

HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNI
BAŁTYKU**



samolot wielozadaniowy
Junkers Ju 88 A-4
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

Prolog

W grudniu 2012 roku w polskiej strefie Morza Bałtyckiego, w rejonie Łeby, został odnaleziony wrak samolotu. Odkrycia dokonał Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej podczas rutynowych działań nad wytyczaniem szlaku żeglugi, prowadzonych z **pokładu** ORP Arctowski. Załoga okrętu zbierała dane o ewentualnych przeszkodach na morzu i w ten sposób natrafiła na duży obiekt spoczywający na głębokości 20-30 metrów.

Badania wraku wykonane przy pomocy specjalistycznej aparatury do badań sonograficznych w środowisku morskim oraz zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego ROV (ang. remotely operated vehicle) pozwoliły stwierdzić, iż na dnie Bałtyku, na głębokości około 26 metrów, spoczywają pozostałości niemieckiego samolotu typu Junkers Ju-88...

Gwiazda Luftwaffe

Junkers Ju-88 to niemiecki dwusilnikowy samolot z okresu II wojny światowej. Zaprojektowany w latach trzydziestych XX wieku jako szybki bombowiec (niem. Schnellbomber), modyfikowany i ulepszany, wkrótce stał się jedną z najbardziej wszechstronnych maszyn latających tamtych czasów, czym zasłużył sobie na miano „Gwiazdy Luftwaffe”.

Co potrafił Ju-88? Naprawdę wiele, a do jego głównych zalet należała... umiejętność nurkowania. Nie, nie w wodzie – mówimy tutaj o tzw. locie nurkowym, czyli manewrze lotniczym polegającym na gwałtownym skierowaniu nosa samolotu w dół i rozpoczęciu lotu pod bardzo ostrym, dochodzącym nawet do 90° kątem (zwykle było to jednak 60°).

Dzisiaj kojarzymy taki manewr z efektownym pikowaniem w czasie pokazów lotniczych, ale zamiar pilotów **Luftwaffe** był oczywiście inny niż zrobienie wrażenia na obserwatorach: w ten sposób samolot sam stawał się celownikiem, co umożliwiało zrzućenie bomby z niewielkiej odległości dokładnie w cel.

Skuteczność bombowca horyzontalnego, czyli samolotu, który dokonywał nalotu w locie poziomym i zrzucał bomby z dużej wysokości, np. 3-4 km, to 3-8 %, a więc niewiele. Skuteczność bombowca nurkującego była (w tym przypadku należy powiedzieć: niestety) bardzo duża...

Mädchen für Alles

Bez wątpienia można stwierdzić, że rodzina Junkers Ju-88 była bardzo liczna i wszechstronnie utalentowana. Pierwotny projekt szybkiego bombowca ewoluował, wypuszczając w świat liczne typy Ju-88 (ok. 60 wersji!) różniące się parametrami, wyposażeniem, oprzyrządowaniem i specjalizacją.

Przekształcanie szybkiego bombowca w bombowiec nurkujący wymagało m.in. zamontowania pod skrzydłami tzw. hamulców nurkowych i wzmocnienia konstrukcji, która w trakcie pikowania podlegała ogromnym przeciążeniom.

Pierwszym prototypem przetestowanym jako bombowiec nurkujący był Ju-88V4. Ten model charakteryzowała większa rozpiętość skrzydeł, cztery miejsca dla załogi, nos w formie „oka żuka”, czyli przeszklenie kokpitu zbudowane z dwudziestu optycznie płaskich paneli szklanych oraz tzw. gondola brzuszna przesunięta na prawą burtę, w której mieścił się leżący strzelec obsługujący karabin maszynowy. Na bazie prototypów V4, V5 i V6 powstał interesujący nas Ju-88 A-4.

Oprócz najpopularniejszej wersji Ju-88 A-4, czyli średniego bombowca w kilku podwersjach (np. wersji pustynnej, szkoleniowej czy szturmowej), w **zakładach Junkersa** powstały też inne serie Ju-88 (również z podwersjami), np. nocny myśliwiec Ju-88C, samolot rozpoznawczy Ju-88D, samolot myśliwski Ju-88R, myśliwiec dalekiego zasięgu Ju-88H, samolot szturmowy Ju-88P.

Jeśli dodać do tego fakt, iż sam Ju-88 A-4 oprócz swej podstawowej funkcji bombowca nurkującego spełniał się też w roli samolotu rozpoznawczego,

nocnego myśliwca czy bombowca torpedowego, to przestaje dziwić fakt, że Junkers Ju-88 bywał nazywany Mädchen für Alles, czyli „służącą do wszystkiego”...

Kuzyn (nie) sławnego Stukasa

Mówiąc o rodzinie Ju-88, nie sposób pominąć starszego kuzyna szybkiego bombowca, a mianowicie czarnej legendy inwazji na Polskę oraz powstania warszawskiego: Junkersa Ju-87 Stuka (niem. Sturzkampfflugzeug – nurkujący samolot bombowy). Ten wykorzystujący technikę bombardowania z lotu nurkowego samolot stał się symbolem niemieckiego Blitzkriegu, czyli wojny błyskawicznej.

Charakterystyczny kształt (odwrócone skrzydła mewy) oraz odgłos nadlatujących „sztukasów” wywoływały przerażenie wśród ludności cywilnej. Dlaczego? Nie chodziło tylko o celność bomb zrzucanych z samolotu, ale też o towarzyszące nalotom dźwięki. Niemcy wykorzystywali tutaj znaną od wieków technikę zastraszania przeciwnika, gdyż już starożytni Rzymianie używali do wojskowych proc wydrążonych ołowianych kul, które oprócz obrażeń fizycznych oddziaływały na psychikę, bo wróg słyszał świst setek lecących w jego stronę pocisków. Wg niektórych historyków tę samą funkcję spełniały skrzydła polskiej husarii.

W jaki sposób Niemcy uzyskiwali ten efekt? Po pierwsze, w podwoziu montowali specjalne syreny akustyczne nazywane „trąbami jerychońskimi” (Jericho-Trompete), które zaczynały wyć, gdy maszyna wchodziła w lot nurkowy. Po drugie, do bomb przyczepiali papierowe rurki, które powodowały narastający świst podczas spadania. Taktyka ta sprawdzała się i morale znajdujących się na ziemi ludzi upadało jak mury biblijnego Jerycha.

Jak wspomniano wyżej, jednosilnikowe i dwuosobowe Ju-87 zostały wykorzystane m.in. podczas ataku na Polskę w 1939 roku. To właśnie

„sztukasy” przeprowadziły pierwsze bombardowania na terytorium Rzeczypospolitej, atakując skutecznie m.in. Warszawę i okręty Polskiej Marynarki Wojennej.

Drugim wydarzeniem, które przyczyniło się do powstania czarnej legendy Ju-87 w Polsce, było powstanie warszawskie 1944 roku, podczas którego właśnie „sztukasy” okazały się rozstrzygającą bronią zniszczenia. Niemcy przeprowadzili wówczas ponad 1400 ataków lotniczych na miasto, niszcząc budynki i zabijając kilkadziesiąt tysięcy ludzi. Według relacji tych, którym udało się przeżyć, żadna niemiecka broń nie budziła takiego przerażenia wśród mieszkańców stolicy, co obrazują m.in. fragmenty **„Pamiętnika z powstania warszawskiego” Mirona Białoszewskiego**.

German Mosquito

W przeciwieństwie do wielu Ju-87, tylko dwanaście Ju-88 przeszło chrzest bojowy w czasie inwazji na Polskę, gdyż w 1939 r. masowa produkcja samolotu dopiero ruszała, by ostatecznie do 1945 roku osiągnąć wynik ok. 15 000 egzemplarzy w rozmaitych seriach i podwersjach.

W latach 1939-45 niemieckie Ju-88 brały m.in. udział w kampanii norweskiej, bitwie o Francję, bitwie o Anglię, walczyły na froncie wschodnim, atakowały alianckie **konwoje morskie**.

Trzeba powiedzieć, że właśnie w niszczeniu jednostek pływających bombowce nurkujące były bezkonkurencyjne ze względu na swoją celność podczas ataku na pojedynczy obiekt. Jakie były skutki takiego bombardowania? Możemy poznać je od drugiej strony, czytając relacje marynarzy, np. **Karola Olgierda Borchardta**, który w książce „**Krążownik spod Somosierry**” opisał atak lotnictwa niemieckiego na polski transportowiec **MS „Chrobry”** w czasie kampanii norweskiej.

Gdyby zapytać ludzi, z czym kojarzą się im komary, zapewne większość osób powiedziała by coś w stylu: uciążliwe, szybkie, trudne do namierzenia, są wszędzie, atakują... To samo można by powiedzieć o działaniach Ju-88 w czasie II wojny światowej, a ta konkluzja wiedzie nas do następnego popularnego określenia tych wszechstronnych i wielozadaniowych (choć nie pozbawionych wad) samolotów, a mianowicie „German Mosquito”, czyli „Niemiecki komar”, pochodzącego jednak w linii prostej nie od samego komara, lecz biorącego się z zestawienia

niemieckiego Ju-88 z brytyjskim The Havilland Mosquito. Zestawienia, nie ma wątpliwości, zaszczytnego...

Odzyskana tożsamość

Informacja o odkryciu wraku samolotu na dnie Bałtyku, którego dokonano w 2012 roku, odbiła się szerokim echem w internetowych portalach informacyjnych i telewizji, jednak szybko odeszła w zapomnienie. Dopiero w maju 2016 roku Instytut Morski w Gdańsku wykonał ponowne pomiary sonograficzne wraku, a we wrześniu tego samego roku wrak został poddany badaniu przez trójmiejską grupę nurków „Baltictech”.

Wrak został zidentyfikowany przez Michała Ogłozę jako Ju 88 A-4 Werk. Nr 2051:

- oznaczenie na kadłubie „3Z + VB”;
- jednostka – 10/KG 77

Załoga:

- pilot (F – Flugzeugfuhrer) – Uffz. Hilmar Hauer;
- radiooperator (BF – Bordfunker) – Uffz. Hans Ehrlich;
- strzelec pokładowy (Bs – Bordschutze) – Gefr. Franz Grenzer;
- obserwator (B – Beobachter) – Gefr. Herbert Wiese.

Bezimienny wrak odzyskał swoją tożsamość i historię...

Z Kampfgeschwader 77 w teatrze wojny

Oznaczenie KG 77, widniejące w pozycji „jednostka”, pozwala połączyć Ju 88 A-4 Werk. Nr 2051 z działaniami Kampfgeschwader 77, czyli dywizjonu bojowego Luftwaffe.

Utworzona 1 maja 1939 roku jednostka początkowo dysponowała bombowcami Dornier Do-17 oraz Heinkel He-111, a od drugiej połowy 1940 – również interesującymi nas Junkers Ju-88.

Od 1939 roku aż do rozwiązania dywizji w roku 1944, eskadry Kampfgeschwader 77 brały udział w większości działań wojennych **Luftwaffe na wszystkich frontach.**

Od czasu swojego pojawienia się w szeregach KG 77, szybkie bombowce Ju-88 walczyły m.in. w bitwie o Anglię, brały też udział w inwazji hitlerowskich Niemiec na ZSRR, atakując lotniska i inne strategiczne pozycje Rosjan z niskiej wysokości, co skutkowało ogromnymi stratami wroga przy niskich stratach własnych. Jednak później, z powodu braku wystarczającej liczby samolotów Junkers Ju-87, Ju-88 zapewniały bezpośrednie wsparcie naziemne atakującemu Wehrmachtowi, co z kolei doprowadziło do zniszczenia wielu maszyn KG 77.

W 1943 roku samoloty KG 77 zostały wyposażone w torpedy powietrzne, co pozwoliło im zwalczać również cele na morzu...

Epilog

Szóstego sierpnia 1943 roku Ju 88 A-4 Werk. Nr 2051 znalazł się na północ od Łeby, gdzie doszło do uszkodzenia silników i udanego awaryjnego lądowania na wodzie, następnie samolot zatonął. Wersję tę potwierdza zarówno ułożenie wraku, jak i jego stan – zaskakująco dobry, co jest rzadkością, gdyż w większości przypadków próbujące lądować na wodzie maszyny rozbiły się lub kapotowały, czyli przewracały podwoziem do góry.

Podczas inspekcji nurkowej we wnętrzu wraka znaleziono ludzkie szczątki. Zgodnie z danymi z niemieckiej listy strat, prawdopodobnie jest to szkielet strzelca pokładowego, którego jako jedyne uznano za zaginionego, gdyż pilot i obserwator zostali uratowani, a ciało radiooperatora morze oddało dwanaście dni później.

