

Morze

„Lwów” był starszy o rok

W polskiej literaturze marynistycznej za pewnik przyjmuje się rok 1869 jako datę powstania „Lwowa”.

Okazuje się jednak, że metrykę statku należy zweryfikować.

► 6

Nowe fakty z historii najstarszego polskiego żaglowca szkolnego

„Lwów” był starszy o rok

W polskiej literaturze marynistycznej za pewnik przyjmuje się rok 1869 jako datę powstania „Lwowa”. Okazuje się jednak, że metrykę statku należy zweryfikować.

Krzysztof Romański

Wpisując w internetową wyszukiwarkę hasło „bark Lwów” można znaleźć pokazaną bazę wiedzy o jednostce nazywanej „kolebką nawigatorów”. Dzieje pierwszego polskiego żaglowca szkolnego zostały nieźle opisane i udokumentowane, choćby na stronie Uniwersytetu Morskiego w Gdyni czy w Wikipedii. Skarbnicą informacji o nim jest także literatura, na czele z książką Daniela Dudy i Zbigniewa Urbanyiego „Lwów. Pierwszy w sztafecie”. Mnóstwo ciekawych opowieści przynosi także wydana w tym roku pozycja „Symbole naszych marzeń” Tomasza Maracewicza. Wspomniane lektury wyczerpująco opowiadają o okresie służby statku pod białoczerwoną banderą, jednak – z oczywistych względów – mniej dokładnie opisują jego wcześniejszą historię. I wszystkie jako datę powstania jednostki podają rok 1869.

Jedynym autorem w polskiej marynistyce, który wskazywał, że „Chinsura” została zbudowana wcześniej, był Karol Olgierd Borchardt, który w kilku książkach próbował odtworzyć historię „Lwowa”. Bazował na relacjach angielskiego pisarza Franka C. Boveny. Borchardowska wersja jednak została obalona przez wspomniany duet Duda-Urbanyi: „Zacny Karol Olgierd Borchardt zresztą mylił się w swojej relacji zasadniczo, podając datę zbudowania »Chinsury« na rok 1868, podczas gdy statek podniósł brytyjską banderę dokładnie rok później. Co do tej daty wszystkie inne relacje źródłowe są zgodne”. I tak uznano ją za obowiązującą.

A JAK BYŁO NAPRAWDĘ?

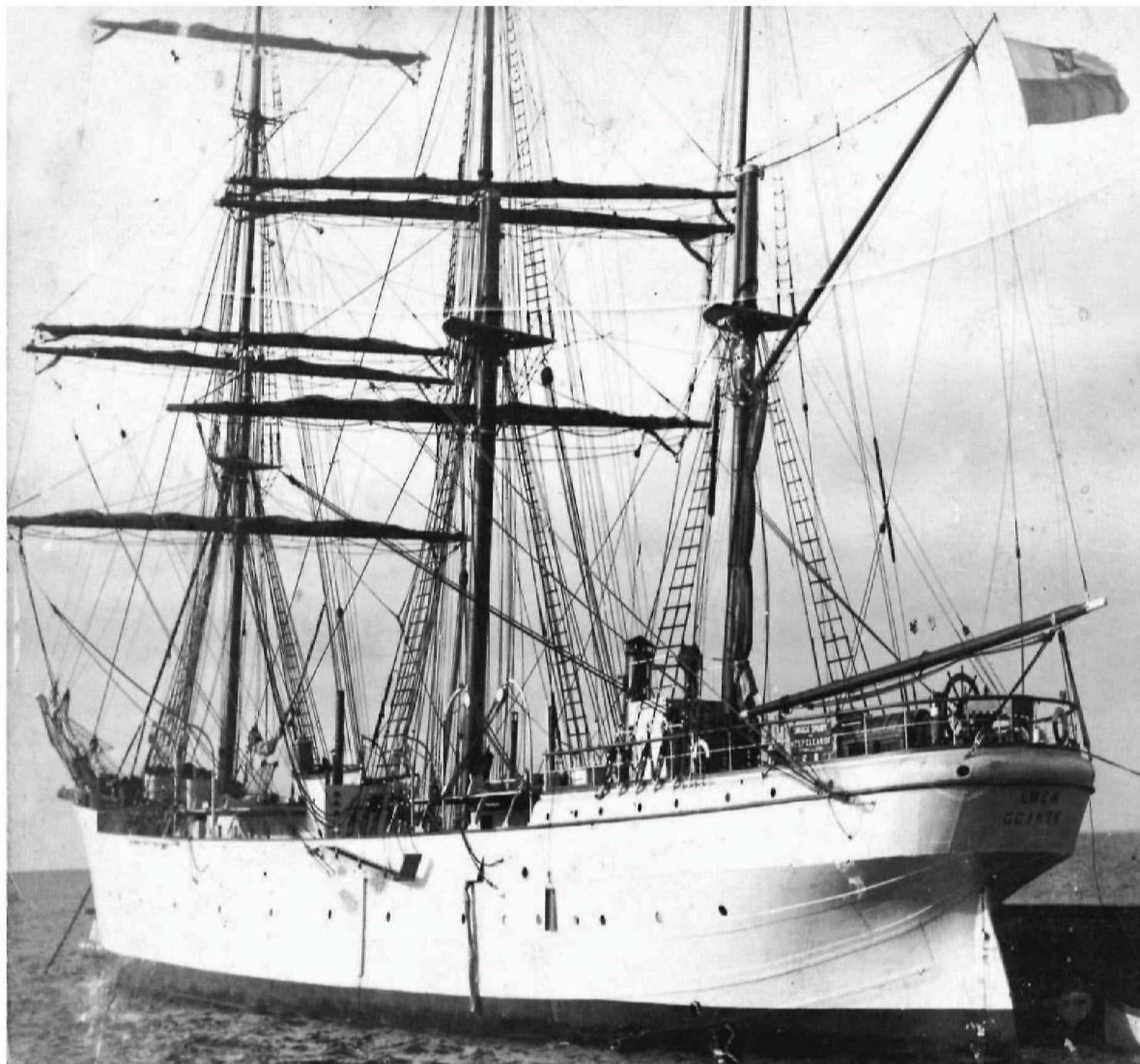
Aby wyjaśnić te rozbieżności, wybrałem się w podróż w czasie, przeszukując archiwalne wydania brytyjskich gazet. Oto efekty.

