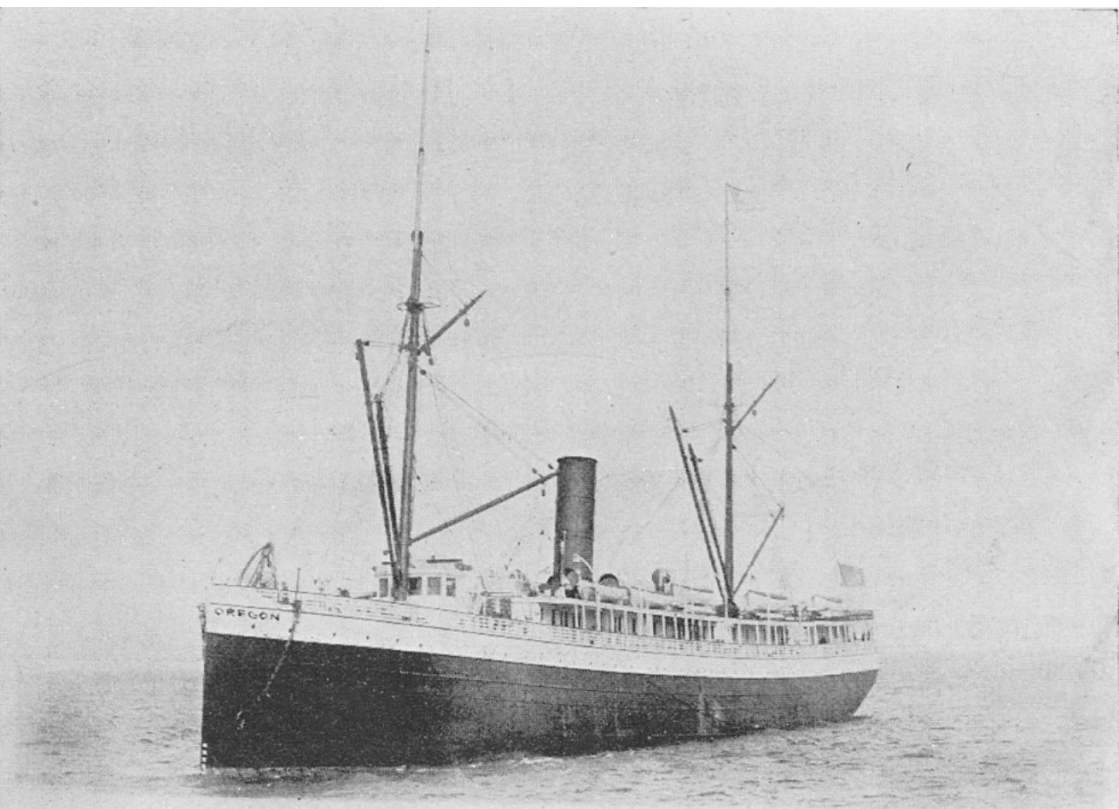


Spis treści

01. OREGON	9
02. NORGE	21
03. EASTLAND	29
04. CARPATHIA	35
05. VALBANERA	43
06. NIEMEN	51
07. WIGRY	57
08. GOYA	63
09. PECHOWE „PTASZKI”	79
10. JOYITA	99
11. PAMIR	113
12. HANS HEDTOFT	121
13. MARIA KONOPNICKA	131
14. TORREY CANYON	139
15. K-8	149
16. BERGE ISTRA I BERGE VANGA	159
17. JANOSIK	169
18. FASTNET ROCK RACE	181
19. WHISKY ON THE ROCK	191
20. ZDROJOWCE	213
21. ADMIRAŁ NACHIMOW	229
22. DOÑA PAZ	235
23. MARCHIONESS	243
24. OCEANOS	257
25. ROZGWIAZDA	281

OREGON

ROZDZIAŁ 01



Jednostek o nazwie Oregon było co najmniej 10. Ostatecznie wybrałem dwie z nich: obie pływały mniej więcej w tym samym czasie i obie skończyły swą morską karierę na dnie – choć w zupełnie różnych okolicznościach.

