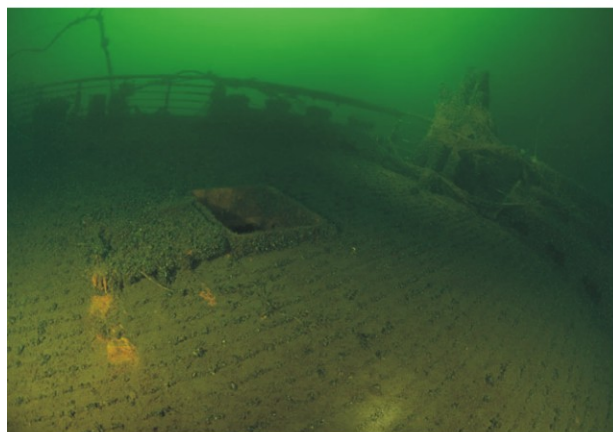


Mały atlas polskich wraków

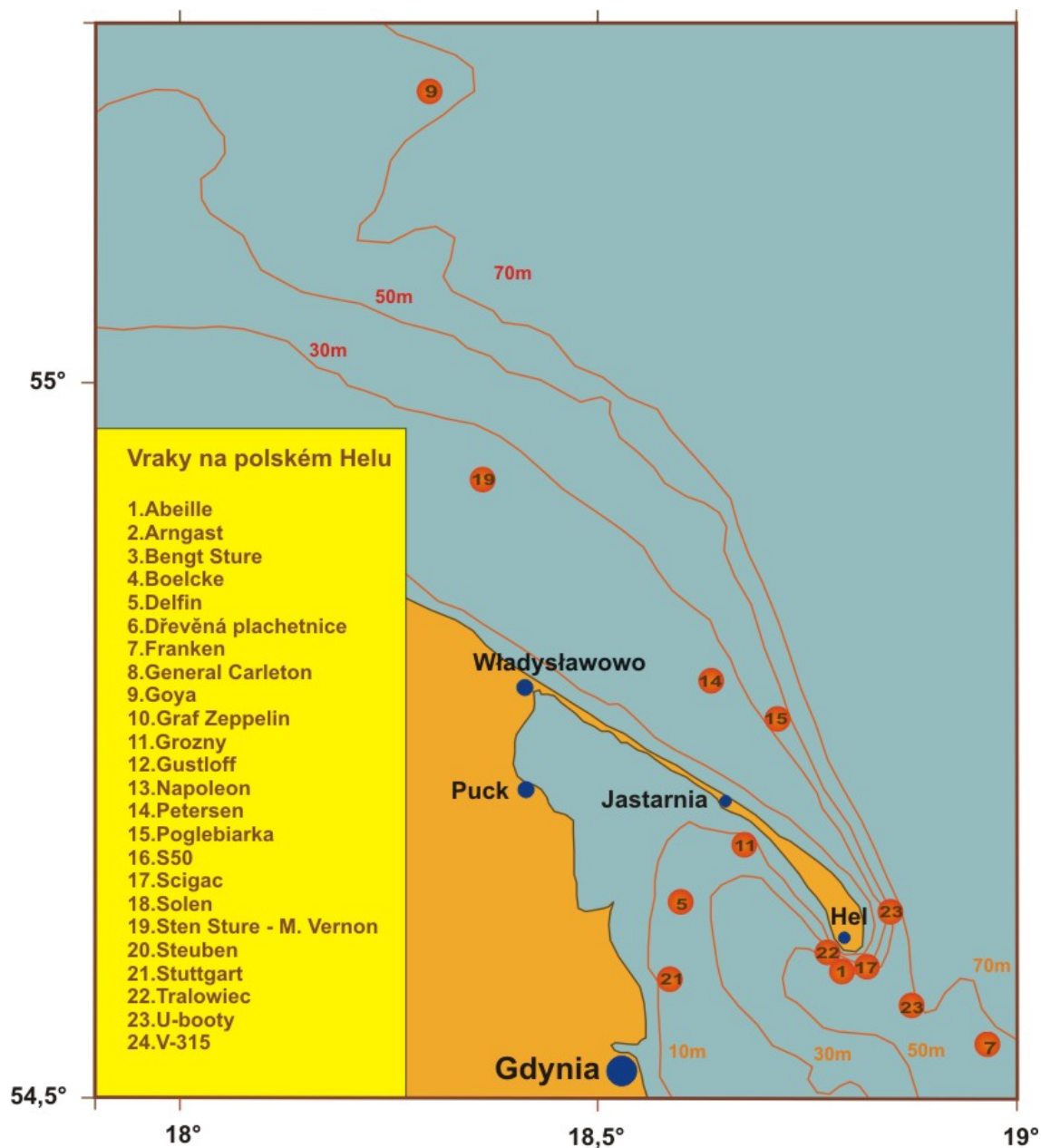
*Z dostępnych materiałów sestawili
Bałtyckie towarzystwo wrakowe
a Roman Virt*



Seznam vraků

1.	<i>Abeille</i>	.....	4
2.	<i>Arngast</i>	.....	5
3.	<i>Bengt Sture</i>	.....	6
4.	<i>Boelcke</i>	.....	7
5.	<i>Delfin</i>	.....	8
6.	<i>dřevěná plachetnice</i>	.....	9
7.	<i>Franken</i>	.....	11
8.	<i>General Carleton</i>	.....	13
9.	<i>Goya</i>	.....	14
10.	<i>Graf Zeppelin</i>	.....	15
11.	<i>Grozny</i>	.....	17
12.	<i>Gustloff</i>	.....	19
13.	<i>Napoleon</i>	.....	20
14.	<i>Petersen</i>	.....	21
15.	<i>Poglebiarka</i>	.....	22
16.	<i>S50</i>	.....	23
17.	<i>Ścigacz</i>	.....	25
18.	<i>Solen</i>	.....	27
19.	<i>Sten Sture</i>	.....	29
20.	<i>Steuben</i>	.....	30
21.	<i>Stuttgart</i>	.....	32
22.	<i>Terra</i>	.....	33
22.	<i>Tralowiec</i>	.....	34
23.	<i>U-booty</i>	.....	36
24.	<i>V-315</i>	.....	40

Mapa vraků nacházejících se v blízkosti polského Helu



remorkér nazývaný nesprávně Abeille

Na pozici 54° 35' 38,70"N a 018° 47' 27,70"E leží vrak námořního parního remorkéru potápěči obvykle nazývaný Abeille. Tento vrak nebyl nikdy úspěšně identifikován. Přesné údaje o stavbě, průběhu služby na moři nebo okolnostech potopení této lodi nejsou známy. Z průzkumu provedeného na vraku vyplývá, že se pravděpodobně jedná o plavidlo postavené na přelomu devatenáctého a dvacátého století, které se potopilo před rokem 1924. Potopení lodi není pravděpodobně spojeno s žádnými vojenskými událostmi.

Vrak „Abeille“ stojí na kýlu na dně v hloubce 46m, nejmenší hloubka na vraku je 38m. Přestože se nachází v těsné blízkosti rybářského přístavu v Helu, viditelnost na tomto vraku někdy dosahuje až 10m. Vrak je velmi dobře zachovalý a je zde možné spatřit mnoho zajímavého. Impozantně působí mohutný lodní komín, je možné nahlížet do lodních nástaveb, otevřeným slezem do strojovny je vidět vybavení strojovny a válce parního motoru.

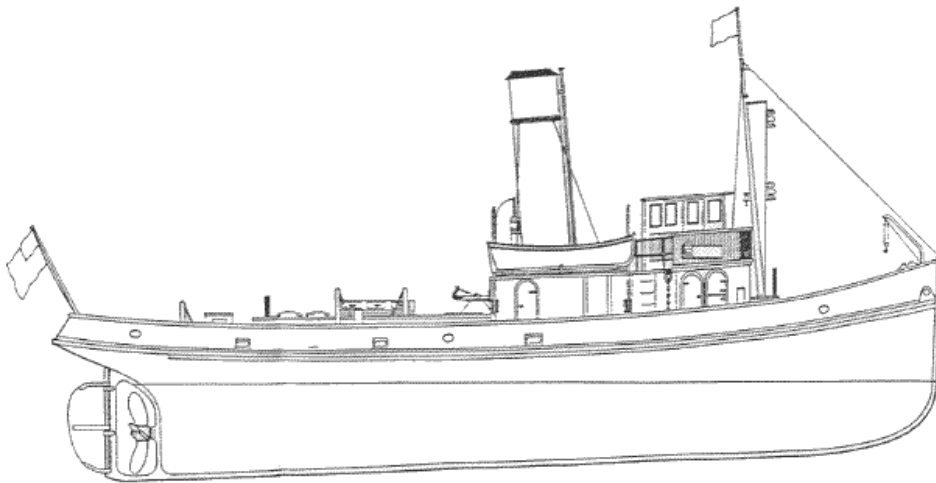
„Abeille“ je krásnou ukázkou lodního stavitelství před sto lety.

technické parametry:

délka – asi 37,5 m

šířka – asi 7,4 m

pohon – parní stroj se třemi kotly



parní remorkér z přelomu devatenáctého a dvacátého století, tak nějak mohla „Abeille“ kdysi vypadat

Arngast

Vrak parního remorkéru Arngast leží na pozici 54° 52' 40,90"N a 017° 58' 18,60"E v hloubce 22 m. Arngast byl postaven v roce 1908 v loděnici Eiderwerft AG.

Tonningen. Od spuštění na vodu pracoval pro Kaiserliche Werft Wilhelmshaven a od roku 1920 pro Reichswerft Wilhelmshaven. Potopil se v roce 1921 ve sněžné bouři při plavbě z Wilhelmshaven do Gdańska.

V devadesátých letech dvacátého století byl tento vrak zkoumán potápěči Námořního muzea v Gdyni. Mnohé artefakty vydobyté z tohoto vraku tak obohatili sbírky a depozitáře muzea.

technické parametry:

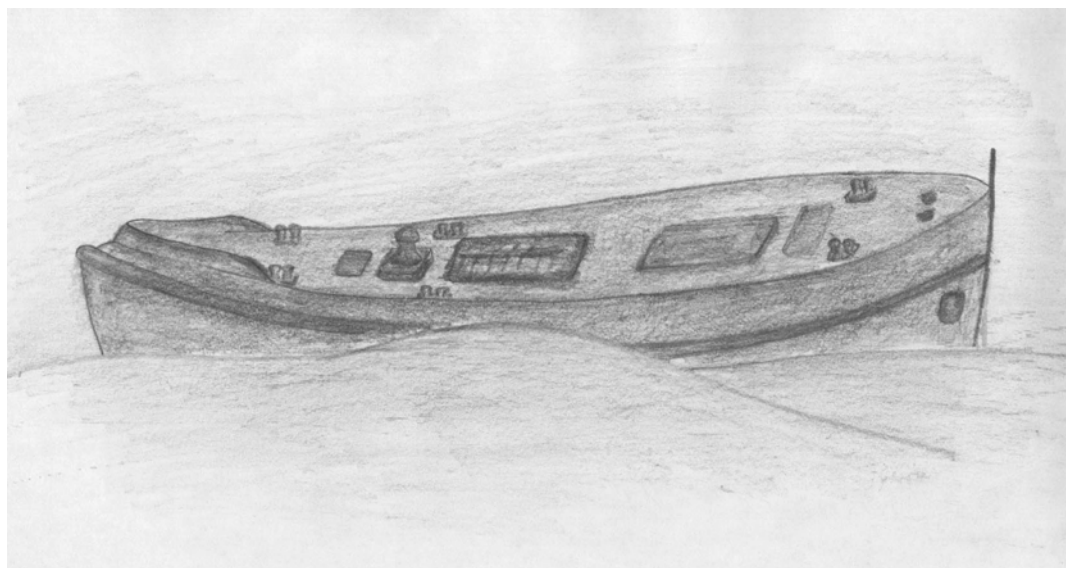
výtlač – 195 BRT

délka – 29 m

šířka – 6,1 m

ponor – 2,5 m

pohon – parní stroj



vrak Arngastu na dně Baltu

Bengt Sture

Vrak parníku *Bengt Sture* se nachází na pozici 54° 02' 30"N a 017° 39' 32"E asi 18 námořních mil od polské Łeby. Stojí na kýlu v hloubce 39 m. *Bengt Sture* byl postaven v roce 1917 v německé loděnici *Schiffbau-Gesellschaft „Unterwasser“* v Lehe pro dánskou společnost *DS Vesterhavet*. Jeho první jméno bylo *Oda*. Díky první světové válce byl však parník zabaven německými úřady a původní majitel byl přinucen převést vlastnická práva k lodi na hamburskou firmu *Deutsche Petroleum AG*. Ta parník přejmenovala na *Richard Hentsch*, zkráceně *Hentsch*. V roce 1923 loď opět změnila majitele. Jeho novým majitelem se stala firma *AG Globus* z Brém a loď byla opět přejmenována na *Gerrat*. O čtyři roky později byl parník prodán firmě *Carstev Rehden* a od té doby nesl jméno *Alfred Tender*. 14. března roku 1930 koupila loď za 13 750 liber firma *Ab Eruths* z Trelleborgu. O několik dní později 27. března byla loď vyškrtnuta z německého registru plavidel a zaregistrována pod novým jménem *Bengt Sture*. 3. dubna roku 1930 loď získala švédský národní certifikát s registračním číslem 7622 a dále plula hlavně po vodách Baltského moře. *Bengt Sture* se potopil v noci z 28. října na 29. října 1942 při plavbě s nákladem uhlí z Gdaňska do Oxelosundu. Byl torpédován ruskou ponorkou *SC-406*. Před prvním torpédem unikl, kolem půlnoci ho však zasáhlo druhé torpédo. Při potopení lodi se zachránilo sedm členů posádky. Tito lidé beze stopy zmizeli v sovětském svazu. Vrak lodi *Bengt Stur* patří k nejhezčím vrakům v polském Baltu. Bohužel vzhledem ke své pozici na volném moři a množství rybářských sítí na vraku je potápění zde určeno spíše zkušeným potápěčům.

