

M/S „Wilhelm Gustloff”

CZĘŚĆ DRUGA

Tajny wrak „Łeba 1”

Przez ponad godzinę niemiecki transportowiec „Wilhelm Gustloff” utrzymywał się na powierzchni wzburzonego Bałtyku. Dryfował lekko przechylony na lewą burtę, pchany silnym zachodnim wiatrem o sile 6–7 stopni w skali Beauforta. Powoli i systematycznie pogrążał się dziobem w morze. To on, jako pierwszy element konstrukcji jednostki zderzył się z dnem, pozostawiając charakterystyczną bruzdę widoczną do dnia dzisiejszego. Siła bezwładności, napór na dno oraz odniesione uszkodzenia od torpedy spowodowały jego przełamanie. Prawdopodobnie wtedy „Gustloff” zatrzymał się i resztą kadłuba – częścią śródkreścia i rufy – pogrążył całkowicie pod wodą. Osiadły one na dnie z lekkim pochyleniem na prawą burtę. Zastanawiające jest to, że położenie rufy jest nieco inne od reszty kadłuba. Obecnie jest ona lekko przechylona na lewą stronę i być może jest to efekt podjętych przez Rosjan powojennych pirotechnicznych prac podwodnych. Właśnie tam znajdował się powyżej położony punkt wraku – pokład słoneczny. Niemiecki transportowiec zatonął na głębokości ponad 40 metrów, co w warunkach Morza Bałtyckiego dobrze skrywa jego tajemnice. Przez cały rok utrzymuje się na nim stała temperatura wynosząca 4 stopnie C, a światło słoneczne dociera tylko do górnych części wraku, gdzie panuje półmrok. Z kolei na dnie jest całkowicie ciemno. Jednak od tych warunków zdarzają się drobne wyjątki. Mianowicie w rozmowie ze mną prezes Gdańskiego Klubu Płetwonurków „Rekin” Jerzy Janczukowicz oraz Lech Nowicz¹ z Centralnego Muzeum Morskiego wspomnieli, że zdarzyło im się trafić na tym wraku tylko raz na dobrą przeźroczystość wody pozwalającą na wykonanie zdjęć i nakręcenie filmu przy samym dnie bez pomocy światła sztucznego. Pomimo wyjątków, warunki te nie sprzyjają podwodnej penetracji wnętrza, szczególnie że wykonywane muszą być w rumowisku pozostałości wraku oraz przy pomocy sztucznego oświetlenia, które co prawda daje możliwość ujrzenia większej perspektywy pod wodą, ale nie może być porównywalne ze światłem naturalnym.

¹ Lech Nowicz wieloletni szef Działu Badań Podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, urodzony w sierpniu 1931 roku obecnie znajduje się na emeryturze, ale jest czynnie nurkującym płetwonurkiem pomimo swoich 81 lat!



Statki K.d.F. „Robert Ley” oraz „Wilhelm Gustloff” zacumowane w Hamburgu [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

Historia powojenna wraku „Gustloff” jest dość ciekawa, bo związana z poszukiwaniem na nim „podwodnych skarbów”, do których niewątpliwie należała Bursztynowa Komnata czy tajemnicze skrzynie wypełnione zagarniętym mieniem o dużej wartości. Informacje na ten temat były powszechnie powtarzane przez wiele osób, które widziały jak 29 stycznia 1945 roku wyladowano na nabrzeże portu przywiezione z Königsberga (obecnie Kalinigrad) skrzynie nietypowych rozmiarów. Przez noc były one pilnowane pod strażą i następnego dnia załadowane na „Gustloff”. Z racji dużych rozmiarów (do 2,5 metra)

być może zawierały zagarnięte obrazy z muzeów. Po wojnie jeden z niemieckich strażników pilnujących te skrzynie skontaktował się z Jerzym Janczukowiczem i potwierdził, że ich duże rozmiary nie pozwoliły na umieszczenie w ładowni. Zostały one przeniesione w inne miejsce transportowca. Cokolwiek to było, to dla wielu osób, które znały z opowiadań historię ostatniego rejsu transportowca, zlokalizowanie wraku pod wodą było niczym trafienie na kopalnię złota.

Pierwszą instytucją, która zlokalizowała wrak „Gustloff” było Polskie Ratownictwo Okrętowe (PRO). Informacje o wraku



Niemiecki nurek klasyczny przygotowany do zejścia pod wodę. W podobnych strojach prowadzono prace podwodne w latach powojennych [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Do prac podwodnych prowadzonych na większych głębokościach w Kriegsmarine wykorzystywano pancerne skafandry widoczne na zdjęciu [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Jeden z największych ekspertów na temat wraku „Wilhelma Gustloff” – prezes GKP „Rekin” Jerzy Janczukowicz

nazwanym „Łeba 1” przekazała Urzędowi Morskiemu. Co do dalszych losów tej wiadomości to możemy przypuszczać, że została powiadomiona o tym Polska Marynarka Wojenna. Następnie dotarła do Rosjan, którzy wydali zakaz wykonywania jakichkolwiek prac na odnalezionym wraku. W tym momencie do pracy przystąpili radzieccy nurkowie wojskowi z firmy wydobywczej „Eprom”, którzy przez cztery sezony – w latach od 1948 do 1951 – prowadzili na nim prace podwodne. Dla władz polskich i Polaków to, co robili oni na wraku, objęte zostało całkowitą tajemnicą wojskową, która do dnia dzisiejszego nie ujrziała światła dziennego. Przy tej okazji warto przytoczyć jak takie prace w tamtym okresie wyglądały, bo pozwoli to każdemu czytelnikowi zrozumieć stan wraku i jego obecne zniszczenia. Prace podwodne na tych głębokościach prowadzone były przez nurków klasycznych, którzy z racji posiadanego ciężkiego sprzętu mieli ograniczony dostęp do wnętrza wraku. Ponadto mogli oni poruszać się bezpiecznie tylko po płaszczyznach poziomych lub o bardzo niewielkim nachyleniu tak, aby z nich nie spaść i nie zginąć w wyniku powstania różnicy ciśnień. Więc, aby dostać się do środka wraku musieli go najpierw odpowiednio do tego przygotować. W tym czasie w pracach podwodnych używano powszechną metodę „saperską” niezbędną do demontażu burt i poszczególnych ścian zewnętrznych wraku. Z kolei we wnętrzu jednostki była ona niebezpieczna i groziła zawaleniem się wszystkiego, więc cięli ściany palnikami i starali się je podnieść przy pomocy pontonów pływających. Świadczą o tym pozostawione na wraku ślady wielkich knag i resztki łańcuchów przyspawanych do ścian i poszycia. Czego szukali na wraku,



