

Daniel DUDA

Akademia Marynarki Wojennej

HYDROGRAFICZNY ORP „KOPERNIK” – SŁAWNY OKRĘT I JEGO DOWÓDCA

ORP „Kopernik” przez lata służby na morzu, przemierzył tysiące mil na różnych morzach i oceanach świata, służył nauce i odkrywaniu złóż ropy naftowej na morzu Bałtyckim oraz złóż rzadkich metali na Pacyfiku tzw. kongrecji dających możliwości uzyskania niklu, kobaltu i molibdenu.

W skład załogi wchodził pracownicy Geofizyki Morskiej i Lądowej Górnictwa Naftowego z Torunia, a w wyprawach polarnych brali udział naukowcy polscy i różnych innych państw. ORP „Kopernik” to nie tylko okręt hydrograficzny Polskiej Marynarki Wojennej, ale w ogóle Polski – był chyba pierwszym z prawdziwego zdarzenia okrętem hydrograficznym o 1 klasie międzynarodowej i nieograniczonym zakresie pływania.



Fot. 1. ORP „Kopernik”; [ww.mw.mil.pl]

Dowódcą „Kopernika” w latach 1971-1986 był komandor Franciszek Wróbel. Stary Sącz to jego miasto rodzinne, w którym mieszkał od urodzenia 04.04.1933 do roku 1949, tam ukończył 9 klas szkoły ogólnokształcącej i tam żeglował kajakiem w nurcie Popradu i Dunajca. I tam też powrócił w momencie, gdy zmienił komandorską czapkę na przysłowiowy kapelusz. Wybrzeża już nie odwiedził, odpowiedź stale ta sama – nie chcę wracać do wspomnień.

Franek, pozostał „dowódcą” swojej rodziny, w której dominuje serdeczność, ciepło i ogromna gościnność, czego mogłem wraz żoną i wnukami, Michałem i Kubą, doświadczyć wielokrotnie wpadając zarówno znienacka, jak też zapowiedziany, przejeżdżając w czasie urlopu w pobliżu Starego Sącza. Stworzyli sobie piękny kątek – domek na wzór góralski, gdzie wszystko jest na właściwym miejscu, przyjemne, urocze ... żal żegnać....

Dostanie się w wieku 17 lat na kurs kandydacki „pracy morskiej” w Kruszwicy, kurs eliminacyjny dla młodzieży ubiegającej się do Szkoły Jungów – Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni i zakończenie okresu ćwiczeń oraz złożenie wszelkich wymaganych egzaminów to było marzeniem młodego Franciszka, jak wielu w tamtych latach.



Następnie to Szkoła Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, pierwsze ciężkie prace eliminacyjne na statkach szkolnych „Beniowski” i „Dar Pomorza”, kolejno: Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie i Wyższa Szkoła Morska w ZSSR dla dowódców okrętów podwodnych.

Ale komandor Wróbel, dla bliskich Franio, nie zerwał związku z wybrzeżem, utrzymuje z nim stały związek, posiada zadziwiająco zawsze świeże wiadomości, każda nowa fachowa książka jest przez niego polykana. Stał się niezwykle dokładny, skrupulatny, dociekliwy każda nowość jest przedmiotem szczególnego dokładnego zainteresowania.

Komandor Franciszek Wróbel, to:

- najdłuższa w historii Marynarki Wojennej służba na stanowisku dowódcy okrętu, w tym okrętu podwodnego przez 14 lat, w sumie 30 lat!;
- przeprowadzenie ORP „Kopernik” jako pierwszego okrętu w historii Polskiej Marynarki Wojennej przez równik (17 grudnia 1979), Południowe Koło Podbiegunowe na Pacyfiku około 700 Mm od Przylądka Horn, równoleżnik 80° N (w roku 1974);
- odkrycie złóż ropy naftowej i gazu – ORP „Kopernik” w roku 1975 rozpoczął wspólnie z Przedsiębiorstwem Geofizyki Morskiej i Lądowej Górnictwa Naftowego w Toruniu, badania geofizyczne dna południowej części morza Bałtyckiego, które doprowadziły do odkrycia złóż ropy naftowej i gazu. W Polsce wydobycie gazu jest nadal niewielkie, wynosi około 5 mld m³ rocznie, co stanowi ponad 30% krajowego zapotrzebowania. Wydobycie ropy

