

SŁAWOMIR ŁOTYSZ*

**CMENTARZYSKO OKRĘTÓW
CENNYM OBIEKTEM PRZYRODNICZYM**

Streszczenie

Największe w Ameryce, a chyba i na świecie cmentarzysko starych okrętów wojennych znajduje się w Mallows Bay na Potomaku, zaledwie 30 mil na południe od stolicy kraju, Waszyngtonu. Choć nad każdym z tych statków dumnie powiewała niegdyś amerykańska bandera, po wojnie stały się niepotrzebnym balastem. Zgromadzone w tej zatoce szczątki okrętów przez lata postrzegano jedynie jako szpetne utrudnienie w żegludze. Dziś to wyjątkowa ostoja dzikiej przyrody, siedlisko wielu gatunków rzadkich zwierząt. Spotkać tu można również amerykańskiego orła. Tego samego, który widnieje w amerykańskim godle.

Słowa kluczowe: renaturalizacja, dziedzictwo przemysłowe, architektura krajobrazu

WPROWADZENIE

Większość z okrętów opisywanych w artykule została już dawno spalona i jedyne, co po nich zostało, to osiadłe na dnie szczątki. Swój koniec znalazły tu jednostki pamiętające jeszcze okres walk o niepodległość Ameryki, jak również i takie, które uczestniczyły w II Wojnie Światowej. Czasem trafi się też łódź porzucona przez kogoś, komu nie chciało się jej oddać na złom i sądził, że w takim miejscu nikt nie doliczy się kilku wraków więcej. Największą liczbę stanowią jednak łodzie sprowadzone do tej zatoki po zakończeniu działań wojennych w 1918 roku.

W czasie trwania działań wojennych, w wyniku napadów niemieckich łodzi podwodnych Amerykanie stracili dużą część swojej floty transportowców zaopatrujących wojska walczące na europejskim froncie I Wojny Światowej. Straty te zdecydowano się uzupełnić budując masowo drewniane frachtowce o napędzie parowym. W ostatnich latach wojny urząd odpowiedzialny za transport morski (US Shipping Board) zaproponował uruchomienie rządowego programu

* Instytut Budownictwa, Uniwersytet Zielonogórski

budowy 800 do 1000 jednostek o tonażu 3,500 ton każda. Zimą 1917/18 wielki ładunek drewna z lasów Oregonu dotarł do stoczni atlantyckich. Do listopada 1918, kiedy wojna dobiegła końca, zdołano zbudować tylko niewielką część planowanej floty. Ale mimo ustania działań zbrojnych, stocznie nie zaniechały realizowania zamówienia. W końcu kontrakt rządowy to zwykle lukratywny interes. W efekcie po kolejnych dwóch latach US Shipping Board stanął przed nowym problemem: co zrobić z flotą nowych ale nikomu niepotrzebnych transportowców? Nie można ich było sprzedać, bo jednostki warte okrążyły milion dolarów za sztukę, były zaprojektowane i wykonane na potrzeby transportu broni i zaopatrzenia wojennego. W okresie pokoju nie miały zastosowania. Były za małe, by ich eksploatacja opłacała się na długich trasach w transoceanicznym ruchu towarowym. Na drogi śródlądowe były z kolei zbyt duże. Poza tym, jak się szybko okazało, ich wykonanie pozostawiało wiele do życzenia. Z powodu wojennego pośpiechu do ich budowy wykorzystano drewno, które nie było odpowiednio sezonowane. Teraz klepki, z których wykonano poszycia, wypaczały się na potęgę.

Coś trzeba było z tymi okrętami zrobić. Pojawiały się różne pomysły. Planowano między innymi wykorzystać je do budowy pływających wysp-ładowisk dla samolotów pasażerskich na Atlantyku. Ówczesne samoloty pasażerskie posiadały dość ograniczony zasięg i barierę oceanu mogłyby pokonać jedynie krótkimi skokami. Kilka takich zakotwiczonych wysp mogło zatem rozwiązać coraz pilniejszy problem lotniczej komunikacji transatlantyckiej.

