



Mirosław Derecki

POŁAWIACZE PODWODNYCH OKRĘTÓW

Bosman powiedział „dobranoc” i zatrzasnął za mną ciężkie, stalowe drzwi; na cichym i pustym już o tej porze okręcie przetoczył się długi łaskot. Po stromych i słabo oświetlonych stopniach zacząłem ostrożnie opuszczać się na dół. Schody skończyły się, naprzeciwko biegł korytarz. W półmroku mogłem dostrzec płataninę przewodów i kabli biegnących w różnych kierunkach po suficie i ścianach. Zabłądziłem, w zdenerwowaniu nacisnąłem pierwszą z brzegu klamkę... wszedłem do dość przestronnego pomieszczenia. Nie było tutaj nikogo, zresztą znikąd nie dochodził najmniejszy szmer i nawet odgłos moich samotnych kroków tłumiał gruby i miękki chodnik. Jedynym nowoczesnym sprzętem był głośnik, a o tym, że na okręcie i obecnie toczy się życie, świadczyła tylko wisząca na ścianie gazetka z fotografiami marynarzy przodowników. Obok pomieszczenia, w którym domyśliłem się mesy oficerskiej, znajdowały się drzwi, do których zamka nareszcie pasował klucz otrzymany od bosmana i to właśnie były drzwi do mojej kajuty...

Meble - podobne do tych w mesie. To znaczy równie staromodne, z ciemnego drzewa, masywne, przyniszczone. Mimo, że szafy i szafki były puste, czuło się tutaj atmosferę zadomowienia i przebrzmiałą troskę o zapewnienie jak największej wygody. Rozłożyste biurko miało w jednym miejscu nadpalony blat, do drzwiczek szaf przybito skórzane uchwyty zastępujące klamki, u węzłowi piętrowej koi, nad biurkiem i nad niewielką umywalnią umocowano małe lampki.

Przez otwarte iluminatory wpadało do wnętrza kajuty światło ulicznych latarni, w niewielkiej odległości rysował się w mroku kamienny brzeg mola, widać było nogi spacerowiczów. O godzinie dwudziestej drugiej na okręcie zgaszono światła. Trochę wcześniej usłyszałem nad głową i w korytarzu stąpania i przyciszone głosy - nieliczna załoga po całodziennym trudzie zapobiegania, ażeby okręt nie został rozebrany na części przez niezliczone wycieczki, szła spać. Przez chwilę słuchałem w ciemnościach plusku fal uderzających o stalowy kadłub i o molo, potem i ja zasnąłem pod pokładem czterdziestoletniego niszczyciela Polskiej Marynarki Wojennej „Burza”, na stale

przycumowanego w pobliżu Skweru Kościuszki w Gdyni, okrętu ongiś tętniącego życiem dwuosobowej załogi, weterana II wojny światowej, a od kilku lat okrętu-muzeum.

Współczesność dała o sobie znać rano. W kajucie rozległ się długi dzwonek alarmowy. Wyrwany nagle ze snu spojrzałem na zegarek: dochodziła szósta. Po chwili wszedł bosman. - Niech pan szybko wstaje i ubiera się - powiedział. - Był telefon z dowództwa. Jeden z okrętów podwodnych odbywający rejs patrolowy nie wynurzył się w oznaczonym czasie i miejscu. Łączność przerwana. Wkrótce wypływają w morze okręty ratownicze. Może się pan z nimi zabrać.

Jestem na miejscu. Część okrętów wyruszyła już na poszukiwania, inne stoją jeszcze przy nabrzeżu, uzupełnia się na nich sprzęt. Tłum oficerów. Marynarze z peemami na plecach. Białe drelichy. Ryk syren od strony portu handlowego. Grzechot wielkich boi wytaczanych z magazynów. Zgrzyt kranów podnoszących na pokład jakieś skrzynie. Dokładne sprawdzanie przepustki, którą otrzymałem w dowództwie. Zniecierpliwienie oficera: - Puście go już wreszcie, nie zdąży na kuter. Pójdzie pan prosto i na prawo. Dalej się pan zapyta, pokażą. (Uśmiech) - Przepraszam. Nic teraz panu nie powiem, robota czeka.

