

Spis treści

01. PIRACI W SPÓDNICACH	7
02. STATKI TRUMIENNE	31
03. TRÓJKĄT BERMUDZKI	45
04. ZAKAZANE WYSPY	63
05. ROZPUSTNY REJS	117
06. WYSPA CLIPPERTONA.....	133
07. ROZBITKOWIE.....	147
08. TRAGEDIA NA JEZIORZE GARDNO	251
09. BATORY I GÓRA LODOWA.....	259
10. BLUEBELLE.....	267
11. ŚMIERDZĄCY REJS.....	281

ŚMIERDZĄCY REJS

ROZDZIAŁ 11



Dla wielu – to szczyt marzeń: błękitne morze, błękitne niebo, co dzień w innym porcie, drinki, leżaki, basen... A do tego rozwrzeszczana dzieciarnia, która w głębokim poważaniu ma widoki, 24-godzinna dyskoteka, towarzystwo tym głośniejsze, im bardziej pijane oraz życie w czynnej cała dobę galerii handlowej, z cenami sięgającymi kosmosu. No nic tylko żyć nie umierać.

Rejs ten doczekał się nawet swej wzmianki w angielskojęzycznej Wikipedii. Na Netflixie można znaleźć także film, opowiadający o tych wydarzeniach: jego tytuł brzmi „Train Wreck: Poop Cruise”.

Czy wycieczkowy statek Carnival Sunrise, wcześniej znany jako Carnival Triumph, był bardziej pechowy od innych? Chyba nie ma to jakiegokolwiek znaczenia, choć na jego pokładzie miały miejsce różne wypadki.

Zbudowany w 1999 roku we włoskiej stoczni w Monfalcone, kosztem 420 milionów dolarów Carnival Sunrise ma 272 metry długości, 35,5 metra szerokości i 13 pokładów. Jego napęd stanowią silniki elektryczne, zasilane sześcioma zespołami prądotwórczymi. Awaria generatorów to poważny problem dla statku: nie tylko przestają działać systemy hotelowe, takie jak klimatyzacja, oświetlenie, chłodnie czy kuchnie, ale także silniki napędowe. Ale nie uprzedzajmy faktów.

Choć eksploatacyjna prędkość statku wynosi około 20 węzłów, maksymalnie może płynąć z prędkością 22,5 węzła.

A teraz garść informacji o wypadkach, które miały miejsce na statku.

29 marca 2012 roku w Galveston w Teksasie amerykański sędzia nakazał zajęcie jednostki. Nakaz aresztowania został wydany na podstawie pozwu o 10 milionów dolarów odszkodowania, złożonego w sądzie federalnym przez krewnych niemieckiego pasażera, który zginął w katastrofie Costa Concordia. Ponieważ obie jednostki należały do tego samego armatora, sąd uznał, że istnieją przesłanki do zajęcia jego majątku. Pozwolono jednak na wyokrętowanie wszystkich pasażerów i rozładowanie ładunku.

1 lutego 2014 roku, podczas rejsu z Cozumel w Meksyku do Galveston w Stanach Zjednoczonych, doszło do trwającej około 8 minut awarii zasilania. Oficjalne oświadczenie armatora stwierdzało, że awaria była spowodowana uszkodzeniem wyłącznika elektrycznego.

17 marca 2015 roku podczas czterodniowego rejsu, na wysokości Progreso w Meksyku. 54-letni pasażer wyskoczył za burtę. Analiza nagrań z pokładowego monitoringu pokładowego potwierdziła, że pasażer zrobił to samodzielnie. Następnego dnia onaleziono ciało mężczyzny i przekazano je do Stanów Zjednoczonych.

3 października tego samego roku, około 4 nad ranem, 43-letnia pasażerka doznała zawału serca i wraz z towarzyszącą jej pielęgniarzką zostały ewakuowane do Galveston na pokładzie śmigłowca Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych MH-65.

