

Historia betonowych wraków na jeziorze Dąbie i Bałtyku

Piotr Szyliński

Gazeta Wyborcza 12-02-2004

Obraz zachowany w pamięci: dwa holowniki holują wrak betonowego statku. Sam kadłub, bez nadbudówki. Na wraku mężczyzna w marynarskiej czapce siedzi w drewnianym fotelu. Obok niego Lord. Mężczyzna to Eugeniusz Wasilewski, kapitan szczecińskiego portu. Lord to jego pies, owczarek alzacki. Natomiast wrak to ponemiecki betonowy tankowiec. Dziś już unikat. Jest koniec lat 50. Holowniki ciągną wrak na jezioro Dąbie. Za chwilę osiadzie na płyciźnie przy Inoujściu, w północnej części jeziora. Pozostanie tam już na zawsze. Na całym polskim wybrzeżu są tylko dwa ponemieckie betonowe wraki: ten koło Inoujścia oraz drugi, zatopiony na Bałtyku niedaleko Wiselki. W każdym razie o tych dwóch wiadomo. Był jeszcze jeden, na plaży pod Darłowem, ale 30 lat temu został wysadzony. Skąd się tutaj wzięły? Gdzie i kiedy zostały zbudowane? W jaki sposób? Komu i do czego służyły?

Do przewozu benzyny syntetycznej

Szczecinianie najlepiej kojarzą wystający nad powierzchnię wody wrak na Dąbiu. Żeglarze nieraz brali udział w regatach wokół betonowca albo do niego i z powrotem. Zarośnięty, zabrudzony przez ptaki, bez nadbudówki, wypatroszony z wszelkich sprzętów, latem niemal ginie w gęstym trzcinowisku. Zimą jest jednak doskonale widoczny. Kiedyś były plany, aby zrobić z niego baseny na wodzie. Ładownie doskonale nadawałyby się do tego. Skończyło się na niczym. Jak tutaj trafił? Wszystko wskazuje na to, że to "Ulrich Finsterwalde", niewielki tankowiec o wyporności 2947 ton (90 m długości, 15 szerokości, 6,5 zanurzenia), należący w czasie wojny do szczecińskiego armatora Lubberl & Reederei. Wspomina o nim Przemysław Federowicz w artykule "Betonowe statki" ("Odkrywca", 6/2001). Według niego statek został zbudowany w 1941 r. i służył m.in. do transportu benzyny syntetycznej z fabryki w Policach. 20 marca 1945 r. podczas radzieckiego nalotu na szczeciński port został poważnie uszkodzony. Niemcy próbowali jeszcze wykorzystać go do zablokowania toru wodnego, ale nie do końca im się powiodło. - Czasu mieli niewiele - mówi Marian Sankowski, od 1947 r. pracownik Urzędu Morskiego w Szczecinie, dziś na emeryturze. - Nie wiem, czy zerwał im się hol, ale statek osiadł na skraju toru wodnego niedaleko Inoujścia [między jeziorem Dąbie a Zalewem - red.]. Pamiętam, że przy niższym stanie wody nad powierzchnię wystawały jego fragmenty.

Zróbmy z niego basen

Leżał w tym miejscu przez ponad dziesięć lat. Choć nie blokował toru i był oznaczony pławami, stwarzał duże zagrożenie dla mijających się jednostek. Dlatego na przełomie lat 50. i 60. zapadła decyzja o podniesieniu go z dna i odholowaniu. - Podniesiony został za pomocą zbiorników, które wypełnione wodą opuszczono na dno i przymocowano do kadłuba - opowiada Zbigniew Poniecki, niegdyś szef nawigacji w Urzędzie Morskim, gdzie pracował od 1946 r. - Zbiorniki, z których następnie wypompowano wodę i wpuszczono powietrze, uniosły kadłub. Pamiętam nazwę statku: "Finsterwalde". Operacją holowania wraku dowodził sam ówczesny kapitan portu szczecińskiego Eugeniusz Wasilewski (zmarł w 1984 r.), kapitan żeglugi wielkiej, kapitan szczecińskiego portu w latach 1958-1960, pisarz, legenda marynistyki.

