

Już ponad półtora miesiąca minęło od tragicznego wybuchu na tankowcu „Athenian Venture” z całkowicie polską załogą na pokładzie. Do chwili złożenia do druku tego numeru „Wybrzeża” - poza ciałem oficera mechanika I klasy, Andrzeja Szukalskiego - nie natrafiono na jakikolwiek ślad pozostałych członków załogi i pasażerów. Wciąż jednak utrzymywała się na powierzchni morza i płonęła rufowa, mieszkalna część statku. Wejście na nią ratowników było niemożliwe. Wrak bowiem w każdej chwili groził zatonięciem, wybuchem czy innym, trudnym do przewidzenia niebezpieczeństwem mogącym doprowadzić do kolejnych ofiar.

Spotkaliśmy się z opinią, że rozbit-

ków z „Athenian Venture” szukano zbyt krótko, niedokładnie, bez pełnego zaangażowania. Przeczy temu, poparty wypisami z dziennika okrętowego i treścią wysyłanych teleksów, raport kpt. ż.w. Tadeusza Kubiszewskiego, dowódcy ms. „Stefan Starzyński” - statku PLO, który brał udział w poszukiwaniach ofiar wybuchu tankowca. Z raportu wprawdzie wynika też, że kilka innych statków znajdujących się w tym samym rejonie w ogóle nie zareagowało na wysyłane w eter komunikaty o katastrofie. Większość jednak przeprowadziła się do poszukiwań, które przeprowadzono metodycznie, dokładnie i do końca, bez pytań o to jaki statek zatonął, ile osób liczyła załoga, czy jakiej była narodowości. Także polskie statki

(poza „Starzyńskim” znalazł się tam ms. „Generał Jasiński”) zgłosiły swą gotowość płynięcia z pomocą, nie wiedząc, iż chodzi o katastrofę z udziałem Polaków...

Poniżej przedstawiamy obszernie fragmenty wspomnianego wyżej raportu. Nie mniej ważna jest także publikowana obok kopia mapy rejonu poszukiwań, z naniesionymi przez oficerów wachtowych ms. „Stefan Starzyński” pozycjami polskich statków, miejscami odnalezienia części rozerwanego tankowca i ciała polskiego oficera. Oba te dokumenty wnoszą dodatkową wiedzę na temat tej największej morskiej katastrofy statku z udziałem Polaków.

Redakcja

RAPORT KAPITANA ms. „Stefan Starzyński”

W dniu 1988.04.22 ms. „Stefan Starzyński” odbywał swoją podróż Nr 80 W/B i znajdował się w drodze z Le Havre do Halifaxu z ładunkiem kontenerów na pokładzie i w ładowniach oraz 1220 t ładunku w części ro-ro. Załoga statku liczyła 34 osoby. Ponadto na statku odbywało podróż 6 pasażerów. Po wyjściu z Le Havre, z uwagi na warunki pogodowe panujące na Atlantyku, skierowałem statek po ortodromie na pkt. 45 stop. - 25°N i 050 stop. - 00°W, zakładając w drodze do Halifaxu przejście przez strefę występowania gór lodowych. Po zbliżeniu się do wybrzeży kanadyjskich i odebraniu szczegółowego komunikatu lodowego, z uwagi na występowanie dużej ilości growlerów w strefie, zmieniłem decyzję i skierowałem statek na punkt 43 stop. - 00°N i 049 stop. - 00°W. A następnie na Halifax, tj. kursami wzdłuż granicy występowania gór lodowych i growlerów.

W dniu 1988.04.22 o godz. 05.55, przebywając na mostku z uwagi na nawigowanie wzdłuż niebezpiecznego rejonu, odebrałem telefon przez satelitę od oficera dyżurnego RCC (Ratowniczego Ośrodka

Koordynacyjnego) US Coast Guard New York, informujący mnie o pożarze potrzebującego pomocy nieznanego z nazwy tankowca w pozycji 40 stop. - 38° ON i 051 stop. - 09 OW. W czasie, gdy potwierdzałem podaną mi pozycję, III oficer wprowadził ją równocześnie do odbiornika nawigacji satelitarnej, aby szybko uzyskać odległość i kurs na miejsce wypadku. Po potwierdzeniu pozycji przekazałem informację do RCC, iż znajduję się w odległości 140 mil morskich od podanej pozycji wypadku, zmieniam kurs na 184 i spodziewam się być na miejscu wypadku w ciągu 8 godzin. Na tym łączność zakończono.

O godz. 06.00 z pozycji 43 stop. - 00°N i 051 stop. - 00°W położyłem się na kurs 184; zwiększyłem obroty silnika głównego do maksymalnych, gdyż ze względu na dużą rezerwę czasową statek szedł na obrotach zredukowanych. Poleciałem obudzić i postawić w stan gotowości radioofficera, powiadomić wachtę w maszynie, starszego oficera i starszego mechanika. Po rozkręceniu się do obrotów maksymalnych i obliczeniu rzeczywistej prędko-

ści statku, o godz. 07.19 wystąpiłem do RCC US Coast Guard w Nowym Yorku teleks potwierdzający włączenie się do akcji, z podaniem kursu, szybkości, ETA, informacji, że na statku nie ma lekarza, oraz prośbę o podanie więcej szczegółów.

O godz. 07.30, podążając na miejsce akcji i widząc w zasięgu wzroku duży kontenerowiec, a następnie masowiec (nie kierujące się w kierunku wypadku), na kanale 16 UKF parokrotnie przekazywałem pełny komunikat „MAYDAY RELAY” dotyczący wypadku. Mijane statki nie odpowiadały na moje wołanie.

O godz. 08.00 poleciłem starszemu oficerowi Andrzejowi Kicie przygotować statek na przyjęcie rozbitków, tj:

- Po obu burtach na wysokości linii wodnej rozciągnąć falenie podtrzymywane pionowymi liniami zamocowanymi na pokładzie statku.

- Z obu burt wywiesić siatki. Przygotować koła ratunkowe z rzutkami i pasy bezpieczeństwa z linkami asekuracyjnymi.

- Przenieść jedną tratwę ratunkową w pobliże dźwigu pokładowego, przygotować dźwig do jej wodowania oraz mocną linę na hol opasujący rozłożoną tratwę.