



*Na złom czy na
godziwą emeryturę?*

Skazane statki

Athena (ex Stockholm) podczas jednej z wizyt w Gdyni. W tym roku prawdopodobnie znowu zobaczymy go w Polsce.

Stare statki stały się niekonkurencyjne, szczególnie wobec pojawiających się na rynku możliwości zakupu z drugiej ręki lub wyczarterowania nie najnowszego nawet, ale spełniającego nowe wymogi tonażu. Dla wielu wycieczkowców oznaczało to wyrok śmierci. Nieliczne przetrwały w nowej roli, zazwyczaj na stałe gdzieś zacumowane...

Czym jest SOLAS, postrach statków? Jak powstało? Skrót pochodzi od określenia Safety of Life at Sea (dosłownie: bezpieczeństwo życia na morzu). Jest to konwencja (w pełnym brzmieniu: International Convention for the Safety of Life at Sea), od 1958 roku zarządzana przez Międzynarodową Organizację Morską (International Maritime Organization - IMO), będącą agendą ONZ.

Genezą sięga czasów wciąż chyba najśmieszniejszej katastrofy morskiej - zato-

nięcia *Titanica*. O godz. 2.20, 15 kwietnia 1912 roku statek pogrążył się w zimnych, czarnych wodach Północnego Atlantyku, składając w ofierze 1517 osób.

Ten wielki, określany jako bardzo bezpieczny, a nawet niezatapiający transatlantyk, nie miał wystarczającej liczby łodzi ratunkowych. Przepisy, z uwzględnieniem których go zaprojektowano i zbudowano, ustanowione zostały przez Brytyjską Radę Handlu (British Board of Trade) w 1894 roku. Prze-

widywano je dla statków o pojemności brutto do 13 000 BRT, a *Titanic* dysponował 46 328 BRT. I choć jego wyposażenie ratunkowe wykraczało ponad minima określone w przepisach, było go zbyt mało dla wielkiej liczby pasażerów, których mieścił.

Bezpieczniej dzięki katastrofie

Pierwszą konwencję „Safety of Life at Sea” przyjęto w roku 1914. Kolejne (w

Fot. Kostasplus / Wikimedia



Pływający hotel Philippines (zbudowany w 1952 r. jako Augustus) poszedł na złom pod koniec minionego roku.

Fot. Piotr B. Starejczak



Costa Marina i siostrzana Allegra z 1969 roku (ta ostatnia głośna ostatnio w doniesieniach medialnych z powodu pożaru, który wybuchł na statku i unieruchomił go w pobliżu Szeszeli na Oceanie Indyjskim), były niejednokrotnie także i w polskich portach.

latach: 1929, 1948, 1960 i 1974), modyfikowane wraz z postępującym rozwojem w projektowaniu statków i okrętów, budowano na fundamencie i w ramach przez nią wyznaczonych.

W 1948 roku Narody Zjednoczone stworzyły podstawy dla utworzenia IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), która weszła w życie dziesięć lat później, a w 1982 roku przeistoczyła się w IMO. Organizacja przejęła zarządzanie i pracę nad kierunkami zmian w konwencji SOLAS.

IMO, z siedzibą w Londynie, skupia dziś 169 państw członkowskich i trzy stowarzyszone. Zatrudnia 300 etatowych pracowników. Walne zgromadzenie organizacji zbiera się co dwa lata, a rada, składająca się z 30 państw spotyka się niejednokrotnie pomiędzy zgromadzeniami. Zakres zainteresowań, działania i kompetencji IMO obejmuje wszelkie aspekty żeglugi, od projektowania, przez budowę, nawigację, bezpieczeństwo statków i portów aż po kres życia jednostek, czyli m.in. ratownictwo i procedury stosowane przy złomowaniu. Polityka „ustawodawcza” i decyzje IMO dotyczą wszystkich statków o tonażu pojemnościowym brutto powyżej 300 jednostek.

