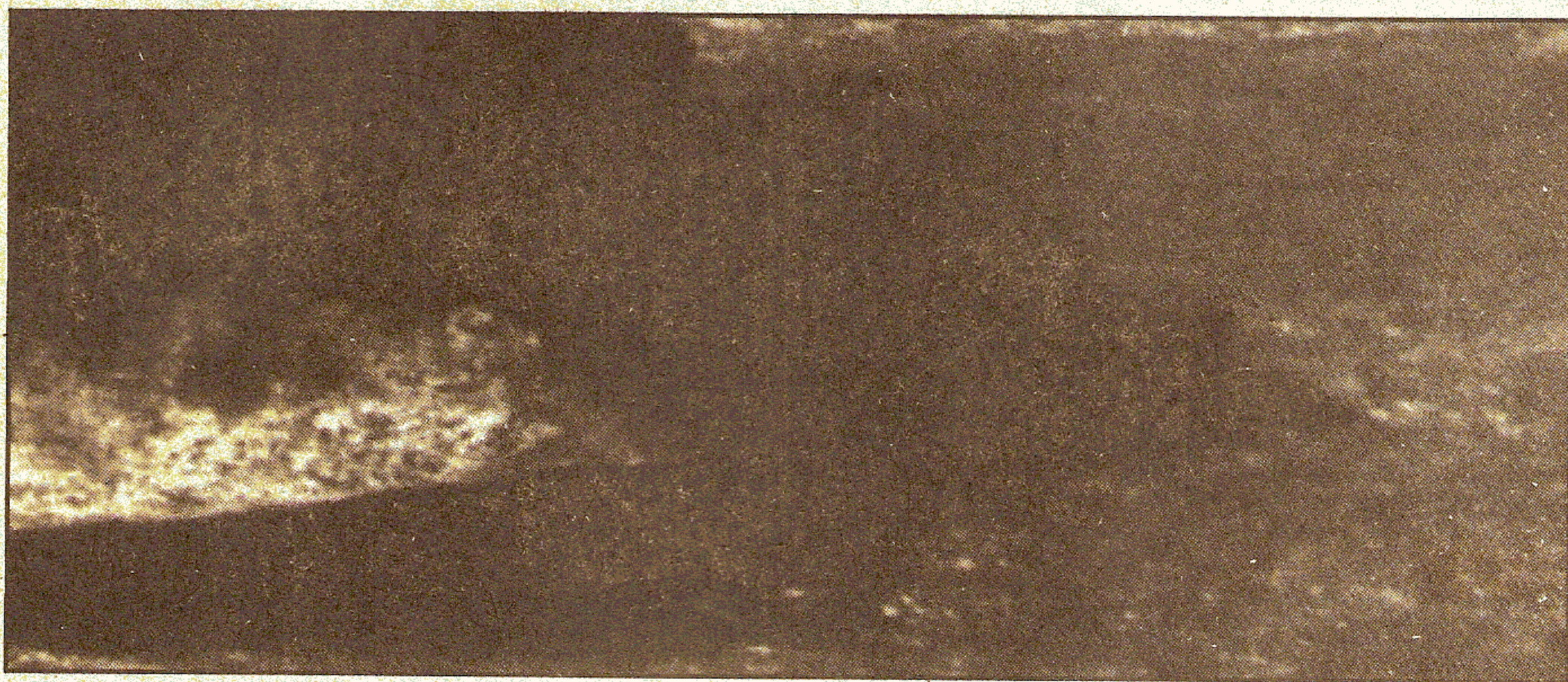


NAJWIĘKSZA KATASTROFA MORSKA Z UDZIAŁEM POLAKÓW

EKSPLOZJA NA ATLANTYKU



Tę tragiczną wiadomość już 25 kwietnia podały codzienne gazety. Pływający pod cyprijską banderą, a należący do polsko-greckiej spółki Żegluga Polska S.A. - Athenian Tankers Management S.A., tankowiec „Athenian Venture” z całkowicie polską 24-osobową załogą i 5 pasażerami eksplodował w odległości 370 mil na południowy-wschód od Nowej Fundlandii. Jako pierwszy na płonącą część rufową natknął się 22 kwietnia statek ratowniczy kanadyjskiego Coast Guardu - „Hudson”. Część dziobowa unosiła się na powierzchni morza w odległości 2 mil, a wkrótce potem zatonięła. Ani na wraku, ani na morzu nie spostrzeżono śladów życia.

