

# KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA **Studia przypadków**

GDYNIA 16 marca 2019

Organizator:



POMORSKI  
ZWIĄZEK  
ŻEGLARSKI

PATRONAT HONOROWY:



MIECZYŚLAW STRUK  
MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Partnerzy:



Komisja Żeglarska  
Morskiego

**Ryszard Leszczyński**

**Największe, najbardziej spektakularne katastrofy  
i wypadki morskie statków powojennego  
siedemdziesięciolecia**

Na wstępie pozwolę sobie na drobną dygresję. Kiedy od organizatora Konferencji usłyszałem zaproszenie do wzięcia w niej udziału i zaprezentowania dramatów morskich naszej historii, zadałem sobie pytanie: na ile temat ten zainteresuje ludzi, którzy wyruszają w morze pod żaglami. Czy poznanie okoliczności i przyczyn wypadków jednostek floty transportowej lub rybackiej może stać się inspiracją, sprowokować chwilę zadumy u tych, którzy akweny morskie traktują jako miejsce sportowych zmagania, rekreacji, szeroko pojętej turystyki. I w owej chwili przypomniałem sobie o adresowanym do mnie, przesłanym kilka lat temu liście kapitana żeglugi wielkiej, ale i niezwyklej miary, tak uważam, żeglarsza, zmarłego przed niespełna dwoma laty, Andrzeja Drapelli.

Po ukazaniu się kolejnego tomu tetralogii „Ginące frachtowce”, dziękując, że ratuję od zapomnienia trudne epizody naszego bratania się z morzem, kapitan napisał: „Pańskie książki winny być lekturą obowiązkową dla studentów wydziałów nawigacyjnych **w s z y s t k i c h** morskich uczelni. Mają być przestrożą przed lekceważeniem obowiązków, a może i ratunkiem przed śmiercią”. Żywiąc wiele szacunku dla życiowych doświadczeń i mądrości człowieka, który w swoim życiu widział całą paletę odcieni przesiąkniętego solą żywiołu, doszedłem do przekonania, że uwidocznienie tych „pozażeglarskich” czarnych kart naszych morskich dziejów właśnie tutaj, ma głębszy sens. Pozwoli poznać, bądź zwrócić baczniejszą uwagę na błędy i uchybienia, których nie potrafili, lub też nie zamierzali dostrzec inni.

Spójrzmy zatem na

**katastrofy jednostek łowczych floty rybackiej**

oraz ich udokumentowane uwarunkowania, rozmiary, ale i podejmowane działania, które miały zapobiec nieszczęściom w przyszłości. Rozpatrując rybołówstwo kutrowe, którego tabor opierał się o popularne „żółtki”, rejestr co ważniejszych, co bardziej głośniejszych wypadków morskich, w których tracili życie ludzie, przedstawiał się następująco:

- 23 kwietnia 1948 r., podczas połowów na Zatoce Gdańskiej zatonała wraz z trzyosobową załogą, motorowo-żaglowa łódź rybacka „Gdy 66”
- nocą z 21 na 22 kwietnia 1954 r., na akwenu podejściowym do portu we Władysławowie poszła na dno motorowa łódź rybacka „Chła 2”, a w wypadku śmierć poniosła cała, trzyosobowa obsada załogowa
- 17 stycznia 1955 r. w ciężkim sztormie i niewyjaśnionych okolicznościach zatonał kuter „Wła 14”, zabierając życie trzech osób oraz kuter „Gdy 132”, na którym zginął władysławowski rybak
- 15 kwietnia 1959 r. w nocy, podczas postoju kotwicznego nieznanemu statek staranował i zatopił motorową łódź rybacką „Dęb 10”, a śmierć poniosło trzech braci Kolpów
- 7 grudnia 1959 r., w pobliżu wejścia do portu w Ustce zatonał, zabierając ze sobą pięciu ludzi, nowo zbudowany, płynący ze Świnoujścia do Łeby kuter „Łeb 30”
- 19 lutego 1960 r., na akwenu prowadzącym do portu w Górkach Zachodnich, podczas przechodzenia przez pole zwartej, nawarstwionej kry, zatonał kuter „Zag 14”, a w wypadku zginął szyper i dwóch rybaków
- nocą 7 stycznia 1961 r., na wodach Zatoki Gdańskiej, nierozpoznany statek rozjechał kuter „Gdy 58”, doprowadzając do śmierci czterech ludzi
- 3 grudnia 1961 r., na wodach Rynny Norweskiej, w pobliżu Egersundu zaginął superkuter Arki „Gdy 229”, a cała dziewięćosobowa załoga zginęła
- 7 lutego 1979 r., podczas operowania na łowisku „S 5-6”, mając trudne warunki pogodowe, w nierozpoznanych okolicznościach zaginął, zabierając ze sobą sześćosobową załogę, kuter „Hel 126”
- nocą 14 stycznia 1982 r., na pokrytej lodem płyciźnie w pobliżu Krynicy Morskiej zatonał kuter „Gdy 126”, a szyper, szef maszyn i jeden z rybaków, zginęli
- 26 kwietnia 1984 r., w godzinach południowych, na Bałtyku, na północ od Rozewia zatonał 24-metrowy kuter „Wła 87”, pozbawiając życia pięciu mężczyzn
- 26 listopada 1992 r., w pobliżu wejścia do przystani w podkołobrzeskim Mrzeżynie osiadła na dnie motorowa łódź rybacka „Mrz 21”, a cała czteroosobowa załoga zginęła
- 16 marca 1996 r., w odległości 40 Mm na nord-east od Rozewia zatonał kuter „Wła 27”. W wypadku śmierć poniosło dwóch współwłaścicieli jednostki.

Na podstawie nie tylko tych kilku przywołanych tu przykładów, można powiedzieć, że za główne przyczyny wypadków kutrów i dużych łodzi rybackich powinny się uznać: trudne warunki pogodowe (jesiennie-wiosenne sztormy, silna fala przyboju, czy nader groźne dla „żółtków” o konstrukcji drewnianej zalodzenie akwenu), oraz błędy ludzkie (lekceważenie ostrzeżeń, ignorowanie komunikatów meteo, zbyt późne opuszczanie akwenów łowieckich). Zauważyć też należy, że spora grupa nagłaśnianych medialnie dramatów, w których ginęli wszyscy członkowie załogi (wymieńmy tu choćby głośne katastrofy „Wła 14”, „Gdy 229”, czy „Hel 126”), ze zrozumiałych względów nie została nigdy wyjaśniona.