Od osiemdziesięciu już lat niemiecki żołnierz i samolot spoczywają na dnie Bałtyku – morza, które stało się grobem dla wielu ofiar wojny, reprezentantów obydwu stron konfliktu. Za epitafium dla nich może posłużyć fragment Reduty Ordona Adama Mickiewicza:

[...] rozjemcza mogiła./ Tam i ci, co bronili, — i ci, co się wdarli,/ Pierwszy raz pokój szczery i wieczny zawarli...

Wyjaśnienia terminów:

1. Tratwa ratunkowa

Tratwa to każda płaska konstrukcja unosząca się na wodzie i służąca do przemieszczania się.

Kiedyś tratwy były konstruowane z połączonych ze sobą gałęzi drzew, bali, konarów lub trzciny. Taka prymitywna tratwa, poruszająca się z prądem rzeki lub za pomocą tzw. pycha, czyli długiego drąga służącego do odbijania się od dna czy brzegu, to jeden z pierwszych pojazdów wodnych.

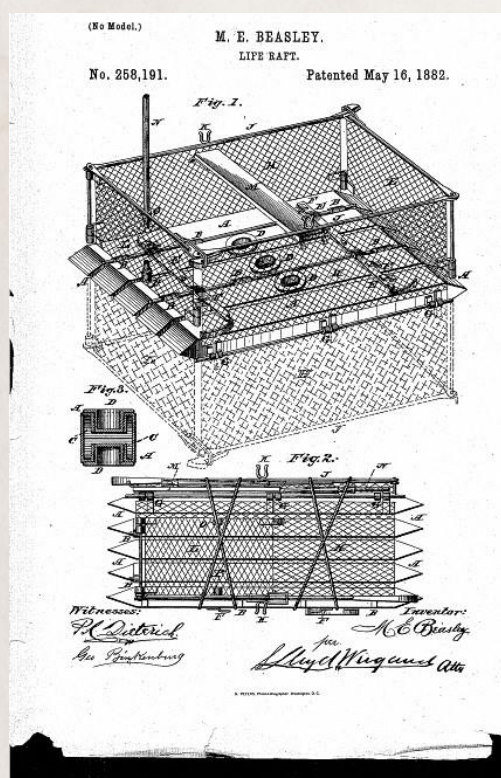
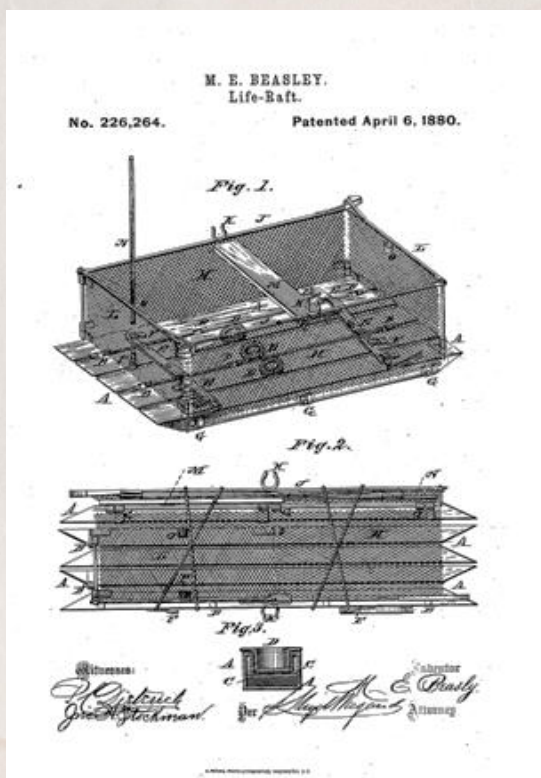
Jeśli czytałeś „Przygody Hucka Finna” Marka Twaina, to z pewnością pamiętasz, że tytułowy bohater odbywał swą podróż po rzece Missisipi właśnie na takiej tradycyjnej tratwie.



W 1882 roku Maria Beasley opatentowała swój drugi projekt tratwy ratunkowej (pierwszy w 1880 r.). Konstrukcja zaprojektowana przez Amerykankę bazowała na składanych metalowych pływakach, a bezpieczeństwo pasażerów zwiększały barierki wokół pokładu. Była

ognioodporna, łatwo było ją złożyć i rozłożyć, nic więc dziwnego, że wynalazek Marii Beasley szybko zaczęto wykorzystywać na statkach.

Wiele źródeł podaje, że na pokładzie słynnego „Titanica” oprócz szalup (po filmie Jamesa Camerona wszyscy wiemy, że było ich o wiele za mało w stosunku do ilości pasażerów) znajdowały się również tratwy – wynalazki pani Beasley, dzięki którym udało się uratować wiele osób po katastrofie statku.



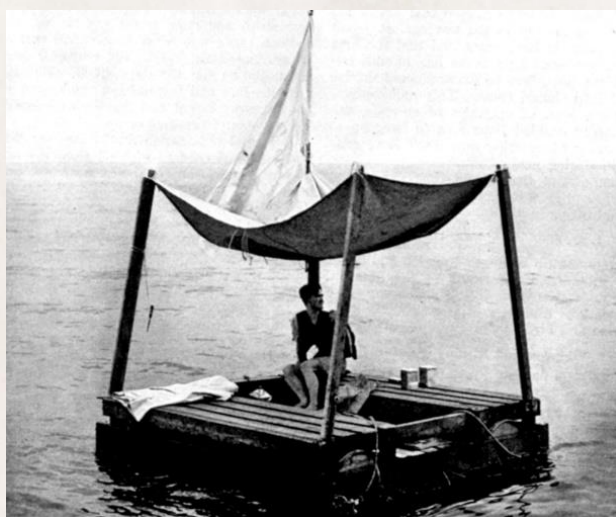
W czasie II wojny światowej do akcji ratunkowych na morzu zaczęto wykorzystywać tratwy z korka i gumowanego płótna, gdyż w przeciwieństwie do tradycyjnych szalup nie wymagały użycia dodatkowego sprzętu do wodowania, np. żurawików łodziowych, a także były bardziej odporne na odłamki bomb lotniczych.

Ciekawostka!

133 dni na tratwie ratunkowej spędził na wodach Oceanu Atlantyckiego Poon

Lim po tym, jak jego statek został zatopiony przez niemieckiego U-Bootu. Historia ta rozegrała się w 1942 roku. Trafiony dwoma torpedami frachtowiec „Benlmond”, na pokładzie którego znajdował się Chińczyk, poszedł na dno w ciągu dwóch minut... Z 53 członków załogi uratował się tylko jeden – Lim, któremu udało się wskoczyć do wody, a potem trafić na tratwę ratunkową z zatopionej jednostki. Dzięki swej determinacji i pomysłowości, m.in. zrobieniu prowizorycznego zbiornika na deszczówkę, Poon Lim przetrwał na tratwie ponad cztery miesiące! Nic więc dziwnego, że brytyjska i amerykańska marynarka wykorzystały jego zapiski do szkolenia marynarzy na wypadek konieczności przetrwania po zatonięciu okrętu.

Warto zauważyć, że Lim mógł zostać uratowany wcześniej, gdyż dwa razy został dostrzeżony przez załogi U-Bootów i zlekceważony. Stało się tak, ponieważ niemieckie okręty podwodne rzadko przyjmowały rozbitków na pokład – takie miały rozkazy, poza tym w tego typu jednostkach i bez dodatkowych osób było bardzo ciasno. Zdarzało się jednak, że załogi U-Bootów zaopatrywały rozbitków w wodę, żywność i środki medyczne, stosując się chociaż w części do najsilniej utrwalonej normy moralnej prawa morskiego: obowiązku ratowania życia na morzu, niezależnie od tego, kto pomocy potrzebuje.



POWRÓT

2. Szalupa

Szalupa, czyli łódź przewożona na statku i służąca do celów ratowniczych lub do komunikacji z lądem. Szalupy są najczęściej otwarte, mogą mieć napęd wiosłowy lub motorowy. Takie łodzie najczęściej są opuszczane na wodę lub podnoszenia z niej za pomocą specjalnych urządzeń dźwigowych. Aby szalupa spełniała swoją funkcję, musi być odpowiednio wyposażona, m.in. w zapas żywności i wody.

Dawniej łodzie ratunkowe były oczywiście drewniane, dzisiaj częściej wykorzystuje się do ich budowy tworzywa sztuczne.

Powróćmy na chwilę do najbardziej zakorzenionej w powszechnej świadomości katastrofy morskiej, aby stwierdzić, iż tragedia „Titanica” otworzyła nowy rozdział w historii przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzach i oceanach, w tym ilości niezbędnych na jednostkach pływających szalup ratunkowych. Jak wiadomo, na „Titanicu” było ich tylko 20, każda mogła pomieścić 64 osoby, co w sumie odpowiadało tylko połowie obecnych na pokładzie statku ludzi.





Ciekawostka!

Czy wiesz, dlaczego współczesne szalupy mają kolor jasnopomarańczowy? Spójrz na koło barw. Jak widać, pomarańczowy jest dokładnie naprzeciwko niebieskiego, co powoduje, że szalupa jest dobrze widoczna na tle wody. Identyczną barwę mają kamizelki oraz koła ratunkowe. Warto jednak zauważyć, że ten kolor został uznany za międzynarodowy standard dopiero w 1962 roku. Wcześniej kamizelki ratunkowe miały zwykle kolor biały, tak jak na słynnym „Titanicu”.

POWRÓT

3. Karol Olgierd Borchardt (25.03.1905-20.05.1986)

W 1928 r. ukończył Szkołę Morską w Tczewie, a potem pływał jako oficer na transatlantykach GAL, czyli Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA. W 1936 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej (najwyższy stopień w żegludze handlowej). W 1938 r. rozpoczął pracę w Państwowej Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni i objął stanowisko komendanta na żaglowcu szkolnym „Dar Pomorza”.

W czasie II wojny pływał na statkach pasażerskich przekształconych w transportowce wojskowe. W listopadzie 1939 r. przeżył zatopienie MS „Piłsudski” (podczas którego został ciężko ranny w głowę), a w 1940 r. zbombardowanie i zatonięcie MS „Chrobry”.



Uraz głowy spowodował u Borchardta wielomiesięczną bezsenność, w czasie której zaczął pisać pierwsze opowiadania. Jego najbardziej znaną książką jest bez wątpienia kultowy „Znaczy Kapitan” – książkowy debiut, w którym opisał swoją pracę na żaglowcach szkolnych oraz statkach pasażerskich, a także rejsy z czasów wojennych. Szczególnie dużo miejsca autor poświęcił w niej postaci tytułowej, czyli kapitanowi Mamertowi Stankiewiczowi, którego darzył ogromnym szacunkiem.

[POWRÓT](#)

4. Koja w kubryku

O czym marzył zmęczony marynarz? Zwłaszcza jeśli pełnił „psią wachtę”, a więc odpowiadał za bezpieczeństwo statku od godziny 24.00 do 04.00? O tym, aby znaleźć się w swojej koi, czyli łóżku na jednostce pływającej.

Dobrze, jeśli była to koja stała – najwygodniejsza, chociaż, z uwagi na ograniczoną przestrzeń na statku, również wąska. Aby marynarz nie spadł z niej w czasie przechyłu statku, zabezpieczano je tzw. sztormdeskami.

Gorzej, gdy marynarzowi przypadła w udziale rozkładana klapkoja. Miło jest czasem pobujać się w hamaku, ale spanie w nim na stałe nie wydaje się już tak atrakcyjne.

Prawdziwego pecha miał jednak ten, komu przyszło spać w hundkoi – zwykle zbyt krótkim i najmniej wygodnym z marynarskich łóżek. Nic więc dziwnego, że „psia koja” (z niem.) bywała też nazywana „trumną”.

Zapewne niejeden marynarz przed zapadnięciem w sen sięgał do bakisty, czyli skrzyni umieszczonej pod swoją koją, aby wśród rzeczy osobistych odnaleźć zdjęcia pozostawionych na lądzie członków rodziny...

Opowieści z kubryku - wspaniałe, barwne, emocjonujące. Często po latach spisywane przez ich uczestników (patrz: „Opowiadania z kubryku” Zbigniewa Antoniego Kędzierskiego). Bo kubryk to nie tylko wieloosobowa sypialnia na statku, ale też miejsce do snucia wspomnień, dzielenia się przeżyciami i marzeniami. Po pracy można też pośpiewać szanty i cieszyć się, że dzisiaj to tylko przyjemność, a nie konieczność nadana rytmu wykonywanej przez grupę marynarzy pracy.



Ciekawostka!