Jeden z uratowanych rozbitków z ostatniego rejsu „Wilhelma Gustloff” – Willy Johem – w rozmowie z Jerzym Janczukowiczem prezesem GKP „Rekin”



Michał Rybicki przygotowuje się do zejścia z pokładu „Konstelacji” na wrak „Gustloff”



Przed wyprawą na wrak „Gustloff” wykonano generalną próbę dzwonu nurkowego „Ania”. Została ona przeprowadzona pod Jastarnią z kutra rybackiego „Rekin”, a dzwon opuszczono na głębokość 34 metrów

tego oficjalnie się nie dowiemy, bo zostało to objęte tajemnicą wojskową. Pierwszą hipotezą jest to, że liczyli na tajne dokumenty ewakuowane w pierwszej kolejności i przewożone na pokładzie transportowca. Szczególnie dotyczyło to dokumentacji broni podwodnej, okrętów typu XXI i XXIII, które były budowane w stoczni Schichaua. Kolejną hipotezą jest ta, że poszukiwali oni tajnych akt personalnych osób wojskowych, konstruktorów odpowiedzialnych za wprowadzanie nowoczesnego uzbrojenia do eksploatacji. Jak wiemy w końcowym okresie działań wojennych, dotychczasowi sojusznicy w walce z Niemcami – Anglicy, Amerykanie i Rosjanie – prowadzili pomiędzy sobą walkę o niemiecką myśl techniczną. Starano się za wszelką cenę pozyskać, odszukać i wywieźć do swojej strefy okupacyjnej jak największą uczonych oraz ich rodzin. Nieukończony tajny projekt przez Niemców pozwoliłby im uzyskać przewagę na potencjalnymi przeciwnikami. Według mnie te dwie hipotezy są najbardziej prawdopodobne i to one determinowały działania podwodne Rosjan na „Gustloffie”. Nie sposób również pominąć tego, że być może liczyli na depozyty bankowe zabrane na pokład jednostki lub inne dobra materialne znajdujące się w tajemniczych skrzyniach we wnętrzu jednostki. Fakt transportu i załadunku przez wojsko drewnianych skrzyń na po-



Jednostka PRO „Czapla”, która stanowiła zabezpieczenie całej akcji nurkowania na wraku „Gustloffia”

kład był im bardzo dobrze znany. Ponieważ odbywało się to pod silną eskortą z zachowaniem dużych środków bezpieczeństwa, tym bardziej nasuwało się domniemanie o wielkiej wartości przewożonych materiałów. Przy tej okazji warto przypomnieć, że w trakcie załadunku wydano rozkaz zasłonięcia bulajów i niepodchodzenia do nich przez kogokolwiek z ewakuowanych.

Z pokładów usunięto wszystkie postronne osoby, aby nie mogły one określić rodzaju przewożonego ładunku.

Wracając do prac podwodnych wykonanych przez Rosjan: kiedy je zakończyli, dopiero po kilku latach pozwolono nam na dokładne oględziny wraku „Łeba 1” i podjęcie ewentualnych działań. Polscy nurkowie klasyczni po raz drugi mogli być na wraku „Gustloffia” dopiero w drugiej połowie lat 50. ubiegłego stulecia. Ekipa Polskiego Ratownictwa Okrętowego wraz z jednostką specjalistyczną „Światowid” dokonała oględzin wraku jednostki, a cała akcja oraz informacje o tym zostały ponownie utajnione tym razem przez władze polskie. W tym przypadku nie możemy wykluczyć, że odbyło się to pod wpływem nacisku ze strony Rosjan. Być może już niedługo zostaną odtajnione dokumenty, które pozwolą zrozumieć, dlaczego wrak był tak ważny, że musiał być objęty klauzulą tajemnicy. Czy i ile razy nurkowali na nim nurkowie klasyczni Polskiej Marynarki Wojennej, trudno jest określić ze względu na specyfikę działań marynarki, która mogła wykonywać na nim różne prace podwodne, szkolenie specjalistyczne lub prowadzić standardowe ćwiczenia nurków klasycznych. Na pewno obecny stan wraku zawdzięczamy Rosjanom, którzy go po pierwsze doszczętnie zniszczyli; po drugie ograbili z wartościowych rzeczy. Aby nie być posądzonym o stronniczość, dodam również, że do obecnego stanu „Wilhelma Gustloffia” dołożył się również czas i wody Morza Bałtyckiego, które przyspieszyły korozję cieńszych blach i spowodowały powolne i nieuchronne zapadanie się przedzwiających części konstrukcji kadłuba. Stan taki można zaobserwować na innych wrakach zalegających na dnie Morza Bałtyckiego. Przy tak postępującym stanie za-



Zanurzalna komora dekompresyjna „Natalia” sfotografowana na pokładzie „Konstelacji”. W trakcie badań na „Gustloffie” była ona zanurzona na głębokości 6 metrów, z kolei dzwon nurkowy „Ania” został zaczepony do wraku na głębokości 25 metrów



Przygotowanie komory dekompresyjnej „Natalia” do opuszczenia z pokładu „Konstelacji”



Stanisław Kaczorowski w kamizelce ratowniczo-wypornościowej własnej produkcji

kilkadziesiąt lat pozostanie po nim tylko niewielka górką mocno skorodowanego złomu.

