

Brytyjska perełka odzyskuje blask

# Bembridge na szczecińskiej emeryturze

**PLYWAJĄCY dom morskich pilotów, przewodnik brytyjskich okrętów i polskiej „Błyskawicy” w czasie II wojny światowej, poprawczak na wodzie, uczestnik atomowych eksperymentów i klub nocnych rozrywek. To tylko niektóre epizody z przeszłości 70-letniej historii zabytkowego statku THPV „Bembridge”, który na stałe zacumował w szczecińskim porcie jako pływające biuro i prywatne morskie muzeum.**

SPROWADZENIE zabytkowego statku do Szczecina miało raczej prozaiczne przyczyny. Zajmująca się morskim transportem i spedycją firma Magemar Polska od kilku lat szukała w porcie terenu na swoje biuro. Okazało się jednak, że miejsc spełniających jej wymagania jest niewiele, a ich ceny są wysokie. Dlatego pod koniec 2008 r. Magemar zdecydował, że kupi jakiś statek, postawi go przy nabrzeżu i urządzi w nim swoje biuro.

– Pomysł wydawał się karkołomny, gdyż chyba dotychczas nie istnieje w Polsce firma, która ma swoje biuro na statku – opowiada Rafał

największe sztormy – wspomina Rafał Zahorski. – Tylko wielkie szczęście uratowało nas przed nimi. W pewnym momencie siła wiatru zaczęła już osiągać 8 w skali Beauforta. W ostatniej chwili uciekliśmy do Kanału Kilońskiego. „Argus” cały czas dzielnie walczył z falami, a nasza starsza pani płynęła dostojnie. Okazało się, że zbudowany specjalnie na Morze Północne kadłub ma naprawdę wielką dzielność morską. Później przejście przez w miarę spokojny Bałtyk okazało się już proste – wspomina Rafał Zahorski.

Gdy statek został przyholowany do nabrzeża w Szczecinie, był

w Wielkiej Brytanii już ok. 300. Najbardziej aktywni dostają specjalne pamiątkowe plakietki. Dzięki nim udało się odnaleźć wiele cennych elementów, m.in. dwie oryginalne łodzie pilotowe z „Bembridge”. Po renowacji czekają one teraz na montaż na pokładzie jednostki. Brakujące części są uzupełniane także wyposażeniem z innych statków z tamtego okresu.

Pracownicy Magemaru niedawno wrócili właśnie z dwutygodniowego objazdu po Wielkiej Brytanii, w czasie którego dotarli do wielu miejsc i ludzi związanych ze statkiem. – Pokazywaliśmy najnowsze zdjęcia statku po restauracji i ludzie byli zszokowani jego przemianą. Wiele osób zaczęło się otwierać i przyznawali się, że przed laty zabrali z niego jakieś rzeczy albo przynajmniej wiedzą, gdzie one są. W ten sposób udało nam się przywieźć oryginalny telegraf maszynowy, radiostację, mapy z zaznaczonymi pozycjami statku z lat 50., flagi i lampy sygnałowe, sekstansy, przyrządy nawigacyjne, a nawet część oryginalnej zastawy ze statku. Jak wracaliśmy do kraju, nasz samochód był tak wyładowany, że nie mogliśmy już zabrać kolejnych oferowanych nam rzeczy – opowiada Rafał Zahorski.

## Wojenny weteran

Gdy statek przyplłynął do Szczecina, jego nowi właściciele tak naprawdę nie znali jego historii. Wiedzieli, że jest to stary 46-metrowy kuter pilotowy wybudowany w 1938 r. w stoczni Smith's Dock, który przez lata był wykorzystywany jako pływająca baza morskich pilotów Trinity House w rejonie ujścia Tamizy. Z jego pokładu przesiadali się oni na małe motorowe łodzie, które dostarczały ich na pilotowane statki. Dzięki akcji poszukiwawczej stopniowo na światło dzienne zaczęły wychodzić zupełnie niezwykle fakty z historii tej jednostki.

Okazało się, że konstrukcja „Bembridge” była oparta na wyróżniających się wyjątkową dzielnością morską statkach wielorybnych. On sam z kolei został protoplastą całej klasy kutrów pilotowych i serii brytyjskich korwet typu „Flower”, które odegrały olbrzymią rolę w eskortowaniu oceanicznych konwojów. Statek czynnie wspierał też brytyjską flotę podczas II wojny światowej. Wytyczał trasy nawigacyjne i pilotował statki w czasie ewakuacji wojsk spod Dunkierki



Zabytkowy statek dobrze się prezentuje w starej części szczecińskiego portu.

w 1940 r. Cztery lata później w ten sam sposób wspierał armię sprzymierzonych lądującą na plaży w Normandii. Zadanie to było szczególnie trudne ze względu na pola minowe i liczne wraki zatopionych okrętów.