Najstarsze pływające statki pasażerskie świata

Rok budowy	Obecna nazwa	Zbudowany jako	Pojemność (GT)	Stocznia	Operator / Armator
1948	Athena	Stockholm	16 144	Ab Gotaverken (S)	Classic International (CIC)
1955	Princess Daphne	Port Sydney	15 833	Swan, Hunter & Wigham Richardson (GB)	Classic International France (CIC)
1955	Princess Danae	Port Melbourne	16 531	Harland & Wolff (GB)	Classic International (CIC)
1956	Nordstjernen	Nordstjernen	2191	Blohm & Voss AG (DE)	Hurtigruten
1956	Ocean Mist	San Giorgio	5067	Cantieri Riuniti dell'Adriatico (I)	PV Ocean Mist
1961	Funchal	Funchal	9563	Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri (DK)	Classic International (CIC)
1964	Lofoten	Lofoten	2621	Aker Mekaniske Verksted (N)	Hurtigruten
1964	Hebridean Princess	Columba	2112	Hall, Russel & Co, Ltd (GB)	Hebridean International
1965	The Oceanic	Oceanic	38 772	Cantieri Riuniti dell'Adriatico (I)	Peace Boat
1965	Marco Polo	Aleksandr Pushkin	22 080	Mathias-Thesen-Werft (DE)	Cruise & Maritime Voyages
1966	National Geographic Endeavour	Marburg	3132	Weser Seebeck, Bremerhaven (DE)	Lindblad Expeditions
1966	Ji Mei	Prinsesse Ragnhild	9878	Kieler Howaldtswerke AG (DE)	Jimei Group
1966	Arion	Istra	5634	Brodogradiliste Uljanik (Chorwacja)	Cruises Croatia
1967	Amusement World	Patricia	12 674	A/B Lindholmens Varv (S)	New Century Cruises
1967	Calypso	Canguro Verde	11 162	Italcantieri SpA (I)	Louis Cruise Line
1968	Polaris	Disko	2097	Svendborg Skibsværft a/s (DK)	Murmansk Shipping Co.
1968	Freewinds	Boheme	10 328	Wartsila Turku Shipyard (SF)	Church of Scientology
1968	Discovery Sun	Freeport	10 448	Orenstein-Koppel und Lubecker Maschinenbau (DE)	Discovery Cruise Line
1968	Orient Queen	Starward	15 781	AG Weser, Werk Johann Seebeck (DE)	Louis Cruise Line
1969	Costa Marina	Axel Johnson	25 558	Wartsila Turku Shipyard (SF)	Costa Cruises
1969	Costa Allegra	Annie Johnson	28 597	Wartsila Turku Shipyard (SF)	Costa Cruises
1969	Leisure World	Skyward	15 653	AG Weser, Werk Johann Seebeck (DE)	New Century Cruises

Źródło: „Ships Monthly”



Do niedawna najstarszym pływającym statkiem pasażerskim był Doulos zbudowany jako towarowa Medina w 1914 roku. Obecnie czeka w singapurskiej stoczni na adaptację do roli centrum religijnego.

Nowe otwarcie

Na mocy porozumienia na forum IMO z roku 1974 powstała konwencja w obecnym kształcie, uzupełniana i uaktualniana co dekadę. Nowością był wówczas mechanizm wprowadzania zmian, polegający na tym, że wszystkie poprawki wchodziły w życie niejako automatycznie, o ile większość państw z prawem głosu w IMO nie sprzeciwiła się im formalnie. Aby wszyscy zdołali dostosować się do nowego reżimu prawnego, konwencja weszła w pełnię w życie w roku 1980.

Porozumienie „The 1974 Treaty” podzielono na 12 rozdziałów. Na drugi składają się dwie części o zasadniczym znaczeniu i wpływie na statki pasażerskie: pierwsza dotyczy konstrukcji, a szczególnie materiałów łatwopalnych, a druga ochrony przeciwpożarowej, głównie systemów zraszaczy.

Prawie wszystkie statki pasażerskie wprowadzone do eksploatacji po 1974 roku, zbudowano już z uwzględnieniem nowych przepisów. Poprawki wprowadzone w 1992 roku nałożyły wymóg, by jednostki zbudowane do roku 1980 spełniały aktualne przepisy SOLAS do października 2010 roku.

To oznaczało „być albo nie być” dla wielu starszych statków pasażerskich. W efekcie dziesiątki jednostek sprzed 1980 roku wycofano z żeglugi lub złomowano.