Następny rok przyniósł dwa wypadki z udziałem pasażerów: 18 marca 2016 roku 56-letni pasażer w towarzystwie żony, postanowił popływać w meksykańskim Cozumel na plaży Sky Reef. Jego ciało zauważono pływające poza wyznaczonym kąpieliskiem.

19 grudnia konieczna była ewakuacja 60-letniej pasażerki wymagającej dializy. Statek znajdował się około 14 mil morskich na południe od kanału Southwest Pass, jednego z ujściowych kanałów Missisipi.

Miesiąc później, pod koniec 6-dniowego rejsu z Meksyku, konieczna była ewakuacja 45-letniego pasażera z zawałem serca.

W marcu 2017 roku zgłoszono zaginięcie 48-letniej pasażerki. Kobieta była ostatnio widziana w dyskotecce Hollywood, na promenadzie 5. pokładu. Później została odnaleziona na 8. pokładzie, w kabinie zajmowanej przez parę z Georgii. Skarżyła się na nudności i brak bielizny. Ponieważ incydent miał miejsce na wodach międzynarodowych, FBI nie wniosło żadnych oskarżeń.

W marcu 2019 roku, podczas postoju w suchym doku w stoczni w Kadyksie w Hiszpanii, podczas prac spawalniczych na statku wybuchł pożar. Na szczęście nikt nawet nie został ranny.

Wieczorem 29 lipca 2022 roku, w Cieśninie Florydzkiej na południe od Key West, statek odpowiedział na wezwanie o pomoc i uratował 12 kubańskich uchodźców znajdujących się na nienadającym się do żeglugi statku płynącym do Miami.

Dwa miesiące później, w drodze powrotnej do Miami na Florydzie, przy basenie na pokładzie rufowym wybuchła bójka. 20 do 30 osób walczyło między sobą, a w ruch poszły krzesła i leżaki. Incydent został nagrany telefonem komórkowym i można go obejrzeć na Twitterze. Według doniesień awantura zaczęła się od tego, że jeden pasażer zajął przy barze miejsce drugiemu.

W następnym miesiącu aresztowano pasażera, którego oskarżono o nieobyczajne zachowanie wobec dziecka poniżej 16. roku życia. Problemem było to, że w miejscu publicznym pocałował w usta swoją 5-letnią córkę.

W lipcu 2023 roku doszło do awarii pokładowych systemów klimatyzacji, co spowodowało, że w kabinach nie można było utrzymać znośnej temperatury. Udostępnione w internecie zdjęcia pokazywały termometry w kabinach z temperaturą przekraczającą 27°C. Ratowano się dostarczaniem do kabin wiader z lodem.

W marcu 2024 roku, podczas rejsu z Bahamów na Florydę, spadły ulewne deszcze. W wyniku opadów pękła rura spustowa, co doprowadziło do zalania różnych części publicznej przestrzeni: schodów, korytarzy i wind, a także kilku kabin pasażerskich na pokładzie 10.

Podobnych wydarzeń było znacznie więcej. Aż nadto, jak na jeden statek. Do opisanego przez Wikipedię incydentu, doszło 10 lutego 2013 roku.

To był 4-dniowy rejs wycieczkowy z Galveston w Teksasie do Cozumel w Meksyku. Na pokładzie było 3143 pasażerów i 1086 członków załogi. Mniej więcej tylu mieszkańców liczy populacja takich miasteczek jak Bartoszyce, Chęciny, Kalwaria Zebrzydowska czy Korsze.

Podróż z Teksasu można uznać za udaną: wszyscy bawili się świetnie, objadając w bufetach typu „jesz, ile chcesz”.

Jednak czwartego dnia, gdy statek wracał z Meksyku do Stanów Zjednoczonych, coś poszło nie tak: o 5.30 nad

ranem pasażerowie zostali obudzeni alarmem wzywającym do maszynowni „Zespół Alfa”. A gdy wzeszło słońce, przez interkom padły słowa, że wszystko jest pod kontrolą, po czym nagle zgasły światła.

