

Dr Ryszard Leszczyński

**13 GRUDNIA 1961 R O K U,  
POŻAR „KONOPNICKIEJ”,  
CZYLI PRZYPOMNIENIE NAJBARDZIEJ  
CZARNEJ KARTYHISTORII STOCZNI GDAŃSKIEJ**

Przeglądając wyblakłe karty starych kronik i annałów zauważyć się daje, że o straconych statkach z płomienną otoką w tle nie mówi się dużo. Wielkie pożary - jak choćby ten, który 9 lutego 1942 roku strawił internowany w Nowym Jorku francuski liniowiec „Normandie” - w polskiej flocie nie zdarzały się często. W latach międzywojnia nie odnotowano ich zatem wcale, zaś tuż po wojnie groźnie zapalił się przebudowywany w antwerpijskiej stoczni [Mercantile Marine Engineering & Graving Docks Co. SA], szykowany do powrotu do Polski transatlantyk „Batory”. Potem nastął trwający prawie 15 lat okres, kiedy nie dzieje się nic. Kiedy siejące zgubę, zalewające pokłady płomienie nie wdzierają się na burty frachtowców, a rejestru katastrof morskich nie obciążają ślady ludzkich nieszczęść. Początek lat sześćdziesiątych odmienia zdecydowanie wszystko. Dynamiczny rozwój polskiej marynarki handlowej, jej nowa struktura i jakość sprawiają bowiem, że - oprócz incydentalnych, obserwowanych dawniej samozapłonów węgla bunkrowego, czy drobnych ognisk powstających w opalanych węglem pomieszczeniach - pojawiają się pożary o niespotykanej dotąd skali i zaskakującym przebiegu. Wypadki, kiedy rozprzestrzeniający się gwałtownie, niezwykle trudny do poskromienia ogień wygrywa z wyposażoną w coraz doskonalsze technicznie środki załogą, prowadząc do całkowitej utraty jednostek i śmierci ludzi. Prokuruje tragedie, których bolesne echa niosą się potem długo.

Jest poniedziałek, 11 grudnia 1961 roku, m/s „Konopnicka”, dwudziesty czwarty dziesięcioletni z serii B-54 powraca do Stoczni Gdańskiej z morza. Dobiega końca cykl prób, które prowadzą do finału, zbliżając moment ostatecznego przekazania statku armatorowi. Parodniowe testy wypadły pomyślnie. Teraz, według przekazanych budowniczemu Józefowi Sternikowi uwag i raportów, należy poprawić kilka niedoróbek i usterek, dokończyć prace konserwacyjno-malarskie i zamknąć kompletowanie wyposażenia. Doprowadzić jednostkę do stanu, aby już w sobotę, 16 grudnia można było podpisać z Polskimi Liniami Oceanicznymi protokół zdawczo-odbiorczy, przejść do Gdyni i zacząć załadunek. Aby jeszcze przed bożonarodzeniowymi świętami frachtowiec mógł wyjść z kraju i ruszyć w chipolbrokowski rejs na Daleki Wschód. Mocno napięty terminarz zmusza kierownictwo stoczni do pośpiechu. Do precyzyjnego podziału reszty robót, ustalenia ich harmonogramu i ścisłego pilnowania realizacji przyjętych założeń. Już we wtorek, a zatem następnego dnia po powrocie z pierwszego rejsu

i przeholunku z Holmu, w biurze budowy statku odbywa się narada. Utartym zwyczajem prowadzi ją kierujący całością prac budowniczy, przedstawiając zebrany (brygadziom i mistrzom) listę spraw na najbliższe 48 godzin, z każdym z zainteresowanych omawiając zakres obowiązków i odpowiedzialności. Uzgodnia w jakiej kolejności powinny pojawiać się na burcie zespoły ślusarzy i monterów, ażeby nikt sobie nie przeszkadzał. Aby „jeden drugiemu nie wchodził na głowę”.