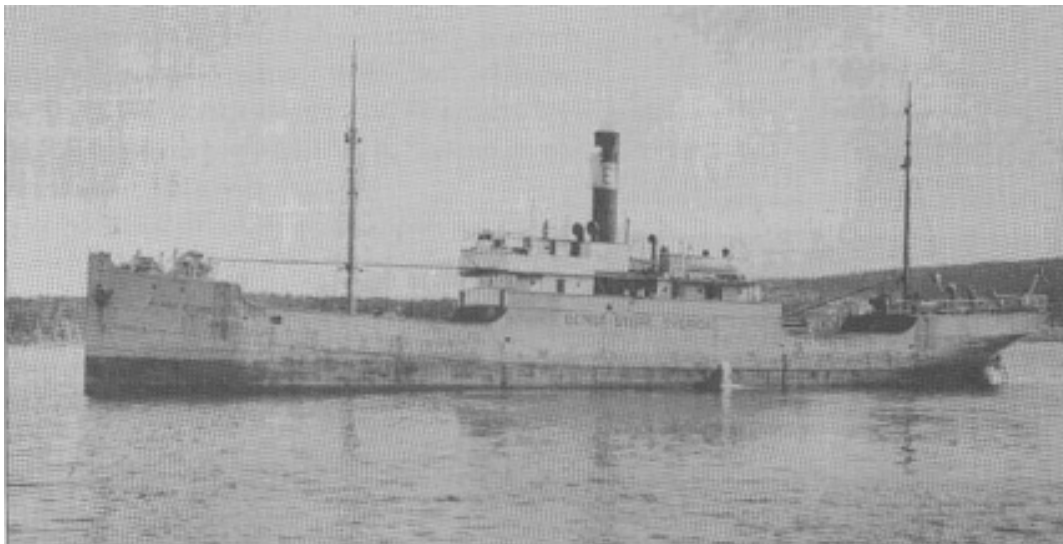
technické parametry:

délka – 64,2 m

šířka – 9,5 m

ponor – 4,7 m

pohon – parní stroj s jedním lodním šroubem



Bengt Sture

Boelcke

Na dně Baltského moře na pozici 54° 35' 23,30"N a 018° 50' 51,50"E leží v hloubce 59 m vrak německé lodi Boelcske polskými potápěči nazývaný parowiec. Boelcske sloužil za druhé světové války jako plovoucí dílna a plavidlo technického zabezpečení pro německé hydroplány operující v Baltském moři. Stavba Boelcske byla dokončena koncem roku 1942 v loděnici Horderwerft Koser a Meyer v Hamburku. Od spuštění na vodu byl zařazen do služby v německém válečném námořnictvu Kriegsmarine. Jeho osud se naplnil 17. Dubna 1945. Při náletu ruských letadel byl zasažen leteckou pumou a potopil se. Při jeho potopení zahynulo 20 námořníků.

technické parametry:

výtlač – 961 BRT

délka – 78 m

šířka – 10,8 m

ponor – 3,7 m

pohon – čtyři 12 válcové motory MAN pohánějící dva lodní šrouby o průměru 1,9 m
maximální rychlost - 21,5 uzlů

výzbroj:

3 protiletadlové kanóny ráže 37 mm

2 protiletadlové kanóny ráže 20 mm

2 protiletadlové kulomety



Boelcke

Delfin

Vrak minolovky Delfin leží na dně Gdaňské zátoky na pozici 54° 38' 52,20"N a 018° 36' 11,20"E asi 4 námořní míle od polské Jastarni v hloubce 16 – 25m. Delfin je jednou z asi 560 dřevěných minolovek třídy YMS – Yard Minesweeper postavených v průběhu druhé světové války v USA. Delfin byl spuštěn na vodu 10. října 1942 v loděnici Robert Jacob City Island v New Yorku. Při spuštění na vodu dostal kódové označení BYMS – 2211. Později byl zařazen do služby v Britském válečném námořnictvu. Po válce 19. dubna 1948 byl zařazen do služby v Polském námořnictvu. Polské námořnictvo koupilo od Velké Británie tři lodě tohoto typu a pojmenovalo je Delfin, Foka a Mors. Později bylo zakoupeno ještě čtvrté plavidlo této třídy pro potřeby hydrografické služby. Delfin byl vyřazen ze služby 26. června 1957. Je zajímavostí, že se jedná o plavidlo stejného typu, na kterém realizoval své výzkumné plavby známý francouzský oceánograf J.Y. Cousteau.

technické parametry:

výtlač – 277 t

délka – 41,9 m

šířka – 7,7 m

ponor – 2,4 m

pohon – dva dieselové motory GMC o výkonu 1000 koní, dva lodní šrouby

maximální rychlost – 12,6 uzlů

posádka 42 mužů

výzbroj:

jedno dělo ráže 85 mm

4 kanóny ráže 12,7 mm



Delfin

dřevěná plachetnice

Potápění na vracích v Baltském moři je velmi dobrodružné. A emoce jsou ještě větší, pokud se jedná o potápění na vraku plachetnice, která se potopila před více než 200 lety. Tak je to i v případě vraku, který se nachází 23 mil na severovýchod od Łeby.

Vrak plachetnice, který objevilo v roce 2004 potápěčské centrum v Łebě je jedním z nejlépe zachovaných vraků tohoto typu, který byl zatím v polských vodách nalezen. díky specifickým vlastnostem těchto vod se zachoval téměř celý trup lodi, který vyčnívá 4 metry nad mořské dno. Leží na kýlu v hloubce 38metrů.

Dvojtěžňová plachetnice o délce 24 metry a šířce 7 metrů mohla naložit 200-250 tun nákladu. Plula pravděpodobně pod anglickou vlajkou a potopila se na začátku XIX. století, mezi lety 1810 – 1830. Toto datování bylo provedeno na základě analýzy keramického nádobí a fajfky, které byly nalezeny v srpnu 2004 při výzkumných pracích prováděných Centrálním námořním muzeem. Předměty nalezené uvnitř vraku pochází z přelomu XVIII. a XIX. století a většina z nich byla vytvořena na britských ostrovech. Struktura nákladu dále vypovídá, že trasa lodi vedla z jednoho z baltských přístavů dále na západ. Tvar lodi a pravděpodobné oplachtění naznačuje, že se pravděpodobně jednalo o loď podobnou brize nebo barku. Oba stěžně měli podle dochovaných stop podobnou velikost, proto se nejednalo o galeasu, které měly přední stěžně vyšší a byly v té době na Baltu často využívány.

V podpalubí lodi se dosud nachází dřevěné sudy, dlouhé asi 1 metr a široké 70cm, obsahují zvířecí lůj. Na zádi se nachází volně ložený organický materiál, zřejmě konopí nebo len. To byl zřejmě hlavní náklad lodi, v té době na Baltu dosti populární.

Potápění na tomto vraku je jedním z nejhezčích potápěčských zážitků, jaký je v Polsku možné zažít. Nachází se dost daleko od břehu a proto je zde téměř vždy dobrá viditelnost, často větší než 25 metrů. I přes hloubku 38 metrů se nejedná o příliš těžký ponor. Tvar vraku zajišťuje snadnou navigaci a nenachází se zde ani rybářské sítě. Ponor je však zapotřebí plánovat jako dekompresní a i vzhledem k obvyklé teplotě vody 4°C je lépe použít dekompresní plyny, které dekompresi urychlí. Nejvyšší bod vraku se nachází v hloubce 33m a při dobré viditelnosti je odtud vidět celý vrak. Tady také většinou začínáme prohlídku vraku.

Na přídi je dosud jasně patrné kování, kotevní zařízení a nachází se zde i 3 metry vysoká kotva.

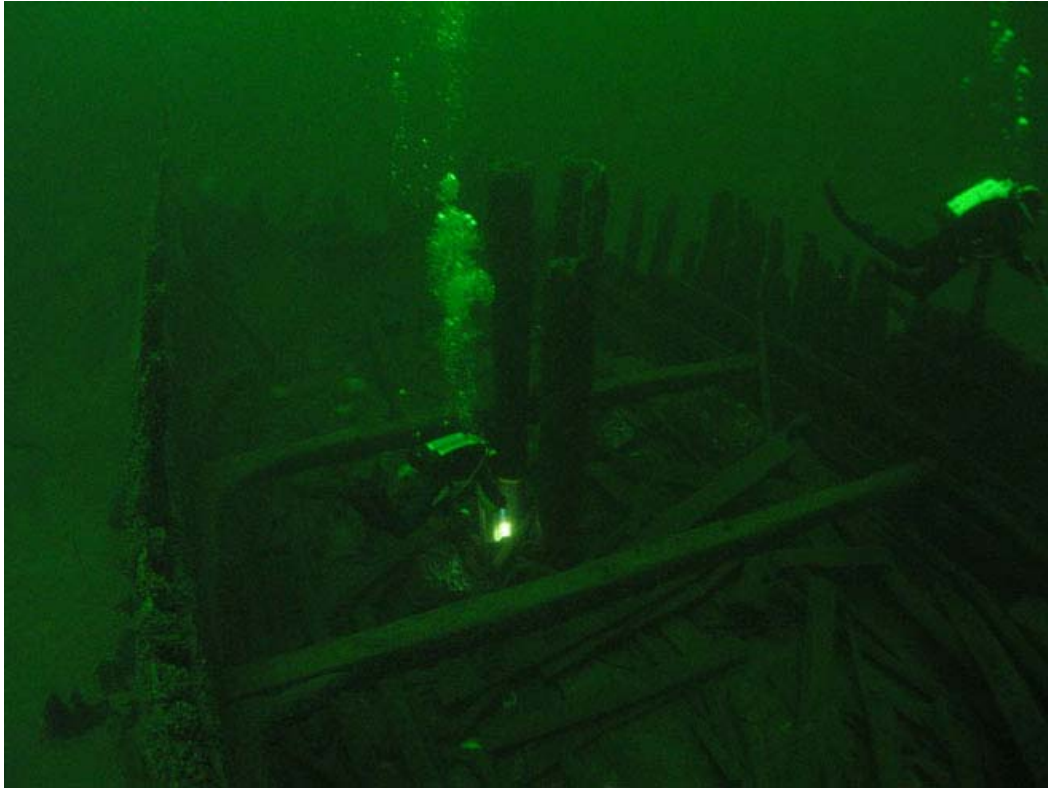
Trup lodi tvoří vnitřní a vnější obšívka z prken připevněných dřevěnými kolíky na příčná dubová žebra. Šířka boků lodi se pohybovala kolem 22cm. Uvnitř lodi jsou také dosud jasně patrné zbytky paluby, mnoho dalších konstrukčních elementů a také základny dvou stěžňů.

Asi uprostřed lodi se nachází ještě jedna kotva, trochu menší o výšce asi 2,5metru a pozůstatky kabestánu, jakéhosi dřevěného bubnu sloužícího k navíjení lan. Poblíž se nachází i dvě dřevěné pumpy původně sloužící k čerpání vody z podpalubí.

Zád' lodi je nejvíce poničena, pravděpodobně díky vlečným sítím používaným rybáři v Baltu. Ale je zde dosud patrný mechanismus kormidla.

Celý vrak není velký, ale důkladně si ho prohlédnout zabere nejméně 25-30 minut, což je spojeno s nutností provést dekompresi i v případě použití nitroxu. Nesnadný je i transport na vrak neboť při použití standardní lodi, které jsou používány pro potápění na Baltu zabere kolem 3 hodin.

Potápěči by si také měli být vědomi historické hodnoty vraku a věnovat náležitou pozornost tomu, aby ho nepoškodili.



dřevěná plachetnice

Vraky Baltu - Franken

Franken byl plavidlem třídy Dietchmarshen postaveným pro potřeby německého válečného námořnictva. Byl jednou z pěti sesterských lodí tohoto typu – Dietchmarschen, Westerwald, Ermland, Altmark a Franken. Tři z těchto plavidel byla postavena v polském Gdaňsku. Tyto lodi byly původně určeny pro zásobování palivem a municí svazů německých těžkých křižníků a bitevních lodí operujících v oblasti Severního moře a Atlantiku. Každá z těchto lodí mohla převážet 8000 tun paliva, 970 tun munice, 100 tun náhradních dílů a 800 tun další výstroje. Tato plavidla se účastnila operací takových lodí jako Bismarck, Scharnhorst, Admiral Hipper nebo Tirpitz. Válku přežila jen dvě z těchto plavidel.

Franken měl smůlu už od samotného počátku. Jeho kýl byl položen v roce 1937 v loděnici Deutsche Werk v Kielu, trup byl spuštěn na vodu 8. března 1939. Nepodařilo se ho dokončit před vypuknutím války, což vedlo k pozastavení prací. Loděnice v Kielu byly ve válečných letech zavaleny prací, a proto byla stavba Frankena několikrát přerušena. Proto v roce 1942 velení Kriegsmarine rozhodlo o odtažení nedokončeného trupu lodi do dánské loděnice Burmeister & Wain v Kodani. Zde byla stavba Frankena po několika měsících dokončena. 17. března 1943 byl Franken oficiálně zařazen do služby a sloužil jako podpůrný tanker pro těžký křižník Prinz Eugen v Baltském moři. Ke konci války plnil úlohu zásobovací lodi pro minolovky a torpédové a hlídkové čluny v Gdyni.

8. duben 1945 byl posledním dnem lodi Franken. Ruské letectvo od rána útočilo na německé lodě zakotvené poblíž vojenského přístavu v Helu. V 9.30 si letadla za svůj cíl vybrala Franken. První útok se Němcům díky 150 mm dělům Frankena podařilo odrazit, ale další nálet v 11.30 byl Frankenu osudný. Aby se Franken snáze vyhnul útočícím letadlům, vydal kapitán lodi příkaz plout plnou rychlostí vpřed. V 11.35 ale byl Franken zasažen torpédem a celou lodí otřásla exploze. Loď však byla nadále plavby a boje schopná a posádka se dále palbou z palubních zbraní bránila proti útočícím letadlům. Námořníci se pokoušeli ucpat díry v lodním boku a všechny pumpy běžely na plný výkon. Výbuch torpéda však přerušil i spojení mezi strojovnou a kapitánským můstkem. To bylo Frankenu osudné. Bez možnosti účinně manévrovat byl o dvě minuty později zasažen dalším torpédem. Tentokrát bylo zasaženo skladiště munice na přídi. Následující výbuch způsobil rozlomení lodi a příď se oddělila od zbytku lodi. Loď v té chvíli stále plula plnou rychlostí vpřed a hrozilo tak protržení příčných vodotěsných přepážek a zaplavení celého plavidla. Naštěstí duchapřítomný strojní důstojník přikázal motory zastavit. Loď však již nebylo možné zachránit a byl vydán rozkaz k opuštění plavidla. Námořníky, kteří výbuchy přežili, zachránily lodě, které k Frankenu dorazily o chvíli později. Torpédoborec Z-43 zůstal na místě až do potopení lodi. Její poslední část zmizela pod vodou ve 12.20 hod.