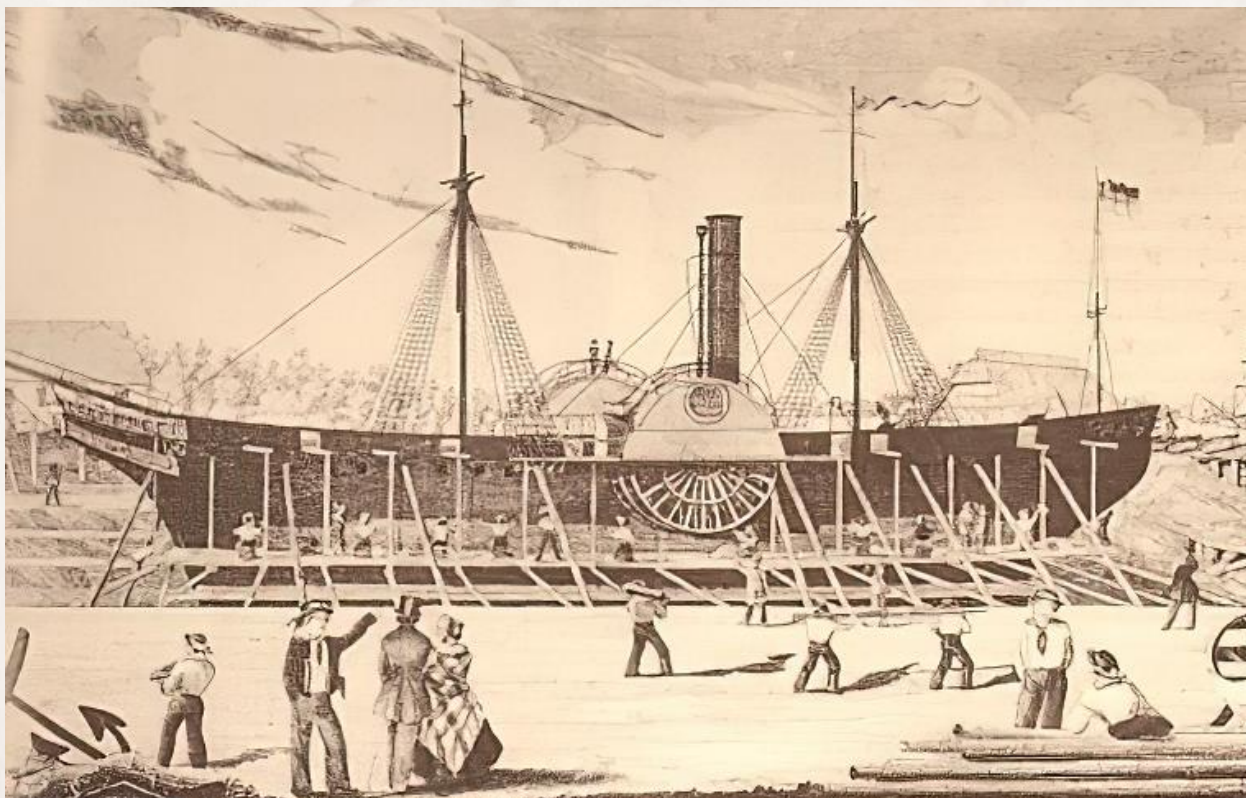
Na pewno zauważyłeś, że na określenie czegoś niepożądanego marynarze często używali słowa „psia” (wachta, koja), co prowadzi nas do ciekawego przesądu marynarskiego. Otóż w dawnych czasach ludzie morza uważali, że posiadanie na pokładzie wszelkich rzeczy kudłatych, zwłaszcza mających futra (pies!) przynosi nieszczęście, w przeciwieństwie do pierzastych, które uchodziły za amulety szczęścia. Niektórzy sądzą, że właśnie dlatego niegdyś tak wielu marynarzy miało papugi.

[POWRÓT](#)

5. Mostek

Inaczej sterówka lub pomost nawigacyjny (na okrętach wojennych: bojowy), czyli centralny punkt dowodzenia statkiem, mieszczący niezbędne do sterowania urządzenia i przyrządy i zapewniający bardzo dobrą widoczność wokół jednostki.

Jak widać, obecnie nazwa punktu dowodzenia na statku nie ma nic wspólnego z dosłownym znaczeniem słowa „most”. Skąd więc się wzięła? Otóż w XIX wieku w powszechnym użyciu pojawiły się statki z napędzanymi parą kołami, zwane bocznokołowcami. Najwyższym, a więc zapewniającym najlepszą widoczność, miejscem na statku było właśnie zabudowane koło, a ponieważ przeprowadzający manewry kapitan potrzebował dostępu do obydwu stron jednostki, koła zaczęto łączyć mostkiem, stąd nazwa mostek kapitański, która przetrwała do dzisiaj.



POWRÓT

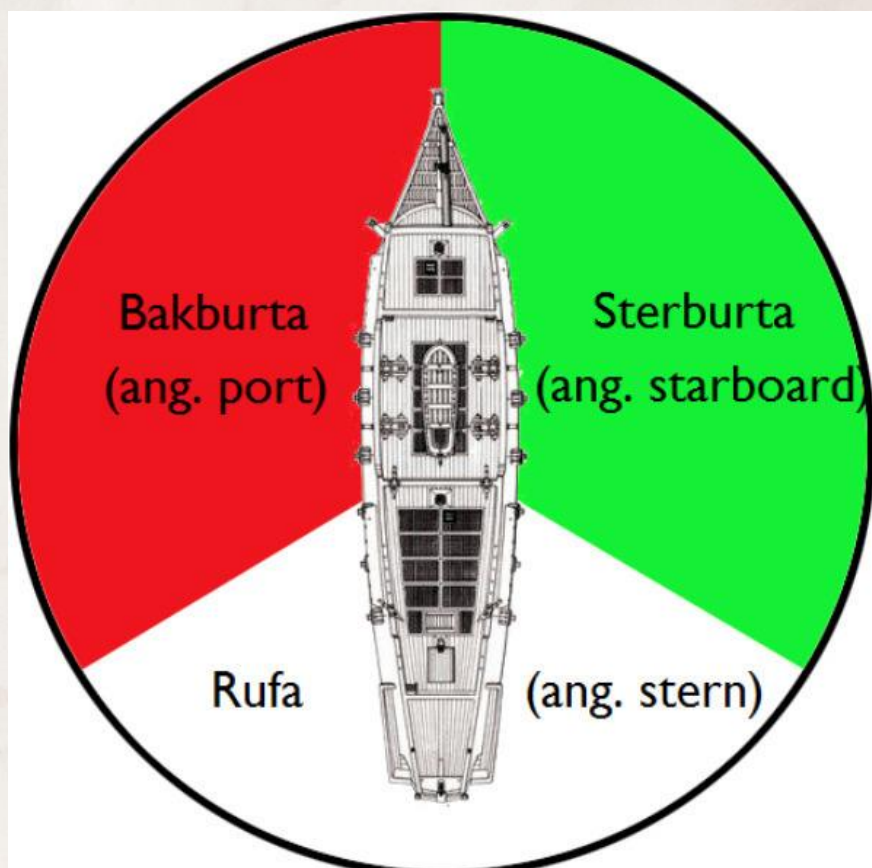
6. Burta

A właściwie burty, bo są dwie – to po prostu połówki statku rozdzielone płaszczyzną symetrii kadłuba.

Zgodnie z marynarską tradycją prawą burta nosi historyczną nazwę sterburta (niderl. stuurboord), a lewa to bakburta (niderl. bakboord). Obie nazwy są pozostałością z czasów, gdy na statkach używano wiosła sterowego znajdującego się na rufie z prawej burty, natomiast do lewej burty sternik stał tyłem (ang. back).

Nocą każdy statek musi nieść na burtach odpowiednie oświetlenie w celu zwiększenia bezpieczeństwa poruszających się po akwenu wodnym jednostek: na prawej burcie umieszcza się światło zielone, zaś na lewej – czerwone.

Jeśli zaś marynarz słyszy alarm „Człowiek za burtą!”, to wie, że ktoś z załogi lub pasażerów jednostki wpadł do wody lub dostrzeżono jakąś inną osobę znajdującą się w wodzie i należy natychmiast przystąpić do wykonania przewidzianych na taką sytuację manewrów.



FAKTOPEDIA.pl

Bakburta i sterburta to terminy wywodzące się z języka niderlandzkiego – jeszcze z czasów, w których w łodziach stosowane było tzw. wiosło sterowe, umieszczone po prawej stronie kadłuba (dla wygody, gdyż zdecydowana większość marynarzy była praworęczna).

Dlatego też burta, do której sternik był zwrócony plecami, nazwano burta plecową (niderl. "bak" – plecy).

W języku angielskim z czasem wykształciły się inne określenia na lewą burta: najpierw było to "larboard", a w końcu współczesne "port".

Ta pierwsza nazwa nawiązywała do procesu załadowania, który zawsze odbywał się po lewej stronie łodzi (po prawej tkwił przecież ster), druga natomiast w oczywisty sposób odnosi się do portów, które siłą rzeczy też musiały znajdować się wyłącznie z lewej.

W razie wątpliwości wystarczy przypomnieć sobie, że burta, której nazwa rozpoczyna się na literę bliższą lewej stronie (tj. początku) alfabetu, również znajdzie się po lewej stronie łodzi – sprawdza się to tak w języku polskim, jak i angielskim.

Tego typu fachowa terminologia pojawiła się wskutek konieczności: określenia "lewa burta" czy "prawa burta" są bowiem siłą rzeczy zależne od perspektywy danego marynarza.

POWRÓT

7. Pokład

Pokładem na jednostce pływającej nazywamy trwałe, wodoszczelne pokrycie zamykające od góry kadłub statku. Na statku może być kilka pokładów, rozróżnianych zarówno ze względu na ich usytuowanie (np. pokład rufowy lub dziobowy) albo pełnioną funkcję (pokład słoneczny lub szalupowy).

Odkryte pokłady są zabezpieczane na krawędziach nad burtami, czyli barierami ochronnymi oraz relingami, tj. listwami wystającymi kilka centymetrów ponad pokład, które ułatwiają załodze pracę na – często śliskim i niestabilnym – pokładzie.

Nietrudno się domyślić, że znane zawołanie „Wszystkie ręce na pokład!”, będące wezwaniem do połączenia sił dla wspólnych korzyści, pochodzi z tradycji marynarskiej, bo tą właśnie komendą wzywano załogę do walki z niebezpieczeństwem zagrażającym statkowi.



POWRÓT

8. Konwój morski

Kierując się zasadą „Razem raźniej!”, już od czasów starożytnych statki udające się w to samo miejsce (i nie tylko statki – podobnie czynili np. kupcy wiozący towary drogami lądowymi) w celu zwiększenia bezpieczeństwa łączyły się w grupy. Konwoje, czyli zorganizowane grupy jednostek pływających, były niegdyś formą zabezpieczenia statków handlowych przed napadami piratów lub korsarzy.



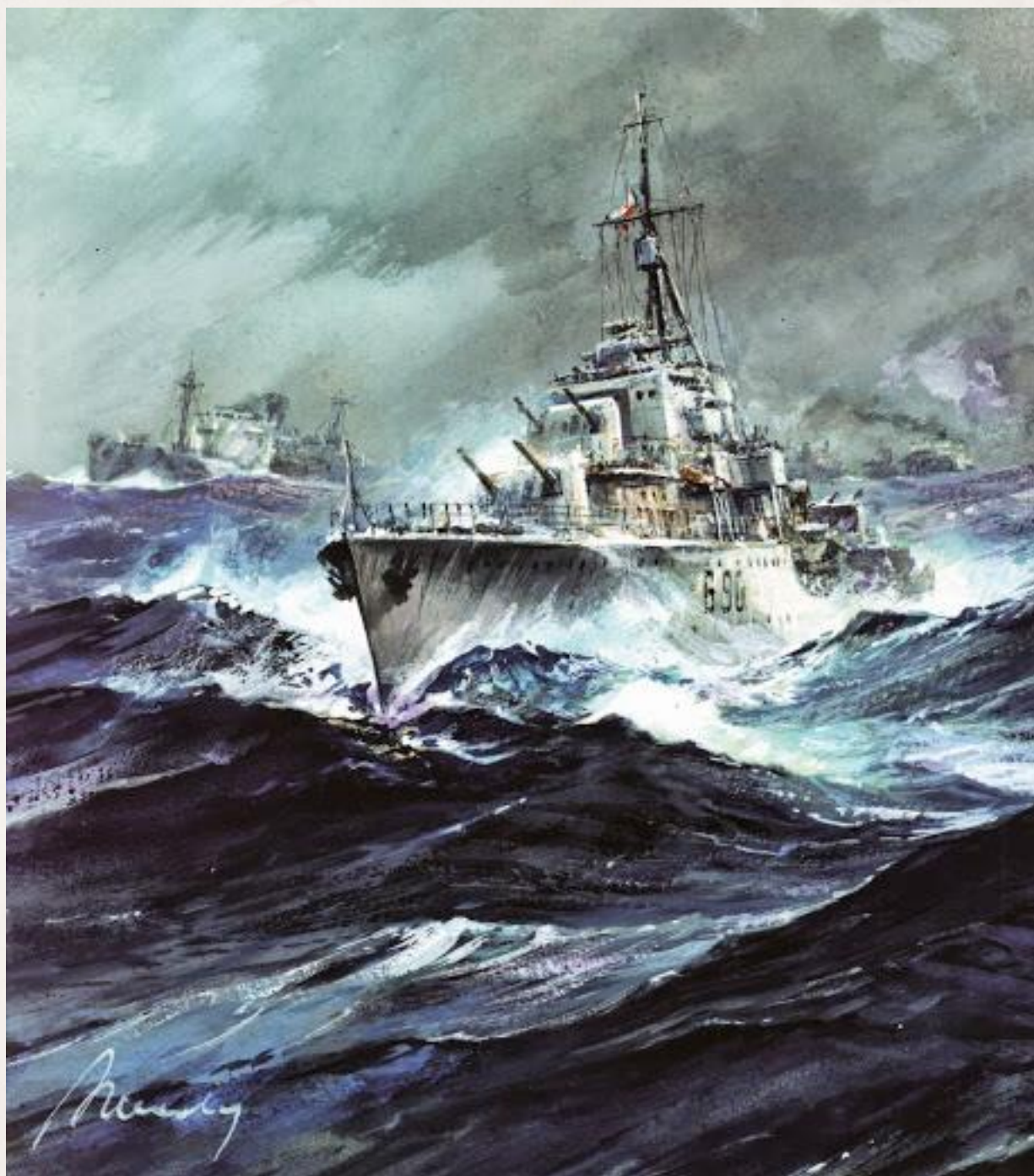
Na nieco innej zasadzie były formowane konwoje, których potrzeba wynikała z działań wojennych na morzach. W tym przypadku statki handlowe otrzymywały eskortę okrętów wojennych, których obecność utrudniała działania wrogim okrętom nawodnym i podwodnym.