Od wczesnych godzin rannych panuje wspaniała słoneczna pogoda, tłumy pierwszych tegorocznych wczasowiczów zdążają już w kierunku plaży i niemal dziwne się wydaje, że właśnie w taki dzień, gdzieś na morzu, a właściwie pod jego powierzchnią, kilkudziesięciu ludzi zamkniętych w ciasnych pomieszczeniach oczekuje pomocy. Przede wszystkim zaś - dzisiejszego świeżego powietrza.

Wchodzę na pokład niewielkiego kutra ratowniczego. Jak na wszystkich okrętach ratowniczych powiewa na jego rufie bandera biało-czerwona na granatowym polu. Wkrótce odbijamy od brzegu. Na pokrywie luku przysiadł obok mnie młody oficer z dystynkcjami podporucznika. Jest podekscytowany podobnie jak ja. Może dlatego - rozmowny. Już wkrótce wiem, że jego żona pochodzi z Lublina, a „Kamena” jest mu znana, bo w szkole miał nauczycielkę oszalałą na punkcie poezji. I tak, podczas gdy mijamy stojącą na redzie „Iskrę”, właśnie stawiającą żagle, nasza rozmowa nieoczekiwanie zamiast na tematy morskie schodzi na temat... poezji, nowoczesnego malarstwa i muzyki poważnej. I wtedy nagle uświadamiam sobie, że znalazłem się w środowisku ludzi, dla których niebezpieczeństwo jest rzeczą normalną, i że właśnie dlatego teraz, kiedy śpieszymy na ratunek, możemy także rozmawiać o poezji.

Linia brzegu staje się coraz mniej widoczna, natomiast na wprost dziobu pojawia się na horyzoncie sylwetka okrętu.

- To „R-21” - mówi podporucznik,

- Co to „R-21”?

- Jedna z naszych jednostek.

- Ważna?

- Na niej spoczywać będzie główny ciężar pracy ratowniczej. Tam jest oficer kierujący całą akcją, tam znajduje się ekipa nurków i tam płyną lekarze.

Przybijamy do burty „R-21”, przeskakuję na jego pokład. Znajomy podporucznik znikł w maszynowni. Pętam się samotnie po całym - właściwie bardziej przypominającym statek handlowy niż jednostkę marynarki wojennej - okręcie, bo, pomimo że pozornie nic ważnego się nie dzieje, wszyscy są szalenie zajęci, nawet w sterówce obok sternika stoi marynarz, który najdrobniejsze zdarzenia zapisuje w specjalnym dzienniku. Także moje przybycie na pokład odnotowuje co do minuty. Niestety, nie wpływa to na moje rozeznanie w rozwijającej się akcji.

W sterówce dowiedziałem się, że zaginiony okręt podwodny już odnaleziono! Dokonały tego szybkie jednostki, które na długo przed nami wyruszyły na penetrację rejonu, w jakim powinien się znajdować w momencie, gdy łączność została przerwana. Przed chwilą nadszedł radiogram i teraz pełną mocą maszyn zdążamy w określonym kierunku...

- Napije się pan kawy? - podszedł do mnie wysoki, szczupły, młody człowiek w oficerskim mundurze. - Prosimy do nas na dół. Jest jeszcze sporo czasu zanim zacznie się dziać coś naprawdę interesującego.

