

## **OKRĘT HYDROGRAFICZNY ORP „BAŁTYK” I INNE OKRĘTY O TEJ NAZWIE**

Wśród dawnych i obecnych okrętów hydrograficznych, pełniących służbę w Polskiej Marynarce Wojennej, jednym z najmniej znanych wydaje się być ORP „Bałtyk”. W przeciwieństwie do swoich poprzedników oraz następców, w tym tak dobrze znanych i zasłużonych, jak OORP „Pomorzanin”, „Żuraw” (późniejszy „Kompas”) albo „Kopernik” (obszernie zresztą przedstawionych już na łamach poprzednich numerów niniejszego pisma) jest on stosunkowo rzadko wspominany. Z powyższego względu warto nieco przybliżyć zarówno jego sylwetkę, jak i przebieg służby. Należy wspomnieć także o tym, że, jeżeli chodzi o nazwę, okręt ten miał niezwykle wręcz godnego poprzednika a aktualnie ma niemniej dobrego spadkobiercę. Obydwie jednostki również warte są szczegółowego opisu.

Pierwszym polskim okrętem, noszącym nazwę ORP „Bałtyk”, był krążownik pancerno-pokładowy, służący w latach 1927-1939. Był to okręt dosyć oryginalny; wyjątkowo interesujący był także przebieg jego służby. Krążownik zbudowany został we francuskiej stoczni Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne pod Tulonem w latach 1892-1898 (według innych źródeł w latach 1894-1899); zwodowano go w dniu 12 czerwca 1896 roku. Dnia 4 kwietnia 1899 roku oficjalnie wszedł do służby we francuskiej marynarce wojennej. Dane techniczne okrętu były następujące: wyporność standardowa 8100 t. (według innych źródeł 8120, 7130 albo 7995 t.), długość-szerokość-zanurzenie 126.0-18.0-7,5 m., dwie tłokowe maszyny parowe o łącznej mocy 14500 KM (według innych źródeł 13500 KM), prędkość maksymalna 14,0 w. (według innych źródeł 18,0 albo 19,0 w.; pierwotnie planowano 19,2-19,5 w.), zasięg 8000 Mm, liczba załogi normalnie 521 osób, w stanie gotowości bojowej 559 osób. Uzbrojenie stanowiły 2 działa kal. 240 mm zamontowane w dwóch pojedynczych wieżach, 12 dział kal. 138 mm (według innych źródeł 140 mm), z czego 8 umieszczonych w burtowych kazamatach, 12 działek kal. 47 mm, 6 działek kal. 37 mm oraz 4 wyrzutnie torped kal. 450 mm. Okręt został skonstruowany oraz zaklasyfikowany jako krążownik pancerno-pokładowy. Do tej klasy okrętów zaliczane były krążowniki nie posiadające pancierza burtowego a jedynie pokład pancerny, zamontowany wewnątrz kadłuba (na wysokości zbliżonej do linii wodnej) i osłaniający wały śrub, kotły, silniki oraz magazyny paliwa i amunicji, czyli najbardziej niewralgiczne części okrętu. Oprócz powyżej wspomnianego pancernego pokładu krążownik otrzymał także opancerzenie w kilku innych miejscach – pancierz pokładowy 100 mm (według innych źródeł 82 mm), wieża dowodzenia 240 mm, artyleria główna 230 mm, kazamaty 67 mm. Okręt miał wyjątkowo oryginalną sylwetkę – posiadał trzy

