

wyk. Jacek Koszałka

NIEZNANE HISTORIE - WRAKI BAŁTYKU

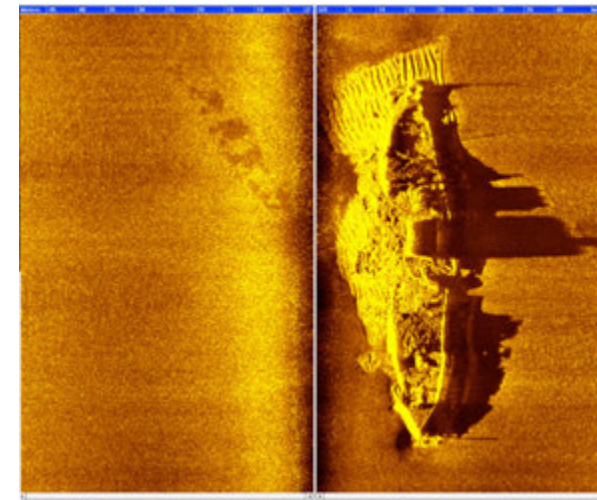
PAROWIEC SPOD CZOŁPINA

tekst: **MICHAŁ OGŁOZA**

Nurek wrakowy, pasjonat historii żeglugi na Bałtyku oraz wraków, których losy tropi w archiwach. Na koncie posiada identyfikacje kilkunastu bałtyckich wraków, w większości mało znanych lub w ogóle nieznanymi, w tym kilka zidentyfikowanych dla Instytutu Morskiego w Gdańsku. Poszukiwacz wraków w oparciu o dane archiwalne.

Po południu w dniu 4 października 1917 August Knop, latarnik z Czołpina, który w czasie wojny służył jako starszy marynarz, ujrzał ogromny parowiec, który zbliżając się do lądu, z impetem osiadł na mieliźnie. Natychmiast zaalarmowano grupę ratunkową z Czołpina, która dotarła na miejsce z łodzią ratunkową, jednak z powodu silnego północno-zachodniego wiatru i rwącego prądu wodowanie łodzi było niemożliwe.

W nocy wiatr zmienił się na północny, a prąd ustał. O godzinie 5 rano ratownicy pokonali fale przyboju i dotarli do uszkodzonego parowca, który osiadł na dobrej drugiej rewii. 20 członków załogi przetransportowano z osobistymi rzeczami w trzech przeprawach na pokład innego, stojącego na kotwicy parowca ratunkowego, po czym łódź ratunkowa wróciła na ląd.



Statkiem, który uległ awarii i wszedł na mieliżnę, był angielski parowiec „Sprightly”, 823 ton rejestrowych brutto/ 479 ton rejestrowych netto, zbudowany w 1894 przez Sunder-