Przeszkoda denna nr 73 („Wilhelm Gustloff”)

Splądrowany przez Rosjan wrak „Wilhelma Gustloffa” przez wiele lat był miejscem różnych wypraw nurkowych wykonywanych przez Marynarkę Wojenną, a cywili nurkowie po raz pierwszy mogli się na nim znaleźć dopiero w 1973 roku. Przyczyniła się do tego budowa Portu Północnego w Gdańsku. Z tego powodu Urząd Morski zlecił Klubowi Płetwonurków „Rekin” dokładne zbadanie położenia, głębokości i aktualnego stanu wraku zapisanego w dokumentach jako „Przeszkoda denna numer 73”. Wyprawa na niego niosła za sobą również drugi wątek – bardziej sensacyjny. Od połowy lat 70. ubiegłego stulecia wiele gazet podawało informację



Jednostka Urzędu Morskiego „Kontroler-1”



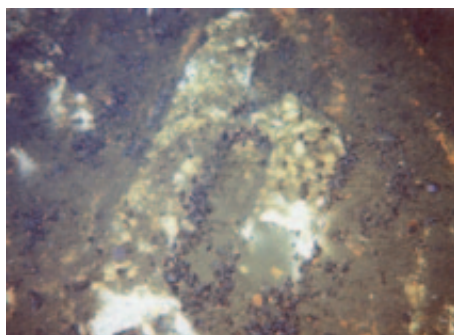
Na pokładzie „Konstelacji”. W celu łatwiejszej identyfikacji pod wodą każdy uczestnik wyprawy badawczej miał wymalowane imię na sprężynie. Na zdjęciu widoczna jest Mary Kowerska (po prawej stronie), która zajmowała się utrzymaniem komunikacji telefonicznej pomiędzy dzwonem nurkowym „Ania” a „Konstelacją”



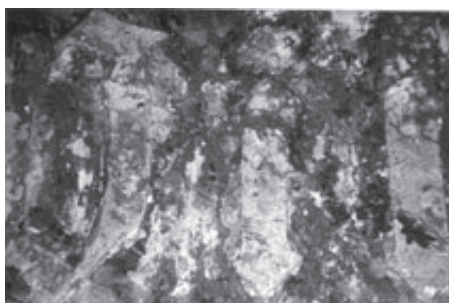
Wiesław Radecki sfotografowany na tle prawie jednowymiarowych liter z nazwą wraku niemieckiego transportowca

o tajemniczych skrzyniach załadowanych na „Gustloff”, w których może znajdować się Bursztynowa Komnata. Akcja nurkowa na wrak transportowca miała również przynieść odpowiedzi na to nurtujące pytanie. Czy znajdują się w nim skrzynie z komnatą? Całą operację inwentaryzacji „przeszkody podwodnej” wykonano z jednostek pływających Urzędu Morskiego: „Konstelacja”, „Kontroler-1”, „Kontroler-10”,

a nad zabezpieczeniem czuwała jednostka PRO „Czapla” z nurkami klasycznymi na pokładzie, komorą dekompresyjną, lekarzem oraz innym niezbędnym w takich akcjach sprzętem i wyposażeniem. Udział w płetwonurkowaniu na „Gustloffie” wzięło 28 płetwonurków: 21 z klubu „Rekin”, 1 z AKP „Ciernik”, 1 z GKP „Poseidon”, 2 z GSR i 2 z PTTK. W trakcie prowadzonych nurkowań wykorzystano dzwon



Litera „h” z nazwy wraku



Litera „W” z nazwy jednostki



Burta wraku obrosnięta omułkami

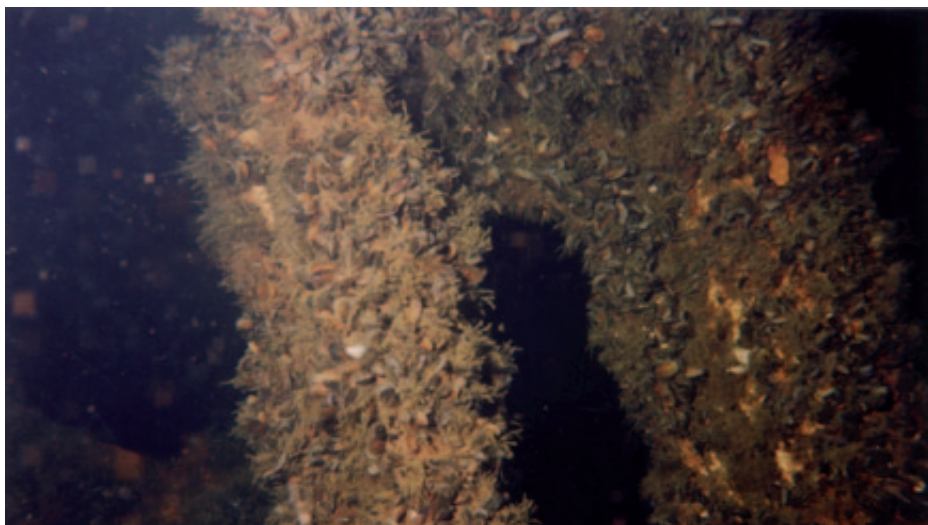
podwodny o nazwie „Ania” zbudowany specjalnie na potrzeby tej operacji.