Inni proponowali niepotrzebną flotę po prostu zatopić. W Baltimore na przykład rzeczywiście zatopiono piętnaście okrętów tak, by stworzyć łamacz fal chroniący wejścia do Curtis Bay. Ale najwięcej nikomu niepotrzebnych jednostek popłynęło gdzie indziej. We wrześniu 1925 roku około 200 okrętów wartych okrąży 100 milionów dolarów zacumowało w Mallovs Bay na Potomaku, niemal dokładnie vis a vis bazy wojskowej Quantico. Miały zostać spalone, a ich resztki zatopione.

RZEKA W OGNIU

Utylizacją, a nazywając rzeczy po imieniu – paleniem – okrętów zajmowała się niewielka firma z Wirginii – Western Marine i Salvage Co. Zgodnie z założeniami jednocześnie miało być palone najwyżej 30 statków. Pozostałe, ze względów bezpieczeństwa miały być zakotwiczone na przeciwległym brzegu rzeki.

Robotnicy zabrali się do tego zadania dość niedbale. Zdarzało się, iż źle zabezpieczone okręty zrywały się z uwięzi i dryfowały w dół Potomaku jak płonące żagwie. Tak było na przykład w sierpniu 1925 roku, gdy zerwał się jeden okręt. Następnego dnia znaleziono go w bazie Quantico. Miesiąc później kolej-

ny statek-pochodnia popłynął w dół rzeki. Sytuacje takie stwarzały duże zagrożenie dla żeglugi na rzece. Dotyczyło to nie tylko żeglugi towarowej, ale i zagrażało sprawnemu funkcjonowaniu wspomnianej bazy morskiej. Wszystkie przypadki tego typu odnotowywał skwapliwie major James O'Connor z korpusu inżynieryjnego amerykańskiej armii wyznaczony do kontrolowania operacji. Po kilku tygodniach cierpliwość wojskowych wyczerpała się: prace wstrzymano na 1,5 miesiąca żądając, by przez ten czas firma odpowiednio zabezpieczyła miejsce niszczenia statków.



Ryc. 1. Grupa 31 okrętów podpalonych 7 listopada 1925 r. (Internet)
Fig. 1. A group of 31 ships burned down on November 7, 1925 (Internet)

Oprócz dryfujących płonących okrętów, dużym utrudnieniem dla codziennej żeglugi na Potomaku były niedopalone szczątki, które w zupełnie niekontrolowany sposób i w ogromnych ilościach wydostawały się ze strefy utylizacji i zaśmiecały rzekę.

Na uciążliwe sąsiedztwo skarżyli się również właściciele terenów sąsiadujących z zatoką. W sierpniu 1929 roku jeden z nich, niejaki Walter R. Wilson, wytoczył firmie prowadzącej utylizację proces żądając natychmiastowego wstrzymania prac. Argumentował, że przez cztery lata, gdy w zatoce palono okręty, poniósł ogromne straty, a jego posesja straciła na wartości.

SPÓR O ZŁOM

Mimo tych wszystkich zastrzeżeń palenie trwało nadal. Aż do ostatniego okrętu, który poszedł z dymem w 1931 roku. Ale myliłby się ten, kto by sądził, że problem niechcianej floty zniknął wraz z tym ostatnim statkiem. Firma Western Marine i Salvage nie wykonała wszystkich prac, do jakich była zobowiązana – nie uporządkowała ani nie zabezpieczyła terenu. W Mallovs Bay pozostały setki nadpalonych i nie do końca zatopionych okrętów. Wystające ponad lustro wody szpeciły krajobraz, a setki ton żelaza, które rdzewiało w płytkiej wodzie, stwarzały realne zagrożenie dla tych, którzy zapuszczali się w te rejony.



Ryc. 2. Zdjęcie lotnicze z 1942 roku (Internet)

Fig. 2. Aerial photo taken in 1942 (Internet)

Ale byli również tacy, którzy zapuszczali się tam celowo i robili to właśnie dla tego żelastwa. „Złomiarze” zainteresowali się resztkami floty około 1935 roku, kiedy cena złomu żelaznego w skupie osiągnęła poziom 20 dolarów za tonę (oznaczało to dziesięciokrotny wzrost w ciągu zaledwie kilku lat). Pomiedzy zbieraczami żelaza dochodziło nawet do potyczek sądowych o to, kto miał, a kto nie miał prawa prowadzić odzysku. Niejaki Harry Stienbaker, handlarz złomem z Waszyngtonu pozwał do sądu kolegę po fachu, Lorenzo D. Cruse’a, który jakoby nieprawnie podbierał co lepsze elementy metalowego wyposażenia okrętów. Stienbaker powoływał się przy tym na prawo do wyłącznego prowadzenia takiej działalności na 169 kadłubach, które wciąż jeszcze wystawały ponad lustro wody w Mallows Bay. Przedsiębiorca twierdził, że nabył to prawo od Potomac Realty Co., która z kolei przejęła je wcześniej od niesławnego Western Marine i Salvage Co.