Analizując kwestie wypadkowości rybołówstwa dalekomorskiego, chciałbym omówić tylko trzy typy jednostek, gdzie problem ten przejawiał się szczególnie. Zaczniemy od serii 57 lugrotrawlerów typu B-11 i B-17, jakie na początku i w połowie lat 50. minionego wieku powstały na pochylniach Stoczni Północnej w Gdańsku, a które określano mianem „ptaszków”, albo „kulików” (wszystkie te statki obdarzono imionami ptaków, stąd powszechna w owych czasach, potoczna tytułacja). Otóż, budowane z zapałem godnym tamtych dni, przekazywane w ręce rybaków Gdyni, a potem Świnoujścia i Szczecina, jednostki wniosły do naszej historii wiele różnej skali dramatów, a ich ponura sława przetrwała do dzisiaj. Aby odpowiedzieć na pytanie, dlaczego twierdzono, że były one „chrome”, „wyjęte spod prawa”, czy „kalekie od urodzenia”, wystarczy wymienić bogatą gamę niepokojących wad konstrukcyjnych, mnogość ewidentnych błędów inżynierskiej sztuki budowania okrętów, wreszcie okazały cykl nieprzemysłanych, wątpliwych i nieprawidłowych unormowań prawnych, a nawet naginanie ich do potrzeb ekonomicznych i eksploatacyjnych.

Przejdźmy do konkretów: pierwszy z „ptaszków”, który otrzymał nazwę „Kulik”, zwodowany został 25 czerwca 1950 r. Potem na wyposażenie - mającej około 160 ton pojemności rejestrowej brutto i 32 m długości - jednostki potrzebowano aż roku, a jeszcze później przez długie tygodnie próbowano statek przekazać armatorowi. Nie było to proste. Przedstawiciele Dalmoru uważali bowiem, że stojący przy nabrzeżu lugrotrawler nie jest tym, jaki zamówiła Morska Centrala Handlowa, a nadto, że... nie nadaje się on do żeglugi. Zastanawiano się zatem, co robić. Poprawiać, modernizować, wdawać się w kosztowne przeróbki, nie wiedząc czy te okażą się udane? Na szczęście wyjście z kłopotliwego impasu znaleziono bezkosztowo i szybko: po prostu, zmieniono komisję.

Tymczasem robota na pochylniach wrzała. Rodziła się seria statków typu B-11, jakkolwiek określenie „seria” budzić mogło spore nieporozumienie. Kolejne zsuwające się ze slipu lugrotrawlery różniło prawie wszystko: konstrukcja, wymiary, grubość blach kadłuba i nadbudówki, zanurzenie, masa, wielkość stałego balastu, ale też wyposażenie. By nie wnikać głębiej w szczegóły wad konstrukcyjnych tych statków, dodajmy tu tylko jeszcze jeden charakterystyczny wyróżnik: wszystkie „ptaszki” pozbawione były poprzecznego zrównoważenia ciężarowego. Mówiąc językiem zejmanów, miały stałą, 8-10 stopniową szlagzajtę na prawą burtę. Ale to nie koniec opisu „osobliwej urody” tych niewydarzonych jednostek. Po wyjściu na Bałtyk okazało się bowiem, że statki te nie zdały tu egzaminu. Uważano, że są za ciężkie, zbyt niemrawe, kosztowne w utrzymaniu, a połowowe osiągi odbiegają daleko od tego, na co liczone. Wtedy wysłano je na Morze Północne, tyle że i tam nie poszło „kulikom” lepiej.

Wymyślono więc wyprawy ekspedycyjne. Połowy na Rynnie Norweskiej i brytyjskim szelfie Dogger Bank w oparciu o statek bazę, przedtem jednak planując modyfikacje. Zaczęto - nie wdając się w obliczenia kontrolne czy choćby próby symulacyjne - od zabudowy 10-12 tonową konstrukcją rufy, gdzie planowano umieścić dodatkowych sześciu rybaków. Zwróćmy uwagę, że owe pokrycie zakola rufowego nie miało symetrycznego kształtu, a zatem wpływało na stateczność, która już przedtem wyglądała wielce dyskusyjnie, by nie powiedzieć słabo. Dostrzeżono to podczas pierwszych wypraw, odnotowując odmienne zachowanie statku na fali: zagrożenie niesymetryczną amplitudą kołysań bocznych. Co ciekawe, opamiętania nie było. Projektowane na Bałtyk „ptaszki” otrzymały nowe certyfikaty bezpieczeństwa, które przyzwalają na nieograniczone

czony zasięg pływania. Upoważniały do operowania na wszystkich morzach świata, gdzie żadne pogodowe anomalie i kaprysy nie mają prawa przysporzyć lugrotrowlerom problemu.

Że myślenie to prędko uznano za odrealnioną mrzonkę, pokazał nieodległy czas:

- w nocy z 9 na 10 maja 1955 r., na Morzu Północnym zaginął, zabierając ze sobą czternaśtu rybaków lugrotrowler „Czubatka” (za najbardziej prawdopodobną przyczynę przewrócenia się i zatonięcia statku uznano utratę pływalności w następstwie powstania rezonansu pomiędzy wielkością rozkołysu i kierunkiem przebiegu fal)
- 4 października 1956 r., w odległości 115 mil od wschodnich wybrzeży Anglii położył się na burtę, przewrócił do góry stępką, a następnie zatonął lugrotrowler „Cyranka”. W katastrofie śmierć poniosło dwunastu rybaków, a doszło do niej na skutek „wątpliwej dzielności morskiej i - poświadczonej wielokrotnie przez kapitanów i rybaków - chorobliwej wprost skłonności statku do tańców na wodzie i niespodzianych przechyłów”
- 26 lipca 1963 r., podczas drogi na łowisko, na trawersie duńskiego portu Hanstholm poszedł na dno m/t „Mazurek”, zginęło sześciu rybaków, a powodem dramatu była utrata pływalności w następstwie zalania ładowni wodą (jednostki te miały tzw. bezzrębnicowe luki pokładowe) oraz dopuszczenie się przez kierownictwo statku szeregu zaniedbań, lekkomyślnych działań oraz pomijania przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej
- 23 listopada 1965 r., u brzegów Norwegii, w trakcie ucieczki przed sztormem, po naruszeniu podstawowych zasad bezpiecznej nawigacji przez kapitana i jego zastępcę, wszedł na skały i zatonął lugrotrowler „Głuszc”. Całą obsadę załogową uratowano. Wreszcie -
- 17 lutego 1969 r., podczas postoju w Szczecinie zatonął przy nabrzeżu m/t „Gawron”, a przyczyną utraty statku okazała się nieuwaga załogi oraz wada konstrukcyjna jednostki.

