

**Minęły dwa lata od głośnej katastrofy zbiornikowca "Athenian Venture", płynącego pod cypryjską banderą z polską załogą i pasażerami. W nocy z 21 na 22 kwietnia 1988 r. 600 mil morskich od Halifaxu na Nowej Funlandii statek przepołowił się, w wyniku czego nastąpił wybuch i pożar. Niewykluczone, że mogło być odwrotnie, najpierw wybuch, później przełamanie. W katastrofie zginęło 24 członków załogi oraz 5 pasażerek, żon marynarzy.**

Dziś mówi się, że wypłynął po to, by doprowadzić do zatopienia części rufowej i zataić w ten sposób przyczyny katastrofy. Przynajmniej z pozoru tak to wygląda, bowiem 17 czerwca wrak nagle zatonął. Podobno gdy holownik podchodził do niego, przetamał się na dwie części i poszedł na dno. Morze pochłonęło kolejną swoją ofiarę, czy ofiarę ludzkiej głupoty?

W trzy dni po katastrofie rozmawiałam z dyr. warszawskiego oddziału „Athenian Tankers”, Romualdem Pietraszkim. Wszyscy byli wstrząśnięci tragedią. Początkowo przypuszczano, że przyczyną wypadku były warunki pogodowe: straszliwy sztorm, ograniczona widoczność. Dyr. Pietraszek wykluczył wówczas zły stan techniczny. Jednostka wprawdzie miała swoje lata, ale był to wiek

bardziej osłabione, lub potatane kawałkami blach, w wyniku czego statek się przepołowił? Hipotezy, jakie by nie były, sprzyjają właścicielowi statku i armatorowi...

Na jakiś czas sprawa „Athenian Venture” zeszła z łamów prasy, by powrócić po około 4 miesiącach, gdy okazało się, że armator, stara się delikatnie mówiąc wyrolować rodziny ofiar, jeśli chodzi o wysokość odszkodowania. Część rodzin przyjęła w końcu proponowane stawki, inne, nie godząc się z zaniżonym, ich zdaniem, odszkodowaniem, wystąpiły za pośrednictwem Komisji Awaryjnej PIHZ w Szczecinie na drogę sądową w USA. Postępowanie trwa...

W jakiś czas po nieszczęściu rząd Cypru, jako kraj bandery, rozpoczął rutynowe dochodzenie w sprawie katastrofy i zwrócił się do rządu pol-

# ŚWIADKOWIE I OFIARY

**O** tragedii tej pisano dużo, przypomnę jedynie najważniejsze fakty. Tuż przed katastrofą radiooficer zdążył nadać sygnał *mayday*, bez podania położenia i nazwy statku. Sygnał odebrało Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Nowym Jorku. Kolejny sygnał pomocy wyszedł już z innego statku, który znajdował się w pobliżu i dostrzegł płonącą jednostkę. Był to naukowo-badawczy statek kanadyjski „Hudson”. Natychmiast też rozpoczęto akcję. W powietrze wystartowały trzy duże samoloty patrolowe typu „Hercules”, do udziału zgłosiły się najbliższe statki, m.in. polski m/s „Stefan Starzyński” i m/s „Gen. Jasiński”. Ale, to co zobaczyli, nie napawało nadzieją.

## Przełamany na pół...

Część dziobowa dryfowała w odległości 1,5 mili morskiej od rufy. Obie części zżerał pożar, wokół ani śladu rozbitków. Na morzu szalał sztorm z siłą 10 stopni w skali Beauforta. Następnego dnia o godz. 19.25 załoga statku „Yo-Cyprus” wyловиła z morza częściowo zwięzłe ciało. Był to mechanik, Andrzej Szukański. Jak się później okazało jedyny, któremu udało się urządzić w kraju normalny pogrzeb. W godzinę później zatonęła część dziobowa. Część rufowa dryfowała jeszcze przez 6 tygodni po Atlantyku, potem wzięty ją na hol dwa hiszpańskie trawlerzy rybaccie kierując się do portu Vigo.

