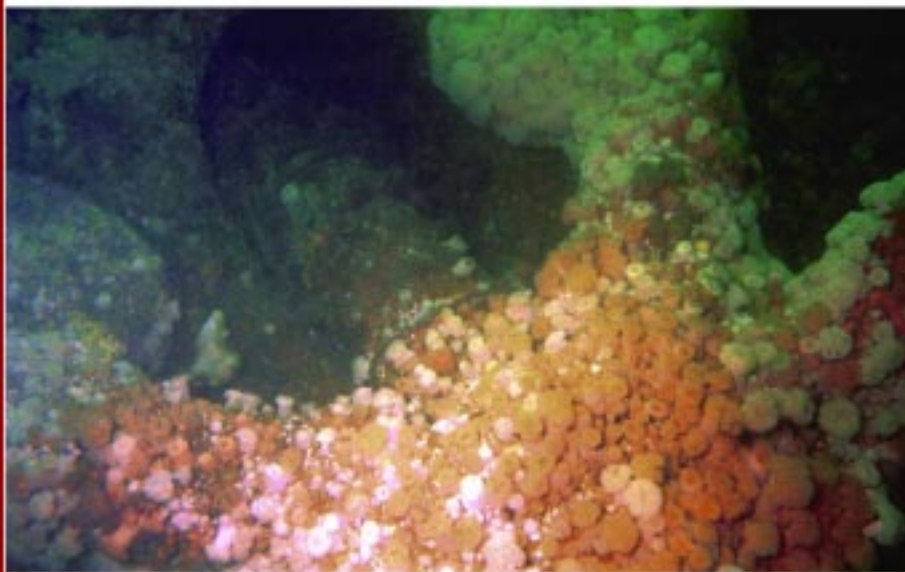


W Bridlington można się naocznie przekonać, że pomimo niedawnego niedowierzania celników nurkowanie w Anglii to nie tylko bardzo powszechne hobby, ale również naprawdę sprawny i dobrze naoliwiony biznes - na parkingu (głównie dla łodzi) ponad plażą przygotowywało się do wyjścia w morze chyba z siedem innych RIB-ów, a wokół nich kręciło się kilkudziesięciu płetwonurków. W sumie, to w tym szczęśliwym kraju praktycznie każdy mieszkaniec ma do dyspozycji morze w zasięgu maksymalnie dwóch godzin jazdy samochodem. W przeciwieństwie do Polski tam nurkuje się na wrakach od bardzo dawna i planując wyprawę **NAPRAWDĘ** jest z czego wybierać. Tamtego dnia nikt jednak nie wybierał się tak daleko jak my.

Śladami

„Znaczy Kapitana”

część 2.



Angielskie tricki

Zapoznałem się wkrótce z przesympatyczną resztą naszej załogi, na którą składali się członkowie BSAC z Hull. Zaczęliśmy ładować na łódź cały sprzęt i osiem dodatkowych kanistrów z paliwem.

Cóż, nie ukrywam, że trochę się czułem jak odmieniec - dookoła wszyscy bez wyjątku mieli suche skafandry, twinsety min. 2x10 litrów, modułowe jackety, latarki z wielogłównymi akumulatorami, ja zaś, skromniutko, wbiłem się w moją najlepszą na świecie mokrą piankę, a pod moje skrzydło podpiąłem 15 litrów + pony. Nie ukrywam, że z dużym zainteresowaniem obserwowałem lokalne "rytuały" i tricki Anglików i słowo daję, że większość z nich war-

ta jest zapamiętania. Dzięki nim mogę np. raz na zawsze zapomnieć o mocowaniu się podczas zakładania mokrych, ciasnych rękawic neoprenowych - zwykłe foliowe rękawiczki (takie ze stacji benzynowej) założone pod spód definitywnie rozwiązują sprawę. Innego dnia widziałem nurka, który w mokrym skafandrze spędził na wraku grubo ponad godzinę i wcale nie zmarzł - dzięki założeniu pod piankę... grubych damskich rajstop.