Aby zamknąć kwestię pechowych „kulików”, nadmienimy tylko, że od początku roku 1955 zaczęły wychodzić w morze „ptaszki” typu B-17. Z pozoru ulepszone, dłuższe o dwa metry, mające 20 ton pojemności rejestrowej brutto więcej, tyle że nawet one wykazywały, iż wytrzymałość w powielaniu błędów i chybionych rozwiązań, które wytykano po katastrofach „Czubatki” i „Cyranki”, potrafiła zadziwiać, a problem stateczności, a dokładniej jej braku, wciąż pozostawał otwarty. Jeden dotyczący tej materii przykład: o ile B-11 wozily balast konstrukcyjny w ilości kilku ton, to jednostki „zmodyfikowane” miały go już 30-40 ton, ową dodatkową ładowność z racji przedłużenia kadłuba, tracąc od razu. Nie trzeba zatem nadmieniać, że swój północno-morski egzamin owe „poprawione” kuliki oblały, jak tamte, z kretesem.

Statki te w drugiej połowie lat 60. minionego stulecia opuściły rybackie morza. Część z nich sprzedano armatorom zagranicznym, część scedowano służbom cywilnym, hydrograficznym oraz instytutom badawczym, cztery przebudowano dla potrzeb szkolnictwa morskiego. Nie wszyscy zapewne pamiętają, że „Puchacz”, „Puszczyk”, „Słowik” i „Pingwin”, to późniejsze jednostki instrumentalne, a na jednym z nich maleńki skrawek morskiego życiorysu utrwalił niżej podpisany. Powracając zatem na moment do przeszłości, wspominając spędzone na pokładzie ex-„Puchacza” słoneczne dni lipca 1964 r. i rejs rozkolebanym sztormowo Bałtykiem do nieodległej Ustki, cieszyć się potem mogłem, że pamięć ludzka jest tak selektywna i ulotna. Że zatarła się uczucia niechęci, które wtedy posyłało się Morzu.

Drugim rodzajem jednostek rybołówstwa dalekomorskiego, których nie omijały spektakularne tragedie, były tzw. burtowce. Napędzane maszynami parowymi supertrawlerzy, które w latach 1949-1960 budowała Stocznia Gdańska, oznaczając je typologicznym mianem B-10 i B-14. Tu kalendarium wypadków wyglądało jak niżej:

- 27 lutego 1964 r. u brzegów Islandii, po ciągu błędów nawigacyjnych oficerów wachtowych wszedł na płyciznę trawler Dalmoru „Wisłok”, podczas ewakuacji zginął jeden z rybaków, a jednostka po nieudanej, trwającej 39 dni akcji ratowniczej, zatonała
- 22 czerwca 1971 r. na zasnutym mgłą łowisku Georges Bank, po zderzeniu z sowieckim trawlerem „Neytrino” zatonała burtowiec Gryfa „Kamienna”. Całą załogę uratowano, a jej kierownictwo w żadnym stopniu nie obarczano winą za doprowadzenie do wypadku
- 4 stycznia 1974 r. wieczorem, na redzie szkockiego portu Aberdeen, niesiony przybojem zdryfował na mieliznę, a potem na niej pozostał, dalmorowski s/t „Nurzec”. W trakcie opuszczania jednostki zginęli trzej rybacy oraz ratownik sowieckiego holownika „Gordyj”, a za przyczynę dramatu uznano niedostatecznie wypuszczony łańcuch kotwiczny oraz rażąco niedbały sposób pełnienia wachty przez kapitańskiego zastępcę
- 9 stycznia 1975 r., w zaciągniętej ciężkim sztormem nocy, podczas wchodzenia do duńskiego portu Hantsholm rozbił się o gwiazdobłoki i zatonał trawler burtowy Dalmoru „Brda”. W katastrofie zginęło dziesięciu ludzi (jedenasty zmarł 24 stycznia w duńskim szpitalu w Thisted, po doznanym zawale serca), a do wypadku doprowadziły: uszkodzenie steru i rażące błędy i zaniedbania kapitana.

Odnotujmy też, że przedtem poszły na dno (wypadki bez strat osobowych): otrzymany w ramach reparacji wojennych „Perseusz” (zdarzenie miało miejsce na Zatoce Pomorskiej 2 czerwca 1952 r.) oraz parowy trawler „Pokucie”, który tonął w porcie gdyńskim dwukrotnie - 10 sierpnia 1949 r. podczas bunkrowania i 6 czerwca 1955 r., kiedy przewrócił się na burtę.

W ostatniej grupie statków uprawiających rybołówstwo dalekomorskie, które znalazły się w rejestrze znacznych strat materialnych, widzimy trawlerzy przetwórci oraz statki bazy. I tak:

- 24 maja 1965 r., na senegalskim wybrzeżu M 'Boro, w pobliżu Dakaru ugrzązł na brzegowej płyciźnie m/t „Tarpon”, a nieomal nowy, eksploatowany od kilkunastu miesięcy statek musiano uznać za stracony, pozostawiając go - po nieudanej akcji ratowniczej - na łasce atlantyckiego przyboju. Przyczyną wypadku był „zupełny brak odpowiedzialności pierwszego oficera”, którego Izba Morska pozbawiała prawa pełnienia funkcji oficerskich na uprzemysłowionych jednostkach rybackich na zawsze
- 28 listopada 1979 r., po północy, podczas postoju przy burcie statku bazy „Kaszuby II”, na gryfowskim trawlerze solarni „Luzytanka” wybuchł pożar w pomieszczeniu maszynowni. Prawdopodobnym źródłem pożaru była nieszczelność instalacji paliwowej kotła VX. Po przeholowaniu do kraju i komisyjnych oględzinach, liczącą sześć lat jednostkę zdecydowano się odbudować. Winę za wypadek przypisano kapitanowi, szefowi maszyn oraz kilku oficerom, traktując ich niedopatrzona za rażące
- 23 października 1983 r., wczesnym ranem, podczas postoju w falklandzkiej Zatoce Berkeley wybuchł pożar na trawlerze „Uran”. Według orzeczenia Izby Morskiej za najbardziej prawdopodobną przyczynę powstania i gwałtownego charakteru ognia uznano zapalenie się pozostawionego bez dozoru na płytach kuchni tłuszczu, a potem rozprze-

strzeniecie się iskiei i płomieni kanałem wyciągowym instalacji wentylacyjnej. Po przeholowaniu jednostki do Montevideo i dokonaniu prowizorycznych napraw instalacji elektrycznej, 31 stycznia 1984 r., mający wypaloną nadbudówkę „Uran” ruszył za rufą „Korala” do Gdyni, gdzie czekał go wielomiesięczny remont

- 30 września 1987 r., około godz. 22.00, na kotwiczącej w tej samej Zatoce Berkeley rybackiej bazie „Pomorze” doszło do wybuchu ognia, w wyniku którego śmierć poniósł inspektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego oraz trzej członkowie załogi (rok później samobójstwo popełnił kapitan statku). Genezą dramatu i gwałtownej eskalacji ogarniających rufową nadbudówkę płomieni było zapalenie się (prawdopodobnie od papierosowego niedopałka) 85 tysięcy kartonowych opakowań, które składowano na pokładzie.