Vrak Frankenu se nachází na pozici 54° 32' 18,60"N a 018° 57' 58,90"E. Trup lodi je rozerván na dvě části. Příď leží asi 800 metrů od hlavní části trupu lodi. Příď se odlomila asi 3 m od začátku hlavní nástavby s kapitánským můstkem. Vrak stojí na kýlu a vypadá jako by dosud stále plul. Dokonce i 150 mm děla jsou stále namířena na nepřítele, který už dávno zmizel. Nejmenší hloubka na vraku je 47 m, na dně je 72 m. Potápění na tomto vraku patří výlučně do sféry technického vrakového potápění. Ponory většinou začínají na střeše hlavní nástavby. Zde se nachází dveře, která vedou do útrob nástavby. Směrem k zádi se nachází i jeden z čtyřhlavňových protiletadlových kanónů Frankena. Potápěči, kteří prošli odpovídajícím výcvikem mohou roztrženou přední částí vplout do všech pater nástavby, není to však snadné,

neboť všude se nachází rybářské sítě a šňůry. Další chodby vedou do podpalubí vraku. Pokud plaveme podél nástavby směrem k zádi vraku, v hloubce 60 m se po obou stranách nachází mohutná 150 mm děla. Jedno z nich dosud míří na nepřítele. Při plavání směrem dál k zádi je možné pozorovat palivové instalace a zařízení sloužící k čerpání nákladu paliva do útrob Frankena. Pokud doplaveme až na zád', je zde možné nalézt zadní nástavbu, dokonale zachovalou dřevěnou palubu a třetí 150 mm dělo Frankena.

Potápění na vraku Frankena je určeno výhradně zkušeným technickým potápěčům. Vzhledem ke své pozici asi 8 mil od přístavu v Helu a časté dobré viditelnosti na vraku 10-25 m je však mezi potápěči velmi oblíbeným a vyhledávaným vrakem. Na odtržené přídi Frankena se dosud potápělo jen málo potápěčů.

technické parametry:

výtlač - 22850 t

délka - 179 m

šířka - 22 m

ponor – 10,2 m

posádka - 94 – 208 členů posádky v závislosti na plněných úkolech

pohon – dva lodní šrouby, 4 dieselové 9.válcové motory Man

maximální rychlost – 22 uzlů

výzbroj – 3 děla ráže 150 mm, 6 kanónů ráže 37 mm typu Flak, 4 kanóny ráže 20 mm typu Flak, 8 kulometů

kapitánové lodi:

KK Kempf – březen 1943

KL Schwarze – březen 1943 – září 1943

KK Kraphol – září 1943 – duben 1945



Franken

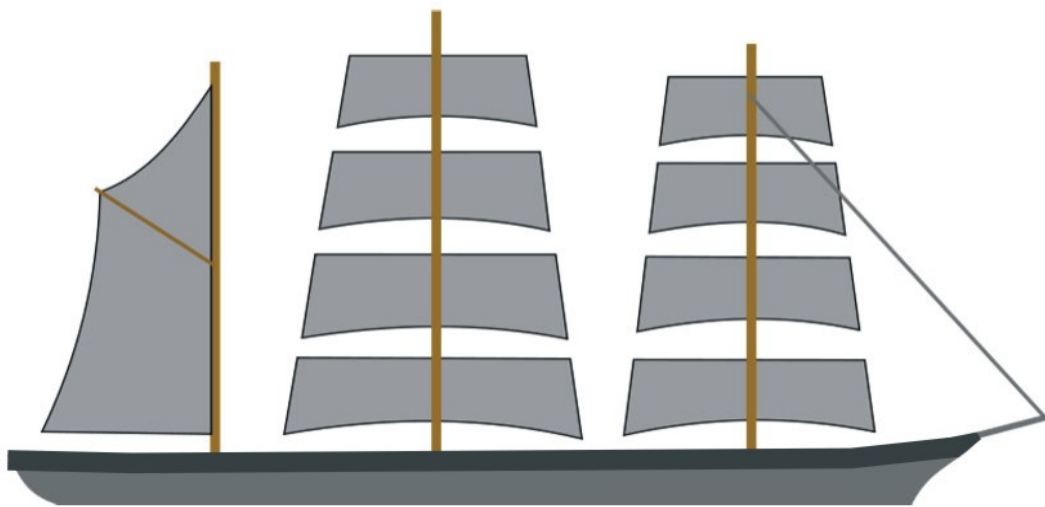
plachetnice General Carleton of Whitby

Na pozici 54° 51'N a 018° 05'E v hloubce asi 7 m leží vrak dřevěné obchodní plachetnice General Carleton of Whitby. Tato plachetnice typu bark byla spuštěna na vodu v roce 1777. Jeho výtlač činil přibližně 500 tun. Potopil se 27. září 1785 při bouři na moři. Na své poslední cestě vezl náklad pryskyřice a železa. V roce 1995 byl vrak prozkoumán potápěči Centrálního námořního muzea v Gdyni. Bylo vyzdviženo mnoho zajímavých předmětů, které doplnily sbírky tohoto muzea.

technické parametry:

přibližná délka – 40 m

přibližná šířka – 8 m



plachetnice třídy Bark

Goya

Vrak lodi Goya leží na pozici 55° 12' 02"N a 18° 18' 36"E ve vzdálenosti 20 námořních mil od polského Władysławowa. Leží na kýlu na dně v hloubce 75m. Nejmenší hloubka na vraku je 48 m. Je silně pokryt sítěmi a stejně jako v případě vraků lodí Wilhelm Gustloff a Steuben je na něm potápění zakázáno.

Stavba lodi Goya byla zahájena v roce 1939 v norské loděnici Avers Mek. Verkst. A/S. Její stavbu si objednal rejdář A/S Ludwig Mowinkels Rederi Bergen. Když Němci vtrhli do Norska, plavidlo zabavili a dokončili jeho stavbu. V dubnu 1940 byla Goya spuštěna na vodu.

6. ledna 1941 byla oficiálně zařazena do služby v německém válečném námořnictvu. Nejdříve plnila funkci pomocné lodi a plovoucího skladu pro německé ponorky operující v Baltu. V červnu 1943 dostala novou funkci a dále sloužila jako plovoucí základna pro 27. ponorkovou flotilu 27 U-Boot Flotylle. Od srpna 1943 pak sloužila jako cvičný cíl pro posádky 24. výcvikové ponorkové flotily. V roce 1944 byla loď přemalována a získala maskovací nátěr. Dále sloužila jako transportní loď pro německé vojáky. V dubnu 1945 vyplula z polského přístavu Hel na svou poslední plavbu. Odvážela německé vojáky a civilisty, kteří prchali před blížící se rudou armádou. 16. dubna byla torpédována ruskou ponorkou L – 3 a 17. dubna v 0.40 hodin se potopila. Historické zdroje uvádí, že při potopení lodi zahynulo až 7 tisíc lidí.

technické parametry:

výtlač – 10 600 t

délka – 141,2 m

šířka – 17,4 m

ponor – 7,8 m

maximální rychlost – 12,6 uzlů

pohon - dva sedmiválcové diesellové motory B&W o výkonu 8400 koní



Goya

Graf Zeppelin

Graf Zeppelin byl jednou ze čtyř letadlových lodí, které Hitler plánoval postavit pro posílení svého hladinového loďstva. Tento megalomanský plán však nikdy nebyl uskutečněn. Postaven byl pouze Graf Zeppelin, avšak ani on se nedočkal zařazení do činné služby.

Stavba této letadlové lodi byla objednána v listopadu 1935 v loděnici Deutsche Werke v Kielu. Graf Zeppelin byl letadlovou lodí moderního typu. Přistávací plocha se táhla po celé palubě a lodní nástavby byly umístěny v pravé středové části lodi. Loď měla 21 vodotěsných oddělení a dva letecké hangáry o šířce 16 metrů umístěné jeden na druhém. Letadla byla na startovací plochu přepravována pomocí třech výtahů. Starty letadel měly probíhat pomocí katapultů, které měly být umístěny na přídi. Pohyb Grafu Zeppelinu umožňovalo 16 vysokotlakých kotlů umístěných v sériích po čtyřech ve čtyřech kotelnách. Každá kotelna poháněla jednu parní turbínu a jeden lodní šroub. Celkový výkon lodních strojů 200 tis. koní měl letadlové lodi dodávat rychlost 35 uzlů. Němci plánovali vybavit Graf Zeppelin velmi silným pancířem. Sklady munice a kotelny měl chránit pancíř o síle 100 mm a letecké hangáry pancíř o síle 50mm. Letecká paluba byla chráněna pancířem o síle 30mm. Graf Zeppelin skončil svou životní pouť neslavně. Nedokončený Zeppelin byl nejdříve odtažen do polského Szczecina, kde měl sloužit jako pomocné přístavní zařízení. Byla z něj odmontována většina lodních strojů a lodní výstroje. 24. Dubna 1945 byla loď zabavena ruskými vojsky a odtažena do polského Świnoujście. V roce 1947 bylo rozhodnuto o jeho odtažení do Leningradu, kde měl být poddán testům. Graf Zeppelin se potopil 17. Srpna 1947 na pozici 55° 31' 03"N a 018° 17' 09"E při převozu do Ruska. Znovu byl objeven polským vojenským námořnictvem v roce 2007. Leží na dně v hloubce 87 m, nejmenší hloubka na vraku je 47 m.

technické parametry:

standardní výtlač – 24 500 tun

maximální výtlač – 33 500 tun

délka - 262 m

šířka – 31,5 m

ponor 8,5 m

pohon – 4 parní turbíny o celkovém výkonu 200 tis. koní.

maximální rychlost – 35 uzlů

posádka – asi 1900 mužů

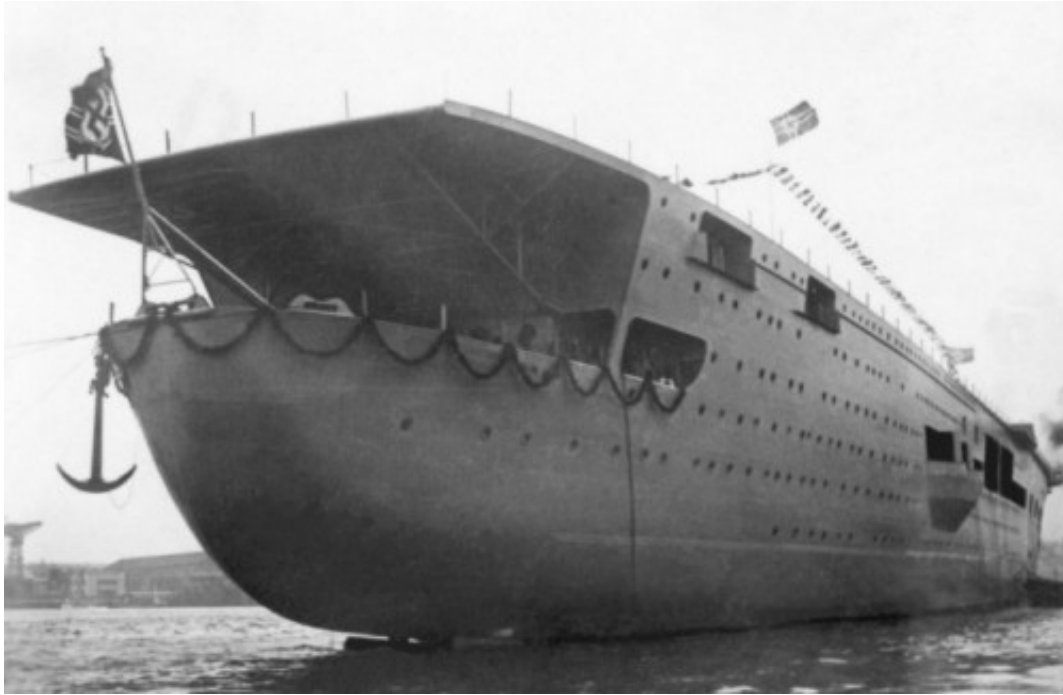
výzbroj:

16 děl ráže 150 mm

12 děl ráže 105 mm

22 protiletadlových kanónů ráže 37 mm

50 letadel Messerschmit BF-109 a hloubkové bombardéry Junkers Ju – 87C



Graf Zeppelin

Groźny

Asi 2 námořní míle od polské Jastarni na pozici 54° 40' 32"N a 018° 40' 54"E leží na dně Baltského moře vrak rychlého člunu určeného k pronásledování a ničení ponorek Groźny. Hloubka na dně je 18m, nejmenší hloubka na vraku je 12 m. Vrak stojí ve vzpřímené pozici na kýlu. Tato loď byla potopena s cílem vytvořit cvičný vrak pro potřeby potápěčů polského vojenského námořnictva. Před potopením z něj byla odstraněna veškerá výstroj a výzbroj.

Po II. světové válce zahájilo polské válečné námořnictvo stavbu nových typů lodí, kterými před válkou nedisponovalo. Důvodem tohoto rozhodnutí byla změna koncepce vedení námořní války po II. světové válce. Velké křižníky a bitevní lodě se staly definitivně minulostí. Naopak válka prokázala, že v budoucnu budou oceány patřit ponorkám. A ruku v ruce s ponorkami se objevila potřeba budovat rychlé čluny určené speciálně k jejich pronásledování a ničení.

Proto polské vojenské námořnictvo již v roce 1946 zahájilo proces formování flotily rychlých protiponorkových člunů. První lodě tohoto typu polské námořnictvo získalo v roce 1946 ze Sovětského svazu. Jednalo se o poměrně nová plavidla postavená v roce 1944. Ze sovětského svazu bylo objednáno i 8 dalších člunů. Jednalo se o plavidla třídy BO (Bołšoj Ochotnik). V roce 1955 Polsko získalo první čtyři plavidla, jmenovala se Czujny – Pozorný, Nieugiety - Neohrožený, Zawziety – Odhodlaný, a Zwrotny – Obratný). Další čtyři plavidla Polsko získalo na konci roku 1957, byla pojmenována Zwinny, Zreczny, Wytrwaly a Groźny. V roce 1960 tato plavidla získala tři cifrové palubní označení a Groźny se dále plavil pod číslem 368. Tato plavidla sloužilas moři téměř 15 let a v sedmdesátých letech byla nahrazena modernějšími protiponorkovými čluny polské konstrukce.