Wprowadzony już w czasie I wojny światowej system konwojowania morskiego reaktywowano w czasie II wojny po obydwu stronach konfliktu. Celem – zarówno aliantów, jak i Niemców – było zapewnienie większego bezpieczeństwa własnym statkom i zwalczanie statków przeciwnika.



Również jednostki Polskiej Marynarki Wojennej i Polskiej Marynarki Handlowej, m.in. ORP (Okręt Rzeczypospolitej Polskiej służący pod banderą wojenną) „Burza”, „Błyskawica” i „Grom” brały aktywny udział w działaniach konwojowych w okresie II wojny światowej, a fakt ten upamiętnia tablica z napisem: „KONWOJE 1939-1945” umieszczona na Grobie Nieznanego Żołnierza w Warszawie.



POWRÓT

9. Karol Olgierd Borchardt „Krażownik spod Somosierry”, „Pikrat! Pikrat! Wylecimy w powietrze.”

Następnego dnia przyszedł rozkaz załadowania czołgów. W gardzieli trzeciej ładowni umieszczono pięćdziesiąt ton min przeciwczołgowych. Mieliśmy przetransportować z Harstadu do Bodö Gwardię Irlandzką. Olbrzymi chłopcy, każdy dwumetrowego wzrostu.

Wśród sypiących się wokół nas bomb czekaliśmy na rozkaz wyjścia. Zjawiała się wreszcie nasza eskorta – stary **destrojer** „Wolverine” i **kanonierka** „Stork”. Podnieśliśmy kotwicę.

Po wyjściu z Harstadu parę razy towarzyszyłem dowódcy gwardii podczas inspekcji rozmieszczonych na „Chrobrym” oddziałów. Dowódca starał się swą troskliwością dodać żołnierzom otuchy. Biorący udział w inspekcjach oficer łącznikowy, kapitan marynarki, który dotychczas zawsze był pełen werwy i dobrej myśli, wydał mi się zgaszony i smutny.

Schodząc z mostku do kabiny jeszcze raz obejrzałem gotowość bojową „Chrobrego”. Ludzie przy działach czuwali. Przy ustawionych na pokładach karabinach maszynowych obsługa gotowa była do otwarcia ognia.

Kapitan pożegnał mnie dobrą radą:

– Śpij szybko!

Zbudził mnie dzwonek telefonu stojącego tuż przy koi. Pomimo że musiało być już po północy, w kabinie było widno jak podczas pochmurnego dnia – w połowie maja noc na Lofotach prawie nie istniała. Złapałem szybko słuchawkę. W odpowiedzi na moje „tak” usłyszałem znajome zdanie:

– Jesteśmy atakowani.



*W tej samej chwili odczułem wstrząs kadłuba i zaraz po nim drugi. Zacząłem szybko się ubierać. „Może po raz ostatni?” pomyślałem. Zamiast półbucików włożyłem buty, szumnie w myślach zwane „Wellingtonami”, zrobione ongiś przez mistrza gdyńskiego. Wystane pęcherzami rybimi, miękkie jak rękawiczki, chroniły przed wilgocią i można w nich było wytrzymać wiele godzin; w wypadku wypadnięcia do wody mogły być z łatwością zrzucone z nóg. Wciągnąłem podarowaną przez matkę skórzaną kurtkę podbitą baranami, która już raz uratowała mi życie, złapałem czapkę i ruszyłem na **mostek**. Po drodze z przyzwyczajenia otworzyłem drzwi łazienki znajdującej się przed kabiną. Okazało się, że łazienki nie ma. Zamiast podłogi widniał ciemny otwór prowadzący w głąb statku.*

Wszedłem na mostek. Była dopiero za kwadrans dwunasta. Załoga i wszyscy oficerowie mieli założone hełmy i pasy ratunkowe. Zanim dowiedziałem się, co zaszło, zobaczyłem, że z nadbudówki za trzecią ładownią wydobywają się kłęby dymu i płomienie ognia. Palila się również nadbudówka tuż za mostkiem, przed trzecią ładownią. W jej gardzieli, wziętej teraz w dwa ognie, znajdowało się pięćdziesiąt ton

materiałów wybuchowych w postaci min przeciwczołgowych. Pokłady pokryte były ciałami poległych żołnierzy z obsługi karabinów maszynowych.

Zostaliśmy zaatakowani przez dwa bardzo nisko lecące samoloty. Eskortujące „Chrobrego” okręty wojenne „Wolverine” i „Stork” – jeden przed dziobem, drugi za rufą – były zbyt daleko, by przeszkodzić temu, co się stało. Samoloty lecące na małej wysokości wydały się oficerom dowodzącym obroną „Chrobrego” – angielskimi i nie otworzyli do nich ognia, pomimo bezwzględnej co do tego instrukcji.

Samoloty rzuciły bomby z bardzo bliskiej odległości. Również skutki ognia ich karabinów maszynowych były straszne. Ze znajdujących się na pokładach ocaleli tylko ludzie na mostku, zabezpieczonym dodatkowymi płytami pancernymi i workami z piaskiem. Wybuch bomb na pozór nie wydawał się groźniejszy od tych, które wybuchają koło burt. Huku prawie nie było słychać, odczuwaliśmy jedynie wstrząsy. W tej chwili samoloty zataczały koło z widocznym zamiarem ponownego zaatakowania „Chrobrego”.

Podczas całej kampanii norweskiej nie mieliśmy jeszcze na statku tak dużej ilości wojska. Ponieważ żołnierze zaokrętowani byli na krótki przelot Harstad – Bodö, stłoczono ich we wszystkich pomieszczeniach ponad normę.

Patrząc teraz z mostku, nie miałem wątpliwości, że jest to ostatni dzień życia statku, którego bohaterem – zgodnie z tradycją – będzie jego kapitan. [...]

Stał teraz, jak zwykle wytworny i opanowany, przyglądając się płomieniom. Nie miałem wątpliwości, że przygotowany jest do wypełnienia obowiązków kapitana – do pozostania na okręcie tak długo, zanim ostatni człowiek z niego nie zejdzie. Ale pięćdziesiąt ton min między płomieniami było czymś zupełnie wyjątkowym i mogło zmusić do opuszczenia statku w chwili najmniej spodziewanej, szczególnie tych, którzy stali na mostku.

Podszedłem do kapitana, by omówić kolejność postępowania. Zdecydowaliśmy się na próbę opanowania ognia za pomocą wody z hydrantów i gaśnic. Gdyby akcja ta zawiodła, mieliśmy rozpocząć opuszczanie łodzi ratunkowych z żołnierzami, załoga hotelowa i wolna – maszynowa. Do ostatniej chwili miała zostać na statku załoga pokładowa.

Kapitan postanowił pozostać na mostku, by utrzymać prawą burtę jako nawietrzną, jeśli da się jeszcze manewrować maszynami, i nie opuszczać go tak długo, jak to będzie konieczne. Ja miałem przejść za drugą zastonę utworzoną z dymu za trzecią ładownią, zająć się gaszeniem tamtego ogniska i tam pozostać. [...]

Po przejściu przez dwie zastony z dymu natknąłem się na grupę marynarzy rozwijających już węże pożarowe. Inni biegli z gaśnicami. Wpadliśmy do pomieszczeń, z których wydobywał się ogień. Po otwarciu zaworów z hydrantów nie spłynęła ani jedna kropla wody. Widocznie uszkodzony był rurociąg albo na wszystkich sekcjach, gdzie się paliło, usiłowano gasić ogień za pomocą znajdujących się tam hydrantów.

Największy ogień buchał z klatki schodowej. Nie wiedzieliśmy, czy ludzie, którzy tam byli, zdążyli już wyjść. Postanowiliśmy przydusić chociaż na jakiś czas płomienie, by dać możliwość przejść tym wszystkim, którzy by się jeszcze znajdowali pod pokładem. Strumienie z kilku gaśnic skierowane w buchający ogień nie tylko go nie stłumiły, ale nawet nie przygasiły. Wyglądało to tak, jak gdyby olbrzymi stóg słomy usiłowano zgasić wodą ze strzykawek lekarskich. Wśród dymu widoczna jeszcze była droga przez korytarz w kierunku kabiny starszego mechanika. [...]

O tej godzinie, w której trafiły „Chrobrego” bomby, powinien był spać zawinięty w długi ciepły szlafrok, na tapczanie w kabinie. Ponieważ nie można było ugasić źródła ognia, postanowiłem dotrzeć do jego kabiny w nadziei, że może uda mi się go wyciągnąć, jeśli leży tylko ogluszony. Nabrałem powietrza w płuca i wszedłem w płonący korytarz przysłonięty dymem. Po kilku krokach dymu już nie było, tylko długie języki ognia na kształt ogromnych liści tworzyły płomienną aleję.

Żar panował tak wielki, że gdy wypuściłem z płuc powietrze i chciałem zaczerpnąć świeżego, wydało mi się, że połykam ogień. Do kabiny było jeszcze daleko i już miałem zawrócić, gdy dojrzałem w oddali leżące na podłodze ciało.

Skoczyłem naprzód, złapałem nieprzytomnego na ręce i usiłowałem jak najszybciej wydostać się z żaru. Ubranie tliło się na nim. Po ciężarze ciała zorientowałem się, że to nie Zygmunt. Ten człowiek ważył chyba dwa razy więcej. Dotarłem z nim do wyjścia, a tam zabrali go marynarze. Odwróciłem się jeszcze raz, by zobaczyć, czy nie uda się jednak dotrzeć do kabiny Zygmunta, ale droga do niej była już nie do przebycia.

*Nie miałem teraz wątpliwości, iż gaszenie obu ognisk pożaru nie da żadnego rezultatu. Zanim ogień rozprzestrzeni się tak, że nie będzie można dojść do łodzi ratunkowych – należy je niezwłocznie spuścić. Posłałem jednego z marynarzy na mostek do kapitana z zawiadomieniem, że akcja gaszenia zawiodła i że będziemy spuszczać łodzie ratunkowe i **tratwy**.*

Niektóre stanowiska przy łodziach znajdowały się już w ogniu. Trzeba było ogromnego samozaparcia, by nie zwracając uwagi na płomienie, tłące się ubrania i duszący dym wykonać czynności przewidziane przy spuszczeniu szalup. Przede wszystkim należało przerząbać liny, którymi szalupy były nieomal spowite w celu zabezpieczenia przed dużą falą oceaniczną oraz ewentualnym zerwaniem się od podmuchów bomb. W chwili gdy zaczęliśmy spuszczać szalupy, samoloty znów otworzyły ogień z karabinów maszynowych. Ani jeden marynarz nie opuścił swego stanowiska, jak gdyby wszystko to odbywało się podczas wycieczek turystycznych w ubiegłych latach do tych samych fiordów.

Załadowano rannych, a gdy szalupy zeszły na wodę, runęli do nich żołnierze, a razem z nimi załoga hotelowa. Marynarze z załogi pokładowej stali spokojnie, jakby do łodzi ratunkowych zgodnie z przepisami szły: „Dzieci i kobiety najpierw”.