naftowej w Polsce jeszcze mniejsze, wynosi nieco ponad 0,7 mln ton. Na wydobycie bałtyckie przypada rocznie około 300. 000 ton. Najwięcej ropy wydobywa się z odkrytych złóż na morzu Bałtyckim, odkryte złoża to złoża „B 3” i „B 8”, które dają liczące się w skali kraju produkcje, złoża te eksploatuje obecnie „Petrobaltic”. Odkryto również 4 złoża gazu „B 2”, „B 4”, „B 6”, „B 16” zlokalizowane wzdłuż uskoku Łeby, prace badawcze w tych rejonach były wykonywane w latach 1975-1986;

– budowa stacji polarnej im. Henryka Arctowskiego (1976/1977). Kmdr por. Franciszek Wróbel został powołany przez Instytut Ekologii Polskiej Akademii Nauk na stanowisko głównego specjalisty, odpowiada za organizację wyprawy, dobór statków, transport morski, rozładunek statków na brzeg o łącznej masie 4000 ton, w tym trotyl, zapalniki, spycharka, łazik, beczki z paliwem, prowiant. W wyprawie biorą udział dwa statki Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich Dalmor w Gdyni – m/t „*Dalmor*” dowodzony przez kapitana żeglugi wielkiej Zenona Krzywińskiego i statek Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni m/s „*Zabrze*”, dowodzony przez kapitana żeglugi wielkiej Mariana Lisa; łącznie w wyprawie wzięło udział 165 osób, do Gdyni wszyscy członkowie wyprawy powrócili zdrowi i cali. Zadanie zostało wykonane w terminie i ku pełnemu zadowoleniu Polskiej Akademii Nauk;

– wyprawa na Antarktydę – ORP „*Kopernik*” w roku 1979/1980 wykonał prace specjalistyczne dna morskiego w rejonie Wyspy Króla Jerzego i w Cieśninie Draka i Gerlacha, a także w rejonie Półwyspu Antarktycznego, Archipelagu Palmera, Szetlandów Południowych. Franciszek Wróbel został powołany pismem nr BOP/301-K/12/79 z dnia 18 października 1979 przez Pierwszego Zastępcę Sekretarza Naukowego Polskiej Akademii Nauk na Zastępcę Kierownika ds. Morskich Wyprawy Geofizycznej w sezonie 1979/80. Okręt powrócił do Gdyni po 125 dniach niezwyklej podróży, przebył 23157 mil morskich. W wyprawie tej wzięli udział pracownicy naukowcy z Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk, Instytutu Geofizyki Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, jak zawsze pracownicy Geofizyki Morskiej i Lądowej Górnictwa Naftowego z Torunia oraz naukowcy z Argentyny;

– wyprawy do Arktyki w latach 1976-1978. Wyprawy te to udział Polski w Międzynarodowym Programie Badań Polarnych, badania te zmierzały do poszukiwań zasobów surowcowych i źródeł energii, rejon prac to Morze Grenlandzkie i obszary zachodniego Spitsbergenu. W wyprawach brali udział naukowcy Niemiec (Hamburg and Muster Universities), Norwegii (Bergen University) USA (Saint Louis University) i Polski (Polska Akademia Nauk),

– Morze Śródziemne 1971 rok. Wyprawa obejmowała badania hydrograficzne z udziałem naukowców z Uniwersytetu Gdańskiego pod kierownictwem słynnego profesora Kazimierza Łomniewskiego. W oparciu o te badania powstało opracowanie naukowe „Morze Śródziemne” (Wydawnictwo Naukowe. Warszawa 1974 r.);

