

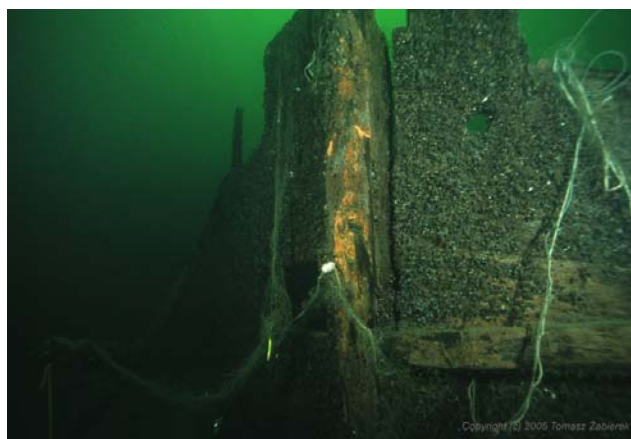
Wraki Bałtyku: „Drewniak” - XIX wieczny Żaglowiec

*Tekst: Waldemar Ossowski, Tomasz Żabierek,
Zdjęcia: Tomasz Żabierek, Rysunki: Wojciech Jechna.*



Nurkowanie na wrakach Morza Bałtyckiego jest bardzo ekscytującym zajęciem. Emocje są jeszcze większe, gdy mamy do czynienia z dawnymi żaglowcami zbudowanymi ponad 200 lat temu. Tak jest w przypadku „Drewniaka” – wraku drewnianego żaglowca spoczywającego 23 mile na północny wschód od Łeby.

Odkryty w 2004 roku przez Bazę Nurkową Łeba wrak drewnianego żaglowca jest jedną z najlepiej zachowanych tego typu jednostek, jakie do tej pory znaleziono w polskich obszarach morskich. Dzięki specyfice wód Bałtyku przetrwało dużo pozostałości wraku, w tym m.in. prawie cały, wystający więcej niż 4 metry ponad dno drewniany kadłub statku. Wrak zalega na równej stepce, na twardym ilastym podłożu, na głębokości 37-38 metrów .



Fot. 1 - Widok na dziobową część żaglowca z zachowaną dziobnicą, prostokątnym otworem ładunkowym po prawej, oraz klużą i drewnianą poprzeczką znajdującą się na lewej burcie



Fot. 2 - Większa z kotwic spoczywająca wewnątrz wraka

Morskie. Brak dokładnej daty katastrofy czy innych charakterystycznych cech nie pozwala jednak na dokładną identyfikację jednostki, ponieważ w tamtych czasach podobnych jednostek na Bałtyku tonęło sporo.

Odnalezione wewnątrz zabytki pochodzą z przełomu XVIII i XIX wieku i większą ich część wykonano na Wyspach Brytyjskich. Struktura ładunku wskazuje, że trasa rejsu wiodła z jednego z portów bałtyckich na zachód. Kształt kadłuba o pełnotłiwej partii dziobowej z nawisem rufowym zakończonym pawężą nawiązuje do żaglowców angielskich, takich jak na przykład drewniane węglowce otaklowane, jako barki czy brygi, używane w II połowie XVIII wieku i początkach XIX wieku. Ponieważ obydwie kolumny masztów spoczywające we wraku mają podobną wielkość, można wykluczyć, że omawiana jednostka reprezentowała powszechnie występujące w żegludze bałtyckiej od połowy XVIII wieku statki typu galeas,



Fot. 3 - Główny ładunek statku - beczki z łojem



Fot. 4 - Mała kotwica bez zachowanej poprzeczki odkryta wśród rumowiska śródkrećcia

Dwumasztowy żaglowiec o długości około 24 metry i szerokości 7 metrów, mógł zabrać 200-250 ton ładunku. Pływający najprawdopodobniej pod angielską banderą statek zatonął w pierwszych dekadach XIX wieku, w latach 1810-1830. Datowanie to opiera się na analizie fragmentów naczyń ceramicznych i fajki porcelanowej, jakie odkryliśmy w sierpniu 2004 roku podczas prac podwodnych prowadzonych przez Centralne Muzeum

które cechował maszt przedni większych rozmiarów.