Zamykając tę osobliwą kronikę kart niebezpieczeństw, smutku i toczącej się po rybackim morzu grozy, dopowiedzmy jeszcze, że ze swych łowieckich wypraw nie powróciło co najmniej 530 mężczyzn. Tylu w latach 1945-2006 swe potyczki z żywiołem przegrało.

Zamierzając przedstawić

### **katastrofy i wypadki jednostek floty transportowej**

już na wstępie należy stwierdzić, że ich katalog nie wygląda zatrważająco. Lista strat jest niewielka, relatywnie krótka (często giną tylko statki, pozwalając ratować się ludziom), ale, co symptomatyczne, ma ona charakterystyczne ukierunkowanie czasowe. Niewiele działo się więc w okresie wczesnego powojnia, kiedy wielkość naszego tonażu była raczej skromna. I znacznie już więcej, kiedy obecność biało-czerwonej bandery na szlakach żeglugowych świata stała się wyraźna. Sięgnijmy jednak do zapisu faktów uwierzytelniających postawioną tezę:

- 5 marca 1946 r, w pobliżu Dover, po kolizji z brytyjskim frachtowcem „Lombardy” zatonał parowiec „Kielce”, a cała załoga została uratowana
- 1 marca 1949 r., na nord-west od holenderskiej wyspy Terschelling wszedł na przybrzeżną mieliznę, uległ przełamaniu i uznany został za stracony, parowiec GAL-u „Katowice”. Pomimo że katastrofa miała miejsce w bardzo trudnych warunkach pogodowych, strat osobowych nie zanotowano
- 4 października 1953 r., kontrtorpedowce Czang Kai-szeka uprowadziły na Taiwan zbiornikowiec „Praca”, a 13 maja 1954 r., drobnicowiec „Prezydent Gottwald”. Obie jednostki nie powróciły już pod polską banderę
- 19 marca 1956 r., na wodach Zatoki Biskajskiej zatonał frachtowiec PLO „Stalowa Wola”. Statek przewoził ładunek koncentratu rudy, który podczas sztormowej podróży przesunął się na lewą burtę. 32-osobową załogę uratował drobnicowiec „Hugo Kołłątaj”
- 29 czerwca 1961 r., w czasie operacji sztauerskich w Philadelphii, na motorowcu „Polanica” zapalił się ładunek naftalenu, co - wobec niemożności ugaszenia ognia - wymusiło potrzebę wyciągnięcia statku na pobliską płyciznę i osadzenia go na dnie. Straty armatora z tytułu wypadku okazały się ogromne (jednostka uległa zniszczeniu niemal w całości), ale nikt z obsady załogowej nie zginął
- 13 grudnia 1961 r., przy nabrzeżu wyposażeniowym Stoczni Gdańskiej, podczas prac spawalniczych w maszynowni przygotowywanego do zdania drobnicowca PLO „Konopnicka” wybuchł pożar, powodując śmierć 22 ludzi. Po 18 miesiącach odbudowy statek

- wszedł do służby, a po 17 latach eksploatacji (30 października 1980 r.) definitywnie spłonął podczas postoju w Szanghaju
- 3 marca 1964 r., na Morzu Północnym, w czasie drogi z Londynu do Szczecina, na wiozącym chemikalia motorowcu PŻM „Drawa” doszło do gwałtownego zapłonu ładunku, co doprowadziło do zatonięcia jednostki. Załoga zdążyła zająć miejsca w szalupach, ale kilku marynarzy zostało rannych
  - 10 stycznia 1965 r., w drodze z Leith do Oslofiordu, w niewyjaśnionych okolicznościach zatonął paragrafowiec PŻM-u „Nysa”. Statek, będący pierwszym drobnicowcem zbudowanym przez polski przemysł okrętowy, miał w ładowniach złom, który prawdopodobnie przemieścił się w czasie sztormu, powodując tzw. wywrotkę. Cała 18-osobowa załoga jednostki poniosła śmierć, przy czym wyłowiono siedem ciał, jedenastu marynarzy uznając za zaginionych
  - 5 kwietnia 1968 r. wieczorem, na rozciągającej się w pobliżu fińskiej wyspy Saaremaa skalistej mieliźnie Banka Sarycheva, znalazł się, odbywający podróż z Gdańska do Helsinek, parowiec „Wrocław”. Statek po kilku godzinach (już 6 kwietnia) w nieustalonym dokładnie miejscu zatonął, a obsada załogowa potrafiła się uratować. W przekonaniu Izby Morskiej do katastrofy doprowadziło rażąco niedbałe prowadzenie nawigacji przez kapitana i pierwszego oficera, co parafowano surowymi sankcjami: kapitana zdegradowano na stanowiska asystenta, a jego zastępcę - na trzeciego oficera
  - 20 grudnia 1972 r., o godz. 4.45, podczas postoju w objętym amerykańską blokadą Hai-phongu zbombardowano drobnicowiec „Józef Conrad”, co spowodowało śmierć czterech ludzi. Motorowiec z czasem osiadł na dnie, a potem sprzedany został na złom
  - 4 kwietnia 1973 r., o godz. 11.15, na Morzu Śródziemnym, podczas przejścia z Ceuty do Porto Vesme na Sardynii, zatonął masowiec PŻM-u „Wrocław II”, a załogę uratował francuski eskortowiec „Guepratte”. Za (prawdopodobne) źródło dramatu uznano zawilgocenie ładunku (był to koncentrat rudy ołowiu), zbyt późne sztormowanie oraz powstały w nieustalonym miejscu, przeciek (statek eksploatowano od niespełna dwóch lat)
  - 20 stycznia 1979 r., nocą, na torze wodnym do Antwerpii, w okolicy Terneuzen doszło do kolizji motorowca PLO „Zamość” z japońskim samochodowcem „Jinei Maru”. W wyniku zderzenia polski jeziorowiec przewrócił się i błyskawicznie zatonął. Strat osobowych nie było
  - 17 marca 1979 r., na wysokości Bornholmu doznał głębokiego przechyty, po czym dziewięć dni później definitywnie zatonął, pezetemowski motorowiec „Koronowo”. Pozostająca od kilku miesięcy w eksploatacji jednostka - nie będąc do tego rodzaju technologii transportu przystosowana - wiozła pakietyzowaną tarcicę, która w trudnych warunkach pogodowych uległa przesunięciu na jedną burtę
  - 16 kwietnia 1979 r., w pobliżu Bornholmu spłonął dziesięcioletni „Reymont”, który po przeholowaniu do Gdyni, oddany został na złom. Pożar zainicjowało zapalenie się kanapy w kabinie załogowej od przypadkowo włączonego grzejnika. 21 sierpnia, po orzeczeniu Izby Morskiej, które obciążało winą kapitana, pozbawiając go prawa pełnienia funkcji przez rok, ostatni dowódca „Reymonta” popełnił samobójstwo