Akcję ratunkową prowadzono przy silnym sztormie. Siła wiatru wynosiła 10 st. w skali Beauforta, fale sięgały 8 metrów. Widoczność była jednak dobra. W akcji - poza „Hudsonem” - wzięło udział 14 statków znajdujących się w pobliżu katastrofy, w tym 2 polskie: „Stefan Starzyński” z PLO i „Generał Jasiński” z PŻM. Do poszukiwań włączono także kanadyjskie i amerykańskie samoloty patrolowe. Na darmo. Do chwili zamknięcia tego numeru „Wybrzeża” (tj. 25 kwietnia) natrafiono jedynie na pływające w wodzie zwłoki st. mechanika, Andrzeja Szukalskiego - na takie przynajmniej nazwisko opiewa książeczka żeglarska znaleziona przy zmarłym. Identyfikacja zwłok była bowiem utrudniona z powodu rozległych poparzeń.

Katastrofa ta jest najtragiczniejszą - ze względu na ilość ofiar - z katastrof polskich

statków w historii naszej żeglugi wyłączając II wojnę światową. (Zatonięcie „Buska” przyniosło 24 ofiary).

Okazuje się - wbrew temu co pisano wcześniej - że statek nadał jednak sygnał „Mayday”, który odebrał kanadyjski Coast Guard i statek „Hudson”. Radiooficer wszakże nie załączył do tego meldunku pozycji statku. Powodem był prawdopodobnie gwałtownie rozprzestrzeniający się pożar.

„Athenian Venture” (poprzednio „Karkonosze”) zbudowany został przed 13 laty w szwedzkiej stoczni Oskarshamn dla PŻM w Szczecinie. Miał 31 016 DWT i przeznaczony był do przewozu produktów naftowych i olejów. Przed niespełna pięciu laty sprzedano go spółce polsko-greckiej. W listopadzie ub.r. przeszedł remont klasowy w Grecji, pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. W swej ostatniej podróży wioził ładunek bezołowiowej benzyny z Amsterdamu do Ameryki.

Nastroj przygnębienia panuje w całej szczecińskiej gospodarce morskiej. I trudno się dziwić: w ostatni rejs byłych „Karkonoszy” popłynęło 11 marynarzy Polskiej Żeglugi Morskiej. Grupa szczecińska była jednak liczniejsza, bowiem na „Athenian Venture” zamustrowali także pracownicy z „Gryfa”, „Transoceanu” i Zarządu Portu Szczecin-Swinoujście, w sumie 14 ludzi morza i 3 pasażerki.

Jak doszło do tragedii? Jaki był jej

przebieg? Na podstawie szczątków informacji, zresztą często ze sobą sprzecznych, które z całego świata płyną do Polski, trudno pokusić się o rekonstrukcję dramatu.

- Przypuszczam, że najpierw musiało dojść do pęknięcia kadłuba, a dopiero potem statek się zapalił - mówi główny nawigator PŻM kpt. ż.w. Marek Bartoszewicz, który przez wiele lat dowodził zbiornikowcami. Pływał także na „Athenian Fidelity”, więc zna dobrze także „Athenian Tankers”. Jest to firma eksploatująca różne statki, stare i nowe - przedsiębiorstwo nie różni się od wielu podobnych na Zachodzie. Statek pod flagą PŻM pływał głównie między portami Europy Zachodniej i Morza Śródziemnego. Gdy eksploatacja tego statku stała się nieopłacalna, armator szczeciński znalazł nabywcę w Grecji, zawiązał z nim spółkę, która zagwarantowała pracę wyłącznie polskim marynarzom.