przykryte kołpakami kominy, z czego ostatni był wyraźnie odsunięty od pozostałych w kierunku rufy. Takie ustawienie i wygląd kominów były bardzo charakterystyczne dla francuskich pancerników oraz krążowników, budowanych na przełomie XIX i XX wieku (były to wówczas jedyne na świecie okręty o takich sylwetkach). Niemniej ciekawym rozwiązaniem konstrukcyjnym było uzbrojenie okrętu w taran dziobowy. Ta starożytnego pochodzenia broń zastosowana została z pewnym powodzeniem przez okręty, walczące w wojnie secesyjnej, która toczyła się w Ameryce Północnej w latach 1861-1865. Z tego względu na przełomie lat 70. i 80. XIX stulecia zaczęto wyposażać w tarany również duże jednostki budowane w Europie. Konstruktorzy oraz taktycy uważali, że dzięki opancerzeniu okrętów taranowanie znowu stanie się skutecznym sposobem prowadzenia walki. Fachowcy opracowali nawet dla okrętów nowe rodzaje szyków, mające ułatwić atakowanie jednostek przeciwnika za pomocą taranów. Za główny argument przemawiający za powyżej wspomnianą bronią uznane zostało przypadkowe staranowanie i zatopienie włoskiego pancernika „Re d'Italia” przez austriacki pancernik „Erzherzog Ferdinand Max” w bitwie pod Lissą dnia 19 lipca 1866 roku. Ostatecznie taran okazał się bronią całkowicie niepraktyczną, jednakże nadal wyposażano weń okręty a nawet próbowano taranowania w czasie I wojny światowej. Przykładowo, w dniu 1 listopada 1914 roku, podczas bitwy pod Coronalem, brytyjski krążownik pancerny „Good Hope” prawdopodobnie zamierzał staranować którąś z atakujących go jednostek niemieckich, uniemożliwił to jednak wybuch i zatonięcie okrętu. Podobnie zakończoną, nieudaną próbę staranowania przeciwnika podjął także brytyjski krążownik pancerny „Monmouth”. Nieco później, w dniu 8 grudnia, w bitwie pod Falklandami, niemiecki krążownik pancerny „Scharnhorst” także usiłował staranować atakujące go brytyjskie jednostki, jednakże uszkodzenia maszyn okrętu uniemożliwiły realizację tego zamiaru. Francuski krążownik pancerno-pokładowy nie przeżywał wprawdzie aż tak dramatycznych przygód, ale jego dzieje były bardzo barwne. Budowany z przeznaczeniem do służby na wodach tropikalnych, wszedł w skład Eskadry Dalekowschodniej. Nadano mu adekwatną do akwenu pełnienia służby nazwę „D'Entrecasteaux”, która upamiętniała francuskiego żeglarza oraz podróżnika kontradmirała Antoine Raymonda Josepha de Bruni d'Entrecasteaux (1737-1793), który w 1791 roku wyruszył na poszukiwanie zaginionej na Oceanie Spokojnym ekspedycji sławnego odkrywcy La Perouse'a. Nowy okręt dosyć prędko znalazł się w ogniu walk. Już w 1900 roku wspomagał międzynarodowy korpus ekspedycyjny gen. Seymoura, uczestniczący w tłumieniu słynnego powstania bokserów w Chinach. Następnie odbywał rejsy po Oceanie Indyjskim i wodach dalekowschodnich, przy czym w roku 1902 zawinął do Władywostoku, a dnia 9 marca 1907 roku wszedł na skały w pobliżu wyspy Hajnan. W międzyczasie kilkakrotnie odstawiany do rezerwy, w chwili wybuchu I wojny światowej ponownie wszedł do czynnej służby a następnie operował na Morzu Śródziemnym. Razem z kilkoma innymi okrętami wziął udział w obronie Kanału Sueskiego przed wojskami tureckimi, odpierając ogniem swoich dział

