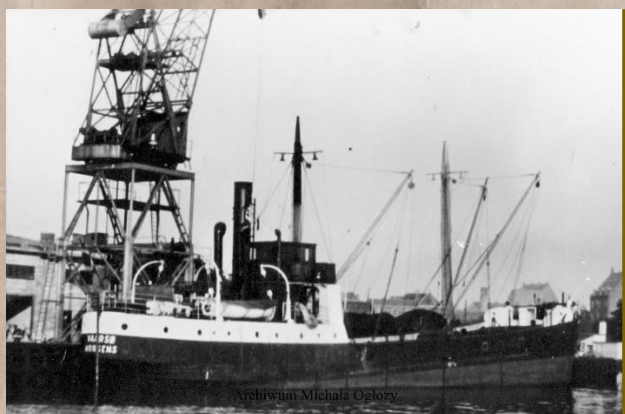


HumaNeo

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNI
BAŁTYKU**



Archiwum Michała Ogłózy

parowiec
"Vaarsø"
(ex "Ida Clausen" ex
"Alice" ex "Helikon")
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

W kraju (oraz mieście) J. Brahmsa i F. Mendelssohna

24 czerwca 1921 roku w stoczni Schiffs - & Dockbauwerft Flender A.G. w Lubece został **zwodowany** statek parowy, który po wcieleniu do floty armatora Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-A.G. HAPAG (**Hamburg America Line**) z siedzibą w **Hamburgu**, otrzymał imię Helikon. Nie wiadomo, jaki zamysł przyświecał nadającym niewielkiemu statkowi zaszczytne miano greckiego masywu górskiego, który każdy humanista kojarzy jako siedzibę Apollina i muz. Osoba bardzo zdeterminowana mogłaby znaleźć jedynie pewną analogię między Aganippe i Hippokrene (czyli znajdującymi się na mitologicznej górze źródłami dającymi poetyckie natchnienie) a żywiołem wodnym będącym naturalnym środowiskiem każdego statku.

Bez wątpienia jednak dumne imię pasowało do jednostki pływającej dla Hamburg America Line – jednej z największych **transatlantyckich** linii żeglugowych, przed I wojną światową właścicielki m.in. takich znakomitości jak ośmiokrotny zdobywca **Błękitnej Wstęgi Atlantyku** – S/S* Deutschland.

Niedługo, bo tylko dziewięć miesięcy, jednopokładowy i jednomasztowy Helikon przewoził towary dla swego pierwszego pracodawcy. W marcu 1922 r. został sprzedany innemu armatorowi – Mathies Reederei A.G. Wtedy też parowiec po raz pierwszy musiał się rozstać z dotychczasowym imieniem, gdyż nowy właściciel zobaczył w nim Alice. Na pocieszenie został mu ten sam kraj (Niemcy), port macierzysty (Hamburg) oraz sygnał wywoławczy (RBQH).

*) S/S = steam ship, czyli parowiec

W kraju (oraz mieście) Odyna i H. Ch. Andersena

Dwanaście kolejnych lat pływała Alice pod niemiecką banderą. W roku 1934 przyszedł czas pożegnania z ojczyzną: parowiec przeszedł w ręce duńskiego armatora Christiana Clausena z Haderslev, a dotychczasową nazwę, Alice, zastąpiła równie kobieca Ida Clausen.

Można rzec, że nadawanie statkom żeńskich imion w połączeniu z nazwiskiem właściciela było swoistą tradycją nowego pracodawcy naszego parowca, gdyż wśród należących wcześniej i później do firmy jednostek znajdziemy takie nazwy jak Hanne Clausen, Linda Clausen czy Clara Clausen.

Sygnał wywoławczy statku zmieniono na OYJO, a portem macierzystym parowca stało się **Odense**. Z tym właśnie malowniczym miastem był związany los statku przez następne trzynaście lat.

Co przewoziła wówczas Ida Clausen? Nic nie wskazuje na to, by pełniła rolę typową dla statków swego nowego armatora, który od początku działalności zajmował się morskim transportem żywych zwierząt (początkowo w Europie, by później stać się światowym liderem w tej dziedzinie: obecnie firma działa jako Corral Line, posiada flotę transporterów żywego inwentarza i nadal jest w rękach rodziny Clausenów!).

Bardziej prawdopodobne, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, iż port Odense specjalizował się w imporcie i eksporcie węgla, że właśnie ten (albo: również ten) surowiec już wtedy przewoziła Ida Clausen.

Dokąd pływał statek? Przed wybuchem II wojny światowej zapewne głównie do Anglii, gdyż zawarta w 1933 r. umowa między Danią a Wielką Brytanią

gwarantowała w latach trzydziestych XX w. pokrycie 80 % duńskiego zapotrzebowania na węgiel i koks.

Być może jednak Ida zawijała również do Polski, bo chociaż okres dominacji **polskiego węgla** na rynku duńskim – w związku ze strajkiem górników brytyjskich – przypadł na lata 1926-32 (a więc zanim parowiec trafił do firmy pana Clausena), to jednak eksport węgla znad Wisły do Danii trwał, a ustał definitywnie – z oczywistych przyczyn – dopiero w 1939 roku.

W roku 1938 parowiec zbliżał się do pełnoletności, a właściciel zadbał o jego wygląd i samopoczucie, gdyż na przełomie lat 1938 i 1939 Ida przeszła gruntowny remont. W jego wyniku wydłużyła się o 6,5 metra, nośność zwiększyła o 70 ton a pojemność o 52 tony; dodatkowo otrzymała w prezencie całkowicie zabudowaną rufę i dodatkowy maszt.

Tak odmłodzona i powiększona Ida Clausen szczęśliwie przetrwała lata II wojny światowej, chociaż, jak podają niektóre źródła historyczne, największą grupę śmiertelnych ofiar wojny wśród Duńczyków (przypomnijmy: pozostających pod łagodną – ze względu na współpracę z Niemcami – formą okupacji) stanowili właśnie marynarze statków handlowych. Można więc założyć, że również nasza bohaterka była w tym czasie narażona na spotkanie z **miną** czy okrętem podwodnym.

W kraju (oraz mieście) wikingów i koni

Jeszcze tylko dwa lata po zakończeniu II wojny światowej statek pracował dla przedsiębiorstwa żeglugowego rodziny Clausenów, gdyż 5 listopada 1947 roku został sprzedany (za 500 tysięcy koron duńskich) armatorowi Horsens Dampskibsselskab A/S z siedzibą w **Horsens**.

Co oczywiste, parowiec nie mógł teraz pływać jako Ida Clausen, więc kolejny raz musiał przyjąć inne imię. Tym razem został nazwany Vaarsö. Dlaczego właśnie tak? Cóż, być może dlatego, że słowo „vaarso” po fińsku znaczy „ogier”, a nie bez powodu w herbie miasta Horsens (czyli Konie) widnieje biały rumak.

Można dopatrzeć się pewnej ironii losu w tym, że parowiec, któremu udało się przetrwać niebezpieczeństwa II wojny światowej na morzu, zatonął w czasach pokoju, 2 marca 1949 roku. Płynął wówczas z Gdańska do Frederikssund z ładunkiem węgla, realizując zapewne polsko-duńską umowę dotyczącą powojennej wymiany towarów.

Samotny koniec

W jednym z zeszytów Dansk søulykke-statistik (Duńskie statystyki wypadków morskich), wydany w kwietniu 1950 r., znajduje się opis opuszczenia przez załogę parowca Vaarsö; podano również pozycję tego zdarzenia oraz późniejszego zatonięcia. Z tekstu wynika, że główną przyczyną wypadku były warunki atmosferyczne, ale nie bez znaczenia okazało się również przeciążenie statku.

Zmagania ze **sztormem** statek rozpoczął już 1 marca. Mimo podjętych działań przechył na prawą burtę powiększał się, tak że następnego dnia około godziny 17.00 trzynastoosobowa załoga została zabrana na pokład szwedzkiego krążownika, który odebrał sygnał alarmowy z pokładu Vaarsö.

Maszynę parowca zastopowano ok. północy z 1 na 2 marca, jednak opuszczony przez załogę statek najprawdopodobniej unosił się jeszcze przez jakiś czas na wodzie, dryfując samotnie aż do zatonięcia około 35 mil morskich na południowy wschód od wyspy Bornholm...

Wyjaśnienia terminów:

1) Wodowanie i chrzest statku

Wodowanie, czyli wprowadzanie statku z lądu na wodę, to niemal zawsze ekscytujące wydarzenie.



Szczególnie widowiskowe i uroczyste jest wodowanie dużych jednostek pływających, połączone z uroczystym nadaniem imienia, czyli chrztem statku. Niezbędnymi elementami tego wydarzenia są: matka chrzestna oraz butelka szampana.

Pierwszą wzmiankę o ceremonii nadania imienia statkowi wodnemu znajdziemy w dokumencie z 2100 r. p.n.e., a dotyczy ona wodowania królewskiego statku na Nilu. Swoje drakkary i siebie polecali też w opiekę



bogom i bóstwom wikingowie, poświęcając przy tym życie wielu niewolników lub zwierząt. Anglicy i Francuzi chrztu statków dokonywali z użyciem wina, a od lat trzydziestych XX wieku zaczęto wykorzystywać w tym celu szampana.