- Kończąc przypomnę więc raz jeszcze - zamykał spotkanie Józef Sternik - że pod żadnym pozorem nie wolno nam już odstawić statkowego agregatu. Dziś bowiem rozpoczęliśmy dwudniowy „reżim chłodni”, musimy ją zdać PRS-owi i załodze, a black-out, zanik napięcia w sieci przerwie wszystko i będziemy zmuszeni zaczynać robotę od nowa. Nadrabiać stracone godziny, których, jak wiecie, i tak mamy niewiele. Czy to jest jasne..? Czy macie panowie pytania..? Bo jeśli nie, to dziękuję - rzuca w stronę przyodziających w wytarte kufajki, dzierżących w dłoniach kolorowe kaski mężczyzn, nie odnotowując najpewniej, że w grupie tej nie ma szefa rurarzy z W-2 Mariana Kamińskiego. Brygadzista, który otrzymał kontrolkę na „drobne poprawki maszynowe”, ale z nieznanych przyczyn na zebranie nie przyszedł. Jak można się domyślać, absencją tą nikt w owej chwili nie zawraca sobie głowy, nie przypuszczając przecież, że nieobecność ta okaże się aż tak istotna. Nie sądząc, że ten przypadkowy, traktowany za błażostkę epizod stanie się zarzewiem ogromnej, brzemiennej w skutki tragedii, okrywając cały polski przemysł okrętowy i ludzi morza na długie dni żałobą.

W środę, trzynastego grudnia na Wybrzeże Gdańskie zawitała prawdziwa zima. Już od wczesnego rana zaciągnęło mocnym, nieomal syberyjskim mrozem, w powietrzu zawirowały ostre, bielące się igiełki wymarznętego śniegu, a podcinający niemałą siłą wiatr porywał jego drobiny, ciskając po twarzach niechętnie oswajających się z niespodziewaną zadymką przechodniów. W takim dniu wnętrza wyposażanego, szykowanego do podjęcia służby liniowca wydały się więc „karaibską oazą”, niezłym schronieniem przed zimnem, a to już sprawiało, że o robocie na podobnym statku nie wypadało mówić źle. Narzekać, widząc nicowanych chłodem, pracujących pod wiatą doku czy na blokach pochylni kadłubowców. Niespełna kwadrans po szóstej nadbudówka i pomieszczenia siłowni „Konopnickiej” ozywają zatem hałasem, szybko wypełniając się charakterystycznymi pogłosami. Gromadzą około 150-osobową grupę ludzi, doskonale zorientowanych co robić, gdzie pójść, z czym się możliwie prędko uporać. Pamiętających, że „czas to pieniądz”, a tu jest okazja owych „groszy” nieco więcej zarobić.

Przypisany do brygady rurarskiej Kamińskiego spawacz (hydraulik) Eugeniusz Antosik nie należy do zawodowych „żółtodzióbów”. Zna konstrukcje statków dobrze, buduje je od lat, ma sporo wiedzy, jak prowadzone są systemy rurociągów, i jak wygląda proces technologiczny wymiany kawałka przewodu, na którego krańcu odbierający jednostkę inwestor chciałby mieć zamontowane rozgałęzienie, bądź odcięcie.

- No tak chcą... Armator życzy sobie - tłumaczył Kamiński - aby na rurze łączącej zbiornik rozchodowy paliwa dieslowego z silnikiem pomocniczym numer cztery wstawić im trójnik. Zwykły zawór trójdrożny, który potem ktoś od Władka Hynca z W-3 założy. Proste! Prawda...?

Okolo godziny ósmej Antosik i asystujący mu Wiktor Zychlak (niektóre źródła podają, że stoczniowiec ten nazywał się Zychalak) schodzą do maszynowni. Po przejściu platformą głowic silnika głównego w kierunku rufy zatrzymują się przy oznaczonym zbiorniku. Tu jeden z mężczyzn - nie informując o tym nikogo - zamyka zawór, odcina dopływ paliwa na pracujący agregat, po czym obaj zabierają się za rozkręcanie śrubunku na kołnierzu i rozłączanie rurociągu. Demontowanie czterometrowego odcinka instalacji, planując wpasowanie tam, wymaganego przez armatorskie służby trójnika.

- W 1961 roku zajmowałem stanowisko mistrza na W-3... - mówi spotkany w listopadzie 2001 roku, emerytowany stoczniowiec Władysław Hynca. - W-3 to był duży wydział, prowadził wszystkie prace ślusarskie, a ja kierowałem grupą 25-30, a nawet - przy dużym nawale, przy spiętrzeniu zadań - 40 pracowników, nadzorując ich na różnych jednostkach. Tego dnia od rana byłem w siłowni „Konopnickiej”, doglądając przebiegu zleconych mi przez budowniczego robót. Były to raczej drobne poprawki, jakieś niewielkie modyfikacje, zaś zadania te przekazywano nam zwykle po próbach, jako tak zwane uwagi po morzu. Nowe uzgodnienia, które wynikły po tym parodniowym rejsie po Bałtyku.