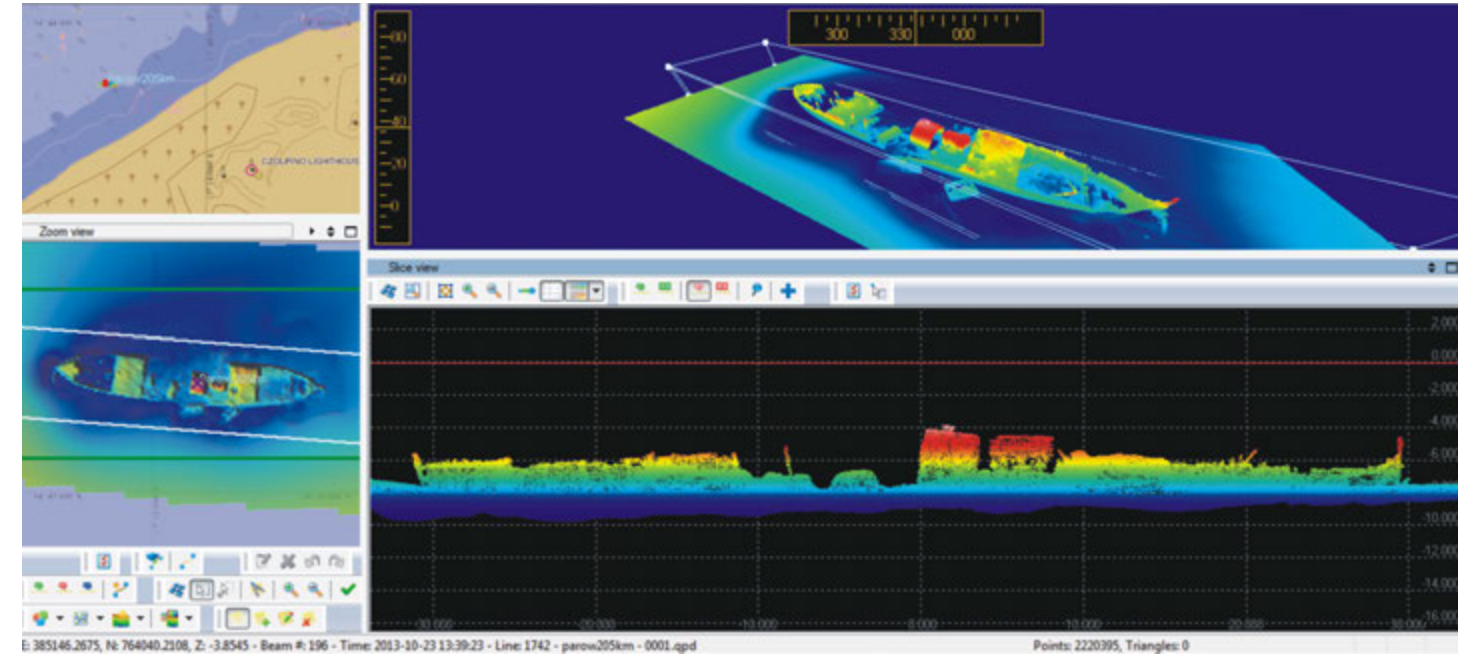
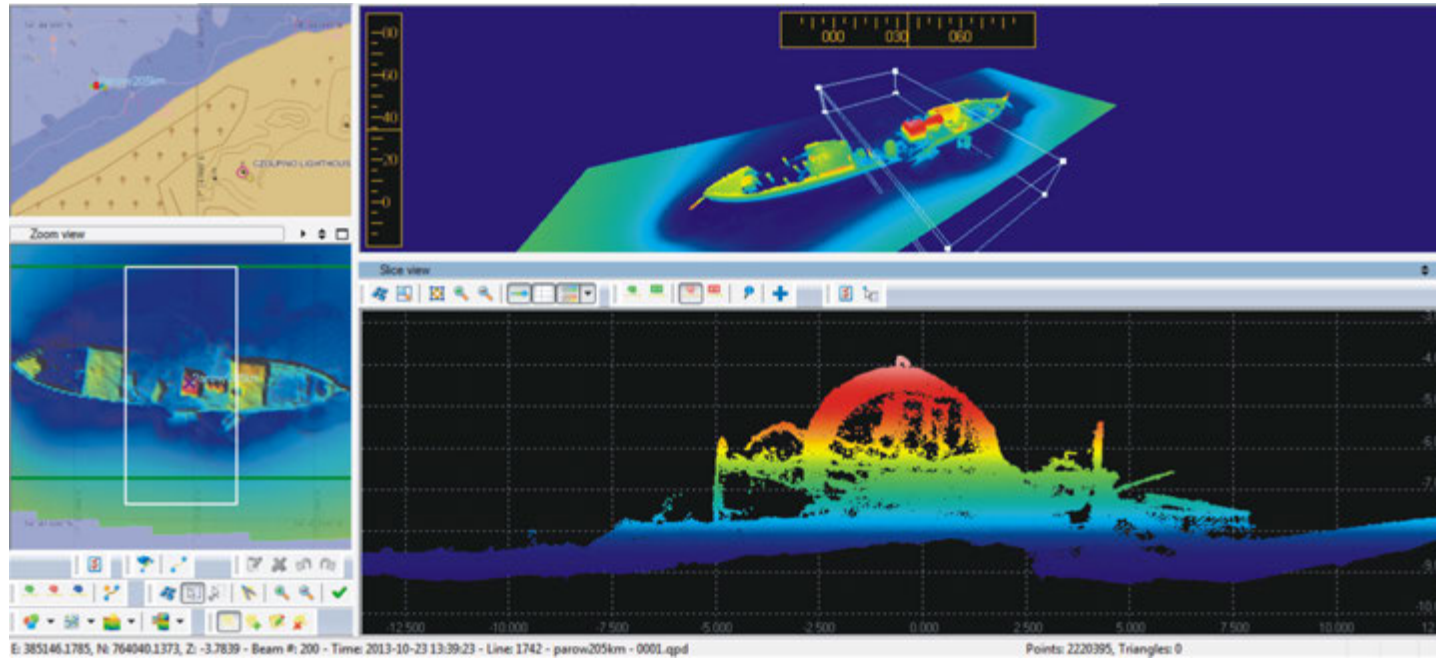
land Shipbuilding Co. W Sunderland. Kadłub o numerze stocznio- wym 180, zwodowano w dniu 8 maja 1894, a prace ostatecznie ukończono w czerwcu 1894. Parowiec posiadał dłu-

► **SPRIGHTLY**

ZBUDOWANY: W 1894 PRZEZ SUNDERLAND SHIPBUILDING CO. W SUNDERLAND
NUMER STOCZNIOWY: 180
ZWODOWANY: 8 MAJA 1894
DŁUGOŚĆ: 60.1 M
SZEROKOŚĆ: 9.2 M
PRĘDKOŚĆ: 9 WĘZŁÓW
TONAŻ: 823 TON REJESTROWYCH BRUTTO
 479 TON REJESTROWYCH NETTO

gość 60,1 m, szerokość 9 m, a pojedyncza śruba nadawała mu prędkość 9 węzłów. Właścicielem statku był John George Hill Steam Shipping Co, Ltd. (Witherington & Everest) z Sunderland.