Na pokładzie pozostały już tylko „klapboty” – szalupy zwane tak ze względu na to, że stały w miejscu, w którym na dawnych transatlantykach umieszczano stary typ

składanych łodzi ratunkowych. Nad nimi zawieszane były zwykłe szalupy; po ich spuszczeniu należało wyciągnąć na pokład talie i włączyć do „klapbotów”.

Zobaczyliśmy samolot ponownie nadchodzący na małej wysokości, zeszliśmy więc o pokład niżej. Kiedy przeleciał, wróciliśmy, by zabrać się do spuszczenia „klapbotów”. Okazały się jednak bezużyteczne – tak zostały posiekane kulami. Wszystkie zbiorniki z powietrzem były poprzebijane.

Żołnierze, widząc, że więcej łodzi ratunkowych nie ma, zaczęli szaleć. Nie było ani jednego oficera, który by nad nimi objął komendę. Wyskakiwali za burtę. Nie powstrzymało ich nawet to, że ci co wyskoczyli pierwsi, sztywnieli natychmiast w tym zlewisku lodowatej wody, zanim jakaś łódź ratunkowa zdołała do nich podejść. Większość łodzi wolała zresztą trzymać się jak najdalej od statku ze względu na spodziewany wybuch amunicji, o której cała załoga wiedziała.

Okręty z eskorty zbliżyły się trochę do „Chrobrego” i otworzyły ogień do samolotów. Jediną nadzieją ratunku było, że któryś z okrętów podejdzie do burty i zabierze oszalałych z przerażenia żołnierzy. Okrętom wojennym nie wolno było dobijać do palących się statków z amunicją – chyba żeby jakiś z nich nie wiedział, iż mamy załadowaną amunicję, a przynajmniej nie w tym miejscu i nie taką.

Poleciałem marynarzom rozwiesić na nie objętej ogniem i dymem prawej burcie siatki do ładowania, tak by utworzyły na całej szerokości burty olbrzymią drabinę, po której wszyscy będą mogli szybko zejść, jeśli jakiś destroyer odważy się dobić do Chrobrego”. Sam postanowiłem uspokoić w jakikolwiek sposób żołnierzy i przekonać ich, że skakanie do wody jest w tej chwili samobójstwem i że zawsze mają na to czas. Liczyłem na to, iż widzieli mnie kilkakrotnie na inspekcji w towarzystwie swego dowódcy i może mnie posłuchają. [...]

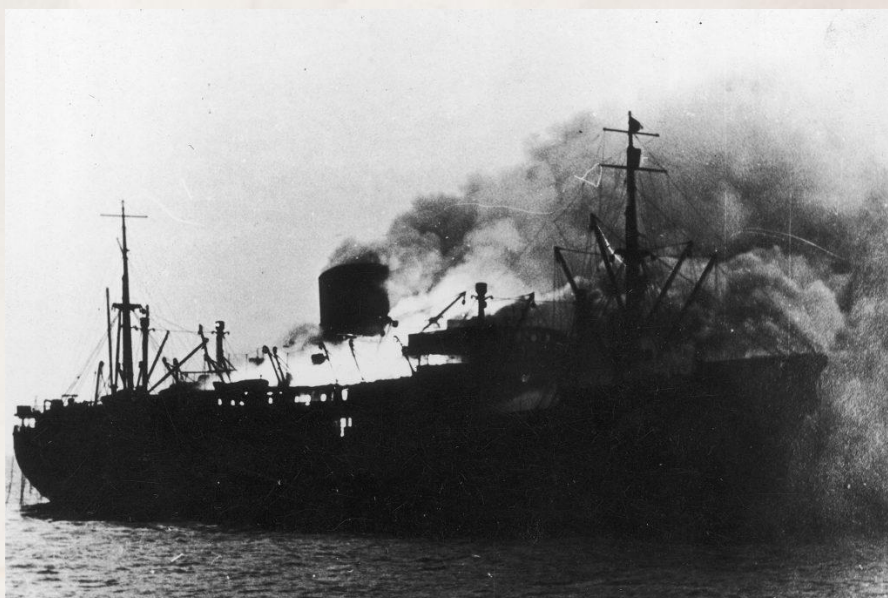
– Skakanie do wody jest samobójstwem. Na razie mamy dużo czasu. Tylko spokój może was uratować. Musicie poczekać, zanim okręty eskorty nie podejda, by was zabrać. Na

burcie wolnej od ognia i dymu rozwieszono siatki, po których będziecie mogli zejść spokojnie na destroyery. Musicie się uspokoić. Od tego zależy wasz ratunek. [...]

*Naraz usłyszałem krzyk. Nie wiedziałem, skąd pochodzi i kto krzyczy. Żołnierze na pokładzie uspokoiли się, przestali skakać do wody. Większość z nich zeszła na rufę. Krzyk dochodził od strony wody, z prawej burty. Na wodzie były widoczne nasze łodzie ratunkowe, tratwy i ciała gwardzistów irlandzkich, którzy wyskoczyli za burtę. Na **szalupach** i na tratwach żołnierze zachowywali się spokojnie, a krzyk potęgował, stawał się coraz bardziej przeraźliwy, przechodził w ryk ludzi krzyczących w męce lub ze strachu graniczącego z obłądem.*



*Wychyliłem się za burtę i zrozumiałem wszystko. Niektóre pomieszczenia zostały odcięte podczas wybuchu bomb i żołnierze nie zdołali przedrzeć się przez ogień. Teraz palili się żywcem. Dostanie się do nich było niemożliwością. Część wysunęła głowy przez **bulaje**. Otwory były jednak za małe, by się przez nie mógł wydostać człowiek. Ci którzy wysunęli głowy przez iluminatory, nie wołali już pomocy, tylko na ich twarzach widniała potworna męka ludzi płonących żywcem. [...]*



Samoloty nie przestawały krążyć nad „Chrobrym”. Nad strzelającymi wciąż „Wolverine” i „Stork” widać było lecące w nie smugi świetlne. Załoga pokładowa kończyła rozwieszanie siatek. Żołnierze czekali na obiecane przeze mnie podejście okrętów wojennych, które nie zdradzały ku temu najmniejszej ochoty. Nie mieliśmy od nich żadnego sygnału, żadnego znaku. Nic.



Na razie nie ma co robić. Na budowanie jakichś tratw ze stołów – za mało czasu. Ogień szybciej tu dojdzie, niż zdołamy coś sklecić. Jeśli przedtem nie wylecimy w powietrze. Tych pięćdziesiąt ton min w gardzieli trzeciej ładowni musi eksplodować. [...]

I znów jeden z samolotów zniżył się i otworzył ogień do łodzi ratunkowych, pomimo że oba okręty eskorty biły do niego ze wszystkich swych dział. [...]

Trzeba było wybierać – albo żywcem się upiec, albo skakać do lodowato zimnej wody. Wiedzieliśmy, że zaczniemy skakać dopiero wówczas, gdy nas ogień dobrze przypiecze.

Naraz „Wolverine” zaprzestał ognia do atakującego samolotu i ruszył na naszą burzę, tam gdzie rozwieszane były siatki. Wszystko, co na statku jeszcze żyło, rzuciło się do burty i zaczęło schodzić na pokład destroyera. [...]

*Pospiesznie oddaliliśmy się od „Chrobrego”. Jego **burta** na śródokręciu, na której widać było uprzednio wysunięte głowy, jarzyła się różowym blaskiem rozpalonego żelaza. Olbrzymie płomienie sięgały krawędzi komina.*

„Wolverine” zbierał ludzi z łodzi ratunkowych i tratów, wyławiał trzymające się na wodzie w pasach ratunkowych ciała żołnierzy. Po wyjściu z ambulatorium spotkałem się z kapitanem, doktorem i starszym mechanikiem, którzy również znaleźli się na „Wolverine”. Staliśmy na jego pokładzie, przyglądając się agonii naszego statku i walce obu okrętów z samolotami, które jeszcze nie chciały dać „Chrobremu” spokoju. [...]



Kiedy „Wolverine” skończył wyławianie ciał z wody, położył się na kurs do Harstadu. Staliśmy na jego rufie, patrząc na płonący wrak „Chrobrego”, którego ostatni odcinek drogi życiowej urwał się na 67° 40' szerokości północnej i 13° 50' długości wschodniej.

POWRÓT

10. Bulaj

Jeśli patrzyliście kiedyś w oczy krowy (a jeszcze lepiej jej męskiego odpowiednika, co jednak raczej rzadko się zdarza), to bez problemu zrozumiecie, dlaczego okrągłe okienko umieszczone w burcie lub ścianie jednostki pływającej nosi nazwę „oko byka” (ang. bull’s eye).



Bulaj może być otwierany lub nie, jednak w obydwu przypadkach musi być wodoszczelny i odporny na mechaniczne uszkodzenia – z oczywistych powodów. Ale czy zastanawiałeś się kiedyś, dlaczego bulaje są okrągłe?



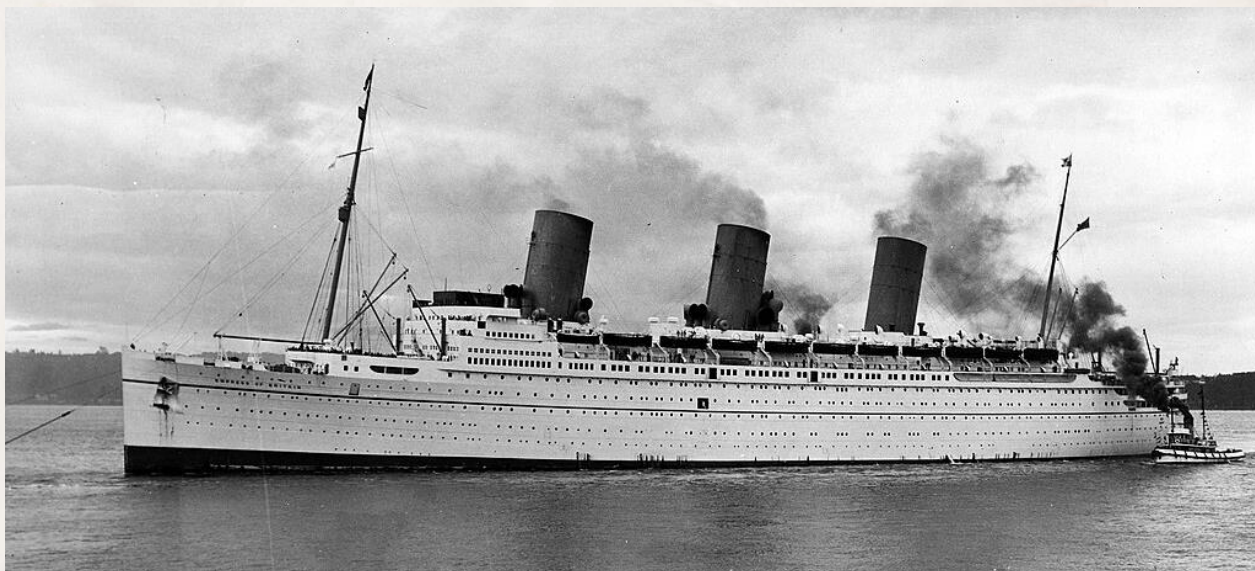
Jeżeli uważałeś w szkole na lekcjach fizyki, to z pewnością odgadniesz, że nie chodzi o piękny wygląd statku, lecz o fakt, że koło ma większą wytrzymałość na naprężenia. Przy owalnych krawędziach okien przeciążenia równomiernie rozkładają się na całej powierzchni i nie koncentrują się w jednym miejscu. Ta sama zasada sprawdza się oczywiście również w przypadku samolotów, których okienka również są małe i okrągłe.