Po falach ku miejscu tragedii

Po zwodowaniu RIB-a na plaży, pomknęliśmy na wschód pełną mocą 250-konnego silnika. Mieliliśmy ze sobą trzy niezależne odbiorniki GPS, więc trafienie do celu nie wydawało się trudne. Dość szybko zniknął za rufą ostatni skrawek lądu, przylądek Flamborough Head, i przez następną godzinę towarzyszyły nam tylko delfiny, mewy, maskonury oraz kilka różnych statków. Trzeba przyznać, że ruch był całkiem spory, a po drodze minęliśmy trzy platformy wiertnicze - łatwo wyobrazić sobie, że w rejonie tym tak duży wrak jak "Piłsudski" rzeczywiście stanowiłby znaczne utrudnienie dla żeglugi. Nie dziwi więc fakt, że zdecydowano się usunąć jego górne pokłady (a jednak, z naszego punktu widzenia, szkoda). Pomimo dobrej pogody podczas tak długiej podróży wytrzymało nas i przewiało dość solidnie.

Dokładnego miejsca spoczynku "Piłsud-



bla bla
bla
bmqdqsdsdf
as.dwfs
wewfhlh
sdf kjds
kjawkjhwdful
jfloweiekr
zifufwer

skiego" nie musieliśmy wcale szukać, gdyż poprzedniej ekipie kotwica bojki zaklino- wała się na wraku i byli zmuszeni ją zostawić. Już z daleka dostrzegliśmy dużą czerwoną boję z napisem "Timberly" - nazwą jednostki, z której pochodziła. Na miejscu zostaliśmy powitani przez trzy ogromne fokki, które otoczyły nas i z bezpiecznej odległości przyglądały się naszym przygotowaniom do zejścia na wrak. Pozostali nurkowie przestrzegli mnie (do dziś nie wiem,

z pokruszonych muszli małży i pancerzy krabów, która to mieszanka dobrze odbija światło, dzięki czemu jest jaśniej. Przezryzłość wody pozwalała ogarnąć wzrokiem prawie po 10 metrów w każdą stronę.

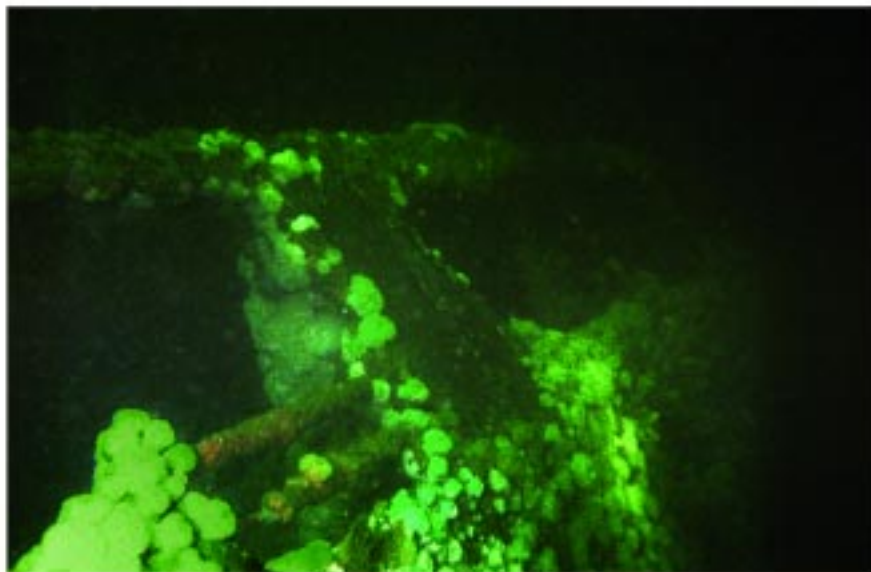
Zgodnie z tym, co zeznawali naoczni świadkowie, "Piłsudski" tonął dziobem w dół, przechylony na lewą burtę. Dokładnie w takiej też pozycji znajduje się do dziś. Ogromny, majestatyczny dziób statku wbił się głęboko w dno tak, że lewą kotwicą

Pierwszej Brygady - ozdobę dziobową "Piłsudskiego". Robi on wspaniałe wrażenie. Na jego choćby pobieżne oskrobanie potrzeba by kilku godzin, zrezygnowałem więc z odszukiwania wszystkich detali i liter. Ja podziwiałem wspaniałe galion, podczas gdy Chris, ku mojej rozpaczy, szarpał się ze swoim NIKONOS-em. Wskazywał, że po dziesiątej klatce zaciął mu się film. Nic niestety nie mogliśmy poradzić. Najchętniej spędziłbym tam cały pozostały czas, ale rozśadek nakazywał płynąć dalej.

