

THPV BEMBRIDGE 1938

odpowiedniego dla władzy jacht klubu, a to wymuszało konieczność przeróbek. Ponadto cena, za którą Cosag wystawił jednostkę na sprzedaż była nie do przyjęcia dla zainteresowanych z Essex. Wówczas w niewyjaśnionych okolicznościach ogień strawił całą maszynownię, a co za tym idzie wartość Bembridge drastycznie spadła. To wydarzenie stanowiło dla jacht klubu znak do poczynienia zakupu.

W Yarmouth usunięto komin i silnik, generator i windę kotwiczną. Następnie w czerwcu 28-ego Bembridge został przeholowany do Chalkwell. Tam wybalastowano statek z wody i przygotowano do wymagającego sprytu i umiejętności zadania, przeciągnięcia jednostki przez płyciznę na miejsce jej docelowego postoju. 2 lipca operacja zakończyła się sukcesem i nowa siedziba Yacht Essex klubu stanęła obok swojej poprzedniczki, Lady Savile, w Leigh on Sea.

W Leigh usunięto tony stalowej powłoki z obudowy pomieszczenia maszynowni i sterowni. Otwór drzwiowy uformowano w postaci łuku, skonstruowano także platformę wejściową. Położono podłogę w pomieszczeniu maszynowni i na głównym poziomie, poszerzono także pokład łodzi. Okna, drzwi i podłoga w barze i w salonie zostały zrobione z drewna tekowego pochodzącego z pokładu Lady Savile. Pięćdziesiąt jeden mosiężnych wiałów plus elementy szklane oraz poręcze zostały zdemontowane i starannie wyczyszczone. Maszynownia po pożarze była w przerażającej kondycji. Całe pomieszczenie pokryte było piaskiem i wodą użyta do ugaszenia ognia, które wymieszały się z olejem napędowym. Farba odchodziła ze wszystkich ścian pomieszczenia. Do kadłuba przytwierdzone były cynkowe anody w celu zapobieżenia korozji. Do września wszelkie niewłaściwe prace na Bembridge zostały wykonane. Do remontu wykorzystano większość wartościowych elementów z Lady Savile. W sobotę 25-ego września tłumy zebrały się na nabrzeżu i okolicznych klifach by pożegnać wrak Lady Savile odholowanej na miejsce ostatecznego spoczynku. Była to bardzo smutna chwila dla tych, którzy mieli przyjemność korzystać z niej przez blisko 30 lat. Chwilę później na oczach tłumy jej miejsce zajął Bembridge.



MV Lady Seville w towarzystwie MV Bembridge 1976

W 2004 Bembridge został zastąpiony tratowcem HMS Wilton i przeholowany do River Medway, gdzie planowano przemienić go w pływającą restaurację.

Chwilę później pojawiła się koncepcja mocno nietypowej formy nocnego klubu. Nowe miejsce jednak nie cieszyło się długą popularnością. W krótkim czasie od otwarcia wprowadzono zakaz palenia w brytyjskich lokalach co znacznie odbiło się na frekwencji, a na domiar złego lokal nie dostał przedłużenia zezwolenia na alkohol co miało jeszcze gorsze skutki. Od 2006 statek wystawiony był na sprzedaż, ale przez większość czasu jedynie oferty napływały od okolicznych ziomłarzy. Władarze Bembridge cały czas jednak wierzyli, że znajdzie się ktoś uczciwy, kto przywróci jednostce dawny blask. Udało się to na początku 2009.

W styczniu 2009 jednostkę nabyła Magemar Polska i przeholowała ją do Szczecina.



Bembridge podczas holowania 2010

Od tego momentu statek jest remontowany. Prace mają charakter renowacyjny, a ich celem jest przywrócenie jednostce pierwotnego wyglądu z 1938 roku. Finalnie ma zostać pływającym biurem firmy, dodatkowo na jego pokładzie znajdzie się muzeum morskie oraz multimedialne sale konferencyjne.