Według przepisów decydujących w ostatnich latach o losie wycieczkowców, wszystkie materiały palne muszą być usunięte albo zastąpione niepalnymi lub trudno palnymi, niezależnie od konieczności wyposażenia statków w odpowiednie systemy ochrony przeciwpożarowej. Szczególnie w przypadku, gdy podczas budowy materiały palne zostały zainstalowane jako część wewnętrznej konstruk-

cji statku, mogą być one bardzo trudne i kosztowne do usunięcia.

Według szacunków jednej z europejskich stoczni, konwersja, dostosowująca starszy statek pasażerski do wymogów, które weszły w życie w 2010 roku, kosztowałaby od 4 do nawet 30 mln euro. Wysokie koszty przebudowy, w połączeniu z zazwyczaj droższymi w eksploatacji silownikami, a także mniej efektywnym



45-letni Amusement World - niegdyś, jako Lion Queen - na zdjęciu - pływał na linii promowej między Gdynią a Karlskroną. Teraz pracuje jako pływające kasyno w Singapurze i Malezji.

wykorzystaniem tonażu jako „kubatury zarabiającej” i mniejszą konkurencyjnością starszych statków (większość współczesnych pasażerów szuka statków nowszych, mogących zaoferować na pokładzie większy wybór atrakcji i form spędzania czasu), sprawiły, że adaptacja starszych statków i dalsza ich eksploatacja straciły uzasadnienie ekonomiczne.

Skazane na śmierć

Wiele statków, w związku ze zbliżającą się datą wejścia nowych, ostrzejszych przepisów, wcześniej sprzedano i skierowano od razu na złom. Inne niszczeją w oczekiwaniu na podobny los. Dla przykładu *Louis Sapphire* (ex *Italia*) i *The Emerald* (ex *Santa Rosa*), zakotwiczone i połączone cumami w zatoce Eleusis w Grecji.

W chorwackim Splicie odstawiono „na sznurek” statek *Andrea* (ex *Harald Jald*) i małego „pasażera” *Monet*.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Do najbardziej znanych statków pasażerskich, które w ostatnich latach poszły pod palniki w stocznich złomowych należały, wielokrotnie odwiedzający Gdańsk i Gdynię *Maxim Gorkiy*, czy spory wycieczkowiec *Norway* - dawniej wspinały liniowiec *France* (po sprzedaży i w oczekiwaniu ostatecznego przeznaczenia zmieniono mu nazwę na *Blue Lady*).

Na str. 33 prezentujemy tabelę z wybranymi, najbardziej znanymi ze statków pasażerskich wysłanych ostatnio na złom.

Ratunek lub... wyrok w zawieszeniu

Po ponad 95 latach żeglugi, zbudowany zaledwie w 2 lata po *Titanicu*, 130-metrowy *Doulos* (przebudowany ze statku towarowego *Medina*), teraz pod nazwą *Doulos Phos*, został sprzedany grupie religijnej z Singapuru. Wcześniej pływał m.in. w barwach armatorów Mallory Steamship Company i Costa Line. Ma być przebudowany na pływającą restaurację, hotel, muzeum, księgarnię i miejsce spotkań. Na jego pokładzie ma się znaleźć także miejsce dla kościelnej kaplicy. Według najnowszych wieści, z listopada 2011 roku, projekt ma opóźnienie (adaptacja nie zaczęła się na dobre), ale inwestor nie porzucił zamiarów co do przedłużenia życia statkowi.

Znany amerykański parowy tylnokolowiec *Delta Queen* z 1924 roku, uznany

oficjalnie za obiekt zabytkowy (National Historic Landmark), po latach balansowania na granicy zgodności z przepisami, znalazł wreszcie, w 2009 roku, miejsce w Chattanooga, na stałe przycumowany jako pływający hotel.

Niewielkiemu, ale miłemu dla oka, klasycznemu w wyglądzie, wycieczkowcowi *Kristina Regina* przywrócono oryginalne barwy armatora oraz imię *Bore*. Został adaptowany na restaurację i hotel (można polecić także nieco tańsze od hotelowych miejsca w hostelu na pokładzie statku) - atrakcję na stałe przycumowaną do nabrzeża w Turku w Finlandii (www.msborne.fi). Część pomieszczeń zaadaptowano na muzeum w ramach kompleksu Forum Marinum (www.forummarinum.fi). Jako *Kristina Regina* obecny *Bore* był także nie raz w Gdyni.