- 18 czerwca 1979 r., około trzeciej nad ranem, podczas kotwicznego stania na redzie Karachi zapaliły się chemikalia na pokładzie motorowca „Traugutt”. Wobec niemożności opanowania ognia załoga opuściła jednostkę, którą przejęli pakistańscy oficerowie, wprowadzając ją na mieliznę Clifton Beach. Tam statek pozostał na zawsze
- 2 kwietnia 1981 r., godz. 6.23, w czasie przejścia z Hamburga do Antwerpii miało miejsce zderzenie motorowca PLO „Stanisław Dubois” z sudańskim statkiem „Omdurman”. Tydzień później, z uwagi, że zalaną ładownię wypełniał karbid i ulatniający się acetylen, a żaden z portów nie zgodził się na przyjęcie jednostki - na polecenie armatora statek zatopiono. Wypadek ten uznaje się za klasyczny przykład tzw. kolizji radarowej. Winnego katastrofy nie rozstrzygnięto
- 20 stycznia 1983 r., u brzegów Ibizy, w czasie przejścia z Castellon do libijskiej Dery zatonął drobnicowiec PLO „Kudowa Zdrój”. Przyczyną wypadku, w którym śmierć poniosło dziewiętnastu marynarzy, a jednego uznano za zaginionego, było przesunięcie niewłaściwie zamocowanego ładunku
- 11 sierpnia 1984 r., powracając z Dalekiego Wschodu, po osiągnięciu Morza Czerwonego wszedł na minę motorowiec „Józef Wybicki”. Po prowizorycznych naprawach statek dotarł do Gdyni, ale ze względu na rozległość uszkodzeń i wiek, oddano go na złom
- 8 lutego 1985 r., na Morzu Północnym, w odległości 80 Mm od Helgolandu w ciężkim sztormie zatonął motorowiec PLO „Busko Zdrój”, zabierając życie 24 członkom załogi (jedynym rozbitkiem, którego uratowano, był radiooficer). Do katastrofy doszło - tak jak w wypadku „Kudowy” - na skutek przesunięcia ładunku, powiązanej w jednotonowe unosi stali zbrojeniowej (prętów).

Podczas opisywania wypadków wspomnianych wyżej „zdrojów” nasuwa się refleksja, że „historia lubi się powtarzać”, a dziejące się aktualnie dramaty potrafią przywoływać zdarzenia z nieodległej, równie dramatycznej przeszłości. Trudno bowiem zapomnieć, że tak jak sławetne rybackie „ptaszki” nazywano chromymi, czy „kalekami od urodzenia”, tak kilkanaście lat później podobnymi epitetami opatrywano „zdroje”. Twierdzono z przekonaniem, że statki te już na zawsze zostaną synonimem niewydarzenia, pośledniej wartości, by nie powiedzieć morskiej tandety, a dla dziesiątek marynarskich rodzin - nieszczęścia.

Decyzję budowy 12 statków zmodernizowanej serii B-452, które jako B-513 powstawały w Gdyni, podjęło kierownictwo PŻM-u jesienią 1964 r. Ulegając dyrektywom socjalistycznej wspólnoty (RWPG) inwestycję zlecono rumuńskiej, leżącej około tysiąca km od Constanzy, stoczni Santierul Naval Turnu Severin, nie bacząc, że owa „stocznia” to de facto Zakłady Mechaniczne Taboru Kolejowego, w których niejako przy okazji produkowano barki rzeczne i motorówki. Gdzie nie było mogących unieść więcej niż 10 ton dźwigów, brakowało pochylni (stępkę układano na torach kolejowych), gdzie nie dysponowano kadrą specjalistów i zasobami wiedzy technicznej. Fabrykację prototypu, czyli kadłuba motorowca „Świnoujście” rozpoczęto w lipcu 1966 r., od razu napotykając mnóstwo problemów i uwag ze strony polskiego nadzoru. Rumuni nie zamierzali zatem aprobować zastrzeżeń, że używanie mokrych elektrod do spawania mokrych blach pod gołym niebem, to praktyki, które w budownictwie okrętowym nie mogą mieć miejsca. Tak zresztą, jak samowolne dokonywanie zmian konstrukcyjnych, wstawianie pozbawionych atestów, rozwarstwiających się blach o zaniżonej grubości, czy robienie modyfikacji,



których nie dopuszczają ani kanony sztuki inżynierskiej, ani polskie przepisy branżowe. Ale godziny prawdziwych nerwów, scen największych spięć i swarów zaczęły wybijać późną wiosną 1969 r.

Po trzech latach prac stoczniowych (!), pierwszego maja zgłoszono bowiem, że jednostka gotowa jest do odbioru (choć w rzeczywistości nie była). Potem przeholowano ją na wybrzeże Morza Czarnego, gdzie w Constanzy i Gałaczu prowadzono modyfikacje i próby, a w końcu utknęto na 6 miesięcy przy kei, kontynuując... prace wyposażeniowe, konserwacyjne i malarskie. Prawdziwe kłopoty zaczęły się jednak w listopadzie tegoż roku, kiedy przewodniczący komisji armatorskiej (po reorganizacji struktur przedsiębiorstw żeglugowych „zdroje” weszły w skład floty PLO) stanowczo odmówił podpisania protokołu przyjęcia statku, przypominając wady materiałowe blach poszycia, niewłaściwą technologię spawania, złe wykonawstwo konstrukcyjno-montażowe i niespełnienie warunków kontraktu w utrzymaniu określonego ciężaru jednostki. Szukając kompromisu, najpierw przysłano z kraju nową komisję, na której czele stał były dyrektor stoczni Warszawskiego w Szczecinie, a potem ustalono, że PLO przejmie „Świnoujście” i zleci kontynuację budowy dwóch następnych „zdrojów”, jeśli Santierul Naval poprawi stateczność stałym, zależnym od wyników prób przechyłowych balastem, przedłuży gwarancje konstrukcyjne do trzech lat, zweryfikuje całą dokumentację techniczną i obniży ceny. Prototypu z miliona stu tysięcy rubli do sześciuset tysięcy rubli, a dwóch pozostałych do ośmiuset.