Mijamy spardek, czyli pokład szalupowy, przeciskamy się przez niewielki otwór w podłodze, schodzimy na rufę. Obok kuchni - jeszcze jedne wąskie i strome schody wiodące w głąb okrętu. Na dole - trójkątna salka, wypełniona od podłogi do sufitu kojami. To jedna z sypialń załogi. Stąd przechodzimy do całkiem mikroskopijnej kajuty (na „R-21” wszystkie pomieszczenia są ciasne i każdy centymetr powierzchni wykorzystano i zagospodarowano w pomysłowy sposób) z dwiema kojami i masą medycznych książek na półkach. Przy biurku siedzi jeszcze jeden oficer i przy pomocy ogromnej grzałki stara się zagotować wodę w małym kubeczku. Obydwaj są lekarzami okrętowymi, do ich obowiązków należy między innymi sprawowanie opieki medycznej nad nurkami. Na razie mają więcej czasu od innych - nareszcie mogą zadawać pytania, nie przeszkadzam w pracy. W ich kabinie wypijemy masę kawy i herbaty, roztrzásając liczne zawodowe i równie męskie - choć mniej zawodowe - problemy. Tak będzie do czasu, aż w drzwiach ukaże się marynarz i oznajmi, że właśnie podchodzimy do kotwicowiska. Teraz rozpocznie się właściwa akcja.

Wybiegam na pokład. W pobliżu kołysze się na fałach kilka okrętów, które przybyły już tutaj przed nami i zajęły się przygotowaniem terenu dla zasadniczej akcji ratowniczej. Niedaleko prawej burty „R-21” widnieje na wodzie boja sygnalizacyjna. Wysłał ją na

powierzchnię okręt podwodny. Boja ma kształt ciętego stożka, szersza podstawa wystaje nad poziom wody. Ażeby była dobrze widoczna, pomalowana jest na jaskrawopomarańczowy kolor. W centralnym punkcie boi widnieje lampa sygnalizacyjna, po której odchyleniu ukazuje się niewielki schowek zawierający słuchawkę telefoniczną. Za jej pośrednictwem można się porozumieć z załogą okrętu podwodnego, bo boja jest połączona z nim silnym przewodem, który zawiera m. in. kabel telefoniczny, a także kabel elektryczny dla ewentualnego zaopatrywania okrętu w prąd. Okręt podwodny posiada dwie takie boje sygnalizacyjne. Jedną w dziobowej, a drugą w rufowej części pokładu.

O zatopionym okręcie wiemy już sporo. Rannych ani chorych na pokładzie nie ma, ale wskutek awarii mechanizmów nie można wyszasować balastów. To znaczy - wydmuchać przy pomocy sprężonego powietrza wody z komór balastowych w celu wynurzenia się na powierzchnię. Znacznie wzrosło stężenie dwutlenku węgla: przede wszystkim musimy więc postarać się o dostarczenie świeżego powietrza. Okręt znajduje się na głębokości kilkudziesięciu metrów. Samopoczucie załogi dobre. Płetwonurkowie z okrętów, które odnalazły boję sygnalizacyjną, oznaczyli już położenie poszukiwanych. Na falach widać odległe o kilkadziesiąt metrów od siebie dwie niewielkie biało-czarne boje. Jedna z namalowaną dużą literą „D” oznacza dziób okrętu podwodnego druga z literą „R” - jego rufę.

Oficerowie stają się rozmowniejsi. Pierwsze, organizacyjne napięcie minęło, akcja rozwija się pomyślnie.

Ustawiamy się na kotwiczowisku, „stajemy na beczkach”. Oczywiście, nie ma pod nami żadnych beczek. To tylko nazwa zakotwiczonych w rogach wyimaginowanego prostokąta wielkich boi („beczek”), do których mocuje się cumy naszego okrętu. W ten sposób „R-21” staje nieruchomo pośrodku prostokąta mając kilkadziesiąt metrów pod sobą okręt podwodny. Kotwiczowisko przygotowano z dwóch powodów: stojący na nim okręt jest o wiele dokładniej unieruchomiony niż za pośrednictwem własnej kotwicy, a poza tym rzucając kotwicę mógłby uszkodzić okręt podwodny. Teraz boja sygnalizacyjna zostaje przy pomocy kranu podniesiona na spardek i od tej chwili dowodzący akcją ratowniczą oraz dowódca zatopionego okrętu będą przez cały czas w kontakcie, a każde słowo ich rozmowy zostanie zapisane przez wyznaczonego oficera w specjalnym „Dzienniku prowadzenia rozmów z zatopionym okrętem”.