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych i najczęściej wspominanych w naszych mediach spośród wycieczkowców odwiedzających polskie porty była *Mona Lisa*, zbudowana w 1966 roku. Mieliśmy okazję gościć go także tuż przed zakończeniem aktywnej kariery - w 2010 roku.

W pierwotnej postaci, po wyjściu ze stoczni - nieistniejącej już od dawna, słynnej John Brown & Co. (Clydebank) Ltd. - jako *Kungsholm*, uznawany był przez wielu za jeden z najpiękniejszych pasażerskich liniowców i chwalony m.in. za niemal perfekcyjną sylwetkę. Podczas prze-

Mona Lisa w Gdyni.





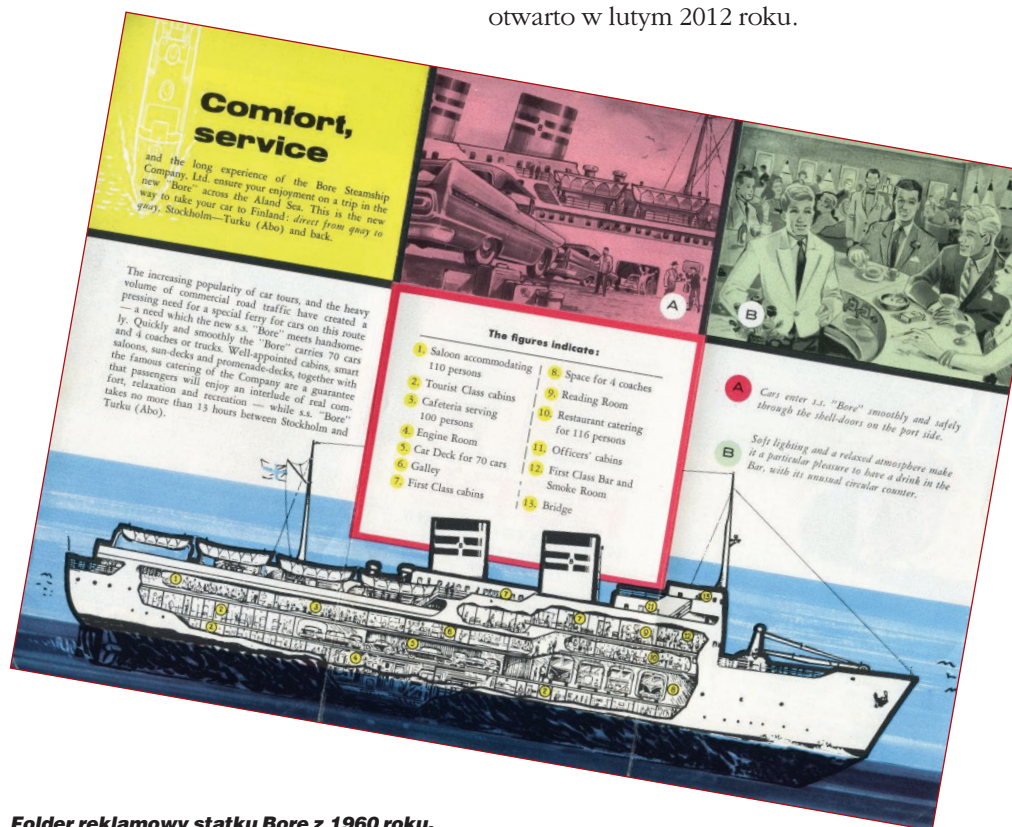
Saga Rose z 1965 r. jest jednym z tych kilkudziesięciu statków pasażerskich, które nie przeskoczyły bariery SOLAS 2010 i zostały zezłomowane. Ex Sagafjord - w 2010 roku w Chinach.

budowy z 1979 roku, gdy zmieniał właściciela i nazwę (na *Sea Princess*), usunięto przedni z dwóch kominów, a kształt drugiego zmodyfikowano. W tylnej części nadbudowy dodano też moduły kabinowe. Jednak nawet po tych zmianach, statek wciąż był uważany za jeden z „najprzystojniejszych” wśród wycieczkowców. Zainteresowanie nim ponownie wzrosło, gdy nadano mu nazwę *Mona Lisa* i umieszczono reprodukcję słynnego dzieła malarskiego na kominie.