- akcje ratownicze. Między innymi w rejonie Wyspy Niedźwiedziej udzielono pomocy i zabrano na pokład załogę słynnego jachtu „*Otago*” rozbitego w dniu 17 VII 1976. W 1976 udzielono pomocy rybakowi z dalmorowskiego statku rybackiego m/t „*Tucana*” łowiącego na morzu Barentsa, cała załoga oddała krew dla chorego w szpitalu w Barentsburgu na Spitzbergenie. W roku 1980 okazano pomoc nawigacyjną i pilotażową ratownikom radzieckim w Cieśninie Bransfieldda;
- radość wynikająca z udziału ORP „*Kopernik*” w realizacji programu „Intermetaloocean” na Oceanie Spokojnym w roku 1989. Polska w uznaniu zasług na polu badań geofizycznych w tym rejonie obdarowana została działką, mamy tam więc prawo do eksploatacji złóż konkretnej żelazo-magnezowej. W wyprawie tej okrętem dowodził kolejny dowódca, ówczesny kapitan marynarki mgr inż. Mariusz Kalinowski;
- dowodzenie wspaniałą załogą, ludźmi odważnymi, ambitnymi, pasjonatami, zdolnymi do ryzyka w granicach roztropności, dającym się unieść niepowtarzalnej atmosferze służby na morzu, poświęcenia w służbie Ojczyźnie, porwać wartkiemu strumieniowi przygód i wyzwań przy wzajemnym wysokim poczuciu szacunku, przyjaźni i koleżeństwa;
- współpraca z takimi osobami jak: profesorowie Aleksander Guterchem z Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk, Stanisław Rakusą-Suszczewski, Alfred John, R. Teissere, i z wielu innymi;
- pobyt ORP „*Kopernik*” w wielu portach i stacjach polarnych. Okręt odwiedził również wiele wysp i kontynentów np. Spitsbergen, Wyspę Niedźwiedzią, Wyspy Kanaryjskie, Madagę, Wyspę Króla Jerzego oraz stacje polarne imienia Henryka Arctowskiego, Primawera, Deception, Admirante Brown oraz porty: Acapulco, Balboa, Manzanillo, Murmańsk, Sewastopol, Warne, Konstancję, Split, Sandefjord, Havr, Longyearbyen, Las Palmas, Dakar, Casablanke, Buenos Aires, Wismar, Norrkoping, Stokholm, Haakonsevern i Borentsburg;
- całość badań i działań polarnych spowodowała wprowadzenie Polski do ekskluzywnego układu-organizacji Konsultatywnych Państw Układu Antarktycznego, złożonego z 13 państw decydujących w sprawach przyszłej eksploatacji Antarktydy, co miało miejsce jesienią 1977 r. w Londynie;
- ORP „*Kopernik*” prowadził (w latach 1975-1986) systematycznie poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w polskiej strefie ekonomicznej oraz na szelfie niemieckim od strony Rugii przy wschodnich wybrzeżach;
- zdarzenia oddzielne to służba na okrętach podwodnych, jako dowódca ORP „*Kondor*”, co wysoko sobie ceni i często do tych chwil wraca. Pływał na Morzu Barentsa, przebywając pod wodą na głębokościach do 200 m nawet do dwudziestu dni. Jako pierwszy w historii Polskiej Marynarki Wojennej, po położeniu okrętu na dnie na głębokości 50 m, wykonał podniesienie 15 członków załogi na pokład jednostki ratowniczej za pomocą dzwonu. Działanie okrętu na tych wodach charakteryzuje, przypomnijmy, komandor marynarki wojennej, jeden z wybitnych polskich podwodników Stanisław

Wielebski w książce "Inżynierowie okrętów"(Wydawnictwo Finna, Gdańsk 2007 r.), a to fragment z tej książki:

„Szczególnie ważnym czynnikiem sprzyjającym współpracy między Politechniką Gdańską a Marynarką Wojenną w zakresie urządzeń hydrostatycznych było i pozostaje wielokrotnie prezentowany pogląd dowództwa Mar. Woj., że techniczne potrzeby polskiej floty powinny być w miarę możliwości w najpełniejszym stopniu rozwiązywane przez polską naukę i polski przemysł. Należy wyraźnie podkreślić, że pogląd taki był nieoficjalnie ujawniany w okresie przynależności Polski do Układu Warszawskiego, a jego wyrazem stało się m.in. zlecenie opracowania Katedrze Radionawigacji (przekształconej na początku lat siedemdziesiątych w zakład Hydroakustyki) licznych urządzeń hydroakustycznych.