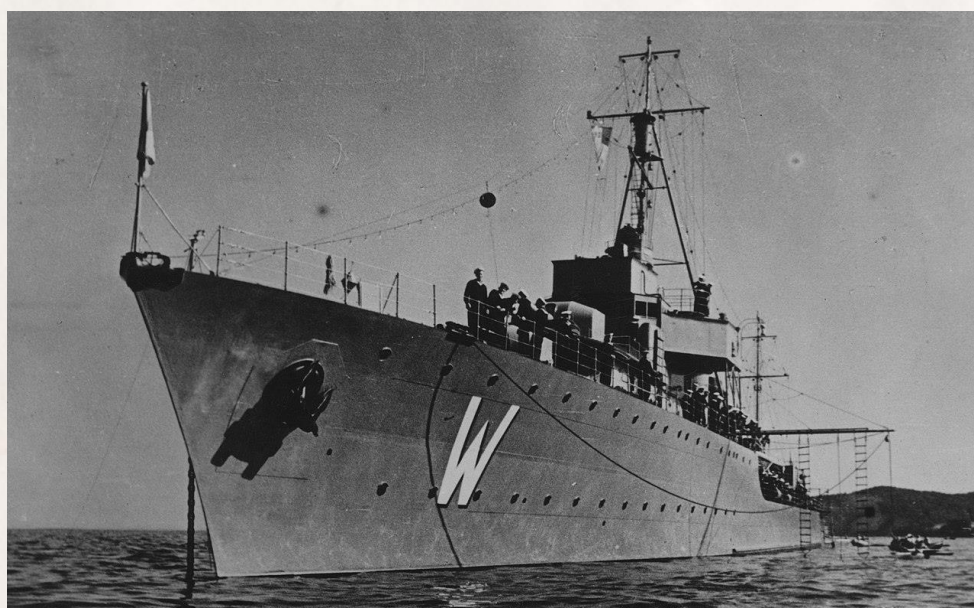
[POWRÓT](#)

11. Destroyer (ang. niszczyciel)

Destroyer (ang. niszczyciel) – tak w terminologii morskiej określa się szybki, zwrotny okręt wojenny, którego zadaniem jest obrona własnych statków oraz niszczenie jednostek wroga.



Wcześniej niszczyciele nazywano kontrtorpedowcami, co ma związek z historią – pierwsze okręty tego typu powstały w XIX wieku dla zwalczania torpedowców, czyli jednostek przeznaczonych do ataków torpedowych na statki nieprzyjaciela.





W okresie II wojny światowej pojawiły się słabsze i mniejsze niszczyciele eskortowe mające za zadanie ochronę statków przed okrętami podwodnymi i lotnictwem wroga.



POWRÓT

12. Kanonierka

Nazwa kanonierka pochodzi z języka francuskiego (canonnière od canon, czyli „działo”) i oznacza niewielki okręt artyleryjski, tj. taki, którego głównym celem jest zwalczanie za pomocą ostrzału z dział pokładowych wrogich obiektów znajdujących się na wodzie, lądzie i w powietrzu. Kanonierki to okręty o małym zanurzeniu i prędkości, ale stosunkowo silnie uzbrojone.



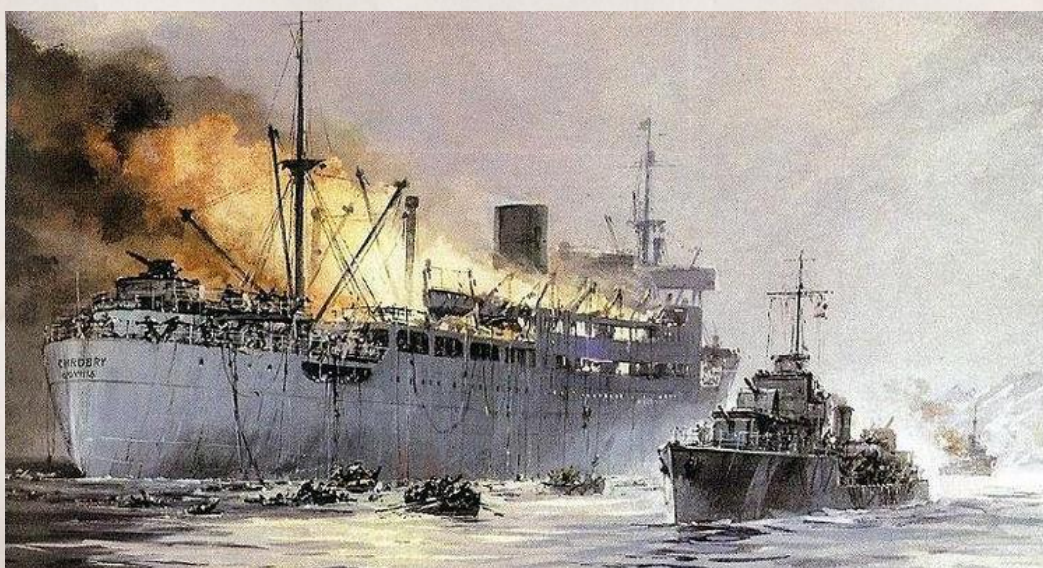
POWRÓT

13. M/S „Chrobry”

Najmłodszy z polskich transatlantyków, którego kariera w roli luksusowego liniowca nie trwała długo, bo tylko jeden (niepełny) rejs na trasie Gdynia – Buenos Aires.

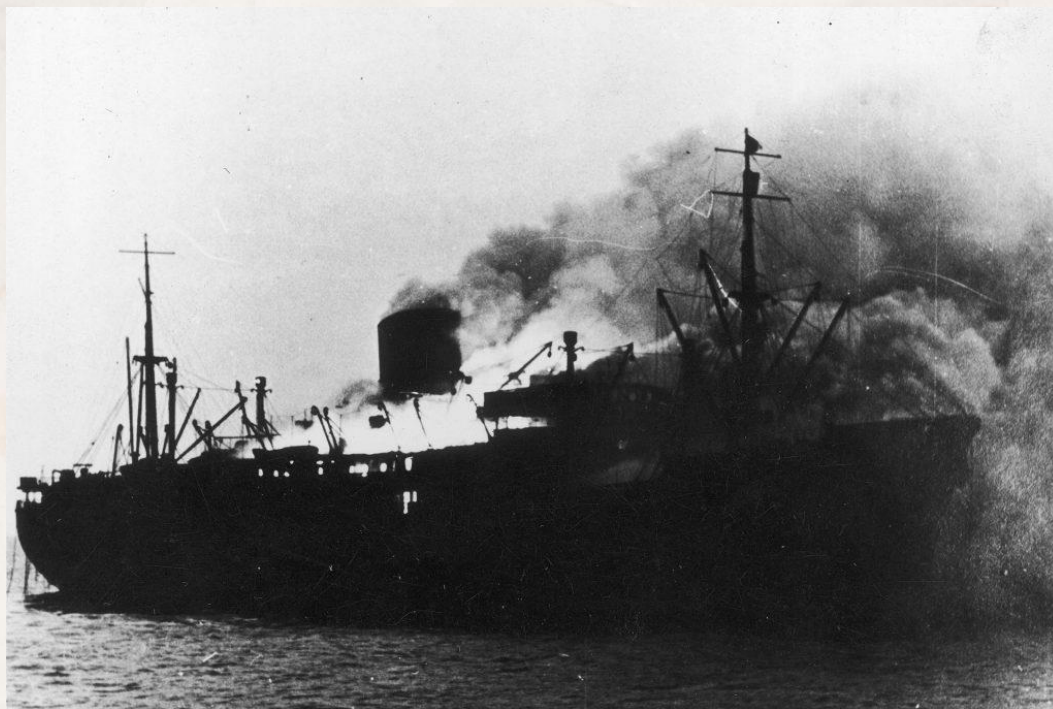
W drodze powrotnej do kapitana dotarła wiadomość o agresji Niemiec na Polskę. Pasażerowie zostali wyokrętowani w Brazylii, a statek popłynął do Southampton, gdzie został przebudowany na transportowiec i w tej roli wziął udział w tzw. kampanii norweskiej, transportując żołnierzy i sprzęt wojskowy.

14 maja 1940 r. „Chrobry” został zbombardowany w Vestfjordzie przez niemieckie samoloty. Pociski spadły na statek, który przewoził żołnierzy Gwardii Irlandzkiej oraz kilkadziesiąt ton sprzętu i zaopatrzenia dla walczących w Norwegii Brytyjczyków, około godziny 23.30. Po ataku na statku wybuchł pożar, a z nim panika wśród pasażerów. Ponieważ szalup wystarczyło tylko dla niewielu osób, niektórzy skakali z pokładu prosto w lodowatą wodę.

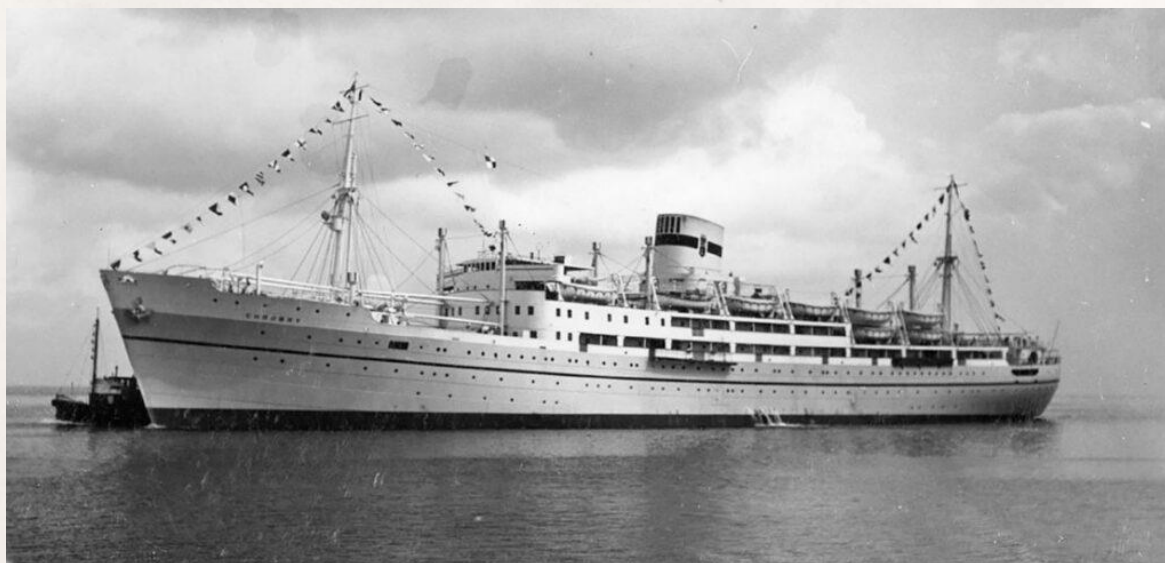


Większą część załogi i pasażerów bombardowanego statku uratowała niezgodna z przepisami akcja eskortujących „Chrobrego” okrętów:

niszczyciela HMS „Wolverine” i kanonierki „Stork”. Wbrew zakazowi zbliżania się do płonących statków, na pokładzie których znajdowała się amunicja, kapitan „Wolverine” podjął to ryzyko, a „Stork” osłaniał okręt przed dalszymi atakami bombowców.



Funkcję starszego oficera pełnił w czasie tego rejsu Karol Olgierd Borchardt, który opisał później tragedię „Chrobrego” w książce „Krążownik spod Somosierry”.



Nowy transatlantyk G. A. L. m/s »Chrobry«

W dniu 27 lipca rb. odbyło się w porcie gdyńskim uroczyste poświęcenie nowego transatlantyku m/s „Chrobry”, zbudowanego w stoczni duńskiej w Naskov dla „Gdynia — Ameryka” L. Z.

W uroczystości tej wzięli udział: minister Przemysłu i Handlu A. Roman, podsekretarz stanu Sokółowski, prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Kwaśniewski, dyr. dep. morskiego L. Możdżeński, przedstawiciele władz naczelnych G.A.L.-u z prezesem Rady T-wa Szuyskim i dyr. Leszczyńskim na czele oraz przedstawiciele władz lokalnych i sfer gospodarczych.

Nabożeństwo na pokładzie statku odprawił biskup morski ks. dr Okoniewski, wygłaszając kazanie zakończone następująco:

„Bandera znacząca krzyżem Chrystusowym niech zażrepcie nad naszym statkiem. Krzyż ten niech błogosławi jego załozdę i jego drogę wszystkim. Niech zaprowadzi statek, któremu na imię „Chrobry” — Polskę dzisiejszą, jak ongiś chrobrową do bogactwa — do chwały i potęgi. Niech się roznieśli radośna wieść i dziś na wszystkie wiatry, że rośnie Polska na morzu, że przybywa jej statek po statku. Przybywa w chwili naprawdę — przelomowej, jak przelomową była doba dla Chrobrego”.

Następnie po uroczystym poświęceniu statku i bandery, akt rejestracyjny doreczył p. Ministrowi Romanowi sędzia gdyńskiego Sądu Okręgowego. Po czym Minister Roman wygłosił następujące przemówienie:

„Przyjmując z rąk Pana, Panie Sędzio, akt rejestracyjny m/s „Chrobrego”, z uczuciem szczerzej radości stwierdzam i czynię wiadomym wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, że wymieniony motorowy statek pasażersko - towarowy m/s „Chrobry” przeznaczony został, stosownie do polskiego planu morskiego — do służby regularnej na wielkim szlaku nawigacyjno-handlowym między naszymi portami Gdynią i Gdańskiem oraz między portami Bałtyku, a portami Brazylii, Argentyny, Urugway'u. Włączony on został do składu polskiej floty handlowej i powiększył stan naszego posiadania na wolnych morzach świata i w międzynarodowej wymianie morskiej.