Od XIX wieku osobą nadającą nowej jednostce imię i rozbijającą o burtę butelkę musującego wina jest zwykle kobieta, ale niegdyś zaszczyt ten przysługiwał mężczyznom pełniącym szczególne funkcje w społeczeństwie, a więc władcom, kapłanom czy arystokratom.



Również dzisiaj możliwość rozbicia o burtę butelki szampana i wypowiedzenia słów: Płyn po morzach i oceanach, sław imię polskiego stoczniewca i marynarza, przynosząc chwałę Rzeczypospolitej Polskiej. Nadają ci imię... to dowód uznania i szczególny przywilej.



2) Hamburg America Line HAPAG

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft (HAPAG), czyli transatlantyczne przedsiębiorstwo żeglugi pasażerskiej bardziej znane jako Hamburg-America Line.



Założona w 1847 roku przez najwybitniejszych kupców i armatorów hamburskich firma szybko stała się największym w Niemczech i jednym z największych na świecie przedsiębiorstw spedycyjnych.



Początkowo HAPAG obsługiwała tylko połączenia między Hamburgiem a – jak sama nazwa mówi – Stanami Zjednoczonymi, wożąc głównie emigrantów, najpierw niemieckich, a potem również ze Skandynawii i Europy Wschodniej, poszukujących lepszego miejsca do życia.



Trzeba powiedzieć, że firma zajmowała się nie tylko samym transportem morskim. Gdy w 1901 roku okazało się, że ilość miejsc noclegowych w Hamburgu nie odpowiada liczbie napływających emigrantów, dyrektor

Albert Ballin zorganizował budowę specjalnych hal (Au-swandererhallen) na wyspie Veddel. Z czasem miejsce to rozrosło się do rozmiarów miasteczka z całą niezbędną infrastrukturą. Obecnie znajduje się tam „BallinStadt” – Muzeum Emigracji w Hamburgu-Veddel.



MOTORSHIPS SAN FRANCISCO, LOS ANGELES, SEATTLE, PORTLAND, OAKLAND, AND STEAMERS TACOMA AND VANCOUVER

HAMBURG-AMERICAN LINE

NORTH PACIFIC COAST--EUROPE SERVICE

OPPORTUNITY for direct passage between the Pacific Coast and Europe via the Panama Canal at a minimum of expense and a maximum of comfort is offered on the splendid North Pacific Coast - Europe Service of the HAMBURG - AMERICAN LINE.

Seven large modern ships, bearing the names of SAN FRANCISCO, LOS ANGELES, SEATTLE, PORTLAND, OAKLAND, TACOMA and VANCOUVER, especially designed and constructed to carry CABIN and THIRD CLASS passengers and providing the high standard of service and meals for which the HAMBURG-AMERICAN LINE is so well known, maintain regular sailings between North Pacific Coast and European ports.

The first five named vessels are motorships whereas the last two are turbine steamships. Their size varies from 6750 to about 8500 gross register tons, or about 14,000 tons displacement. They are 480 feet long, 61 feet wide and have a speed of 14-15 knots so that the trip between California and Europe requires approximately 26 days. The Cabin and Third Class accommodations for a total of 50 passengers, are located directly amidships on the Boat, Promenade and Main Decks and offer every comfort and convenience to meet the demands of modern travel. All staterooms in both classes are outside, unusually spacious and tastefully decorated.

All CABIN staterooms have large windows instead of the customary portholes, and are equipped with free-standing metal beds—not berths—

regular wash-basins with running water, large sofa, which may be converted into a child's berth, table, double wardrobes with mirrors, electric fan and other facilities to add to the traveller's pleasure on the voyage. The M.S. OAKLAND, S.S. TACOMA and S.S. VANCOUVER also have staterooms with private bath and toilet located on the Boat or Upper Promenade Deck. These vessels and the M.S. SEATTLE and M.S. PORTLAND also offer a number of single staterooms for the sole occupancy of one person, in which however the sofa can be arranged to accommodate a child very comfortably.

Other features of the CABIN are a roomy and cheerful Dining Room with small tables, an attractive Ladies' Parlor, inviting Smoking Room and a spacious Promenade Deck, a portion of which is glass enclosed to protect passengers in inclement weather. All of these vessels are equipped with an outdoor Swimming Pool.

The THIRD CLASS rooms for two and four persons are also of ample dimensions and are equipped with windows, seats and running water wash-basins. There is a large, bright and airy Dining Room, a sheltered Veranda and Promenade Deck of generous proportions, and a cozy Social Hall. Adequate toilet facilities, bath tubs and showers are located conveniently to all rooms.

All of these vessels carry a Physician, Barber and Stewardess, and many of the stewards, in addition to German and English, also have a knowledge of other languages.

THE "HAPAG ROUTE" TO EUROPE



THE BOAT OR UPPER PROMENADE DECK



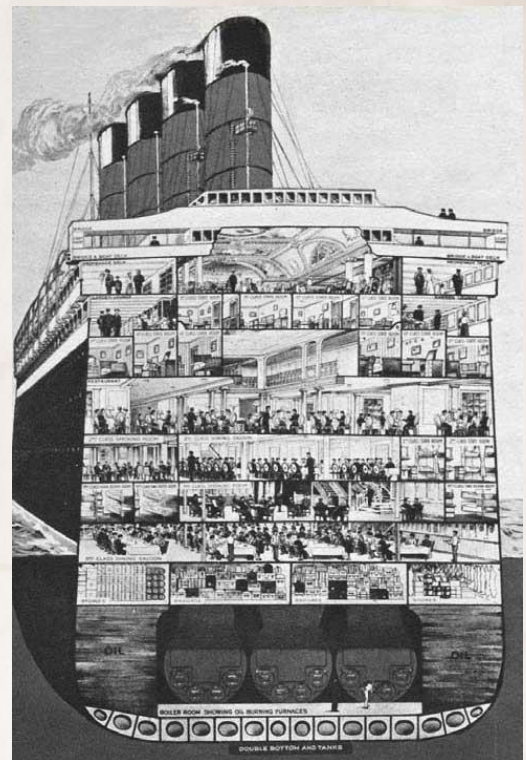
THE ATTRACTIVE CABIN LADIES' PARLOR

Z czasem statki firmy zaczęły pływać na wszystkie kontynenty, również w celach turystycznych, rozszerzając swoją działalność w myśl hasła reklamowego: „Moim polem jest świat” (niem. Mein feld ist die Welt”).

Należący do Linii luksusowy transatlantyk S/S (ang. steam ship, czyli parowiec) Deu-tschland przeszedł do historii jako ośmiokrotny zdobywca

prestiżowej Błękitnej Wstęgi Atlantyku (1900-03), aczkolwiek najbardziej zasłużony dla rozwoju firmy dyrektor generalny, Albert Ballin, twierdził, że bezpieczeństwo, wielkość, wygoda i luksus zawsze wygrywają z szybkością.

S/S Deutschland został zbudowany i zwodowany w 1900 r. w szczecińskich zakładach Stettiner Maschinenbau Gesellschaft VULCAN.



Z tego samego miejsca w 1889 r. wypłynęła w świat inna wizytówka Hamburg-America Line: S/S Augusta Victoria, nosząca imię żony cesarza Wilhelma II, pierwszy luksusowy liniowiec firmy realizujący koncepcję „pływającego hotelu”.



**HAMBURG-AMERICAN LINE
CRUISES**

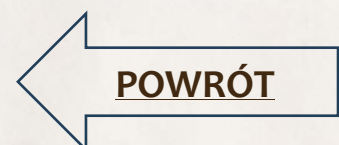
S.S. EMPEROR
Panama Service May 26

**AROUND THE WORLD
THROUGH THE PANAMA CANAL**
A delightful and comprehensive cruise by the S.S. Cleopatra (17,000 tons), leaving New York, January 27, 1914. Duration 125 days, \$900 and up, including all necessary expenses aboard and ashore, railway, hotel, shore excursions, carriages, guides; also railway fares to and from your home.

JAMAICA AND THE PANAMA CANAL
CUBA, HAYTI, COLOMBIA, COSTA RICA
Weekly sailings by "Prinz" and other steamers of our Alta Service.
Cuba and Jamaica, 11 to 16 days, \$65-80
Panama Canal, 19 to 25 days, \$80-90
25 day cruises, \$135 and \$180

SUMMER CRUISES
To the Land of the Midnight Sun
Iceland, Spitzbergen, North Cape, Norway, Scotland, Orkney and Faroe Islands from Hamburg during June, July and August by S.S. Wittoria-Ludov. Birnbeck, Mecklen.

Write for beautifully illustrated leaflets to
Hamburg-American Line
2145 Broadway, New York City
Hamburg, Germany



3) Hamburg – „brama do świata”

Miasto, które położenie geograficzne – niedaleko ujścia Łaby do Morza Północnego – uczyniło naturalnym kandydatem do roli wielkiego portu morskiego.