W latach pięćdziesiątych, sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku istniały przy Katedrze Radionawigacji, a potem w Zakładzie Hydroakustyki, zespół pracowników inżyniero-technicznych, zorganizowanych najpierw w gospodarstwo pomocnicze, a potem w samodzielną pracownię. Jednostka ta kierowana była najpierw przez inż. Skindera, a potem przez mgr inż. Z Czarneckiego i podlegała kierownikowi katedry. W pracach projektowych i konstrukcyjnych ten szczupły kadrowo zespół (mgr inż. E. Brudno, mgr inż. St. Kubica, mgr inż. A. Michalin, technik A. Lamer) był wspomagany przez pracowników naukowo dydaktycznych Katedry Radionawigacji.

Pierwszym większym systemem hydroakustycznym opracowanym w Katedrze Radionawigacji dla Marynarki Wojennej na początku lat sześćdziesiątych był system łączności między okrętami podwodnymi „Ibis”. Wykonany w najnowocześniejszej, jak na owe czasy technologii, wyróżniał się spośród innych urządzeń stanowiących wyposażenie polskich okrętów podwodnych (proj. 613, wg NATO – klasa „Fokstrot”) stanowił bardzo istotne novum zarówno w zastosowaniach operacyjnych jak też związanych z bezpieczeństwem załogi.

Skuteczność tego systemu sprawdziła się w prestiżowym ćwiczeniu naszych podwodników – przejście okrętów podwodnych (proj.613) do Murmańska, z forsowaniem blokady na Morzu Norweskim i Barentsa, organizowanej przez okręty radzieckie. Zespołem polskim dowodził kmdr Franciszek Wróbel – absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Rosjanie bardzo dobrze znali charakterystykę tych okrętów, a jednak, Fanio, wielokrotny mistrz nawigacji w Marynarce Wojennej przeprowadził niezauważony i w wyznaczonym czasie okręty przez blokadę, wszedł do Murmańska, wzbudzając uznanie, a nieprzyjemności dla organizatorów blokady. Po powrocie krótko stwierdził, że łączność podwodna zdała egzamin” (s. 94-95).

Komandor Stanisław Wielebski na łamach tej samej książki charakteryzuje istotny problem na okręcie i każdym statku handlowym, współpracę starszego mechanika okrętowego z dowódcą okrętu – oto fragment tej książki:

Na okrętach podwodnych, najważniejszą cechą mechanika, oprócz wiedzy i zdrowia, jest umiejętność zachowania zimnej krwi i harmonijnej współpracy z dowódcą jak i z marynarzami. Poza tym musi on posiadać szybki refleks, no i przysłowiowe szczęście, by w momentach ekstremalnych, w ciągu kilku sekund podjąć właściwą decyzję. Wielodniowe przebywanie w dość licznej grupie ludzi w zamkniętym ciasnym wnętrzu okrętu, wymaga także bez względu na stopień, wzajemnej tolerancji swoich zachowań.

A tak naprawdę, to na podwodniaków najlepiej nadają się pasjonaci swojego zawodu i to nie tylko mechanicy. Takim był np. kmdr Henryk Grzybek, który jako

mechanik okrętów podwodnych przesłużył na nich 16 lat, by potem razem ze swoim dowódcą kmdr Franciszkiem Wróblem przejść na okręt hydrograficzny ORP „Kopernik”, na którym dalej pływali następne 15 lat do końca swojej służby w Marynarce Wojennej, utrzymując do dziś prawie rodzinne kontakty. Można to uznać za wzorcowy przykład współpracy dowódcy okrętu ze swoim mechanikiem i odwrotnie. Problem polega na tym, jak takich ludzi znaleźć (s.131-132).

Tak mało w życiu jest pięknych przykładów współpracy tego „pierwszego po Bogu na statku” i tego „pierwszego po Bogu w maszynie”, w sercu statku, a przecież od nich na statku wszystko zależy, tym bardziej je podkreślam, bo one przecież mają istotny wpływ na przebieg służby, wykonywanie zadań i atmosferę na okręcie.



