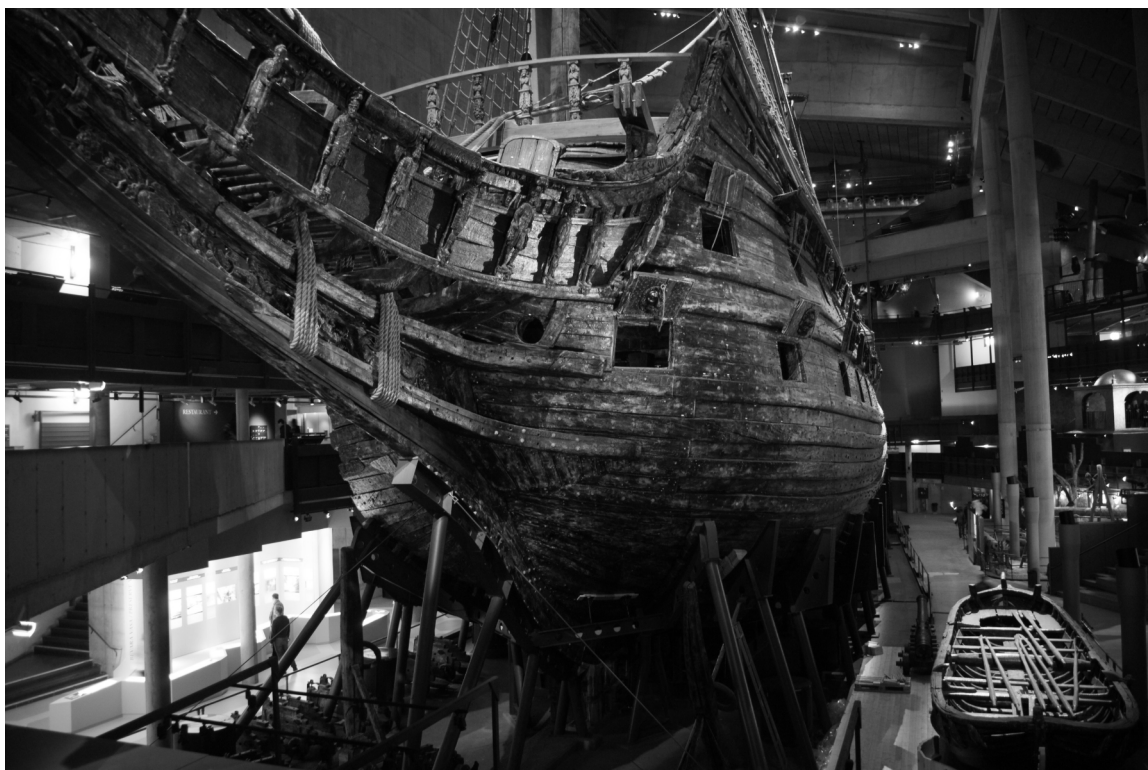


Spis treści

01. VASA	9
02. SCHILLER	17
03. MAINE	23
04. ISLANDER	39
05. AFRIQUE	55
06. ROBUR II	61
07. KØBENHAVN	71
08. GEORGES PHILIPPAR	79
09. MORRO CASTLE	91
10. LACONIA	99
11. NALOT NA BARI	115
12. CAP ARCONA THIELBECK	131
13. INDIANAPOLIS	149
14. ALEXANDER L. KIELLAND	161
15. DERBYSHIRE	175
16. ACHILLE LAURO	187
17. MAKSYM GORKI	197
18. GNIEW OCEANU	211
19. HERALD OF FREE ENTERPRICE	219
20. F174	235
21. KURSK	241
22. BALTIC ACE CORVUS J.	269
23. DONGFANG ZHI-XING	281
24. HABLEÁNY	285

VASA

ROZDZIAŁ 01



Przez blisko 200 lat, od połowy XVI wieku do lat 20. XVIII wieku, Polska i Szwecja znajdowały się w stanie wojny. W tym okresie miało miejsce aż siedem konfliktów zbrojnych, z których najsłynniejszym był potop szwedzki, trwający od 1655 do 1660 roku.

W wojna poprzedzającej potop, toczonej w latach 1626-1629, walczono o panowanie nad ujściem Wisły. Jedną z jej kluczowych bitew była słynna bitwa morska pod Oliwą, stoczona 28 listopada 1627 roku na redzie Gdańska. Naprzeciw szwedzkiej floty, składającej się z 6 okrętów uzbrojonych w 122 działa i 700 żołnierzy, stanęło 10 polskich jednostek z 179 działami i 1160 żołnierzami. Szwedzi ponieśli klęskę, co było kolejną gorką porażką Wazów, którzy od lat marzyli o dominacji na wodach Morza Bałtyckiego. Na ich drodze stały jednak floty duńska, rosyjska, hanzeatycka i polska.

Król Szwecji, Gustaw Adolf, postanowił zatem zbudować okręt, który samym swoim wyglądem wzbudzałby podziw, respekt i strach. W 1626 roku zlecił budowę potężnego galeonu, który dwa lata później otrzymał nazwę Vasa.