Wybuch I Wojny Światowej zastał statek w Hamburgu, gdzie został skonfiskowany przez Niemców, po czym wcielony do niemieckiej armii jako statek transportowy. Jak się okazało, „Sprightly”



► **KADŁUB WRAKU PAROWCA ZACHOWANY JEST W CAŁOŚCI. W ŁADOWNIACH DALEJ ZNAJDUJE SIĘ ŁADUNEK CEMENTU W WORKACH – STĄD ROBOCZA NAZWA WRAKU "BETONOWIEC", WIDAC GRUBE DESKI CZĘŚCIOWO ZACHOWANEGO POKŁADU POD KTÓRY MOŻNA WPLYNĄC.**

wymagał jeszcze jednej akcji ratunkowej. 3.10.1917 kapitan parowca, którego przewieziono do Ustki, powiadomił telefonicznie brygadzystę Franza Knopa w Czółpinie, że na pokładzie statku znajdowali się jeszcze pierwszy mechanik i palacz, którzy obsługiwali pompy zęzowe, i o których nie było żadnych wieści.

Z powodu pogorszenia pogody, wrak został podtopiony przez wzburzone morze, obaj zaginioni członkowie załogi byli w wielkim niebezpieczeństwie.

Akcja ratunkowa, trwająca 2 godziny, zakończyła się sukcesem i obu załogantów udało się bezpiecznie zabrać z pokładu parowca. W dowód uznania za uratowanego

wanie załogi statku „Sprightly” brygadzysta Franz Knop otrzymał od Niemieckiego Towarzystwa Ratownictwa Morskiego (instytucja istnieje do dziś pod taką samą nazwą) brązowy medal Księcia Henryka.

Wkrótce fale przyboju dokonały dalszego zniszczenia parowca, którego wrak całkowicie skrył się pod po-

wierzchnią morza, a jego historia została zapomniana na kolejne prawie 100 lat.

Wdniu 26 października 2013 roku parowiec został dokładnie zbadany przez Instytut Morski w Gdańsku.

Do badań użyto echosondy wielowiązkowa RESON



► **RATOWNICY Z PRZEŁOMU XIX/XX WIEKU**
STARA BAZA CZOŁPINSKICH RATOWNIKÓW, TZW. CZERWONA SZOPA, STOI DO DZIŚ W CZOŁPINIE. OBOK BAZY ZNAJDUJE SIĘ WYJŚCIE NA PLAŻĘ. PAROWIEC „SPRIGHTLY” WSZEDŁ NA MIELIŻNĘ NIEMAL NA WPROST OWEGO PRZEJŚCIA.

▼ **W TAKI WŁAŚNIE SPOSÓB SPIEZONO NA RATUNEK MARYNARZOM Z PAROWCA SPRIGHTLY**



7101 oraz sonaru Edge-Tech 4125, dzięki którym powstały sonogramy rewelacyjnie odzwierciedlające obecny stan wraku.

Wrak udało mi się zidentyfikować dzięki niemieckim materiałom w kwietniu 2014 roku, w wyniku współpracy, jaką podjąłem z Instytutem Morskim, a która polegała na identyfikacji wraków badanych przez In-

stytut. W sumie udało mi się w tamtym okresie zidentyfikować 7 wraków badanych przez Instytut Morski, o których miałem okazję opowiedzieć podczas Zjazdu Członków Stowarzyszenia Hydrografów Morskich RP w maju 2014 roku, na który to zostałem zaproszony.

Wrak parowca „Sprightly”, pomimo tak dłu-

giego okresu zalegania na tak małej głębokości (głębokość minimalna 3.5 m, głębokość maksymalna 10 m) zachował się w bardzo dobrym stanie, rzekłbym nawet, iż rewelacyjnym w porównaniu z innymi wrakami leżącymi tak blisko brzegu.

Zapewne ze względu na miejsce zalegania – teren Słowińskiego Parku Narodowego objętego zakazem żeglugi, aby dostać się na wrak od strony morza, wymagane jest uzyskanie zezwolenia od dyrekcji parku.

Dotychczas udało mi się zanurkować na tym wraku tylko jeden raz, ale zrobił na mnie niesamowite wrażenie. Kadłub jest zachowany w całości, w ładowniach dalej znajduje się ładunek cementu w workach – stąd robocza nazwa

wraku "Betonowiec". Widać grube deski częściowo zachowanego pokładu, pod który można wplynieć. Na wraku, jak i wokół niego znajduje się wiele różnorodnych elementów wyposażenia, dość powiedzieć, iż na deskach pokładu widziałem leżące mocowanie kompasu... Być może tak fantastyczne zachowanie wraku, tak płytko leżącego, jest też wynikiem faktu, iż zalega on w tak trudno dostępnym miejscu, przez co nie był i nie jest podatny na oddziaływanie turystyki wrakowej, która odcisnęła swoje piętno na najbardziej popularnych wrakach Zatoki Gdańskiej, gdzie dochodziło do kuriozalnych posunięć w stylu mocowania łańcuchem koła sterowego do pokładu, aby uniknąć kradzieży....