Statek miał także polski epizod w swojej wojennej historii. W 1942 r. wprowadzał i wyprowadzał na przebrojenie do portu w Cowes na wyspie White polski niszczyciel „Błyskawica”. Wbrew przyjętej praktyce, dowódca okrętu nie zgodził się na zdemontowanie karabinów maszynowych i maryna-



„Bembridge” w pełnej krasie na początku pilotowej służby w Trinity House.

rze pełnili przy nich ciągle wachty. Gdy nagle rozpoczął się niemiecki nalot, udało im się stracić kilka maszyn wroga i zmusić do odwrotu pozostałe. Port i miasto uniknęły dzięki temu wielkich zniszczeń, a marynarze z „Błyskawicy” stali się dla jego mieszkańców bohaterami. Po wojnie kilku z nich pływało w załodze „Bembridge”, który przez cały nalot także był w porcie Cowes. W tej chwili na wyspie White trwa kompletowanie dokumentacji i wspomnień osób pamiętających to niezwykle wydarzenie.

– W Gdyni stoi teraz „Błyskawica”, a w Szczecinie „Bembridge”. Kupując ten statek, nikt z nas nie przypuszczał nawet, że te obie jednostki może łączyć jakaś wspólna historia – cieszy się Rafał Zahorski.

## Morski poprawczak

W latach 60. królowa Elżbieta II z pokładu „Bembridge” w miejscowości Portsmouth odbierała doroczną paradę z okazji zwycięstwa admirała Nelsona. Na statku spędziła prawie cały dzień i w jego mesie zjadła lunch. Zdjęcia z tego wydarzenia nadal są przechowywane w archiwach pałacu Buckingham.

Na początku lat 70. statek-baza pilotów był już jednak niepotrzebny. Trinity House sprzedała więc „Bembridge” Ericowi St-John Foti, który urządził na nim morską szkołę dla trudnej młodzieży. Wkrótce potem wydarzył się wypadek – statek uderzył w pirs, przy którym miał zatankować paliwo. Katastrofę spowodował mechanik, którego usługi Trinity House zaproponowała razem ze sprzedawanym statkiem. Jak się wkrótce okazało, był on wprawdzie

Z tą misją wiąże się jeszcze jedno niezwykle wydarzenie. Eric St-John Foti miał wprawdzie uprawnienia kapitana, ale na trudny rejs zatrudnił zmiennika. Nieopatrznie zostawił go jednak samego z nieokrzęsłą młodzieżą. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Nowy kapitan po wyjściu na pokład usłyszał straszne wrzaski. Gdy spojrzał do góry, zobaczył młodzieńca wiszącego głową w dół na czubku prawie 28-metrowego masztu. Okazało się, że w ramach żartu na przywiązanej w kostkach linie wciągnęli go tam koledzy. Kapitan momentalnie zniknął pod pokładem, spakował się, zeszedł z pokładu „Bembridge” i nikt go już nigdy tam nie widział.

W latach 1972-1976 r. statek był używany przez firmę Cosag Marine Services m.in. do poszukiwań podmorskich złóż ropy na Morzu Północnym. Jego ostatnim właścicielem był Essex Yacht Club, który przez pewien czas wykorzystywał go jako klub nocnych rozrywek. Pamiątki po tym okresie w dziejach statku – drewniany barek, pomalowana na czarno „sala tortur” czy nadmuchiwany manekin kobiety – znajdowały się na statku jeszcze w momencie, gdy znalazł się on w Szczecinie.

## Portowa atrakcja

Po zakończeniu głównej części remontu „Bembridge” niedawno został przyholowany do Nabrzeża Egipskiego szczecińskiego portu, gdzie zostanie już na stałe. Odzyskał oryginalne kształty i barwy Trinity House. Na jego burcie dumnie prezentują się napisy „Pilots” i „No.1”. W lecie Magemar planuje otworzyć na nim swoje biura, ale prace przy odtwarzaniu detali statku trwać będą jeszcze przez lata. Jednostka ma też być wykorzystywana do różnego rodzaju imprez, spotkań czy prelekcji związanych z morzem. W jej wnętrzach znajdują się dwie sale konferencyjne mogące w sumie pomieścić ponad 100 osób. We wszystkich pomieszczeniach wystawione zostaną ekspozycje z bogatej historii statku. W planach jest także ekspozycja wykonanych na statku prac znanej angielskiej malarki Lindy Shutton, która odbywała tu praktykę w czasach studenckich. Być może na maszcie jednostki wkrótce znowu powiewać będzie brytyjska flaga, która powinna pomóc w zdobywaniu w Anglii funduszy na jego dalszą renowację.

