

Humaneo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNI
BAŁTYKU**



paro-żaglowiec
"Mathilde"
(ex "Mathilde AL.3.")
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

Mathilde, czyli ciężki los poławiacza śledzi

O tym, że zmiana fachu nie zawsze wychodzi na dobre przekonał się – arcyboleśnie – kolejny nasz bohater, czy może raczej: bohaterka, bowiem statek nosił przez 33 lata służby żeńskie imię Mathilde (Matylda). Nadano mu takie, choć od samego początku przeznaczony był do typowo męskiej pracy (choć, jak się przekonamy, również kobiety związane z tą branżą nie miały bynajmniej lekko...).

Cóż, **noblesse oblige** – jeśli rodzisz się jako **dryfter śledziowy**, twoim przeznaczeniem jest **dryfować**, ciągnąc za sobą kilometry **sieci na śledzie**. Nie musi ci się to podobać, ale zanim zaczniesz marzyć o odmianie losu, zapoznaj się z historią Matyldy, która takiej odmiany zaznała... Z opłakanym skutkiem.

Śledziowe eldorado

Początek XX stulecia to był dobry czas dla niemieckich firm rybackich trudniących się połowem śledzia. **II Rzesza**, żywotnie zainteresowana z jednej strony pozyskaniem taniej żywności (z myślą o biednej części społeczeństwa), z drugiej zaś – cichym tworzeniem zaplecza kadrowego dla budowanej skrzętnie **Kaiserliche Marine** (jako przeciwwagi dla niepokonanej **floty Zjednoczonego Królestwa – belle epoque** jeszcze trwa, ale już zawiązują się **wrogie sojusze...**), bez zahamowań pompuje w tę branżę nieoprocentowane pożyczki a nawet dotacje. Choćby więc interes sam w sobie nie szedł najlepiej, rząd w Berlinie nie szczędził środków, aby spółki śledziowe kontynuowały działalność.

Jedną z takich firm jest **Leerer Heringsfischerei A.G.** – jedno z kilkunastu przedsiębiorstw działających na północno-zachodnim wybrzeżu (Fryzja, Dolna Saksonia). Jej portem macierzystym jest **Leer**, nieduże, lecz zasobne miasto nieopodal **estuariusum** rzeki Ems. Leerer Heringfischerei rozpoczyna działalność stosunkowo późno, w roku 1905, pierwsze rejsy odbywając dopiero w następnym roku w oparciu o flotę pięciu **lugrów parowych** (parozaglowców, Dampflogger) – z czasem flota nieco się rozrośnie, osiągając liczbę czternastu statków tego typu.

Matias na koszt Kaisera

Śledzik jest przekąską niezwykle w północnej Europie popularną – i to od dawna... Już Juliusz Cezar wspominał o „srebrnych rybach” poławianych przez barbarzyńców na Morzu Północnym. Stulecia mijały a barbarzyńcy, choć nabierali ogłady, wciąż łowili śledzie – były to głównie połowy przybrzeżne, nieraz wręcz w ujściach rzek.

Dopiero około połowy XIX w. zmiana technologiczna – wymiana ociężałych, powolnych statków typu holenderskiego (buisen) na szybkie lugry o francuskim rodowodzie oraz zastąpienie sieci konopnych dużo lżejszymi bawełnianymi – spowodowała, że jeden okręt mógł nie tylko wykonywać kilka połowów w ciągu roku, ale i były one obfitsze dzięki większej długości sieci przezeń ciągniętych (do kilku kilometrów). Tę małą rewolucję zaaplikowali najpierw Holendrzy, potem zaś zaczęli ją naśladować ich wschodni sąsiedzi.

Choć zarobki były atrakcyjne – szczególnie gdy uzupełniała je klauzula o udziale w zyskach – brakowało zarówno marynarzy chętnych do **pracy** na lugrach, jak i kobiet do reperowania sieci. Połowy spadły, a wraz z nimi zyski firm połowowych...

Dopiero gospodarczy interwencjonizm rządu w Berlinie przesądził o opłacalności całej branży i skłonił kolejnych armatorów do tworzenia nowych flot rybackich. Rządowe subwencje pozostawały kluczowym elementem śledziowego biznesplanu do końca II wojny światowej. Zrobił się kwas...