Historia zapisana na dnie

Nurkowałem tam co prawda specjalnie dla tego statku, ale moją hydrobiologiczną uwagę przyciągały nieustannie dziesiątki nowych dla mnie gatunków zwierząt, których w Bałtyku nigdy nie widziałem - kraby, homary, koralie i całe stado najdziwniejszych ryb. Brakowało tylko tych ciekawskich fok, które przywitały nas przed nurkowaniem.

Przeplłynęliśmy pod prawą burtę. Gdy spojrzę się na nią od samego dna, naprawdę wygląda jak ściana wieżowca, którego szczytu nie widać (sterczy z dna na ponad 9 metrów). Specjalnie przed nurkowaniem przestudiowałem dokładnie zdjęcia statku, aby móc pod wodą zlokalizować na burcie jego nazwę. Podobno wciąż można się jej tam doszukać. Starłem się więc teraz odnaleźć litery, ale nie udało się - jest to naprawdę ogromna powierzchnia, a ani wzrokiem, ani dotykiem nie można tam niczego szybko odnaleźć. Prawa kotwica, nie mniej porośnięta, również leży na swoim miejscu. Wciąż wznosząc się wzdłuż burty, dotarliśmy wreszcie do szczytu i ponad relingami wplłynęliśmy nad pokład. Kilka metrów od dziobu znajduje się olbrzymia winda kotwiczna, wokół której owinięte są wciąż łańcuchy dźwigające obie kotwice. Tuż za windą jednak pokład urywa się na całej szerokości i właściwie w tym miejscu kończy się część dziobowa "Piłsudskiego", najlepiej zachowana z całego statku. Łańcuchy kotwiczne opadają aż do dna i giną w zalegającym tam ogromnym złomowisku. Ku rufie



czy mówili poważnie, czy żartowali), że fokki czasami łapią w zęby końcówki kolorowych pletw, co u niespodziewającego się niczego nurka wywołuje wrażenie, jakby się w coś zaplątał. Po przycumowaniu stwierdziliśmy, że przypływ osiągnął już szczyt, prąd wody prawie ustał i nie ma na co czekać. Było nas w sumie ośmiu i podzieliliśmy się na trzy zespoły. Ja znalazłem się w jednym z dwóch, które schodziły w pierwszej kolejności. Po ostatnim sprawdzeniu sprzętu wskoczyliśmy do wody.

30 metrów w dół, 60 lat wstecz

Zaczelśmy swobodnie opadać wzdłuż liny opustowej, którą ostatnia para miała za zadanie odhaczyć z wraku, abyśmy mogli zabrać bojkę ze sobą. Woda była całkiem przejrzysta i wcale nie zimniejsza niż zazwyczaj w Bałtyku. Jedynie znacznie bardziej słona. Opadaliśmy szybko i już na głębokości 10 metrów dała się wyraźnie zauważyć gęstniejąca pod nami znajoma ciemność. Im głębiej, tym przybierała ona coraz wyraźniejsze kształty. W końcu wyłonił się ogromny dziób statku. Opadłem na dno. Komputer wskazywał ponad 33 metry i temperaturę 9oC. Wyczuwało się lekkie, ale wyraźne prąd wody. Oczy szybko przyzwyczaiły się do lekkiego mroku, jaki panował przy dnie. Na szczęście dzień był słoneczny, a dno pokryte jest w tym miejscu swoistym białawym "gruzem" składającym się

niemal się o nie opiera. Prądy wodne wymyły tam pod kadłubem głęboką niszę, w której dwaj inni nurkowie zaczęli od razu polować na homary. Widocznie sam wrak widzieli już tak wiele razy, że nie zamierzali go zwiedzać. O ile na powierzchni Anglicy wykazywali się imponującą wręcz organizacją, o tyle pod wodą, ku mojemu zaskoczeniu, niemal wszyscy poszli w rozsypkę.