Do Gdyni po raz ostatni zawinęła 16 lipca 2010 roku, a jej ostatni czarter (w niemieckiej firmie Holiday Kreuzfahrten) skończył się w sierpniu 2010 roku. I kiedy szwedzki przedsiębiorca Lars Hallgren wycofał ofertę zakupu statku pasażerskiego *Mona Lisa* (ex *Kungsholm*, *Sea Princess*, *Victoria*, *Oceanic II* / *Scholarship*), po tym jak miasto Göteborg nie zgodziło się wynająć stałego miejsca cumowania dla statku na okres dłuższy niż 5 lat, było wysoce prawdopodobne, że ten klasyczny pasażerski liniowiec skończy w jednej ze stoczni złomowych. Hallgren planował sprowadzić niegdysiejszą dumę morskiej Szwecji do portu macierzystego, odrestaurować do pierwotnego wyglądu i otworzyć statek jako pływający hotel i centrum konferencyjne. Pięć lat to jednak było za mało na adaptację jednostki do nowych zadań i zwrot inwestycji, w związku z czym projekt upadł*.

Na szczęście znalazł się kupiec, który zapewnił statkowi godziwą, aktywną „emeryturę”. Po odnowieniu i otrzymaniu nowoczesnego, bogatego wystroju i wyposażenia, wycieczkowiec stał się jako *Veronica* - pierwszym, luksusowym pływającym hotelem w Omanie. Ulokowano go

w budowanym od zera, wielkim porcie małego, ale bogatego sultanatu - Duqm przynajmniej na 5 lat, na który to okres opiewa kontrakt. Hotel z ponad 200 pokojami (kabinami) należy do omańskiego oddziału znanej, południowo-koreańskiej grupy stoczniowej - DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) Oman LLC. Hotel na byłym wycieczkowcu otwarto w lutym 2012 roku.



Folder reklamowy statku Bore z 1960 roku.

Wyrok „zawieszono” także w odniesieniu do wycieczkowca *Black Prince*, również z 1966 roku. Statek sprzedano w maju 2009 roku operatorowi SAVECA (Servicios Acuáticos de Venezuela) / Ola Cruises. Początkowo - pod nazwą *Ola Esmeralda* - wykorzystywany był jako hotelowiec na Haiti, głównie dla pracowników ONZ koordynujących organizację pomocy dla dotkniętego trzęsieniem ziemi kraju. Media i opinia publiczna krytykowała Narody Zjednoczone za koszty więcej niż wygodnego zakwaterowania dla urzędników pochłaniające dużą część pomocy przeznaczonej dla Haiti. Później jednostka weszła ponownie w rolę wycieczkowca. Eksploatowana jest głównie w niedługich rejsach wycieczkowych pomiędzy Wenezuelą a Karaibami. Jak widać, nie wszędzie egzekwowane są jednakowe standardy bezpieczeństwa.

Królowa w odstawce

Kolejnym statkiem wycofanym ze służby, którego przyszłość nie jest pewna, jest słynna *Queen Elisabeth 2*. Już w czerwcu 2007 roku statek kupił,

ponoć za 100 mln USD, fundusz inwestycyjny Istihmar z Dubaju. Później, w listopadzie 2008 roku, właścicielem stał się Nakheel Properties, firma grupy Dubai World, która najpierw stała się sławna w świecie jako inwestor w wielkich przedsięwzięciach, firmach i projektach infrastrukturalnych, a potem (podczas wielkiego kryzysu finansowego) popadła w kłopoty.

Pierwszą podróż po wyłączeniu z eksploatacji i u nowego właściciela, niewykluczone, że ostatnią tak odległą w swej karierze, odbył z Southampton do Dubaju w dniach 11-26 listopada 2008 roku, powitany z wielką fetą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Na wejściu liniowcowi towarzyszyła flotylla ok. 120 mniejszych jednostek, pod przewodnictwem *Dubai* - prywatnego jachtu władcy Dubaju i premiera ZEA - szejka Mohammed'a bin Rashid Al Maktoum'a.