Trzyosobowe zespoły pletwonurków wykonywały badania oraz inwentaryzację wraku w dniach 12–15 oraz 29–31 sierpnia 1973 roku. W trakcie prac wydobyto na powierzchnię wiele drobnych elementów, jak chociażby urządzenie nawigacyjne, czy mosiężny żyrandol z dziobowego salonu. Zostały one podniesione na pokład jednostki Urzędu Morskiego i oddane do ich dyspozycji. Ostatecznie zostały one przekazane klubowi „Rekin” jako pamiątki po tej akcji i obecnie znajdują się w siedzibie klubu. Zgodnie z relacjami pletwonurków uczestniczących w tych badaniach, w okolicy wraku dno jest płaskie o lekkim nachyleniu, średnia głębokość przy nim wynosi około 43–46 metrów. Z kolei najmniejsza głębokość nad „Gustloffem” to około 24 metrów. Pochylone burty jednostki wystają na wysokość około 15–20 metrów nad dno w zależności od miejsca położenia, przy czym najniżej jest na rozbitym śródkręciu, bo około 10 metrów. Panuje dobra przejrzystość wody wynoszącą około 10–15 metrów. Kadłub, przechylony na lewą burtę, jest przełamany w dwóch miejscach: na wysokości maszynowni oraz na wysokości mostka. Każda z części posiada inny kąt nachylenia zawarty w granicach od 45 do 60 stopni. Według wizualnej oceny kąt nachylenia dziobu wynosi około 45 stopni, śródkręcia ok. 60 stopni, a części rufowej ok. 30 stopni. Śródkręcie, stępka i lewa burta są dość głęboko zaryte w dno morskie. Dziób jest prawie oderwany od śródkręcia. Nadbudówki śródkręcia całkowicie zniszczone i trudne do identyfikacji. Obok nich leżą porzucane fragmenty i części mostka, nadbudówki. W trakcie nurkowań napotkano na szczątki ludzkie – szkielety leżące we wnętrzu wraku oraz obok niego, które znajdowały się na wierzchu niczym niezasypane ani zamulone. Dostęp do wnętrza wraku i ładowni nie przedstawia żadnych trudności w przeciwieństwie do kabin, gdzie jest on mocno ograniczony. Burty i pokład są obrosnięte muszlami.

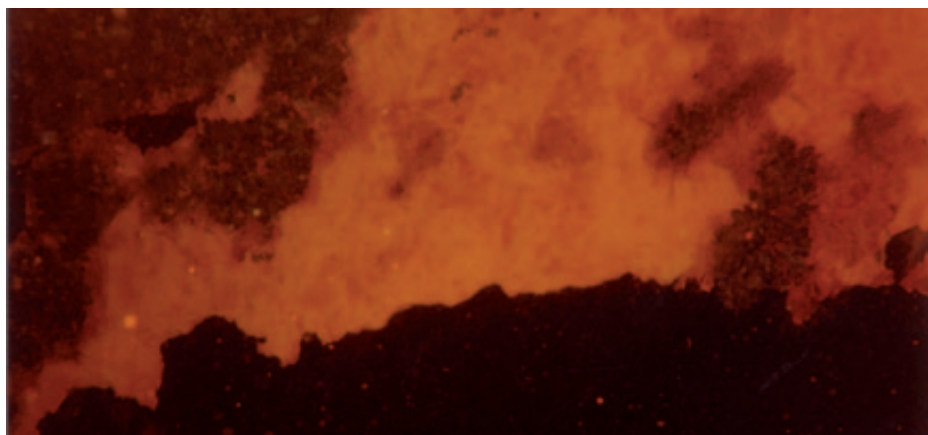
Tak w swoich relacjach, w większości, pisali pletwonurkowie uczestniczący w inwentaryzacji wraku „Wilhelma Gustloff”. Na koniec dodam, że w przedostatnim



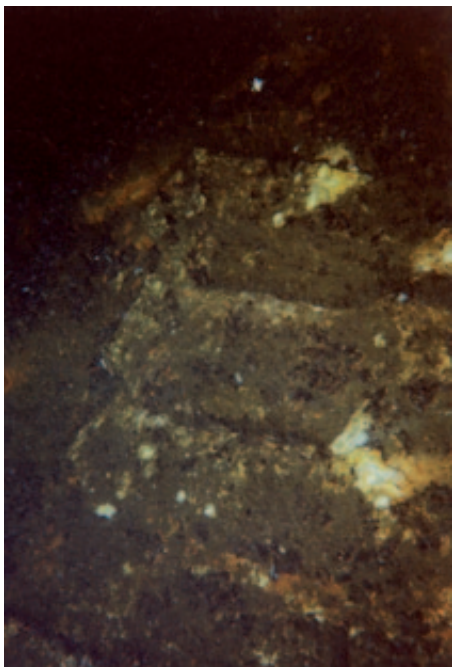
Wiesław Radecki sfotografowany na tle wraku



Wrak obrosnięty omułkami



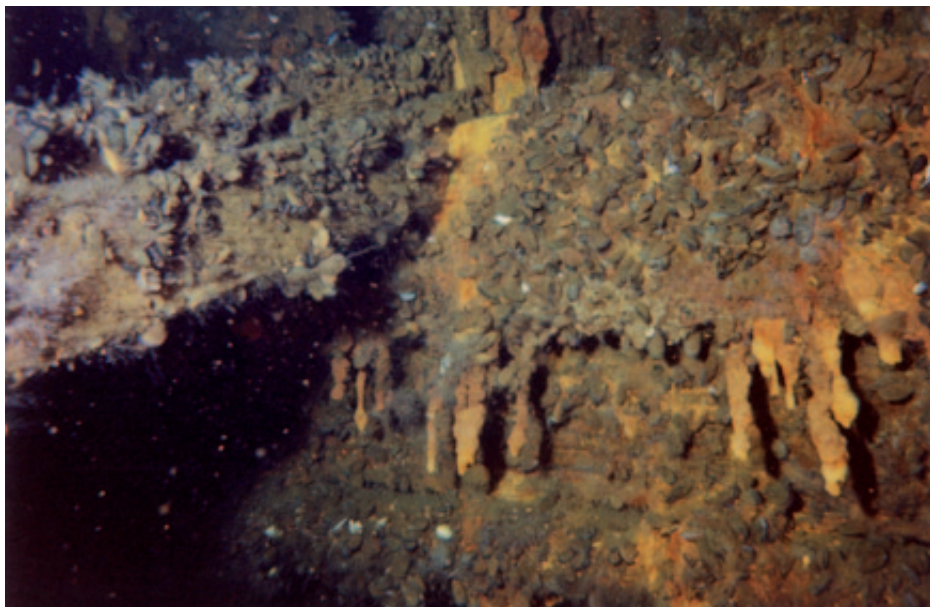
Na pierwszy rzut oka wygląda to na wybuch wulkanu. W rzeczywistości jest to widok rdzy, jaką można spotkać na wraku