Co by nie mówić, dla Mathilde to były dobre czasy...

Skończyły się w roku 1939, ale nie, tym razem nie miało to nic wspólnego z wojną i działaniami wojennymi.

Na początek, wiosną 1939 r., nasz paro-żaglowiec zmienił właściciela, adres (z Leer do Stettin, czyli do Szczecina) i branżę – z rybackiego miał się stać statkiem towarowym, co wymagało długotrwałych prac w małej szczecińskiej stoczni **Baltik-Werft** specjalizującej się w takich właśnie przeróbkach.

Remont, rozpoczęty wiosną, zakończył się dopiero 18 grudnia 1939 roku. Już 27 grudnia – był więc to zapewne pierwszy i ostatni rejs nowej Matyldy – paro-żaglowiec zatonął na wysokości Ławicy Słupskiej.

Bezpośrednią przyczyną katastrofy była nieszczelność kadłuba, wynikała prawdopodobnie z przemieszczania się i pęknięcia (w warunkach sztormowych) ładunku szklanych gąsiorów zawierających różnego rodzaju kwasy: siarkowy, solny i azotowy; uwolnione substancje żrące strawiły stalowe poszycie kadłuba, doprowadzając do zatonięcia Mathilde.

Cała załoga została szczęśliwie uratowana przez niemiecki krążownik Karlsruhe.

Im Namen des Volkes!

Wprawdzie decyzje podejmowane w 1940 roku przez niemieckie władze „w imieniu Narodu” (im Namen des Volkes) kojarzyć się muszą jak najgorzej – tym razem mamy jednak do czynienia z przykładem naprawdę wartym uwagi.

Oto szczeciński Urząd Morski rozważa przyczyny katastrofy morskiej – i choć sprawa od początku wydaje się oczywista, a ocena winy kapitana – jednoznaczna, urzędnicy rzetelnie, wręcz drobiazgowo, analizują wszelkie okoliczności. Wskazują na błędy, zaniechania i celowe działania winowajcy, ale jednocześnie wskazują niuanse, które już to zdejmują z jego sumienia część odpowiedzialności, już to ukazują większą złożoność całej sytuacji.

Wyjaśnienia terminów:

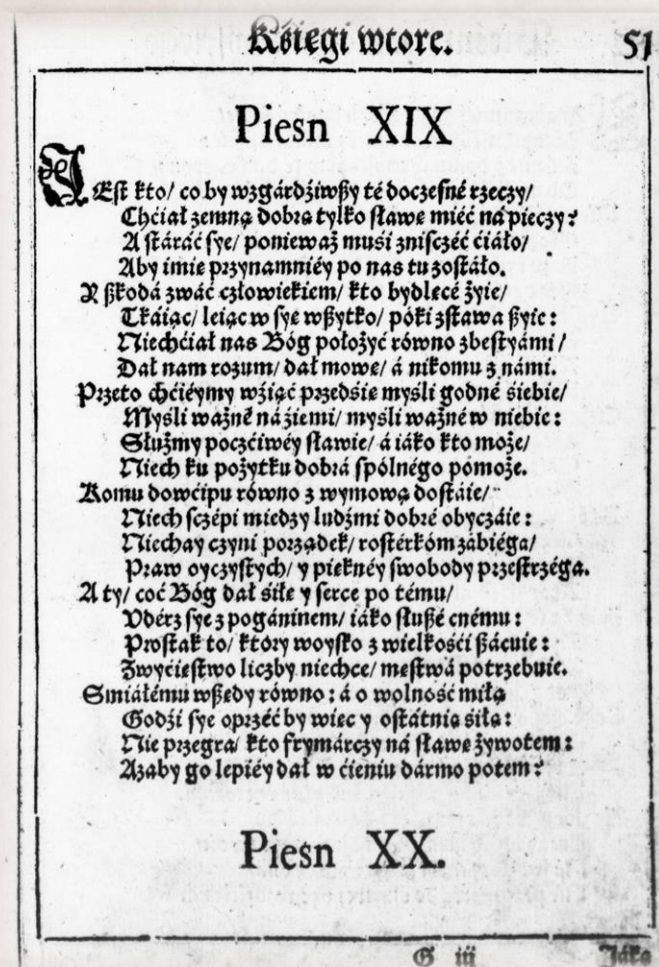
1. Noblesse oblige

Noblesse oblige (czyt.: noublez oubliż) – ten francuski zwrot w tłumaczeniu dosłownym oznacza „szlachectwo zobowiązuje”, co stanowi honorową zasadę wywiedzioną właśnie ze środowisk szlacheckich, a przypominającą, że większe przywileje wiążą się również z większą odpowiedzialnością.