Statek pozostaje zacumowany w Port Rashid. Jest mało prawdopodobne, by kiedykolwiek jeszcze pływał o własnych siłach, jednak utrzymywany jest w gotowości technicznej podstawowych systemów i urządzeń. Cały czas m.in. pracuje przynajmniej jeden z jego dziewięciu du-

żych zespołów prądowców, odbywają się również przeglądy bezpieczeństwa.

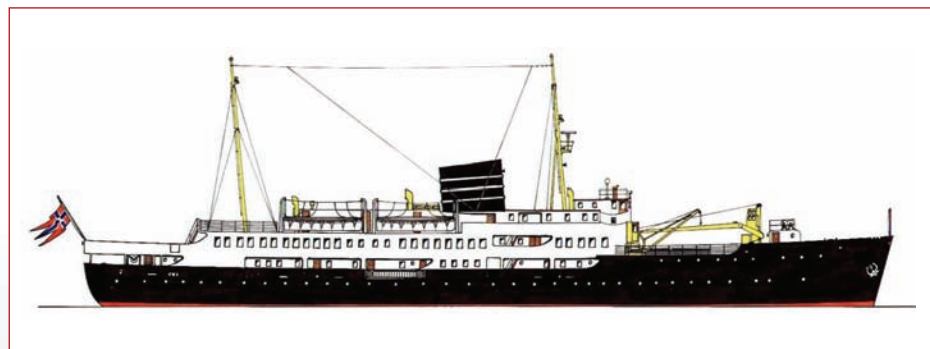
W międzyczasie pojawiała się kilka różnych koncepcji wykorzystania jednostki i jej przyszłości. Miała być przeprowadzona (pod własnym napędem) do Cape Town, by w lecie 2009 roku służyć jako pływający hotel podczas piłkarskich mistrzostw świata. Pojawił się też pomysł, by sprowadzić słynny statek do Liverpoolu, gdzie miałby się stać znaczącym elementem nowej strefy prestiżu na byłych terenach portowych.

Według innej koncepcji - miał być na stałe zacumowany przy The Palm Jumeirah - sztucznej wyspie w kształcie palmy z luksusowymi osiedlami mieszkaniowymi i hotelami. Ostatnie doniesienia mówią o pływającym hotelu, ale w innym miejscu. *QE2* miałaby pozostać w Port Rashid, jako część rozbudowywanego tam właśnie terminalu dla wycieczkowców. Na statku zorganizowano zabawę sylwestrową 2011/2012, a firma zajmująca się jego eksploatacją zapowiada kolejne imprezy, które mają się odbywać w jego pomieszczeniach w tym i w przyszłym roku.

Sen na uśpionych transatlantykach

Czasami udaje się na długo zachować pasażerskie liniowce w roli pływających hoteli. Jednym z najbardziej znanych jest kolejny były Cunarder - RMS *Queen Mary*,

Nordstjernen z 1956 roku - na najpiękniejszej morskiej trasie wycieczkowej świata, wiodącej przez norweskie fiordy Hurtigruten.



Fot. Aldebaran / Wikimedia





Mona Lisa jako Veronica - od lutego br. stoi w Omanie, zacumowana na stałe w roli hotelu.

działający w charakterze hotelu nieprzerwanie od 1972 roku. Zasłużony i adorowany w czasach, gdy pływał, sławę swą przedłużył jako atrakcja turystyczna i dzięki występom w filmach... Pojawił się w niejednym hollywoodzkim obrazie. W „Poseidon Adventure” z 1972 r., w „Assault on a Queen” z 1966 r. i w „Awiatorki” z 2004 r. grał siebie, w „Titanicu 2” z 2010 r. fikcyjnego *Titanica 2*, w „SOS Titanic” z 1979 r. – *Titanica*, a w „Britannica” z 1997 roku grał *Britannica*.

• • •

Kolejnym przykładem jest s.s. *Rotterdam*. Po perypetiach w Polsce, kiedy to po aferze z obecnością azbestu na statku, nie pozwolono zarobić polskim firmom na jego przebudowie, został oczyszczony w Niemczech i zaadaptowany na pływający hotel oferujący także inne atrakcje. Statek cieszy swą obecnością *shiploverów* i gości hotelowych w Rotterdamie.

• • •

Pod koniec minionego roku poszedł na złom inny pływający hotel – *Philippines*, zacumowany przez lata w Manili. Był to jeden z ostatnich dużych, klasycznych włoskich liniowców pasażerskich. Zbudowany we włoskiej stoczni Cantieri Riuniti del Adriatico w 1952 roku dla Italian Line jako *Augustus*.

