze armii Hitlera, SS-mani, policjanci, gestapowcy i inni członkowie aparatu władzy III Rzeszy) – było uprawnione w świetle międzynarodowych przepisów?



POWRÓT

18) OKRĘT HYDROGRAFICZNY

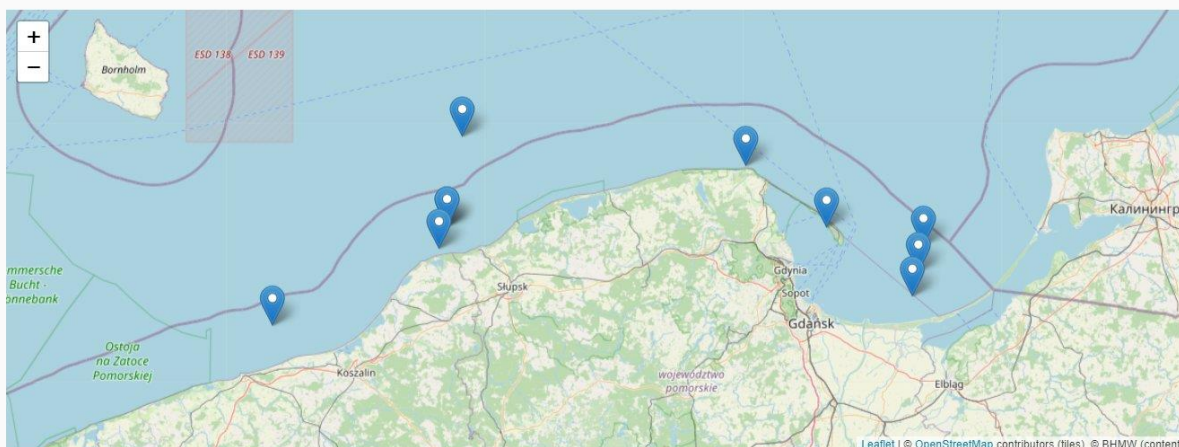
Aby żegluga morska przebiegała bezpiecznie, niezbędne są szczegółowe dane o drogach wodnych. Te zaś, niestety, w przeciwieństwie do lądowych odpowiedników, nie istnieją... Nie istnieją fizycznie, jako wyznaczony w terenie trakt służący podróży, a jedynie jako szlaki wyznaczone na mapach i opisane w tzw. locjach (czyli księgach zawierających szczegółowe informacje pozwalające bezpiecznie poruszać się po danym akwenie z uwzględnieniem charakterystyki dna, prądów morskich, pogody i in.). Informacje niezbędne do opracowania map i locji gromadzone są przez naukowców korzystających z okrętów hydrograficznych, wyposażonych w odpowiedni sprzęt badawczy i pomiarowy. Polski przemysł stoczniowy specjalizował się niegdyś w statkach tego rodzaju, a ORP „Kopernik” był w tej flocie jedną z „najpracowitszych” jednostek: oprócz wykonywania typowych (jak wspomniane wyżej) zadań hydrograficznych, odbywał arktyczne i antarktyczne wyprawy badawcze, poszukiwał podmorskich złóż surowców naturalnych, badał również wody Oceanu Spokojnego.



19) OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE

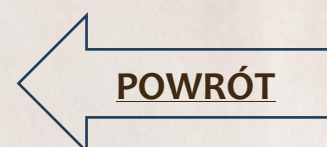
Ważnymi informacjami dla załóg okrętów są ostrzeżenia przed niebezpiecznymi miejscami na szlakach i torach wodnych. Dane te są na tyle istotne, że ich gromadzenie i udostępnianie stanowi przedmiot działania osobnej instytucji – w Polsce jest to Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, które takie informacje prezentuje, właśnie jako ostrzeżenia nawigacyjne, na swojej stronie internetowej (obrazek w tle). Mapka wskazuje miejsca, do których odnoszą się właściwe ostrzeżenia załączane do wykazu jako pliki PDF. Z informacji tych mogą korzystać wszystkie instytucje zainteresowane bezpieczeństwem żeglugi (porty, specjalistyczne radiostacje).

Ostrzeżenia nawigacyjne (ON)



Informacja nt. aktualnych ostrzeżeń nawigacyjnych (ON) dla obszarów morskich RP rozpowszechnianych przez BHMW w systemie NAVTEX, jako ON brzegowe (Coastal) oraz ON lokalne (Local).