(Piękne obrazy takiej „etyki codzienności” znajdziemy m.in. na kartach dawnej literatury).

Dziś zasada ta oznacza, że każde wyróżnienie, jakie przypada nam w udziale, nawet najbardziej zasłużone, wymaga od nas odpowiedniego postępowania.

(Tu powiedzenie to zostało oczywiście użyte żartobliwie).

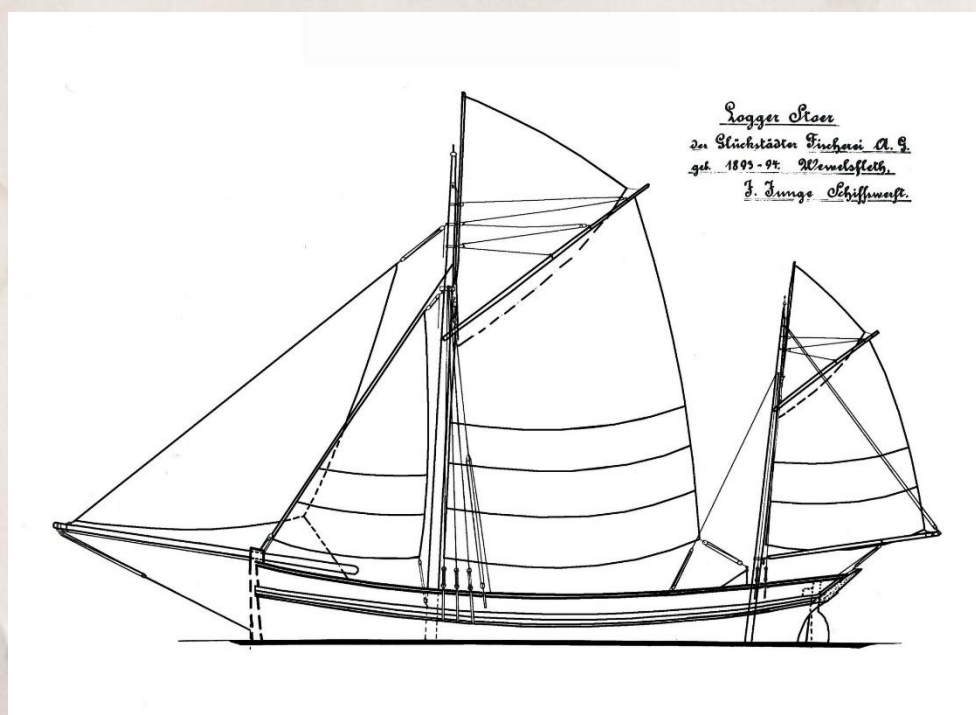


2. Dryfter śledziowy

Tą nazwą określano małe statki przystosowane do połowu śledzia z użyciem sieci dryfujących. Dryftery wywodziły się od francuskich lugrów i tak też najczęściej są nazywane. Możemy zatem przyjąć, że dryfter śledziowy = lugier.

Lugry były szybkie – mogły wykonywać kilka rejsów połowowych w sezonie, dostarczając na ląd ładunek świeżego śledzia i natychmiast wracając na łowisko (wcześniejsze armatorzy musieli tworzyć tak naprawdę dwie floty: jedną do połowu śledzia, zaś drugą – do transportu zdobyczy na ląd; oprócz kosztu sprzętu i pracowników wymagało to dodatkowego czasu na przeładowanie śledzi z jednego statku na drugi).

Doświadczenie w ciągnięciu kilometrów sieci okazało się umiejętnością cenną z wojskowego punktu widzenia – floty rybackie, w tym śledziowe dryftery, służyły do zwalczania min morskich oraz wspierały walkę z okrętami podwodnymi.