Osud člunu Groźny nebyl ničím výjimečný. Jen málo námořníků by na něj vzpomínalo, kdyby nebylo rozhodnuto potopit ho a vytvořit z něj cvičný vrak pro potápěče polského vojenského námořnictva. Dnes je vyhledávaným cílem všech potápěčů.

technické parametry

délka - 52,3 m

šířka - 6,5 m

ponor - 2,3 m

výtlač - 296/332 tun

pohon - 3 motory o výkonu 1100 koní

rychlost - 3 silníky o mocy 1100 KM

posádka – 57 námořníků

výzbroj:

jedno dělo ráže 85 mm

dvě děla ráže 37 mm

šest velkorážných kulometů

dva vrhače hlubinných pum typu MBM – 1

dva čtyřhlavňové raketometry pro odpalování protiponorkových raket



Groźny

Wilhelm Gustloff

Vrak lodi *Wilhelm Gustloff* leží na pozici 55° 07' 29"N a 017° 42' 13"E asi 20 mil na sever od polské Łeby. Nejmenší hloubka na vraku je 35 m, mořské dno je v hloubce 47 m. V padesátých letech byl tento vrak velmi intenzivně prohledáván ruskými potápěči, kteří pomocí výbušnin a těžkých řetězů zcela rozebrali jeho středovou část. Dodnes se tak zachovala jen malá část příde a zád. Stejně jako v případě vraků lodí *Goya* a *Steuben* je i potápění na vraku *Wilhelma Gusloff*a zakázáno polskými předpisy.

Osobní loď *Wilhelm Gustloff* byla spuštěna na vodu 5. dubna 1937 v loděnici Blohm & Woss v Hamburku. Její stavbu financoval rejdař *Deutsche Arbeitsfront*. 2. dubna 1938 loď vyplula na svou první plavbu po Severním moři. Měla sloužit jako výletní loď pro německé dělníky. Takto se však plavila jen jeden rok.

Brzy byla zařazena do služby v německé *Kriegsmarine*. Účastnila se například evakuace německých jednotek ze Španělska do Německa. 22. září byl *Gustloff* oficiálně zařazen do služby v německém válečném námořnictvu jako nemocniční loď. Od dubna do června roku 1940 pak plnil tuto funkci pro německé raněné vojáky, kteří se účastnili Norské ofenzivy. V listopadu 1940 byl *Wilhelm Gustloff* zařazen do služby v polské *Gdyni*, kde sloužil jako hotel pro posádky ponorek 2. ponorkové flotily - 2. *Unterseeboote Lehr Division*. Tuto funkci plnil až do roku 1945. Během této doby ani jednou nevyplul na moře.

Až v roce 1945 byl stejně jako *Goya* a *Steuben* použit k evakuaci německých vojsk a civilního obyvatelstva, které prchalo před blížící se rudou armádou. Byl potopen 30. ledna 1945 ruskou ponorkou *S-13*. Různé historické zdroje uvádí, že na něm zahynulo 6 – 9 tisíc lidí. Jeho potopení tak bylo pravděpodobně největší námořní tragédií v historii.

technické parametry:

délka – 208,5 m

šířka – 23,6 m

ponor – 6.5 m

výtlač – 25 484 t



Wilhelm Gustloff

plachetnice nazývaná Napoleon

Na pozici 54° 29' 28"N a 018° 52' 48"E leží vrak plachetnice nazývané Napoleon. Pravé jméno této lodi, průběh její služby na moři ani okolnosti jejího potopení nejsou známy. Z výzkumů provedených na vraku však vyplývá, že se pravděpodobně jedná o plachetnici postavenou v XVII. století.

technické parametry:

přibližná délka – 40 m

přibližná šířka – 8 m

Burgemeister Petersen – „Tankowiec“

Burgemeister Petersen, potápěči obvykle nazývaný jen „Tankowiec“, byl postaven pro rejdáře Siemers v loděnici Sir W.G. Armstrong, Mitchell & Co, Low Walker v roce 1889. Jednalo se o tanker poháněný parním strojem a čtyřlístým lodním šroubem. Jeho posádka tvořilo 34 námořníků. Od 19.9.1914 plnil úlohu pomocné zásobovací lodi a tankeru pro německé ponorky. Od 27.10.1915 sloužil v Kaiserliche Werft Danzig jako plovoucí zásobárna paliva pro lodě.

Jeho konec byl neslavný. 10.11.1915 najel na minu a potopil se. Při neštěstí zahynulo 20 členů posádky. Vrak lodi Burgemeister Petersen dnes leží na pozici 54° 47' 29"N a 18° 38' 32"E. Vrak původně stál na kýlu, ale dnes po desítkách let v moři je již notně poškozen. Kromě rozpadlých částí paluby se zachovala jen před s kotvou - takovou, jaké byly používány na počátku 20. století. Mezi železnými pláty, které kdysi byly palubou a boky se dnes skrývají desítky tresek. Největší hloubka na vraku je 31 m, nejmenší hloubka 26 m. Díky pozici na volném moři zde bývá často pěkná viditelnost, a proto je vyhledávaným cílem mnoha potápěčských výprav.

technické parametry:

délka - 94,5 m

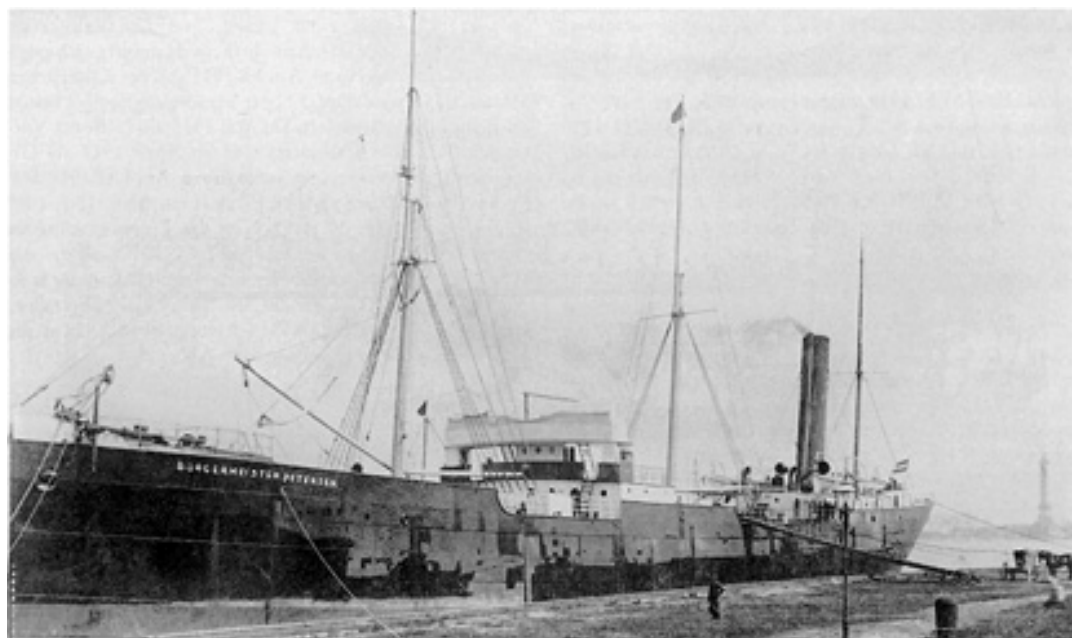
šířka -12,2 m

ponor - 7,3 m

výtlač - 2788 BRT

pohon - parní motor vybavený čtyřlístým lodním šroubem

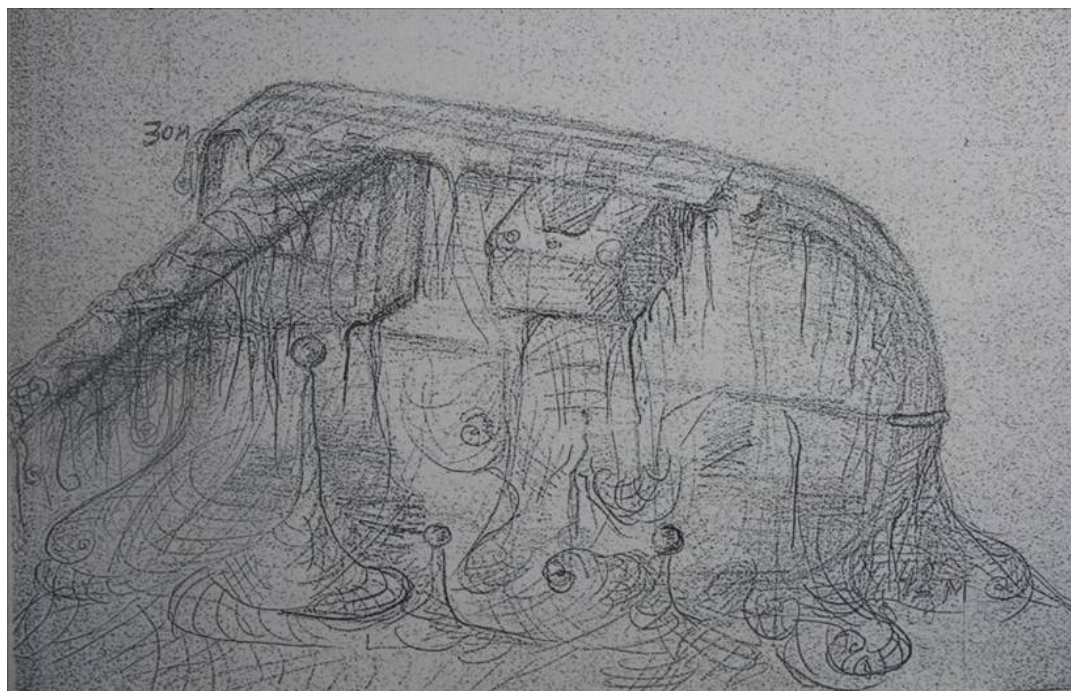
bez výzbroje



Burgmeister Pettersen

Pogłębiarka

Na pozici 54° 45' 34"N a 18° 42' 49"E leží vrak plavidla, které původně sloužilo k prohlubování vodních cest v přístavech a jejich okolí. Polští potápěči mu říkají Pogłębiarka. S podobnými plavidly je dodnes možné se setkat v každém větším přístavu. Jméno této lodi, průběh její služby na moři ani okolnosti jejího potopení nejsou známy. Pogłębiarka leží na pravém boku. Největšími dominantami vraku jsou široký plochý lodní trup, mohutný konstrukční ocelový lodní stožár a masivní části vybavení strojovny, které jsou vidět otevřenými slezy do podpalubí. Vrak Pogłębiarki leží na volném moři, kde se často vyskytují silné proudy. Bývá také často pokryta rybářskými sítěmi, proto by se na ní měli potápět jen zkušenější potápěči. Maximální hloubka na vraku je 37 m, nejmenší hloubka asi 30 m.



Pogłębiarka – přibližný nákres

Vraky Baltu – Torpédový člun S50

Necelých 15 námořních mil na severovýchod od polské Łeby na pozici 54° 54'N a 017° 19'E leží v hloubce 32 metrů romantický vrak, jehož historie se začala psát před více než sto lety. V druhé polovině XIX. století byla v námořních bitvách stále častěji používána nová zbraň – torpéda. Během krátké doby se začaly torpédometry montovat na lodě téměř všech typů. Objevily se i nové typy lodí určené speciálně pro tuto zbraň – torpédové čluny. S nimi pak přišla nová válečná taktika. Početné eskadry torpédových člunů útočily na málo obratné a těžce opancéřované křižníky a bitevní lodě. Malé torpédové čluny byly těžkým cílem pro tehdejší děla a palubní zbraně. Nabití a zamíření děla menší ráže tehdy vyžadovalo minutu času a ruční palné zbraně a kartáčové střely pro torpédové čluny nebyly příliš nebezpečné. Hlavní zbraní těchto člunů byla velká rychlost. Díky ní se mohly přiblížit k bitevníkům a zasáhnout je. Proto se při stavbě torpédových člunů začaly používat nové štíhlé tvary trupu a výkonné motory. První torpédové čluny měly poměr délky k šířce asi 8:1, zatímco modernizované čluny již 10:1. To s sebou přinášelo i určité nevýhody těchto plavidel. Tyto čluny nebyly příliš stabilní v náročných podmínkách na moři, a proto mohly být používány pouze za dobrého počasí. V roce 1883 krátce po zahájení masové výroby torpédových člunů v anglických a francouzských loděnicích začala tato plavidla pro německé válečné námořnictvo vyrábět i loděnice Ferdinanda Schichaua v Elblągu. V krátké době se stala významným producentem těchto člunů. Jedním z nich byl i člun s kódovým označením S50 a právě jeho vrak leží u polské Łeby. Byl spuštěn na vodu 4. listopadu 1889 a 10. dubna byl zařazen do služby. Byl jedním ze série 6 identických torpédových člunů označených S48 – S57. Výzbroj prvotní verze člunu tvořily dvě revolverová děla Hotchkiss ráže 37 mm. Jedno se nacházelo na přídi a druhé na zádi. Od roku 1893 je nahradilo jedno dělo ráže 50 mm. Kromě děl byl člun S50 vybaven i jedním předovým a dvěma palubními torpédometry ráže 350 mm. Později při přestavbě člunu byly palubní torpédometry demontovány a kvůli zvýšení výkonu parního stroje byl postaven druhý komín. V listopadu roku 1910 byl člun S50 přestavěn na minolovku a jeho kódové označení změněno na T50. S50 se potopil 28. září 1914 v bouři. V průběhu 28 let služby na moři se tak nezúčastnil žádné opravdové námořní bitvy. Potápění na vraku S50 je jedním z „typických baltských vrakových dobrodružství“. Přes malý rozměr plavidla působí mnohem větším dojmem. Je to proto, že velká část vraku je opletena rybářskými sítěmi s plováky, které je majestátně zdvihají nad vrak. Nejsou pro potápěče obzvláště nebezpečné, ale vytváří na vraku velmi specifické klima. Vrak leží na kýlu a ponory obvykle zahajujeme od zádi. Je to nejlépe zachovaná část člunu. Přes pokročilou korozi lodního trupu je zde dosud jasně viditelná ploutev kormidla i lodní šroub zarytý do dna. Celý vrak je porostlý mušlemi, jen občas pod nimi vystupují kovové elementy lodní konstrukce. Střed lodi je již velmi poškozen korozí a je zde velké množství potřhaných rybářských vlečných sítí. Naštěstí jsou sítě v této části vraku velmi silné a zamotání se a uvíznutí nehrozí. Síť překrývá i místo, kde bylo původně namontováno dělo ráže 50 mm. Naštěstí díky bouřím a proudům bylo toto dělo odkryto a nyní leží na dně u lodního boku. Všude kolem vraku se nachází množství různých částí lodní výstroje – lodní lana, navijáky a mnoho dalších částí výbavy. Dále směrem k přídi se nachází pozůstatky lodní strojovny, především kotel a parní stroj. Původně se jednalo o tříválcový parní motor o výkonu 1571 koní a kotel podobný těm, které byly používány v parních lokomotivách. Díky nim S50 dosahoval tehdy závratné rychlosti 21 uzlů. S50 mohl vézt až 30 tun uhlí. Později byl tento kotel nahrazen modernějším kotlem roztápným

mazutem. Před' je bohužel velmi málo zachovalá, jen s velkou dávkou fantazie je možné se domýšlet, kde byly vstupy do podpalubí a další části paluby. Zde návštěva tohoto historicky zajímavého vraku končí a začíná výstup na hladinu.