W dolnej partii kadłuba zalega ładunek drewnianych beczek. Ponad metrowej długości beczki, o średnicy około 70 cm, zawierają łój zwierzęcy. Beczki szczelnie wypełniają dno kadłuba poza częścią rufową, którą wyściela luźno zalegający materiał organiczny (konopie lub len). To właśnie łój oraz konopie były głównym ładunkiem statku i należały do popularnych towarów eksportowych krajów bałtyckich tamtego

okresu.

Nurkowanie na wraku stanowi jedno z bardziej fascynujących nurkowań, jakie można przeżyć na polskich obszarach morskich. Spoczywający w obszarze dość daleko oddalonym od brzegu wrak prawie zawsze przywita nas doskonałą przejrzystością wody, nierzadko przekraczającą 25 metrów. Mimo sporej głębokości - 38 metrów - nurkowanie nie należy do trudnych, ponieważ specyfika wraku zapewnia łatwą nawigację, a prawie zupełny brak pozostałości sieci rybackich daje względne



Fot. 5. - Mocowanie jednego z pokładników dolnego pokładu do burty

bezpieczeństwo. Należy jednak przygotować się na nurkowanie dekompresyjne i odpowiednio wyposażyć w zapas gazu oraz gazy przyspieszające dekompresję, ograniczające do minimum przebywanie w wodzie o temperaturze 4C.

Najwyżej wystający punkt wraku stanowi drewniane jarzmo bukszprytu sięgające głębokości 33m. Przy dobrej przejrzystości wody z tego miejsca możemy podziwiać cały kadłub wraku. Stąd też – w większości przypadków - rozpoczynamy nasze



Fot. 6 - Rozbita lewa burta pokazuje elementy konstrukcyjne kadłuba

zwiedzanie. Na lekko wygiętej dziobnicy widoczne są ślady okucia. W części dziobowej uwagę zwracają dwa okrągłe, mające około 20cm średnicy, otwory pełniące rolę kluz. Na prawej burcie znajduje się duży prostokątny otwór, służący do ładowania od dziobu długich elementów drewnianych. Przy lewej kluzie o kadłub opiera się potężna, mierząca ponad 3 metry kotwica admiralicji. Jej łapy zagrzebane są w dnie, a żelazny trzon ma zewnętrzną średnicę kółka ponad pół metra.

Kadłub tworzą klepki poszycia wewnętrznego i zewnętrznego montowane na styk oraz elementy usztywnienia poprzecznego. Płynąc w stronę rufy możemy podziwiać doskonale zachowane burty statku,



Fot. 7- Płynąc nad wrakiem możemy oglądać porozrzucane fragmenty wyposażenia

których szerokość wynosiła 22 cm. Wykonane z dębiny elementy konstrukcyjne łączone były za pomocą drewnianych kołków. Poniżej można zobaczyć zalegające resztki zapadniętego do środka pokładu oraz liczne elementy wyposażenia.

O tym w jak doskonałym stanie zachował się kadłub może świadczyć obecność wsporników nadburcia, z których 14 zachowało się na prawej burcie, a 8 na lewej. Mają one około 15 cm szerokości i 90 cm wysokości. Na

burtach, poniżej zachowanych ich górnych krawędzi, znajdują się dwa owalne otwory w poszyciu pełniące rolę odpływników (skalopsów) odprowadzających wodę z pokładu. Są wzmocnione kołnierzem mosiężnym lub miedzianym i mierzą 13 na 11 cm. Wewnątrz wraku, na głębokości 36 metrów, znajduje się 7 rozmieszczonych w nieregularnych odstępach pokładników dolnego pokładu. Przy trzecim z nich, oparta o lewą burtę spoczywa kolumna przedniego masztu.