POWRÓT

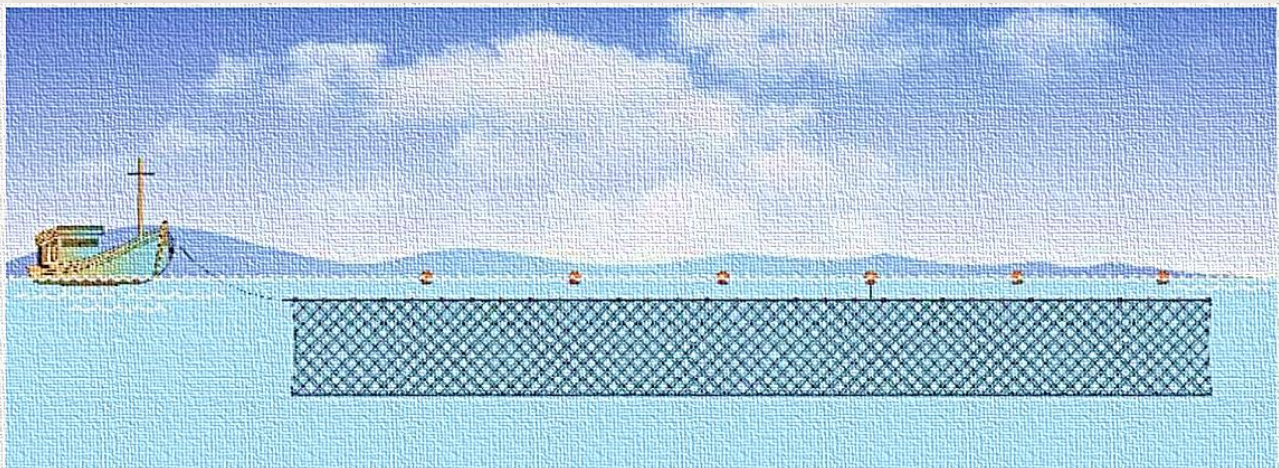
3. Dryf/ sieci na śledzie

Aaaaaaby łowić śledzie...

...powinieneś zaopatrzyć się w lugier oraz dużą ilość pławnic, czyli sieci dryfujących. Taka sieć dryfuje (czyli swobodnie unosi się na falach) ze swoim lugrem, do którego jest przymocowana solidną liną.

Ponieważ wzdłuż górnej krawędzi zaopatrzona jest w specjalne pływaki, zaś wzdłuż dolnej – w obciążniki, unosi się w wodzie pionowo, zagarniając ryby odpowiadające swym rozmiarem otworom sieci. Ryba wpływa w otwór, po czym zahacza o sieć pokrywą skrzelową – taka metoda (tzw. skrzelenie) pozwala odławiać tylko określony gatunek ryb.

Współczesne dryftery mogą obsługiwać po kilka tzw. flot (czyli zespołów) sieci, z których każda może osiągać długość powyżej 10 km. Łącznie daje to nawet kilkadziesiąt kilometrów sieci na jeden statek*! W czasach Mathilde te osiągi były znacznie mniejsze – wynosiły ok. 3-4 km sieci na jeden dryfter.



*) dziś, ze względu na ochronę morskich ekosystemów, organizacje międzynarodowe (w tym UE) zobowiązują do znacznego ograniczenia długości sieci...

POWRÓT

4. II Rzesza, czyli miłe złego początki...

Gdy w 1525 r. na krakowskim Rynku Zygmunt Stary odbierał od ostatniego wielkiego mistrza krzyżackiego a pierwszego księcia Prus – Albrechta Hohenzollerna – hołd lenny (który znamy lepiej jako Hołd Pruski), nikt pewnie nawet nie pomyślał, że oto patrzy na początek końca Rzeczypospolitej...

A jednak – powstałe wówczas Księstwo Pruskie, chociaż co i rusz ponawiało hołdy lenne wobec królów polskich, jednocześnie stale umacniało swoją pozycję międzynarodową, a zwłaszcza pozycję wśród (bardzo licznych) państw niemieckich.



