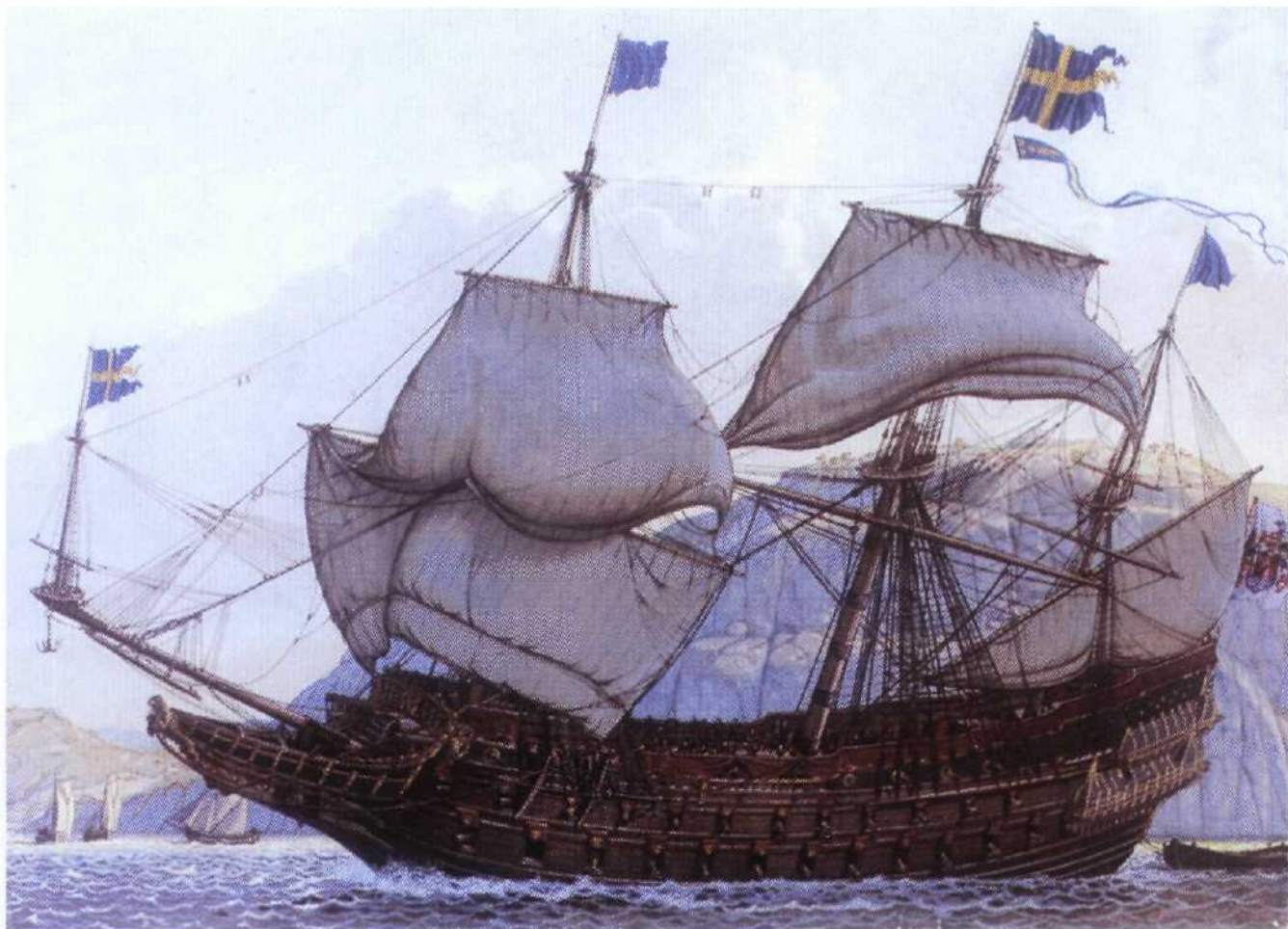


KRÓLEWSKI GALEON VASA

HISTORIA ZATONIĘCIA I WSKRZESZENIA



Artystyczna wizja momentu katastrofy – akwarela Björn Landström

Krzysztof Kozerski

Na jego budowę zużyto tysiąc dębów, kadłub pokryto setkami złożonych i polichromowanych rzeźb, wyposażono w 64 armaty. Po zwodowaniu przełynął ledwie 1300 metrów, przechylił się i zatonął.