Ryc. 3. Dzisiejszy obraz Mallows Bay. (Google Earth)
Fig. 3. Mallows Bay as it is today (Google Earth)

Ostatecznie sąd okręgowy, przed którym toczyło się postępowanie, uznał że resztki floty nie stanowią niczyjej własności i każdy może do woli zajmować się odzyskiem. Ale i tego etapu utylizacji złomiarze nie doprowadzili do końca. Czy to cena złomu spadła, czy otwarte dla wszystkich cmentarzysko straciło na uroku, dość, że recykling w Mallows Bay ustał. Dziś jeszcze sponad wody wystają pręty, śruby i sporej wielkości arkusze pordzewiałej blachy.



Ryc. 4. Jedna z „wysp-okrętów.” (Internet)

Fig. 4. One of „island-ships” (Internet)

UPRZĄTNAĆ RZEKĘ!

Minęło 30 lat. Tym, czego nie zniszczyli ludzie, przygarnęła natura. Resztki drewnianych kadłubów pokryła roślinność, a wśród drzew i krzewów wyrosłych w tak niecodziennych warunkach zagnieździło się ptactwo. Wciąż jednak cmentarzysko okrętów w Mallows Bay postrzegane było jako „...nie tylko zagrożenie dla żeglugi, ale również poważne oszpecenie całej okolicy.” Taką opinię wyraził w jednym z wywiadów senator z Maryland, Carlton R. Sickles. Miał on okazję obejrzeć zatokę z pokładu śmigłowca we wrześniu 1964 roku, kilka dni przed planowanym spotkaniem z przedstawicielami korpusu inżynierskiego

armii, podczas którego miała zapaść decyzja, co dalej czynić z resztkami niechcianej floty. Samuel C. Linton Jr., inny polityk z Maryland, który zorganizował tę wyprawę, zaprosił do niej piętnastu innych lokalnych działaczy zainteresowanych ostatecznym uporządkowaniem terenu. Linton zaproponował, aby korpus inżynieryjny wykorzystał ten teren jako poligon doświadczalny dla drużyn zajmujących się rozbiórkami. W kampanię na rzecz przywrócenia Mallows Bay do pierwotnego stanu zaangażował się w 1962 roku, gdy utonął tam mężczyzna, którego łódź uderzyła w schowany płytko pod lustrem wody wrak. Sickles zasugerował z kolei, by do akcji usuwania pozostałości spalonej floty zaangażował się rząd federalny. Mógłby na przykład skierować do tej pracy ludzi w ramach programu robót publicznych.



Ryc. 5. To były wielkie transportowce (Internet)

Fig. 5. They were large cargo ships (Internet)

Zgodnie z wynikami analizy, jaką w 1963 roku przeprowadzili wojskowi inżynierowie, „flota duchów” nie zagrażała żegludze na rzece, bo wraki były zatopione w sporej odległości od głównego kanału żeglownego na Potomaku. Gdyby jednak, jak zaznaczali, któryś z kadłubów zdołał oderwać się od dna i podryfować w dół rzeki, zagrożenie byłoby poważne. Wojskowi zalecili zatem ustabilizowanie położenia wraków. Koszt takiej operacji wyniósłby około 50 tysięcy dolarów. Plan przewidywał zakotwiczenie i wypełnienie kamieniami 30 kadłubów spoczywających najbliżej środka nurtu rzeki, i stworzenie w ten spo-

sób bariery uniemożliwiającej przedostanie się na pełne wody innych wraków. Projekt ten został zarzucony, gdy właściciel przyległego terenu, firma Idamount Inc., nie wyraziła zgody na jego przeprowadzenie.