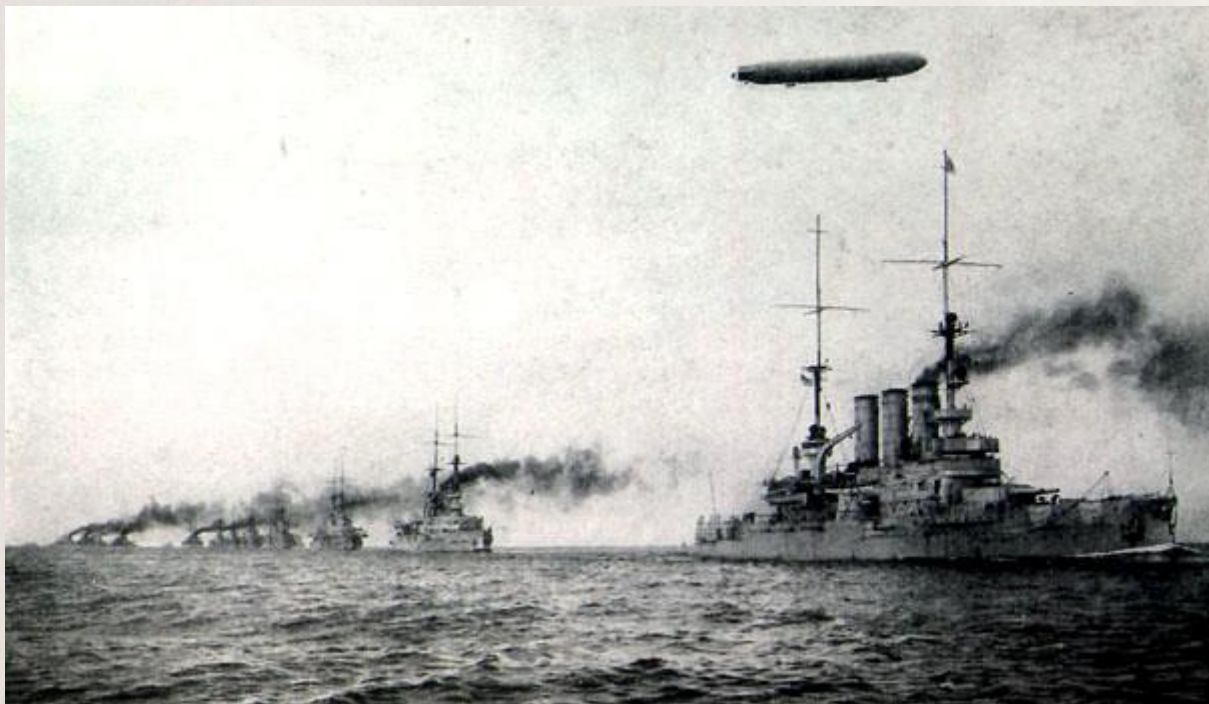
Niespełna sto lat po Hołdzie Pruskim, w 1618 r., doprowadziło to do zawarcia unii personalnej z Brandenburgią (tym oczywistszej, że w obu krajach władzę sprawowali Hohenzollernowie). Tak powstał organizm polityczny, który trzymając w kleszczach Rzeczpospolitą, przyczynił się do jej upadku...

Kolejnych 80 lat później Prusy stały się królestwem (1701). Rozbiory Polski uczyniły je mocarstwem, klęska Napoleona i kongres wiedeński (1815) tę pozycję umocniły. Zwycięstwa w ostatnich przed wojną światową 1914 r. wielkich konfliktach europejskich (Austria – 1866 i Francja – 1871 r.), pozwoliły Prusom osiągnąć hegemonię w Europie i w Niemczech, co przypieczętowano – właśnie w roku 1871) – proklamowaniem Cesarstwa Niemieckiego (II Rzeszy, czyli Niemiec zjednoczonych pod berłem Hohenzollernów i zdominowanych przez Prusy). Pierwszym cesarzem (Kaiserem) został Wilhelm I.

[POWRÓT](#)

5. Kaiserliche Marine i Royal Navy

Niemcy i Wielka Brytania miały stać się głównymi przeciwnikami w I wojnie światowej. Szykowały się do tego znacznie wcześniej na różne sposoby, między innymi – rozwijając floty wojenne.



W przypadku wyspiarskiej Anglii było to oczywiste już od stuleci – Royal Navy istniała formalnie od wieku XVII i była w tym czasie najpotężniejszą flotą wojenną świata, niepokonaną praktycznie przez ponad dwa wieki, filarem i dumą Imperium Brytyjskiego, największego mocarstwa w historii ludzkości.