Nigia i przekazano je w ręce policji. Wszystko wskazywało na to, że wylowiony przez pilotów mężczyzna to belgijski rybak, który zaginął ostatnimi czasy przy Long Sand.

W latach 60-tych Trinity House znalazło się pod presją, aby zredukować wysokie koszty operacyjne. Generowane były one głównie przez duże jednostki pilotowe. W rejonie Needle w 1960 r. udało się je zredukować dzięki wprowadzeniu mniejszych łodzi motorowych rozwagających pilotów. Utorowało to drogę do dalszego rozwoju tego rodzaju rozwiązań i skutkowało przycumowaniem Bembridge w 1967 przy Folkestone jako statku matki dla małych jednostek motorowych oraz stacji komunikacyjnej. W tym samym czasie przybrzeżna stacja pilotowa była budowana w stoczni Folkestone.

W 1968 zarząd doszedł do wniosku że duże jednostki mogą zostać zastąpione przez bardziej ekonomiczne, przybrzeżne bazy łodzi motorowych. Tym samym Bembridge powoli kończył swoją służbę dla Trinity House.

Jeszcze do 1970 pełnił rolę stacji komunikacyjnej i „statku matki” dla łodzi motorowych w rejonie wyspy Wight do czasu całkowitego wdrożenia nowego, wydajniejszego rozwiązania dla stacji Nab.

Z początkiem 1971 została kupiona przez Principals of Arundel Priory. Instytucja planowała uczynić z jednostki statek treningowy dla trudnej młodzieży. Chłopcy szkoleni byli pod kątem uzyskania kwalifikacji niezbędnych do zaciągnięcia się do Royal Navy, floty handlowej lub rybackiej.



1971 - Uczniowie wracają ze statku

W tamtym czasie dowódca Bembridge był aktywnym rezerwistą Royal Navy w stopniu porucznika. Zarówno on jak i właściciele statku mieli powiązania z brytyjskim rządem. We wczesnych latach 70-tych Bembridge została użyta do „tajnej misji” rządu brytyjskiego i Royal Navy na wodach brytyjskich. W 1971 statek wpłynął najprawdopodobniej na dok stoczni w Southampton zaś cała załoga została wystana na brzeg w Portsmouth. Podczas prac na statku załoga nie miała prawa wstępu na pokład. W tym czasie ministerstwo obrony zamontowało na rufie nieznaną konstrukcję. Cała załoga wróciła na statek dopiero po dłuższym czasie. Kiedy statek powrócił do Portsmouth, od razu zauważono ślady po byłej konstrukcji oraz fakt, że skrócono zadanie głównej konstrukcji aby wydłużyć pokład rufowy.

Po latach, zatłocze udało się dotrzeć do informacji, na temat tego co działo się z jednostką, w trakcie krótkiej służby w szeregach Royal Navy. Podczas wizyty w Portsmouth, na rufie zamontowano znacznej wielkości zbiornik na chłodziwo. Było on przeznaczone do chłodzenia reaktora na okręcie podwodnym Courageous, zwanym także „Wojownikiem Zimnej Wojny”. HMS Courageous był okrętem podwodnym klasy Churchill a napędzie atomowym. Włączony do służby w październiku 1971 roku. Podczas pierwszego miesiąca służby podwodniaka, Bembridge zajmował się transportem chłodziwa, zaopatrzenia oraz załogi, a także wykorzystywany był do testowania przyrządów nowej jednostki.

W czerwcu 1972 roku Bembridge została zakupiona Cosag Marine Service. W krótkim czasie dostosowano ją do wymogów jednostki badawczej, zaangażowanej w poszukiwania złóż ropy na Morzu Północnym. W tym czasie na powiększonym pokładzie rufowym zamontowano dużych rozmiarów wysięgnik. Jednostka brała udział w początkowej fazie badań z ramienia Forties Oilfields jako statek nawigujący oraz baza komunikacyjna.