O godzinie dziewiątej, zaczyna się przerwa śniadaniowa. Życie statku zauważalnie zwalnia rytm. W jednej chwili stopuje się co poniektóre urządzenia i maszyny, zanika powtarzalny rumor ciągłych nawoływań i krzyków, szybko też rozmywa się nieodległa krzątanina, pozwalając dosłyszeć uporczywe syczenie sprężonego, wyciekającego z nieszczelnych złączy powietrza. Schodzący po trapie, powracający na wydziały i hale - później ustalono, że w tym czasie pokład dziesięcioletnika opuściło co najmniej 60-70 osób - zakładają czapki, stawiają kołnierze kufajek, próbują bronić się przed rwącym wiatrem, wyiębieniem i smagnięciami siekącego śniegu. Już na dole najwyraźniej przyspieszają. Po szybkim półbiegu i pokonaniu przecinki nabrzeża, zatrząskują stalowe drzwi warsztatów i szatni, nie przypuszczając bynajmniej, że to ucieczka przed tragedią. Nie domyślają się wcale, że tak właśnie umyka się katastrofie i śmierci.

Tymczasem, nie bacząc, że przyszedł czas na „zupę z wkładką” i kawę, Antosik i Zychlak kończą rozkręcanie rurociągu, przygotowując się do robót spawalniczych. Przymierzają, gdzie odpalić stary króciec i wspawać nowy, i jak potem ułożyć pokrętło trójnika, aby operowanie nim nie sprawiło załodze kłopotów. Po zwięzłych, kończących sprawę ustaleniach mężczyźni odkładają na bok metrowkę i klucze, jeden ze spawaczy bierze do ręki palnik, strzelając pełnym ogniem, po czym, ustawivszy płomień, zabiera się za odcinanie kilkudziesięciocentymetrowego kawałka przewodu. Rozpoczyna palenie, nie mając pojęcia, że resztą załogującego w jego dolnej części paliwa zasilany jest pracujący w tej chwili silnik. Że od prawie 40 minut biega on jedynie

dlatego, że rura ma spory przekrój i znaczną długość, a pobory prądu (potrzeby sieci elektrycznej statku) nie są akurat duże.

Pięć, może sześć po dziewiątej w maszynowni liniowca zaczyna migotać światło. Pełniący poranną wachtę stoczniowy mechanik Marian Wajs, człowiek o wyczulonej wyobraźni, mający świadomość, czym grozi ewentualny black-out (chłodnia, „reżim chłodni” !!!), rzuca się do tablicy rozdzielczej, jednym spojrzeniem wyłuskuje wskaźnik obniżającej się częstotliwości, zwracając momentalnie w stronę „siadającego”, zwalniającego obroty agregatu. Niestety, zanim mężczyzna osiąga podest stanowiska manewrowego i lewą burtę - tu bowiem rozlokowano dwa silniki pomocnicze i ich prądnice - robi się ciemno, oznaczony numerem 4 motor staje już i cichnie, pozwalając od razu przypuszczać, że przyczyny owego „zaciemnienia” i awaryjnego „stopu” muszą być powiązane z paliwem. Sam silnik wygląda na dobry, sprawny, nie zatrzymały go zabezpieczenia i blokady, a suche filtry na dolocie do pomp i systemu, to sprawa zamkniętego (podwieszono?) zaworu na zbiorniku rozchodowym i braku paliwa. Zaworu, który należy otworzyć, bądź tylko sprawdzić i wszystko będzie znów dobrze.

Nie chcąc już tracić czasu, Wajs pobiega do schodni, dostaje się na poziom zbiorników i głowic silnika głównego, stwierdzając, że - tak jak się domyślał, jak sądził - na dziennym tanku „diesla” zaciągnięty jest zawór. Ktoś bez jego przyzwolenia i wiedzy zakręcił dopływ paliwa na silniki i stąd black-out. Dlatego bieżanina i kłopoty. Klnąc pod nosem na panujące nieporządki i zwyczajnie, mechanik szarpie więc kółko zaworu, szybkimi ruchami wykręca jego trzpień w górę, sprawiając tym samym, że do instalacji zaczyna napływać paliwo. W jednej chwili wprost na trzymany w ręku Antosika palnik spada obfita, niekończąca się struga, która zapala się, toczy niżej, jako kula rozlewającego się ognia.