Rys. 2. Komandor Franciszek Wróbel i komandor Henryk Grzybek
(kierownik maszyn)

Pasją Franka było morze i pisanie podręczników. Stąd za najważniejsze zdarzenia w jego życiu należy uważać autorstwo podręczników z nawigacji i astronawigacji wydawanych od roku 1968 do obecnej chwili, których pierwszą korektę przeprowadza zawsze żona Helena. Podręczniki te zyskały nie tylko ogromne uznanie, ale cieszą się zawsze wysoką oceną. Przykładowo, w pięknym, liczącym 713 stron podręczniku *Vademecum Nawigatora* (Wydanie V poprawione i uzupełnione. Trademar. Gdynia 2009), na stronie 12 Redakcja podaje (a redakcja to przecież kapitan żeglugi wielkiej Jerzy Puchalski człowiek z wielkim doświadczeniem i dorobkiem), że „*Książka Franciszka Wróbla Vademecum Nawigatora od lat niezmiennie była jedną z najbardziej poszukiwanych przez marynarzy pozycji. Nie było to zjawisko zaskakujące. Książka ta szybko zdobyła sobie uznanie fachowców i stała się niejako klasykiem literatury profesjonalnej w środowisku morskim. (...) Praca ta w kolejnych swych wydaniach uaktualniana i poszerzana (...)*”.

Wśród najważniejszych dokonań Franciszka Wróbla na tym polu należy wymienić:

Podręczniki wyłącznie jego autorstwa to:

- „Poradnik oficera wachtowego” (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1973),
- „Vademecum oficera wachtowego” (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1978),
- „Vademecum nawigatora” (Wyd. Morskie, Gdańsk 1982),
- „Nawigacja morska Zadania z objaśnieniami” tom I (Wyd. Morskie Gdańsk 1987),
- „Nawigacja morska zadania z objaśnieniami” tom II (Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1988),
- „Vademecum nawigatora” (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1992),
- „Vademecum nawigatora” (Wydawnictwo Trademar, Gdynia 1995),
- „Vademecum nawigatora” (Wydawnictwo Trademar, 2002, 2006, 2009),
- „Nawigacja morska zadania z objaśnieniami” (Wydawnictwo Trademar, Gdynia 2006)
- Podręczniki „Morskie pomoce nawigacyjne”, Stefana Gorazdowskiego (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969) zostały poprawione i uzupełnione wspólnie przez komandora Franciszka Wróbla wraz z komandorem Zbigniewem Szczepankiem.
- Podręcznik „Zadania z nawigacji i astronawigacji” (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969) został napisany wspólnie ze Zbigniewem Szczepankiem.
- Podręcznik „Kierowanie dowolnym typem statku w sztormie i na wzburzonym morzu” (Wydawnictwo – Wyższa Szkoła Morska, Gdynia 1993). Zagadnienia zawarte w tej książce a dotyczące sztormowania były przedmiotem eksperymentów dokonywanych na statkach m.s „Curie Skłodowska” i m.s „Waryński” gdzie pełniłem stanowisko kapitana. W eksperymentach pomagał również kpt.ż.w. Zbigniew Węglarz – wówczas starszy oficer statku m.s „Waryński”.



Fot. 3. Kilka z wielu publikacji komandora Wróbla

Komandor Franciszek Wróbel jest autorem licznych publikacji, wniosków racjonalizatorskich, usprawnień, które należy uporządkować i zachować dla potomności. Cenne są również jego wypowiedzi dla prasy w momentach tragicznych rozgrywających się na morzu.

Franciszek Wróbel za swą wieloletnią, wzorową służbę, za umiejętnie dowodzenie zespołami ludzkimi, wkład w rozpoznanie naszych bogactw naturalnych w polskich obszarach morskich, twórczy wkład w dzieło rozpoznania obszarów polarnych, rozwoju współpracy międzynarodowej, za pełne oddanie i pasję służby na morzu i na okrętach był wielokrotnie nagradzany i wyróżniany. Był jednym z pierwszych oficerów Marynarki Wojennej wyróżniony złotą odznaką „Wzorowy Dowódca”.

Odnaczenia – Wyróżnienia

- Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski (19.VII.1977),
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (19.III.1967),
- Złota (26.06.1973) i srebrna (15.VI.1972) odznaka Zasłużony Pracownik Morza,
- Zasłużony dla Górnictwa Naftowego i Gazownictwa (4.II.1975),
- Zasłużony dla Górnictwa Naftowego (3 kwietnia 1980),
- Zasłużony dla Ziemi Gdańskiej (1979),
- Trzykrotny tytuł najlepszego nawigatora Marynarki Wojennej w klasie dowódców.



Fot. 4. ORP „Kondor, którym dowodził kpt. mar. Franciszek Wróbel”
[http://www.graptolite.net/Facta_Nautica/Kondor.html]