Podpłynąłem najpierw do lewej kotwicy, większej od każdego z nas. Tkwiła wciąż na swoim miejscu, wisząc tuż nad dnem, a jej łańcuch, którego kształt rozmywał się zupełnie wśród porastających go małży i koralii, ginął gdzieś w kluzie. Mimowolnie wciąż myślałem o tym, że to tymi samymi kotwicami kapitan Stankiewicz zahamował statek, gdy podczas pierwszego przybijania "Piłsudskiego" do Dworca Morskiego w Gdyni nie zadziałały silniki i nowemu statkowi groziło roztrzaskanie się o betonowe nabrzeże. Chris na moją prośbę starał się sfotografować kotwicę, ale nijak nie mieściła się w całości w kadrze. Popłynęliśmy wyżej, na sam dziób. Cały wrak jest oczywiście gęsto pokryty małżami, pąkami, a przede wszystkim białymi, miękkimi koralami wielkości dużego palca u ręki. Gdy patrzy się z bliska, kompletnie zamazują one kształty wszystkich przedmiotów. Wystarczyło jednak cofnąć się o metr, by bez żadnych wątpliwości rozpoznać to, co chciałem obejrzeć najbardziej - kryjący się pod dywanem koralii ogromny Krzyż

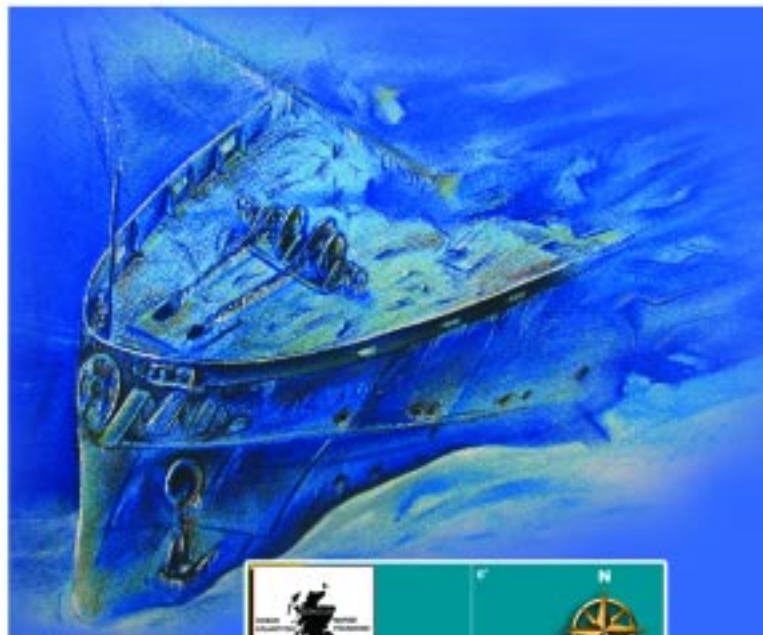


ciągnie się nieprzerwanie taka właśnie płatanina blach, najczęściej niemożliwych do rozpoznania. Tuż za częścią dziobową wciąż sterczy skosem w górę wielki maszt, identycznie jak na naszym bałtyckim wraku parowca "Margarete". A może to elementy dźwigu załadunkowego? Popłynęliśmy jeszcze kilkanaście metrów w stronę rufy i dotarliśmy do miejsca, gdzie na dnie, właściwie poza obrysem samego wraku, leżą ogromne prostokątne okna, pochodzące na pewno z wysadzonych nadbudówek. W niektórych tkwią jeszcze spore kawałki szyb.

W zespole było nas trzech, a każdy właściwie chciał płynąć gdzie indziej. Ostatecznie jednak zdecydowaliśmy się wracać i skupić się na części dziobowej. Następnego dnia mieliśmy nurkować przy części rufowej, więc nie protestowałem. Nie udało mi się wcisnąć zbyt głęboko pod urwany pokład dziobowy, ale z niemalym zadowoleniem, żeby nie powiedzieć dumą, stwierdziłem, że moja skromna VEGA 2 wyduszała ze zwykłych baterii znacznie lepsze światło niż akumulatorowe konstrukcje Anglików. Nie mogąc penetrować wąskich zakamarków pod pokładem dziobowym, wypłynęliśmy na zewnątrz podziwiać znów majestatyczny kształt dziobu i jego wspinałą ozdobę. Karolowi Borchardtowi dziób "Piłsudskiego" widziany en face przypominał zawsze głowę słonia maharadży - rzeczywiście wielkie oczodoły kryjące kotwice i galion, przypominający ozdobną tarczę na czole, mogły się tak kojarzyć. Na podobnych rozmyślaniach (cóż, mówię za siebie) zastała nas trzydziesta piąta minuta nurkowania i, chcąc nie chcąc, zgodnie z planem musieliśmy pożegnać wrak i rozpocząć wynurzenie. Oj, bardzo chciałoby się tam jeszcze trochę zostać, ale na to pozwolili sobie tylko ci z zestawami 2x18 litrów. Ponadto dwóch nurków zaczęło narzekać na zimno. Albo ciekły im te "suchary", albo zapomnieli ocieplaczy, bo mi tam było gorąco. Może z emocji? Kilkunastominutowa dekompresja w toni, jak nigdy dotąd, zleciała w okamgnieniu. Po kolejnym półtoragodzinnym, szaleńczym locie po falach byliśmy z powrotem w Bridlington i pomimo całego zmęczenia nie mogliśmy się doczekać następnego dnia.