Dzięki rozwojowi żeglugi morskiej i handlu port w Hamburgu rozwinął się zwłaszcza w II połowie XIX wieku. Atrakcyjność portu hamburskiego wzrosła w 1895 r. wraz z oddaniem do użytku Kanału Kilońskiego łączącego Morze Północne z Bałtykiem.

W roku 1877 powstała tutaj jedna z najbardziej znanych stoczni świata: Blohm & Voss A.G., w której zbudowano i zwodowano w 1909 roku drugi z trzech pierwszych na świecie żaglowców przeznaczonych wyłącznie do celów szkoleniowych, Prinzess Eitel Friedrich, który od 1930 roku pływał pod polską banderą jako legendarny Dar Pomorza.

W latach 1850-1939 z portu w Hamburgu w świat wyruszyło prawie pięć milionów ludzi, uciekających przede wszystkim przed biedą i głodem. Z pomocą przedsiębiorstwa żeglugowego Hamburg-America Line

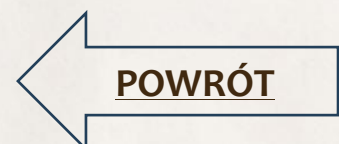
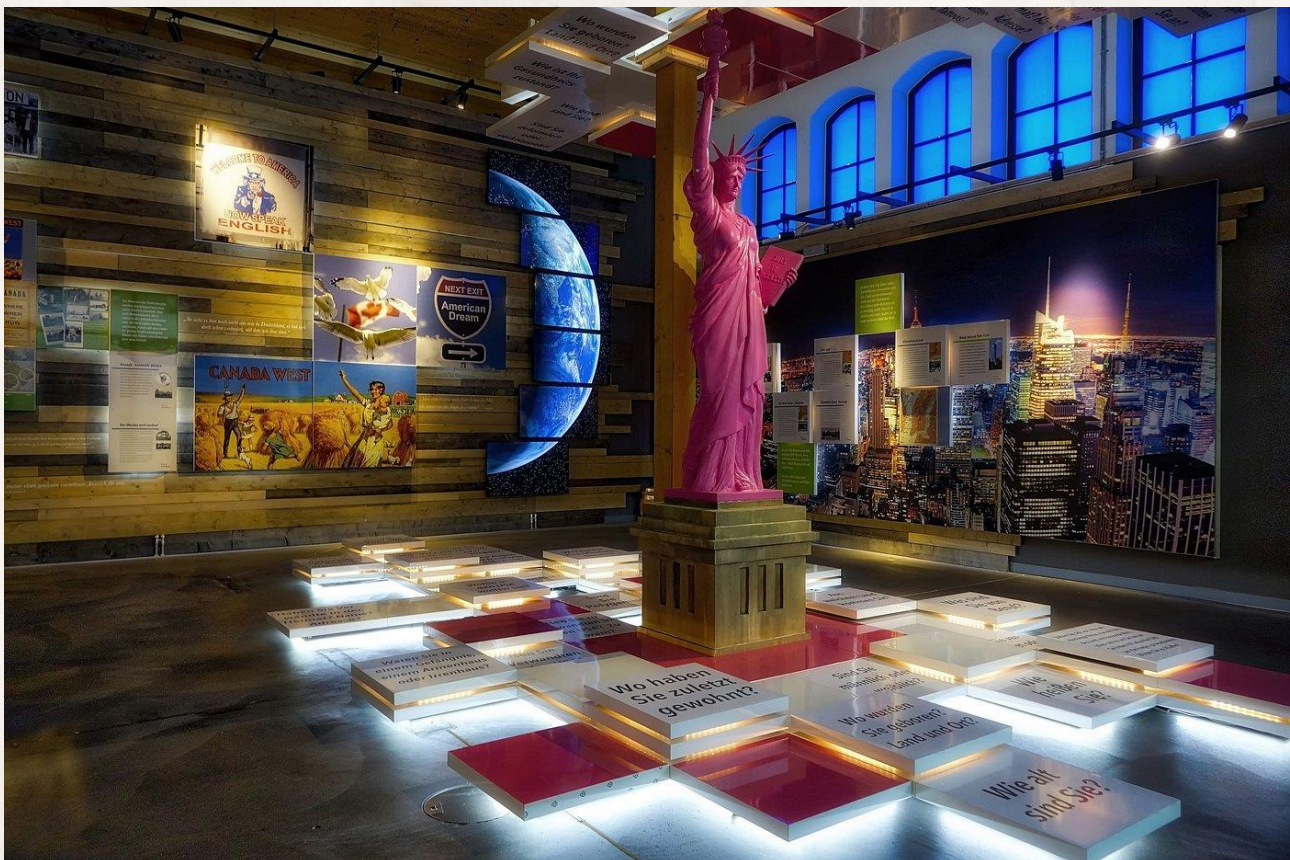


wypływali oni z portu nad Łabą przede wszystkim do Stanów Zjednoczonych. Z powodu trudności z ulokowaniem w Hamburgu tak wielu osób (pobyt trwał minimum 14 dni, gdyż emigranci byli poddawani kwarantannie, która

pozwalając na miejscu wyłapać ludzi chorych, którzy nie zostaną wpuszczeni do Stanów), firma żegluga z dyrektorem Albertem Ballinem na czele podjęła decyzję o budowie ponad 30 hal mieszkalnych dla potencjalnych pasażerów swoich statków (a także szpitala, synagogi i kościoła).



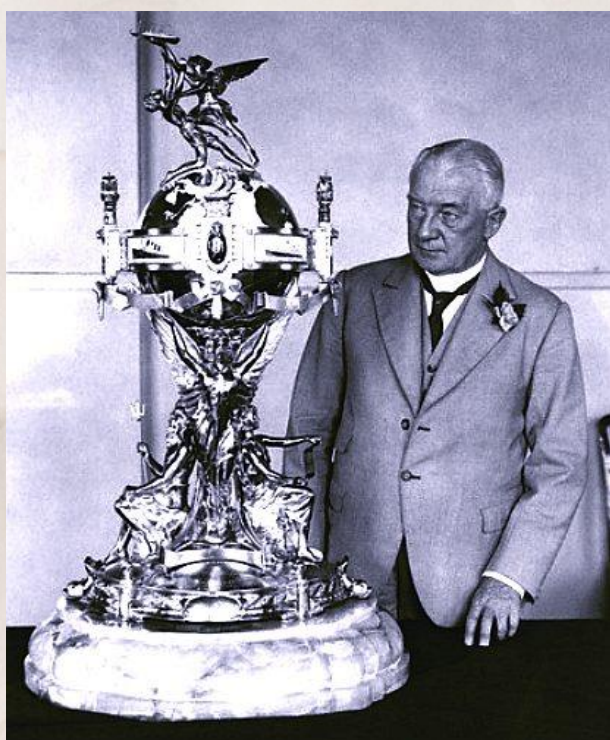
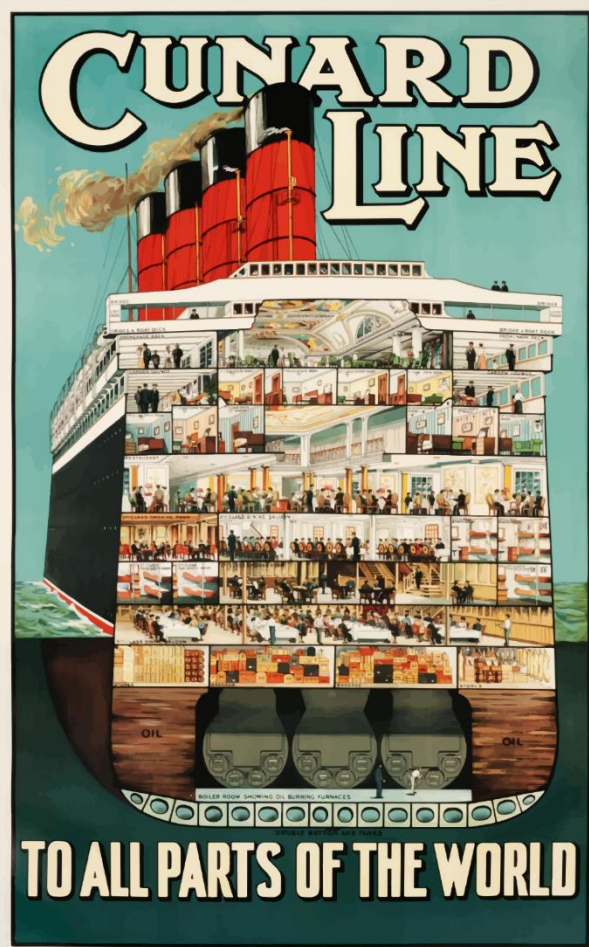
W 2007 r. na miejscu dawnego miasteczka emigrantów w Hamburgu-Veddel otworzono BallinStadt – Port of Dreams Emigration World Hamburg, zmienione w 2014 r. na BallinStadt – Muzeum Emigracji w Hamburgu-Veddel.