ich główne natarcie w rejonie jeziora Timsah w dniu 3 lutego 1916 roku. Powyżej wspomniana akcja przyniosła mu dużą sławę. Z kolei dnia 12 grudnia 1917 roku, w czasie rejsu po Adriatyku, ledwie uniknął torpedy, wyrzuconej z niemieckiego okrętu podwodnego UC 38, która przeszła mu tuż za rufą. Następnie już do końca wojny pełnił służbę transportową, przewożąc wojska pomiędzy Madagaskarem a Europą. Po 1918 roku służył w Marsylii i Breście jako stacjonarny okręt szkolny dla sygnalistów. W roku 1921 został całkowicie rozbrojeny (według niektórych źródeł najcięższe działa usunięto jeszcze w trakcie wojny) a dnia 27 października 1922 roku ostatecznie wycofany ze służby oraz skreślony z listy floty. Wymontowano z niego silniki a w roku 1923 sprzedano (a według niektórych źródeł wypożyczono) Belgii i przeholowano do Zeebrügge. Belgowie zamierzali zorganizować dużą flotę wojenną, jednakże zrezygnowali z tych planów i zwrócili okręt Francuzom. W lutym 1927 roku znalazł się w Cherbourgu a już dnia 7 marca został zakupiony przez Polską Marynarkę Wojenną (za cenę 2 mln. 822 tys. franków). W dniu 30 lipca 1927 roku podniósł biało-czerwoną banderę, przy czym otrzymał nazwę ORP „Król Władysław IV”; dowódcą został kmdr J. Łątkiewicz. Następnie krążownik udał się na holu do Gdyni. W czasie przejścia przez Kanał Kiloński okręt stał się powodem drwin ze strony Niemców, którzy pogardliwie określili go jako „polnische panzerschiff” (polski pancernik); miana tego używali oni zresztą aż do końca istnienia jednostki. Natomiast ówczesna prasa niemiecka wyrażała pewne zaniepokojenie, uznając nabycie krążownika za dowód poważnych zbrojeń ze strony Polski. Jeżeli chodzi o nazwę „Król Władysław IV”, to wywołała ona w Polsce szereg kontrowersji, toteż jeszcze podczas rejsu okrętowi nadano nie wzbudzające zastrzeżeń miano „Bałtyk”. Dnia 7 albo 11 sierpnia krążownik zawinął do Gdyni, zaś w dniu 13 sierpnia nowym dowódcą został słynny później kmdr W. Steyer, zastąpiony następnie przez kmdr. por. A. Mohuczego. Wkrótce później w gdańskiej stoczni Danziger Werft rozpoczął się remont okrętu, który kontynuowany był w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni. Krążownik postanowiono zakotwiczyć na stałe w świeżo wybudowanym porcie wojennym na Oksywiu (w basenie otwartym na awanport) w charakterze pomocniczego okrętu-hulka, mieszczącego Szkołę Podoficerską, Szkołę Specjalistów Morskich, kursy, magazyny oraz inne placówki a nawet sztab rozwijającej się Marynarki, mającej przejściowe problemy lokalowe.

Jego przystosowanie do nowych zadań było pierwszą większą pracą wykonaną przez Warsztaty. Jako ciekawostkę warto dodać, że podwodna część kadłuba okrętu pokryta była miedzianą blachą, pierwotnie chroniącą go przed korozją oraz obrastaniem muszlami i wodorostami podczas służby na ciepłych wodach tropikalnych. Okazała się ona jednakże bardzo szkodliwa dla sąsiadujących z nim na oksywskim kotwiczowisku innych, stalowych jednostek. Ich kadłuby wspólnie z krążownikiem tworzyły w słonej wodzie morskiej ogromne ogniwo galwaniczne, przy czym ulegały intensywnej korozji elektrolitycznej. Szczęśliwie zjawisko to dość szybko zauważono i w listopadzie 1928 roku w stoczni Danziger Werft zdjęto miedziane blachy