W 1972 roku do Yarmouth przybyła grupa ludzi z klubu jachtowego w Essex, aby przeprowadzić oględzinę wystawionej na sprzedaż jednostki. Była w stanie nadającym się do pływania, zbudowana ze stali, której grubość była nadal większa niż zadowalająca; jedynym problemem był rozkład pomieszczeń. Na statku nie było w tamtym czasie dużego pomieszczenia

Statek został zbudowany na kontrakcie numer 504, jako pilotowy kuter. Powstała jednostka miała 412,61 ton, długość 46 m i szerokość 8,23 m. Zwodowana 14.07.1938. Po zakończeniu budowy została oficjalnie wpisana do rejestru pod nr 165583 dnia 29.09.1938 r. Jej załoga liczyła wówczas 6 oficerów i 13 członków załogi, a na jej pokładzie mogło w jednym czasie nocować 24 pilotów.

Zbudowany jako kuter pilotowy na potrzeby wyspy Wight w dystrykcie Southampton działał w Nab i okolicach skalistego przylądka Needles. Bembridge był pierwszą jednostką w Trinity House napędzaną silnikiem diesla skonstruowanym w British Auxiliaries Ltd w Glasgow. Zaś pierwszym statkiem pilotowym, w ogóle, wyposażonym w wysokoprężną jednostkę był statek VIGIA z 1936 roku.

Na początku statek pomalowany był na szaro. To była standardowa procedura dla statków i lokomotyw aż do czasu II wojny światowej. Pozwalało to na uzyskanie dobrej jakości fotografii. Po zrobieniu zdjęć kadłub został pomalowany na czarno z białym 3 calowym paskiem, numerem licencji i napisem PILOTS.



THPV Bembridge podczas rejsu próbnego

Przed II wojną światową wszystkie nadbudówki statków należących do Trinity House były malowane na szaro. Można to łatwo zauważyć przeglądając zdjęcia zrobione na stoczni. W tym samym kolorze malowano również kominy, jednak Bembridge był pierwszą jednostką z kominem pomalowanym w kolorze beżowym. W czerwcu 1940 wszystkie statki będące własnością Trinity House zostały pomalowane na szaro.

W 1940 (26.05 - 03.06) Bembridge brał udział w „operacji dynamo” - ewakuacji żołnierzy spod Dunkierki przez kanał La Manche.

W 1941 statek podczas jednego z niemieckich nalotów na Wielką Brytanię został trafiony bombą. Szczęśliwie dla wszystkich okazała się niewypałem i jedynie przebita samą końcówką rufy na wylot nie powodując poważniejszych strat.

W nocy z 4 na 5 maja 1942 setki niemieckich bombowców zasypały gradem bomb brytyjskie Cowes. Miasto w kilka minut stanęło w płomieniach. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności w środku twardej obrony przeciwlotniczej, znalazł się także polski niszczyciel ORP Błyskawica, który w znacznym stopniu przyczynił się do obrony miasta przed atakiem z powietrza. Polska jednostka przebywała w tym czasie w Cowes na stoczni remontowej gdzie była wyposażona w nowe uzbrojenie. Co ciekawe z punktu widzenia Bembridge, to właśnie on przywoził zaopatrzenie na Błyskawicę podczas jej postoju w Cowes.

Czerwiec 1942 okazał się tragiczny dla jednego z członków załogi Bembridge. W nalocie Luftwaffe na Southampton Jack Saunders stracił całą swoją rodzinę – bomba trafiła w jego dom, który został doszczętnie zniszczony. Kiedy wieść dotarła do pilota, szukał on ukojenia w alkoholu... Pijany, przyszedł w środku nocy na Bembridge, gdzie popełnił samobójstwo, wieszając się pod pokładem. Fakt ten Trinity House starało się to ukryć przez wiele lat. Według wielu ludzi Jack Saunders nadal jest obecny na statku. Objawia się każdorazowo, gdy ktoś pragnie „skrzyżdzić” statek. W okresie Cosag Marine jego kajuta określana była mianem nawiedzonej. Jego obecność odnotowano dwukrotnie: w roku 1972 – kiedy władarze Cosagu zniszczyli znaczną część zabudowy na rufie, aby powiększyć pokład rufowy i w roku 2004 kiedy Medway Council nakazał ówczesnym właścicielom odesłać jednostkę na złom. Swojego czasu zatrudniono nawet do rozwiązania zagadki egzorcystę, który po nawiązaniu „kontaktu” z dawnym pilotem wyrzył jego imię na belca.