Litera z nazwy wraku



Fragment wraku



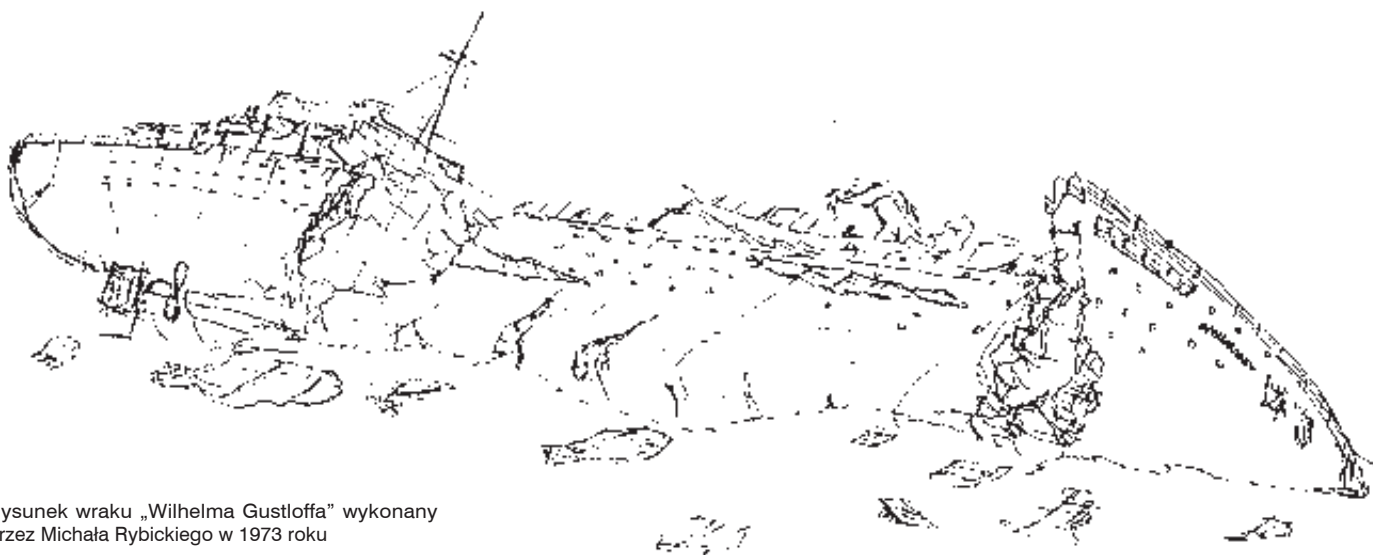
Nacieki na wraku „Gustloff”

dniu wyprawy u podstawy tylnego masztu założono ładunki wybuchowe i odpalono je. Dotychczasowy najwyżej położony punkt wraku przewrócił i osiadł na szczątkach kadłuba. Ponieważ wystawał on około 21 metrów od powierzchni morza, mógł stanowić zagrożenie dla wielkich tankowców mających płynąć do Portu Północnego w Gdańsku. We wrześniu 1973 roku w klubie „Rekin” sporządzono „Dokumentację powykonawczą” z badań podwodnych i rozpoznania wraku „Wilhelma Gustloff” i przekazano ją Urzędowi Morskiemu. Oprócz powyższej dokumentacji podano również informację, że w trakcie badań wraku nie natrafiono na Bursztynową Komnatę.

Wrak „Wilhelma Gustloff”

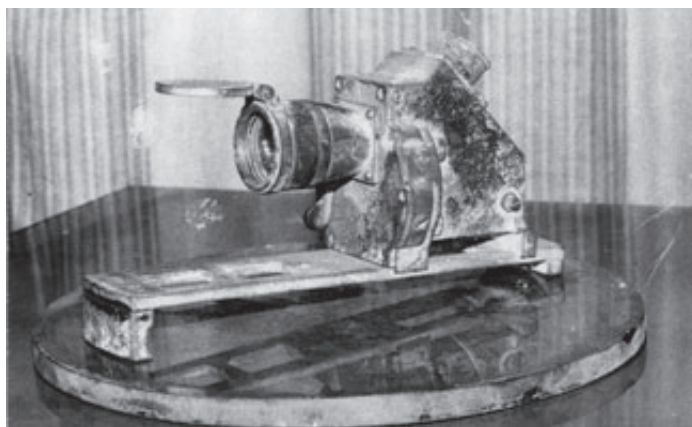
W kolejnych latach prowadzono eksplorację wraku „Wilhelma Gustloff” położonego na pozycji 55 st 07' 29" N oraz 017 st 42' 14" E przez różne polskie instytucje i ściągano z niego, mówiąc żargonem pletwonurków, różne „fanty”. Ich

łupem padły: kotwice, śruba okrętowa, dzwon. Jednak najbardziej szkodliwa dla wraku okazała się tajemnica Bursztynowej Komnaty, która rozpalala wyobraźnię wielu osób. W pogoni za sensacją organizowali oni wyprawy na niego. Ile z nich było oficjalnych, możemy dowiedzieć się z dokumentów Urzędu Morskiego, z kolei ile z nich było nielegalnych, tego nikt nie jest w stanie powiedzieć. Szczególnie, że po nagłośnieniu całej sprawy w mediach do walki o penetrowanie wraku dołączyli Niemcy, organizując wyprawy, między innymi na jednostce M/S „Michael Glinka”. Ponieważ wrak leży na wodach międzynarodowych, nie musieli mieć żadnych pozwoleń na nurkowanie na nim w przeciwieństwie do polskich jednostek, które zobowiązane były do odprawy w Ustce lub Łebie. My również nie grzeszyliśmy praworządnością w tej materii, bo wiele wypraw na wrak było organizowanych bez oficjalnego pozwolenia. Cały ten proceder można było ukrócić dopiero w obecnych latach dzięki kontroli satelitarnej. Warto wspomnieć, że wrak „Wilhelma Gustloff”