Ku naszemu wielkiemu rozczarowaniu, już rano pogoda popsuła się na tyle, że nie można było ryzykować ponownie tak dalekiej podróży samotną łodzią pontonową i popłynęliśmy odwiedzić "bliższy" wrak. Nie udało nam się już więc powrócić na "Piłsudskiego" aby zbadać część rufową. Podobno, zależnie od aktualnego stanu przysypania, wciąż wystają tam czasami z dna elementy dieslowskich silników "Piłsudskiego" oraz jedna z jego ogromnych śrub. Trzeba to będzie sprawdzić następnym razem. W sumie, obok radości ze spełnionego marzenia, pozostał ogromny niedosyt - pojedyncze nurkowanie absolutnie tam nie

bla bla
bla
bmqdqsdsf
as;dwfs
wewfhlhsdf kjds
kjawkjhwdfuf
fjfoiweiekr
3jfoifwer



wystarczy, a jedynie straszliwie zaostrza apetyt. Potwierdza to tylko tezę, że marzenia przyjemniej jest ścigać niż je realizować.



POLSKIE pamiątki na morzach ŚWIATA

W Polsce, jak wiadomo, dopiero w połowie lat dziewięćdziesiątych przed pletwonurkami otworzyła się możliwość w miarę swobodnego nurkowania w Bałtyku, nurkowania wrakowego. Nie zawsze jest to łatwe, bywa niebezpieczne, ale wizyty na wrakach, gdzie czas zatrzymał się w miejscu, są zazwyczaj niepowtarzalne. Odwiedziłem na razie zaledwie kilkanaście z nich, ale tylko trzy były polskie (z czego jeden zupełnie nowy). Nasze wody pełne są zarówno odkrytych wraków, jak i tych wciąż czekających na odkrycie. Są szwedzkie, niemieckie, angielskie, holenderskie, rosyjskie, a polskich, wbrew pozorom, jakoś mało. Pod koniec lat osiemdziesiątych statek badawczy Centralnego Muzeum Morskiego natrafił sonarem na wrak, o którym sądzono, że jest pozostałością "Górnika" - jednego z pierwszych polskich holowników morskich. Pokładając w nim duże nadzieje, w 1990 roku przystąpiono do żmudnej eksploracji wraku, usuwania oplatających go gęsto sieci i wypompowywania z jego wnętrza piasku, mułu i małży. Niestety, po znalezieniu żelaznej kasety z dokumentami,

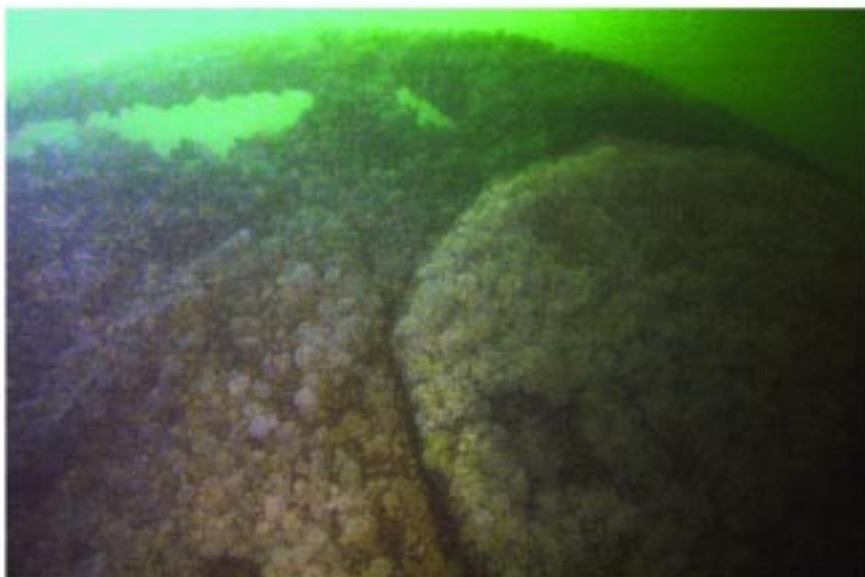
okazało się, że jest to w rzeczywistości wrak niemieckiego holownika marynarki wojennej "Arngast" (patrz: MN z listopada 2000). "Górnik" wciąż czeka więc na swojego odkrywcę.