Najobszerniej o uroczystości wodowania „Chinsury” informuje „The Observer” z 2 maja 1868 roku: „W sobotę nowa stalowa fregata zamówiona przez panów T. i J. Brocklebanków, szanowanych armatorów z Liverpoolu, została zbudowana w stoczni Clover and Royle w Birkenhead, w pobliżu nabrzeża Woodside. Panna Brocklebank, z zachowaniem zwyczajowych formalności, ochrzciła nowy statek imieniem »Chinsura«, na część wielkiej fabryki cygar na brzegach Gangesu, położonej w odległości 25 mil w górę rzeki od Kalkuty. Wymiary jednostki to: długość 228 stóp, szerokość 27 stóp, zanurzenie 22 stopy i 8 cali, tonaż rejestrowy 1300 ton” (tłumaczenie własne). Te same wiadomości, choć w nieco skróconej formie, publikuje „Liverpool Albion” z 27 kwietnia 1868 roku.

19-wieczne gazety na Wyspach Brytyjskich na bieżąco informowały o wejściach i wyjściach statków z portów, opisywały jakie ładunki przewożą, dokumentowały także pozycje jednostek, które udało się ustalić podczas rejsów. Dzięki temu dowiadujemy się, że 21 maja 1868 roku, niecały miesiąc po wodowaniu, „Chinsura” opuściła port w Liverpoolu, wychodząc w dziewięć podróż do Kal-

• Do tej pory uważa się, że 1869 r. w Birkenhead niedaleko Liverpoolu miała zostać zbudowana fregata „Chinsura”, która po ponad pięciu dekadach stanie się pierwszym polskim żaglowcem szkolnym

FOT. ARCHIWUM ANDRZEJA JANUSZAJTISA



kuty. Pisze o tym „The Home News” w wydaniu z 29 maja 1868 roku. Gazety ukazujące się w kolejnych tygodniach przynoszą szczerkowe doniesienia o postępach rejsu. 27 lipca 1868 roku statek miał już za sobą przeskok północnego Atlantyku. Szedł niesiony tzw. wiatrami handlowymi (ang. trade winds) – znajdował się w pobliżu wybrzeży Brazylii, na pozycji 10 stopni szerokości południowej i 34 stopni długości zachodniej („The Home News”, wyd. 14.08.1868). Do przejścia pozostawał jeszcze południowy Atlantyk, Przylądek Dobrej Nadziei oraz Ocean Indyjski. Rejs musiał upłynąć bez większych przeszkód, ponieważ już 18 września 1868 roku „Chinsura” wyruszyła z Kalkuty w drogę powrotną do Liverpoolu z ładunkiem 100 ton juty („The Public Ledger”, wyd. 20.10.1868).

KOLEJNE DOWODY

Kolejnym dowodem na powstanie żaglowca w roku 1868 jest notatka z „Daily Post”. W numerze z 30 grudnia 1868 roku, gazeta podsumowuje działalność stoczniową na rzece Mersey. Na liście wybudowanych w dokach w okolicy Liverpoolu jednostek widnieje m.in. „Chinsura”. Nie ma zatem żadnych wątpliwości, że pierwszy polski żaglowiec szkolny był starszy, niż się powszechnie uważa. Zwodowano go 25 kwietnia 1868 roku, a ukończono w maju tego samego roku. Świadczy o tym także model stoczniowy kadłuba „Chinsury”, opatrzony datą „1868”, który zachował się w magazynach Muzeum Morskiego w Liverpoolu. Czas oddać rację Karolowi Olgierdowi Borchardtowi i w kolejnych publikacjach i wznowieniach posługiwać się właściwą datą narodzin przyszłego „Lwowa” – statku, który złotymi zgłoskami zapisał się w historii Polski morskiej, choć białoczerwoną banderę trafił w sędziwym wieku lat 52. Jak to się stało?