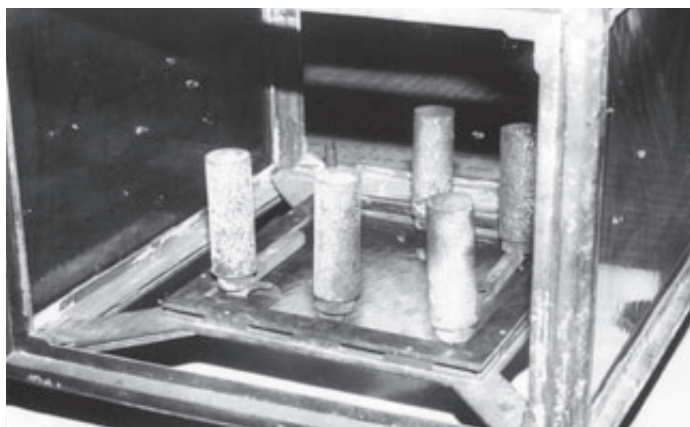


Rysunek wraku „Wilhelma Gustloff” wykonany przez Michała Rybickiego w 1973 roku

RYS. MICHAŁ RYBICKI



Celownik optyczny wydobyty z wraku „Wilhelma Gustloff”. Obecnie znajduje się w siedzibie klub GKP „Rekin”



Mosiężny żyrandol wydobyty z wraku „Gustloff”. Obecnie znajduje się w siedzibie klub GKP „Rekin”

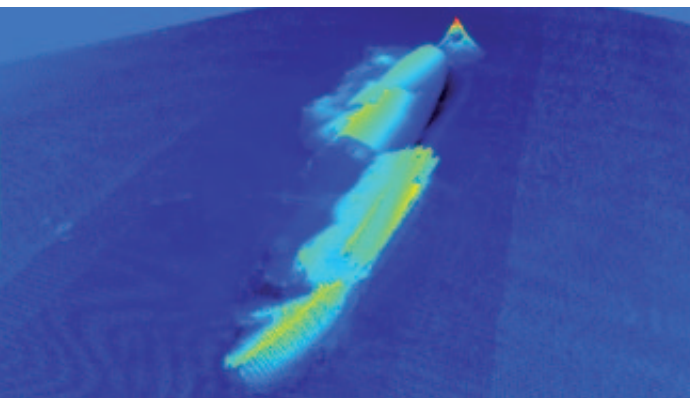
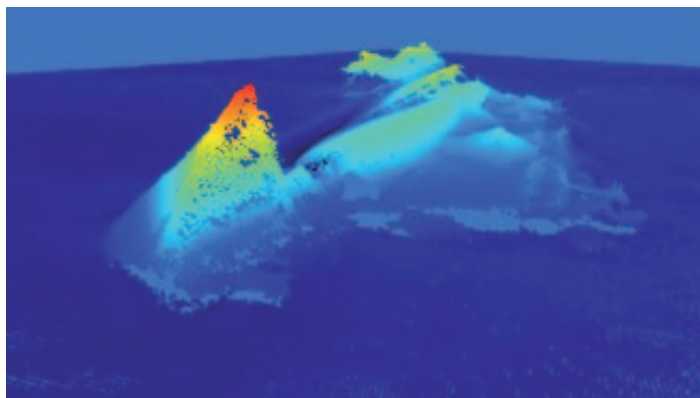
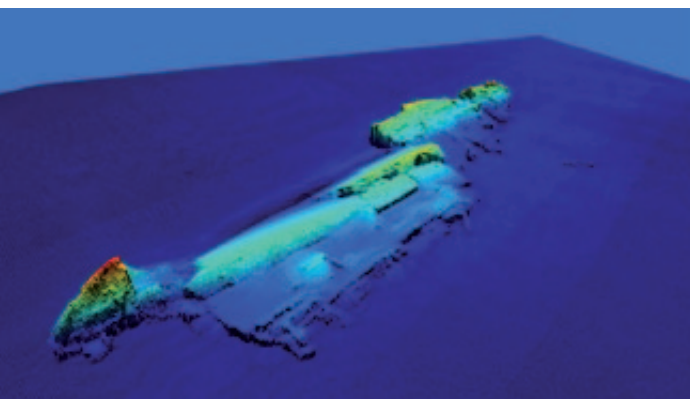
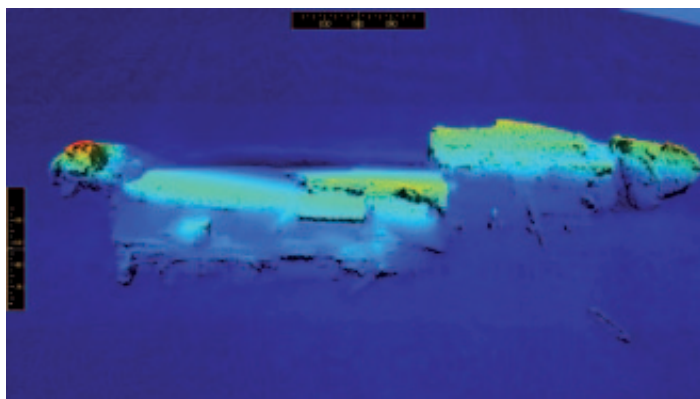
jest nadal niebezpieczny, tym razem dla niedoświadczonych pływających w jego wnętrzu. Dalsza jego historia, tak jak większości tego typu jednostek nie zmienia się, z drobnym wyjątkiem. Pozostałości po wraku można wydobyć na powierzchnię i oczyścić miejsce jego zalegania, ogłaszając przetarg. W przypadku „Wilhelma Gustloff” operacja ta nie wchodziła w rachubę, ponieważ: po pierwsze – jest on mocno zniszczony i jego wydobywanie okazałoby się bardzo kosztownym przedsięwzięciem, po drugie – został uznany za zbiorową mogiłę wojenną i pozostanie na dnie Ławicy Słupskiej do swojego końca. Tylko dla nas pozostaje pytanie: czy potrafimy odpowiednio zachować się wobec tych osób, które na nim zginęły!