technické parametry torpédového člunu S50:

délka - 44.2 m

šířka - 5 m

ponor - 1,41m na přídi a 2,70 m na zádi

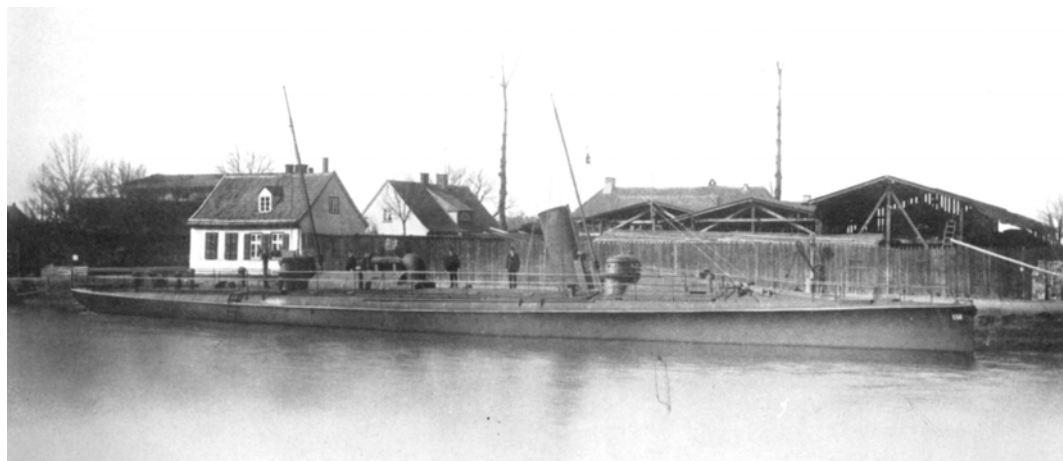
výtlač - 152 tun

maximální rychlost - 21 uzlů

dosah - 2160 námořních mil při 10 uzlech, 650 námořních mil při 17 uzlech

posádka - 1 důstojník, 15 námořníků

pohon - tříválcový parní stroj s výkonem 1571 koní a kotel podobného typu, jenž byl používán v parních lokomotivách, zásoba uhlí činila 30 tun. V roce 1909 byl tento typ kotle nahrazen kotlem roztápným mazutem, člun pak mohl vézt až 26 tun mazutu.



torpédový člun S50

Ścigacz - UJ 301

Na dně Baltského moře v hloubce 32m v blízkosti brány rybářského přístavu v Helu na pozici 54° 35' 28"N a 018° 48' 08"E leží vrak německého dělového člunu nazývaný polskými potápěči Ścigacz (člun určený k ničení ponorek) nebo také Kanonierka (dělový člun). Potopil se 8. dubna 1945 v půl deváté večer. Je jedním z nejčastějších cílů výprav za vrakovým potápěním v Polsku, ale jen málo kdo zná jeho příběh. „Ścigacz“ byl postaven v roce 1944 v loděnici G. Burmester v polském Świnoujściu jako plavidlo s typovým označením KFK (Kriegs Fisch Kutter) 532 a kódovým označením Vs 912. Byl přidělen do služby 3. flotily Ujager německého válečného námořnictva ve Świnoujściu. Od října 1944 do ledna 1945 sloužil v Piławie v 9. zásobovací divizi a pak byl přeložen do polské Gdynie, kde sloužil až do března 1945. Následně byl přeložen na polský Hel, kde plnil úlohy spojené s ochranou konvojů proti ponorkám a leteckým útokům. Při spojeneckém náletu 8. dubna 1945 byl zapálen a následně odtažen před bránu přístavu, kde se ve 20:30 potopil. Při požáru na palubě zahynuli dva námořníci.

Když Německo v roce 1939 zahájilo bojové operace, nebylo připraveno na dlouhou a těžkou válku. Díky rychlému postupu na západní frontě záhy kontrolovalo téměř 20 000 km pobřeží a jeho ochrana nebyla snadným úkolem. Problémy se zásobováním, nedostatkem surovin a vojenského materiálu nutily Němce improvizovat. K ochraně pobřežní linie, přístavů a konvojů proto byly využívány různé typy plavidel, od přestavěných rybářských kutrů až po ozbrojené obchodní lodě. Taková plavidla se však ne vždy hodila k plnění vojenských úkolů. Jejich malá rychlost, špatná výzbroj a nedostatek náhradních dílů pro nutné opravy vedl německé válečné námořnictvo k rozhodnutí zahájit stavbu malých ozbrojených člunů s trupem podobným rybářským kutrům. Tyto čluny měly být levné, vynikat jednoduchou konstrukcí a měly být stavěny ze snadno dostupných materiálů. Tak jednoduchými technologickými postupy, aby je dokázaly rychle produkovat všechny Němci kontrolované loděnice v Polsku, Německu, Holandsku ve Francii, ale i třeba v Bulharsku. Proto v roce 1941 v konstrukční kanceláři loděnice v Hamburku (HSVA - der Hamburgischen Schiffbau Versuchsanstalt) vznikly výkresy prvního plavidla tohoto typu - „Model I“ s délkou 22 m, šířkou 6,2 m a ponorem 2,75 m. V zápětí byl tento model vylepšen, došlo ke změně tvaru trupu, byl vybaven účinnějším lodním šroubem a nazván „Model II“. Následně konstrukční kancelář v Brémách připravila dalších sedm variant těchto člunů – typy A - G. Po testech v Institutu lodní konstrukce ve Vídni bylo rozhodnuto začít s výstavbou dvou verzí typu G – Wiener Modell 474 o délce 22 m a Wiener Modell 475 o délce 24 m. Typ 475 byl nazýván Kriegs Fisch Kutter (vojenský rybářský kutr), zkráceně KFK a jeho výstavba byla zahájena hned v několika evropských loděnicích. Stavba tohoto plavidla byla velmi jednoduchá – ocelová konstrukce pokrytá dřevěnou obšívku. Díky ní bylo plavidlo velmi pevné a dobře odolávalo podmínkám na moři. Výtlak činil 110 BRT, rychlost mu dodával dieselový motor o výkonu 175 – 220 koní a čtyřlístý lodní šroub o průměru 1,3 m. Maximální rychlost člunu činila téměř 9,5 uzlu. Posádku tvořilo 15 námořníků. Výzbroj byla na tak malé plavidlo poměrně silná - protiletadlový kanón ráže 3,7 cm a dva až čtyři kanóny ráže 2 cm. Výzbroj doplňovalo 6 hlubinných pum určených k ničení ponorek. Existovaly čtyři různé verze těchto člunů V - Vorpostenboot (člun pobřežní obrany), Vs - Vorpostensicherungboot (patrolový člun), M - Minensuchboot (minolovka) a UJ – Uboot Jager (člun určený k ničení ponorek). Postaveno bylo celkem 612 plavidel tohoto typu, přičemž nejméně 554 se jich účastnilo bojových operací. Potopeno jich bylo 135.

Po válce byly tyto čluny rozděleny mezi vítězné mocnosti. Velké množství jich získalo Rusko, mnohé byly přestavěny na rybářské čluny nebo výletní čluny a jachty. Jen málo z nich dále sloužilo ve válečném námořnictvu. Poslední z těchto plavidel však sloužila ještě v roce 2001. KFK jsou jedním z fenoménů II. světové války. Byly největší sérií německých vojenských plavidel postavených za války, jejich počet převyšoval i počet ponorek typu VII C. Vrak „Ścigacza“ leží na dně na kýlu v hloubce 32 m, s lehkým náklonem na pravou stranu. Na trupu lodi nejsou patrné žádné výrazné stopy poškození. Paluba i podpalubí jsou zasypány silnou vrstvou písku. Asi uprostřed lodi se nachází slez do podpalubí. Na přídi je dosud jasně patrná kruhová platforma lodního kanónu. Směrem k zádi je dobře zachovalá lodní nástavba, na jejíž střeše se nachází platforma dalšího kanónu. Po pravé i levé straně nástavby jsou dosud hlubinné pumy. Dalším zajímavým místem na vraku je ploutev kormidla a lodní šroub. Často na vraku nalezneme stopy rybářských sítí a hejno tresek. Viditelnost v této části zátoky bývá různá, obvykle 4 až 10m. Potápění na tomto vraku vždy zanechává pěkné vzpomínky.

technické parametry::

délka - 24 m

šířka - 6,3 m

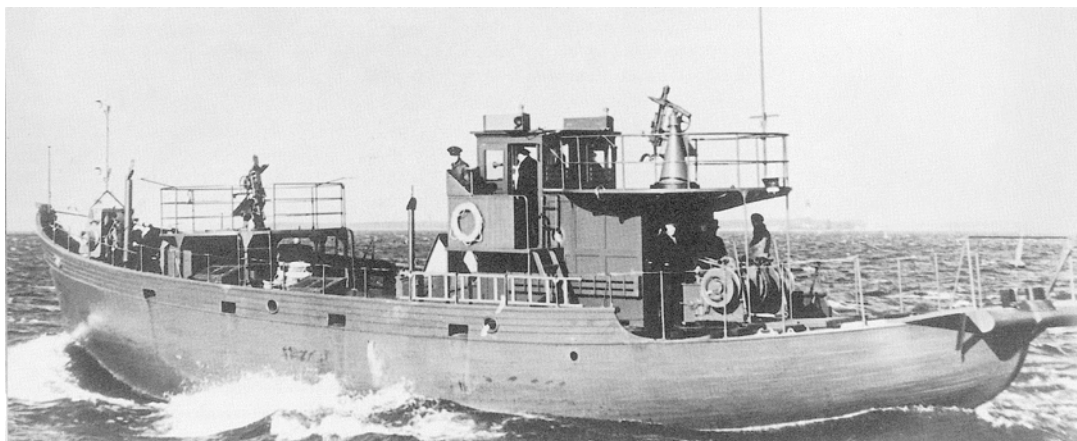
ponor - 2,8 m

výtlač - 110 BRT

pohon - dieselový motor s výkonem 200KM a čtyřlístý lodní šroub o průměru 1,3m

maximální rychlost - 9 uzlů

výzbroj - kanón ráže 3,7 cm a dva až čtyři kanóny ráže 2,0 cm, 6 hlubinných pum



Ścigacz

Vraky Baltu – Solen

„Pohled' ctihodný čtenáři, cožpak není hodné zaznamenání v kronikách, že pod Gdaňskem Slunce (švédsky „Solen“) zapadlo v poledne, když obvykle zapadá jen večer?“

fragment popisu bitvy pod Oliwou zapsaného v kronikách krátce po bitvě

Švédská galeona Solen (švédsky Slunce) se potopila 28. listopadu 1627 v „bitvě pod Oliwou“. Posádka této plachetnice se nechtěla vzdát polským námořníkům, raději zapálila skladiště střelného prachu na přídi a vyhodila ji do povětří. Byla to jedna z nepřiliš významných bitev Polsko - Švédské války, ve které flotila švédských plavidel blokovala Gdaňský přístav. Tehdy se však začala psát zajímavá a dlouhá kapitola podmořského archeologického výzkumu v Polsku a spolupráce polských a českých potápěčů.

Vrak Solenu byl nalezen v roce 1969 při stavebních pracích v blízkosti Severního přístavu v Gdaňsku. Nacházel se v pozici 54° 28' N a 18° 42' E v hloubce 16 m asi 3 míle na severovýchod od bran přístavu. Potápěči tehdy objevili pozůstatky dřevěného trupu plachetnice s balastovými kameny, ze kterých vyčnívala lodní děla. Vrak byl velmi poničen rybářskými sítěmi, ale od počátku bylo jasné, že vraku schází příď. Pozice vraku byla označena na námořních mapách jako navigační překážka a byl označen názvem „W – 6“ (vrak číslo 6). Vrak se nacházel v oblasti vodní cesty do Gdaňského přístavu a proto musely archeologické práce probíhat co nejrychleji. Ještě na jaře roku 1969 bylo vyzdviženo jedenáct lodních děl. Některé z děl byly ještě nabity což naznačovalo, že se loď potopila v průběhu bitvy. Osm děl bylo označeno erby švédské dynastie Vazů a iniciálami CDS (Carolus Dux Soedermanlandiae) nebo GRS (Gustavus Rex Sueciae). Data odlití děl se pohybovala mezi roky 1600 a 1604. Dvě zbylá děla byla polská a jedno ruské. Bylo jasné, že se jedná o vrak švédské plachetnice ze 17. století a archívy námořního muzea i velikost plavidla naznačovaly, že by se mohlo jednat o Solen. Archeologický průzkum vraku lodi Solen byl jedním z prvních kroků polské podmořské archeologie. Vedl jej ředitel Námořního muzea v Gdaňsku doc. Dr. Przemysław Smolarek podle jím vypracovaných metod. Námořní muzeum tehdy prohlubovalo své první zkušenosti s průzkumem středověkých vraků. S časem dokonce získalo i vlastní výzkumné plavidlo a skupinu potápěčů, která často úzce spolupracovala s potápěči z různých sportovních potápěčských klubů a sdružení. Po pořízení podrobné fotodokumentace a obrazové dokumentace vraku bylo zahájeno odsávání sedimentu z lodního trupu. Každý nalezený předmět, součást lodní výstroje nebo úlomek keramiky byl podrobně prozkoumán a pozice, kde byl nalezen, byla zanesena do nákresu vraku. Odkryté části lodního trupu byly měřeny, zakresleny a fotografovány. Práce v kalné vodě byla zdlouhavá a přerušovala ji zimní období špatných atmosférických a hydrologických podmínek. Z vraku bylo vyzdviženo téměř 6000 artefaktů - součásti lodní výstroje, lodní obšívky, lodní hřeby, kotvy, dělové koule, dalších osm lodních děl, kule do ručních palných zbraní, cínové nádoby se značkami majitelů, lodní lékárna, hliněné dýmky, kalamáře a mnoho dalších předmětů. Velká pozornost byla věnována nálezům velkého množství mincí a to především datu jejich vyražení. Mohly potvrdit nebo vyvrátit, zda se jedná o vrak Solenu. Byly nacházeny v různých částech vraku, hlavně švédské čtvercové měděné mince, tak zvané klipy, různých velikostí i hodnot. Většina z nich byla ve velmi špatném stavu, ale všechny rozluštěné letopočty byly mezi roky 1591 a 1627.