Załoga hotelowa musiała szybko opracować plan awaryjny na wypadek korzystania z toalet, ponieważ bez prądu nie dało się ich spłukiwać. Niektórzy pasażerowie zdjęli sygnalizatory świetlne z kamizelek ratunkowych i oblewali je wodą, aby światło zaczęło migać i umożliwić im zajrzenie do ciemnych pomieszczeń. Ogłoszono, że mocz można oddawać pod prysznicem i rozdano czerwone worki przeznaczone na odpady biologiczne. Pasażerowie zostawiali je na korytarzach, gdy kosze na śmieci już się zapełniły, a na statku szybko zaczął roznosić się charakterystyczny fetor.

Nie wszyscy stosowali się do poleceń wypróżniania się do czerwonych worków. Jeden z pasażerów opowiadał:

Idziesz korytarzem i nagle chlup! I już brodzisz w odchodach. W jednej z łazienek widziałem coś, co przypominało lasagne: sterty odchodów przełożone warstwami papieru toaletowego.

Były też inne problemy. Bez klimatyzacji w sypialniach zrobiło się zbyt gorąco, aby spać, więc pasażerowie wynosili materace na pokład i spali na zewnątrz. Niektórzy pasażerowie uprawiali na świeżym powietrzu nawet seks.

Na statku nie było już zasięgu sieci komórkowej. Kiedy przypadkiem niedaleko przepłynął inny statek wycieczkowy, pasażerowie Carnival Triumph mieli dostęp do internetu, co pozwoliło na szybkie telefony oraz udostęp-

nianie zdjęć i filmów. W ten sposób informacja o katastrofie zaczęła przedostawać się do prasy.

Podczas oczekiwania na holowniki, załoga wpadła na pomysł otwarcia barów, aby pasażerowie mogli się dobrze bawić. Pomysł ten wydawał się dobry na początku, ale szybko okazało się, że darmowe piwo jest moczopędne i niektórzy pasażerowie załatwiali się wprost za burtę, a czerwone worki na odpady biologiczne wrzucano do szalup. Jeden z pasażerów pamięta sytuację, gdy ktoś wyrzucił za burtę worek na odchody, ale wiatr zwał go z powrotem w twarz osoby siedzącej na otwartym pokładzie niżej. Co gorsza, w barach zaczęły wybuchać bójki, a sytuacja nagle zaczęła stawać się poważna. Skłoniło to obsługę do zamknięcia otwartego baru.

A oto co się wydarzyło. 10 lutego 2013 roku, na Zatoce Meksykańskiej, około 240 km od Półwyspu Jukatan, w rufowej maszynowni statku doszło do pożaru. Choć ogień został szybko ugaszony przez automatyczny system przeciwpożarowy, a nikt z pasażerów ani członków załogi nie ucierpiał, doszło do utraty mocy. Zatrzymane zostały wszystkie urządzenia zasilane prądem elektrycznym: windy, toalety, sprzęt kuchenny, klimatyzacja, chłodnie, system zaopatrzenia w wodę pitną, a przede wszystkim silniki statku.

Dzień później udało się częściowo przywrócić zaopatrzenie w wodę pitną oraz zasilanie pomocnicze; niewielka część toalet zaczęła funkcjonować, ruszyło kilka wind oraz restauracja Lido.

Helikopter Straży Granicznej dostarczył generator elektryczny z kablami zapewniającymi dodatkowe zasilanie.

nie. Na pokład dotarli także funkcjonariusze Służby Celnej i Straży Granicznej, aby maksymalnie przyspieszyć wyokrętowanie pasażerów po dotarciu do Mobile w Alabamie.

Zakładano, że unieruchomiony statek pozostanie na morzu przez jeden, maksymalnie dwa dni, ale akcja ratunkowa została opóźniona, a pasażerowie zostali uwięzieni na pokładzie na całe, długie cztery dni. Z odpływów pryszniców zaczęły wylewać się fekalia, które miejscami sięgały aż do kostek. Surowe ścieki spływały po ścianach, przez korytarze, w dół szybów wind i na dywany. Można sobie tylko wyobrazić, co czuli pasażerowie, nie mogąc się wykąpać ani umyć, brodząc w fekaliach i nie mogąc zjeść ciepłego posiłku czy napić się kawy. Nie opuszczało ich jednak poczucie humoru, bo powtarzali, że przynajmniej teraz wiedzą, na czym stoją.