Galeon to okręt lub statek handlowy z wysoką nadbudówką na rufie, zazwyczaj wyposażony w trzy maszty, choć zdarzały się także czteromasztowce. Dwa pierwsze maszty – fokmaszt i grotmaszt – miały ożaglowanie rejowe, natomiast trzeci – bezanmaszt, a ewentualnie czwarty – bonawentura, były uzbrojone w ożaglowanie łaćnińskie. Reję także można było spotkać pod bukszprytem.

Okres szczytowej świetności galeonów przypadał na XVI i XVII wiek. Najbardziej znanym galeonem był niewąt-

pliwie Golden Hind, flagowy okręt Sir Francisa Drake'a podczas jego podróży dookoła świata. Była to druga wokółziemska podróż w historii; Magellan zginął jednak w trakcie rejsu, a Drake wrócił do portu, stając się tym samym pierwszym kapitanem, który okrążył glob. Inne znane galeony to holenderska Batavia, angielski Mayflower, który przewoził pierwszych osadników z Anglii do Ameryki, hiszpańska Santa Margarita, która zatонуła u wybrzeży Florydy z ładunkiem srebra, oraz szwedzkie Solen i Tigern, które brały udział w bitwie pod Oliwą, a także polskie okręty Rycerz Święty Jerzy i Wodnik oraz budowany w Elblągu okręt wojenny Smok, który jednak nigdy nie został ukończony.

Budową galeonu Vasa kierowali początkowo Holendrzy Antonius Monier i Henrik Hybertsson. Monier szybko wycofał się z prac, a po roku, jeszcze przed wodowaniem okrętu, Hybertsson zmarł. Kontrolę nad projektem przejął wówczas Henrik Jacobsson. Duży wpływ na wygląd jednostki miał król Gustaw Adolf Waza, który mawiał:

| *Budowanie małych okrętów jest tylko marnowaniem drzew.*

W związku z tym wielokrotnie zmieniał projekt, wymuszając na przykład większą liczbę dział oraz wpływając na elementy dekoracyjne okrętu, nawiązujące do historii, mitologii i religii. Wśród rzeźb znalazły się wizerunki rzymskich cesarzy, biblijnych wodzów starożytnego Izraela, takich jak Dawid i Gedeon, oraz bohaterów greckich mitów, jak Herakles, symbol siły i odwagi, oraz Proteusz, patron żeglarzy. Nie zabrakło także antypolskich akcentów: na dziobie umieszczono wizerunki polskich szlachciców, klęczących, trwożnie chowających się pod stołem i

„odszczekujących”, że Gustaw Waza jest uzurpatorem tronu szwedzkiego. Wbrew powszechnemu w Polsce mniemaniu, rzeźby te nie były umieszczone tuż pod otworami latryn, lecz pod kotbelką – poziomą belką służącą do podwieszania kotwic.

Aby sprostać wymaganiom króla, zaprojektowano smukły okręt o proporcjach 1:4. Jego długość wynosiła 69 metrów, szerokość prawie 12 metrów, zanurzenie 4,80 m, wysokość kadłuba na rufie – 19,3 m, a masztu nad pokładem – aż 30 m. Żagle miały powierzchnię 1275 m², a uzbrojenie stanowiły łącznie 64 działa ważące około 80 ton, umieszczone na dwóch pokładach. Załoga liczyła 145 oficerów i marynarzy oraz do 300 żołnierzy piechoty morskiej. Okręt budowano z najlepszego i najdroższego drewna w Szwecji – szlachetnego czarnego dębu.

Budowę galeonu zakończono latem 1628 roku. Już podczas prób stateczności okazało się, że okręt został źle zaprojektowany. Był zbyt wąski, miał zbyt wysokie maszty i nadbudówki na rufie, zbyt płaskie dno, a ciężar dział umieszczonych na dwóch pokładach nadmiernie podniósł środek ciężkości jednostki, mimo 120 ton kamiennego balastu. Mimo to admirał szwedzkiej floty Klas Fleming, prawdopodobnie obawiając się gniewu władcy, dopuścił galeon do próbnego rejsu. 10 sierpnia 1628 roku, pod dowództwem kapitana Söfringa Hanssona, Vasa wyruszył w swój dziewiczy rejs.

Na pokład załadowano żywność dla 450 ludzi na kilkumiesięczną podróż: 350 beczek chleba, 160 beczek śledzi, 50 beczek suszonych ryb, 30 beczek solonych węgorzy, 30 beczek zboża, 100 beczek suszonego i solonego mięsa, 50 beczek mąki, 16 beczek soli, 30 beczek grochu i

300 beczek piwa. Oprócz tego przewożono broń, amunicję, proch, zapasowe żagle i wiosła. Oficerowie mieli zamieszkać w kabinach na rufie, marynarze zaś spali i wypoczywali przy działach, na gołych deskach międzypokładów.

Zamustrowano 150-osobową załogę: część marynarzy zgłosiła się dobrowolnie, ale część została – zgodnie z prawem – wcielona do floty przymusowo.

Na pokładzie znajdowały się także żony i dzieci marynarzy, którzy miały towarzyszyć im do wyspy Waxholm.