W roku 1944, podobnie jak wiele pływających jednostek, Bembridge, wziął udział w lądowaniu alianatów w Normandii – operacji znanej jako Operacja Neptun i Operacja Overlord. Operacja rozpoczęła się we wtorek 6 czerwca 1944 (D-Day) o godzinie 6.30.

Na przełomie 1946/47 statek przeszedł proces dostosowawczy w celu zwiększenia obsady pilotów z 6 do 18. Po zakończeniu prac przestawiono go do Dover, gdzie pływał jako kuter pilotowy dla dwóch stacji pilotowych: statków Dungeness i Sunk w Rejonie Landynu. W tym czasie statek miał czarny kadłub, jasnożółty komin, podobnie jak maszyny i wentylatory.

4 marca 1955 przewodniczący pilotów złożył raport z sytuacji jak miała miejsce dzień wcześniej. Jeden z pilotów wracający na pokład THPV Bembridge ze statku MV Regesborg dosięgnął beztłoczne ciało unoszące się na wodzie. Po wylowieniu zwłok przez załogę łodzi motorowej, niezwłocznie poinformowano policję w Harwich. Ciało odwieziono na brzeg na pokładzie PV

THPV Bembridge został zaprojektowany przez Sir William Reed'a na początku 1938 r. na zlecenie Trinity House jako pierwszy w Wielkiej Brytanii motorowy kuter pilotowy. Jednostka została zbudowana przez sławną Smith's Dock Company Co. Ltd. South Bank w Middlebrough. Co zaważyło na oddaniu tego zlecenia w ręce Smith's Dock'u i Sir Williama Reed'a...?

W owym czasie Smith's Dock Co. Ltd. Produkował bardzo wiele statków wielorybnych: gabarytowo były to niewielkie jednostki, jednakże doskonale się sprawdzały w najtrudniejszych morskich warunkach. One także zostały zaprojektowane przez Sir Reed'a, który specjalizował się w tego typu konstrukcjach. Stanowiły one z całą pewnością trzon eksportowy Smith's Dock'u. Tak dopracowany i sprawdzony kadłub doskonale odpowiadał potrzebom Trinity House.



Smith's Dock 1929

Tuż po projekcie Bembridge Sir William Reed popełnił pierwszą w historii wyspiarskiej marynarki korwetę klasy Flower. Te niewielkie korwety odegrały kluczową rolę w II wojnie światowej, jako eskorta konwojów z zaopatrzeniem płynących nieustannie ze Stanów Zjednoczonych i Kanady przez Atlantyk do Anglii. Jest niemal pewne, że cały projekt Bembridge był zdalnie sterowany przez brytyjską admiralicję. Trinity House London miała doskonałe relacje z rządem i marynarką, a cywilna jednostka w ich służbie stanowiła doskonały kamuflaż do przeprowadzenia testów nowego typu kadłuba dla przyszłych okrętów wojennych, mających wkrótce stoczyć zaciętą walkę z U-boatami Kriegsmarine. Na tej podstawie można wnosić, że Bembridge jest przodkiem znakomitych Flowerów.

HMS Gladiolus (K34) był pierwszą korwetą klasy Flower w Royal Navy. Stępkę położono 19 października 1939, wodowanie nastąpiło 24 stycznia 1940, zarejestrowany z dniem 6 kwietnia 1940. Gladiolus w okresie II Wojny Światowej brał czynny udział w działaniach na Atlantyku. Jego głównym zadaniem, nieprzerwanie do 16 października 1941 - kiedy to zaginął bez śladu - było eskortowanie konwojów z zaopatrzeniem.



Bembridge przed wodowaniem, lipiec 1938