Rybaczy zamierzali sprzedać resztę ładunku — benzyny bezołowiowej. Przy okazji znaleźli na pokładzie brudnopis dziennika maszynowego, szereg osobistych rzeczy załogi i szczątki 6 marynarzy. Była szansa na wyjaśnienie katastrofy i sprowadzenia zwłok do kraju. Tak się nie stało. 9 czerwca na spotkanie kon-  
toju wyszedł holownik hiszpański.

przedemerytalny. Zresztą zbiornikowiec był świeżo po remoncie, w stoczni w Pireusie (listopad 1987 r.).

## ... wrak

Tragedia bardzo zbulwersowała środowisko ludzi morza i po początkowym okresie milczenia odezwały się głosy oskarżające armatora. Na ile były one wiarygodne? Mówili marynarze, pływający poprzednio na tej jednostce, odzywali się ci, którzy podpisali kontrakty z tym armatorem. Opowiadali np., że remont statku był częściowo fikcyjny. Pod wpływem nacisków ze strony armatora rezygnowano w stoczni po kolei z różnych prac, m.in. wymieniono tylko niektóre rurowości, podczas gdy wszystkie przypominały rzeszoto, prace spawalnicze wykonywano na dziko, spawy nie były prześwietlane. Grubą warstwę rdzy pokryła również gruba warstwa farby. „Athenian Venture” to był zajeżdżony wrak — twierdził marynarz zatrudniony na nim wcześniej.

Statek jednak wyszedł w morze z ważnym atestem Polskiego Rejestru Statków. Dla armatora to wystarczający argument, iż jednostka odznaczała się dzielnością morską. Nic więc dziwnego, że w trakcie rozmowy dyr. Pietraszek skłaniał się ku wykazaniu nieszczęśliwego zbiegu okoliczności w obliczu szalejącego żywiołu morskiego.

Statek miał wszelkie zabezpieczenia i automatyczną sygnalizację. Nie zadziałały, bo zdarzyła się awaria, czy też nie zdążyły? Czy przyczyną był wybuch, spowodowany gromadzącą się mieszkanką par benzynowych w połączeniu z powietrzem? Ale z drugiej strony powietrze powinno być usuwane przez tzw. gaz obojętny Inerta? A jeżeli potężna fala sztormowa uderzyła w miejsce naj-

skiego o pomoc w postępowaniu dowodowym. Z ramienia naszego rządu sprawą tą zajęli się dwaj urzędnicy Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej: dyrektor Departamentu Administracji Morskiej Jerzy Vonau i jego zastępca, Adam Kowalewski.

Przypomnijmy, iż dowodów wskazujących na naturę wypadku było niewiele: brudnopis dziennika maszynowego znalezionej na pokładzie części rufowej, zdjęcia tej części wykonane przez rybaków hiszpańskich, listy dwóch ofiar do rodzin, faktury zamówień na blachę i zeznania 4 marynarzy, którzy zeszli na ląd miesiąc przed katastrofą.

— *Najważniejszą sprawą było zdobycie zeznań świadków, najlepiej jeszcze zanim skontaktują się z nimi przedstawiciele armatora —* mówił dyr. A. Kowalewski. — *Trzej z nich pływali nadal u tego samego właściciela „Patron Marine”, jeden w PZM. Dybałem na nich w różnych częściach świata. W Nowym Orleanie udało mi się przesłuchać Jacka Komansa. Ten był już po rozmowie z Stefanem Paskiem, superintendentem w „Athenian Tankers”. Czy chodziło mu tylko o wyjaśnienie przyczyny katastrofy? Nie byłbym taki podejrzliwy, gdyby marynarze pamiętali istotne szczegóły albo przynajmniej udawali, że coś pamiętają. Ale za każdym razem było to samo: „nie wiem, nie pamiętam, nie było mnie przy tym”. Czy rzeczywiście?*

## Strach

Do Singapuru dyr. Kowalewski poleciał na spotkanie z Tadeuszem Piugowskim. Tam już czekali na marynarza adwokaci armatora.