W lipcu 1920 roku na rekonesans po portach zachodniej Europy udał się kapitan Gustaw Kański, zatrudniony w nowo powstałej Państwowej Szkole Morskiej w Tczewie. Jego celem było znalezienie taniego, a jednocześnie pozostającego w niezłej kondycji żaglowca, na którym mogliby praktykować studenci PSM. W ocenie polskiego wysłannika, warunki te najlepiej spełniał „Nest”, odnaleziony w Holandii. Negocjacje nie trwały długo. Za 247 tys. dolarów Polska nabyła swój pierwszy żaglowiec szkolny. Kolejnych kilkadziesiąt tysięcy dolarów trzeba było przeznaczyć na remont, przeprowadzony przez stocznię we Vlardingen. W dwóch ładowniach na międzypokładzie urządzono studencki kubryk dla 140 osób, które miały sypiać w rozkładanych na noc hamakach. Pozostałe ładownie zachowano, by przewożeniem towarów zarabiać na częściowe pokrycie kosztów utrzymania statku.

23 lipca 1921 roku wyremontowany „Lwów” z czarnym kadłubem pomalowanym „po nelsonowski” zawiązał do swojego nowego portu macierzystego w Gdańsku. Pierwszym dowódcą mianowano Tadeusza Ziolkowskiego, a w gronie oficerów znaleźli się m.in. Mamert Stankiewicz i Konstanty Maciejewicz, którzy również legitymowali się stopniami kapitanów żegluga wielkiej. Stąd uitarło się, żeby kapitana żaglowca szkolnego na wzór francuski tytułować komendantem. Ten zwyczaj kontynuowany jest na następcach „Lwowa”: „Darze Pomorza” i „Darze Młodzieży”.

CZAS NA SZKOLENIE

4 września 1921 roku stojącą na redzie Gdyni jednostkę poświęcono i oficjalnie podniesiono banderę ofiarowaną przez organizację kobiecego miasta-patrona. Nazywany „kolebką nawigatorów” żaglowiec mógł rozpocząć działalność szkoleniową. W 1922 roku dwukrotnie od-

wiedział miejsce swoich narodzin – Birkenhead – dokąd płynął z ładunkiem drewna. W kolejnym sezonie jako pierwszy statek pod białoczerwoną banderą popłynął na Atlantyk. 16 sierpnia 1923 roku przekroczył równik, a fakt ten hucznie celebrowano organizując uroczysty chrzest równikowy na pokładzie. Celem podróży była Brazylia, dokąd „Lwów” zawiązał m.in. polskie sierpy. Efekty promocji rodzimego przemysłu w Kraju Kawy były mizerne – na zakup narzędzi nie było zainteresowanych, ale wizyta wywołała euforię wśród brazylijskiej Polonii. Pionierski rejs należy więc zaliczyć do udanych, choć załodze, zwłaszcza w tropikach, dawały się we znaki trudne warunki życia na wiekowej jednostce. I choć Lwów zwycięsko wyszedł z oceanicznej próby, dla władz tczewskiej uczelni stało się jasne, że wkrótce trzeba będzie pomyśleć o nowszym żaglowcu. 171-dniowa wyprawa, podczas której statek przebył 16380 mil morskich, okazała się kamieniem milowym w historii polskiej żegluga.

W 1924 roku dowodzenie przemalowanym na biało „Lwowem” objął kapitan Mamert Stankiewicz, którego dwa lata później zmienił Konstanty Maciejewicz. Statek w tym czasie odbywał kolejne rejsy szkoleniowe, z których najdłuższe były wypady na Morze Śródziemne (w 1925 i 1928 roku). Podczas postoju we Włoszech delegacja załogi miała okazję uczestniczyć w audiencji u papieża Piusa XI, zaś w Bułgarii złożyć wieniec przy mauzoleum króla Władysława Warneńczyka.

13 lipca 1930 roku na zacumowanym przy kei w Gdyni „Lwowie” opuszczono banderę. Nastąpiła symboliczna zmiana warty – rolę żaglowca szkolnego przejął „Dar Pomorza”. Wycofany ze służby bark kupiła Marynarka Wojenna, która używała go jako hulka dla załóg okrętów podwodnych. Ze względów finansowych nie udało się zrealizować planów zachowania „kolebki nawigatorów” i przekształcenia jej w muzeum. Jednostka została pocięta na złom. ●