Z brzegu okręt obserwowały setki podekscytowanych Szwedów. Wśród nich nie było króla Gustawa Adolfa, który akurat prowadził kampanię militarną w Prusach.

Po pożegnalnej salwie z dwóch dział, okręt opuścił nabrzeże przy pałacu królewskim i miał przepłynąć do Älvsnabben – bazy okrętów wojennych, położonej na jednej z wysp Archipelagu Sztokholmskiego. Jeszcze w obrębie portu, po postawieniu małych żagli, okazało się, że Vasa ma złe właściwości manewrowe i niechętnie słucha steru.

Nieco mocniejszy podmuch wiatru prawie położył okręt na burcie, ale ten po chwili wrócił do pionu. Kolejny podmuch – i sytuacja się powtórzyła. Po wydostaniu się zza osłony nabrzeżnych skał, po przepłynięciu zaledwie 1300 metrów, pod wpływem silnego szkwału, okręt mocno przechylił się na lewą burtę. Fale podeszły aż pod otwarte furty działowe, woda wlała się do środka, a Vasa przewrócił się i zatonął, zabierając na dno od 30 do 50 marynarzy.

Okręt spoczął na dnie portu, 35 metrów pod wodą. Kaptan i oficerowie zostali natychmiast aresztowani i uwięzieni, a wraz z nimi ci, którzy odpowiadali za budowę okrętu. Już następnego dnia powołano specjalny Morski Sąd Śledczy, mający zbadać przyczyny katastrofy. Na jego czele stanął admirał Carl Carlsson Gyllenhielm – przyrodni brat króla.

Głównymi winowajcami, według komisji okazali się polscy szpiedzy, którzy rzekomo podmienili projekty jeszcze w trakcie prac w stoczni. Sprawę błędów technicznych całkowicie pominięto, ponieważ to król miał na nie największy wpływ. Trudno winić dziś budowniczych: stojąc przed niełatwym zadaniem wzniesienia tak wielkiego okrętu, musieli jednocześnie podołać coraz to nowym wymaganiom i kaprysom władcy, traktującego projekt ambicjonalnie.

Po wielu latach, już po wydobyciu okrętu na powierzchnię, okazało się, że był on asymetryczny. Okręt budowały dwa zespoły stoczniovców: szwedzki i holenderski, każdy używający własnych narzędzi pomiarowych. Tymczasem stopa szwedzka i stopa holenderska różniły się o 1,5 cm, co wystarczyło do różnego rozłożenia mas na obu burtach.

Pierwotnie planowano wydobyć okręt, ale w XVII wieku nie było jeszcze takich możliwości technicznych. Przy pomocy dzwonu nurkowego usunięto część pokładów i wydobyto ponad 50 cennych dział odlanych z brązu. Później zainteresowanie galeonem zmalało, aż w końcu zapomniano o nim zupełnie.

Po 333 latach, w 1956 roku, archeolog amator Anders Franzén znalazł pod wodą kawałek drewna, który okazał się fragmentem galeonu. Był on w zadziwiająco dobrym stanie, co można zawdzięczać materiałowi, z którego został zbudowany, oraz temu, że w Bałtyku nie występują świdraki, mogące w krótkim czasie zniszczyć każdy drewniany kadłub. Tak rozpoczął się długi, żmudny proces wydobywania Vasy na powierzchnię, w który zaangażowano nurków ze szwedzkiej marynarki wojennej; musieli oni zejść pod wodę aż 1300 razy.

Vasa zapadł się głęboko w muł spoczywający na dnie portu, dlatego najpierw należało wydrążyć sześć specjalnych tuneli pod okrętem, przez które przeciągnięto kable i przy pomocy dwóch pontonów uniesiono galeon wyżej i przeniesiono na płyciznę, na głębokość 16 m.

Dopiero tam rozpoczęto żmudną operację uszczelnienia kadłuba: zatkania furt działowych i połatania dziur w dnie. Operacja trwała aż do początków 1961 roku. 8 kwietnia rozpoczęto operacje podnoszenia i zakończono ją 24 kwietnia.

Po dwóch tygodniach wypompowywania wody z kadłuba, Vasa samodzielnie, unosząc się na powierzchni, został odholowany do suchego doku. Tam przez 17 lat spryskiwano go najpierw słoną wodą, a następnie specjalnym środkiem konserwującym. W 1979 roku przystąpiono do rekonstrukcji okrętu: odbudowano najwyższy pokład i zrekonstruowano rzeźby; w jego wnętrzu znaleziono sześć zapasowych żagli i około 14 tysięcy artefaktów.

Obecnie Vasa jest wystawiony w muzeum znajdującym się na wyspie Djurgården w Sztokholmie. Okręt w 98% jest

oryginalny i rocznie przyciąga około 1,5 miliona zwiedzających, co czyni go najczęściej oglądaną atrakcją turystyczną w Szwecji. Choć nie odbył żadnego rejsu, nie wślawił się w żadnej z bitew ani nie oddał jednego nawet strzału, stał się jednym z najświetniejszych galeonów na świecie.