Sten Sture nazývaný též Mount Vernon

Vrak lodi Sten Sture leží na pozici 54° 56' 54,00"N a 018° 20' 12,00"E v hloubce 18 – 20 m asi 4 míle od polského přístavu Władysławowo. Vrak je ve střední části silně poničen, ale za pozornost stojí především zád' vraku s mohutnými lodní šrouby a příď s impozantní kotvou. Sten Sture byl postaven v roce 1900 v loděnici Bergens MV v Norsku. Jeho původní jméno bylo Mount Vernon. Prvním majitelem lodi byl Rederi O&A Urgens z Bergen, pro kterého plul po hladině Severního a Baltského moře 22 let. Převážel hlavně železnou rudu a uhlí. V roce 1922 byl předán novému majiteli – Rederi Ab Vigor z Gøtenborgu a byl přejmenován na Elisabeth. Pod tímto jménem plul dalších pět let. Následně byl prodán dalšímu švédskému majiteli Rederi Ab Westindia ze Stockholmu a opět přejmenován na Sverre Nergaard. Pro tohoto majitele převážel uhlí mezi různými baltskými přístavy a tak prožil celou válku. Po druhé světové válce si našel nového majitele – Rederi Ab Eruths z Trelleborgu. Stejného majitele, jehož loď Bengt Sture se v roce 1943 potopila nedaleko Łeby. Ten ho přejmenoval na Sten Sture. V lednu roku 1947 Sten Stur vyplul na svou poslední plavbu. Z neznámých příčin se ztratil v noci z 26. na 27. ledna. Zahynulo 18 členů posádky. V roce 1997 byl jeho vrak nalezen potápěči v blízkosti Władysławowa.

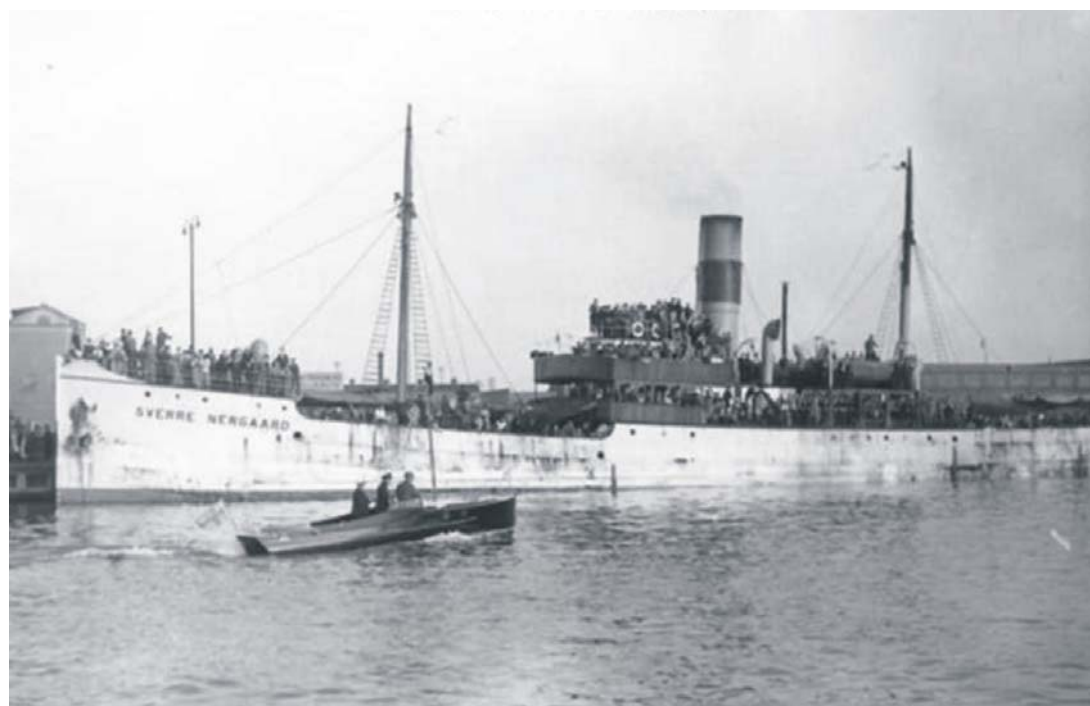
technické parametry:

výtlač – 1320 tun

délka – 68,8 m

šířka – 9,7 m

ponor – 4,6 m



Sten Sture

Steuben

Stavba této lodi byla zahájena v roce 1923 v loděnici Vulcan Werft ve Szczecinie. Její stavbu si objednal Norddeutscher Lloyd (North German Lloyd) se sídlem v Brémách. První jméno tohoto plavidla bylo München a poprvé vyplulo 21. června 1923 na trase z Brém do New Yorku. Byla to první německá loď, která po první světové válce vplula do tohoto přístavu. Dlouhé roky se pak plavila na pravidelné lince z Německa do USA. 11. února 1930 vypukl na palubě lodi požár, který poškodil trup a loď dosedla na dno řeky Hudson v New Yorku. Příčinou požáru bylo samovznícení nákladu. Krátce po požáru byla loď provizorně opravena v Brooklynské loděnici a v květnu téhož roku byla odtažena do Brém. Zde byla kompletně přebudována a dostala nové jméno – General von Steuben. Steuben se dále plavil na stejné trase jako před tím Munchen. V roce 1935 však pro něj majitel našel novou práci. Plavil se po Středomoří a po Norském moři jako výletní loď. V prosinci 1938 byl opět přejmenován - na Steuben. Konečně v prosinci 1939 ho převzalo německé námořnictvo a jeho mateřským přístavem se stal Kiel. V roce 1944 byl přebudován na nemocniční loď. Následně byl vyzbrojen 12 protiletadlovými kanóny. V následujících měsících se účastnil mnoha vojenských operací, ve kterých především pomáhal evakuovat raněné německé vojáky z ruské fronty. Ke konci druhé světové války pomáhal evakuovat německé civilní obyvatelstvo prchající před blížící se rudou armádou. Toto poslání se mu stalo osudným. V rámci této služby vyplul i dne 9. února 1945 z Pillau (dnešní Baltijsk u Kaliningradu) do německého Kielu. Na jeho palubě se podle zdrojů německého námořnictva nacházelo 2500 raněných vojáků, 2000 utečenců a 450 členů posádky. Na ochranu Steubena vyplul pouze starý hlídkový člun T196. V noci z 9. na 10. února byl zasažen asi 5-6 mil od polské Ustki dvěma torpédy vypuštěnými ruskou ponorkou S -13 kapitána Marinesko. Stejnou ponorkou, která potopila i loď Wilhelm Gustloff. Po několika minutách marného boje se Steuben potopil, T196 se podařilo zachránit jen 300 lidí. Vrak lodi Steuben leží na dně Baltského moře v hloubce 72 m na pozici 55° 13' 26"N a 016° 40' 48"E. Vrak leží na boku a je silně pokryt sítěmi. Nejmenší hloubka na vraku je 49 m. Stejně jako na vracích lodi Goya a Wilhelm Gustloff i zde je zakázáno potápění.

technické parametry:

délka - 179 m

šířka - 18.9 m

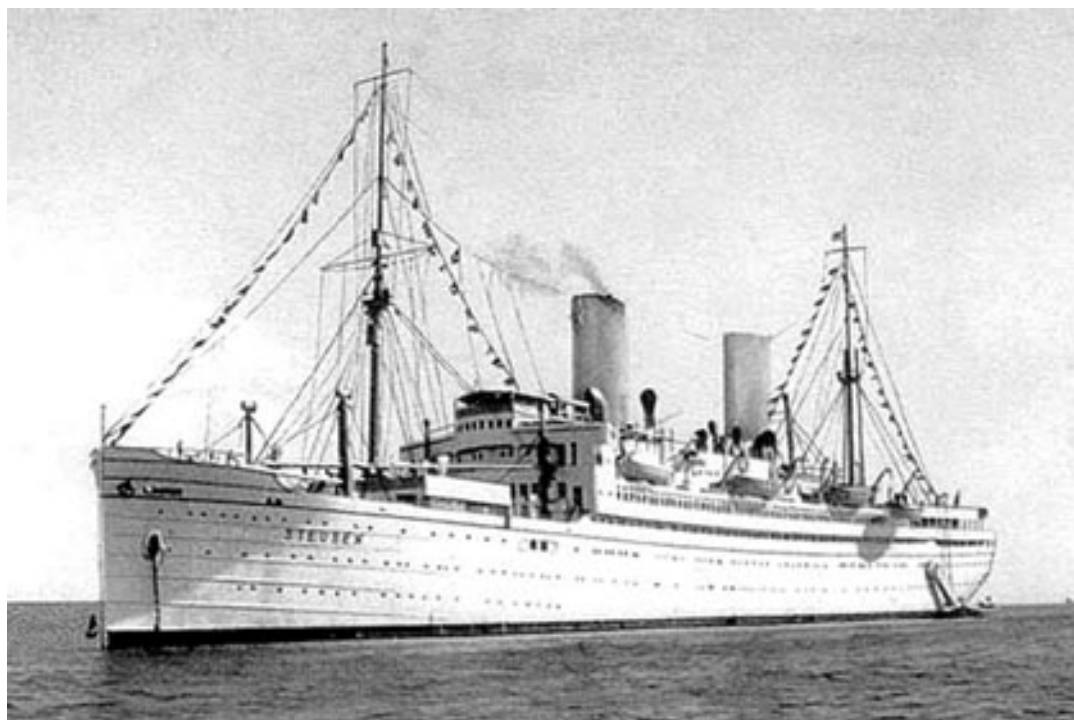
ponor - 8,5 m

výtlač - 14 666 BRT

pohon - 4 dieselové motory MAN

rychlost – maximálně 16,3 uzlů

výzbroj – 12 protiletadlových kanónů



Steuben

Stuttgart

Vrak parníku *Stuttgart* se nachází na pozici 54° 33'N a 018° 36'E nedaleko přístavu v Gdyni. Leží na mělčině, největší hloubka na vraku je 20m, nejmenší hloubka 8 m. Vrak *Stuttgartu* byl po válce roztrhán na části a sešrotován, a tak po něm zbylo jen množství ocelových plátů a konstrukcí, které dnes leží rozházeny po dně. Toto místo je často vyhledáváno rybáři, proto je při potápění na pozůstatcích tohoto vraku třeba dávat pozor na rybářské sítě. Stavba osobní lodi *Stuttgart* byla zahájena v březnu 1923 v loděnici AG Vulcan v polském Štětíně. Na vodu byl spuštěn 31. července roku 1923 a do služby v North German Lloyd byl zařazen 4. ledna 1924. Na panenskou plavbu na trase Bremenhaven – New York vyplul 15. ledna 1924. Na počátku roku 1930 bylo působiště *Stuttgartu* přesunuto na linky na Dalekém východě. V roce 1938 byl prodán Deutsche Arbeitsfront (DAF) v Hamburku, následně byl využíván North German Lloyd. V dubnu roku 1939 se spolu s dalšími osobními loděmi, takovými jako *Wilhelm Gustloff*, *Sierra Cordoba* a *Der Deutsche* účastnil operace stažení německých vojsk ze Španělska do Německa. V srpnu roku 1939 parník *Stuttgart* zabavila německá Kriegsmarine a přebudovala ho na nemocniční loď. Mezi lety 1939 – 1943 *Stuttgart* sloužil nejdříve v Norsku a následně byl zakotven v Gdyni. V říjnu roku 1943 byl při americkém náletu na Gdyni zasažen leteckou pumou a začal hořet. Z raněných vojáků na palubě jich přežila jen hrstka. Hořící *Stuttgart* byl odtažen z přístavu a následně potopen i s těly mrtvých vojáků. Na bocích a palubě *Stuttgartu* se sice nacházely červené kříže a neměl žádnou výzbroj, ale loď byla pomalována maskovacími barvami. Proto potopení *Stuttgartu* nebylo nikdy uznáno za válečný zločin.

technické parametry:

výtlač – 20 500 t

délka – 167,8 m

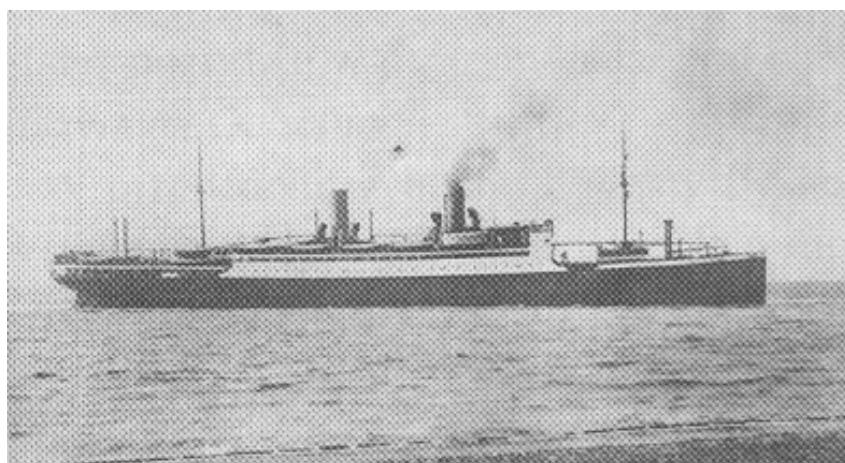
šířka – 24 m

ponor – 7, 6 m

pohon – dva tříválcové motory pohánějící dva lodní šrouby, 4 parní kotle

maximální rychlost – 15,5 uzlů

posádka – asi 297 mužů a odhadem 400 pacientů na nemocničních lůžkách



parník *Stuttgart*

Terra

Vrak tankeru Terra leží na pozici 55° 08' 09,60"N a 017° 46' 41,40"E ve vzdálenosti asi 22 mil na sever od Łeby. Stojí na kýlu na dně v hloubce 43m, nejmenší hloubka na vraku je 34m. Je to jeden z nejkrásnějších vraků v polském Baltu.

Terra byla postavena v roce 1935 v loděnici Nobiskrug v Rendsburgu. Jejím prvním majitelem byl Hamburger Tankreederei GmbH a tehdy nesla jméno bylo Gustav Schindler. Jejím posláním byl transport ropy a dalších tekutých nákladů v Baltském a Severním moři. V roce 1938 byla loď přejmenována na Oelschindler.

Před výbuchem druhé světové války byla loď zabavena německým válečným námořnictvem a od 4. srpna 1939 začala plnit funkci pomocného tankeru ve vojenské loděnici v Kielu. Následně byla přesunuta jako pomocný tanker do přístavu v Gdyni. V roce 1941 byla zařazena do služby u 27. ponorkové flotily v Gdyni jako pomocný tanker a plovoucí dílna. Při jedné z jejích plaveb byla 13. 10. 1944 zasažena její pravá paluba v předřové části dvěma torpédami vypuštěnými ruskou ponorkou S – 4 Lembit. Po chvíli se Terra potopila.

