

Nietypowe kartki

Roman Czejarek

Serdecznie dziękuję Państwu za liczne listy z propozycjami nowych tematów. Zgodnie z obietnicą teraz czas na nietypowe pocztówki jakie trafiły do moich zbiorów. Dziś pewnie nikt by takich kartek nie drukował (a szkoda), ale kiedyś, gdy pocztę wysyłało się do znajomych nawet kilka razy dziennie¹, nie było w tym nic niezwykłego.



Pierwsza pocztówka to efektowne zdjęcie wykonane z wysokiego klifu. Doskonale widać głęboko osadzony na mieliźnie statek oraz prowizoryczny drewniany pomost wybudowany od strony brzegu. To też ciekawa i mało znana historia z czasów I wojny światowej, którą warto przy tej okazji przypomnieć. Prezentowana pocztówka należy do większej serii dokumentującej głośny wypadek parowca *Svionia* koło wyspy Rugia. Zdjęcia zrobił szczeciński fotografik marynista Max Dreblow pod koniec 1915 roku.

Pechowy parowiec został zwodowany jako *Adra* w sierpniu 1895 roku w angielskiej stoczni J. Readhead & Co. w South Shields (nr budowy 309) w. Miał pojemność 2797 BRT, wymiary 91,8 x 12,8 x 6,1 m oraz maszynę parową o mocy 1300 KM napędzającą jedną śrubę. Załoga liczyła 22 ludzi, zaś prędkość maksymalna nie przekraczała 9 w. Pierwszym właścicielem statku była firma English & American Shipping Co. Ltd. z Londynu. W 1912 roku zakupił go szczeciński armator Wilhelm Kunstmann zmieniając mu nazwę na *Svionia*. W chwili wybuchu wojny parowiec stał się obiektem zainteresowania dowództwa Kaiserliche Marine i podobnie jak wiele innych jednostek cywilnych wpisano go na listę zaopatrzeniowców floty, zw. Kohlenschiffe (w dosłownym tłumaczeniu – węglowców, choć statek woził też rudy żelaza).

Po południu 3 października 1915 roku w czasie rejsu pod balastem ze Szczecina do Szwecji *Svionia* niespodziewanie natknęła się na operujący na Bałtyku brytyjski okręt podwodny *E 19* (667/807 ts, 55,6 x 4,6 x 3,8 m, 5 wyrzutni torped kal. 450 mm, 20 min, 1 armata kal. 76 mm, 30 ludzi). Było to niedaleko przylądka Arkona na Rugii. Brytyjską jednostką dowodził wtedy jeszcze mało znany kapitan Francis Cromie. Kilka lat później jego nazwisko stało się sławne za sprawą głośnego morderstwa oraz skandalu dyplomatycznego². W drugim roku wojny Cromie był nie tylko dowódcą *E 19*, lecz również odpowiadał za całą grupę jednostek (pierwotnie aż 11 okrętów podwodnych – sześć większych typu *E* oraz pięć mniejszych typu *C*) wysłanych w 1915 roku przez Anglików na Bałtyk w celu przerwania dostaw szwedzkich rud żelaza do Niemiec oraz blokowania ruchów jednostek Kaiserliche Marine. Brytyjskie okręty operowały z bazy w Rewlu (dziś estoński Tallin).

Spotkanie *E 19* ze *Svionią* miało miejsce podczas pierwszego bałtyckiego patrolu okrętu Royal Navy. Cromie wynurzył swoją jednostkę tuż przed dziobem niemieckiego parowca, lecz ten, mimo wezwań, uparcie nie chciał zastopować. Brytyjczykom pomogło dopiero kilka strzałów ostrzegawczych oddanych z pokładowej armaty. *Svionia* zatrzymała się, a załoga

w pośpiechu opuściła ją i odplynęła na szalupach. Kapitan Cromie najpierw próbował zatopić statek za pomocą dalszych pocisków z armaty. Efekty były jednak tak znikome, że w końcu by nie tracić czasu i dłużej nie ryzykować pobytu blisko brzegu zdecydowano się na strzał torpedowy. Pierwsza torpeda zawiadła bezpośrednio po opuszczeniu wyrzutni i zatonała. Druga popłynęła prawidłowo w kierunku niemieckiej jednostki, po czym... przeszła spokojnie pod jej dnem, nie eksplodując! W efekcie *E 19* odplynął pozostawiając swoją ofiarę, zaś kołyszący się swobodnie kadłub *Svionii* został spokojnie wyrzucony przez fale na brzeg i na równej stepce utknął w plażowym piasku.

Warto dodać, że pech prześladował załogę *E 19* dalej. Tydzień później okręt zatrzymał inny niemiecki parowiec (*Lulea*, 2239 BRT). Mimo poświęcenia aż czterech torped żadna nie była skuteczna. Dwie pierwsze minęły cel, zaś trzecia zawróciła w kierunku okrętu podwodnego i o mały włos go nie zatopiła! Trafila dopiero ostatnia, ale nie eksplodowała.

Svionia mimo licznych prób uwolnienia z pułapki na zawsze pozostała przy brzegu. Była popularnym celem wycieczek ciekawskich turystów. W 1919 roku na jej pokładzie na stałe mieszkało dwóch robotników. W 1920 roku statek pocięto na złom.

Teraz trzy inne pocztówki spod ręki Maxa Dreblowa i echa głośnego wypadku,

¹ Ale zwyczaj ten się odrodził w postaci sms-ów i maili.

² Kapitan Francis Cromie zginął tragicznie 31 sierpnia 1918 r. zastrzelony na terenie brytyjskiej ambasady w Petersburgu.