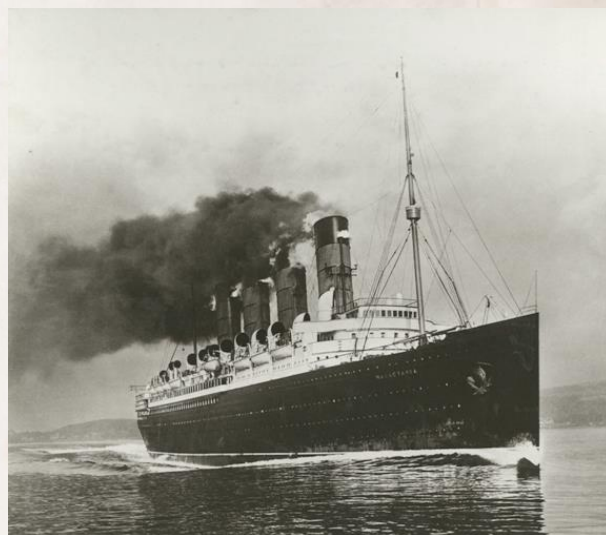
4) Transatlantyk

Inaczej liniowiec, czyli statek pasażerski kursujący na ustalonych trasach żeglugowych. Nazwa pochodzi od statków pokonujących Ocean Atlantycki w rejsach między Europą a USA.

W latach 1860-1930 transatlantyki walczyły o Błękitną Wstęgę Atlantyku – nagrodę za najszybsze przepłynięcie Atlantyku. Zwycięski statek mógł poszczycić się niebieską wstęgą zamocowaną na maszcie – aż do momentu, gdy inny liniowiec wykonał zadanie szybciej, gdyż była to nagroda przechodnia.



Era transatlantyków, z których najłynniejszym jest bez wtpienia (znowu trzeba to powiedzie!) Titanic*, minęła w latach sześćdziesiątych XX wieku wraz z pojawieniem się możliwości pokonania tej trasy samolotami pasażerskimi. Transatlantyki zostały zastąpione przez



wycieczkowce, tj. statki przewożące ludzi podróżujących dla przyjemności, oferujące program rozrywkowy i turystyczny.

*) Swoją drogą, czy to nie dziwne: w ciągu kilkudziesięciu lat kilkadziesiąt okrętów – dzięki sprawności inżynierów, stoczniovców, załogi i



zapewne wielu innych osób – wykazywało się rekordowymi prędkościami przejazdu przez Atlantyk, nie rezygnując przy tym z komfortu i bezpieczeństwa, my zaś zapomnieliśmy je wszystkie, zapamiętując tylko ten jeden, który zatonął podczas pierwszego rejsu...

Przedyskutujcie tę kwestię – jakie wnioski na temat ludzkiej natury i kultury sformułowałibycie na podstawie powyższej obserwacji?



5) Odense

Jedno z najstarszych miast w Danii, malowniczo położone u ujścia do zatoki Odense Fjord, które swoją nazwę zawdzięcza Odynowi – jednemu z najważniejszych bogów w mitologii nordyckiej.



Niegdyś na terenach dzisiejszego Odense (czyli „Sanktuarium Odyna”) oddawano cześć bogu wojny i wojowników, dzisiaj jest to miejsce, gdzie miłośnicy najpiękniejszych baśni świata mogą oddać hołd Hansowi Christianowi Andersenowi przy okazji zwiedzania miejsc związanych z życiem pisarza oraz poświęconego autorowi Królowej Śniegu muzeum.



Odense to jednak nie tylko mity i baśnie, ale też ważny ośrodek handlowy, zwłaszcza od początku XIX wieku, kiedy to wykopano pięciokilometrowy kanał łączący miasto z fjordem, dając ośrodkowi



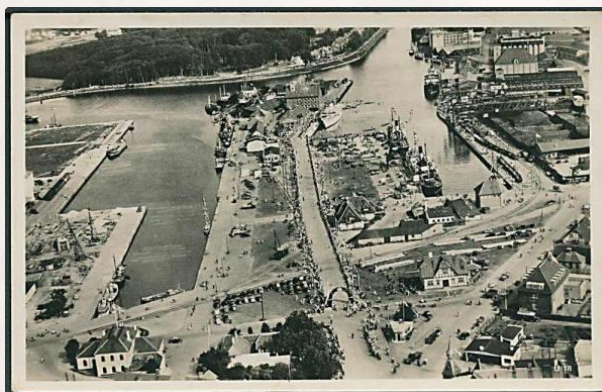
bezpośredni dostęp do morza (również dla dużych jednostek, nie tylko małych barek) i czyniąc „Odense Havn” jedynym w Danii portem kanałowym oraz głównym ośrodkiem importu i eksportu węgla.

Ciekawostka!

W 1918 roku nowy rozdział w historii miasta i portu otworzyło pojawienie się Odense Staalskibsvaerft, czyli stoczni stalowej.



W 1943 roku, gdy, jak wiadomo, Dania znajdowała się pod okupacją niemiecką – mimo wcześniejszego ogłoszenia neutralności, na terenie Stoczni Odense miały miejsce ważne wydarzenia. Niemcy zlecili stoczni naprawę swojego trałowca (tj. statku przeznaczonego do stawiania min lub oczyszczania z nich akwenów – w zależności od aktualnych potrzeb), lecz tuż przed zakończeniem prac jednemu z robotników, elektrykowi



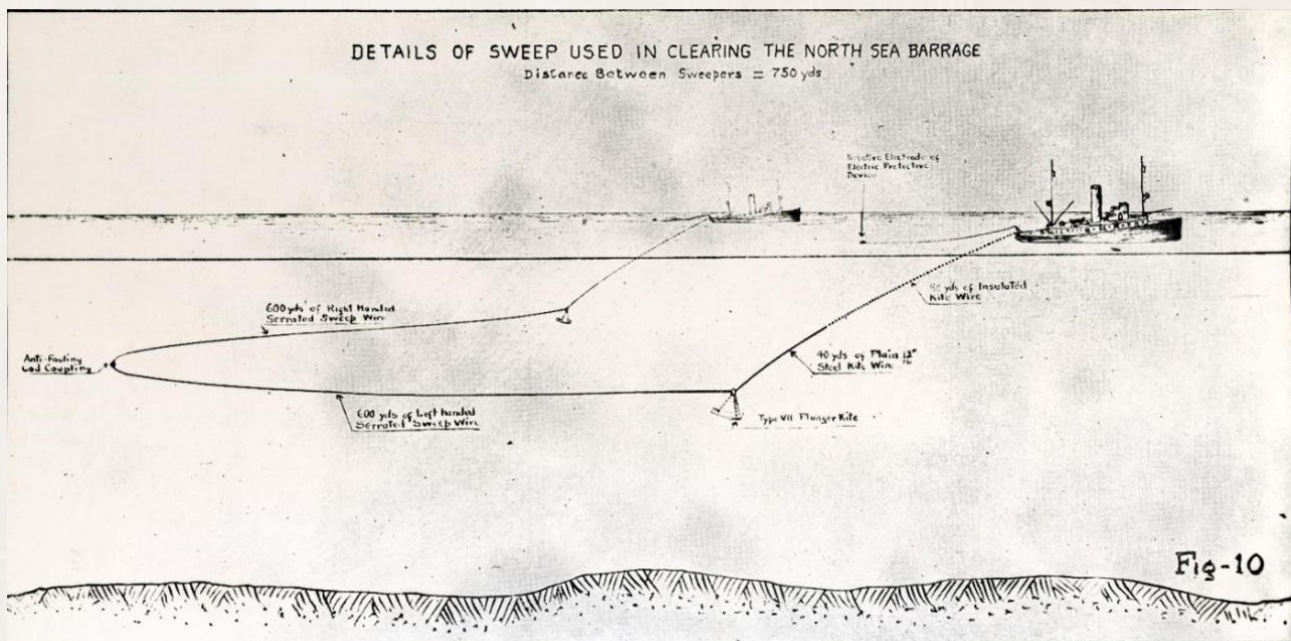
Sigurdowi Weberowi, udało się przeprowadzić skuteczny sabotaż. Okupanci wprowadzili na teren zakładu żołnierzy, jednak stoczniowcy odmówili pracy i rozpoczęli strajk, który wkrótce objął inne firmy w mieście, a potem w kraju.

Wówczas Niemcy zażądali wprowadzenia nowych przepisów, zakładających m.in. karę śmierci za sabotaż. Na skutek tych wydarzeń duński rząd zaprzestał wprowadzonej w 1940 roku „polityki kolaboracji”, czyli współpracy z okupantem.

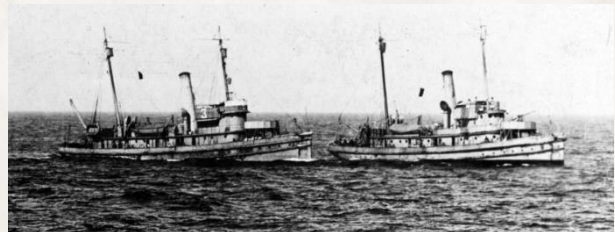


6) Trał

Jak widać na załączonym obrazku, trał to urządzenie o prostej konstrukcji: dwa statki ciągnące grube liny, do których mocuje się tzw. latawce utrzymujące pod wodą kilkusetmetrowe kable z ząbkami do przecinania lin cumowniczych min morskich lub po prostu ich (min) zdetonowanie.