Specjalna dyspenza

Niektóre statki cieszą się aktywnym życiem dzięki temu, że na mocy lokalnych czy regionalnych zwyczajów otrzymały specjalne, warunkowe przedłuże-

nia świadectw bezpieczeństwa. Taki przypadek można podejrzewać u wspomnianego wcześniej *Ola Esmeralda* (ex *Black Prince*), a także w odniesieniu do statku *Amusement World*, obecnie zatrudnionego jako pływające kasyno.

W 1995 roku eksploatację linii Gdynia-Karlskrona rozpoczęła spółka z gru-

py Stena Line - Lion Ferry AB. 19 maja 1995 roku w pierwszy rejs z Gdyni wypłynął prom *Lion Queen*, zbudowany w 1967 r. w Göteborgu (dł. 141 m, GT 12 764, 980 pasażerów, 240 samochodów osobowych).

Pływał na tej linii aż do czerwca 1997, kiedy został zastąpiony przez *Lion Europe*. W tym samym roku znalazł się w singapurskiej stoczni, gdzie zaadaptowano go do nowej roli. Mimo przejściowych problemów, statek pływa do dziś w rejonie Malezji. Zachował niemal niezmienioną zewnętrzną bryłę.

Przez większą część minionej dekady ex *Lion Queen*, obecnie znany jako *Amusement World* i eksploatowany przez operatora New Century Cruises, operował z malezyjskiego Penang. W sierpniu 2009 roku przebazowano go do Singapuru. Zawijał tam codziennie na 3 godziny, by wymienić pasażerów-hazardzistów. Pozostała część dnia spędzał podobno zakotwiczony lub krążąc w cieśninie między indonezyjską wyspą Batam, a wschodnim wybrzeżem Malezji. W podobnym trybie zatrudniony jest obecnie, z tym, że jego portem bazowym jest ponownie Penang.

Jednostki złomowane w związku z wejściem w życie poprawek SOLAS 2010

Rok budowy	Ostatnia nazwa	Zbudowany jako	Pojemność (GT)	Złomowanie
1951	<i>Platinum</i>	<i>Independence</i>	20 221	2010, Alang
1953	<i>Regal Empress</i>	<i>Olympia</i>	21 909	2009, Alang
1956	<i>Topaz</i>	<i>Empress of Britain</i>	32 327	2008, Alang
1957	<i>Winner 5</i>	<i>Ausonia</i>	12 177	2010, Alang
1957	<i>Serena</i>	<i>Jean Mermoz</i>	14 173	2008, Alang
1961	<i>Blue Lady</i>	<i>France</i>	76 049	2008, Alang
1962	<i>Glory</i>	<i>Anna Nery</i>	12 433	2009, Alang
1962	<i>Lucky Star</i>	<i>Princess Isabel</i>	9639	2008, Alang
1962	<i>Prince</i>	<i>Svea Jarl</i>	4334	2010, Alang
1965	<i>Dalmacija</i>	<i>Dalmacija</i>	5651	2010, Alang
1965	<i>Ocean Odyssey</i>	<i>Eros</i>	3719	2009, Alang
1965	<i>Saga Rose</i>	<i>Sagafjord</i>	24 474	2010, Jiangyin
1966	<i>Ancona</i>	<i>Svea</i>	12 394	2011, Alang
1966	<i>Maestro</i>	<i>Renaissance</i>	11 724	2010, Alang
1966	<i>Kaptain Boris</i>	<i>Fennia</i>	10 515	2010, Gadani
1966	<i>Prince</i>	<i>Finnhansa</i>	10 487	2008, Alang
1967	<i>F. Diamond</i>	<i>Tor Hollandia</i>	11 621	2010, Aliaga
1967	<i>Golden Princess</i>	<i>Finlandia</i>	12 475	2009, Chiny
1969	<i>Maxim Gorkiy</i>	<i>Hamburg</i>	24 981	2009, Alang
1972	<i>Flamenco</i>	<i>Spirit of London</i>	17 370	2010, Alang
1974	<i>Royale</i>	<i>Castalia</i>	7764	2011, Alang

Źródło: „Ships Monthly”

Żyją i pracują

Warto też zwrócić uwagę na starsze statki pasażerskie, które - mimo sędziwego wieku przetrwały ostatni, duży „przesiew” SOLAS i nadal pływają w nieograniczonej żegludze międzynarodowej. Miały szczęście, bo dokonano na nich niezbędnych zmian odpowiednio wcześniej.