Statki z uporem budowano dalej, wypełniając warunki podpisanego wcześniej przez Centromor kontraktu. Eksploatacja ich, wobec postępującej konteneryzacji serwisów żeglugowych, stawała się coraz bardziej uciążliwa, wymagała dużej dbałości o właściwe rozmieszczenie i zamocowanie ładunku, nakazywała odpowiednio wcześniej rozpoczynać sztormowanie, aby amplituda kotłosań bocznych nie przekroczyła 25 stopni. Pomimo tych trudności i dziesiątek zdarzeń ocierających się o dramaty, statki tej nieudanej serii pływały nadal w różnych warunkach pogodowych, choć później pytano: dlaczego musiało zginąć 44 (!) ludzi, aby podjęto decyzję o ich kasacji? Aby zostały sprzedane, zniknęły spod biało-czerwonej bandery, odpłynęły w mroki przeszłości, do której potem wracano niechętnie i rzadko. Stały się historią pamiętaną zapewne przez tych, którzy te statki poznali, wychodzili nimi w morze, na ich burtach utracili bliskich.

Powróćmy jednak do dalszych wypadków floty transportowej. Zatem:

- 26 sierpnia 1986 r., podczas przejścia z Casablanki do Amsterdamu, w pobliżu Ushant zatonął w sztormie motorowiec „Sopot”. Nikt z załogi nie zginął, choć ze statkiem poszedł na dno, wieziony na pokładzie jacht śląskich żeglarzy „Karolinka” (przedtem jednostka tkwiła miesiącami na afrykańskiej płyciźnie). Przyczyną wypadku była utrata stateczności po powstaniu trzech wolnych powierzchni, które doprowadziły do stałego, pogłębiającego się przechyłu
- 30 maja 1987 r. podczas przejścia kanałem La Manche liberyjski zbiornikowiec „Skyron” zderzył się z ekspresowcem PLO „Hel”. Do katastrofy doszło z powodu pewnych zaniedbań kapitana i jego zastępcy, choć Izba Morska nie mogła ustalić związku przyczynowego pomiędzy owymi uchybieniami i wypadkiem. Z powodu nieopłacalności remontu 17-letni statek oddano na złom

- 3 stycznia 1990 r., podczas przejścia z Port Sudanu do Massawy, partyzanci erytrejscy wprowadzili drobnicowiec PLO „Bolesław Krzywousty”. 22 stycznia załogę uwolniono, ale wypalony wrak pozostał na plaży w okolicy Mersa Gulbub na zawsze
- 21 lipca 1990 r., po kolizji ze statkiem bandery gabońskiej „L’Abanga” zatonął motorowiec uniwersalny „Skoczków”. Zdarzenie miało miejsce w drodze z Kopenhagi do Mersinu, po zejściu z Zatoki Biskajskiej, a jego przyczyną była utrata pływalności, po zalaniu przedziału maszynowego i prawdopodobnie ładowni nr 3 wodą. Według Izby Morskiej stało się to na skutek niewłaściwej oceny sytuacji nawigacyjnej na obu statkach
- 14 stycznia 1993 r., podczas przejścia ze Świnoujścia do Ystad, w pobliżu wyspy Rugia, w ciężkim sztormie zatonął prom samochodowo-kolejowy „Jan Heweliusz”. Do katastrofy, która zebrała 55 ofiar (tylko dziewięciu rozbitków uratowano), doszło po utracie sterowności idącego ze zmniejszoną prędkością niesymetrycznie zabalastowanego statku, przejściu linii wiatru, który gwałtownie uderzył w prawą burtę, powodując stały 30-stopniowy przechył, a potem wywrotkę, oraz przemieszczenia się ładunku i niekontrolowanego przepływu cieczy. Swój udział w doprowadzeniu do dramatu miały też błędy i niewłaściwe postawy ludzkie.

Teraz chciałbym, abyśmy w oparciu o zachowane archiwalia rozpoznali, kiedy i w jakich okolicznościach rozegrały się najbardziej spektakularne, zapisane w annałach

### **katastrofy i wypadki jednostek floty pomocniczej PMH**

a więc taboru, którego „czarny rejestr” nie był dostrzegany, a to z kolei skutkowało brakiem głębszego zainteresowania tematem historyków, czy publicystów morskich. Z uwagi, że dramatycznych zdarzeń powiązanych z tą grupą statków zanotowano niemało, tu przedstawimy trzy z nich. Jeden, najbardziej tragiczny, największy w historii Gdyni, z pierwszych dni powojnia i dwa - z lat ostatnich.

- 6 lipca 1945 r., podczas podróży z Helu do Gdyni, przy podejściu do Basenu Prezydenta wszedł na minę holownik Urzędu Morskiego „Krab”. Na pokładzie jednostki i przeciąganej na holu berlinki przewożono pasażerów (mieszkańców Wybrzeża) oraz sowiecką komendanturę wraz z jej dobytkiem, z likwidowanej tego dnia na półwyspie placówki. W katastrofie zginęło około 70 osób, a uratowało się zaledwie dziewięć (niektóre źródła mówią, że ofiar było 63, ale dokładnej liczby nigdy nie ustalono). Z orzeczenia Izby Morskiej wynika, że „wypadek nastąpił bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych, a do żeglugi w zamkniętym jeszcze porcie zmuszał stan wyższej konieczności”
- 17 października 2008 r., około godz. 6.55, podczas przejścia z Gdańska do Świnoujścia, mając trudne warunki pogodowe przewróciła się, a około 7.40 zatonąła pogłębiarka PR-CiP „Rozgwiazda”. W katastrofie zginęła cała pięcioosobowa załoga. Według ustaleń sądu morskiego wypadek, do którego doszło na wysokości miejscowości Gąski (okolice Kołobrzegu), stał się następstwem utraty stateczności spowodowanej (najprawdopodobniej) na wskutek częściowego zalewania wodą pomieszczeń magazynku bosmańskiego i ładowni
- 23 września 2015 r., niewiele przed północą, podczas postoju w szwedzkim porcie Sólvesborg na holowniku „Zeus” doszło do wybuchu pożaru. Jego źródła pojawiły się

w nadbudówce, pod pokładem, sprawiając, że kapitan statku, starszy mechanik oraz dwaj starsi marynarze zginęli, a pozostałych trzech członków załogi zostało rannych. Izba Morska przyjęła, że „przyczyną powstania pożaru było najprawdopodobniej zapalenie się nieustalonego łatwopalnego przedmiotu pozostawionego przy rozgrzanej żarówce włączonego oświetlenia dolnej koi w kabinie oficera wachtowego”. W orzeczeniu wyartykułowano też niewłaściwie prowadzoną akcję ratowniczą, na co istotny wpływ miał stan nietrzeźwości obsady załogowej.

