

Kiedy ster rzyga olejem

# Orkan stulecia

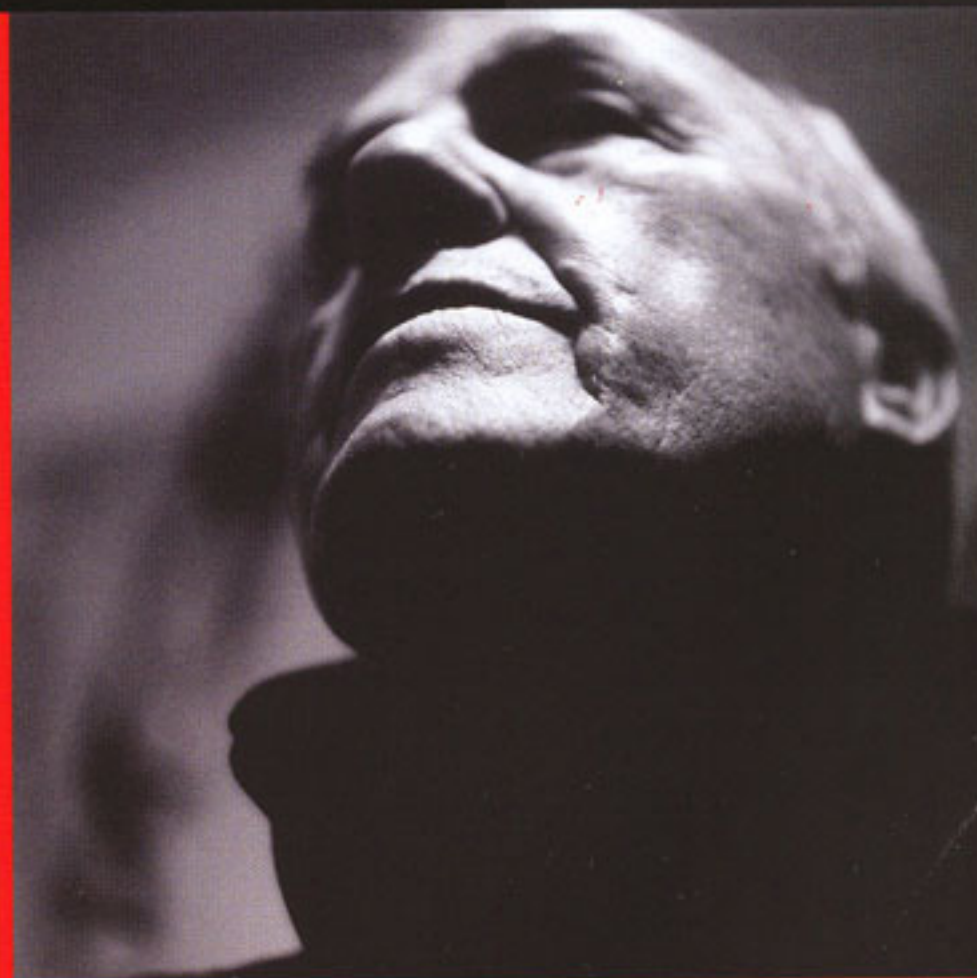
Sztorm stulecia, znany również jako „Grace”, kojarzy się głównie z hollywoodzkim „Gniewem oceanu”. Załoga filmowego kutra zginęła. Nie zawsze spotkanie z żywiołem musi mieć tragiczny finał. Przedstawiamy historię człowieka, któremu udało się wyprowadzić swoją jednostkę z tego morderczego sztormu. O najdłuższych minutach swojego życia opowiedział nam kapitan MS *Svea Pacific* Emil Feith.

Sztormy na początku dwudziestego pierwszego stulecia, w dobie internetu i telewizji, kojarzą się co najwyżej z mocniejszą huśtawką. Zaufanie pokładane w technice najnowszej generacji i wielkość współczesnych jednostek sugerują przeciętnemu „szczerowi lądowemu”, że prawdziwe ciężkie chwile na morzu należą do przeszłości. Rzeczywistość mówi jednak coś zupełnie innego, po dziś dzień w sztormach znika bez śladu kilkadziesiąt statków rocznie, w tym około tuzina największych, jednostek klasy 200 metrów.

## Nietrafiona prognoza

W październiku 1991 roku warunki pogodowe północnego Atlantyku uległy drastycznej zmianie. Trzy niezależne twory pogodowe - tropikalny cyklon, huragan oraz niż pochodzenia arktycznego - stworzyły coś, co meteorolodzy nazwali najdoskonalszym orkanem stulecia. Kilka lat później reżyser Wolfgang Petersen przedstawił dramat kutra rybackiego *Andrea Gail*, który zaginął bez śladu w tym właśnie sztormie.