Numer ON	Pobierz	Rodzaj ON	Data rozpowszechnienia	Uwagi
136/2023	PDF	Brzegowe	08.06.2023 12:36	STREFA 6c ZAMKNIĘTA
135/2023	PDF	NAVTEX	08.06.2023 12:20	STREFA 6 ZAMKNIĘTA
134/2023	PDF	Brzegowe	08.06.2023 11:53	AKWEN NIEBEZPIECZNY DLA ZEGLUGI
133/2023	PDF	Lokalne BHMW	08.06.2023 11:17	STREFA 1c ZAMKNIĘTA

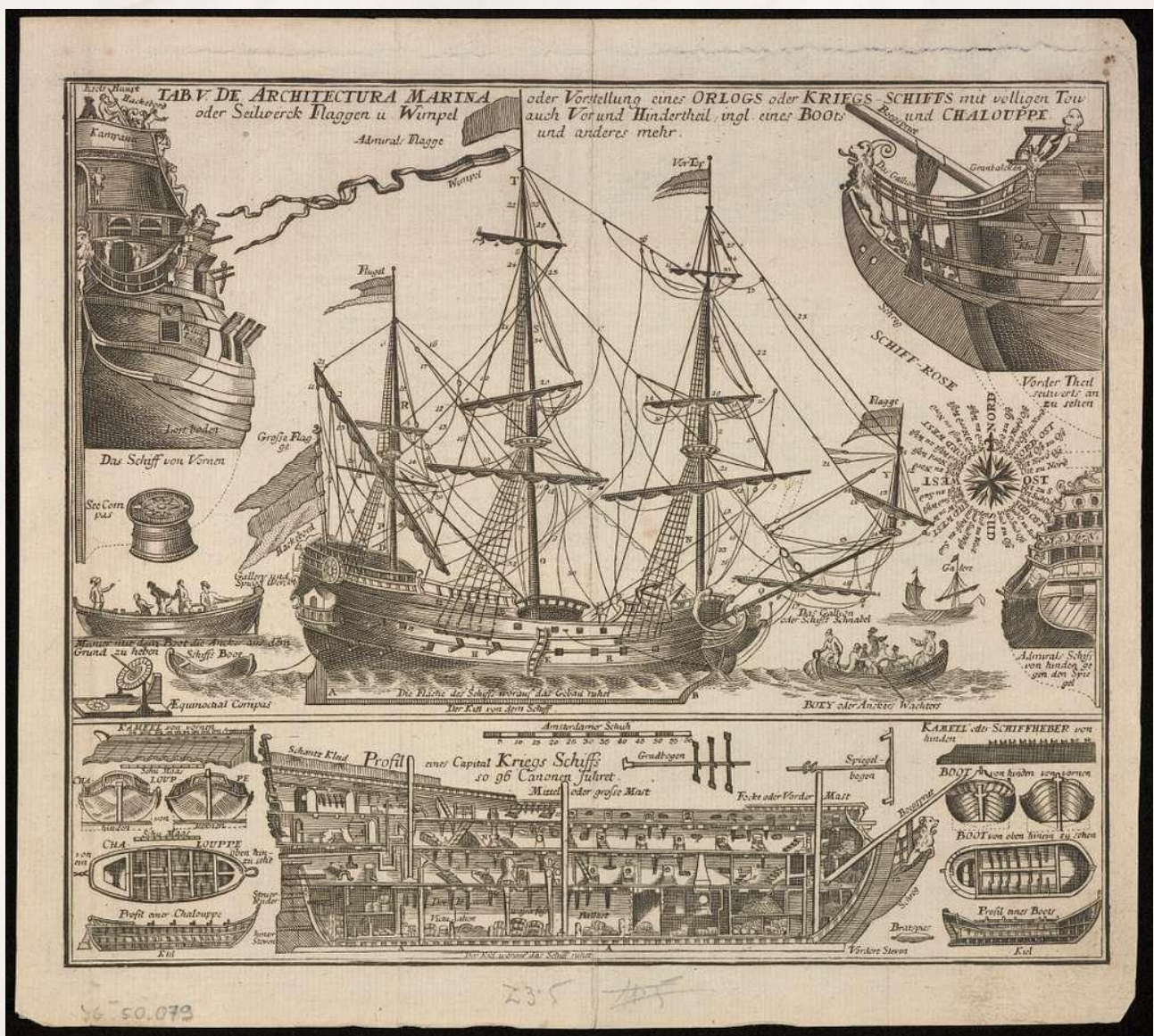


20) DZIÓB, FURA, STĘPKA

DZIÓB – to po prostu przednia część kadłuba statku;

RUFA – to jego część tylna (wskaż obie na tym historycznym schemacie)

STĘPKA (inaczej KIL) – to umieszczona w najniższej części kadłuba belka, na której opiera się cała jego konstrukcja; kil jest też **balastem** stabilizującym okręt; częścią żeglarskiej tradycji jest pozdrowienie Stopy wody pod kilem! – jak rozumiesz jego sens?