Sztokholm, lato 1628 roku, w Europie Wojna Trzydziestoletnia zbiera swe krwawe żniwo. Od trzech lat cieśle, kowale, powroźnicy, szklarze, żaglomistrze, malarze, rzeźbiarze pracują przy budowie nowego okrętu, który miał się stać dumą szwedzkiej marynarki, jej okrętem flagowym.

O jego potężde niech świadczą następujące liczby: długość całkowita 64 m, szerokość 11,7 m, wysokość od stępki do topu grotnasztu 52,5 m, powierzchnia ożaglowania 1257 m², załoga 145 marynarzy i 300 żołnierzy.

Przez całe lato 1628 roku VASA stał przycumowany przed pałacem królewskim, gdzie wyposażano okręt przed dziewiczym rejsem, ładowano balast, armaty, amunicję. 10 sierpnia wszystko było gotowe. Tłumy mieszkańców Sztokholmu zgromadziły się w porcie, aby wziąć udział w wielkiej ceremonii wypłynięcia VASY w dziewiczy rejs. Wzbudzając podziw i dumę w zgromadzonym tłumie, miał jednocześnie budzić postrach wśród wrogów Szwecji, w tym także Rzeczypospolitej.

Tego pamiętnego dnia wiał lekki wiatr z południowego zachodu. Pierwszych kilkaset metrów okręt przeciągnięto na cumach. Następnie kapitan Söfring Hansson wydał rozkaz postawienia foka, fokmarsła dolnego, grotmarsła dolnego oraz bezana. Żeglarze postawili cztery z dziesięciu żagli, oddano salut armatni i okręt dostojnie rozpoczął swój pierwszy rejs. Późniejsze wydarzenia potoczyły się bardzo gwałtownie.

Ich przebieg znamy z listu Rady Królestwa do Króla Gustawa II Adolfa: „Kiedy okręt opuścił schronienie, (...) silniejszy wiatr powiał w żagle i okręt natychmiast zaczął znacznie przechylać się, trochę wyprostował się (...) przechylił się na prawą burtę i woda wdarła się do wewnątrz przez furty armatnie, aż powoli zaczęła tonąć...”; zabierając ze sobą około 50 osób.

O wraku zapomniano na ponad trzysta lat. Co prawda już w roku 1664 za pomocą dzwonu nurkowego wydobyto z wraku ok. 50 armat, wyrwijąc przy tym kawałki kadłuba,



Fot. Krzysztof Kozłowski

Maszty wieńczące budynek muzeum mają taką samą wysokość jak maszty okrętu

ba, ale później o dumnym okręcie floty królewskiej nikt już nie pamiętał. Doszło nawet do tego, że nie znano miejsca, w którym doszło do katastrofy.