- Do dziś mam przed oczami ten widok: dwa holowniki ciągną wrak betonowca - wspomina Poniecki. - Na betonowcu w drewnianym foteliku siedzi kapitan Wasilewski. Na głowie czapka marynarska. Obok, również siedzi, owczarek alzacki, jego pies. Pies wabił się Lord. Zawsze był przy kapitanie, razem pływali. Był ważniejszy od całej załogi. Wrak miał być odholowany na jezioro Dąbie. Nie udało się jednak dotrzeć z nim w pierwotnie planowane miejsce. Prawdopodobnie zaczął nabierać wody. - Wtedy chodziło już tylko o to, aby zwodować go jak najbliżej brzegu - dodaje Sankowski. Dlatego ostatecznie osiadł koło Inoujścia na głębokości trzech metrów. - Gdy powstał pomysł basenów, były nawet próby załatania go betonem, ale nieskuteczne - twierdzi Wojciech Piskorz-Nałęcki, właściciel prywatnej firmy, od lat związany z przemysłem stoczniowym. Na ostateczne usunięcie wraku zawsze brakowało pieniędzy.

Częściowa blokada toru

"Ulrich Finsterwalde" miał bliźniaczą jednostkę - "Karl Finsterwalde". Losy "Karla" potoczyły się niemal identycznie jak "Ulricha". Również należał do Lubberl & Reederei, również obsługiwał m.in. fabrykę benzyny w Policach, także został ostatecznie zbombardowany - dokładnie osiem dni przed "Ulrichem". Tylko że nie w Szczecinie, ale w Świnoujściu. "Feralny dla niego dzień 12 marca 1945 r. zastał go przy nabrzeżu półwyspu Kosa w Świnoujściu" - pisze w "Betonowych statkach" Federowicz. I dalej: "Okolo godz. 12 nad portem pojawiło się 650 amerykańskich latających fortac B-17 i B-24. W wyniku bombardowania na dnie kanałów portowych spoczęło wiele statków i okrętów. Był wśród nich także "Karl Finsterwalde". Według Federowicza Rosjanie, gdy weszli do portu, postanowili wykorzystać wrak do blokady toru wodnego do Szczecina. Podnieśli go z dna i 30 kwietnia zatopili w zakolu kanału Piastowskiego. Nie na długo. Zaraz po wojnie został odholowany kilometr dalej i osadzony niedaleko przystani Karsiborskiej. Tam w 1948 r. zobaczył go Franciszek Góral, emerytowany wieloletni pracownik Stoczni Szczecińskiej.

- Pracowałem w biurze konstrukcyjnym stoczni - opowiada. - Stocznia wysłała mnie do Świnoujścia, abym zinwentaryzował to, co pozostało z wraków, a może być przydatne w produkcji. I tam koło Karsiborza stanąłem na betonowym wraku niedużego tankowca. Spisałem będące na jego wyposażeniu wszelkie zawory i rurociągi, które później trafiły do stoczni. Dopiero w latach 60. "Karl Finsterwalde" został odholowany na Zatokę Pomorską i zatopiony w rejonie Świdniej Kępy koło Wiselki na głębokości 10 m. Przy niskim stanie morza wystaje nad powierzchnię. Gdy rok temu ekipa szczecińskiej telewizji robiła reportaż o betonowcu, rozstawiła na nim nawet statywy z kamerą.

- Nie ma tam jednak nic ciekawego - zapewnia Marek Świerczyński, szczeciński pletwonurek. Ubiegłej zimy zszedł pod wodę i spenetrował "Karla". Swoje obserwacje uwiecznił na amatorskim filmie. Z powodu słabego światła i mętnej wody niewiele można dostrzec: widać burty, gdzieś wystają pręty zbrojeniowe. Wszystko obrosnięte drobnymi małżami i innymi organizmami.