← POWRÓT

21) Lloyd's Register

W Londynie to najstarsze na świecie towarzystwo klasyfikacyjne, czyli organizacja nadzorująca budowę jednostek pływających w celu dostarczenia firmom ubezpieczeniowym danych niezbędnych do oceny ryzyka różnego rodzaju związanych z eksploatacją statku oraz ochroną ludzi i mienia. Bez certyfikatu wydanego przez takie towarzystwo armator nie rejestruje nowo zbudowanego statku ani nie uzyska ubezpieczenia. Certyfikacja powtarzana jest później w ramach cyklicznych przeglądów eksploatacyjnych. Londyńska firma powstała już pod koniec XVII w. (następne dopiero w wieku XIX, od 1828 r.!) i to, jak to bywa z brytyjskimi instytucjami, w dosyć szczególnych okolicznościach... Otóż miejscem jej narodzin była... kawiarnia. Kawiarnia prowadzona przez niejakiego pana Lloyd* w obrębie londyńskiego City, gdzie właśnie w tym samym czasie rodził się nowoczesny handel i – zaczątki globalizacji**. Właściciele tamtejszych kawiarni chętnie udostępniali swoje przybytki kupcom, przedsiębiorcom, armatorom i maklerom – pozyskiwali w ten sposób stałego, zamożnego klienta, który w dodatku nie wpadał na krótką chwilę, ale spędzał w lokalu wiele godzin, po prostu prowadząc tam swoje interesy (i, oczywiście, zamawiając od czasu do czasu jadło i napitki). Zgodnie z filozofią „frontem do klienta” Edward Lloyd robił wszystko, aby swoim gościom przychylić nieba – skoro więc zajmowali się światowym handlem w najróżniejszych jego aspektach, zaczął wydawać biuletyn informacyjny zawierający wiadomości o tym, co w tymże światowym handlu piszczy: co się sprzedaje, a co niekoniecznie; kto z kim ubił jaki interes; czyje statki z jakim towarem jaki kurs właśnie obierają i kiedy można spodziewać się ich w Londynie... Szczególne miejsce wśród tych informacji zajmowały wiadomości o morskich ubezpieczeniach (ubezpieczeniach statków, rejsów i transakcji handlowych). Kawiarnia Lloyd (prowadzona później przez jego spadkobierców) stała się pierwowzorem giełdy asekuracyjnej dostarczającej wszelkich warunków – od kompleksowej informacji po stolik, pióro i atrament – do zawierania umów ubezpieczeniowych związanych z handlem morskim. W wieku XVIII, wciąż w tradycji pierwotnego Lloydsa, choć w innej, stosowniejszej do takich celów lokalizacji, przedsięwzięcie uzyskało charakter jednoznacznie klasyfikacyjny i ubezpieczeniowy. W wieku XIX natomiast nastąpiło zjednoczenie kilku przedsiębiorstw nawiązujących do „kawiarnianych” korzeni i powrót do nazwy Lloyd's Register (Rejestr Lloyd). Powstała jedna z najpotężniejszych instytucji finansowych nowoczesnego świata... Gdy będziecie odwiedzać

Londyn, poświęćcie parę godzin dla City – nie tylko, aby obserwować jak bije serce globalnego biznesu, ale także by zobaczyć Lloyd's Building, siedzibę Lloyda a zarazem jeden z ikonicznych projektów architektury współczesnej, w którym nie tylko klatki schodowe i windy, ale nawet wszelkie instalacje (elektryczne, wodociągowe itp.) zostały wyprowadzone na zewnątrz budynku, by nie ograniczać użytkowej przestrzeni biurowej (z tego właśnie powodu gmach nazywany jest także Inside-Out Building). *) Lloyd's Coffee House – stąd późniejsza nazwa firmy **) zapoznajcie się pokrótce z historią i działalnością Brytyjskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej (znanej Wam choćby z serii „Piraci z Karaibów” – odszukajcie analogie ze współczesnym globalnym rynkiem, działalnością wielkich firm i z towarzyszącymi im kontrowersjami.



Autorstwa Stephen Richards, CC BY-SA 2.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=32629651>





HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNE
BAŁTYKU**

www.dziedzictwo-historyczne-na-dnie-baltyku.pl