- Pali się!!! Pali się!!! Pożar!!! – rozlegają się jednocześnie wołania przerażonych, przebywających w wyciemnionej maszynowni ludzi.

- Ratunku!!! Ratunku!!! - powtarzano, dostrzegając, że ściana bijących ku otwartym skajlajtom płomieni rozpryskuje się gwałtownie wokół, nagle robi się niesamowicie gorąco, a rozbuchane kłęby czarnego, gryzącego dymu zatykają płuca podsuwając myśl o najgorszym.

- Tak się złożyło, że w czasie tej przerwy musiałem pozostać na statku - wspomina mistrz Władysław Hynca. - Uzgadniałem szczegóły jakichś poprawek w warsztacie maszynowym. Zauważyłem więc, kiedy zgasło światło. Słyszałem jak Wajs krzyknął: „pewnie ktoś zamknął zawór”. I widziałem jak leciała w dół ta lawina ognia, która tak prędko rozprzestrzeniła się i zajęła całą siłownię. Na szczęście, dość prędko zrozumiałem, że nie mogę - jak czynili to inni - zostać tu, próbując chować się po zakamarkach i magazynach, ale że muszę stąd wiać. Muszę uciekać! Prawie od razu przekonany też byłem, że skoro schodnie, którymi szło się do nadbudówki i pomieszczeń, odcina mi ogień, jedyną, dającą szansę przeżycia drogą ratunku jest tunel linii wału śrubowego i wyjście awaryjne. Bieg ku rufie i wspinanie się drabinką do góry na pokład. Po krótkiej chwili

wahania - bo, aby dostać się do tunelu, trzeba było przeskoczyć przez zasłaniającą go, falującą z różnym natężeniem, buchającą płomieniami kurtynę - razem z dwoma kolegami z W-3 osiągnęliśmy to wyjście i w ten sposób udało się nam opuścić maszynownię. Udało się uratować życie. O ile dobrze pamiętam, zrobiliśmy to jako ostatni, bo kiedy rzucaliśmy się w ten ogień, przy nas nie było już nikogo. Ci bowiem co zostali, to albo poukrywali się w otwartych koferdamach i zbiornikach, albo pobiegli w stronę dziobową maszyny... Tam pożaru co prawda jeszcze nie było, ale też nie było stamtąd dokąd uciec. Z przodu przecież była tylko stalowa ściana, gródź. To był ślepy zaułek. Zresztą, z czasem i tam ogień dotarł także...

Widok walącego przez komin i maszynowy świetlik gęstego, przetykanego płomieniami dymu podrywa na nogi sąsiadujące z nabrzeżem wydziały. Chwilę potem wyją syreny, przy burcie płonącego frachtowca zaczynają gromadzić się tłumy ludzi, a targający powietrzem jęk strażackich klaksonów toczy się po stoczni echem, siejąc wieść o dramacie i niepokój. Niosąc zatrwożenie o losy pracujących na statku, którzy zaskoczeni przez pożar, mogli utracić szansę ocalenia i ucieczki. Nadzieje na ratunek, przynajmniej na początku, nie są jednak małe. W przeciągu kilku minut - jak relacjonowały dzień później trójmiejskie gazety - na kei, przy której stała „Konopnicka”, pokazuje się kilkanaście jednostek bojowych straży, błyskawicznie rozciągnęte są węże, prowadzone linie wody na pokład i do wypełnionych dymem korytarzy, a wezwane na pomoc karetki, drużyny stoczniowych ratowników i wzmocnione obsady medyczne czekają na znak, kiedy przyjdzie im działać. Kiedy z maszynowego piekła wydostaną się potrzebujący opieki.