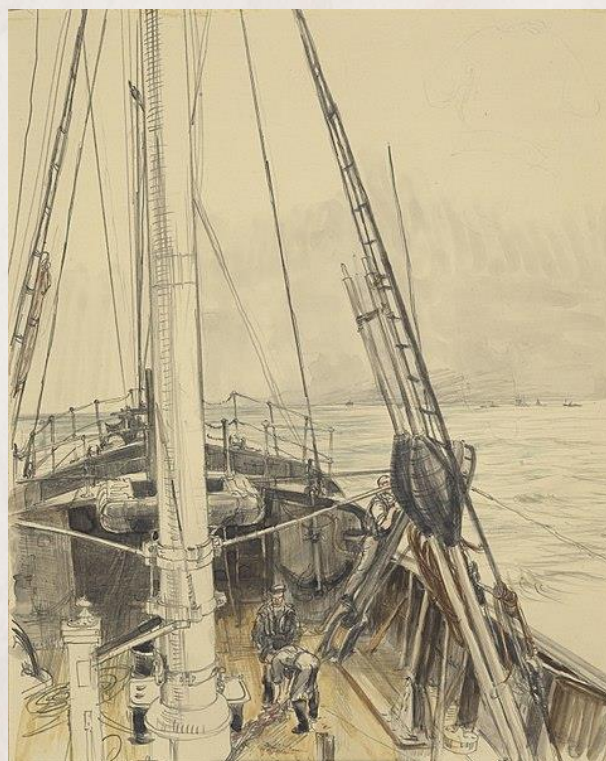


Czego na obrazku nie widać, to to, jak bardzo trałowanie min jest trudne, pracochłonne i niebezpieczne – o tym nas, znających historię Minensuchera B, przekonywać nie trzeba.



Grube liny i „latawce” trzeba ustawić na odpowiedniej głębokości i pod odpowiednim kątem – tak aby zespół współpracujących statków (czyli to właśnie, co w niemieckiej marynarce nazywano „rotą”) oczyszczał z min swego rodzaju aleję o określonej szerokości. Wszystko to robi się ręcznie lub przy użyciu prostych narzędzi mechanicznych (jest wszakże dopiero druga dekada

XX w.!)). Ciągnięty za linami ząbkowany drut może zdetonować bombę lub, jeśli został opuszczony głębiej, uwolnić ją z cum i spowodować jej wypłynięcie na powierzchnię – trzeba więc uważać na miny, które czyhają pod nami i te, które być może uwolniła właśnie rota przed nami. Te, które wypłynęły, traktowane są ogniem z pokładowych karabinów maszynowych (lub nie). Nie da się natomiast przewidzieć, w którym



miejscu dojdzie do dodatkowego wybuchu innej bomby wzbudzonego falą uderzeniową eksplozji przez nas wywołanej – to jedna z niewątpliwych atrakcji tego zawodu...

Poza tym trzeba pilnować odległości od roty poprzedzającej, odległości wzajemnej statków tworzących rotę, utrzymywać równą prędkość i postarać się nie wypaść za burtę – a także trzeba wyglądać zawiadaczko: jest wszakże druga dekada XX w. i nie wiadomo skąd może wyskoczyć przedstawiciel mediów z kamerą...

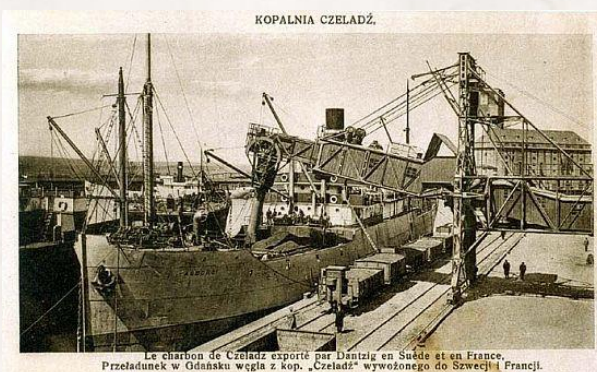


7) Polski węgiel w Danii

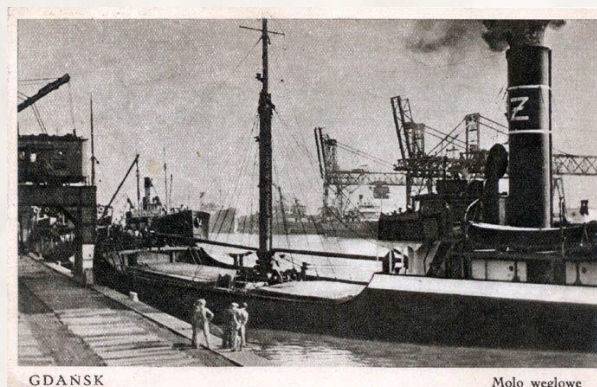
1 maja 1926 roku rozpoczął się strajk angielskich górników, który zdeorganizował przemysł Wielkiej Brytanii i zmusił kraj do znacznego ograniczenia eksportu węgla, przez co dotychczasowi odbiorcy, przede wszystkim kraje skandynawskie, znaleźli się w trudnej sytuacji. Tę właśnie szansę wykorzystał polski przemysł węglowy, stając się głównym dostawcą węgla m.in. do Danii.



Dopiero w 1933 roku podjęte przez brytyjski rząd działania doprowadziły do odzyskania przez Anglię pozycji lidera sprzedaży węgla do Danii, Finlandii, Norwegii i Szwecji, co z kolei osłabiło pozycję Polski na tych rynkach.



W czasie wojny Dania, która nie posiada własnych złóż węgla, wobec braku możliwości dostaw z Wielkiej Brytanii i Polski, była zmuszona zaopatrywać się u Niemców.



Nową kartę w dziejach polsko-duńskich stosunków otworzyło zakończenie II wojny światowej. Z powodu trudnej sytuacji powojennej Wielka Brytanii nie

była już w stanie dostarczać dużych ilości tego kluczowego dla różnych sektorów gospodarki surowca do innych państw. Z kolei węgiel ze Stanów Zjednoczonych był zbyt drogi.

Polska, dzięki odzyskaniu Śląska, miała nieporównanie tańszy od amerykańskiego węgiel na eksport, a wskutek uzyskaniu dostępu do długiego wybrzeża i kilku dużych portów, w tym Gdańska, zwiększyły się jej możliwości transportowe.

Podpisana w 1945 roku między obydwojoma krajami umowa gwarantowała, że Polska będzie eksportowała do Danii głównie węgiel i koks, a w zamian otrzyma przede wszystkim żywność.



8) 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 zrzucone 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 państwom 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 „obsadzaniu” 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 obdarzano stosownymi kryptonimami, np. rejon Gdyni to „Szpinak”, Gdańska – „Ligustr”, zaś Świnoujście – „Geranium”.



9) Horsens

Początki miasta sięgają czasów wikingów, dla których osada położona w najwęższym miejscu szerokiego, malowniczego fiordu była naturalnym portem.



Używana od XII wieku nazwa wywodzi się z języka starodruńskiego, gdzie „horse” to koń, a „næs” znaczy cypel. O znaczeniu hodowli koni w życiu dawnych mieszkańców miasta świadczy fakt, iż wizerunek białego rumaka widnieje w herbie miasta.



Gwałtowny rozwój oraz industrializacja miasta nastąpiły w XIX wieku, kiedy to wielu mieszkańców wsi przeniosło się do miast w poszukiwaniu pracy w fabrykach. Wtedy również zaczęto powiększać i unowocześniać Horsens



Havn (duń. port) znajdujący się na końcu ok. 20-kilometrowego Fiordu Horsens. W latach trzydziestych XX wieku port otrzymał pierwsze dźwigi i rozpoczął obsługę większych i cięższych towarów.

Ciekawostka!

Czy wiesz, że istnieje rasa koni zwanych fiordingami? To właśnie tych koni chętnie używali podobno wikingowie, gdy musieli przemieszczać się po lądzie (Tak, tak! „Ludzie wody” czasem schodzili ze swoich słynnych łodzi!). Co

więcej, to wikingowie przywieźli do Anglii konie (i psy), które w przypadku śmierci wojownika grzebano razem z nim, aby wspólnie mogli przebywać w Walhalli. Dzisiaj konie tej rasy, zwane przez niektórych „koniami wikingów”, są wykorzystywane między innymi w hipoterapii.



10) Sztorm

Zdarto żagle, ster prysnął, ryk wód, szum zawiei,
Głosy trwożnej gromady, pomp złowieszcze jęki,
Ostatnie liny majtkom wyrwały się z ręki,
Słońce krwawo zachodzi, z nim reszta nadziei.

Wicher z tryumfem zawył, a na mokre góry
Wznoszące się piętrami z morskiego odmętu
Wstąpił geniusz śmierci i szedł do okrętu,
Jak żołnierz szturmujący w połamane mury.