W XIX wieku podróż lądem na Alaskę stanowiła ogromne wyzwanie. Dlatego główny transport – zarówno towarowy, jak i pasażerski – odbywał się drogą morską. Wzdłuż brzegów Kanady kursowały niezliczone flotylle mniejszych i większych statków, przewożących poszukiwaczy złota, myśliwych, traperów, osadników oraz wszelkiej maści awanturników.

Jednym z takich statków był parowiec Oregon. Zbudowany w 1878 roku w Pensylwanii, miał prawie 85 metrów długości. Ponieważ Kanał Panamski nie był jeszcze czynny, jego pierwsza morska podróż do macierzystego portu w Portland, blisko granicy amerykańsko-kanadyjskiej, prowadziła wokół przylądka Horn, co stanowiło prawdziwy sprawdzian jego dzielności morskiej. Statek pierwotnie odbywał rejsy z Portland do San Francisco w Kalifornii i z powrotem. Rok później został zakupiony przez Oregon Railroad and Navigation Company i odtąd prowadził żeglugę wzdłuż wybrzeży Alaski.

Bardzo szybko Oregon otrzymał opinię pechowego statku. Przydarzyła mu się bowiem seria mniejszych i większych wypadków, z których najpoważniejszą była kolizja z angielskim statkiem Clan McKenzie na rzece Columbia. W śnieżną noc 27 grudnia 1889 roku stalowy dziób Oregonu wbił się w kadłub Clan McKenzie na wysokości kabin załogi, zabijając na miejscu dwóch marynarzy i zatapiając statek. Kapitan John Simpson relacjonował później:

Spałem mocno, gdy obudził mnie ogromny huk i drżenie kadłuba. Usłyszałem wodę wlewającą się do ładowni. Gdy tylko dowiedziałem się, że statek tonie, natychmiast kazałem zwodować szalupy; zabrałem żonę i załogę na brzeg.

Armator doszedł jednak do wniosku, że Oregon nie nadaje się do przewozu pasażerów i odtąd statek woził jedynie towary. Do czasu. Bowiem w 1896 roku na Półwyspie Jukon, nad rzeką Klondike, wybuchła gorączka złota, co nagle zwiększyło zapotrzebowanie na transport pasażerski na Alaskę. Budowa nowych statków byłaby kosztowna i czasochłonna, więc ponownie wprowadzono do służby nawet takie jednostki, które wcześniej wycofano z eksploatacji lub które wręcz nie nadawały się do żeglugi na północy.

Przykładem może być stary bocznokołowy statek Eliza Anderson, który – wycofany ze służby, stał przy nabrzeżu rzeki Duwamish, służąc jako hotel i kasyno. Naprędce przygotowany do podróży, wyruszył na północ z holownikiem Richard Holyoke, który ciągnął także trzy inne statki: tylnokołowiec Merwin, dawną rosyjską kanonierkę Polittkowski oraz jacht William Bryant, wszystkie wypełnione poszukiwaczami złota – w tym kobietami i dziećmi. O stanie tych statków, szybko nazwanych trumiennymi, niech świadczy fakt, że na Elizie Anderson nawet nie było kompasu. Po drodze, w czasie burzy, skończył się węgiel, a załoga i pasażerowie zmuszeni byli spalić drewniane bunkry, meble, a nawet ścianki działowe między kabinami, aby uzyskać paliwo. Pasażerowie pisali listy do swoich bliskich i wyrzucali je za burtę w butelkach, których na pokładzie nie brakowało, bowiem cały zapas whisky został wypity. Kapitan Powers nakazał opuszcze-

nie statku – co było jedynie teoretycznym rozkazem, ponieważ fale już dawno porwały szalupy do morza.

Legenda głosi, że gdy już nie było szansy na ocalenie, wysoka, upiorna, siwowłosa, brodata postać odziana w sztormiak weszła do sterówki, chwyciła ster i skierowała statek w bezpieczne miejsce. Owo widmo miało być duchem kapitana Toma Wrighta, który lubił Elizę Anderson, dostrzegł niebezpieczeństwo, jakie zawisło nad statkiem, i pojawił się, by go uratować. Historię tę opisała i wydrukowała gazeta „*Post Intelligence*” z Seattle, twierdząc, że usłyszała ją od „starego marynarza”. Trzeba było być wyjątkowo łatwowiernym, by w nią uwierzyć, ponieważ kapitan Wright wciąż żył i zmarł dopiero w 1906 roku.