Do załatwiania potrzeb fizjologicznych podróżni musieli używać plastikowych toreb na odpady biologiczne. A ponieważ nie było klimatyzacji, wielu przeniosło się na otwarte pokłady, gdzie koczowali pod prowizorycznymi namiotami. Zajęte były wszystkie czyste miejsca: korytarze, restauracje, bary i sale zabaw dla dzieci.

Dzień później udało się częściowo przywrócić zaopatrzenie w wodę pitną oraz zasilanie pomocnicze; niewielka część toalet zaczęła funkcjonować, ruszyło kilka wind oraz restauracja Lido. Nocą dotarły dwa inne wycieczkowce tego samego armatora: Carnival Elation i Carnival Legend, które przywiozły żywność i wodę. Jeden z nich zabrał także pasażera, który wymagał dializy.

Po południu 13 lutego przybyły na miejsce dwa morskie holowniki, wieczorem zaś spodziewano się trzeciego. Pierwotnie planowano odholować statek do meksykań-

skiego portu Progreso, skąd pasażerowie mogliby wrócić do Stanów Zjednoczonych. Jednak w oczekiwaniu na holowniki, wycieczkowiec zdryfował około 145 km na północ i okazało się, że bliżej było do Mobile w Alabamie. Za takim rozwiązaniem przemawiał także fakt, że około 900 pasażerów podróżowało bez paszportów – był to przecież rejs kabotażowy. Z Mobile wszyscy pasażerowie zostali przewiezieni autobusami do Nowego Orleanu, gdzie zarezerwowano dla nich 1500 pokoi hotelowych.

Do portu planowano dotrzeć wczesnym popołudniem 14 lutego. Niestety: mimo czterech holowników i piątego który ubezpieczał konwój, silne wiatry i pęknięcie jednej z lin holowniczych spowodowały opóźnienie i ostatecznie statek zawinął do portu wieczorem, kończąc tym samym ten śmierdzący rejs.

Władze morskie Bahamów – ponieważ statek był oficjalnie zarejestrowany w tym kraju, oraz amerykańska Straż Przybrzeżna i National Transportation Safety Board wszczęły dochodzenie. Już wstępne raporty opublikowane 18 lutego wskazywały, że pożar został spowodowany nieuszczelnością elastycznego przewodu olejowego silnika wysokoprężnego nr 6. Olej wylał się na gorącą powierzchnię, co spowodowało jego zapłon.

Dokumenty ujawniły, że katastrofa na pokładzie Carnival Triumph była nieunikniona. Statek wyruszył w rejs, mając sprawne tylko cztery z sześciu generatorów. Z zapisów konserwacji silnika wynikało, że problemy z przewodem i potencjalne zagrożenie pożarem pojawiły się ponad rok przed rejssem. W poprzednich latach na statku odnotowano dziewięć przypadków wycieku paliwa, a gene-

rator, który spowodował pożar, już dawno miał być konserwowany. Ale nie był.

Dwa tygodnie przed pożarem w maszynowni statku *Carnival Triumph* wystąpiły problemy z napędem, które spowodowały pięciogodzinne opóźnienie powrotu do portu macierzystego w Galveston, opóźnienie wypłynięcia w kolejny rejs oraz konieczność odwołania planowanego postoju w Cozumel z powodu zmniejszenia prędkości przelotowej statku. Podczas pobytu w porcie, Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych przeprowadziła inspekcję statku, w wyniku której stwierdzono zwarcie w skrzynce przyłączeniowej wysokiego napięcia jednego z generatorów, co powodowało uszkodzenie kabli. Wydano zalecenie, by do 27 lutego stan statku i jego wyposażenia był zgodny z przepisami i aby pod każdym względem był zdolny do wypłynięcia w morze bez narażania statku i osób na pokładzie. Zalecenia te nie zostały zrealizowane. Dodajmy, że nie był to pierwszy przypadek pożaru na statkach *Carnival*: miały one miejsce już wcześniej na *Carnival Tropicale*, *Carnival Splendor* i *Costa Allegra*.