Powyższy fragment utworu „Burza” Adama Mickiewicza doskonale oddaje istotę zjawiska meteorologicznego, jakim jest sztorm, oraz związane z nim ludzkie emocje. W czasie sztormu wieje silny, porywisty wiatr (co najmniej 8° w skali Beauforta), co powoduje silne falowanie powierzchni wody oraz piętrzenie się i załamywanie fal. Huraganowemu wiatrowi często towarzyszy ulewny deszcz, który znacznie ogranicza widzialność; nierzadko zdarzają się również wyładowania atmosferyczne.

Nie ma się więc co dziwić, że sztorm od zawsze budził lęk marynarzy i rybaków, którzy – jak niegdyś starożytni ludy w swoich mitologiach – próbowali zrozumieć to zjawisko, a przez to nieco zmniejszyć strach przed nieznanym.



W książce pt. Bursztynowe baśnie Hanny Zdzitowieckiej znajdziemy taki oto opis sztormu, namalowany słowami przez Wita, latarnika z Rozewia:



Widzisz, jakie białe grzywy trzęsą się na najwyższych falach? To zaprzęg diabła morskiego, Sztormu... [...] Idzie do nas z daleka, z zachodu. Zachłanny diabeł. Chciałby naszą ziemię zagarnąć, oderwać, miasta i wioski zatopić, wszystkich wytracić. [...]

Słyszałem jego wycie wśród burzy i wichury, ale go nie widziałem. Urban mówił, że komu się pokaże, tego spotka nieszczęście albo śmierć. Szedł pod wieczór na wieżę, kiedy nagle ukazał się jakby zwierz potężny, ociekający wodą. Biała grzywa spływała mu na łapy i okrywała całe ciało, którym walił o głazy, aż latarnia drżała. Miotał się i wyszarpywał z brzegu kawały ziemi, porywał najcięższe kamienie i toczył na głębiny. A ryczał tak, że przy nim cichły pioruny. Wznosił się coraz wyżej, łapami chlustał o ściany i zdawało się, że lada chwila ogień przygasi albo nawet całą wieżę rozwali.

Wreszcie zbrakło mu siły, bo przycichł, skrył się gdzieś w dali, morze wygładziło się jak zwierciadło i tylko drobną falą cichutko przy brzegu pluskało... Byłem wtedy w lesie po drewno. Gdy wróciłem, Urban powiedział, że Sztorm pewnie śmierć mu wywróżył... [...]



Ile już okrętów zatopił, ilu ludzi zaciągnął w odmętę!

Zdzitowiecka H., Królewski latarnik [w:] Bursztynowe baśnie, str. 63; Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1972.

Ciekawostka!

Istnieją miejsca, gdzie sztormowe wiatry wieją nieustannie, jak na przykład w strefie „ryczących czterdziestek”, czyli pasie wód oceanicznych okalających półkulę południową między 40. a 50. stopniem szerokości geograficznej.



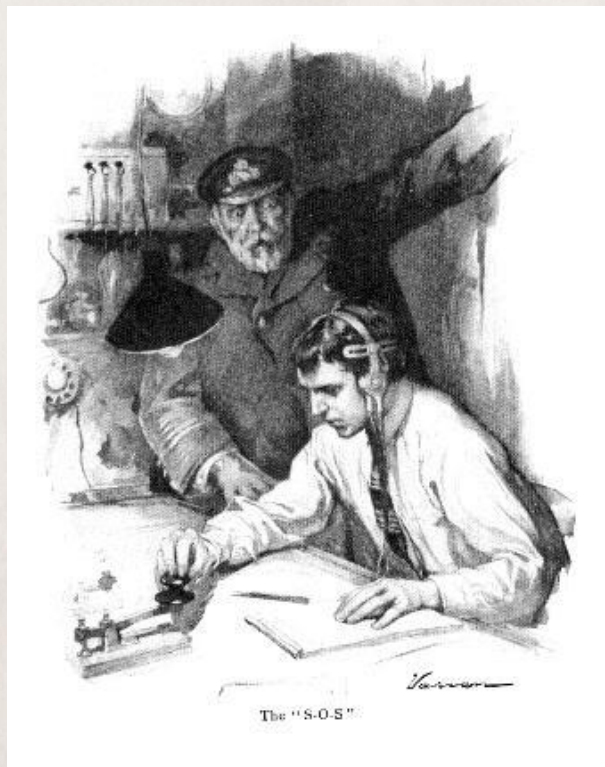
11) Alfabet Morse'a

Z XIX wieku pochodzi wynalazek, który również miał znaczenie dla kwestii bezpieczeństwa na morzach i oceanach. Któż nie słyszał o alfabecie Morse'a, bo właśnie o nim mowa?

Większość z nas wiąże go z łącznością na morzu, chociaż oficjalnie nie jest już używany od lat. Nie każdy też wie, że Samuel Morse był nie tylko wynalazcą, ale też malarzem i rzeźbiarzem. Warto dodać, że Morse współpracował z

Alfredem Vailem, a niektórzy twierdzą nawet, iż prawdziwym twórcą idei urządzenia nazywanego aparatem Morse'a był właśnie Vail.

Alfabet (zwany też kodem) Morse'a powstał w 1838 r. Jest on oparty na reprezentacji liter, cyfr i znaków specjalnych za pomocą znaków zwanych popularnie kropką (sygnał krótki) i kreską (sygnał długi). Ważne są również odpowiednie odstępy między znakami. Znaki najczęściej używane w języku angielskim mają prostą budowę, np. „a” to: kropka, kreska. Rzadziej spotykane litery mają bardziej skomplikowaną konstrukcję, np. „y” to: kreska, kropka, dwie kreski.



Kodu Morse'a można używać nawet bez specjalnego urządzenia nadawczego, gdyż system kropek, kresek i odstępów daje się łatwo przełożyć na dźwięki, błyski, uderzenia, a nawet gesty rąk. Jest to więc bardzo uniwersalny sposób komunikacji.



Alfabet Morse'a jest nadal wykorzystywany w wielu dziedzinach życia. Znają go np. radioamatorzy, piloci samolotów, kontrolerzy lotów, ludzie morza. Ale nie tylko, gdyż np. migające światło na szczycie wieży wytwórni płytowej Capitol Records w Los Angeles wysyła nazwę „Hollywood” właśnie alfabetem Morse'a.

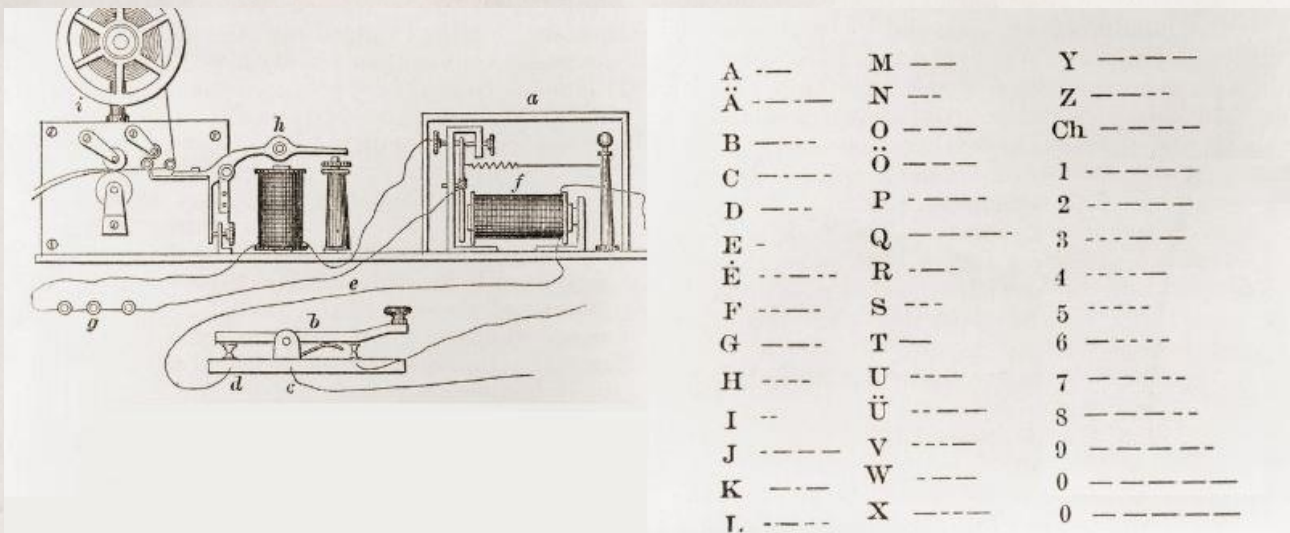
Czas na wzmiankę o najśłynniejszym sygnale alarmowym świata, czyli... SOS. Składa się on z następującej sekwencji sygnałów: trzy krótkie, trzy długie, trzy krótkie, nadawane jeden za drugim, bez przerwy między trójkami jednakowych sygnałów (jak byłoby w przypadku słowa „sos” w znaczeniu kulinarnym). Sam skrót najczęściej interpretuje się jako Save Our Souls (Ratujcie nasze dusze!) lub Save Our Ship (Ratujcie nasz statek!).