Życzę PP. Kierownikom Linii Gdynia — Ameryka w osobach PP. Prezesa Szuyskiego i Nacz. Dyr. Leszczyńskiego, aby nowy ten statek stał się ważnym wkładem w świetnym rozwoju Linii.

Życzę P. Kapitanowi Ms „Chrobrego”, jego oficerom i całej załozdę szczęśliwej pracy, dającej pełnię zadowolenia.

Życzę tej najnowszej jednostce morskiej naszej narodowej floty handlowej, by pływając w Imię Boże na wielkich wodach dobrze się zasłużyła Ojczyźnie i naszej banderze, która za chwilę będzie podniesiona.

Do bandery — ... Banderę podnieść!

Przy dźwiękach hymnu narodowego, wciągnięto na maszt rufowy m/s „Chrobrego” banderę polskiej marynarki handlowej.

W imieniu władz właściciela statku — Linii Gdynia—Ameryka — przemówił prezes rady nadzorczej sen. Szuyski, stwierdzając, że wszelkie uroczystości mają swój sens i cel praktyczny, jeżeli skłaniają do refleksji, do spojrzenia wstecz i naprzód. Motorowiec „Chrobry” jest już czwartym z kolei statkiem GAL'u, podejmującym służbę pod banderą polską w tym roku, dwa dalsze wzmocnią niebawem szlak morski na linii Gdynia—Ameryka. Przypominając, że najlepsza propagandą idei morskiej Polski są realne osiągnięcia w dziedzinie rozbudowy tonażu — p. prezes sen. Szuyski oddał statek w ręce kpt. Edwarda Pacewicza, wzywając go do dalszej wytrwałej pracy dla chwały polskiej bandery.

Z kolei dłuższe przemówienie wygłosił prezes zarządu głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Kwaśniewski.

„Podniesienie bandery na nowym statku morskim, któremu dano na imię „Chrobry” jest dla Ligi Morskiej i Kolonialnej uroczystością niezwykłą, jest chwilą historyczną, od której, tak sobie obiecujemy, datować już będzie szybszy znacznie i coraz potężniejszy rozrost siły Polski na morzu. Przecież o sile takiej stanowi nie co innego, jak handlowa praca morska, a więc przede wszystkim tonaż floty handlowej.

Już z okazji uroczystości wodowania tego pięknego motorowca, w lutym rb. na ziemi duńskiej, mówiłem o Chrobrym, jako o symbolu siły polskiej ongiś, potęgi na łodzi, którą obecnie przenosimy na morze. Po 1000-letnim zaniedbaniu tego najgłębszego i niewyczerpanego

źródła siły jakim jest morze, schodzi na fale prastłowińskiego Bałtyku król Słowiański Chrobry, schodzi co prawda wśród burzy i po jakże wąskim pomoście, gdy z szerokiego za jego czasów dostępu, do tego morza pozostała nam już tylko Zatoka Gdańska i Pucka Mierzeja. Mówiłem tam w Danii do naszych rodaków, że gdy pra-ojcowie nasi siły na morzu nie posiadli z własnej winy, bo nie doceniali znaczenia dostępu do mórz i wolnych morskich dróg, dających jedynę swobodną wyście na szeroki świat, dobrze jest, że po latach 20-tu naszego Odrodzenia, gdy już stwierdzamy, że jesteśmy w całym tego słowa znaczeniu państwem morskim — bo 80% naszych obrotów handlowych z zagranicą posyłamy morzem, że dobrze jest, iż za Piłsudskim, Batorym i Sobieskim schodzi na morze motorowiec nazwany imieniem Chrobrego.

Król Chrobry to symbol siły Polski, motorowiec Chrobry to zapowiedź siły Polski — na morzu!

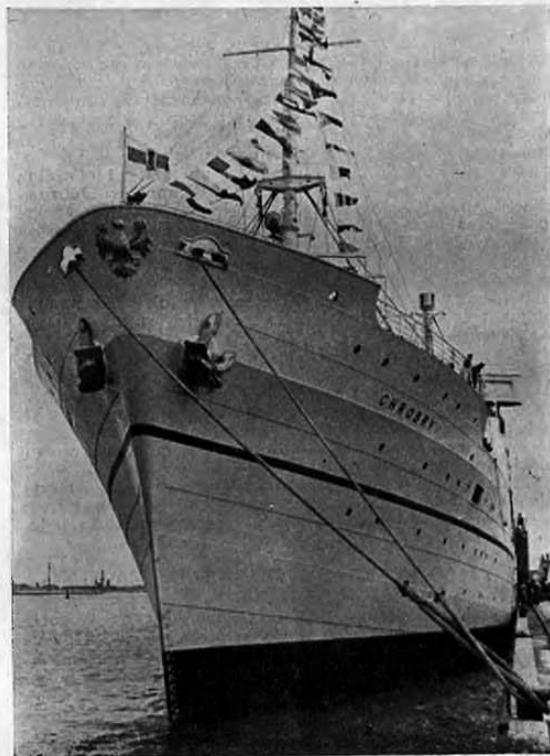
Gdy na Bałtyk ciągną chmury i w Zatoce Gdańskiej piętrzą się bałwany, dobrze jest, że powiększamy naszą siłę, i że obok Duchów Piłsudskiego Batorego i Sobieskiego schodzi na Zatokę Gdańską także Duch Chrobrego.

Najlepsze życzenia — w imieniu Ligi Morskiej i Kolonialnej — Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu jako ministrowi spraw morskich, władzom Linii Gdynia—Ameryka, Polskiej Flocie Handlowej i Wojennej, gdy powiem: Oby za Chrobrym spływały w morze coraz szybciej dalsze statki i okręty, co raz liczniejsze jednostki floty handlowej i wojennej, oby wśród nich znalazł się czym prędzej „Władysław Jagiełło” abyśmy czymprędzej nabrali takiej siły na morzu i takiej Siły Duchu, by się rozpadła w proch i w pył — zaborecza zawierucha”.

Po zakończeniu uroczystości, nastąpiło zwiedzanie statku, którego artystyczne i celowe urządzenia wzbudzały powszechny zachwyt.

M/s „Chrobry” jest statkiem siostrzanym z m/s „Sobieski”, uruchomiony w ubiegłym miesiącu i również przeznaczony do obsługi Linii Gdynia — Ameryka Południowa.

M/s „Chrobry” ma 156,5 m długości i 20,5 m szerokości, pojemności 11.500 trb. Szybkość robocza 17 węzłów. Sta-



M/s „Chrobry”

Ciekawostka!

Jednym z pasażerów „Chrobrego” w czasie jego pierwszego i ostatniego rejsu pasażerskiego do Buenos Aires był słynny pisarz Witold Gombrowicz, który zamieszkał później w Argentynie.

POWRÓT

14. Pamiętnik z Powstania Warszawskiego - Fragment

Miron Białoszewski, „Pamiętnik z powstania warszawskiego”, str. 62-64,
Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 2007;

[...] Był tłok. Miejsca coraz mniej. Domów też. Obszar reduity Stare Miasto pomaleńku się zaczynał zmniejszać; tak że czasem przesuwano i barykady, i okopy. Bo okopy były normalne. Rowy. Do latania i strzelania. Ciągące się. Kręcone. Jak na froncie.



No i coraz więcej bombardowań. Artyleria, kanonierka z Wisły, pancerniaki z kolei obwodowej, pociski najróżniejszych kalibrów jednym słowem. To swoją drogą. Ale samoloty. Ta groza. Dzienna. A dni były długie. Samoloty przylatywały. Czyli zniżaly się nad dachy. I wtedy, jak już było słychać, że są... drrrrr... i zlatują nad nasze dachy, naszych bloków albo nad najbliższe, to wiadomo było, że i bomby. I zaraz od tego świdrowania z góry na dół samolotowego odłączało się wycie bomby; chwilę się czekało, ale króciutką. Ta chwila to było samo trafienie. A dalej huk, czyli wybuch. I dalej – łomot, trzask, rozsypywanie się czegoś, czyli skutki trafienia. Na szczęście strasznie dużo było niewypałów. Mówiło się, że to Czesi. Że u nich się te bomby robiło i oni specjalnie nie dokręcali. Więc jak od samolotu odłączało się to wycie, lecenie bomby, trafienie i cisza, to zaczynało się w pierwszych dniach po cichu, potem razem ze Swenem, potem całym chórem rodzinnym na głos liczyć:

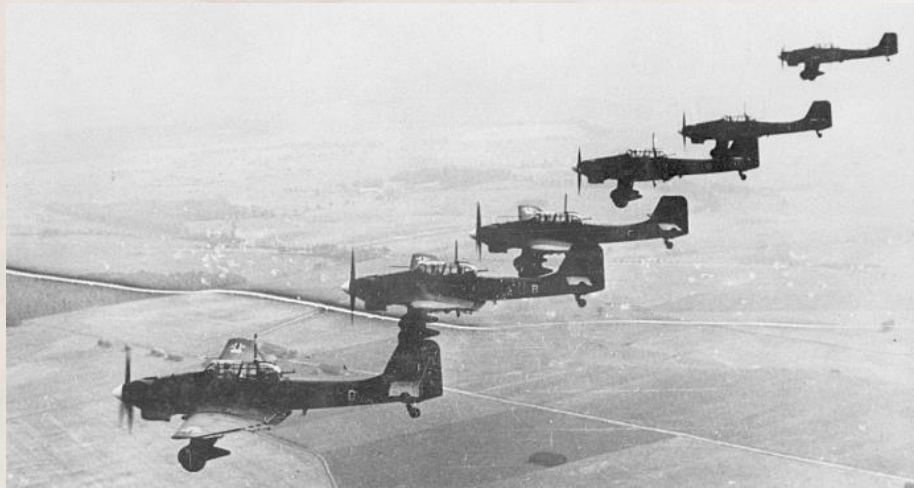
– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć, jedenaście... dwa-na-ście... (tu już spoglądanie na siebie) trzy-na-ście... i ten ruch ręką, niedowierzania, odpędzania, westchnienie:

– Niewypał.



Bundesarchiv, Bild 10 11-630-3501-27A
Foto: Wanderer, W. I 1943

*Ale niedługo zlatywały samoloty, świdrowały, to odłączanie się bomb, wycie, cisza – i:
– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć, jedenaście... i tu
nieraz potrafiło nagle – jak grzmotnąć!*



*Przeważnie wybuchalo przy ośmiu, dziewięciu. No tak. Ale samoloty znów zlatywały
i:*

– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem.....

Trzask!

W nas? Nie... Ale już wycie.

– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć...

Trzask!

Nie, obok, chyba – no bo jesteśmy. Innego dowodu niebyło. I już lecą, wyją...

– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć...

Trzask!

Ale już następne:

– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć, jedenaście...
dwa-naś-cieeee... trzy-na...ście...

– O...

Potem mogła być nagle przerwa. Pół godziny. Godzinę. I...

– Raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć...

sss i zaraz

– raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć, jedenaście,
dwanaście... trzy-naa-ście...

...o...

i już zlatywały nowe

– raz, dwa, trzy, cztery, ...o rany!... – i znów za trochę

– o już są

– o Jezu

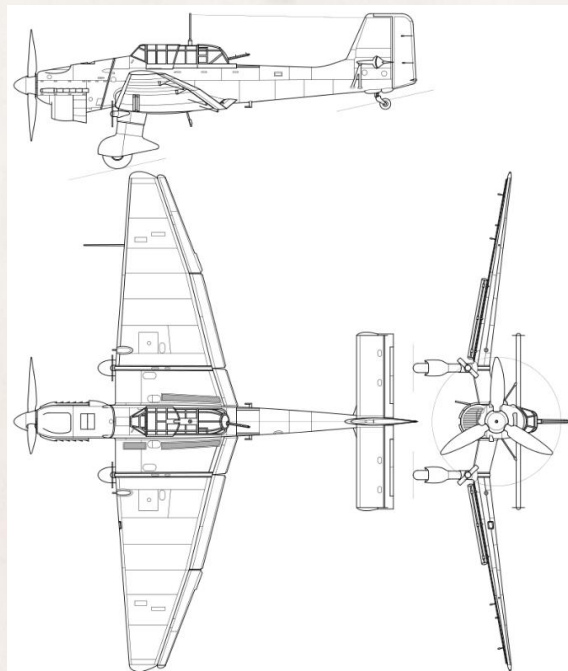
i

– raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem, dziewięć, dziesięć, jedenaście, dwa-
na-ście... trzy-naa-ście... o!

To był dzień. A w nocy. Leżymy. Potokiem. Potokami. Piwnicami. I nagle:

trzzach... trzzach...trzzach...trzzach...trzzach...trzzach...

Podmuchy, ogień, rwanie murami – po sześć razy, przeważnie. [...]