Pod koniec lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia Niemcy Zachodni zorganizowali parę wypraw na wrak transpor-

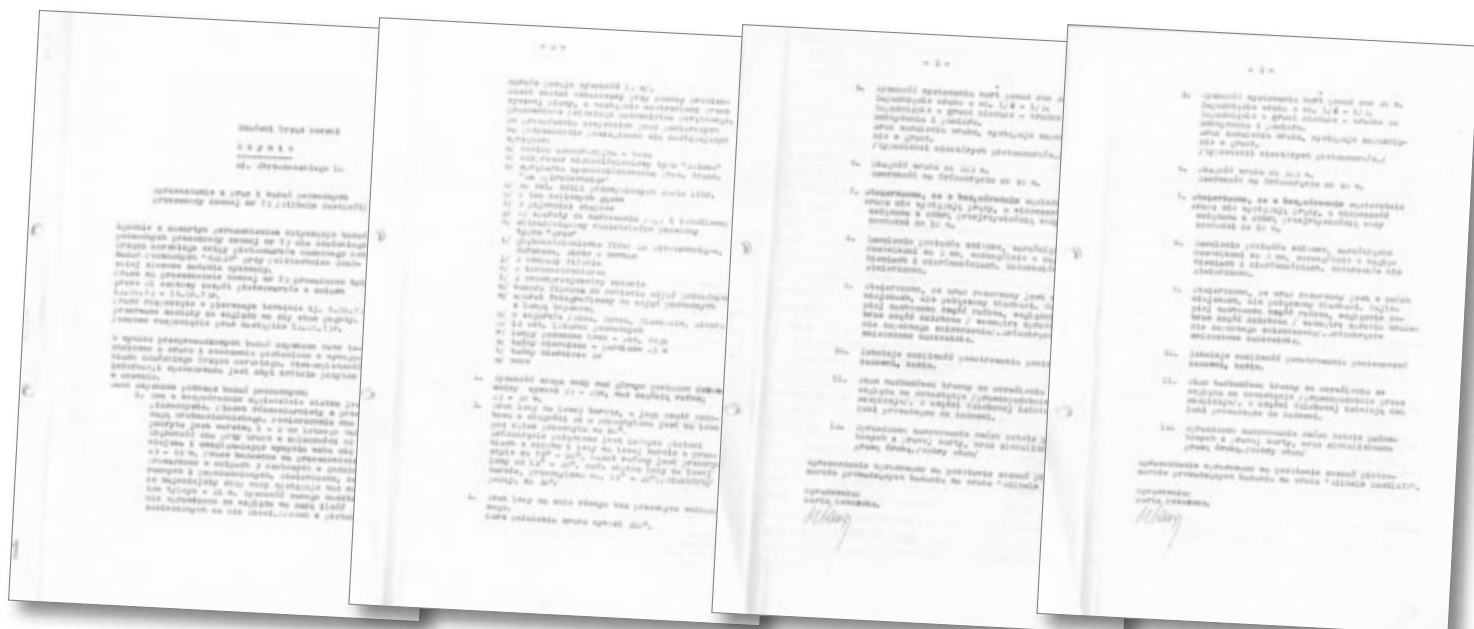
towca po eksponaty dla upamiętnienia tragedii uciekinierów z 1945 roku. Między innymi ekspedycja ta zdjęła dwie litery z dotychczasowej nazwy jednostki. Oprócz nich również i inni nurkowali na nim, ale w poszukiwaniu czegoś innego – Bursztynowej Komnaty. Jedyłą szansą rozwiania przypuszczeń o przewożonych skarbach byłoby zorganizowanie międzynarodowej ekspedycji na wrak, dokładne zinventaryzowanie i sfilmowanie poszczególnych sekcji oraz opublikowanie odpowiedniego dokumentu. Pierwszą próbę podjęto w maju 2006 roku. Urząd Morski w Gdyni w dniach 8–10 maja 2006 roku wspólnie z międzynarodową grupą nurków technicznych współpracujących z Bałtyckim Towarzystwem Wrakowym, przeprowadził kompleksową inwentaryzację akwenu w rejonie pozycji zalegania wraku „Wilhelm Gustloff”. Wykonano między innymi: przegląd sonarowy w rejonie wra-

ku przy pomocy sonaru holowanego E-SEA SCAN 800 Marimatech. Uzyskane materiały zebrali i opracował hydrograf Urzędu Morskiego w Gdyni p. Jacek Koszałka. Z kolei nurkowie techniczni wykonali szczegółową dokumentację filmową i fotograficzną stanu zachowania wraku. W trakcie prowadzonych badań zlokalizowano motorówkę, kuter reprezentacyjny leżący w jego pobliżu. Po raz drugi wykonano pomiary wraku w dniu 25 czerwca 2008 roku z pokładu jednostki hydrograficznej Urzędu Morskiego w Gdyni S/V „Zodiak”. Tym razem użyto do pomiarów hydrograficznych echosondy wielowiązkowej RESON SeaBat 8125, a cały materiał zebrali i opracował hydrograf Urzędu Morskiego w Gdyni p. Jacek Koszałka.