z poszycia okrętu. Dnia 1 kwietnia 1930 roku ORP „Bałtyk”, uzbrojony w sześć działek salutacyjnych (2 o kal. 75 mm francuskiej firmy Schneider oraz 4 o kal. 47 mm) i kilka plot. nkm-ów, wszedł w skład Dywizjonu Szkolnego jako szkolny okręt pomocniczy. Był siedzibą Szkoły Specjalistów Morskich, przemianowanej później na Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty. Szkolono na nim zarówno specjalistów morskich (np. podwodniaków czy torpedystów), jak i podoficerów. Kursanci nie tylko odbywali w ciągu kilku miesięcy odpowiednie szkolenie, lecz zapoznawali się także praktycznie z warunkami służby okrętowej. Jako ciekawostkę warto również dodać, że co bardziej muzykalni z nich gromadzili się wieczorami na okręcie i śpiewali szanty oraz pieśni morskie a nawet skomponowali znaną do dzisiaj balladę pt. „Bosman”. Oprócz nich na krążowniku zaokrętowana była stała załoga licząca 14 osób. Jako największa jednostka ówczesnej Marynarki Wojennej „Bałtyk” służył także w charakterze okrętu flagowego Dowódcy Floty i okrętu reprezentacyjnego. W związku z tą ostatnią funkcją przyjmował na pokładzie oficjalnych gości, witał oraz żegnał galą banderową, sygnałami lub salutami armatnimi odwiedzające gdyński port okręty – zarówno polskie, jak i innych bander. Przyjmowani byli na nim także oficerowie oraz delegacje wizytujących Gdynię eskadr, m.in. francuskiej, szwedzkiej, włoskiej i radzieckiej. Na jego pokładzie dokonywano uroczystych promocji oficerskich. Należy wspomnieć jednak również o pewnej „odwrotnej stronie medalu” – marynarze oraz kursanci, którzy mieszkali na krążowniku, wspominali, że jego pomieszczenia były dosyć zaniedbane a warunki bytowe nie były specjalnie wygodne. W 1932 roku okręt przeszedł w Gdańsku kolejny, gruntowny remont i modernizację, w ramach której zdjęto zeń niektóre nadbudówki, reflektory, duże żurawiki, kapy z kominów i kotwice. Warto zauważyć, że duża, wysoka, dominująca nad gdyńskim portem sylwetka „Bałtyku”, której dodawał oryginalności wyżej wspomniany taran dziobowy, była niezwykle charakterystyczna, toteż stanowiła jeden z najbardziej rozpoznawalnych elementów międzywojennej Gdyni. We wrześniu 1939 roku krążownik po raz ostatni znalazł się w ogniu walk. Podlegając Dowódcy Lądowej Obrony Wybrzeża, pomimo braku głównego uzbrojenia skutecznie ostrzeliwał ze swoich salutacyjnych działek atakujące gdyński port samoloty a następnie niemieckie oddziały podchodzące na przedpola Gdyni. Sam również odniósł pewne, niewielkie zresztą uszkodzenia. Już w dniu 1 września, podczas dużego niemieckiego nalotu na port, przy burtach okrętu wybuchło kilka bomb, zaś jedna trafiła w jego prawą nadbudówkę rufową, niszcząc centralę szkoleniową. Inna, lekka bomba trafiła w śródokręcie, zapalając znajdujący się tam skład starego sprzętu. Szczęśliwie ogień nie rozprzestrzenił się (ocalała nawet znajdująca się w pobliżu bogato wyposażona biblioteka okrętowa) a później został ugaszony. Okręt był też niecelnie ostrzeliwany przez niemiecki pancernik „Schleswig-Holstein” oraz inne wrogie jednostki. Ponieważ masywny, wysoki kadłub „Bałtyku” stanowił bardzo wyraźny cel, ułatwiający ostrzał i narażony na ataki lotnicze, dnia 11 września krążownik został opuszczony przez załogę. Wzięła ona następnie udział w obronie Oksywia od strony lądu, natomiast nkmy oraz działka zostały

zdemontowane z okrętu i również użyte w walce a jedno z nich, kal. 47 mm, weszło nawet w skład uzbrojenia zaimprovizowanego pociągu pancernego „Smok Kaszubski”. Pomimo opuszczenia i rozbrojenia krążownik nadal był ostrzeliwany przez Niemców. W dniu 21 (według niektórych źródeł 19) września przejęli oni okręt a następnie przystosowali go do swoich potrzeb i używali nadal w charakterze hulka. W 1942 roku krążownik został pocięty w Gdańsku na złom (według innych źródeł złomowano go latem 1941 roku w Gdyni), co zakończyło długie, wyjątkowo barwne dzieje tego okrętu. Pozostały po nim wspaniałe wspomnienia oraz dwie z kilku zdjętych w 1932 roku 12 tonowych kotwic, znajdujące się dzisiaj w Gdyni.