Ci czterej, którzy zeszli miesiąc przed zatonięciem jednostki na ląd w

**M/T "Athenian Venture" zbudowano w 1974 r. w szwedzkiej stoczni dla PZM. Przez 10 lat pływał jako m/t "Karkonosze", po czym został sprzedany polsko-greckiej spółce "Patron Marine". Statek pływał pod banderą cypryjską, administrowany przez inną spółkę polsko-grecką "Athenian Tankers". W ostatnim rejsie pływał z Amsterdamu do Nowego Jorku wioząc benzynę bezołowiową.**

Porto i Leixos tłumaczyli się zmęczeniem, długotrwałą rozłąką z rodziną, wreszcie zakończeniem kontraktu. Tak twierdzili, lecz czy nie gnał ich zwyczajny ludzki strach? Może jako jedyni nie stracili instynktu samozachowawczego, zielone banknoty nie przesłoniły im zdrowego rozsądku? Byli świadkami niedoróbek, picowania, pospiesznego łapania na pełnym morzu.

Minęło trochę czasu, zanim zjawili się w kraju i odebrali wezwania do stawienia się w Izbie Morskiej w Gdyni. Zeznania w obecności przedstawicieli ministerstwa, eksperta w osobie prof. J. Doerffera z Instytutu Okrętowego w Gdańsku i przedstawiciela rządu Cypru, L. Charalambousa, wniosły nieco więcej światła do poprzednich przesłuchań.

Kazimierz Pługowski, zaworowy, będąc na statku od początku remontu w Pireusie, nie pamięta, czy i ile materiałów spawalniczych oraz blach dostarczono na pokład. Fragment listu Jurszy usiłował zbagatelizować: ... to było ugięcie, które powstało w drodze z Wenezueli do New Haven. Po wylądowaniu ugięcie się wyprostowało i pęknięcia blach w tym miejscu nie widziałem.

Starszy mechanik, Jan Rogowski zeznał: Po wyjściu z Nowego Jorku i inspekcji przez Coast Guard (przed którą ukryto pęknięcie, w przeciwnym wypadku statek straciłby ważny atest i musiałby iść do stoczni — przyp. aut.) przyspawaliśmy łatę na 10 cm pęknięciu, na zbiorniku benzynowym nr 2, pod linią wodną. W ten sposób zlikwidowaliśmy przeciek. Jurszo, według niego, miał na myśli pęknięcie burtowe, które usunięto po wyjściu z New Haven. Natomiast list Stelmaszyka skwitował: Nie wiem, o co chodzi w tym liście.

Rzeczywiście natłok wydarzeń na statku jest tak duży, iż trudno wymagać od niego, by pamiętał wszystkie pęknięcia. Mocno utkwiała mu w pamięci podróż z San Salvador do Nowego Jorku, gdy oficer zauważył ciągnącą się za statkiem mgielkę olejową. Bąbelki wydostawały się ze zbiornika w części dziobowej na prawej burcie. Ładunek przepompowano do innych zbiorników, ale reperacji dokonano dopiero po wyjściu z Nowego Jorku w morze. Miejsce pęknięcia świadek osobiście zaznaczył kredą. Była to szczelina długości 10—20 cm. Rowek zespalano i następnie nałożono nań kawałek blachy.

Ponowny przeciek wystąpił po wyjściu z Punta Cardone w Wenezueli. Z przeciekami załoga walczyła właściwie od momentu wyjścia ze stoczni. Rogowski był odpowiedzialny za wszystkie prace spawalnicze, ale nie wiedział, czy kapitan je zgłaszał armatorowi:

— Na polskim statku zgłosiłbym konieczność ich wykonania armatorowi lub inspektorowi technicznemu PRS-u. U obcego armatora słyszy się: spróbujcie zrobić to sami! Blachy, które zamawialiśmy nie miały atestu, nie prosiliśmy nawet o te z atestem — tłumaczył Izbie Morskiej Jan Rogowski.

Jako jedyny z całej czwórki wskazał na zdjęciach części rufowej pęknięcia, które pojawiły się już po jego zejściu ze statku. Byłby to dowód, że kolejne pęknięcie pokładu nastąpiło krótko przed katastrofą. Zgodnie z przepisami napawanie blach jest niedozwolone i w fazie wykonania takich prac statek traci atest. Trzeba sobie to uprzytomnić, żeby zrozumieć remonty na środku morza.