Niemcy po zjednoczeniu w 1871 r. również planowały osiągnąć dominację na morzach, dlatego nieustannie rozwijały zarówno flotę wojenną, jak i cywilną (w różnych gałęziach gospodarki), co na początku wieku XX dało im pozycję drugiej potęgi morskiej świata.

Jako ciekawostkę warto podkreślić, że floty liniowe, czyli elitarne zespoły najpotężniejszych jednostek obu potęg: brytyjska Grand Fleet i niemiecka Hochseeflotte, praktycznie nie wzięły udziału w wojnie, spędzając ją (na rozkaz głównodowodzących) w bezpiecznych bazach i czekając na ewentualne decydujące starcie (Niemcom ta strategia przyniosła katastrofę – to właśnie z beczynnej Hochseeflotte wyszła iskra rewolucji, która położyła kres cesarstwu).

Prawdziwą wojnę morską prowadziły mniejsze jednostki i łodzie podwodne, a jej istotą była ochrona szlaków komunikacyjnych – zachowanie płynności dostaw surowców, sprzętu i ludzi dla walczących stron.

[POWRÓT](#)

6. Wrogie sojusze

Mimo pozornego spokoju belle époque i radosnego konsumowania owoców dobrobytu i rozwoju gospodarczego, w polityce wielkich mocarstw wciąż dominowała nieufność i źle skrywana wrogość. Było to w pewnym sensie paradoksem, jako że europejskie rody panujące łączyły więzy krwi, nieraz bardzo bliskie (szczególnie dzięki brytyjskiej królowej Wiktorii, nazywanej „babką Europy”) – cóż, pewnie nie przypadkiem mawia się, że z rodziną najlepiej wychodzi się na zdjęciu...

W 1879 r. Niemcy i Austro-Węgry zawarły skierowany przeciwko Rosji tajny układ, do którego trzy lata później dołączyły Włochy. Powstało Trójprzymierze.



W reakcji na ten sojusz, pozostałe mocarstwa europejskie: Francja, Rosja i Wielka Brytania, zacieśniły współpracę, zawiązując kolejne sojusze

dwustronne, co w 1907 r. doprowadziło do powstania Trójporozumienia, czyli Ententy.

To głównie między tymi dwoma blokami miała rozegrać się I wojna światowa.

[POWRÓT](#)

7. Leerer Heringsfischerei

Lugry przyspieszyły nie tylko pracę rybaków, ale także instytucjonalny rozwój rybołówstwa śledziowego. Sprawdzone przez Holendrów rozwiązania (to oni pierwsi zastosowali francuskie lugry w połowie śledzi, oni też – dla lepszej organizacji pracy i większych zysków – zaczęli zakładać duże przedsiębiorstwa połowowe) poczęto wdrażać w zjednoczonych Niemczech: w sąsiadującej bezpośrednio z Holandią Fryzji takie same przedsiębiorstwa powstają od 1872 r.



Spółka akcyjna (A.G. – Actien-Gesellschaft) w Leer rozpoczyna połowy w roku 1906, dysponując pięcioma parozagłowcami (silniki o mocy do

100 KM) mogącymi załadować aż 550 kantjes, czyli specjalnych beczek do przechowywania śledzi w soli. Jedna kantje mieściła 90-100 kg ryby, więc flota z Leer mogła z jednego rejsu przywieźć...

5x550x100 = 275 ton popularnego śledzia!*

Nic dziwnego, że w raporcie dla akcjonariuszy firma stwierdza, iż „sukces pierwszego roku działalności można określić jako całkiem zadowalający [...] wpływy z połowu zaledwie pięciu lugrów pokryły wszystkie wydatki biznesowe i amortyzację”. Jednak mimo że nowy sezon rozpoczynali „pełni wiary w powodzenie” – zwłaszcza że flota powiększyła się dwukrotnie, a połowy rozpoczęto „zaskakująco wcześnie” – kolejne raporty były już nużąco jednostajne: „niestety..., nie spełniło się..., gwałtowny spadek..., dotacja..., korzystne warunki..., Rząd Rzeszy...”.

*właściwie to przywoził 220 ton – solenie pozbawia mięso wilgoci, a więc i wagi (ok. 20 %)

[POWRÓT](#)

8. Leer

Geografia Niemiec jest niemal równie skomplikowana jak ich historia...