Sygnal został wprowadzony 1 lipca 1908 roku, ale początkowo rzadko używany. Dlatego też na tonącym Titanicu początkowo wysyłano stary sygnal CQD, dopiero po pewnym czasie jeden z radiooperatorów zasugerował, aby nadać nowy sygnal, czyli SOS. Podobno powiedział wtedy, że może to być ostatnia w życiu okazja, aby go użyć.

Ciekawostka!

Czy wiesz, że kod Morse'a dał początek dzisiejszym kodom kreskowym na towarach? W 1948 roku Norman Joseph Woodland, student Institute of

Technology w Filadelfii, który znał alfabet Morse'a z czasów harcerstwa, siedząc na plaży, rozszerzył kropki i kreski w dół, robiąc z nich wąskie i szerokie linie. W 1991 roku sam Woodland powiedział, że jego pomysł wziął się ze wzoru „kreska – kropka – kreska” alfabetu Morse'a. Oczywiście był to tylko początek prac nad tym, co obecnie świetnie znamy jako kody kreskowe, ale, jak przyznał sam Woodland, jego pomysł wziął się ze wzoru „kreska – kropka – kreska” alfabetu Morse'a.



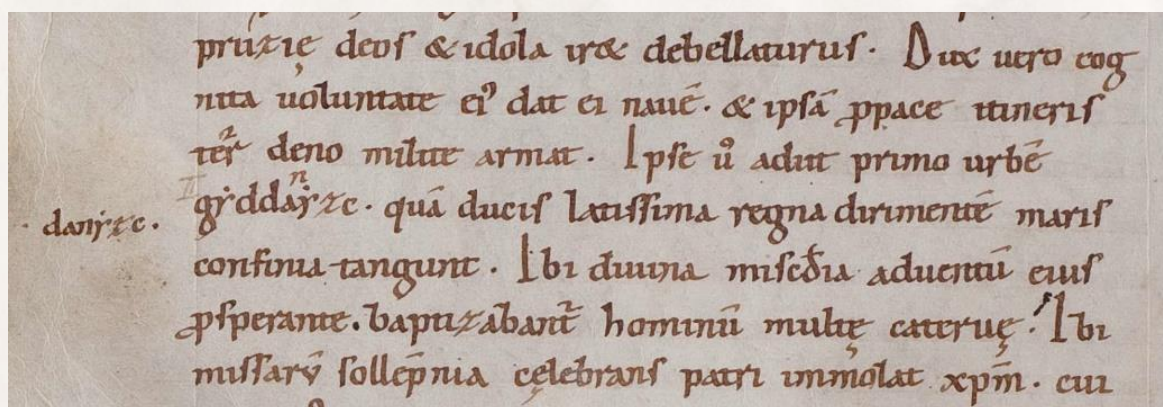
12) Gdańskie migawki

Od rybackiej osady do republiki kupieckiej, czyli migawki z dziejów dawnego Gdańska.

Urbs Gydannyzc, czyli piastowskie początki miasta Gdańsk

Dawno, dawno temu, bo w 997 roku, do położonego u ujścia Wisły do Bałtyku małego grodu z rybacką osadą zawitał w drodze do Prus Adalbert z Pragi, bardziej znany jako biskup Wojciech.

Pobyty i działalność późniejszego świętego w tym miejscu opisał dwa lata później benedyktyński mnich Jan Kanapariusz, autor „Vita prima Sancti Adalberti”, czyli „Żywota świętego Wojciecha”. To właśnie w tym dziele pojawia się pierwsza pisemna wzmianka o grodzie nazwanym (nieco na wyrost) „urbs Gydannyzc”, tj. miasto Gdańsk.



Fragment strony 69 rękopisu „Vita sancti Adalberti”, zawierający wzmiankę odnoszącą się do Gdańska.

A to ciekawe...

Jednym ze źródeł bogactwa i sławy Gdańska jest bez wątpienia bursztyn, znany również jako jantary, złoto Północy, złoto Bałtyku czy święty kamień.

Od wieków bursztyn był przedmiotem pożądania ze względu na swoje walory dekoracyjne, ale też przypisywane mu lecznicze i magiczne właściwości.



W książce pt. Bursztynowe baśnie znajdziemy taki oto, zgodny z ludowymi wyobrażeniami, opis pałacu Juraty – królowej Bałtyku:

W rozproszonej poświacie ukazał się nagle podwodny pałac z bursztynów. Jego mlecznobiałe ściany zwieńczone były żółtymi kopułami, krużganki zaś wspierały się na kasztanowo brunatnych kolumnach. Przez wybrukowany muszlami podwórzec weszli do wnętrza.

Pierwsza sala wyłożona była mozaiką z przepięknych bursztynów. Najciemniejsze z nich, czarne od wtopionych w żywicę drobnych okruchów kory sprzed milionów lat, sąsiadowały z białymi, kremowymi, złotymi,

rdzawymi i brązowymi. Tu i ówdzie jaśniały te najrzadsze, nie znane Jurkowi, w odcieniu zielonkawym, niebieskim lub fiołkowym. Szyby w oknach zastępowały przezroczyste jak szkło burszyny lodowe. [...]

Przeszli do następnej Sali, w której stały nieforemne bryły burszynu. Przetrwały w nich zalane żywicą przed tysiącami lat owady o przezroczystych skrzydłach, chrząszcze, pająki, ptasie pióra i cząstki roślin nie znanych dzisiaj na ziemi.

Zdzitowiecka H., Posążek Juraty [w:] Bursztynowe baśnie, str. 22-23; Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1972;

Różne kolory burszynu

Najstarsze materiały dowodzące, iż w rejonie późniejszego Gdańska znano i obrabiano bursztyn pochodzą z 8-4 tysięcy lat p.n.e, zaś najstarsze ślady pracowni bursztyniarskiej istniejącej w mieście (położonym wszak na szlaku bursztynowym) datujemy na koniec X wieku.



Prawdopodobny przebieg szlaku bursztynowego z granicami współczesnych państw.

Pod panowaniem książąt pomorskich

W roku pańskim 1119 Bolesławowi III Krzywoustemu udało się wreszcie włączyć Gdańsk w granice państwa polskiego, a gwarantami podległości tych ziem mieli być miejscowi namiestnicy książąt krakowskich.

Początkowo nosili oni tytuł „princeps” (namiestnik), by później tytułować się „dux”, czyli księżę. Jak łatwo się domyślić, zmiana ta odzwierciedla coraz silniejsze dążenia namiestnikowskiego rodu Sobiesławiców do uniezależnienia się od państwa polskiego.



Odris pieczęci konnej Świętopętka.

To właśnie za czasów najwybitniejszego księcia z tego rodu – Świętopętka II – Gdańsk otrzymał prawa miejskie wzorowane na prawie lubeckim, co przyczyniło się znacznie do jego rozwoju. Już wtedy do Gdańska przybywali kupcy i rzemieślnicy z innych krajów, co dało początek późniejszemu wielonarodowościowemu miastu.

Również rodowi Sobiesławiców Gdańsk zawdzięcza ufundowanie Opactwa Cystersów w Oliwie oraz uzyskanie od papieża przywileju organizowania corocznych jarmarków św. Dominika.



Świętopełk II Gdański

Nie wiadomo, jak potoczyłyby się dalsze losy Gdańska, gdyby synowi Świętopełka Wielkiego również było dane zostać ojcem syna. Niestety dla dynastii książąt gdańskich, a szczęśliwie dla Przemysła II i Polski, Mściwój II miał tylko dwie córki, dlatego po jego śmierci, na mocy Układu z Kępna, władza przeszła w ręce króla Polski.



Pomnik księcia Mściwoja II w Parku Oliwskim.

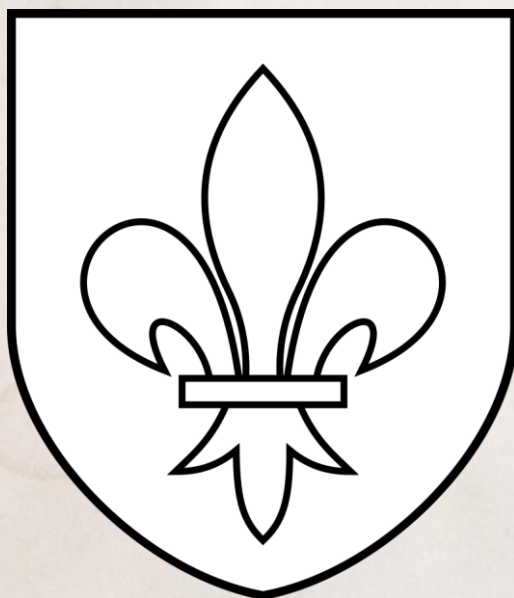
A to ciekawe...

Gdy słyszymy o książętach pomorskich, zwykle w pierwszej kolejności myślimy o bardziej znanych władcach Pomorza Zachodniego, czyli rodzie Gryfitów. Niektórzy historycy uważają zresztą, że dynastie Gryfitów i Sobiesławiców wywodzą się od jednego przodka.