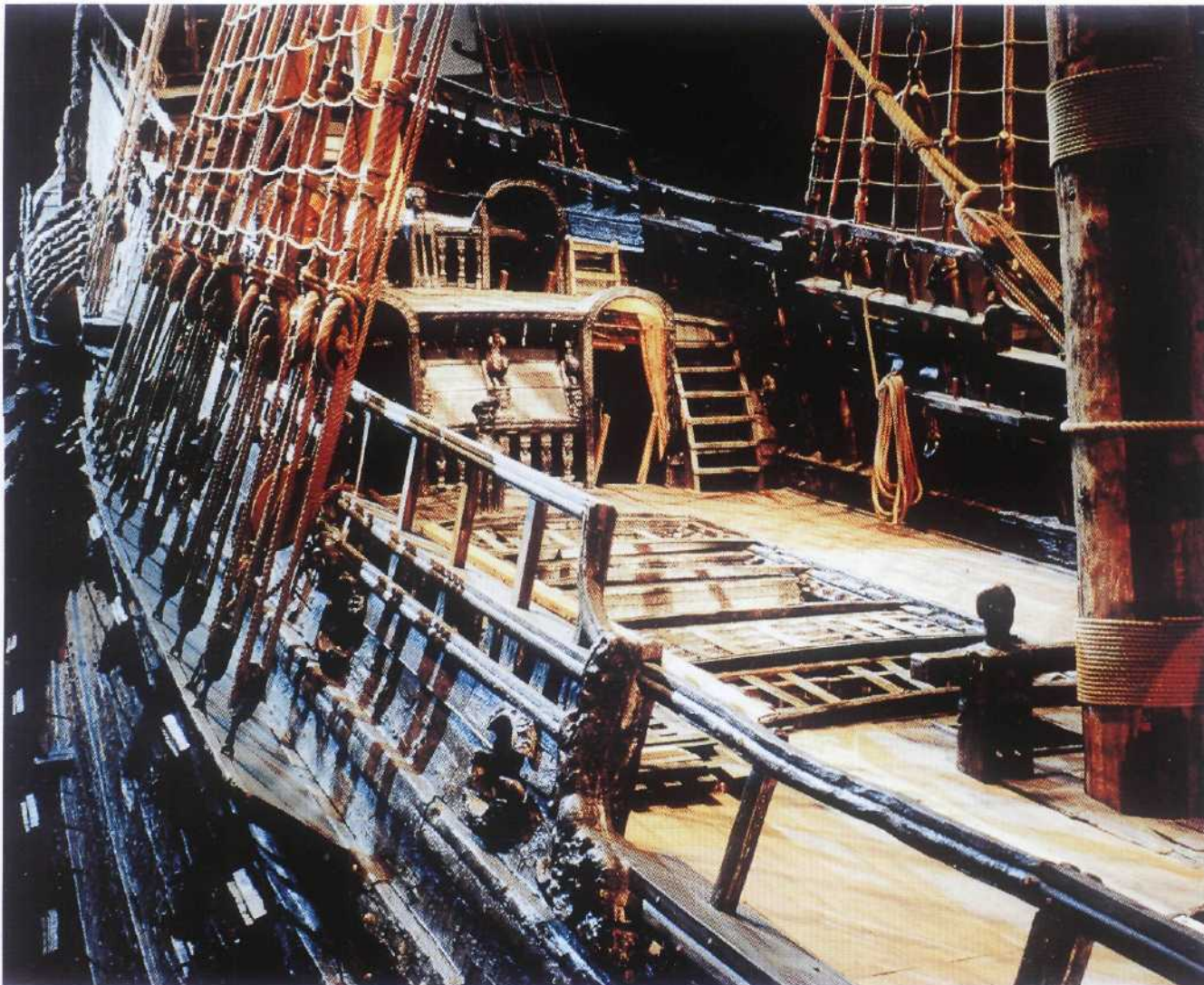
Dlaczego okręt, który miał być postrachem wrogów Szwecji i dumą Królewskiej Marynarki, zatonął przepłynąwszy zaledwie 1300 metrów? Już kilka godzin po katastrofie kapitan okrętu, Söfring Hansson, był przesłuchiwany przez Radę Królestwa. Zaraz potem został uwięziony. Raport z jego przesłuchania zachował się do dzisiaj: „Możecie pokrajać mnie na tysiąc kawałków, jeżeli wszystkie działa nie były dobrze umocowane - miał powiedzieć-i przed Bogiem Wszemogącym przysięgam, że nikt na pokładzie nie był upojony”.

Hansson zaklinał się, że jest niewinny utracie okrętu. Jego zdaniem, delikatny powiew wiatru przewrócił okręt, bo był on niestabilny, mimo że załadowano cały przewidziany balast. Zrzucał winę na zły, jego zdaniem, projekt, a tym samym na głównego budowniczego, którym był Holender Henrik Hybertsson. Przesłuchiwana później załoga złożyła podobne zeznania jak kapitan Hansson: żadnego błędu podczas wykonywania manewrów, działa były prawidłowo uwiązane. Ich zdaniem, kil był za mały w stosunku do kadłuba i umieszczonej w nim artylerii. „Okręt był przeciążony u góry, ze

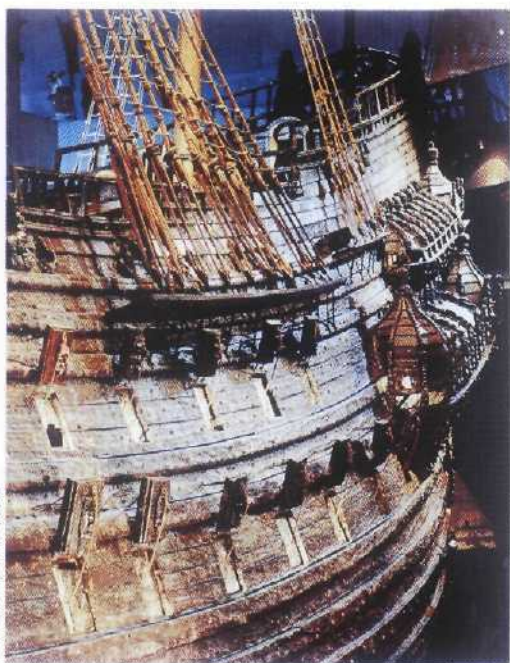
swymi masztami, żaglami i działami” -zeznawali. Dzisiaj powiedzielibyśmy, że jego środek ciężkości znajdował się za wysoko.