Reasumując, wcale nie jest łatwo zanurkować na POLSKIM wraku. Wyjątkiem są na pewno szczątki słynnego niszczyciela ORP "Wicher", który jako jedyny spośród naszych kontrtorpedowców w przededniu wybuchu II wojny nie opuścił Bałtyku, lecz pozostał w Polsce do dyspozycji dowódcy obrony wybrzeża. Spisywał się bohaterstwo w obronie Helu, gdzie jednak 3 IX 1939 został zbombardowany w porcie. Niemcy podjęli próbę podniesienia go z dna basenu portowego i odholowania do Kuźnic, ale gdy udało im się zaledwie wyprowadzić go z portu "Wicher" znów poszedł na dno i spoczywa do dziś tuż przy falochronie portu marynarki wojennej. Niestety po wojnie był on najpierw miejscem szkolenia pletwonurków-minerów, następnie - eldorado zbieraczy metali kolorowych, i dziś nawet przy najszczerszych chęciach nie da się w nim dopatrzeć zarysu okrętu. Pozostało jedynie rozległe podwodne złomowisko. Jego bliźniacza

Na wiecznej wachcie

Jak wspominałem, kapitan Mamert Stankiewicz był jedną z nielicznych ofiar zatonięcia "Piłsudskiego". Gdzie został pochowany? Otóż okazało się całkiem niedawno, że ustalenie tego może nie być wcale takie łatwe. Po interwencji córki "Znaczy Kapitana" na łamach Gazety Stołecznej (20 stycznia 2003, strona 4), wyszło na jaw, że od co najmniej 13 lat figuruje on niesłusznie na liście pochowanych na Cmentarzu Wojskowym na warszawskich Powązkach. Mało tego - rzeczywiście znajduje się tam nagrobek Mamerta Stankiewicza wraz z odpowiednią inskrypcją. Każdy jednak, kto przeczytał "Znaczy Kapitana", pamięta, że pogrzeb, z wszelkimi honorami, odbył się w Anglii. Pomyłka tkwi w tym, że to syn kapitana, również Mamert, spoczywa na wojskowych Powązkach, z całą pewnością jednak nie mógł on być kapitanem m/s "Piłsudski". Ciało kapitana Stankiewicza nie zostało nigdy sprowadzone do Polski.

Kolejnym punktem w naszym planie podróży była więc wyprawa na północ, do Hartlepool, gdzie spoczywają doczesne szczątki Mamerta Stankiewicza. Poszukiwania nie były proste. Dopiero w kancelarii mieszczącej się na trzecim z kolei odwiedzanym przez nas cmentarzu przemila pani udzieliła nam wyczerpujących wskazówek, wydrukowała mapki i skierowała na obrze-



ża miasta (West View Cemetery, kwatery 2 RC). Od razu wiedziała, o co nam chodziło, i twierdziła, że to znany grób, dość często odwiedzany. W 1999 roku wstawiono nową, czarną tablicę nagrobną. Co prawda miejscowy kamieniarz najwyraźniej nie wiedział, czym są cyfry rzymskie (nie mówiąc już o polskim "Ł") i nie ustrzegł się błędów, ale widocznie nikt w porę nie zaprotestował i tak już zostało (X 1 - jako listopad). Na biało-czerwonym żwirze pokrywającym grób, oprócz bukietu sztucznych kwiatów, leżała mocno już sfatygowana,

obrośnięta mchem polska bandera i stały dwa stare znicze, które po krótkiej renowacji udało się zapalić. Chociaż samo miejsce sprawia wrażenie zupełnie magiczne, to jednak pomimo zupełnej ciszy, urokliwego otoczenia i pięknej pogody, nie sposób się ustrzec dość gorzkich refleksji, że ten wielki człowiek, któremu polska flota tyle zawdzięcza i który rozślawiał imię Polski na morzach całego świata, spoczywa teraz niemal zapomniany, gdzieś w małym miasteczku, tak daleko od swej Ojczyzny.