Zauważając, że różnej wagi wypadków floty pomocniczej dawało się dostrzec niemało, należy podkreślić, że decydujący wpływ na ich powstawanie kreował tzw. czynnik ludzki. Inaczej mówiąc: błędy, zaniechania, brak znajomości podstawowych kanonów bezpieczeństwa i właściwej organizacji robót, ale też relatywnie niski poziom kultury pracy i nadmiar tolerancji dla osób z inklinacjami do nadużywania alkoholu. Ten ostatni aspekt w licznej grupie zdarzeń i incydentów przewijał się nader często. Kształtował je w sposób rudymmentarny.

Dwie jeszcze, tragicznej wymowy katastrofy, które egzemplifikują

### **dramaty jednostek obcych bander, obsługiwanych przez polskie załogi**

Ludzi morskiej profesji, którzy z początkiem lat 90. minionego stulecia, a więc wtedy, kiedy stojące „na sznurku”, wyprzedawane za bezcen statki spod statki biało-czerwonej znikają z mórz i oceanów, a wraz z nimi „tonęła” nasza flota transportowa i rybacka, nieomal z dnia na dzień utracili pracę. Ruszali na „zielone morza”, znajdując tam stałe zatrudnienie, uznanie, dający utrzymanie, relatywnie wysoki zarobek. Trafiali różnie, tyle że - choć mówi się o tym niełatwo - wielu z nich z owych mórz nie powróciło nigdy. Stawiając pytanie dlaczego, próbując dojść przyczyn i rozmiaru tragedii (co nie jest przedsięwzięciem prostym, bowiem w Polsce podobnych rejestrów i analiz nikt dotąd nie prowadził), założyć można, a przypuszczenie to graniczy z pewnością, iż rzeczywiste podłoże znamienicie dużej większości wypadków stanowią dwie składowe: fatalny stan techniczny jednostek oraz niedostatki ich wyposażenia. Potwierdzają to poniekąd przedstawione niżej katastrofy, których skala i niezwykła, porażająca wprost sceneria, w swoim czasie wstrząsnęły Polską. Najpierw więc

- 22 kwietnia 1988 r., o godzinie czwartej nad ranem, w odległość 600 mil od Halifaksu i 400 na nord-west od Cape Race rozpadł się na dwie połówki, dokumentnie wypalił, a potem w różnym czasie i na różnych akwenach Atlantyku zatonał, cypryjski zbiornikowiec „Athenian Venture” (do września 1983 r., przez osiem lat noszący peżetemowską nazwę „Karkonosze”). Statek płynął z Rotterdamu do Nowego Jorku, wiozł 28 tys. ton gazoliny klasy D, a w katastrofie zginęło 24 oficerów i marynarzy oraz 5 żon, które towarzyszyły mężom w podróży. Próby bliższego określenia stanu technicznego rufowej części statku, którą hiszpańscy rybacy odnaleźli i holowali do portu Vigo, nie powiodły się, bowiem półwrak zatonał 17 czerwca, 200 mil przed portem przeznaczenia, w okolicznościach, które uznane zostały za niejasne (dziobowa część poszła na dno po 12 godzinach). Prace cypryjskiej komisji rządowej, które trwały blisko pięć lat, artykułowały brak dostatecznej liczby materiałów dowodowych oraz podkreślały niejasność niektórych zeznań i sformułowań, zamykały protokół konkluzją, że przyczyną katastrofy mogły być

warunki pogodowe i przekroczenie dopuszczalnych wartości wytrzymałościowych kadłuba. Przekonaniu temu przeczyły szczegółowe opracowania i analizy strony polskiej (m.in. wypowiedzi na łamach prasy prof. Jerzego Doerffera), w których mówiono jednoznacznie, że do tragedii doszło, ponieważ statek był w bardzo złym stanie technicznym. I to uważano, mając dokumenty i relacje poprzednich członków załogi, za wszech miar pewne. Dziewięć lat potem

- 8 lutego 1997 r., o godz. 7.53, będąc w drodze z Murmańska do podszczyecińskich Polic, na wysokości norweskiego portu Stavanger zatonął liberyjski bulk-carrier „Leros Strength”. Wypadek miał błyskawiczny przebieg, zabrał w morską otchłań całą dwudziestoosobową załogę, a przybyły niewiele po fakcie helikopter ratowniczej stacji brzegowej Sola odnalazł jedynie plamy oleju, dwie tratwy, kapoki i drobne sprzęty. Z dziennikarskiego śledztwa brytyjskiej prasy branżowej i analizy zachowanych dokumentów okrętowych wynika, że już w 1994 r., a więc trzy lata przed katastrofą, P&I Club - po dokonaniu inspekcji stanu technicznego statku - odmówił wydania polisy, co skutkowało faktem, że armator zmienił ubezpieczyciela. Dwa lata później, w maju 1996 r., operator masowca żądał z kolei, aby klasyfikator (był nim ABS), z uwagi na zobowiązania komercyjne, przesunął termin odnowienia klasy o trzy miesiące. Ponieważ petycja ta spotkała się z odmową, a w nocy inspektorów z Houston przedstawiono argumenty wskazujące zasadność takiej właśnie decyzji (tu podkreślono stan jednostki, jej typ, wiek, brak koniecznych przeglądów oraz znaczną liczbę pozostających do wykonania zaleceń), właściciel statku skierował swe kroki do włoskiego towarzystwa klasyfikacyjnego Registro Italiano Navale, które wydało stosowne certyfikaty nieomal „od ręki”. Dalszy ciąg historii statku, której ostatnie sekwencje zapisano na wodach głębi stavangerskiej, wyglądał następująco: po trwającym 18 dni remoncie w Willemstad, który nosił status „rozszerzonego przeglądu klasyfikacyjnego”, „Leros Strength” zacumował w Kingston na Jamajce, potem przeszedł do Rotterdamu, gdzie oficerowie Port State Control dokonali aresztu masowca, kwestionując stan elementów konstrukcyjnych kadłuba (silna i wszechobecna korozja), a ostatnia inspekcja przedstawiciela Registro Italiano Navale miała miejsce w Point Lisas, na Trynidadzie. Tam, po pobieżnych oględzinach i otrzymaniu oświadczenia kapitana, w którym ten stwierdził, że „nieznane mu są jakiegokolwiek uszkodzenia, które mogłyby mieć wpływ na klasę statku”, wystawiono kolejny, ostatni, jak się miało okazać, certyfikat.