- Nie wiem nazbyt dokładnie, jak rozpoczęła się i jak przebiegała akcja ratownicza - opowiada Hynca - ponieważ znajdowałem się w szoku. Ale wiem, że nasza stoczniowa straż (bo byli tu też strażacy z Zarządu Portu i z miasta) nie przyjechała bezpośrednio pod statek, ale pojechała na Holm. Na miejsce, gdzie „Konopnicka” cumowała po powrocie z morza, bo potem postawiono ją gdzie indziej, przez niedopatrzenie nie powiadamiając o przeholunku nikogo. O tym, co dzieje się w siłowni, że zostali tam ludzie i skąd ten pożar, dowiedziano się od nas i tych, którzy uciekli przez tunel tuż przed nami. To dopiero my przekazaliśmy bowiem, że pali się ropa, wszystkie wyjścia odcina już ogień, i że niektórzy, gubiąc się w ciemnej maszynowni (bo byli tam i tacy, którzy nie znali statku w ogóle) oczekują na pomoc i ratunek. Dodam, że to co powiedzieliśmy, okazało się bardzo ważne. Ważne dlatego, że już roztrząsano, czy nie użyć instalacji Co<sub>2</sub>, która - gdyby nie było pod pokładem ludzi - ugasiłaby pożar momentalnie. Pomniejszyłaby straty i nie byłoby takich zniszczeń. Wiem również, że od razu próbowano zatrzymać to płynące do siłowni paliwo. Bodajże Wajs chciał zerwać zawór szybkozamykający na zbiorniku, robiąc to zdalnie, z awaryjnej skrzynki na korytarzu nadbudówki, ale efektu nie było żadnego, bo... zawór ten ktoś zadrutował. Okręcił, zabezpieczył na mocno drutem, by nieopatrnie pociągając za dźwignię nie odstawiono agregatu. Aby nie zrobiono w maszynie black-outu...

Co oczywiste, pytaniem jakie najczęściej pojawiało się w tej części akcji było: jak dotrzeć do maszynowni, jak poskromić żywioł i jak uratować 20-25 (bo dokładnej liczby przebywających na burcie „Konopnickiej” nikt na razie nie umiał ustalić) osaczonych przez ogień ludzi? Pomimo rozszalałych płomieni - wciąż przecież żyjących, rozpaczliwie tłukących młotami w dziobową gródź siłowni, proszących owym stukaniem o zdecydowanie i jak najszybsze decyzje. Przypominających tym, którzy stali na kei (a przebywało tam całe kierownictwo budowy i szefostwo stoczni, z dyrektorem Jerzym Wychowskim na czele), że czasu na podjęcie działań jest naprawdę niewiele i należy się spieszyć. Nie można czekać, nie chcąc skazywać tych ludzi na śmierć.

Zapewne realnym i w owej chwili jedynym sposobem dostania się do pomieszczeń maszynowych było wycięcie otworu w burcie. Wypalenie kawałka poszycia i ewakuowanie zagrożonych na nabrzeże.

- Tu problemem, ale i dramatem było, że nikt nie potrafił wydać polecenia, aby tę dziurę w burcie wypalić. Aby właśnie nią wyprowadzać ludzi - mówi red. Grzegorz Kurkiewicz, w latach sześćdziesiątych szef gabinetu dyrektora naczelnego stoczni, ekonomista i dziennikarz.

- Ta jednostka znajdowała się w końcowej fazie wyposażania i prób, szykowano ją do oddania, a mieliśmy już koniec roku, mocno napięte plany i problem towarzyszy radzieckich, którzy czekali na statki dla nich. Ponadto - rozważano - co oni sobie o tym pomyślą? Jaka będzie ich reakcja, jeśli pozawala się terminy? Nie zapominajmy bowiem, że Stocznia Gdańska miała swoją renomę. Kilkanaście miesięcy wcześniej, w roku 1960 - dodaje Kurkiewicz - wysunęła się na szóste miejsce wśród producentów statków morskich w świecie...

- Drugim argumentem na „nie”, ażeby tej burty mimo wszystko nie ruszać - uzupełnia opinie Kurkiewicza Władysław Knieszner, w tamtym czasie wiceprzewodniczący Rady Zakładowej Stoczni Gdańskiej - były obawy, że napływające tym przejściem powietrze wznieci mocniej pożar i potem będzie go trudniej ugasić. Pamiętam też, że podnoszono problem, czy paląc tę burtę nie trafi się na kolejny zbiornik z paliwem? Innymi słowy, czy chcąc ratować tych ludzi, nie doprowadzi się do większego nieszczęścia? Do jeszcze większej tragedii... - kończy, wydając się nie zauważać, że tłumaczenia o możliwości „natrafienia na następny zbiornik” nie są za bardzo sensowne. Przebywający przy burcie „Konopnickiej” budowniczy statku i jego konstruktorzy znali ten kadłub niczym zarys swej dłoni (przecież to była 24 jednostka serii!!!) i o jakiegokolwiek pomyłce, o miejscu na wątpliwości, co znajduje się z drugiej strony poszycia, nie powinno być mowy.