Jednak rody mają ze sobą więcej wspólnego niż (być może) wspólne korzenie i panowanie nad Bałtykiem, gdyż obydwa niespodziewanie wygasły bezpotomnie.

Co ciekawe, tradycja łączy koniec rodu Gryfitów z klątwą Sydonii von Borck – szlachcianki, którą uznano za czarownicę i skazano na śmierć. Zdradzona

przez księcia z rodziny Gryffitów Sydonia przepowiedziała, że nie minie pięćdziesiąt lat, jak jego ród wyginie, co w kontekście niewyjaśnionych zgonów kolejnych książąt uznano za przestępstwo polityczne.



Herb Sobiesławiców



Herb Gryffitów

W rękach Zakonu Szpitala Najświętszej Marii Panny Domu Niemieckiego

A było to tak... W sierpniu 1307 roku na Gdańsk napadli Brandenburczycy, a król Władysław Łokietek, zajęty sprawami Rusi, zezwolił obrońcom miasta na szukanie ratunku u **Krzyżaków**.

Rycerze Zakonu rzeczywiście odparli atak Brandenburczyków, ale nie oddali już władzy nad Gdańskiem Łokietkowi. Usunęli polską załogę, po czym 13 listopada 1308 roku dokonali tzw. „rzezi gdańskiej”, rozpoczynając w ten sposób swoje 146-letnie rządy na tych terenach.



Obraz Piotra Budziszewskiego z 1988 roku nie odbiega od stereotypowych wizji gdańskiej rzezi: rycerze w białych płaszczach mordują niewinną ludność Gdańska. Obraz pochodzi ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego

Gdańszczanie podejmowali próby wyzwolenia się spod władzy krzyżackiej, ale dopiero w 1454 roku król Kazimierz IV Jagiellończyk wcielił znowu Gdańsk do Polski, a postanowienia zawartego z Krzyżakami w 1466 roku pokoju (zwanego toruńskim) usankcjonowały ten układ.

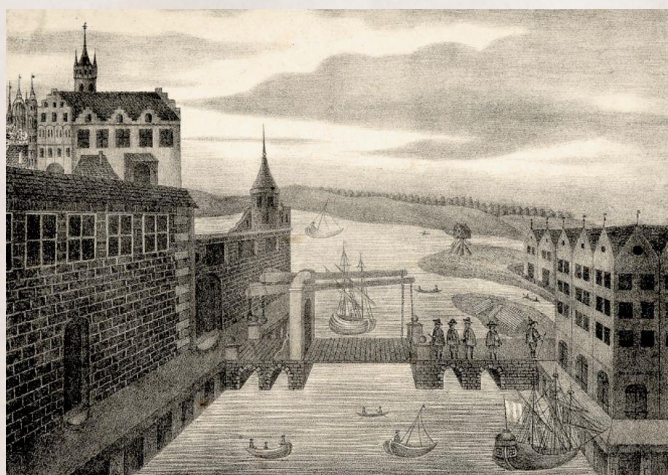
Tak oto po wojnie trzynastoletniej miasto wzbogaciło się o wielkie dobra, które wcześniej były własnością Zakonu, a także w uznaniu dla swych zasług wojennych otrzymało od króla liczne przywileje, które stały się podwaliną jego ekonomicznej potęgi.



Pieczęć miasta Gdańska z XV wieku.

A to ciekawe...

W połowie XIV wieku Krzyżacy zakończyli w Gdańsku budowę dużego zamku, który nie tylko był siedzibą komtura, ale też w jego obrębie funkcjonował kontrolowany przez załogę twierdzy port. W razie potrzeby port można było zamknąć łańcuchem przeciągniętym przez Motławę od zamku do mieszczącej się na wyspie Ołowianka strażnicy.



WYOBRAŻENIE ZAMKU Z POCZĄTKU XV WIEKU NA RYCINIE J. SEYFFERTA Z 1834 ROKU

Na próżno jednak szukać tej budowli na późniejszych mapach miasta, gdyż po pozbyciu się rycerzy Zakonu gdańszczanie przystąpili do rozbiórki symbolu władzy krzyżackiej, a jego cegły posłużyły mieszkańcom do budowy innych obiektów w mieście.



REKONSTRUKCJA WYGLĄDU ZAMKU GDAŃSKIEGO (WIDOCZNY W TLE)

Klejnot w Koronie Królestwa Polskiego

I żyli długo i (zwykle) szczęśliwie w „złotym okresie” Gdańska, który w szesnastym i siedemnastym stuleciu był najpotężniejszym i najbogatszym miastem Polski oraz największym portem bałtyckim. Nic więc dziwnego, że pojawiali się tu kupcy, rzemieślnicy, marynarze, artyści i ludzie nauki z całej Europy.

Miasto w pełni wykorzystywało swój wielki potencjał: położenie u ujścia Wisły (a więc rzeczno-morskiego szlaku, którym od wieków płynęły towary z dalekich południowych obszarów) do morza, skąd na statkach można było przewozić je dalej.



Wojciech Gerson, *Handel gdański*



Gdańsk w XVII wieku

Z gdańskiego portu codziennie wyruszały w świat statki, na których eksportowano głównie polskie zboże, a z powrotem płynęły przede wszystkim towary wysokowartościowe, np. sukna czy towary kolonialne. Gdańczanie zarabiali na opłatach portowych, przechowywaniu towarów i pośrednictwie handlowym. Szlachta Rzeczypospolitej bogaciła się, rozwijając gospodarstwa folwarczne oparte na pracy poddanych chłopów i spławiając potem swoje produkty Wisłą. Ukształtował się wówczas swoisty „szlak zbożowy”, którego jedną częścią była rzeka, a drugą – morze.



Obraz "Apoteoza Gdańska", zwany też "Alegorią handlu gdańskiego", autor Izaak van den Blocke, 1608, Wielka Sala Rady (tzw. Sala Czerwona), Ratusz Głównego Miasta w Gdańsku

Gdańsk 1466 – 1793 był miastem bogatym, wielonarodowym, wielowyznaniowym i ... bardzo hardym wobec polskiej zwierzchności, o czym przekonywali się kolejni królowie polscy. Niemniej przez 300 lat związek Gdańska z Koroną przynosił obydwu stronom korzyści, chociaż oczywiście nie obeszło się bez konfliktów, czego dowodem jest tzw. wojna Rzeczypospolitej z Gdańskiem z lat 1575-1577, podczas której nieakceptowany przez miasto Stefan Batory ogłosił nawet banicję niepokornego miasta i nakazał skierowanie handlu bałtyckiego do Elbląga.



Gdańska piechota na malowidle z końca XVI wieku w Dworze Artusa w Gdańsku.

A to ciekawe...

Piotr i Paweł ... Nie, nie chodzi o apostołów, lecz o... karakę i kapra. Aby objaśnić ich związek, należy przede wszystkim dowiedzieć się, co oznaczają te słowa.

Potocznie używa się nazw „pirat” i „korsarz” (rzadziej „kaper”) jako synonimów, jednak nie do końca słusznie. Któż nie słyszał o piratach, czyli przestępcach napadających przede wszystkim na statki w celach rabunkowych? Tutaj sprawa jest prosta.

Ale czym różnili się od nich korsarze? Tym, że prowadzili oni legalne działania i byli chronieni przez władców państw czy nadmorskie miasta. Korsarze pływali na uzbrojonych okrętach pod banderą swojego mocodawcy i z jego aprobatą napadali na inne, pod warunkiem, że należały one do innego państwa. Chyba najbardziej znanym korsarzem jest Francis Drake, który pod banderą królowej Elżbiety I złupił wiele portugalskich i hiszpańskich statków.

A kaper? Można powiedzieć, że kaper to człowiek uprawiający korsarstwo na wodach Bałtyku i Morza Północnego. I tutaj wracamy do naszego Gdańska oraz Piotra i Pawła.

„Peter von Danczk” to właśnie karaka, czyli typ dużego żaglowca, będący w II połowie XV wieku okrętem kaperskim gdańskiej floty hanzeatyckiej, który (z tzw. listem kaperskim od króla Kazimierza Jagiellończyka) prowadził na morzu działania – głównie przeciwko flocie angielskiej.

A Paweł, to Paul Beneke, gdański żeglarz i kaper, od 1473 roku dowodzący „Piotrem z Gdańska”. Jego najbardziej pobudzającym wyobrażnię sukcesem było przejęcie obrazu „Sąd Ostateczny” Hansa Memlinga z galery „San

Matteo” i przywiezienie go do Gdańska, gdzie właściciele statku kaperskiego ofiarowali dzieło Kościołowi Mariackiemu.



Przygotowywanie karaweli „Peter von Danzig” w lecie 1471 do akcji wojennych, reprodukcja obrazu H. A. Craemera



Sukcesy okrętu kaperskiego "Piotr z Gdańska" działały na wyobraźnię. W 1943 roku namalował go m.in. Adolf Bock w obrazie panoramy Gdańska z perspektywy Motławy.



Tryptyk

[← POWRÓT](#)



HUMANEO

edukacja
praca
rozwój



**DZIEDZICTWO
HISTORYCZNE
NA DNE
BAŁTYKU**

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