Do takiej właśnie flotyli statków trumiennych należał Oregon. W 1899 roku został ponownie dopuszczony do przewozu pasażerów i rozpoczął regularne rejsy na Alaskę. Mimo zmiany armatora na White Star Steamship Company – nazwy ludząco podobnej do właściciela m.in. *Titanica* – pasmo nieszczęść ciągnęło się za statkiem nadal.

6 września 1901 roku Oregon opuścił Nome i wypłynął do Seattle. Trzy dni później, na południowy wschód od wyspy Unimak, sztorm uszkodził ster na starzejącym się parowcu. Wykonanie zastępczego steru zajęło około dziewięciu dni, a statek dotarł do Seattle 11 dni później, niż było to zaplanowane. W czasie rejsu kapitan zredukował pasażerom racje żywnościowe do dwóch małych posiłków dziennie. Mimo zrozumienia działań kapitana, pasażerowie – z powodzeniem pozwali firmę czarterową za świadczenie pozwolenia na rejs statkowi niezdatnemu do żegluga.

Cztery lata później, gdy statek znajdował się na północ od Crescent City w Kalifornii, w ładowni Oregonu wybuchł pożar. Pasażerowie – pod pozorem ćwiczeń przeciwpożarowych – zostali przesadzeni na szalupy i zapewne tylko dzięki temu nie było paniki i uratowali się wszyscy. Pożar został ugaszony w sposób, który polegał na wywierceniu otworów w kadłubie na płytkiej wodzie, co pozwoliło statkowi zatonać.

Lata wypadków i niechlujnych napraw poważnie naruszyły kadłub Oregonu. Jeden z marynarzy pływających na statku powiedział później:

Przez żeglarzy Oregon uważany był za pechowy statek. Tak często był uszkodzany i naprawiany, że był praktycznie statkiem z betonu. Pomiędzy płytami poszycia znajdowała się ogromna ilość betonu, a ci, którzy nim pływali, mówili, że poruszał się jak góra lodowa i tonął jak kamień, którym w rzeczywistości był.

Swój ostatni rejs parowiec odbył w 1906 roku, pod dowództwem kapitana Soule'a, należąc już do kolejnego armatora, jakim była Northwestern Steamship Co. W czasie silnej mgły, w drodze do Valdez, statek zboczył z kursu o trzy mile i na jego drodze znalazła się wyspa Hinchinbrook, u wejścia do Zatoki Księcia Williama. Krótco po północy mgła rozstała się na tyle, że prawie tuż przed dziobem ukazała się wyspa. Nieliczni pasażerowie spacerujący po pokładzie i załoga na wachcie dostrzegli ląd, ale nie mieli czasu na zrobienie czegokolwiek innego niż krzyk. Oregon uderzył w skałę.

Dano całą wstecz, ale kil, który wielokrotnie był naprawiany po zderzeniach, nagle pękł i statek osiadł na

ostrych skałach, które przecięły poszycie. Kapitan Soule natychmiast wysłał jedną z łodzi ratunkowych do Valdez po pomoc, podczas gdy reszta załogi zaczęła przewozić pasażerów na brzeg. Wśród 110 pasażerów i członków załogi nikt nie zginął ani nie odniósł obrażeń.

Z biegiem czasu pojawiły się dwie rozbieżne wersje wydarzeń. Jedna mówiła, że załoga profesjonalnie oceniła sytuację i spokojnie pomogła przewieźć wszystkich znajdujących się na pokładzie na brzeg, choć na Oregonie miejsc w szalupach było mniej niż pasażerów. W innej wersji wydarzeń – marynarze jako pierwsi rzucili się do łodzi ratunkowych i kapitan Soule wyjął pistolet i zagroził, że zastrzeli każdego, kto spróbuje uciec poza kolejnością. W ten sposób przywrócono porządek.

Ostatecznie kapitana oczyszczono z odpowiedzialności za katastrofę, całą winę przypisując niedokładnym mapom morskim oraz warunkom atmosferycznym. 4 lata później w pobliżu miejsca katastrofy wybudowano latarnię morską.