Niewielkie, trzydziestotysięczne

Leer leży dziś na

północnozachodnim skraju

Niemiec (kilkanaście kilometrów

od granicy holenderskiej).

Oczywiście zawsze tam leżało, a

mimo to w swej historii znajdowało się w granicach ok. 10 różnych

państw... Właściwie trudno się dziwić, miasta portowe zawsze były

łakomym kąskiem dla władców wszystkich epok

i kontynentów.



A Leer jest właśnie portem, i

to zarówno morskim, jak i

śródlądowym (dzięki

położeniu w widłach dwóch

rzek: mniejszej Ledy i dużej,

żeglownej także dla wielkich

okrętów pełnomorskich,



Ems). O rybackich tradycjach mieszkańców tych ziem już mogliśmy się

przekonać. Dzisiejsze Leer jest ważnym ośrodkiem żeglugowym – mniej

więcej co piąty statek niemieckiej floty handlowej zarejestrowany jest

właśnie tutaj.

[POWRÓT](#)

9. Estuarium

Jak z pewnością pamiętacie, ujścia rzek do mórz mogą mieć charakter delty lub właśnie estuarium. A czy jedno, czy drugie – zależy od morza.



Jeśli jest ono w miarę spokojne, jego poziom nie ulega silnym zmianom na skutek prądów, przyptywów i odpływów, muł przynoszony z głębi łądu przez rzekę odkłada się swobodnie u ujścia, zmuszając rzekę do drążenia licznych, węższych dróg w stronę morza. Powstaje delta.

Gdy jednak prądy i pływy są silne, potrafią one wydzierać materiał dostarczony przez rzekę w głąb morza, uniemożliwiając powstanie delty. Przeciwnie – poszerzają ujście, które z czasem przybiera charakterystyczny kształt lejka (możecie przyjrzeć się temu np. na Mapach Google lub w Wikipedii).

W przypadku rzeki Ems pływy sięgają ok. 100 km w głąb lądu, nie zmieniając jednak znacząco jej charakteru i wyglądu – ten zaczyna przypominać estuarium właśnie dopiero gdzieś poniżej Leer...

[POWRÓT](#)

10. Lugier parowy (Dampflogger, parożagłowiec)

...czyli po prostu – lugier z pomocniczym napędem parowym.

Warto na wstępie wspomnieć, że już zmiany wprowadzone w konstrukcji francuskiej przez Holendrów sprawiły, że z pierwowzoru w interesujących nas dryfterach śledziowych z II poł. XIX w. zostały tylko – nazwa i szybkość. Zmieniło się przede wszystkim omasztowanie i ożaglowanie (czyli – takielunek), zatem dodanie do tego silnika parowego naprawdę zmienia wiele.

Jednak jak zwał, tak zwał – lugry parowe mogły jeszcze szybciej docierać na łowiska – bez względu na kierunek wiatru; silnik mógł w razie potrzeby wspomagać wciąganie napełnionych sieci; wzrosła nawet tradycyjnie liczona moc przerobowa: lugry parowe mieściły o dwóch marynarzy więcej niż żaglowe. Niestety wzrosła również cena – pierwsze paro-żagłowce kosztowały (w przeliczeniu na dzisiejsze wartości) blisko 370 tys. euro!

[POWRÓT](#)

11. Matias

W sumie to dziwne – tyle hałasu o zwykłego śledzia? Juliusz Cezar, Fryderyk Wielki (pierwsze niemieckie spółki śledziowe, krótkotrwałe), Napoleon (blokada kontynentalna – koniec marzeń Fryderyka), „Żelazny Kanclerz” von Bismarck...

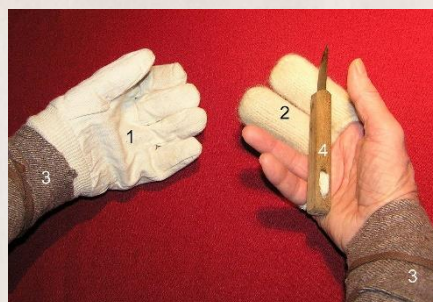
Czyżby przekąskowe wojny?

