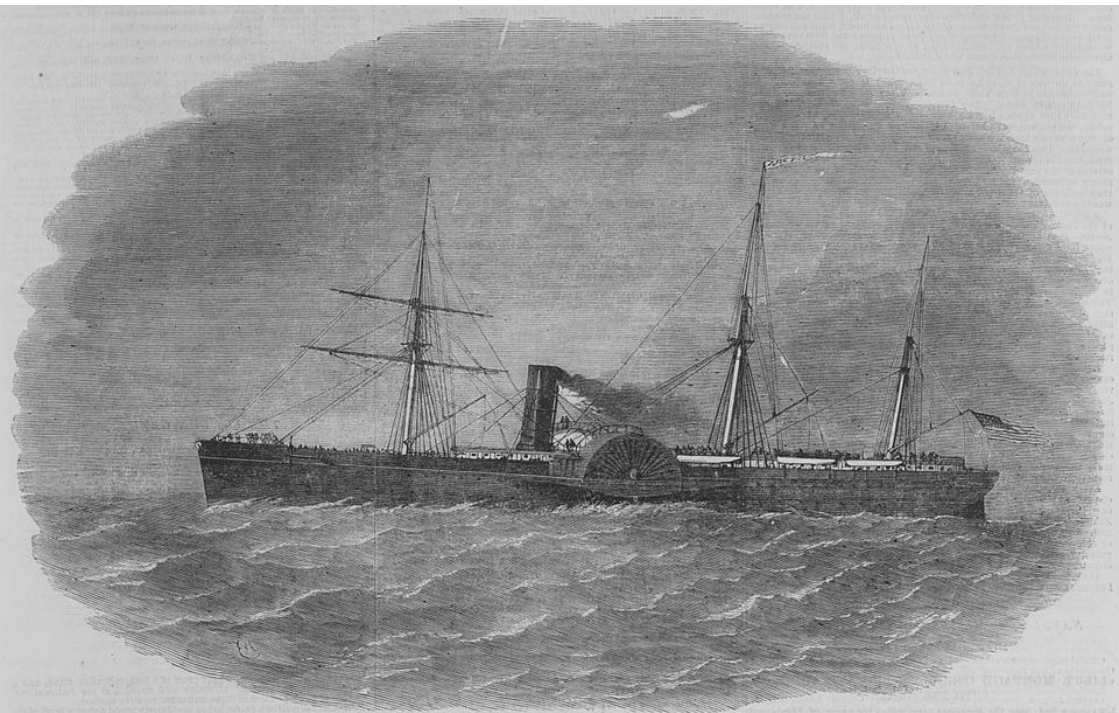


SPIS TREŚCI

01. ARCTIC.....	13
02. CENTRAL AMERICA.....	19
03. SCHILLER.....	27
04. OREGON.....	33
05. LE BOURGOGNE.....	45
06. ISLANDER.....	51
07. GENERAL SLOCUM.....	67
08. NORØGE.....	73
09. WARATAH.....	81
10. LUSITANIA.....	97
11. CARPATHIA.....	111
12. EASTLAND.....	119
13. VALBANERA.....	125
14. AFRIQUE.....	133
15. GEORGES PHILIPPAR.....	139
16. MORRO CASTLE.....	151
17. LACONIA.....	159
18. CAP ARCONA THIELBECK.....	175
19. ACHILLE LAURO.....	193
20. ADMIRAŁ NACHIMOW.....	203
21. MAKSYM GORKI.....	209
22. MARCHIONESS.....	223
23. OCEANOS.....	237
24. BUŁGARIA.....	261
25. DONGFANG ZHI-XING.....	271
26. HABLEÁNY.....	275

ARCTIC

ROZDZIAŁ 01



"THE ARCTIC" STEAM-SHIP.