Spadkobiercą nazwy zasłużonego krążownika stał się okręt hydrograficzny, pełniący służbę w latach 1954-1982. Jednostka wybudowana została w ówczesnej Stoczni Gdańskiej im. Lenina w Gdańsku w latach 1953-1954 (położenie stępki miało miejsce w dniu 10 czerwca 1953 roku, wodowanie kilka miesięcy później). Dnia 7 listopada 1954 roku nastąpiło uroczyste podniesienie bandery i wejście okrętu do służby. Nowy ORP „Bałtyk” miał dosyć interesujący rodowód – skonstruowano go w oparciu o bardzo udany projekt trawlera rybackiego typu B 10, opracowany przez Biuro Konstrukcyjne Stoczni Gdańskiej w latach 1947-1948. Zgodnie z nim Stocznia rozpoczęła seryjną budowę długiej serii dużych statków łowczych, trawlerów burtowych (klasyfikowanych początkowo jako „supertrawler”), które dostosowano również do wymogów eksportowych. W dniu 15 lutego 1949 roku położona została stępka pod pierwszą, prototypową jednostkę o nazwie „Radunia”; rozpoczęła ona służbę dnia 14 sierpnia 1951 roku. Trawlery budowano w dwóch bardzo zbliżonych wersjach: pierwszą był typ B 10, następną – opracowana nieco później modyfikacja poprzedniej, czyli typ B 14. Nowym rybackim statkom nadano nazwy różnych polskich rzek. Jak na ówczesne czasy trawlery te były niezwykle wprost osiągnięciem świeżo odbudowywanego po zakończeniu II wojny światowej polskiego przemysłu okrętowego, wręcz „cudem techniki”. Charakteryzowały się nowoczesnym wyposażeniem, w tym nawigacyjnym oraz sanitarnym, i bardzo wygodnymi warunkami bytowymi dla załóg. Do 1957 roku wybudowano ich łącznie aż 167, w tym 56 dla kraju oraz 111 na eksport, dla Związku Radzieckiego (warto zwrócić uwagę na fakt, że stanowiły one najdłuższą serię bliźniaczych statków w dziejach polskiego przemysłu stoczniowego). Ponad połowa z trawlerów zbudowanych dla armatorów krajowych służyła pod banderą wielkiego gdyńskiego przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich „Dalmor” (z tego względu popularnie nazywane były one „dalmoram”). Statki te stały się solidną podstawą dobrze rozwiniętego w późniejszym czasie polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, zapoczątkowując nowy etap w jego dziejach (do momentu ich wejścia do służby Polska eksploatowała jedynie wiekowe, używane trawlery, zbudowane i zakupione za granicą). W długiej, ciekawej historii zasłużonych dla polskiej gospodarki trawlerów typu B 10 oraz B 14 znalazła się niestety również smutna karta. Doszło do kilku morskich tragedii z ich udziałem – cztery z nich („Wisłok”, „Kamienna”, „Nurzec” i „Brda”) zginęły

w katastrofach, w tym dwa ostatnie z poważną liczbą ofiar w ludziach. Jeżeli chodzi o okręt hydrograficzny ORP „Bałtyk”, to jego dane techniczne były następujące: wyporność standardowa 1200 t. (według innych źródeł 1186 t.); 658 BRT, długość-szerokość-zanurzenie 59,2-9,0-4,3 m., (według innych źródeł 69,3-9,0-4,6 m.), tłokowa maszyna parowa o mocy 1000 KM (według innych źródeł 1250 KM), prędkość normalna 11,0 w., maksymalna 12,0 w., zasięg 7200 Mm (według innych źródeł 1500 Mm) przy prędkości 10,0 w., liczba załogi 60 osób; okręt nie posiadał uzbrojenia. Przebieg jego służby był dosyć ciekawy. Odpowiednio przystosowany do prac hydrograficznych oraz pomiarowo-badawczych, już w grudniu 1954 roku wyszedł w swój pierwszy rejs, mając za zadanie sporządzenie szeregu panoramicznych fotografii polskiego wybrzeża, które wykorzystane zostały następnie do opracowania locji. Z kolei pomiędzy dniem 17 a 30 kwietnia 1955 roku okręt odbył rejs po Morzu Północnym, mając na pokładzie czterdziestu oficerów Marynarki Wojennej, zaokrętowanych jako praktykantów. Na początku roku 1956 „Bałtyk” został częściowo unowocześniony w Stoczni Gdańskiej, następnie (na przełomie kwietnia i maja) odbył kolejny rejs po morzach Północnym oraz Norweskim. Jeszcze w tym samym roku postawił oznakowania nawigacyjne na Morzu Bałtyckim. Z kolei we wrześniu złożył wizytę w radzieckim wówczas Tallinie; wracając z niej wziął udział w akcji ratowniczej, w ramach której ścignął z mielizny na wysokości Jastarni okręt typu „BGT-6”. Natomiast w 1957 roku „Bałtyk” złożył oficjalne wizyty w Rostocku i Sassnitz na Rugii. Jako ciekawostkę należy dodać, że były to pierwsze odwiedziny polskiego okrętu wojennego w ówczesnej Niemieckiej Republice Demokratycznej. Dalsza służba „Bałtyku” była mocno powiązana z cywilną działalnością naukowo-badawczą. Rok 1957 został oficjalnie ogłoszony Międzynarodowym Rokiem Geofizycznym; do związanych z nim prac badawczych przystąpiła także Polska. „Bałtyk” rozpoczął szereg polarnych rejsów, zgodnie z szeroko zakrojonym programem badań akwenów Arktyki, opracowanym wspólnie ze Stacją Morską Polskiej Akademii Nauk oraz Państwowym Instytutem Hydrologiczno-Meteorologicznym. Początkiem nowej działalności okrętu było jego wyjście w dniu 26 czerwca 1957 w rejs na Spitsbergen z udającymi się tam polskimi naukowcami z Polskiej Akademii Nauk na pokładzie. Następnie jeszcze wielokrotnie „Bałtyk” służył w charakterze jednostki zaopatrzeniowej i łącznikowej dla polskich stacji badawczych, funkcjonujących nie tylko na Spitsbergenie, ale również w innych miejscach na wodach Arktyki. W latach 1957-1959 okręt odbył łącznie sześć rejsów arktycznych, w trakcie, których przetransportował siedemdziesięciu sześciu uczestników ekspedycji naukowych oraz 200 ton sprzętu technicznego i innego zaopatrzenia, przebywając w tym czasie 24 tysiące mil morskich. W 1961 roku „Bałtyk” przeszedł następną modernizację, w ramach, której m.in. przystosowano jego kocioł do opalania mazutem, zamiast, jak dotychczas, wysokokalorycznym węglem. Z kolei w latach 1962-1963 okręt ponownie służył Państwowemu Instytutowi Hydrologiczno-Meteorologicznemu, Polskiej Akademii Nauk, a także Przedsiębiorstwu Poszukiwań Geofizycznych. Kontynuował również działalność