Czytając fantastyczną książkę Stefana Krückena „Jazda w orkanie”, natrafiłem na opowieść o kapitanie żeglugi handlowej Emilu Feith, który przeszedł przez to pie-



Fot. Achim Mulhaupt / www.ankerherz.de

Stefan Krücken · Achim Mulhaupt

## ORKANFAHRT

25 Kapitäne erzählen ihre besten Geschichten



Autor tekstu trafił na kapitana Emila Feitha podczas lektury „Jazdy w orkanie”.



**Emil Feith, kapitan,  
który wyszedł cało  
z orkanu.**

kło. Książka jest godna polecenia (niestety, nie została dotąd przetłumaczona na język polski), zawiera bowiem dwadzieścia pięć prawdziwych „wyznań miłosnych dla morza”, opowieści kapitanów, niektórych z polskimi korzeniami.

Odnalazłem kapitana Feitha, a on opowiedział mi o tamtych strasznych chwilach sprzed 17 lat.

Emil Feith to przykład typowego wilka morskiego. Urodził się w Tallinie, w 1936 roku. Pod koniec wojny, osierocony, uciekał przed Rosjanami z taką wierwą, że zatrzymał się dopiero w Bawarii. Ale góry pachniały mu nudą. Mając 16 lat uciekł więc z domu dziecka i w Hamburgu zaciągnął się na statek, jako

majtek. Celem rejsu była Finlandia. Feith należy do wymierającej już generacji kapitanów, którzy mają za sobą klasyczną karierę na morzu, od chłopca pokładowego. Pierwszy raz w roli pierwszego po Bogu wystąpił w 1973 roku.

Pod koniec października 1991 roku MS *Svea Pacific*, frachtowiec mający 88 metrów długości, o wyporności 2509 ton, kolejny dowodzony przez niego statek, ucieka przed nadchodzącym orkanem. Jednostka przewozi 3393 ton stali z Teksasu, której przeznaczeniem są budowane w Wielkiej Brytanii wysokościowce. Ładownie wypełnione są po brzegi, co okazuje się szczęściem w nieszczęściu, ponieważ w potężnym orkanie, z jakim

przyjdzie się zmagać jednostce i ludziom, ładunek nie przesunie się nawet o milimetr.

Kapitan otrzymuje kolejne faksy z prognozą pogody, pokazujące szybkość przesuwania się niżu. Jego *Svea* prze całą naprzód, aby centrum orkanu zostawić za rufą. 28 października prognoza pogody ukazuje prawdziwą groźbę sytuacji.

- Gadanie facetów od pogody – wspomina Feith - mogłem sobie roztrzaskać o tyłek.

Okazało się, że szybkość „Grace” jest dużo mniejsza, niż przypuszczali meteorolodzy, a to oznaczało prawie tragiczne konsekwencje dla załogi frachtowca. Statek miał przejść przez centrum orkanu.

## Jęk oceanu

- Ktoś, kto spędził tyle lat na morzu co ja, poznaje siłę sztormu po jego głosie - mówi Emil. - Przy 9 Beauforta jest to ryk, od 11 zaczyna się jęk. Im silniejszy sztorm, tym jęk jest głębszy. To co wtedy usłyszałem na mostku *Svea Pacific* brzmiało jak głęboki, świdrujący jęk, jakby ktoś grał na monstrualnych organach. Północny Atlantyk oszalał, za oknem nieprzenikniona szarość. Fale, czasami 20 metrowej wysokości, bawią się naszym frachtowcem jak zabawką.

Frachtowiec dostaje ostrych przechyłów, prawie 20° na obydwie burty. Jest bulkcarrierem rocznik 1980, nie najodpowiedniejszą, jak na takie warunki pogodowe, lajbą. Remont jest od dawna w planie, jako że luki nie są, niestety, szczególnie szczelne. Załoga przygotowała się możliwie najlepiej do najgorszego. Luki i okna zostały pozamykane, wszystko co luźne, upchnięto po schowkach lub unieruchomiono. Maszynownia została zamknięta, od tego momentu tylko chief Thode, pierwszy inżynier, mógł tam wchodzić. *Svea* sterowana jest teraz bezpośrednio z mostku, co Emil nazywa „pracą bez wachty”. Na pokładzie światła palą się całą dobę, by możliwie szybko zauważyć poczynione szkody. Kapitan notuje 11 Beauforta, choć widzi, że barometr powoli opada poniżej 1000, co oznacza, że będzie jeszcze gorzej. 29 października po południu, *Svea* zmienia kurs, ponieważ dotychczasowego nie jest już w stanie utrzymać. Maszyna pracuje na tyle, by statek był „jeszcze” sterowny, jednostka idzie pod fale, które regularnie przewalają się przez pokład.