Otóż nie taki zwykły ten nasz „zwykły śledź” – chodzi bowiem w dużej mierze o smakołyk znany do dziś jako matias, czyli młody śledź łowiony przed pierwszym tarłem, o mięsie tłustym i delikatnym w smaku (Słownik języka polskiego, PWN)

Recepturę opracował holenderski rybak Beukelzoon już pod koniec wieku XIV, jednak oprócz sposobu przyrządzania kluczowe jest pochodzenie mięsa – ryba musi być młoda, dzięki temu jest dobrze umięśniona, a samo mięso – tłuste. Takie śledzie łowi się tylko w ciągu jednego miesiąca w roku (maj/ czerwiec). Oprawiony w ściśle określony sposób jeszcze na pokładzie statku matjesharing do dziś osiąga ceny znacznie wyższe od zwykłych śledzi popularnych wśród biedniejszych obywateli.

Co prawda owa „oprawa” matiasa może odebrać apetyt...

Uboju bowiem dokonywało się natychmiast po wybraniu sieci: rybak wbijał specjalny nóż o krótkim ostrzu za skrzelami ryby i szybkim ruchem pozbawiał ją głowy, serca i części



wnętrznosci (pozostałe części jelit mają wspomagać odpowiedni przebieg „dojrzewania” – czyli fermentacji – mięsa). Stosowna ilość soli i czasu załatwiają resztę...

[POWRÓT](#)

12. Warunki pracy

Cóż, nie ma się co oszukiwać – praca była ciężka. Do oczywistych niewygód przebywania w niewielkim stateczku na wzburzonych, północnych wodach trzeba dodać obowiązki zawodowe: opuszczanie i wybieranie sieci, oprawianie ryby (zimna, mokra, ostra łuska rani zgrabiące dłonie, sól drażni skaleczenia; ochronną rękawiczkę można nosić tylko na jednej dłoni, zresztą ona też nie jest komfortowa – skóra pod nią parzy się i maceruje; pośpiech związany z pracą na akord – ruchy są szybkie, nietrudno o skaleczenie, zwłaszcza przy wzburzonym morzu; do tego zapach...);

a przy dobrym połówie do uboju zapędzano wszystkich na pokładzie, włącznie z kucharzem. Wprawny pracownik mógł wypełnić nawet dwie beczki (tzw. kantjes) w ciągu godziny – czyli przerzucił 200 kg ryb (1600 – 2000 sztuk!). A tygodniowo przy pracy mógł spędzać nawet 100 godzin...

Lepiej (co nie znaczy, że dobrze) było na lądzie. Na dwóch rybaków w morzu firma musiała zatrudnić jednego pracownika lądowego – do rozładowywania, sortowania, przepakowywania i prac naprawczo-remontowych. Przynajmniej nie kołysało.

Kiedy lugry zimowały w portach, kobiety przed nowym sezonem naprawiały podarte sieci. Pod gołym niebem (jak na grafikach Maksa Liebermanna) lub – w przedsiębiorstwach – w zamkniętych, lecz zimnych pomieszczeniach, przez kilkanaście godzin dziennie

przeglądały i ręcznie reperowały ciężkie sieci, z których każda miała 30 m długości.



POWRÓT

13. Baltik-Werft

Historia tej małej stoczni była tyleż burzliwa, co krótka...

W latach 20. minionego stulecia produkcję małych statków morskich uruchomił w tym miejscu poważny, żydowski przedsiębiorca. Jak łatwo przewidzieć, nie było mu łatwo, a po wyborczym zwycięstwie Hitlera, zmuszony był całkowicie zrezygnować z działalności...



Zakład przez trzy lata niszczał, nieużywany, dwóm kolejnym (1936-39) właścicielom powinęła się noga*, aż wreszcie kolejny inwestor wyprowadził firmę na prostą. Zajął się budową nowych statków różnego rodzaju, oferując również klientom prace remontowe – i z tej właśnie oferty skorzystał nasz nieodpowiedzialny kapitan Dittmar, przekształcając zakupiony w Leer lugier śledziowy Mathilde w statek transportowy, który zatonął w swoim pierwszym rejsie...

*) ten frazeologizm oznacza, że ktoś doznał niepowodzenia – coś mu się nie udało lub popełnił błąd (np. Wam powinie się noga, jeśli będzie mówić/ pisać, że noga komuś się powinęła!)

[POWRÓT](#)



HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNE
BAŁTYKU**

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