Płynąc w stronę rufy możemy obserwować zalegające, zapadnięte do środka, resztki pokładu wraz elementami wyposażenia. Szczególną uwagę zwracają dwie kotwice oraz części kabestanu. Większa kotwica, identyczna jak kotwica wisząca w lewej kluzie, zalega przy prawej burcie z poprzeczką opartą o pierwsze dwa pokładniki. Przemieszczając się dalej w stronę śródokręcia znajdziemy jeszcze jedną, mniejszą żelazną kotwicę, bez zachowanej poprzeczki, o długości całkowitej około 2.5 metra. Zaraz obok natkniemy się na pozostałości kabestanu, który tworzą trzy drewniane bębny. Największy z nich, środkowy, jest w przekroju ośmiokątny i mierzy ponad 3 metry. Na jego skrajach znajdują się kwadratowe otwory na handszpaki. Na środku element ten jest pokryty pozostałością po skorodowanym mechanizmie zapadkowym. Dwa skrajne elementy kabestanu, długości 65cm, mają 32 cm średnicy oraz takie same, kwadratowe otwory na handszpaki.

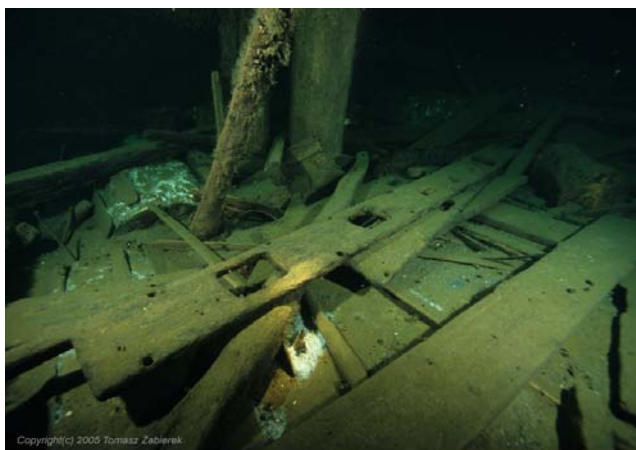
Dopływając do części środkowej możemy podziwiać kolumnę grotmasztu oraz dwie drewniane pompy, wystające do głębokości 34m. Pompy wykonane są jako drażone drewniane bale. Można to zauważyć zaglądając od góry w bale, które okazują się puste w środku. Wewnątrz nich pracowały kiedyś drewniane tłoki ze skórzanymi zapadkami. W tych okolicach nurkujący może przyjrzeć się dokładnie ładunkowi, jaki przewoził statek. Obok



Fot. 8 - Jeden ze skrajnych bębnow windy poziomej w rumowisku wewnątrz wraku.



Fot. 9 - Przy kolumnie grotmasztu można oglądać pompy żezowe



Fot. 10 - Deska nadburcia zalegająca przy pompach żezowych

budowie burty statku. W środku kadłuba w tej części wraku zalegają pozostałości konopi. Oglądając zniszczoną rufę możemy także bez trudu zauważyć pozostałości mocowania urządzenia sterowego.

Wrak nie jest jednostką dużą, dokładne jego obejrzenie wymaga jednak co najmniej 25 – 30 minutowego czasu dennego. Wiąże się to z koniecznością odbycia dekompresji, nawet w przypadku nurkowań nitroxowych. Należy o tym pamiętać planując nurkowanie na ten wrak. Utrudnieniem logistycznym jest również czas transportu, który - w przypadku łodzi używanych na Bałtyku do transportu nurków - wynosi około 3h. Te niedogodności są jednak w pełni wynagradzane tym, co następnie możemy zobaczyć.



Fot. 11 - Zniszczona część rufowa z widocznymi bolcami do mocowania wyrwanej tylnicy

Nurkujący powinni zdawać sobie sprawę z wartości zabytkowej wraku i zwracać szczególną uwagę na to, żeby go nie niszczyć. Utrzymujmy więc pływalność nie dopuszczając do uderzania o wrak płetwami, nie dotykajmy, nie próbujmy niczego szukać. Zróbmy tak, żeby wyglądało jakby nas tam nie było...

Nurkowania na wrak „Drewniaka” można wykonać z Bazy Nurkowej Łeba
<http://nurkowanie.cekol.pl>

Więcej informacji na stronach Hogarthian Divers <http://www.hogarthian.pl> oraz Balticwrecks <http://www.balticwrecks.com>