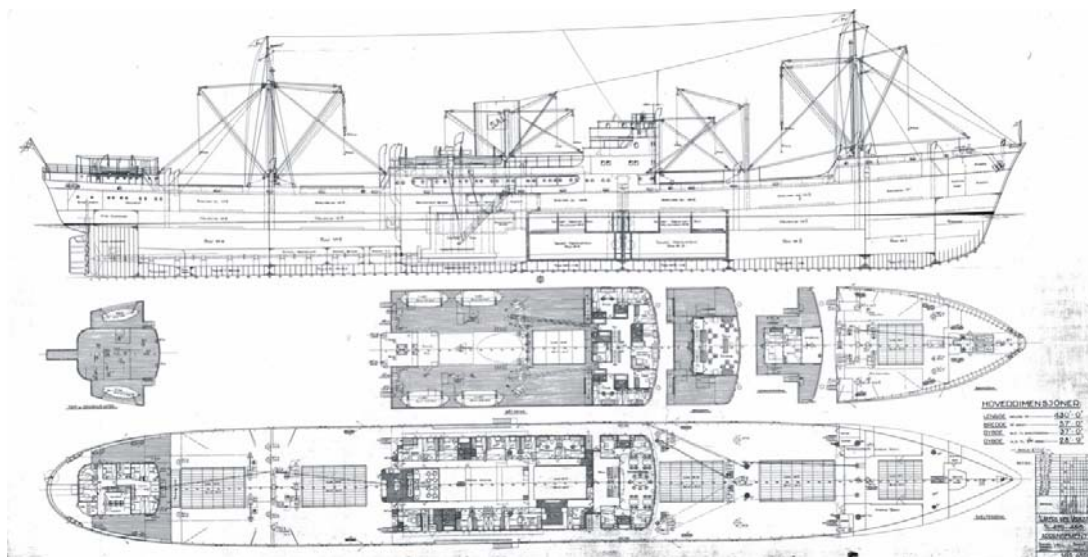
technické parametry:

výtlač – 1533 tun

délka – 74,1 m

šířka – 11,3 m

ponor - 6,4 m



Terra

Vraky Baltu - Minolovka Munin „trałowiec”

Minolovku Munin zná většina potápěčů spíše pod jménem „trałowiec”.

Tento vrak viděl asi každý, kdo se potápěl na polských vracích v blízkosti Helu. Leží v hloubce 40 m, několik set metrů od bran přístavu v Helu na pozici 54° 36' 07"N a 018° 47' 25"E. Vrak je dlouhý 41 m, jeho trup i nástavby jsou poměrně dobře zachovalé. Přesto, že se na něm každý rok potápí stovky potápěčů, dosud skrývá mnohá překvapení.

Vynález námořní miny v XIX. století a velký rozvoj této zbraně ve XX. století vedl k nutnosti vytvořit zcela nový typ válečné lodi uzpůsobené ke kladení, ale i vyzvedávání a ničení min. Těmto plavidlům se říkalo minolovky. Miny lovily pomocí speciálních ocelových vlečných sítí nebo střelbou z palubních zbraní. V dobách války jako minolovky často sloužily přestavěné rybářské kutry. Na takové lodi byly zpravidla dodatečně namontovány protiletadlové kanóny a kulometry, byl doplněn pancíř a upraveny a zesíleny byly i navijáky pro kladení sítí.

Tak vznikly první flotily minolovek, jež očišťovaly od min přístavy a plavební dráhy v obou světových válkách. Armáda rybářské čluny většinou zabavila, přejmenovala je a dále sloužily ve válečném námořnictvu. Teprve za druhé světové války začala vznikat nová třída větších a rychlejších válečných lodí speciálně konstruovaných ke kladení, vyzvedávání a ničení min.

Munin zahájil svou životní pouť v roce 1915 v loděnici H.C. Stulcken Sohn w Hamburgu, s výrobním číslem 491. Stavbu rybářského kutru si objednala firma Hansa HF a první jméno, které nesl, znělo S/Fi Ditmar Koel. Válka však zapříčinila, že nezačal pracovat pro svého původního majitele, ale ještě v loděnici ho 8 prosince 1915 přejala Kaiserliche Marine. Byl přestavěn na minolovku a spuštěn na vodu 22. března roku 1916. O několik měsíců později byl začleněn do služby v 1. Andelschutz Flotylle (Halfflotille) a první dva roky války plnil úlohy spojené se zabezpečením obchodní flotily. V té době byl také několikrát přejmenován. V roce 1918 byl zařazen do 9. Geleit Flotille, kde sloužil až do konce války. Po první světové válce 8. dubna 1919 byl navrácen svému prvnímu majiteli Hansa HF a opět získal své původní jméno Ditmar Koel. V roce 1927 byl kutr kompletně přestavěn. Trup byl prodloužen a výtlač zvětšen na 286 BRT. V roce 1936 definitivně skončila jeho rybářská kariéra a koupila ho německá Kriegsmarine. Po přestavbě byl 8. září 1937 zařazen do služby jako minolovka a pojmenován Munin. Toto jméno je spojeno se starou pověstí. Podle skandinávské legendy měl otec všech bohů Odin dva pomocníky - havrany, kteří prohledávali celý svět a pak mu sedávali na rameni a vyprávěli vše, co viděli a slyšeli. Jeden se jmenoval Hugin a druhý Munin. Němci tedy pojmenovali dvě ze svých minolovek Munin a Hugin. V roce 1938 byl Munin opět přestavěn na školní plavidlo určené pro výcvik posádek minolovek. Tak strávil celou druhou světovou válku. Jeho konec nebyl hrdinský. Potopil se až 18. března 1945 v průběhu rychlého a zmateného ústupu německých vojsk z Polska, při kolizi s neznámým plavidlem. Po 29 letech služby na moři. Jeho posádce se naštěstí podařilo uniknout.

Podmínky pro potápění na tomto vraku jsou obvykle dobré. Leží na písčném dně v hloubce asi 40 m. Leží na kýlu, lehce nakloněný na levobok. Jen několik set metrů od brány rybářského přístavu v Helu. Viditelnost na vraku bývá různá a často se mění i v průběhu dne. Obvykle je asi 4 – 5 m, ale jsou dny, kdy dosahuje i 10 m. Pak je možné vidět vrak v celé jeho kráse. Díky snadné dosažitelnosti je oblíbeným cílem

potápěčů, kteří si vybrali pro své ponory polský Hel. Vzhledem k poloze uvnitř Gdaňské zátoky umožňuje potápění i za horšího počasí a bývá častým náhradním potápěčským plánem v případech, kdy potápění na vzdálenějších vracích neumožňuje proměnlivé počasí Baltu. Je jen málo pokryt sítěmi, má zachovalé nástavby, do kterých je možné nahlédnout. Za pozornost stojí i příďový lodní kanón. Je to ideální vrak pro výcvik vrakového potápění. Dosud je zde možné nalézt i zbytky munice do protiletadlových kanónů. Většina se však již zřejmě nachází v soukromých sbírkách potápěčů. Přestože se na tomto vraku ročně potápí stovky potápěčů, teprve před dvěma lety byl nalezen lodní zvon. Bohužel také zmizel v soukromých sbírkách. Nikdo neočekával, že by na takovém vraku mohl dosud být. Vrak tak byl s konečnou platností identifikován.

technické parametry minolovky:

celková délka - 41,5 m.

šířka - 7,4 m.

maximální ponor - 2,9 m.

výtlač - 286 BRT.

průměr lodního šroubu - 2,60 m.

maximální rychlost - 9 uzlů

výzbroj:

1 kanón ráže 10,5 cm

1 protiletadlový kanón ráže 37 mm

2 protiletadlové kanóny ráže 20 mm



tralowiec Munin

Vraky Baltu – polské U Booty

Jen málokterý vrak dokáže rozbušit srdce potápěče tak jako vrak ponorky. Tím spíše, pokud se jedná o německou ponorku z období II. světové války – U Boot. Polské zdroje uvádí, že koncem války se na dně polského Baltu nacházelo 9 potopených německých ponorek U-272, U-346, U-367, U-583, U-649, U-670, U-768, U-983 a konečně Walterova experimentální ponorka V-80. Další dva vraky ponorek U-2342, U-854 se měly nacházet v blízkosti polských teritoriálních vod u Świnoujścia a U-1015 na západ od Pillau. Kromě V-80 se jednalo o ponorky typu VIIC. Historie německých ponorek v II. světové válce je velmi úzce spjata s polským Baltem a Gdaňskou zátokou. Neprobíhaly zde sice významné bojové operace, ale v této oblasti procházely výcvikem posádky německých ponorek.

V průběhu obou světových válek se bojových operací na moři účastnilo asi 1150 německých ponorek. Potopily 8200 obchodních lodí o celkové tonáži 27 milionů BRT. Německé ponorky blokovaly dovoz surovin pro vojenský průmysl v Anglii, ohrožovaly americké pobřeží a znepříjemňovaly život obchodním a vojenským konvojům. II. světová válka znamenala konec éry velkých bitevních lodí. Ukázala, že v budoucnosti budou oceány patřit jiným plavidlům – letadlovým lodím, rychlým dobře vyzbrojeným člunům a ponorkám. Byla to obávaná zbraň, neboť náklady na stavbu podmořských člunů byly v porovnání se škodou, jakou mohly způsobit minimální. Když se na počátku 20. století ponorky začaly objevovat ve válečném loďstvu téměř všech armád, byly přijímány spíše s nedůvěrou. Staří admirálové považovali za základ loďstva mohutné bitevní lodě a o pozici námořní velmoci rozhodovala tonáž válečných lodí. Důvěru nevzbuzovala ani počáteční technická nedokonalost ponorek a časté závady, které znemožňovaly jejich účinné nasazení v bojových operacích. Admiralita se domnívala, že místo ponorek je pouze v hlídkové službě, popřípadě při získávání informací o přesunech sil protivníka. Vztah námořních důstojníků k ponorkám do jisté míry vystihuje příběh německé ponorky U-15. V roce 1914 tato ponorka hlídkovala na bojové pozici a byla spatřena hlídkou lehkého křižníku Birmingham. Křižník zahájil palbu na ponorku ze všech palubních zbraní a rozhodl se U-15 taranovat. V palubním deníku křižníku je zapsáno, že z trupu ponorky se ozývaly rány kladivem a posádka se zřejmě neúspěšně pokoušela opravit motor. Birmingham na ponorku najel a ta se rozlomila na dvě části. Nikdo se z její posádky nezachránil.

Karta se však brzy začala obracet, o čemž svědčí příběh německé U-9. 22. září 1914 se této ponorce pod vedením kapitána poručíka Otto Weddigena podařilo potopit tři britské pancéřové křižníky Aboukir, Cressy a Hogue. Když se křižník Aboukir začal po zásahu torpédem potápět, jeho kapitán bezstarostně nařídil oběma dalším křižníkům přiblížit se a zachránit trosečníky. Tak se staly pohodlným nehybným cílem pro další torpéda U-9. Utopilo se 1450 námořníků. Tato tragédie ukázala, že styl námořní války se brzy změní, že s ponorkami bude zapotřebí v budoucnu počítat. Při vypuknutí II. světové války mělo německé válečné námořnictvo – Kriegsmarine ve výzbroji 57 ponorek, z nichž 39 bylo možné nasadit v bojových operacích. Německo si bylo vědomo jejich vojenského potenciálu, a proto admirál Dönitz, velitel ponorkového loďstva žádal admirála Raedera vrchního velitele německého válečného námořnictva, aby zahájil program výstavby nových plavidel. Byla naplánována stavba 30 ponorek měsíčně, avšak vzhledem k dalším důležitým bojovým operacím nedal Hitler tomuto programu plnou prioritu. Do dubna 1940 tak bylo do činné služby zařazeno jen asi třináct ponorek. Další překážkou v účinném nasazení německých ponorek byly technické závady torpéd. Německé archivy uvádí,

že v těchto měsících čtvrtina vypuštěných torpéd selhala a pro závady uniklo 40% cílů.

V červnu 1940 úspěchy německých ponorek prudce stouply a zahájily tak období nazývané německými ponorkáři „zlaté časy“. Němci potápěli čím dál tím více lodí a jejich vlastní ztráty byly zanedbatelné. Spojenci ztráceli 60 lodí měsíčně a situace se nelepšila, spíše naopak. Přesto průměrný počet 30 ponorek nasazených v bojových operacích na moři byl nadále malý.

Situace se radikálně změnila v červenci 1941, kdy Adolf Hitler dal programu stavby nových ponorek prioritu. Neúspěchy německého hladinového námořnictva a malá technická náročnost stavby ponorek ho přesvědčily, že budoucnost patří ponorkám. Mělo se stavět 25 nových ponorek měsíčně. Základem německé ponorkové flotily se stal typ VIIC, do konce války jich bylo postaveno asi 600 kusů.

Zhroucení německé ponorkové války začalo v druhé polovině roku 1942. Spojenci zdokonalili radar, který umožňoval účinně vyhledávat vynořené ponorky a to i v noci nebo v mlze, rozvinuli systém ničení vynořených ponorek letadly, konstruovali i stále dokonalejší vrhače hlubinných náloží. Stále častěji obchodní lodě doprovázela ozbrojená plavidla. Rozluštění německého rádiového kódu také spojencům umožnilo přesněji sledovat pohyb německých ponorek na moři. V roce 1943 již bylo jasné, že stávající technické parametry německých ponorek neumožňují vést úspěšnou ponorkovou válku. Němečtí námořníci si stěžovali na příliš nízkou rychlost ponorek pod vodou, malou kapacitu elektrických baterií i nutnost příliš často se vynořovat. Ale bojové neúspěchy Německa neumožnily věnovat dalšímu technickému vývoji ponorek náležitou péči.

Německý inženýr Helmut Walther sice již v roce 1940 představil německému námořnictvu svůj nový systém pohonu určený pro ponorky - tzv. Walterovu turbínu poháněnou látkou na bázi peroxidu vodíku, ale tyto ponorky nikdy do průběhu války nezasáhly. Jeho ponorka označená V-80 o výtlačku 80 tun testovaná v Gdaňském zálivu sice dokázala rozvinout pod vodou rychlost až 27 uzlů, ale další vývoj těchto ponorek byl poznamenán neúspěchy. Do konce války tak bylo postaveno jen 7 Walterových ponorek. Naděje Němci vkládali i do ponorek typu „elektro“, tedy atlantického typu XXI a pobřežního typu XXIII. Tyto ponorky převzaly moderní hydrodynamický tvar z Walterových ponorek, ale k pohonu používaly standardní diesellové a elektromotory. Dvojnásobný počet baterií však umožnil značně zvýšit rychlost a délku pohybu pod hladinou. Do konce války však loděnice námořnictvu předaly jen 55 ponorek typu XXI a 35 ponorek typu XXIII. Nemohly tak další vývoj války na moři nijak výrazně ovlivnit.