Odjeżdżając staraliśmy się jeszcze dowiedzieć, kto mógł zostawić kwiaty, banderę i znicze na mogile "Znaczy Kapitana". Podobno, oprócz rodziny, pieczę nad grobem sprawują członkowie byłego Związku Oficerów Marynarki Handlowej z Londynu, z którymi bezskutecznie staraliśmy się skontaktować jeszcze przed wyjazdem z Polski.

Wciąż bez odpowiedzi

Pomimo kilku lat poszukiwań, do dziś nie udało mi się ustalić jednej rzeczy i pozostaje ona dla mnie otwarta. Otóż gdy na początku wojny m/s "Piłsudski" poddany został gruntownej przebudowie w stoczni w Newcastle, gdzie przygotowywano go do roli transportowca wojska, w pierwszej kolejności usunięto z niego wszystkie dzieła sztuki zdobiące jego wnętrze: rzeźby, obrazy, meble, dywany, porcelanę etc. - dzieła tych wszystkich wspomnianych polskich artystów, którzy uprzednio tak zadbali, aby statek ten stał się jednym wielkim, polskim arcydziełem. Nikt, jak dotąd, nie potrafił mi odpowiedzieć, jakie były dalsze losy tego przebogatego wyposażenia. Czy zostały w Anglii? Czy trafiły do polskich muzeów i gdzieś w magazynach zdążyły już pokryć się grubą warstwą kurzu? Może zaś po prostu "zagięły" w zawierusze wojennej i szukać ich można jedynie w angielskich antykwariatach i u kolekcjonerów? Jeśli ktoś wie cośkolwiek na ten temat, to może chciałby dopisać ciąg dalszy tej historii?

jednostka, ORP "Burza", po odsłuszeniu swojego czasu jako statek-muzeum i zastąpieniu przez ORP "Błyskawica" stała się najpierw poligonem pożarowym, a dziś posepny zarys jej burty wystaje z wody przy porcie wojennym w Helu, gdzie kadłub jej służy jako falochron i zbiorowa ubikacja dla mew. Kto nurkował kiedyś na "Wichrze" przy utrzymującym się silniejszym zachodnim wietrze, na pewno wie, o czym piszę...

Inny bohaterski polski niszczyciel ORP "Grom", zbombardowany w norweskich fiordach, spoczywa obecnie na głębokości ponad 100 metrów. Na tak głębokie zejście mogą sobie pozwolić tylko bardzo nieliczni z nas, nie mówiąc już o tym, że z uwagi na głębokość nie ma mowy o żadnym dłuższym zwiedzaniu. ORP "Orkan", storpedowany na południe od Islandii, leży daleko poza zasięgiem pletwonurka. Podobnie ORP "Kujawiak", który zatonął na minie koło Malty, spiesząc na ratunek rozbitkom z innego tonącego okrętu. Legendarny polski okręt podwodny ORP "Orzeł", a dokładniej jego wrak leży być może nawet "w zasięgu" nurkowania, gdyż całe Morze Północne jest morzem szelfowym, dość płytkim... Kłopot jed-

nak w tym, że od dnia 23 V 1940 roku, gdy wyszedł z portu na patrol na Morze Północne, nikt go więcej nie widział. Podobnie jak "Górnik", tak i "Orzeł" wciąż czeka na swojego odkrywcę. Wreszcie wspomnieć można o drugim, obok "Piłsudskiego", polskim transatlantyku, który zatonął w czasie wojny, o "Chrobrym". Zbombardowany przez Niemców, doszczętnie spłonął i zatonął w fiordzie na Lofotach (patrz: "Krażownik spod Somosierry"). Jego również niestety nie można osobiście odwiedzić - kilka lat temu norweska marynarka wojenna w ramach swoich ćwiczeń odnalazła jego wrak, spoczywający na głębokości ponad 160 metrów.

Miejsce spoczynku transatlantyku m/s "Piłsudski" jest więc z wielu względów zupełnie unikatowym punktem na morskiej mapie świata. Szkoda, że przez nas zapomnianym. Nie jest to zresztą aż tak dziwne: podczas gdy jego bliźniak m/s "Batory" służył naszej marynarce z powodzeniem jeszcze do końca lat sześćdziesiątych (złomowany w 1972) i tym samym istniał długo w świadomości Polaków, to wspomnianie marszałka Piłsudskiego nie było zbyt popularne w Polsce Ludowej.