Ryc. 6. Widziane z rzeki wyglądają jak „małe wyspy” (Internet)
Fig. 6. Seen from the river the look like „small islands” (Internet)

Po odrzuceniu pierwszego planu wojskowi przygotowali następny. Tym razem zakładali usunięcie wszystkich pozostałości zatopionych transportowców. Koszt tej operacji miał wynieść aż 350 tysięcy dolarów. W 1968 roku Kongres wyasygnował połowę tej kwoty domagając się, by reszta wydatków pokryta została przez władze lokalne. Gubernator Maryland, Spiro T. Agnew, zgodził się udzielić pomocy stanowej. Po rekultywacji teren miał zostać przeznaczony na park naturalistyczny.

Sprawy skomplikowały się w kwietniu 1968 roku, gdy prasa ujawniła, iż teren ten w istocie należy do wielkiego koncernu energetycznego Pepco, a wspomniana Idamount Inc. to jedynie przykrywką. Koncern kupił ten teren z myślą o postawieniu tam w przyszłości elektrowni. W tej sytuacji gubernator wycofał się z obietnicy wyłożenia jakichkolwiek środków na uporządkowanie terenu. Rzecznik prasowy giganta energetycznego wyznał, iż fakt posiadania tego terenu przez Pepco był ukrywany po to tylko, aby nie dopuścić do wzrostu cen przyległych gruntów, gdyż firma planowała tam dalsze zakupy. Wydaje się, że utrzymanie wizerunku zatoki jako niebezpiecznego i „szpetnego” cmentarzyska okrętów również pozwalało skutecznie blokować wzrost cen w okolicy. Stąd też podejmowane próby blokowania wszelkich inwestycji mających doprowadzić do oczyszczenia zatoki.



Ryc. 7. Widziane z powietrza wyglądają jak wielkie „doniczki” (Google Earth)
Fig. 7. From the air they look like big „flowerpots” (Google Earth)

POD SKRZYDŁAMI AMERYKAŃSKIEGO ORŁA

Oczywiście byli i tacy, którzy w cmentarzysku okrętów w Mallows Bay dostrzegali coś więcej niż tylko utrudnienie w żegludze. Dla nich był to unikalny relikwiarz techniki, który na ich oczach stawał się wyjątkową ostoją przyrody. Obrońcy tego niecodziennego ekosystemu mogli naprawdę odetchnąć dopiero w 1972 roku, gdy zajmująca się nim senacka komisja orzekła, iż, po pierwsze, usunięcie wraków zalegających Mallows Bay byłoby zbyt drogie, a po drugie, stały się one już częścią naturalnego środowiska rzeki. Końcowy raport wydany przez Subcommittee on Conservation and Natural Resources stwierdza m.in., że wraki “widziane z rzeki wyglądają jak małe wyspy. Niektóre z kadłubów widziane z powietrza wyglądają jak wielkie doniczki.” Wśród drzew i krzewów porośłych te „wyspy” zaobserwowano gniazdujące żurawie, czaple a także kilka par amerykańskiego orła.

LITERATURA

1. SHOMETTE D.G., 1996: Ghost Fleet of Mallows Bay and Other Tales of the Lost Chesapeake. Centreville: Tidewater Publishers
2. LANGLEY S.B.M., 2003: Mallows Bay, w: „Submerged Cultural Resource Management,” red. J.D. Spirek. Nowy Jork: Kluwer Academic/Plenum Publishers
3. \$200,000,000 Bonfire To Finish War Fleet; Ford Bid Up Today. „Chicago Daily Tribune,” 4.08.1925
4. LBJ Aid Sought in Removing Sunken Ship Hulls, “The Washington Post,” 3.02.1965
5. Ship Hulks Ruled Part Of Scenery, „The Washington Post,” 18.12.1970

A SHIP GRAVEYARD AS NATURAL SANCTUARY*S u m m a r y*

After the WWI, the US navy had several hundreds of redundant transport ships, mainly wooden hulk steamers. In 1925 they were transferred to Mallows Bay on Potomac River, 30 miles south of Washington, DC, and ordered to be burned down. Some unburned remains of the hulks have been disfiguring the bay since. After several decades and numerous attempts to clean the affected portion of the river, it was found out, that the post-military relics do not obstruct the navigation as it was stated, and moreover they became a part of environment. Today the hulks form dozens of strange shaped islands, covered with plants, which serve as a sanctuary for birds. The colonies of cranes and several nests of American bald eagle have been noted.

Key words: reclaiming by nature, landscape architecture, river, industrial heritage