Historie německých ponorek v II. světové válce je velmi úzce spjata s polským Baltem a Gdaňskou zátokou. Neprobíhaly zde sice významné bojové operace, ale v této oblasti procházely výcvikem posádky německých ponorek. Příprava nových posádek probíhala na počátku války pod záštitou bojových flotil. V roce 1941 se však tento systém změnil. Postupně začaly vznikat specializované školní flotily. 4. ponorková flotila měla základnu v polském Szczecinie, 8. ponorková flotila v polském Gdaňsku a dnešním Kaliningradu, 18. flotila v polském Helu a další školní ponorkové flotily v Pillau (poblíž dnešního Kaliningradu).

Při převzetí nové ponorky válečným námořnictvem byla automaticky zařazena k některé z těchto flotil. Zde k ní byla přidělena posádka a čekal ji 3-7 měsíční výcvik. Důstojníci a poddůstojníci byli obvykle k ponorce přiděleni již v průběhu stavby ponorky, aby se s plavidlem dopodrobna seznámili. Paralelně s výcvikem musela ponorka projít i technickými testy před ponorkovou příjímací komisí UAK (Unterseebootsabnehmenkommando), které měly ověřit bezchybnou funkci všech

systemů. Po těchto zkouškách ponorku čecal „Agru Front“ – nácvik útoku konvoje v Baltském moři a závěrečný taktický výcvik. Zde se posádky učily zvládat modelové bojové situace, odpalovat torpéda, provádět únikové manévry atp. Pokud ponorka neuspěla, vrátila se zpět do loděnice. Ostré torpédové střelby také Němcům pomáhaly řešit problémy s vadnými torpédy. Účelem tohoto výcviku a zkoušek bylo vystavit posádku stejným situacím, se kterými se již brzy měly setkat na moři. Výcvikový důstojník tak například v průběhu cvičení určoval, která část ponorky je poškozena, popřípadě simuloval další závady na ponorce. Výcvikové situace se náročností do značné míry blížily ostrým bojovým situacím. Německé archivy udávají, že při samotném výcviku bylo ztraceno více než 30 ponorek a 850 námořníků. Po absolvování těchto testů byla ponorka obvykle prohlášena za bojeschopnou a prodělala poslední úpravy v loděnicích. Bylo doplněno palivo, zásoby, torpéda a munice. Posádku čekala poslední dovolená před bojovým nasazením.

4. ponorková flotila ve Szczecinie byla jednou z velkých německých školních flotil. Výcvikem zde prošlo více než 300 ponorek typu IX, VII, ale i XXI a XXIII. Při výcviku a bojových plavbách při výcviku bylo ztraceno 19 ponorek, z toho nejméně dvě v polském Baltu.

8. ponorková flotila se základnami v Gdaňsku a Kaliningradu byla flotilou podobné velikosti. I zde prošlo výcvikem kolem 300 ponorek různých typů a jejich posádek. Při výcviku a bojových plavbách spojených s výcvikem bylo ztraceno 28 ponorek.

18. ponorková flotila v polském Helu existovala jen dva měsíce na začátku roku 1945. Skládala se z pouhých pěti ponorek. Fungovala spíše jako běžná bojová flotila. Školní ponorkové flotily se sídlem v Pillau poblíž Kaliningradu na břehu Gdaňské zátoky vycvičily další desítky posádek a ponorkových důstojníků. I zde bylo při výcviku ztraceno mnoho ponorek.

Polské zdroje uvádí, že koncem války se v Polsku nacházelo asi 40 německých ponorek, z toho 9 potopených a asi 30 v polských přístavech a loděnicích. Na dně polského Baltu měly ležet vraky U-272 (potopena 12. prosince 1942 poblíž Helu po srážce s U-634), U-346 (potopena 20. září 1943 poblíž Helu při neúspěšném nácviku manévru zanoření), U-367 (potopena 16. března 1945 v blízkosti Helu po výbuchu miny položené ruskou ponorkou L-21), U-583 (potopena 15. listopadu 1941 po srážce s U-153), U-649 (potopena 24. února 1943 při srážce s U-232), U-670 (potopena 20. srpna 1943 po srážce s lodí Bolkoburg), U-768 (potopena 20. listopadu, při srážce s U-745), U-983 (potopena 8. září 1943 poblíž Łeby po srážce s U-988) a konečně Walterova experimentální ponorka V-80. Další dva vraky ponorek U-2342, U-854 se měly nacházet v blízkosti polských teritoriálních vod u Świnoujścia a U-1015 na západ od Pillau. Kromě V-80 se jednalo o ponorky typu VIIC.

Není však jisté nakolik jsou tyto údaje správné. Německé válečné námořnictvo sice vedlo důkladné záznamy o svých ponorkách, ale vzhledem k tehdejšímu technickým možnostem nebylo vždy jednoduché potopené ponorky správně lokalizovat.

Zajímavý je fakt, že německé námořnictvo již v době II. světové války vyzvedávalo potopené ponorky. Archivy uvádějí, že bylo ze dna vyzdviženo 33 vraků ponorek z toho 16 na Baltu. Jen poblíž polského Helu byly pravděpodobně vyzdviženy ze dna vraky ponorek U-1054 a U-2331.

Zde alespoň částečně přesné německé údaje končí. Po válce čekal ponorky různý osud. Některé ponorky v přístavech byly pro špatný technický stav sešrotovány, jiné použity pro stavbu jiných plavidel. Mnohé ponorky v polských a německých přístavech byly zabaveny ruským námořnictvem, které se je pokusilo odtáhnout do Ruska. Některé z nich se pravděpodobně cestou potopily, jiné byly potopeny

záměrně. Ruské námořnictvo se také pokoušelo některé vraky vyzdvihnout ze dna. Jiné na dně zničilo. V padesátých a šedesátých letech se na vyzdvižení nebo zničení vraků z druhé světové války, které překážely v námořní dopravě, významnou měrou podílelo i polské námořnictvo. Je tak velmi těžké nalézt stopy konkrétních vraků a určit konkrétní osudy jednotlivých ponorek.

V současné době se potápěči v Polsku potápí na dvou ponorkách typu VIIC. První z nich leží na pozici 54° 37' 29,82" N a 018° 50' 26,39" E v hloubce 47m. Jedná s pravděpodobně o vrak U-346, která se potopila při nácviku zanoření. Zahynulo na ní 37 námořníků. Kvůli úniku paliva z ponorky je na ní potápění zakázáno.

Druhá ponorka, také typu VIIC leží na pozici 54° 34' 00,00" N a 018° 52' 49,60" E. Tento vrak nebyl dosud identifikován. Pravděpodobnou příčinou potopení je kolize nebo výbuch námořní miny. Maximální hloubka na vraku je 67m. Je častým cílem trimixových potápěčů.

To, že vody polského Baltu zdaleka nevydaly všechna svá tajemství dokazuje i nedávno objevený 50m vrak ponorky M-102. Nejedná se sice o německou ponorku, ale o ruskou ponorku třídy „M“ (Maljutka), která byla v roce 1955 darována polskému námořnictvu. Později byla záměrně potopena. Její vrak však dokazuje, že se můžeme těšit na další objevené vraky.

technické parametry německých ponorek typu VIIC:

výtlačk na hladině a pod vodou - 769 BRT / 871 BRT

délka – 67 m

šířka - 6,2 m

výška - 9,6 m

rychlost - 17,7uzlů na hladině 7,6 uzlů pod hladinou

čas zanoření – 30 s

výzbroj - 5 torpédometů (4 na přídi jeden na zádi), obvykle 14 torpéd nebo až 24 min, 88 mm palubní dělo, 45 mm protiletadlový kanón

posádka – 44 - 52 námořníků



U-booty na polském Helu

V 315

V průběhu II. světové války německé válečné námořnictvo s železnou důsledností zabavovalo všechna vhodná plavidla pro potřeby války. Výjimkou nebyly ani rybářské kutry, které byly zpravidla přestavěny na minolovky, hlídkové čluny nebo čluny určené k pronásledování ponorek.

V roce 1940 objednal Sovětský svaz v německé loděnici Norderwerft Koser & Meyer w Hamburgu stavbu šesti rybářských kutrů. Všechny čluny měly být hotovy v polovině roku 1941 a odeslány do Ruska. První z nich byl spuštěn na vodu 14. června 1941 a pojmenován Bris (PT25). Další čluny se měly jmenovat Planeta (PT27), Bering (PT29), Severyanka (PT31), Uran (PT33).

Vyhlášení války Rusku pár dní po spuštění na vodu způsobilo, že člun nikdy nebyl zařazen do ruské rybářské flotily. Německé válečné námořnictvo zabavilo všechna plavidla budovaná v německých loděnicích pro ruské majitele a mezi jinými i celou flotilu rybářských kutrů.

Bris byl přidělen k německé Kriegsmarine 26. června 1941 jako hlídkový člun a jeho jméno bylo změněno na V-315. 12. března roku 1945 se za nevyjasněných okolností srazil s jinou německou lodí S/S Hendrik Fisser 7. Celá posádka se zachránila díky plavidlům, která připlula na místo nehody. Lod' se však již zachránit nepodařilo.

Vrak lodi V-315 se nachází ve vzdálenosti asi 10 mil od přístavu ve Władysławowie na pozici 55° 01' 35,90"N a 018° 21' 43,80"E. Nejmenší hloubka na vraku je 49 m a dno leží v hloubce 60 m. Vrak patří k nejlépe zachovaným v oblasti Helu, vzhledem k hloubce na vraku je však určen výlučně technickým potápěčům. Na vraku je téměř vždy skvělá viditelnost, v zimě až 35 m, často se však na vraku setkáme se silnými proudy. Stojí na kýlu s přídí směrem k východu. I na tomto vraku se obvykle nachází množství rybářských vlasců a sítí.

Ponory na tomto vraku obvykle začínají od nástavby. Je to centrální a nejzajímavější část vraku. Na střeše nástavby je dosud možné vidět malé kormidelní kolo a kompas. Jsou velmi zachovalé a kormidelní kolo se dosud otáčí. O něco níže v kormidelně se nachází velké kormidelní kolo, telegraf do strojovny a hlavní kompas. Kormidelní místnost je tak velká, že je možné do ní pohodlně vplout i s dvojčetem na zádech a stage láhvemi. Při plavání směrem k přídi je možné pozorovat vrhače hlubinných pum. Příďová část vraku je velmi dobře zachovaná, jsou zde jasně patrné především příďové navijáky, které měly sloužit k vytahování sítí s minami. Bohužel prostory sloužící k ubytování posádky a bosmanský sklad jsou zamčené a není možné vplout dovnitř. Na zvýšené palubě se nachází výzbroj minolovky – protiletadlový kanón a 105 mm dělo. Zád' lodi je bohužel více poničena a také částečně zakryta sítěmi. Jsou zde však dobře viditelné zád'ové navijáky sloužící k vytahování zád'ových sítí.

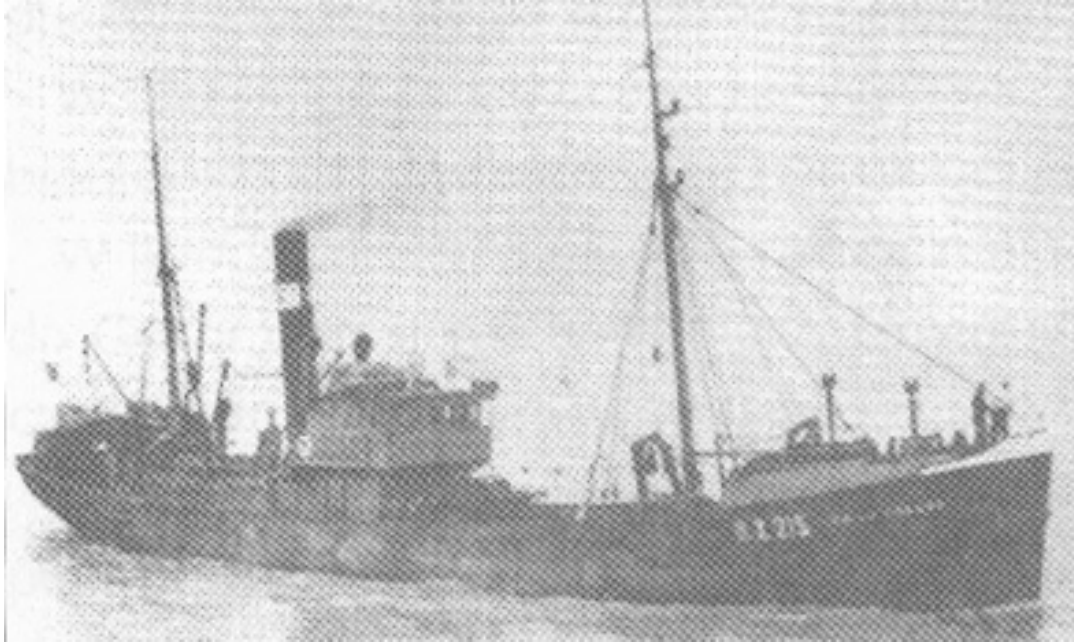
technické parametry:

výtlač – 589 BRT

délka – 61 m

šířka - 9 m

ponor – 4,5 m



V-315

Tato publikace je určena všem vrakovým potápěčům, kteří se chtějí potápět v Polském Baltu. Tento text v pdf. formátu je možné libovolně kopírovat a šířit.

autoři textu:

Roman Virt IANTD AEANx instruktor trenér, NTMx, technical wreck instruktor

Bałyckie towarzystwo wrakowe založil Sebastian Popek a Maćiej Rułka. Toto sdružení je neziskovou organizací zabývající se průzkumem vraků v Baltském moři. Více informací na www.balticwrecks.com

autor podvodních fotografií vraků na obálce:

Radek Husák instruktor České speleologické společnosti, IANTD cave a NTMx instruktor. Více informací na www.dtd-dive.cz

sponzor publikace:

tato publikace vznikla díky podpoře firmy **ES TRANS diving** - prodejci a distributorovi výstroje pro technické a rekreační potápění a školy potápění IANTD. Více na diving.estrans.cz a www.decostop.cz