Najstarszym w pełni aktywnym, pełnomorskim statkiem pasażerskim, jest *Athena* (ex *Stockholm* - jeden z najsłynniejszych uczestników morskich kolizji). Minęło już niemal 56 lat od katastrofy statku pasażerskiego *Andrea Doria*, która wydarzyła się w gęstej mgle, 60 mil od wyspy Nantucket u wybrzeży USA, mijanej przez statki pływające między Europą, a Nowym Jorkiem. O godz. 23.10, 25 lipca 1956 r. w kadłub włoskiego transatlan-

tyka wbił się, wzmocniony do żeglugi w łodach dziób statku pasażerskiego *Stockholm*. W kolizji zginęły 52 osoby. Wszystkich pozostałych - 1662 pasażerów i członków załogi - zdołano uratować zanim włoska jednostka, następnego dnia wczesnym rankiem, poszła na dno.

Był to jeden z pierwszych, głośniejszych, podręcznikowych przykładów kolizji „radarowej”, czyli takiej, w której nawigatorzy z każdego ze statków widzieli drugi na ekranach radarów i mieli czas na właściwą reakcję, a mimo tego - przez błędne lub zbyt późne decyzje o manewrach - doprowadzili do zderzenia. *Stockholm* był - technicznie - bezpośrednim sprawcą zatonięcia włoskiego statku, ale nie winowajcą kolizji. Samobójczy, błędny manewr wykonali w ostatniej, decydującej chwili nawigatorzy statku *Andrea Doria*.

Stockholm z poważnie uszkodzonym dziobem i częścią rozbitków ze statku włoskiego na pokładzie, dotarł wtedy do Nowego Jorku. Jego kariera trwa do dziś. Po licznych zmianach właścicieli i imion, a także po zmieniających dość znacznie jego wygląd przebudowach - pływa obecnie jako *Athena* (może zabrać na pokład maksymalnie 550 pasażerów, ma m.in. 3 bary, 2 restauracje, basen, dyskotekę, teatr i kasyno).

Każda wizyta może być ostatnia

Były *Stockholm*, obchodzący w tym roku 64 urodziny, jest raczej rzadkością we współczesnej, światowej flocie wycieczkowców - jednym z zaledwie sześciu pływających więcej niż pół wieku i nadal aktywnych w nieograniczonej, pełnomorskiej żegludze...

Najstarsze do dziś pływające statki pasażerskie prezentuje tabela na str. 28. Są wśród nich i takie, które niejednokrotnie mieliśmy okazję gościć w polskich portach. Warto wspomnieć choćby wycieczkowce *Costa Marina* i *Allegra*, *Marco Polo*, *The Oceanic*, *Funchal*, *Princess Daphne*, *Princess Danae*... Również najstarsza - *Athena* była w Polsce kilkakrotnie - ostatnio w czerwcu 2011 roku.

Shiploverzy i *shipspotterzy* wiedzą, że okazji marnować nie można - nigdy nie wiadomo, która wizyta statku okaże się ostatnią w dostępnym nam porcie. Mamy dla polskich miłośników statków dobrą wiadomość. Jest nadzieja, że zobaczymy ten sędziwy statek o ciekawej historii ponownie podczas nadchodzącego sezonu zawinięć wycieczkowców do portów polskich. Jego wizyty w Gdyni spodziewane są, według wstępnych, niepotwierdzonych jeszcze ostatecznie, informacji, w dniach 1 lipca i 7 sierpnia.

Piotr B. Stareńczak

* Według niektórych źródeł możliwy jest powrót do koncepcji Hallgrena, po zakończeniu obecnego kontraktu. Tym razem mówi się jednak o Sztokholmie, nie Göteborgu.

i

artykuł częściowo
oparty na informacjach
z miesięcznika „Ships Monthly”



Delta Queen - do niedawna pływający, obecnie zacumowany na rzece Tennessee jako hotel.