– Dobrze się stało, że nie postawiliśmy „Bembridge” przy Wałach Chrobrego, bo tam by się szybko opatrzył. Tu przez cały czas będzie atrakcją, która przyciągnie do portu wielu ludzi. Tym bardziej że stoi przy starej Łasztowni, otoczony najstarszymi nabrzeżami i zabytkowymi magazynami portowymi. Kilkaset metrów stąd ma powstać Muzeum Morskie, więc nasze prywatne muzeum na wodzie może świetnie się z nim uzupełniać – planuje Rafał Zahorski. **Marcin KUBERA**



Luty 2009 r. – Rafał Zahorski po raz pierwszy pokazuje swój nowy nabytek szczecińskim dziennikarzom. Fot. Robert STACHNIK

Zahorski, szef Magemar Polska. – W porcie mamy potężny skład bloków granitowych, gdzie przychodzi klienci. Biuro naszej firmy daleko od tego miejsca nie miałoby racji bytu. Stojący obok budynek, w którym się teraz znajdujemy, ze względu na stan techniczny jest przeznaczony do wyburzenia.

## Stary znaczy trwały

Firma początkowo nie wiedziała, jaki konkretnie statek chce kupić. Miał być stary i z nitowanym kadłubem. Nie chodziło tylko o atrakcyjny wygląd. Nitowane kadłuby mają bowiem znacznie większą trwałość od współczesnych konstrukcji okrętowych budowanych z tanich spawanych blach.

Poszukiwania pływającego biura odbywały się w zasobnej w zabytkowe statki Wielkiej Brytanii. Po obejrzeniu kilku kandydatów uwagę kupującego zwrócił „Bembridge”. Jednostka przez lata nie przechodziła remontu, który mógł ukryć jakieś poważne defekty. W styczniu 2009 r. szefostwo firmy Magemar zdecydowało o kupieniu „Bembridge”. Wkrótce potem rozpoczęły się przygotowania do jego przeholowania do Polski. Wyniki zrobionego przez rzeczoznawcę badania grubości kadłuba okazały się lepsze, niż wskazywać na to mógł wygląd statku.

Gdy wieść o sprzedaży statku do Polski rozniósł się w Anglii, nagle pojawili się nowi chętni na jego zakup. Zainteresowały się nim też muzea. Na szczęście sprzedający z Essex Yacht Club okazali się prawdziwymi angielskimi dżentelmenami i postanowili dochować warunków wynegocjowanej wcześniej umowy. Co więcej, pomogli załatwić niewielki holownik, który przeciągnął „Bembridge” z Gillingham do pływającego pirsu w pobliżu Londynu. Dopiero tam głębokość pozwoliła podejść do niego dużemu holownikowi „Argus”.

– Holowanie odbywało się w lutym, kiedy na Morzu Północnym są

wyrażnie przechylony na jedną stronę. W czasie rejsu pod jego pokład dostała się woda, z której usuwaniem z trudem radziły sobie dwie pompy.

## Wielka odbudowa

Z miejsca rozpoczął się remont i restauracja statku, która miała mu przywrócić pierwotny wygląd zatracony w czasie licznych przeróbek zrobionych na przestrzeni lat. Pomogły w tym odnalezione oryginalne plany i zdjęcia jednostki. Wykonania trudnych prac podjęła się niewielka stocznia Forkor. Największą niemiłą niespodzianką okazał się stan stalowego pokładu, który po zdjęciu warstwy papy, betonu i starych desek okazał się zupełnie skorodowany. Przy okazji jego wymiany zdemontować trzeba było znajdujące się na pokładzie drewniane wyposażenie jednostki. Do dziś pierwotny budżet całego przedsięwzięcia został już przekroczony o 400 proc.

– Wszystkie prace były robione w ten sposób, żeby miejsca spawów były niewidoczne. Dlatego na zewnątrz kadłuba są one zeszlifowane na gładko i nałożone zostały sztuczne nity. Chodziło nam o to, żeby ten statek naprawdę zachował swój stary charakter. Stocznia dobrze wywiązała się ze swojego zadania. To pierwsza całkowita renowacja tak dużego statku w Polsce po wojnie – ocenia szef Magemaru.

Po sprowadzeniu statku do Szczecina jego nowi właściciele rozpoczęli w Wielkiej Brytanii akcję poszukiwania wyposażenia oraz związanych z jednostką ludzi, dokumentów, zdjęć i pamiątek. Wykorzystali do tego celu brytyjską stronę internetową shipsnostalgia.com, która skupia fascynatów starych statków. W miarę ukazywania się na niej kolejnych informacji i zdjęć z restauracji statku, rosło grono ludzi zaangażowanych w gromadzenie wszystkiego, co tylko może pomóc w tym zadaniu. Dziś jest ich