Przywołane tu dramaty nie są oczywiście jedynymi. Lista podobnych zdarzeń jest zdecydowanie dłuższa, a wykaz zmarłych i zaginionych obywateli polskich, którzy podczas pracy u armatorów zachodnich zostawili życie, mieści w sobie ponad 230 nazwisk. Zaczyna się w roku 1965 (przedtem analogiczne katastrofy i zaginięcia zdarzały się pewnie również), ale w wielu miejscach brakuje bliższych danych i szczegółów. Nie jest to zatem, jak wspomniano wcześniej, faktografia pełna.

Zamykając ten osobliwy katalog tragedii morskich, które zapisały się na kartach naszej powojennej historii

**trochę liczb podsumowujących tematykę wypadkowości**

oraz ich mocne wyodrębnienie czasowe. Zatem, po zakończeniu drugiej wojny światowej repertorium katastrof i awarii prezentowało się nader skromnie. Z zapisów archiwalnych wynika bowiem, że w latach 1945-1950 na wokandzie Gdyni i Szczecina znalazło się 251 spraw, które dotyczyły statków PMH, floty rybackiej i pomocniczej oraz morskich jednostek sportowych. Potem notowano duży przyrost (rok 1964 to 863 wypadki, a 1979 - 717), a jeszcze później (przełom lat 1989-1990) - ewidentny spadek. Dalsze systematyczne obniżanie skali wypadkowości przyszło w obecnym wieku. W roku 2005 w obu izbach wydano 108 postanowień i orzeczeń, w roku 2011- 89, a w 2015 już tylko 24. Te optymistyczne dane wynikają jednak nie tylko z rozwoju techniki okrętowej i sięgania po coraz bardziej wysublimowane technologie, ale też z przepisów prawa. Regulacji, które nie wymuszają już, aby operator czy właściciel jednostki - jeśli takiego żądania nie stawia ubezpieczyciel - każdą kolizję, wejście na mieliznę, każdy mniejszej szkody wypadek zgłaszał izbie morskiej.

Reasumując: z analizy przywoływanych skorowidzów i rejestrów wynika, że w przedziale czasowym 1945-2015 Izba Morska w Gdyni przeprowadziła 10 642 przewody sądowe, zaś Izba Morska w Szczecinie – 13 618. Jeżeli dane te wzbogacimy o 548 postępowań, do których doszło w okresie międzywojennym, okaże się, że przez prawie 90 lat aktywności morskiej jurysdykcji rozpoznano 24 808 spraw, wydając tyleż rozstrzygnięć.

Na koniec cytatów i wywodów dotyczących kwestii dramatycznych, nieszczęsnych zdarzeń oraz bezpieczeństwa pracy na morzu, chciałbym przywołać sentencję znaną pewnie od czasów, kiedy zaczęto uprawiać żeglugę. Maksymę, która uświadamia i przypomina, że praca na statkach, czy służba na jednostkach pływających nosi w sobie element ryzyka. Zmusza do narażania życia, zdrowia, stawiania czoła siłom natury. Obcowania z trudnym, nieprzewidywalnym często żywiołem. Ryzyko to, niełatwe do określenia w każdym momencie, nie jest tak wielkie, jeśli przypisaną danej funkcji powinność każdy wykonuje rzetelnie, kompetentnie, kiedy trzymamy się określonych ustaleń i prawideł. Jednak skala ryzyka niepomiarowo wzrasta, kiedy dojdzie do łamania zasad tak zwanej dobrej praktyki morskiej. Kiedy coś się przegapi, jaskrawie „odpuści”, czegoś się nie dopilnuje.

Patrząc z perspektywy posiadanych umiejętności i doświadczeń można więc pokusić się o nieco głębszą, obejmującą szersze spektrum refleksję. Otóż, podczas każdej podróży odbywanej w żegludze oceanicznej, bałtyckiej, czy przybrzeżnej mogą pojawić się trzy zasadnicze zagrożenia: zły stan techniczny statku (permanentny lub chwilowy), wyjątkowo nieprzyjazne warunki pogodowe oraz błędy czynione przez człowieka. Brak zwyczajnej rozwagi, mnóstwo niedojrzałej wyobraźni, wiele niedostatków wiedzy i przezorności. Co istotne i warte podkreślenia, każde z tych niebezpieczeństw, jeśli występuje pojedynczo, nie musi wywoływać grozy. Po morzach pływa przecież tysiące jednostek o złej czy podejrzanym kondycji, na burty wchodzi niedoświadczony lub niedouczone obsady załogowe, dość często zdarzają się niespodziewane załamania pogody, a mimo to podróże te kończą się szczęśliwie. Statki dopływają do portu. O realnym zagrożeniu możemy bowiem mówić dopiero wtedy, kiedy (na przykład) jednostka jest w rachitycznym stanie, ma większą awarię, a nad akwen nadciąga beaufortowska „dziesiątka” czy „jedenastka”. Innymi słowy, kiedy dwa z tych zagrożeń wyłonią się równocześnie. No a jeśli nałożą się wszystkie trzy, niestety, najczęściej kończy się to katastrofą. Utratą statku i dramatem ludzi. Ale tu jednak wskazany byłby powrót do przywoływanego już parokrotnie „czynnika ludzkiego”.

Problemu świadomości i odpowiedzialności tych, w których rękach los statku i ich samych spoczywa. Zrozumienia, że to oni, ich umiejętności, doświadczenie i postawa o owych losach decydują. Dobrze byłoby zatem zapamiętać, że gdyby rybacki trawler, masowiec, czy pogłębiarkę mogła uszkodzić i zatopić tylko zła aura lub techniczna niesprawność, to historia szeroko pojętego „zadawania się człowieka z morzem” skończyłaby się kilka tysięcy lat temu. Statki, także te sportowe, nie pływałyby dziś po morzach i oceanach świata.