Kapitan Bartoszewicz powiada, że nie był to najstarszy statek tego armatora, zaś stan techniczny jednostki nie mógł budzić zastrzeżeń, skoro Grecy zdecydowali się wysłać go do portów USA. Wiadomo, że tamtejszy Coast Guard przestrzega rygorystycznie wszelkich przepisów.

Kpt. ż.w. Michał Czerepaniak, kierownik działu angażowania załóg w Morskiej

**CIĄG DAJSZY
NA STR. 39**

EKSPLOZJA NA ATLANTYKU

CIĄG DALSZY
ZE STR.5

Agencji w Szczecinie dowiedział się o tragedii w sobotę po południu. Przypadł mu w udziale smutny obowiązek powiadomienia rodziny tylko jednego marynarza, I oficera Mieczysława Bogusza, który zamustrował na grecko-polską jednostkę za pośrednictwem MAS. Niedawno właśnie wróciła z Amsterdamu do Szczecina pani Barbara Bogusz. Miała popłynąć z mężem do Ameryki Północnej, ale zrezygnowała...

Michał Czerepaniak uważa, że akcja poszukiwania rozbitków trwała zbyt krótko i że za wcześnie Coast Guard postanowił ją przerwać. Do tej pory nie znaleziono przecież szalupy. Być może przebiła się ona przez ścianę ognia. Była to dobra jednostka wybudowana w Stoczni „Ustka”, którą wyposażono w specjalne zraszacze, pozwalające na przebycie 5-milowego pasa ognia.

- Jestem zdania - mówi - że ciągle jest szansa. Przecież parę lat temu, gdy zatonął norweski statek ropo-rudo-masowiec „Berge Istra”, szalupa z rozbitkami krążyła po oceanie aż dwa tygodnie, zanim spostrzegli ją ratownicy. A przecież trwała akcja poszukiwawcza, a rozbitkowie widzieli nawet latające nad nimi samoloty, które prowadziły morski zwiad.

Dyrektor d/s pracowniczych w PZM Zbigniew Wasilewski informuje, że delegacja z PZM oraz przedstawiciel armatora byli w domach wszystkich zaginionych marynarzy. Żony i dzieci już wiedziały... Co w takiej sytuacji można im jeszcze powiedzieć? Że armator jest równie wstrząśnięty? Że otoczy opieką, że w razie potrzeby pomoże znaleźć pracę lub zatrudni u siebie w biurze? Tak się zwykle dzieje, gdy giną polscy marynarze.

Pewne światło na to, co mogło wydarzyć się na statku rzuca opinia oficera PMH, Wojciecha Drobnika z PZM, który - mając blisko 25-letnią praktykę pływania na tankowcach - pływał także na „Athenian Venture”. Pan Wojciech Drobnik zwraca uwagę przede wszystkim na zaawansowany wiek statku; 13-letni tankowiec pod względem stanu technicznego odpowiada mniej więcej 20-letniemu frachtowcowi. Po prostu dlatego, że

blachy ulegają szybciej korozji także od wewnątrz.

Sądząc ze zdjęć - twierdzi W. Drobnik - statek przełamał się nie w najbardziej newralgicznym miejscu, w którym powinna go rozerwać ewentualna eksplozja (czyli tuż przed nadbudówką na rufie, gdzie znajduje się przepompownia). „Athenian” został niemalże dokładnie przepołowiony, czyli pęknięć musiał w miejscu najczulszym dla 170-metrowej jednostki, gdzie takie statki pękają... ze starości. Dopiero pęknięcie to mogło spowodować eksplozję.

W tym momencie cała załoga i pasażerowie musieli być pod pokładem. (Inaczej być nie mogło, bo przez głęboko zanurzony kadłub tankowca walczącego z 8-metrowymi falami co chwila przelewały się tysiące ton wody). Nagły wybuch musiał zatem zastać ludzi bądź to w mesie (z której jedyne wyjście prowadzi przez kuchnię), bądź to w pomieszczeniach rekreacyjnych (z których jedyna droga ewakuacyjna prowadzi przez pojedyncze boczne drzwi, a następnie przez wyższe pokłady).

