

Huta z kopalnią na morzach i oceanach

Czasy, w których Gliwice rozstawiane były w szerokim świecie przez statki marynarki handlowej, noszące nazwę miasta, dawno przeminęły. Gdy jednak dookoła zima – a więc myśli same uciekają w cieplejsze rejony... – może warto wspomnieć jeszcze o morskich jednostkach, związanych z Gliwicami?

Zwłaszcza, że jest co wspominać: swoich reprezentantów we flocie miały dwa zakłady – Huta Łabędy i Kopalnia Sośnica.

Oba statki pływały w barwach armatora ze Szczecina, Polskiej Żeglugi Morskiej, i oba służyły do przewozu ładunków masowych, przede wszystkim sztandarowego towaru eksportowego Śląska, czyli, rzecz jasna, węgla.

Pierwszy z nich, parowiec „Huta Łabędy”, miał bogatą przeszłość: powstał w latach II wojny światowej, kiedy alianci tracili masowo transportowce, dostarczające do walczącej z Niemcami Europy uzbrojenie, surowce

dla przemysłu obronnego oraz zaopatrzenie, pozwalające przetrwać zwłaszcza obłożonej Anglii. Ze względu na potrzebę szybkiego zastąpienia zatopianego przez Kriegsmarine tonażu, opracowano nowatorską metodę produkcji statków – w sposób taśmowy, z prefabrykowanymi elementami, z zastosowaniem szybkiej technologii spawania zamiast żmudnego nitowania blach kadłuba. Znormalizowanych rozmiarów frachtowce o nośności 10 tys. ton powstawały w trzech odmianach: budowane w Stanach Zjednoczonych zaliczano do typu „Liberty”, te z Wielkiej Brytanii – „Empire”, z Kanady zaś – „Park”.

S/s „Huta Łabędy” powstała w amerykańskiej stoczni Permanente Me-

tals Corporation w Richmond w Kalifornii w 1943 r.

Statek miał 134,6 m długości, 17,4 szerokości, 8,5 zanurzenia; do pięciu ładowni, rozmieszczonych pod dwoma pokładami, mógł zabrać 10.500 ton ładunków. Napędzająca go maszyna parowa o mocy 2.500 KM nadawała mu prędkość 10 węzłów. W skład załogi wchodziło 38 osób.

Parowiec, zwodowany jako „James G. Maguire” przeżył wojnę bez większych perturbacji – pływał w konwojach po Pacyfiku i Atlantyku – aby potem, kiedy Amerykanie pozbywali się zbędnych jednostek pływających, został w 1947 sprzedany do Włoch, gdzie początkowo nosił nazwę „Ninetta Gavarone”, a od 1960 – „Ga-



„Huta Łabędy”, parowiec z wojenną historią



„Kopalnia Sośnica” pod pierwotną nazwą...



...i jako „Chopol”

dore Secondo”. Dwa lata później, gdy armator nie miał dlań zatrudnienia – co wiązało się z nadmiarem, spowodowanym również tą wojenną nadprodukcją, statków, a także niedostatkami towarów do przewiezienia – i był gotów sprzedać go za okazjną cenę, „Gadobre Secondo” kupili przedstawiciele Polski dla Polskiej Żeglugi Morskiej. W szczecińskiej kompanii otrzymał nazwę „Huta Łabędy”.

Transakcja okazała się nader korzystna; choć statki typu „Liberty” miały słaby punkt w postaci podatnych na pęknięcie blach kadłuba, to jednak wyłożone na nie w okresie frachtowej

bessy pieniądze zwracały się już po roku regularnego pływania. Dodatkową zaletą była rewelacyjnie prosta obsługa niezwykle mało skomplikowanego konstrukcyjnie, a przez to praktycznie bezawaryjnego, głównego silnika napędowego.

Nabytek dobrze służył szcecińskiemu armatorowi. Dzięki praktycznie nieograniczonemu zasięgowi eksploatowano go w trampingu oceanicznym, w razie potrzeby kierowano również na regularne linie europejskie. Choć był konstruowany jako drobnicowiec, pod polską banderą woził najczęściej towary masowe, przede wszystkim węgiel właśnie. Służba „Huty Łabędy” trwała równie 10 lat – a kiedy statek spłacił zawiązką wydane na zakup pieniądze, zaś jego stan techniczny pozostawał coraz więcej do życzenia, został sprzedany na złom. Dzieła zniszczenia dokonano w stoczni w Bilbao w 1972 r.

Znacznie mniej burzliwe dzieje były udziałem drugiego „gliwickiego” masowca – m/s „Kopalnia Sośnica”.

Statek ten, reprezentant serii, zamówionej w duńskich stocznicach w celu zastąpienia wycofywanych z żeglugi „liberciaków” – i z tego powodu nazywanej „Neoliberty” – został zbudowany w 1969 r. w Nakskov Skibsværft AS w Nakskov. Miał 136,5 m długości, 19,3 szerokości, 8,2 zanurzenia; przewidziano go do przewozu węgla, choć pod pokład, do pięciu ładowni mieszczących 11.700 ton, zabierał również koks, rudy różnych

metali, apatyty, a nawet zboża. Napędzany potężnym silnikiem wysokoprężnym produkcji Zakładów im. Cegielskiego w Poznaniu (na licencji duńskiej firmy Burmeister & Wain) o mocy 7.850 KM, mógł osiągać prędkość 15,2 węzła. Załogę tworzyły 33 osoby.

„Kopalnia Sośnica”, eksploatowana w systemie trampinowym średniego zasięgu (aczkolwiek również na jakże dobrze wspomnianym przez marynarzy stałym „duńskim moście węglowym”) na wodach Europy i zachodniej Afryki, pełniła służbę pod polską banderą do czerwca 1992 r. Nowe czasy wymagały nowocześniejszych statków; armator ze Szczecina bez żalu pozbył się wysłużonego i coraz bardziej nieekonomicznego „Neoliberciaka”...

Sprzedany osobliwej kompanii Chopol (czyli założonemu w 1987 Koreańsko-Polskiemu Towarzystwu Żegludowemu „Chopol”, jedynej firmie z polskim kapitałem, działającej w Korei Północnej) masowiec zachował biało-czerwoną banderę i otrzymał nazwę „Chopol”. Nosił ją jeszcze przez 5 lat, dopóki w 1997 nie został ostatecznie uznany za nienadający się do żeglugi. Na wiosnę 1997 r. odbył swój ostatni rejs do Indii: 12 marca tegoż roku został wprowadzony na brzeg plaży Alang, gdzie znajduje się jedno z największych na świecie morskich cementarzyk, i tego samego dnia wykonujący iście mrówczą pracę robotnicy rozpoczęli rozbiórkę kadłuba, który w szczątkach trafił do hutniczych pieców.

Waldemar Bałda
Fot. archiwum