hydrograficzną, w ramach, której wykonywał liczne zadania sondażowe i korygował znaki nawigacyjne, znajdujące się na Bałtyku. Okręt służył Polskiej Akademii Nauk także w latach 1964-1969, m.in. w czerwcu 1968 roku przetransportował z Gdyni do Reykjavíku zespół polskich glaciologów (członków Polskiego Towarzystwa Geograficznego), prowadzący naukowe badania lodów, zalegających na Islandii. Dnia 20 lutego 1971 roku „Bałtyk” został zastąpiony przez świeżo zbudowany okręt hydrograficzny ORP „Kopernik” a następnie przebudowany na okręt rozpoznawczy, przy czym otrzymał numer taktyczny oraz znak burtowy 264. W ramach przystosowania do nowych zadań zainstalowano na nim m.in. specjalistyczne wyposażenie elektroniczne, umożliwiające prowadzenie tzw. rozpoznania radioelektronicznego, czyli przechwytywanie i analizę emisji radiowej oraz radarowej okrętów potencjalnego przeciwnika. W 1974 roku „Bałtyk” zakończył służbę w charakterze okrętu hydrograficznego i zaczął służyć jako okręt rozpoznawczy. W późniejszym okresie wykonywał szereg zadań szkoleniowych oraz bojowych; ostatnim z nich, zresztą zakończonym celującą oceną, był trwający ponad miesiąc rejs, w który „Bałtyk” wyszedł dnia 30 października 1982 roku. Okręt został wycofany ze służby w dniu 6 grudnia 1982 roku. Przez pewien czas używano go jeszcze w charakterze portowej jednostki grzewczej, następnie zaś został pocięty na złom. Jego służbę można określić jako bardzo owocną – w ciągu 28 lat przebył ponad 100 tysięcy mil morskich, pracowicie wykonując przy tym szereg różnego rodzaju ważnych zadań, w tym wiele związanych nie tylko z hydrografią. Jego zasługi zostały odpowiednio docenione przez dowódców i naukowców – m.in. w roku 1976 uznany został za najlepszy okręt Marynarki Wojennej w grupie okrętów specjalnych, natomiast w 1978 roku zajął II miejsce w konkursie na najlepszy okręt Marynarki Wojennej.