Pracownik Vulcana i Gryfii

Pozostaje pytanie, gdzie obie jednostki zostały zbudowane. Niemożliwe, aby stało się to w bodaj jedynej stoczni betonowych statków na obszarze dzisiejszego polskiego wybrzeża - w Darłowie. Produkcja w darłowskiej stoczni ruszyła bowiem w 1942 r. (o czym szerzej pisaliśmy przed trzema tygodniami w cyklu "Z archiwum Sz."), a pierwsza betonowa skorupa spłynęła w niej na wodę w 1943 r. Tymczasem "Ulrich Finsterwalde" miał powstać w 1941 r. (o wieku "Karla" nic nie wiadomo). Czy mogła je zbudować inna niemiecka stocznia, np. w Szczecinie? Tę hipotezę potwierdzałby Marian Sankowski. W 1947 r. poznał bowiem przedwojennego pracownika stoczni Vulcan. Szczecinianina o polskim

nazwisku (jakim? już nie pamięta), który po wojnie pozostał w tu, zatrudniając się jako jeden z pierwszych majstrów w Stoczni "Gryfia".

- Opowiadał mi, że na wyspie Okrętowej [na Odrze, równolegle położona z wyspą Gryfia; dziś obie są połączone - red.] powstawały betonowe jednostki - twierdzi Sankowski. - Tam znajdowała się niewielka pochylnia do wodowania łodzi desantowych i betonowców. Niewiele więcej wiedział, gdyż wszystko to znajdowało się pod kontrolą niemieckiej marynarki. Cywile nie byli wtajemniczani. Wątpi w to jednak Wojciech Piskorz-Nałęcki, który od lat interesuje się betonowymi jednostkami pływającymi: - Stocznia "Vulcan" była obłożona produkcją stalową - tłumaczy. - Raczej nie miała wolnych mocy na produkcję betonową. Owszem Vulcan mógł wyposażyć gotowe już skorupy, ale żeby sam je budował? Zabierałyby tylko miejsce.

Bez dokumentów nie sposób to ustalić. A o nie niełatwo. Betonowce bowiem nie musiały powstawać w stoczniach. Mogły, i najczęściej tak właśnie było, stanowić jednorazowe przedsięwzięcie. Co ciekawe - na koniec w miejscu budowy nie pozostawał żaden ślad.

Za doki i pochylnie wystarczał dół

Betonowe statki Niemcy budowali, jeszcze zanim powstała stocznia w Darłowie. Próby, często jednak nieudane, podejmowali już w latach 20. I nie tylko oni. Zaawansowane prace prowadzili też Rosjanie. Dziś można jedynie podejrzewać, w których miejscach pod Szczecinem mogły powstać betonowce. Do ich budowy nie potrzebne były bowiem ani stoczniove doki, ani pochylnie. - Najważniejszy był odpowiednio położony nad wodą kawałek ziemi i ręce do pracy. Dużo rąk - podkreśla Piskorz-Nałęcki.

Wystarczyło wykopać dół poniżej lustra wody oddzielony od niej groblą. W nim formowano kadłub, następnie zalewano i wyprowadzano na szeroką wodę. Dół zasypywano i wszystko wracało do pierwotnego wyglądu.

Po co zatem stocznia w Darłowie? Jak była jej rola? - Jej rola polegała na tym, że właśnie w Darłowie i równocześnie kilku innych miejscach Niemcy podjęli próbę uprzemysłowienia betonowców - podkreśla Piskorz-Nałęcki. - Postanowili zrobić coś, czego wcześniej nie próbowali: produkować je seryjnie. Do korzystania z betonu zmusiły Niemców coraz większe kłopoty ze stalą, którą niemal w całości pożerał przemysł zbrojeniowy. Wojna w Europie trwała już bowiem od blisko trzech lat i nie zanosilo się na rychły koniec. Jednak budowa jednego statku z betonu potrafiła ciągnąć się nawet ponad rok. Zbyt długo. Stocznia miała to przyspieszyć. I tak w 1942 r. w Darłowie powstały dwa suche doki z pochylniami.