W pierwszej połowie XIX wieku transport pasażerski i pocztowy przez północny Atlantyk zdominowała brytyjska linia żeglugowa Cunard. Jej statek Great Western, siedmiokrotny zdobywca Błękitnej Wstęgi Atlantyku – honorowej nagrody za najszybszy rejs atlantycki ze wschodu na zachód lub odwrotnie – pokonywał tę trasę w piętnaście dni, a skrócenie tego czasu wydawało się niemal niemożliwe.

Amerykanom nie podobała się brytyjska dominacja na Atlantyku, dlatego w 1845 roku Kongres Stanów Zjednoczonych postanowił uruchomić własną, dotowaną przez państwo linię pocztową.

Cztery lata później, w 1849 roku, ogłoszono przetarg na przewozy pasażerskie i pocztowe między Stanami Zjednoczonymi a Europą. W odpowiedzi zgłosiło się czterech oferentów, w tym nowojorska Collins Line, która przedstawiła ambitny plan utrzymania cotygodniowej usługi statkami przewyższającymi pod każdym względem liniowce brytyjskiej Cunard.

Niestety, możliwości finansowe Collins Line pozwoliły jedynie na budowę czterech statków pasażerskich, którym nadano nazwy Atlantic, Arctic, Baltic i Pacific. Początkowo zakładano, że będą one utrzymywać cotygodniowe połączenia między Stanami Zjednoczonymi a Europą, jednak plany te nie zostały zrealizowane – statki pokonywały Atlantyk co dwa tygodnie.

Konstruktorem statków dla Collins Line był George Steers, ten sam, który później zaprojektował słynny jacht America. Regaty o Puchar Ameryki, żartobliwie nazywane przez żeglarzy wyścigiem o stary cynowy dzbanek, odbywają się do dziś i są jednymi z najbardziej prestiżowych regat żeglarskich na świecie, przyciągając na start spe-

cialnie zaprojektowane jachty o wartości wielu milionów dolarów.

Jak na ówczesne czasy, statki Collins Line rzeczywiście przewyższały jednostki Cunard pod wieloma względami. Były większe i szybsze, a także wyposażone w szereg innowacji, takich jak ogrzewanie parowe, bieżąca woda, system wentylacji, kabiny kąpielowe, zakłady fryzjerskie oraz osobne salony dla kobiet i mężczyzn. Niestety, ich szybkość wiązała się z dużo większym zużyciem paliwa – około 77 ton dziennie w porównaniu do 37 ton na statkach Cunarda – oraz częstymi i kosztownymi naprawami drewnianych kadłubów, które nie wytrzymywały obciążeń związanych z nadmierną mocą silników.

Parowiec Arctic był pierwszym statkiem floty Collinsa, zwodowanym w 1850 roku. Był to bocznokołowiec o wyporności 2856 ton i długości 85 metrów, od razu stając się największym statkiem pasażerskim na północnym Atlantyku. Dwa silniki parowe o mocy tysiąca koni mechanicznych każdy, pozwalały mu osiągać prędkość do 12 węzłów.

Pierwszą trasę z Ameryki do Europy pokonał w dziesięć dni i 16 godzin, jednak nie zapewniło mu to jeszcze Błękitnej Wstęgi, którą wówczas posiadał jego największy konkurent, angielski transatlantyk Azja. Arctic otrzymał tę nagrodę dopiero w 1852 roku za najszybsze przejście z Nowego Jorku do Liverpoolu, trwające 9 dni, 17 godzin i 15 minut. Także i pozostałe ze statków floty Collinsa: Pacyfik i Baltic trzykrotnie uzyskały tę nagrodę, pozwalającą szczyścić się mianem najszybszych liniowców na północnym Atlantyku, co niewątpliwie przyciągało na pasażerów na ich pokłady.

W swoją ostatnią podróż statek Arctic wyruszył z Liverpool 21 września 1854 roku. Na pokładzie znajdowało się 233 pasażerów, w tym żona właściciela Collins Line wraz z synem i córką oraz sześciu członków rodziny Brown, których bank wsparł budowę statku. Pasażerów obsługiwała 135-osobowa załoga.