Najnowszym, trzecim już z kolei okrętem o nazwie ORP „Bałtyk”, jest służący aktualnie w Marynarce Wojennej zbiornikowiec paliwowy (określany także jako „zaopatrzeniowiec”). Okręt został zaprojektowany (projekt ZP-1200) i zbudowany w latach 1987-1991 w Stoczni Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków w Gdyni (zwodowano go w 1988 roku). Zbiornikowiec wszedł do służby w dniu 11 marca 1991 roku; stocznia planowała zbudowanie trzech następnych bliźniaczych okrętów, jednak brak funduszy uniemożliwił realizację tego zamiaru. W latach 1999-2000 ORP „Bałtyk” przeszedł gruntowną modernizację, w ramach której przystosowano go do obsługi oraz dostarczania paliwa operującym na morzu jednostkom NATO. Dane techniczne okrętu są następujące: wyporność pełna 2984 t., ładowność 1276 t., długość-szerokość-zanurzenie 84,7-13,1-4,8 m., 2 silniki wysokoprężne Cegielski-Sulzer o łącznej mocy 4020 KM, 2 śruby, prędkość maksymalna 15,0 w., zasięg 2000 Mm, liczba załogi 32-39 osób. Jednostka jest uzbrojona w 4 działka plot. kal. 23 mm zamontowane w dwóch podwójnych wieżyczkach. Zbiornikowiec służy do przewozu i przechowywania oleju napędowego oraz olejów smarnych a także do dostarczania zarówno ich, jak i innych produktów okrętom

cumującym w portach, kotwiczącym na redach lub znajdującym się w morzu. Tankowanie olejów umożliwiają trzy stanowiska zaopatrzone w węże – dwa na obu burtach oraz jedno na rufie. Zbiornikowiec uznawany jest za dużą pływającą „stację paliwową” o własnym napędzie – na okręt można załadować 1184 t. oleju napędowego (w 6 umieszczonych na śródkręciu zbiornikach o łącznej objętości 1300 m<sup>3</sup>), 100 t. słodkiej wody (w 2 zbiornikach o łącznej objętości 100 m<sup>3</sup>), 102 t. oleju smarnego (w 4 zbiornikach o łącznej objętości 100 m<sup>3</sup>), 24 beczki olejów smarnych (20 w ładowni i 4 na pokładzie) oraz 2 zbiorniki na zużyty olej smarny. „Bałtyk” wchodzi w skład 45 Dywizjonu Pomocniczych Jednostek Pływających Komendy Portu Wojennego Gdynia (należącego do 3. Flotyli Okrętów), nosi numer taktyczny i znak burtowy Z-1. Okręt jest najbardziej nowoczesnym ze zbiornikowców paliwowych Marynarki Wojennej, często współdziała z jednostkami innych państw natowskich w ramach wspólnych manewrów (np. BALTOPS). Należy do okrętów, które ze względu na swoją nowoczesność mogą zostać skierowane w pierwszym etapie do Sił Szybkiego Reagowania NATO.

Poza szczegółowo opisanymi powyżej okrętami nazwę ORP „Bałtyk” nosił również Obóz Szkolny Marynarki Wojennej znajdujący się w Okehampton w Wielkiej Brytanii. Działał on w latach 1944-1947 w ramach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Niektóre źródła odnoszą z kolei miano ORP „Bałtyk” także do Szkoły Podchorążych Rezerwy Marynarki Wojennej, funkcjonującej w Wielkiej Brytanii w latach 1943-46. Obie nazwy stanowiły nawiązanie do utraconego we wrześniu 1939 roku na Oksywiu, szeroko opisanego na początku niniejszego artykułu, szkolnego okrętu-hulka ORP „Bałtyk”. Warto zauważyć, że tego rodzaju nazewnictwo było w pełni zgodne z angielską tradycją nadawania bazom lądowym brytyjskiej Królewskiej Marynarki Wojennej nazw zasłużonych okrętów.

