

# Ryszard Jakubowski: Okręt Vasa - Największy bubeł XVII-wiecznej Europy

## **Produkcja wadliwych wyrobów nie jest domeną przemysłu XX wieku.**

Przez pół wieku po zakończeniu 2. wojny światowej niemal każdy wyrób polskiego przemysłu mógł uchodzić za modelowy przykład brakoróbstwa. Kiedy powszechne na Zachodzie dobra trafiły pod polskie strzechy, nie ma miesiąca, aby jakiś koncern przy pomocy mediów nie poszukiwał nabywców swojego produktu, który okazał się bublelem, zagrażającym życiu jego użytkowników. Czasem są to spartolone samochody, kiedy indziej pękające podczas jazdy opony, rażące prądem sprzęty AGD a nawet trujące lekarstwa. Tymczasem prawdopodobnie największy w historii światowego przemysłu bubeł powstał w 1. połowie XVII wieku po drugiej stronie Bałtyku. Był to okręt, który nosił dumną nazwę rodu szwedzkich królów: *Waza (Vasa)*.

Jego parametry były jak na owe czasy imponujące. Miał wraz z bukszprytem 69 m długości i blisko 12 m szerokości. Wysokość jego kadłuba na rufie wynosiła 19,3 m. Top najwyższego masztu (grotmasztu) wznosił się prawie 30 m ponad górnym pokładem. Łączna powierzchnia wszystkich dziesięciu żagli przekraczała 1275 m<sup>2</sup>. Kadłub wykonano ze szlachetnego czarnego dębu. Na dwóch pokładach zainstalowano 64 działa. Nie oszczędzano na ozdobach - *Vasa* miał być chlubą królewskiej szwedzkiej floty.

Galeon „Vasa” budowano przez 3 lata. W końcu, latem 1628 roku, zwodowano go i wyposażono we wszystkie niezbędne rzeczy, w tym w kamienny balast, poprawiający stateczność. 10 sierpnia okręt oddał cumy i wyruszył w pierwszy i równocześnie ostatni rejs. Wiatr był niezbyt silny, choć porywisty. Po przepłynięciu zaledwie 1300 m, „Vasa” pochylił się nagle na lewą burtę. Woda wdarła się do wnętrza. Okręt spokojnie pograżył się w odmętach, zabierając na dno cały ładunek i około 50 marynarzy. Mimo wielu prób, podejmowanych w pierwszych latach po katastrofie, nie udało się wydobyć go na powierzchnię. Uratowano jedynie większość cennych dział. Potem o wraku zapomniano.

„Vasa” przeleżał na dnie 333 lata w stanie niemal nienaruszonym. Miejsce jego spoczynku odkrył w 1956 r. Anders Franzén, jeden z najwybitniejszych znawców historii wojen morskich. Po ponad czterech latach kosztownych prac przygotowawczych okręt wydobyto 24 kwietnia 1961 roku na powierzchnię. Dziś, zamknięty w betonowo-szklano-miedzianym sarkofagu-muzeum, odrestaurowany i zakonserwowany stanowi jedną z największych atrakcji Sztokholmu. Tysiące zdobiących go rzeźb są jedyną w swoim rodzaju kolekcją dzieł sztuki szwedzkiej z początków XVII wieku.

## **Dlaczego "Vasa" zatonał?**

Okręt był zbudowany bardzo solidnie z dobrego gatunku drewna - dowodzi tego jego stan po ponad trzech wiekach pobytu pod wodą. Ówczesni stocznioowcy nie potrafili jednak obliczyć niezwykle ważnych dla okrętu warunków stateczności. Henryk Hybertsson, budowniczy „Vasy”, skorzystał z przekazywanych z ojca na syna planów budowy okrętów, ale wszystkie wymiary znacznie mniejszej jednostki po prostu powiększył o jednakowy współczynnik nie uwzględniając jednak wymogów stateczności, o których miał prawdopodobnie nikłe pojęcie.

Płaskie dno, niewielkie zanurzenie, ogromna przewaga części nadwodnej nad podwodną, niewielki kamienny balast i na dodatek zgromadzenie na górnych pokładach 64 ciężkich dział spowodowało, że jednostka ledwie utrzymywała równowagę na wodzie nawet bez żagli. Przeprowadzone bezpośrednio przed wypłynięciem próby stateczności przerwano z obawy przed wywróceniem okrętu - co mogło spotkać się z gniewem monarchy, króla Gustawa II Adolfa. W chwili katastrofy okręt niósł zaledwie kilka mniejszych żagli. Mimo to pierwszy silniejszy podmuch wiatru niemal natychmiast zachwiał jego równowagę.

Tyle mówi teoria. Jednak katastrofa "Vasy" może mieć inną, pośrednią przyczynę. Szwecja prowadziła wówczas liczne kosztowne i wyczerpujące wojny, między innymi z Polską. Zapotrzebowanie na wojenne okręty było bardzo duże. Budowano je w dużym pośpiechu, zużywając setki tysięcy dębów. Pośpiech przy budowie, obawa przed gniewem króla i niezadowolenie z sytuacji w wyczerpanym wojnami kraju mogły zaowocować niedociągnięciami - błędami konstrukcyjnymi, załadowaniem zbyt małego balastu, złym rozmieszczeniem ładunku przed wypłynięciem w rejs, sabotażem...

„Vasa” dysponował ogromnym potencjałem militarnym i znacznie większym uzbrojeniem, niż jakikolwiek okręt pływający w tym czasie po Bałtyku. Jego pojawienie się na morzu mogło zmienić losy wojen szwedzkich. Nigdy nie dowiemy się, jak dziś wyglądałaby mapa Europy po wprowadzeniu do walk tak wielkiej jednostki. Tajemnicą pozostanie, czy za katastrofą nie stał przypadkiem wywiad wojskowy jednego z państw, zagrożonych szwedzką ekspansją. Jakże jeszcze niewiadome kryje poznały wydawałoby się w najmniejszych szczegółach wrak największego hubla w historii światowej floty?

\*

*art. był opublikowany m.in. tutaj*

\*

Link do Muzeum "Vasa" z wieloma zdjęciami.

Stateczność jednostki pływającej.

\*

Szwedzki dwuczęściowy film dokumentalny z roku 2012 roku **"Vasa 1628. Okręt, czasy i ludzie"**, reż. **Anders Wahlgren**, pokazuje telewizja planete+ (opis i zwiastun).

1. część filmu (z tel. ARTE) po francusku i niemiecku:

[http://www.youtube.com/watch?v=j2VCg\\_QePuM](http://www.youtube.com/watch?v=j2VCg_QePuM)

2. część filmu:

<http://www.youtube.com/watch?v=MUaI2fnK9io>

Film z napisami polskimi:

[http://www.youtube.com/watch?v=rO2vP47\\_fME](http://www.youtube.com/watch?v=rO2vP47_fME)