### Nie widzieli...

Pozostali dwaj świadkowie, Tadeusz Walczak, II mechanik i Jacek Kornaus, motorzysta, niewiele mieli do dodania. Wyjaśnili, iż mało wiedzieli, przy spawaniach nie byli. Z tego samego powodu nie mogli nic ciekawego powiedzieć o listach Jurszy i Stelmaszyka. Jak było naprawdę? Czy nie było ich na statku, gdy we francuskim porcie La Lavandou ładowano płyty stalowe, drut i spawarkę? Nie widzieli przedstawiciela armatora, który pojawił się na krótko na pokładzie?

Nieustające prace remontowe znakomicie ukazują brudnopis dziennika maszynowego, który, przypomnijmy, znaleźli rybacy hiszpańscy na wypalonej części rufy. Dziennik prowadzony był od 10 do 31 marca 1988 r. Roi się w nim od zapisów o pracach spawalniczych — 1 III, 12 III, 16 III, 25 III, 26 III, 27 III. Czy można przypuszczać, iż w kwietniu było lepiej?

Drobiazgowa analiza niewystarczających dowodów nie daje, niestety, ostatecznej odpowiedzi na pytanie o przyczynę tragedii. Można jedynie skłaniać się ku jednej lub drugiej hipotezie, ważąc jej prawdopodobieństwo. Prof. Jerzy Doerffer, uznany w świecie ekspert budowy statków wyrobił sobie własny, nieformalny pogląd:

— Dla marynarzy piekło trwało zaledwie kilka sekund. Myślę, że przyczyną był przeciek wewnętrzny, w chwilę później również zewnętrzny, po którym nastąpiło pęknięcie.

Wybuch odśrodkowy zniósł całkowicie nadbudówkę, podczas gdy maszyna na rufie pozostała prawie nie naruszona. Armator zrzuca winę na sztorm, ale zwracam uwagę, że zbiornikowce posiadają dostateczne zabezpieczenia. Na „Athenian Venture” do tragedii doszło, ponieważ statek był w bardzo złym stanie technicznym. To jedno jest pewne.

Świadomość tego faktu dotarła w trakcie dochodzenia również do rządu cypryjskiego, skoro jego przedstawiciel L. Charalambous wyraził się w liście z Polski, iż armator wiedział, iż zbiornikowiec wyszedł w podróż niezdolny do żeglugi, w związku z czym nie można wykluczyć celowego zlekceważenia życia załogi i utraty statku.

Ale jakby na przekór temu twierdzeniu, obecnie, już właściwie po zakończeniu sprawy, Cypryjczycy nie spieszą się do opracowania ostatecznego raportu. Mówi się nawet, że powodując się „troską” o swą grecką klientelę (większość armatorów greckich rejestruje tutaj swe statki) zamierzają umorzyć sprawę.

Do tej pory tylko raz w praktyce sądownictwa morskiego udało się udowodnić armatorowi świadome zlekceważenie złego stanu technicznego statku. W lutym 1983 r. w pobliżu wybrzeży Wirginii zatonał statek „Marine Electric” należący do „Marine Transport Linea”. Zginęło 31 osób. Podczas przesłuchania w sądzie amerykańskim, armator przyznał, że zataił kilka poważnych usterek, jakie miał 38-letni statek. Ujawnił też, że na 10 dni przed tragedią jednostka uległa kolizji, w wyniku której został uszkodzony kadłub. Dziurę załatano byle jak. Przypadek „Marine Electric” należy do precedensu. Dlaczego nie uciec się do niego, by szukając przyczyn i winnych, dać zadośćuczynienie rodzinom i społeczeństwu?

**Maria Weber**

**Z listu motorzysty Zbigniewa Jurszy do żony:**

**„27 stycznia wyjście z portu, płyniemy do Stanów, port New Haven, między Nowym Jorkiem a Bostonem. Koniec stycznia w sztormie. Pęka pokład, dziurki w burcie, gubimy ładunek”.**

**Z listu st. marynarza Ryszarda Stelmaszyka do rodziny:**

**„Obecnie nasz statek doznał małego załamania na śródokręciu i my nie wiemy, co się stanie. Na pewno statek pójdzie do stoczni, przypuszczalnie w Grecji, lecz jest tylko problem dotarcia tam bezpiecznie, gdyż w wypadku, gdy napotkamy złą pogodę, statek może nie wytrzymać, złamać się na pół i utonąć. Armator obawia się, że może stracić statek”.**