Dlaczego właśnie w Darłowie? - Podejrzewam, że zdecydowały trzy czynniki - mówi Piskorz-Nałęcki. - Po pierwsze odpowiednie ukształtowanie terenu. Po drugie znajdujący się tam obóz jeniecki, a więc nieograniczony dostęp do taniej siły roboczej. Po trzecie zalegające w pobliżu złoża piasku.

Wesele na betonowcu

W Darłowie miało powstać sześć jednostek: dwa tankowce i cztery frachtowce. Prawdopodobnie zwodowane zostały tylko cztery jednostki. Ich niejasne losy opisywaliśmy w poprzednim tekście. Tak naprawdę jednak nie ma pewności, co się z nimi stało. - Problem ze stocznia w Darłowie jest taki, że w archiwach niemieckich pozostało na jej temat mało informacji - mówi Przemysław Federowicz, autor

cytowanej publikacji, znawca tematu, współpracownik magazynu "Okręty wojenne". - Sam, zajmując się marynistyką i mając dostęp do wielu źródeł zachodnich, natrafiłem tylko kilka razy na wzmiankę o niej. Całe archiwum stoczni (plany, zlecenia budowy itd.), jeśli nie zostało ewakuowane, to zostało zniszczone w 1945 r. Podobnie jak sama stocznia, wysadzona przez Niemców, a później do reszty splądrowana przez Rosjan. Pewne jest, że jeszcze na początku lat 70. na plaży w Bobolinie pod Darłowem częściowo wkopany w piasek leżał wrak betonowca. Leszek Lichański z Bobolina, gdy w czerwcu 1972 r. brał ślub, wraz z gośćmi weselnymi dobrze się na nim bawił. - O świcie, gdy już robiło się jasno, poszliśmy z orkiestrą na plażę - wspomina Lichański. - Orkiestra rozstawiła się na betonowcu, chyba ze 20 gości na nim tańczyło. Znałem go na wylot. Jako chłopak z kolegami wiele razy pływałem w jego lukach ładowniczych. Czy ten statek powstał właśnie w Darłowie? Leszek Walkiewicz z Darłowa, który na stronie internetowej www.pomorze.gcl.pl opisuje ciekawostki związane z miastem, jest przekonany, że tak. Całkiem możliwe, że tak było, dowodów jednak brak. I już o nie trudno - w połowie lat 70. wrak został wysadzony. Tworzące się wokół niego zawirowania wody niszczyły wydmy. Czasami jeszcze można natknąć się na fragmenty prętów zbrojeniowych.

Jedyne w Polsce

Na obszarze obecnego Zachodniopomorskiego zarówno przed wojną, jak i w jej trakcie betonowych statków było sporo. Po zakończeniu walk pozostało po nich niemało wraków. Przemysław Federowicz wymienia choćby dwie kolejne jednostki. Jedna jeszcze w 1949 r. miała zalegać na terenie świnoujskiej stoczni remontowej. Co ciekawe - była niekompletna. - Wiem o niej z relacji naocznych świadków - mówi Federowicz. - Na pewno nie była ukończona. Być może była to jednostka ewakuowana z Darłowa lub z zachodu. Druga, motorowy transportowiec o nazwie "Dagobert", od 1944 r. pływała między Świnoujściem a Szczecinem. Co się z nią stało - nie wiadomo. Pewne jest, że dziś w Polsce znamy tylko te dwa wraki: z jeziora Dąbie i Bałtyku koło Wisetki.

- Jedyne śledztwo w poszukiwaniu innych wraków przeprowadziłem ja - zapewnia Federowicz. - W niemieckich rejestrach zatopień wymieniane są tylko te dwie jednostki: "Karl" i "Ulrich Finsterwalde". Nie można jednak wykluczyć istnienia innych. Literatury na ten temat brak. Nieformalne poszukiwania przy pomocy echosondy w rejonie Świnoujścia prowadził też Wojciech Piskorz-Nałęcki. - Nic - mówi. - Co najwyżej jakieś ogromne głazy narzutowe.

Piotr Szyliński