Podróż przebiegała bez zakłóceń aż do 27 września, gdy jednostka znajdowała się około 60 mil na południowy wschód od Cape Race na Nowej Fundlandii. W gęstej mgle w burtę Arctica uderzył znacznie mniejszy, zaledwie 250-tonowy francuski parowiec Vesta.

Początkowo wydawało się, że to Vesta jest bardziej poszkodowaną jednostką; zaczęto nawet zrzucać na wodę łodzie ratunkowe, ale szybko okazało się, że uszkodzenia nie są aż tak poważne. Po wzmocnieniu grodzi dziobowej statek skierował się do St. John's na Nowej Fundlandii, do którego dotarł bez żadnych przeszkód.

Natomiast na drewnianym Arctice, nieposiadającym grodzi wodoszczelnych, uszkodzenia okazały się znacznie poważniejsze, niż przypuszczano: poniżej linii wodnej znajdowały się trzy wyrwy, przez które wlewała się woda, powoli zatapiając maszynownię. Kapitan chciał dopłynąć do Nowej Fundlandii, ale w ciągu czterech godzin kotły zostały zalane, a los Arctica był już przesądzony.

Na pokładzie znajdowało się sześć szalup, mogących pomieścić 180 osób, które na rozkaz kapitana miały zostać spuszczone na wodę – w pierwszej kolejności z kobietami i dziećmi. Niestety, na pokładzie zapanował chaos i panika. O miejsca w łodziach ratunkowych walczyli marynarze i mężczyźni, zupełnie ignorując rozkazy kapitana i oficerów. Ludzie skakali wprost do szalup już znajdujących się w wodzie, spychając innych za burtę. Wśród nich

był francuski ambasador, książę de Gramont. Oficerowie zabierali wiosła, ale na niewiele się to zdało – niektóre z łodzi odbiły od Arctica i odpłynęły bez nich.

Wkrótce jedynymi oficerami na pokładzie pozostali kapitan James Luce i trzeci oficer. Nie było żadnego marynarza, cieśli ani narzędzi, którymi można byłoby zbudować tratwę.

Dwie z sześciu łodzi ratunkowych bezpiecznie dotarły na Nową Fundlandię. Trzecią wyłowiała załoga przepływającego parowca, która uratowała również kilka osób dryfujących przez dwa dni wśród szczątków. Jednym z uratowanych był kapitan Luce, zmyty przez falę do wody w momencie, gdy statek tonął; przez dwa dni pływał uczepiony resztek koła łopatkowego. Pozostałych trzech łodzi nie odnaleziono nigdy.

W katastrofie zginęły wszystkie kobiety i dzieci będące na pokładzie. Jedynym uratowanym dzieckiem był syn kapitana, który jednak nie przetrwał podróży na tratwie i umarł. Z 85 uratowanych osób, 61 stanowili członkowie załogi, a pozostali – to silni, dorośli mężczyźni. Mimo skandalicznego zachowania uratowanych, nigdy nie przeprowadzono oficjalnego śledztwa w tej sprawie.

Oprócz tragicznej straty w ludziach zaginął także rzadki egzemplarz pierwszego folio Williama Szekspira, który nowojorski prawnik i kolekcjoner dzieł Szekspira, Aldon Griswold, zakupił i wysłał z Liverpool do Nowego Jorku.

Niecałe dwa lata później, w styczniu 1856 roku, bliźniaczy statek Pacific opuścił Liverpool. Na pokładzie znajdowało się 45 pasażerów i 141 członków załogi. Nikt nigdy później

go nie widział, a żadne ślady jego katastrofy nie zostały odnalezione. Snuto różne teorie na temat jego zatonięcia, jako dowód przedstawiając rzekome listy w butelkach, pisane przez pasażerów w ostatnich chwilach rejsu. Wszystkie listy okazały się mistyfikacjami. Przypuszcza się jednak, że Pacific zatonął na skutek zderzenia z górą lodową.

Collins Line ostatecznie zbankrutowała w 1858 roku.