Co zawiera wrak, nadal pozostaje tajemnicą, tak samo jak to, co Rosjanie z niego wydobyli! Również pozostaje tajemnicą, co jeszcze kryją niespenetrowane



Wizualizacja wraku „Wilhelma Gustloff” opracowana przez hydrografa Urzędu Morskiego w Gdyni p. Jacka Koszałkę



Sprawozdanie z prac i badań podwodnych przeszkody dennej numer 73 („Wilhelm Gustloff”)

miejsca znajdujące się na „Gustloffie”, o których wspominają płetwonurkowie, wielokrotnie na nim nurkujący. Kolejne pytanie: dlaczego wrak jest podzielony na cztery części, na co wskazują pomiary wykonane przez Urząd Morski w Gdyni w 2006 i 2008 roku? Dzielią one „Wilhelma Gustloff” na cztery zasadnicze fragmenty: krótka część dziobowa, część śródkręcia do wysokości komina i maszynowni, część śródkręcia od maszynowni do końca rufowej ładowni oraz krótka część rufowa! Na podstawie takiego podziału kadłuba możemy przypuszczać, że Rosjanie za wszelką cenę starali się dostać do dziobowych i rufowych pomieszczeń magazynowych i ładowni. Jak na razie na pytania te nie uzyskamy tak szybko odpowiedzi!

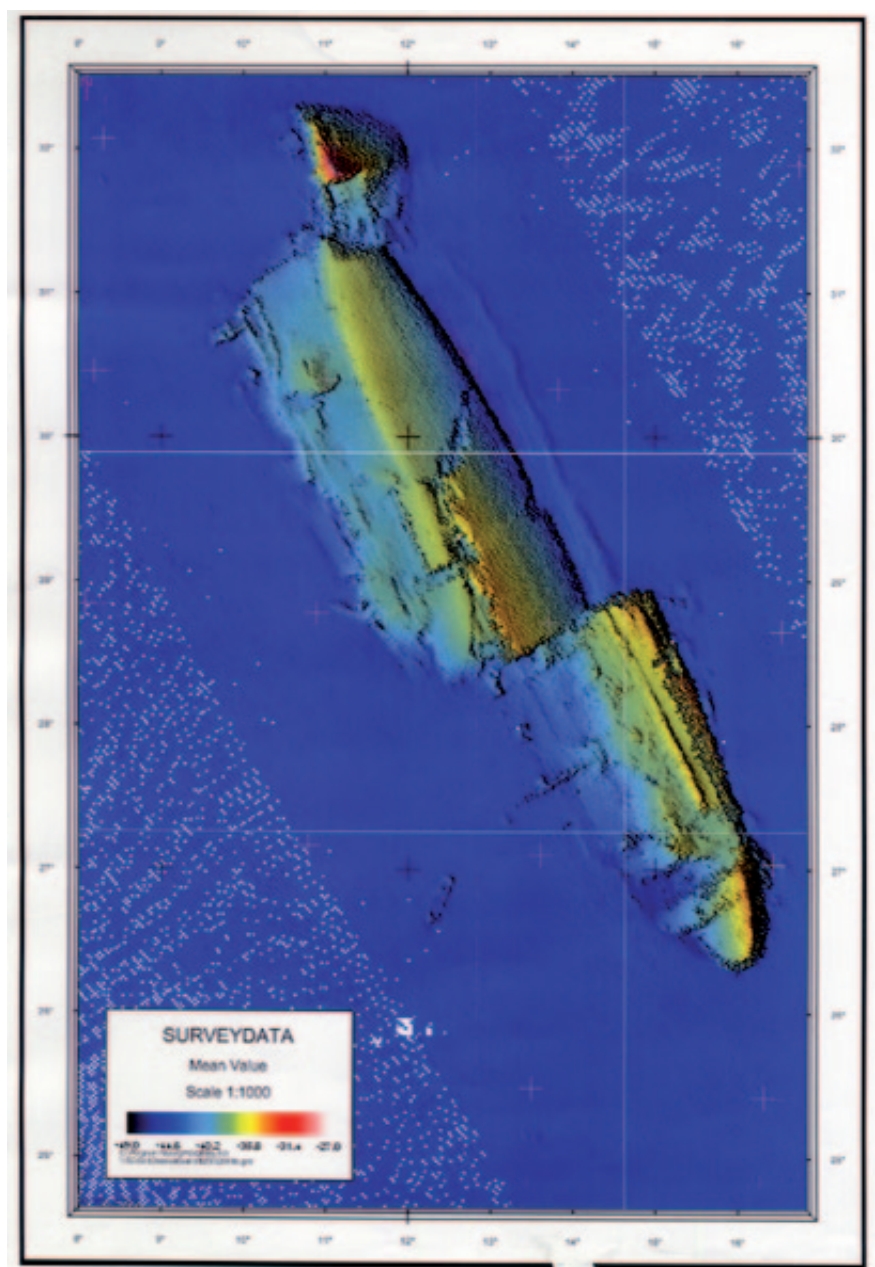
Na koniec przypomnę tylko, że zgodnie z Zarządzeniem porządkowym numer 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 maja 2006 roku obowiązuje zakaz nurkowania w promieniu 500 metrów od pozycji wraku. ■

Wszystkie materiały i zdjęcia pochodzą ze zbiorów GKP „Rekin”, z wyjątkiem sonogramów, które są z Urzędu Morskiego w Gdyni.

Autor chciałby bardzo podziękować Panu Januszowi Gęstwickiemu z Wydziału Pomiarów Morskich Urzędu Morskiego w Gdyni za udostępnienie pomiarów wraku „Wilhelma Gustloff” znajdujących się w archiwum Urzędu Morskiego.

Bibliografia:

- Heinz Schön, *Die Gustloff Katastrophe Bericht eines Überlebenden*, Motorbuch Verlag 2002.
- Zeitschrift des vereiners deutscher ingenieur. Nr 49. Dezember 1938.
- Heinz Schon, *Flucht ueber die Ostsee 1944–45 im Bild*, Motorbuch Verlag 1985.
- Dokumentacja powykonawcza na zlecenie Gdańskiego Urzędu Morskiego. Badania podwodne i rozpoznanie wraku „Wilhelm Gustloff”. Gdańsk. Wrzesień 1973 rok. Egzemplarz numer 4.
- Materiały i dokumenty z archiwum GKP „Rekin”.



Plan wraku „Wilhelma Gustloff” opracowany przez hydrografa Urzędu Morskiego w Gdyni p. Jacka Koszałkę