W wyniku prowadzonego śledztwa ujawniono, że przed oddaniem okrętu testowano stabilność. Otóż trzydziestu mężczyzn biegało tam i z powrotem z burty na burtę, gdy okręt cumował przy nabrzeżu. Po trzykrotnym przebiegnięciu pokład musielijednak zatrzymać się, gdyż w przeciwnym razie jednostce groziła wywrotka dnem do góry. Testowi temu przyglądał się admirał Klas Fleming, jeden z bardziej wpływowych oficerów w szwedzkiej flocie. Podobno miał wtedy wyrazić swoje powątpiewanie słowami: „Czy aby na pewno Jego Wysokość jest w domu?”. Wydawało się, że wina leży po stronie budowniczych okrętu, ale Hybertsson zmarł rok wcześniej, a król domagał się surowego ukarania winnych.

Dzierżawcy stoczni także dowodzili swej niewinności. Twierdzili, że wymiary jednostki zgodne były z planami zatwierdzonymi przez króla, a liczba dział była taka, na jaką opiewał kontrakt. Na pytanie, kto winien jest katastrofie, odpowiedzieli, że tylko Bóg raczy wiedzieć. Niestety, późniejsze obrady Rady Królestwa, dotyczące wskazania winnych nie są nam znane. Dość powiedzieć, że nie znaleziono przyczyny katastrofy ani też nikogo nie skazano.



Jeden z tarasów umożliwia podziwianie okrętu z poziomu pokładu



Przez te ambrazury armaty miały razić okręty Rzeczypospolitej

Czy dzisiaj, po 370 latach możemy znaleźć przyczyny i wyjaśnić tajemnicę zatonięcia VASY? Dzisiejsza technika obliczeniowa pozwala nam stwierdzić, że okręt był nadmiernie przeciążony w swej górnej części i wystarczył umiarkowany powiew wiatru, aby go przewrócić.

Po czyjej więc stronie leżała wina? Admirala Fleminga? Częściowo. Nie zapobiegł wyjściu okrętu po nieudanych próbach stabilności, mimo że było to w jego mocy. Z drugiej jednak strony dobiegał termin ukończenia okrętu, a król niecierpliwie czekał na niego w Prusach. A może zawinił król Gustaw II Adolf? Częściowo. Zależało mu na wyposażeniu okrętu w jak największą liczbę dział. Narzucił rozmiary okrętu, a także naciskał na jego szybkie ukończenie. Częściowo wina leży również po stronie budo-

wniczego. Holender Henrik Hybertsson wcześniej zbudował wiele bardzo dobrych statków. Kształt VASY nie różnił się od innych okrętów wojennych, które żeglowały w XVII stuleciu, A jednak intuicja i doświadczenie zawiodły tym razem konstruktora.

Powodu katastrofy musimy szukać w ówczesnej wiedzy technicznej. Siedemnastowieczni budowniczowie okrętów nie potrafili sporządzać dokładnych rysunków konstrukcyjnych ani matematycznie wyliczać stabilności. Obliczenia odnosiły się tylko do niektórych wymiarów okrętu. Ponadto sposoby „obliczania statków” były często pilnie strzeżonym sekretem, przekazywanym z ojca na syna. Zatem nowy statek był często wzorowany na swym poprzedniku. Vasa był jednak nieco inny. Był masywniejszy i miał więcej ciężkich dział niż wcześniejsze

okręty. Przepiękny okręt był zbyt duży, co zawdzięczał megalomanii króla, reprezentanta dynastii, której imię otrzymał.

