

# A.F.CHAPMAN

W centrum Sztokholmu jest wyspa, na której przez trzysta lat stacjonowała marynarka wojenna. Na wyspie usytuowana była stocznia, gdzie powstawały takie okręty jak *VASA* i *KRONAN*. Tutaj znajdowało się dowództwo szwedzkiej floty, a dzisiaj teren wyspy znajduje się pod ochroną konserwatora zabytków. Wyspa ta nosi nazwę Skeppsholmen. Do jej wschodniego nabrzeża przycumowana jest piękna fregata.

Krzysztof Kozerski

Nosi ona imię szwedzkiego admirała Fredrica Chapmana (1721-1808), konstruktora i teoretyka okrętowego, który projektował i kierował budową okrętów wojennych, członka Akademii Szwedzkiej, autora podręczników z dziedziny budowy statków. Statek zbudowany został w latach 1885-88 w Wielkiej Brytanii, w niewielkiej stoczni w hrabstwie Cumberland, jako żaglowiec towarowy. Był inwestycją spekulacyjną, czyli bez zamówienia. Prawie gotowy stalowy kadłub przez lata czekał na nabywcę. Stał się nim irlandzki armator Charles E. Martin & Co, a statek nazwał *DUNBOYNE*. Jego portem macierzystym był Dublin, a statek pod banderą brytyjską woził zboże z Australii na Stary Kontynent. W roku 1909 odkupił go norweski armator. Fregata pod norweską banderą woziła chilijskie guano.

W roku 1914 fregata została po raz kolejny sprzedana, jednak nadal nosiła swoje imię i pływała pod norweską banderą. W roku 1915 statek przeszedł pod szwedzką banderę (zakupił go szwedzki armator AB Transatlantik) i po modernizacji oraz zmianie nazwy na *G.D.KENNEDY* pływał jako statek szkolno-towaro-

wy zabierając 30 uczniów. Wówczas obowiązywały w Szwecji przepisy, które od kandydatów na oficerów pokładowych wymagały odbycia praktyki oceanicznej. W trosce o stały napływ kadr, duże firmy oferowały bezpłatną praktykę na swoich jednostkach. Trwająca wojna utrudniała jednak wykorzystywanie statku zarówno w celach szkoleniowych jak i komercyjnych. W czasie powrotu z pierwszego rejsu *G.D.KENNEDY* został zatrzymany przez Royal Navy na linii blokady. Przez kilka miesięcy statek był internowany na Szetlandach, a jego ładunek skonfiskowano. Przyszedł maj 1917 roku. Od czterech miesięcy Niemcy prowadzili nieograniczoną wojnę podwodną. Spowodowało to olbrzymi wzrost stawek frachtowych. Wtedy właściciel zdecydował ponownie wystać fregatę w morze. *G.D.KENNEDY* udał się po ładunek do Bombaju, gdzie podczas załadunku nie udało się zakupić żywności na drogę powrotną (w Bombaju panował wówczas głód). W czasie rejsu do Nowego Jorku załoga chorowała z niedożywienia, trapił ją szkorbut i beri-beri. W wyniku tego, po dotarciu do Nowego Jorku



statek odstawiono na kwarantannę. Do Szwecji powrócił dopiero w lutym 1919 roku.

Jednostka pływała jako statek szkolno-handlowy do roku 1923, kiedy kupił go szwedzka marynarka wojenna dla potrzeb korpusu kadetów. W formacji tej służyli i uczyli się młodzi chłopcy, pochodzący przeważnie z ubogich rodzin. Fregacie nadano imię, które nosi do dziś - *A.F.CHAPMAN* i przystosowano ją do zaokrętowania 200 kadetów. Jako statek szkolny jednostka służyła przez 10 lat; od roku 1935 jest hulkiem. Statek wymagał kosztowne-



go i nieopłacalnego remontu. Ponadto na skutek burzliwej dyskusji, która zakończyła się wydaniem zakazu służby wojskowej nieletnich, w 1936 roku rozwiązano korpus kadetów. Statek przeholowano do Sztokholmu, gdzie przez następnych 10 lat służył jako koszarka dla słuchaczy szkoły wojskowej. W roku 1947 marynarka wojenna opuściła wyspę Skeppsholmen, a żaglowiec odkupiły władze miasta. Planowano umieszczenie na jego pokładzie muzeum, jednak ostatecznie został przekazany na turystyczne schronisko młodzieżowe. Stanowi integral-

ną część schroniska znajdującego się na nabrzeżu wyspy, które funkcjonuje od 1949 roku. Na jego pokładzie mieści się 136 koi.

Fot. Krzysztof Kozerski

#### *A.F. CHAPMAN*

rok budowy:	1888.
stocznia:	Shipbuilding Company, Whitehaven, Wielka Brytania,
długość maksymalna:	85,4 m
szerokość:	11,4 m
zanurzenie:	5,6 m
wyporność:	2300 ton
powierzchnia żagli:	2207 m <sup>2</sup>