Tymczasem na pokładzie nurkowie przywdziewają pomarańczowe skafandry, marynarze ciągną jakieś grube i cienkie węże, kręcą się wśród nich nurkowie z drugiej zmiany, ubrani dopiero częściowo w strój nurkowy - w grube białe swetry i także rajtuzy, na które jeszcze naciągnęli wełniane brązowe pończochy. Wśród tego pozornego rozgardiaszu

szaleje szef grupy ratowniczej, zażywny kapitan, rzucający przez ręczny megafon dziesiątki rozkazów.

W drzwiach kabiny, będącej chyba tylko z nazwy „Ubieralnią nurka”, bo pewnie żaden nurek w pełnym wyposażeniu nie zmieściłby się tutaj, stoi półnagi podoficer i woła do mikrofonu: - Co jest, powtórz wyraźnie! Ale co, idziesz w stronę dziobu? Czy lina prowadząca jest w porządku? - w głośniku słychać syk i jakieś dźwięki zbliżone do mowy ludzkiej (to szumi tłoczone do hełmu nurka powietrze zniekształcając jego słowa), więc interlokutor woła jeszcze raz: - powtórz, nie zrozumiałem! Słuchaj Lechocki, do cze-go ty u-mo-co-wa-leś tę pro-wad-nicę stalową? - Znowu syk i gulgotanie w głośniku, ale teraz podoficer jest zadowolony. - Dobra,- zrozumiałem- woła. A potem: - Przygotuj się do wychodzenia.

Jesteśmy już połączeni stalową liną z pokładem okrętu podwodnego. Założyli ją nurkowie. Teraz spuszcza ją po linie gruby wąż. Umocowany do odpowiedniego zaworu będzie wydobywał zużyte powietrze, gdy tymczasem przez drugi, wąski - będzie się tłoczył świeże. Choć na okręcie nie ma chorych ani głodnych, nurkowie podali już przez jeden z aparatów torpedowych pojemnik z lekarstwami i żywnością, „na wszelki wypadek”.

Ktoś kładzie mi rękę na ramieniu. To znajomy lekarz: - Proszę iść za mną, pokażę panu komorę rekompresyjną.

W pierwszej chwili zawahałem się, bo właśnie obserwowałem, jak nurek przygotowywał się do zejścia pod wodę. Czterech ludzi naciągnęło na niego gumowy skafander, następnie nałożono mu na szyję szeroki, metalowy „kołnier”, do którego kto inny przyśrubował kulisty miedziany hełm z trzema okienkami i wybiegającym z niego przewodem telefonicznym i powietrznym. Potem nurek przywdział buty (przypominające trochę te, jakich używano przy średniowiecznych torturach) o łącznej wadze 34 kg, a na piersiach i plecach zawieszono mu ołowiane ciężary w kształcie serca, po 27 kg każdy. W sumie nurek dźwigał na sobie ponad 80-kilogramowy strój. Stał na pokładzie z szeroko rozstawionymi nogami i odchylonymi od korpusu rękoma, podobny do zakutego w zbroję rycerza, który został pozbawiony konia.

Poszedłem jednak za doktorem. Przez luk schodzimy do ładowni. Panuje tutaj nieopisany hałas - pracują sprężarki. Pod ciśnieniem 7 atmosfer i z szybkością 8-9 m³ na minutę tłoczą teraz powietrze do komór balastowych okrętu podwodnego. W centrum ładowni stalowa machina w kształcie walca, z kilkoma zegarami czy manometrami na ścianach i z okrągłymi drzwiczkami na jednym i na drugim końcu. Wewnątrz widać rodzaj kanapki. Doktor krzyczy coś do mnie, wskazuje na zegary, ale w potwornym jazgocie nie

mogę zrozumieć ani słowa. W końcu doktor ze zniechęceniem macha ręką i pokazuje na wyjście.