Statek sztormował pod wiatr. Ogień zatem zwiewało na nadbudówkę mieszkalną, co mogło spowodować, że przedarcie się przez ścianę ognia zagrażającą jedyne wyjście było niemożliwe...

P. Wojciech Drobnik uważa, że nie można tu mówić o tragicznym w skutkach błędzie któregoś z członków załogi. Wielu z nich znał osobiście i wysoko cenil jako świetnych fachowców. Jeśli zaś statek posiadał klasę potwierdzoną przez PRS - a posiadał - to trudno też mówić o błędzie armatora eksploatującego stary tankowiec. W każdym bądź razie sądząc z „papierów” wszystko było w porządku. Ostatnie słowo powinno jednak należeć do niezależnej komisji badającej przyczyny tragedii.

Według ostatnich informacji (25.IV.) uzyskanych w warszawskim biurze Athenian Tankers nadal nie znane są losy pozostałych członków załogi. Nie znaleziono na oceanie śladów po zaginionej szalupie. Coraz bardziej niknie nadzieja, że przepływające statki natrafią na jej ślad.

Biuro Athenian Tankers Management S.A. otrzymało zgodę, by wypłacać rodzinom wstępną sumę odszkodowania przed zakończeniem postępowania wyjaśniającego przyczyny katastrofy.

Lista członków załogi i pasażerów „Athenian Venture”

Załoga:

1. Kapitan - Marek UMIĘCKI z Gdyni, pilot MPH Gdańsk
2. I oficer - Mieczysław Bogusz ze Szczecina, PZM
3. II oficer - Bogdan KRASOŃ z Gdyni, PPDIUR „Dalmor”
4. III oficer - Tadeusz WOJCIECHOWSKI ze Szczecina, PZM
5. Radiooficer - Jan SZCZĘSNY z Gdańska, PRO
6. Starszy mechanik - Andrzej SZUKALSKI ze Szczecina, PZM
7. II mechanik - Krzysztof KONIECZNY z Gorzowa Wlkp., PZM
8. III mechanik - Jan SOBOŃ z Gdyni, PZM
9. IV mechanik - Czesław SZULKOWSKI z Gdyni, PPDIUR „Dalmor”
10. I elektryk - Ryszard URBANOWICZ ze Szczecina, PZM
11. Ochmistrz - Jerzy SALAMACHA ze Szczecina, PZM
12. Zaworowy - Gerard PLICHTA z Somonina, MPH Gdynia
13. Bosman - Stefan JAŚKOWSKI z Pruszcza Gd., PZM
14. St. marynarz - Mieczysław BRĘKIEWICZ z Lęborka, PZM
15. St. marynarz - Ryszard STELMASZYK z Rumi, Zrzeszenie Rybaków Morskich w Gdyni
16. St. marynarz - Ryszard LIPOWSKI z Helu, PPIUR „Koga”
17. St. marynarz - Henryk OLEK z Gdyni, PLO
18. St. marynarz - Włodzimierz PASŁAWSKI ze Szczecina, PPDIUR „Gryf”
19. Magazynier - Jan MACZKA ze Szczecina, PZM
20. Mechanik naprawczy - Henryk MAZUROWSKI ze Szczecina, PZM
21. Motorzysta - Zbigniew JURSZO z Giżycka, PLO
22. Motorzysta - Waldemar PAWŁOWSKI ze Szczecina, „Transocean”
23. Kucharz - Tadeusz JEZIEŃSKI z Poznania, PZM
24. Steward - Eugeniusz BEDNARSKI z Gdyni, PPDIUR „Dalmor”.

Pasażerowie:

1. Hanna JEZIEŃSKA, żona członka załogi
2. Michalina KRASOŃ, żona członka załogi
3. Maria PASŁAWSKA, żona członka załogi
4. Jadwiga SZULKOWSKA, żona członka załogi
5. Edwarda URBANOWICZ, żona członka załogi.