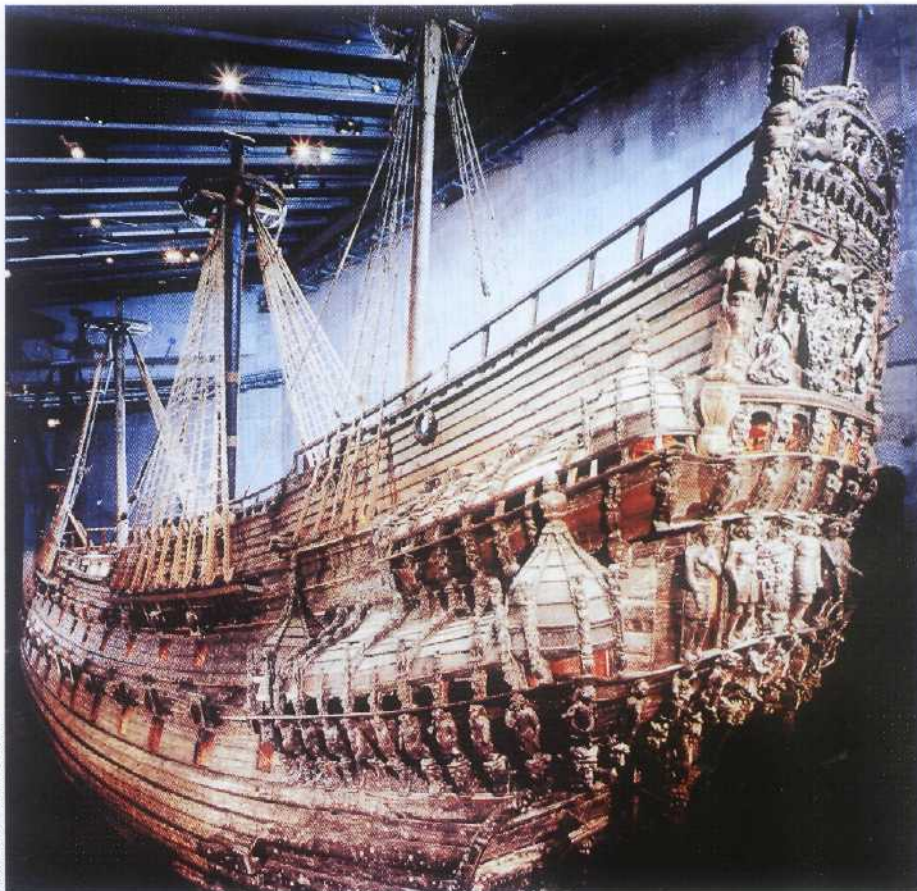
Przyszedł rok 1953. Inżynier Anders Franzen rozpoczął poszukiwania, z nadzieją odnalezienia wraku. Po latach grzebania w archiwach udało mu się określić miejsce zatonięcia okrętu. W roku 1956 za pomocą skonstruowanej przez siebie sondy zlokalizował wrak. Spoczywał on na głębokości 32 metrów.

24 kwietnia 1961 roku kadłub wydobyto na powierzchnię. Po okryciu go folią, zraszano wodą całą powierzchnię wraku za pomocą skomplikowanego systemu przewodów. Było to niezbędne, aby drewno kadłuba gwałtownie wysuszone nie rozpadło się w proch.

Do pracy przystąpili archeolodzy. Wewnątrz kadłuba znaleziono armaty, broń, ok. 4000 monet, rzeczy osobiste załogi, naczynia kuchenne (ogółem 26 tysięcy zabytkowych przedmiotów). Wśród armatnich ławet odkryto także szkielety członków załogi. Znaleziska wniosły bardzo wiele do wiedzy o dawnych czasach, ludziach, zwyczajach, rzemiośle.

Prace konserwacyjne i rekonstrukcyjne trwały jeszcze siedemnaście lat. Dziś zwiedzający stolicę Szwecji mogą podziwiać całkowicie zrekonstruowany okręt w jemu specjalnie poświęconym muzeum (VASA MUSEET). Jest to zabytek tym cenniejszy, że jako jedyny okręt z owych czasów zachował się do dnia dzisiejszego w niemal nienaruszonym stanie. Okręty z tego okresu ginęły bezpowrotnie w wyniku bitew morskich bądź katastrof. Galeon podziwiać można z czterech tarasów zbudowanych wokół niego. Maszty zrekonstruowano do wysokości marsów, natomiast oryginalną wysokość okrętu symbolizują maszty ustawione na dachu budynku mieszczącego VASE.

Oprócz samego okrętu wystawiono również m.in. bogaty zbiór zabytkowych przedmiotów wydobytych z wraku, m. in. okrętowe działa i rzeczy osobiste załogi. Zainteresowani mogą zapoznać się z internetową witryną muzeum pod adresem: <http://www.vasamuseet.se>.



Część rufowa - bogato zdobiony kasztel rufowy płynnie przechodzi w śródkręcie, ale ciągle jeszcze położony jest wyżej niż część dziobowa



Typowy dla siedemnastowiecznego galeonu dziób