Kiedy znaleźliśmy się w zacisznym kącie pokładu, rozpoczyna wywód: „Przy zwiększonym ciśnieniu, jakiemu zostaje poddawany nurek podczas schodzenia w głąb morza, we krwi rozpuszcza się wielka ilość azotu z powietrza, którym oddycha. Gdyby nurka zbyt szybko wydobyto na powierzchnię, azot zacząłby uchodzić z krwi pod postacią pęcherzyków, a te mogłyby zaczopować naczynia krwionośna. W efekcie - ciężkie schorzenie, a nawet śmierć. Dlatego nurek musi się zatrzymywać co kilka metrów na „stacjach”, aby azot wydobywał się równomiernie. Na przykład na głębokości 60 m nurek może przebywać do dwunastu minut. Ale czas jego wychodzenia trwa wtedy aż 32 minuty. Na osiemnastu metrach pod powierzchnią czeka 2 minuty, na piętnastu metrach następne 2 i tak co 3 metry zwiększa się długość postojów o 2-3 minuty. Nurek, który przekroczy 62 m głębokości, musi wychodzić aż... 2 godziny; na ostatnich trzech metrach pod powierzchnią musiałby czekać całą godzinę ! Zrozumiałe, że to nader uciążliwe dla samego nurka i dla całej ekipy. Można wszakże wydobyć go z ostatnich 6 metrów pod warunkiem, że natychmiast przejdzie do komory rekompresyjnej - owego „walca” znajdującego się w ładowni i tam spędzi resztę określonego czasu pod odpowiednim ciśnieniem”.

- Aha - mówię, co ma oznaczać, że teraz wszystko jest dla mnie jasne.
- No widzi pan - powiada doktor - to nawet dziecko zrozumie.
- Aha - kiwam głową.

Znowu zszedłem no dół na filiżankę herbaty, bo znowu nie działa się nic „specjalnie ciekawego”. Nurkowie zakończyli pracę, sprężarka tłoczyła powietrze do komór balastowych, ale było go wciąż za mało, żeby okręt poruszył się z miejsca. Dopiero po dobrej godzinie zabrzmiał okrzyk: „Zaraz się będzie wynurzał!”

I stało się zupełnie inaczej niż na filmach o tematyce morskiej: nie kotłowała się woda na powierzchni, nie strzelały gejzery piany. Po prostu nagle, cicho, ze spokojnej powierzchni morza wysunął się najpierw dziób, potem kiosk, a następnie cały okręt podwodny. Był o wiele większy od naszego „R-21” - nigdy nie przypuszczałem, że okręty podwodne są aż tak wielkie - cały pomalowany na stalowo-szary kolor, tylko na rufie odcinał się ostro pomarańczowy garb drugiej boi sygnalizacyjnej. Na szczycie kiosku pojawiła się sylwetka ludzka, potem druga, zamachały rękami w naszą stronę i obaj ludzie... zapalili papierosy. Pierwsze papierosy po wielu godzinach nikotynowego głodu.

Wkrótce nastąpiły prawie wszystkie czynności, jakie dotąd wykonywano w czasie akcji, tylko że w odwrotnej kolejności i dużo szybciej. Osadzono boję sygnalizacyjną na okręcie

podwodnym, likwidowano kotwiczowisko. Ludzie kończyli całodzienną pracę bez okrzyków i bez wiwatów, coraz więcej gromadziło się obok kuchni i w mesie. Wydawano kolację.

P. S. Na morzu odbywały się ćwiczenia wojskowe i okręt podwodny „zatonął” z własnej woli. W każdej chwili mógł bez pomocy z zewnątrz wynurzyć się na powierzchnię. Nie umniejsza to jednak trudu ludzi, którzy brali udział w „akcji ratowniczej”, nie przekreśla momentu niebezpieczeństwa, które mimo wszystko groziło im nie jeden raz. Tyle, że efekt końcowy był z góry przesadzony. Tym lepiej dla ludzi i okrętów.

Pierwodruk: „Kamena”, 1968, nr 14, s. 1,4-5.