- Wyhuśtanie sztormu – tłumaczy kapitan - modlisz się i czekasz...

Fale mają coraz krótszą częstotliwość, a to powoduje, że się łamią. Walał po statku jak pięści boksera, raz wynoszą frachtowiec pod niebo, raz ciskają w czern otchłani.

## W oku orkanu

30 października 1991 roku, 41° 08' N, 57° 49' W, MS *Svea Pacific* w oku huraganu „Grace”.

Dla frachtowca i jej załogi zaczyna się gra o najwyższą stawkę. 30 października po południu, z mostku na linach opuszczonych zostało dwóch ludzi, którzy mieli sprawdzić tanki balastowe. Kapitan ma wrażenie, że statek nabiera wody, ponieważ jego sterowność się pogarsza.

- Widoczność zero. Robimy w galoty, kiedy znikają w tym piekle. – mówi Feith. - Po długich minutach ciągną za linę, wciągamy ich na górę. Mają bardzo złe wieści, z podanych informacji szybko obliczam, że nabraliśmy 900 ton wody. Gdzieś mamy dziurę. Każę chiefowi uruchomić dwie pompy w tankach i pół godziny później wiemy, że przynajmniej utrzymają stały poziom wody, inaczej już poszlibyśmy na dno.

Nagle sztorm cichnie. Jednak nikt się nie cieszy, *Svea* jest w oku orkanu. Fale wciąż niebosiężne, ale wycie wichru cichnie. Na wodzie pływają setki ptaków, mewy i gęsi. Marynarze słyszą ich krzyki na mostku. Niesamowita atmosfera! Ładownie statku są wciąż suche, co budzi nadzieję. Feith wie, że jeszcze 150 ton wody i grozi mu zatonięcie. Niedługo później frachtowiec znowu wchodzi w orkan. Sternik napiera całym ciałem na ster, *Svea* reaguje powoli, broniąc się przed naporem fal, które starają się ustawić ją bokiem. O 15.45 oficerowie na mostku słyszą SOS. Frachtowiec, 9000 ton BRT, dwukrotnie większy od *Svei* jest w potrzebie, jedna z fal zniszczyła mu mostek. Według prawa morskiego, każdy ma obowiązek ruszyć na ratunek. Chyba... że sam walczy o przeżycie. Nikt nie odpowiada na Mayday i również *Svea* nie jest w stanie udzielić pomocy. O godzinie 16.03 chief Thode wpada na mostek.

- Kapitanie, ster rzyga olejem! Musimy zatrzymać silniki - krzyczy. - Maszyna się przegrzewa, padnie, jeśli nie zmienię na rezerwową. Tylko dziesięć minut! – dodaje.

Dziesięć minut bez steru, na łasce takiego żywiołu?! Tego nie wytrzymają, Feith jest tego pewny. Ale innego wyjścia nie ma. To co teraz nadchodzi, to najdłuższe minuty w jego życiu, ciągną się, jakby ktoś zalał zegarek smołą. Kiedy frachtowiec stoi prawie równolegle do fal, potworny grzywacz łamie się na pokładzie. Podczas gdy stal statku wydaje nieludzkie dźwięki, Feith myśli o swojej żonie. W tym momencie pierwszy inżynier znowu jest na mostku: ster działa! Trwa to jednak całą wieczność, nim *Svea* znowu powraca na kurs.

## Przeżyliśmy

Kilkanaście godzin później morze cichnie. 8 listopada frachtowiec wchodzi w służbę Liverpoolu. Farba na całej burcie zdarta jest do stali, a pompy pracują nawet po zacumowaniu. Statek ma potężną



Andrea Gail jesienią 1991 r.



Krótko przed zaginięciem.



Plakat z filmu „Gniew oceanu”, w reż. Wolfganga Petersena, w którym przedstawił dramat kutra rybackiego Andrea Gail.

ryse pod liną wodną i osiadłby na dnie. Dopiero parę dni później dociera do załogi, co przeżyła. Cały fracht *Svei*, po zetknięciu z wodą morską jest kupą złomu. Feith wie, że „będzie bieda”.

- Pal licho - mówi - Przeżyliśmy, a tylko to się liczy.

Leo Walotek-Scheidegger