POWRÓT

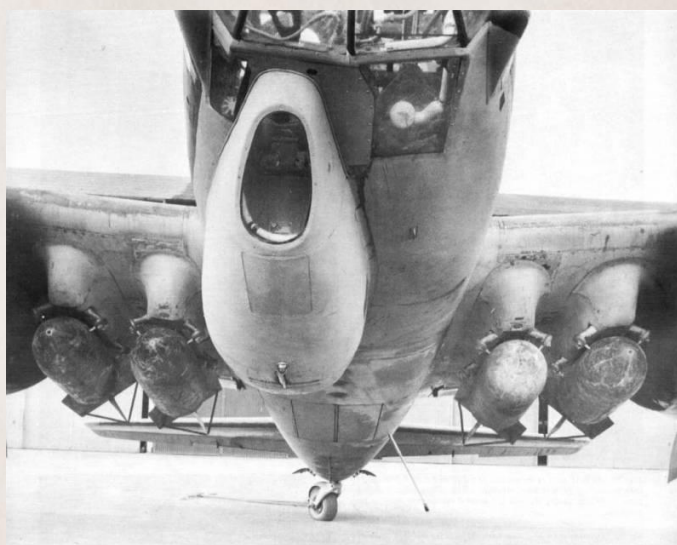
15. Załoga Junkers Ju-88 A-4

Ju-88 A-4 zwykle latał z czteroosobową załogą składającą się z: pilota, nawigatora/obserwatora, radiooperatora i strzelca pokładowego.

Dwie osoby siedziały przodem do kierunku lotu, dwie tyłem, co pozwalało sprawnie obsługiwać karabiny maszynowe umieszczone z przodu i tyłu samolotu.



Strzelec pokładowy mógł również schodzić do dolnej gondoli mieszczącej karabin maszynowy – przepisy zabraniały jednak przebywania w tym miejscu podczas kołowania, startu i lądowania, gdyż w razie awarii podwozia ta część samolotu była najbardziej narażona na zniszczenie.



Co ciekawe i dość nowatorskie w tamtych czasach, cała załoga Ju-88 siedziała w tej samej kabynie. Fakt ten miał znaczenie dla psychiki jej członków, którzy czuli się po prostu pewniej. W wielu innych samolotach zwłaszcza strzelec pokładowy mógł czuć się nieco samotny na swoim (często niemal całkowicie odsłoniętym) wyznaczonym miejscu.



Kabina Junkers Ju-88 A-4, przeszklona małymi, płaskimi szybami, miała bardzo charakterystyczny wygląd, przez który nazywano ją „okiem chrabąszcza” lub „okiem żuka” (ang. beetle eye). Plusem takiego rozwiązania był dobry widok, minusem – mniejsze bezpieczeństwo ludzi.



Warto też zauważyć, że członkowie załogi bombowca nurkującego w czasie wykonywania przez maszynę manewru pikowania byli poddawani dużym przeciążeniom. Wielu z nich opowiadało, że przy wychodzeniu z nurkowania nawet tracili na chwilę wzrok i widzieli gwiazdy przed oczami. Jak można się domyślić, było to bardzo niebezpieczne zjawisko, dlatego samoloty wyposażano w system automatycznego wyprowadzania z lotu nurkowego, które pozwalały uniknąć katastrofy na wypadek zamroczenia pilota.



[POWRÓT](#)

16. Luftwaffe w czasie II wojny światowej

W czasie II wojny światowej Luftwaffe, czyli powietrzne siły zbrojne III Rzeszy, prowadziły bombardowania sił nieprzyjaciela, walki powietrzne, desant powietrzny i rozpoznanie lotnicze. Odpowiadały również za lądową obronę przeciwlotniczą.



Luftwaffe powołano do życia 26 lutego 1935 roku, łamiąc tym samym postanowienie traktatu wersalskiego, które po I wojnie światowej zabraniało Niemcom posiadania lotnictwa wojskowego. Zgodnie z wolą Kanclerza Rzeszy, Adolfa Hitlera, dowództwo powietrznych sił zbrojnych objął działacz nazistowski i były pilot – Hermann Göring.

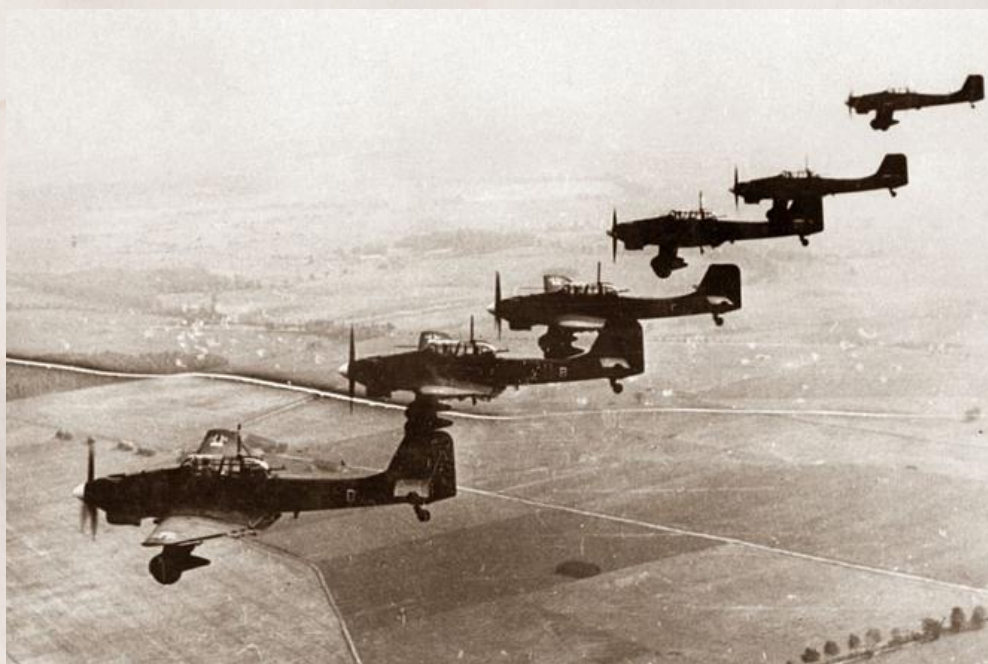


Niemieckie siły lotnicze zostały szybko odbudowane i wkrótce stały się armią powietrzną zdolną do mocnego wspierania w walce sił lądowych.

Dodatkowo samoloty Luftwaffe były wykorzystywane do zastraszania ludności cywilnej poprzez bombardowanie miast oraz niszczenia zaplecza gospodarczego i komunikacyjnego wroga, np. mostów czy fabryk.

Najbardziej znane niemieckie samoloty bojowe należące do Luftwaffe w latach 1939-1945 to:

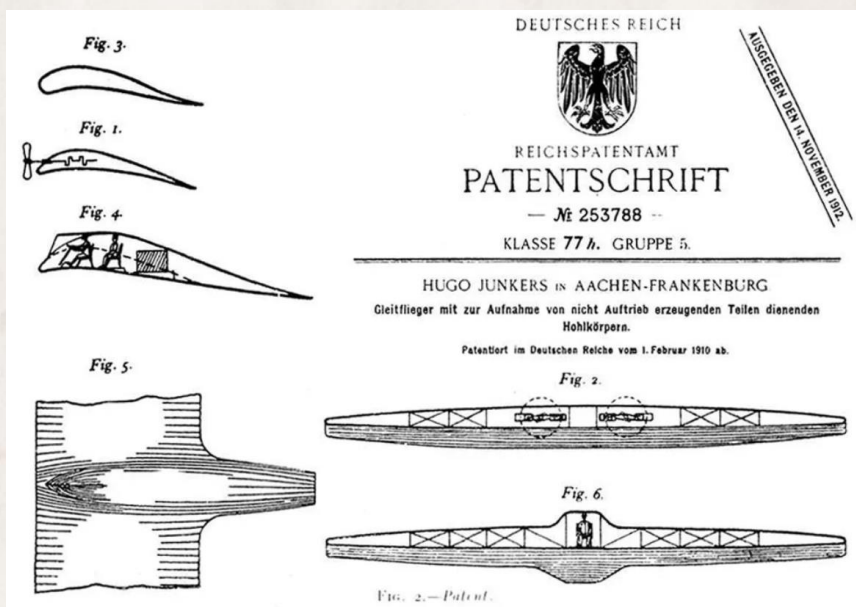
Dornier Do-17, Heinkel He -111, Junkers Ju-87 Stuka, Junkers Ju-88, Messerschmitt.



[POWRÓT](#)

17. Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG

Przedsiębiorstwo sięgające swymi początkami do 1895 roku, które nazwę wzięło od założyciela, niemieckiego inżyniera i innowatora, Hugo Junkersa.



Junkers, junkers... czy aby nie kojarzymy tej nazwy z czymś innym? Tak, dla wielu osób junkers to przede wszystkim (albo tylko) popularny piecyk gazowy. A skojarzenie nie jest bezpodstawne, gdyż wśród licznych zakładów pana Junkersa były też takie, które zajmowały się wytwarzaniem powszechnie znanych pieców gazowych i urządzeń grzewczych.



Do największych osiągnięć profesora Junkersa należało skonstruowanie pierwszego całkowicie metalowego samolotu – Junkers J-1. Bez wątpienia

jego wynalazki i samoloty przyczyniły się do powstania linii pasażerskich i transportowych na całym świecie.

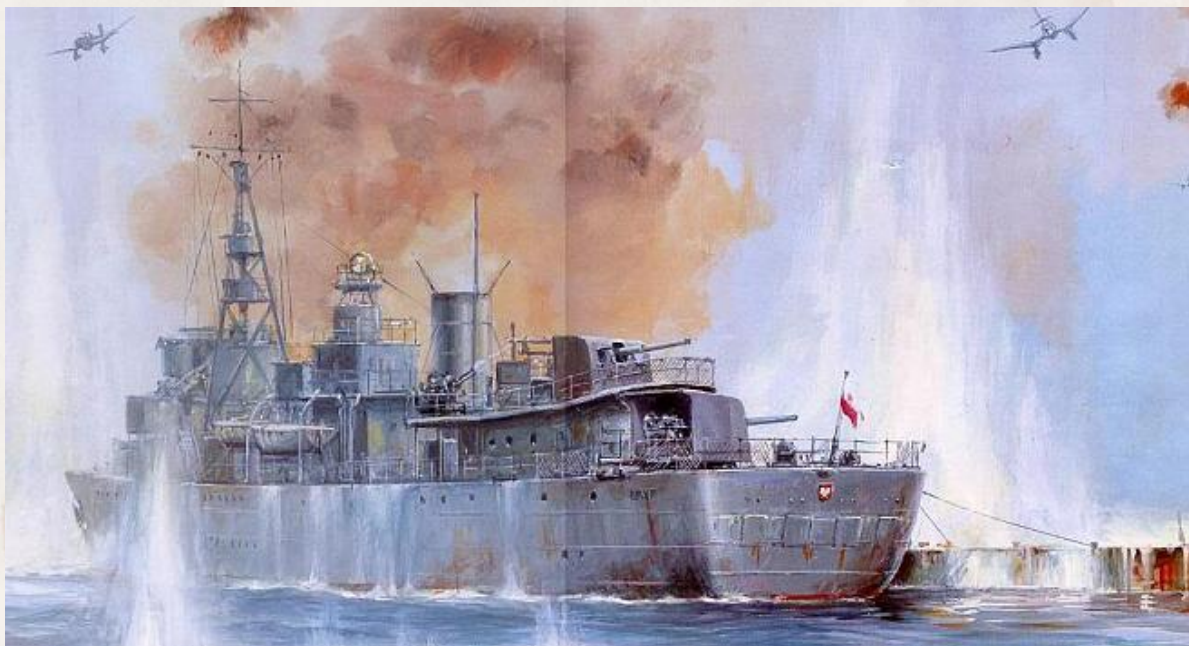
Po dojściu nazistów do władzy, Hugo Junkers – pacyfista i przeciwnik reżimu, został odsunięty od kierowania firmą i był przetrzymywany w areszcie domowym, gdzie zmarł w roku 1935.

Rok później (1936) przedsiębiorstwa Junkers Flugzeugwerk AG oraz Junkers Motorenbau GmbH połączono w jedno: Junkers Motorenbau und Junkers Flugzeugwerk, w których w czasie II wojny światowej produkowano (z wykorzystaniem przymusowych robotników) słynne niemieckie samoloty, w tym bombowce Junkers J-87 Stuka, które rozpoczęły inwazję na Polskę w 1939 r., a potem pacyfikowały powstanie warszawskie. Z tym jednak Hugo Junkers nie miał już nic wspólnego...



[POWRÓT](#)

18. Ataki Luftwaffe na statki - Obrazy











POWRÓT



HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNE
BAŁTYKU**

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