Armator w całej flocie odwołał rejsy do 13 kwietnia 2013 roku, po czym dokonano przeglądu wszystkich statków, ze szczególnym uwzględnieniem systemów generatorów zapasowych.

Jeśli sądzicie, że po takim incydencie statek popłynął prosto do indyjskiej stoczni rozbiórkowej w Alang, to jesteście – posługując się cytatem z „Czterdziestolatka”. – w mylnym błędzie. Owszem, trafił do stoczni, ale tam naprawiono mu silnik i wyczyszczono pokłady. Kosztowało to armatora ni mniej ni więcej, tylko 115 milionów dolarów.

Aby stoczniovcóm dać czas na zainstalowanie generatorów na pokładzie *Carnival Sunrise*, odwołano dziesięć

kolejnych rejsów, aż do 3 czerwca. Armator ogłosił także, że przeznacza 300 milionów dolarów na modernizację bezpieczeństwa całej floty, mającą na celu zapobieganie potencjalnym zagrożeniom pożarowym.

Pod koniec marca 2013 roku *Carnival Triumph* zacumował przy nabrzeżu remontowym w Mobile w Alabamie, w celu przeprowadzenia napraw po pożarze. 3 kwietnia silny wiatr o prędkości przekraczającej 105 km/h spowodował zerwanie wszystkich 20 lin cumowniczych. Dodatkowo statek wyrwał z nabrzeża cztery polery, które nie miały prawa ulec zniszczeniu. Statek zdryfował na drugą stronę kanału portowego i uderzył w zacumowany tam statek Korpusu Inżynieryjnego Armii Stanów Zjednoczonych *Dredge Wheeler*. Uszkodzeniu uległo kilkadziesiąt metrów kwadratowych poszycia statku. Holowniki przeciągnęły statek z powrotem na nabrzeże remontowe. Nikt z około 800 osób znajdujących się na burcie nie został ranny, ale zginął pracownik stoczni, a inny został poważnie ranny, gdy końcowa część molo, w które uderzył wycieczkowiec, zawałiła się do wody.

Trzeba było odwołać dwa kolejne, zaplanowane rejsy. Pasażerowie otrzymali pełny zwrot wszystkich kosztów podróży oraz 25% zniżki na przyszłe rezerwacje rejsów *Carnival Sunrise*. Całkowity koszt tego wypadku oszacowano na 2 miliony 900 tysięcy dolarów.

Z umowy, którą podpisywał każdy pasażer przez rozpoczęciem podróży, zniknął także kontrowersyjny zapis mówiący, że armator nie udziela żadnej gwarancji bezpiecznego przewozu, sprawnego statku, odpowiedniego i zdrowego pożywienia ani sanitarnych i bezpiecznych warunków życia.

Linie zrekompensowały pasażerom pełny zwrot kosztów śmierzącego rejsu, a także pokryły wszystkie koszty transferu i transportu. Pasażerowie otrzymali również kredyt na przyszły rejs Carnival równy kwocie zapłaconej za rejs, plus dodatkowe 500 dolarów w gotówce na osobę, a także zwrot wszystkich zakupów na pokładzie – z wyjątkiem zakupów prezentów i opłat za kasyno. Pasażerowie samochodów zaparkowanych w Galveston byli przewożeni autobusami z lotniska w Houston do Galveston. To za ledwie część kosztów zwróconych pasażerom. Ogółem kosztowało to armatora około 80 milionów dolarów.

23 maja 2019 roku statkowi zmieniono nazwę na Carnival Sunrise; wycieczkowiec wciąż jednak wozi turystów na trasie z Miami na Florydzie na Bahamy i do Meksyku.