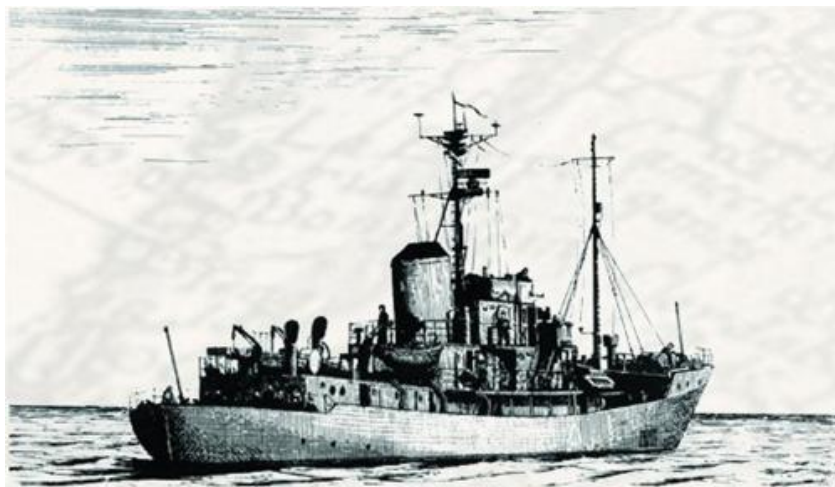
Na zakończenie należy dodać, że nazwę „Bałtyk” nosił także jeden z czterech (obok „Tobruka”, „Narwiku” oraz „Białegostoku”) tzw. „empajerów”, które przekazane zostały Polskiej Marynarce Handlowej przez Brytyjczyków w czasie II wojny światowej. Mianem „empajerów” określano bliźniacze drobnicowce typu „Empire”, budowane wówczas masowo, w rekordowo krótkim czasie, przez Brytyjczyków w celu bieżącego pokrywania ogromnych strat w tonażu, ponoszonych na skutek działań niemieckich okrętów podwodnych oraz samolotów. „Empajery” były jednostkami o bardzo solidnej konstrukcji a cztery przydzielone Marynarce Handlowej stanowiły rekompensatę za utracone statki, stając się „trzonem” jej wojennych nabytków. Pod polską banderą służyły łącznie ponad ćwierć wieku (S/S „Bałtyk” w latach 1942-1973) a w trakcie wojny zapisały niezwykle chwalebny kartę, pełniąc trudną i niebezpieczną służbę konwojową, podczas której oprócz ataków wroga nie mniejszą groźbę stanowiły ciężkie warunki pogodowe, w tym arktyczne sztormy czy śnieżyce. Drobnicowce nie tylko przewoziły zaopatrzenie wojenne, lecz również dokonały szeregu innych wyczynów. Należał do nich m.in. remont ciężko uszkodzonego „Tobruku” przeprowadzony w stale bombardowanym Murmańsku oraz uratowanie przez załogę „Narwiku” rozbitków z zatopionego



przez niemiecki okręt podwodny dużego angielskiego statku pasażerskiego „Orcades”. Inna, bardzo nietypowa przygoda miała miejsce już po wojnie, w 1950 roku – dryfujący w sztormie na skaliste brzegi Zatoki Biskajskiej „Tobruk” został uratowany przed rozbiciem przez postawienie na tylnym maszcie prowizorycznego, naprędcie uszytego z brezentu bezanżagla. Te niezwykle interesujące dzieje należą już jednak do bogatej historii Polskiej Marynarki Handlowej.



Fot. 1. Okręt-hulk ORP „Bałtyk” przed 1932 rokiem, prawdopodobnie na redzie Gdyni (zwracają uwagę charakterystyczne kapy na kominach oraz kotwica na dziobie)



Fot. 2. ORP „Bałtyk” – okręt hydrograficzny; grafika M. Trocha



Fot. 3. ORP „Bałtyk” – Zbiornikowiec paliwowy (w głębi) oraz okręt hydrograficzny ORP „Heweliusz” (po lewej) cumujące w Porcie Wojennym Gdynia w Gdyni-Oksywiu

## BIBLIOGRAFIA

1. Gołębiowski A., *Z Pucka rodem*, „Morze”, 1982, nr 4 (616).
2. Kitowski S., *Gdynia – miasto z morza i marzeń*, Gdynia 1997.
3. Kosiarz E., *Obrona Gdyni 1939*, Warszawa 1984.
4. Miciński J., Kolicki S., *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.
5. Mickiewicz M., *Z dziejów żeglugi*, Warszawa 1971.
6. Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1959.
7. Piwoński J., *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989.
8. Piwoński J., *Nierówne boje*, Warszawa 1988.
9. Płaski E., *Fala za falą... Wspomnienia dowódcy ORP Piorun*, Gdańsk 2003.
10. Soroka M., *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Gdańsk 1986.
11. Szewczykowski J., *W niewoli*, „Morze”, 1987, nr 10 (680).
12. Szewczykowski J., *Krążownik Bałtyk*, „Morze”, 1982, nr 4 (616).