Trudno już dziś ustalić, w jakim momencie podjęta zostaje decyzja o wypaleniu otworu w grodzi dzielącej maszynownię i ładownię numer trzy. Niemniej, to właśnie tamtędy, około dziesiątej (a więc dopiero po godzinie) dostano się do wnętrza frachtowca, wydobywając kilkanaście ofiar. Nieprzytomnych lub niedających znaków życia mężczyzn. Niestety, pomimo nader sprawnego

transportu, prób reanimacji i możliwie najlepszej opieki medycznej, wszyscy oni zginęli. Nikogo nie dało się uratować.

Tymczasem, około godziny jedenastej płonie już cały midship. Od pokładu głównego, przez piętra pomieszczeń załogowych, do kabiny nawigacyjnej i sterówki, a ostrzący porywami wiatr przerzuca płomienie po burtach, zmuszając strażaków do opuszczenia nadbudówki. Do wycofania się na nabrzeże, lub wyjścia na pokład i odsunięcia się w kierunku dziobu.

- To chyba wtedy - powraca do wspomnień mistrz Hynca - chciano palącą się maszynownię, to źródło nieszczęścia, zatopić. Zalać wszystko wodą, która rozprawiłaby się z ogniem szybko. Tyle, że znowu nic z tego pomysłu nie wyszło, bo pamiętano o przebywających w siłowni ludziach. O kolegach, którzy tam zostali. No, bo jeśli jeszcze żyją, a w to dość długo chciano wierzyć i chyba wierzone, oni zginęliby od razu. Byłoby to przecież skazanie. Wyrok śmierci dla wszystkich...

- To bodaj w tym czasie - przypomina red. Kurkiewicz - padła propozycja, aby „Konopnicką” - która płonęła już niczym przeogromna, widoczna z oddali pochodnia, zagrażając coraz bardziej halom i obiektom stoczniowym - wyholować na gdańską redę. Aby tam, nie stwarzając już niebezpieczeństwa nikomu, statek mógł się wypalić do reszty. Jeśli się nie mylę, poczyniono nawet pewne przygotowania, zawołano z portu holowniki, ustalano szczegóły, licząc się, że manewr ten może okazać się konieczny. Że trzeba będzie do podobnej ostateczności uciekać.

Jednak od zamysłu tego odstąpiono i do verholenu poza obręb stoczni nie dochodzi. Z powodu rozmachu podjętej akcji i ilości kierowanej ze wszystkich stron wody (później policzono, że wlewano jej sześć ton na minutę), frachtowiec zaczyna bowiem odchodzić od nabrzeża. Gwałtownie chyli się w lewo i gdyby nie dodatkowe cumy, szpringi, wyrzucone kotwice i odcięte ciężary z poddawanych właśnie próbom obciążeniowym, wychylonych za burtę bomów, najprawdopodobniej doszłoby do wywrotki. Potem zaś sytuacja wydaje się wolno normować. Żywiół najwyraźniej wycisza się i słabnie, którego przygaszana siła sugeruje wrażenie, że wszystko jest do opanowania i walkę tę można szybko zakończyć. Można ogień pokonać.

Kilka minut po trzynastej, nabrano przekonania, że tak jest w istocie, a zmagania strażaków zostały rozstrzygnięte i sięgają powoli finału. Po wyprostowaniu statku (wyrównaniu przechyłu), stłumiono cały ogień w siłowni, moment później zlokalizowano jego różne ogniska na korytarzach i w pomieszczeniach nadbudówki, w końcu zabrano się za podnoszenie pokryw ładowni numer cztery, aby sprawdzić, czy tam, w maszynowni chłodniczej nie ukrył się któryś z mechaników sądząc, że to skuteczne schronienie przed ścigającym go, parzącym oddech żarem.

- Otwarcie tej „czwórki” - wspomina Władysław Hynca - było, niestety, przedwczesne. Bo tuż po uniesieniu pontonów, kiedy do ładowni dostało się świeże powietrze, buchnęło znowu czarnym dymem i ogniem i wszystko to płonęło od nowa. Tym razem od nagranych szotów siłowni zapaliła się chłodnia. A dokładniej, izolacja chłodni ładunkowej, której ściany wyłożono korkiem (uściślijmy - nocą ogień pojawił się po raz trzeci, tyle że tłumienie go trwało jedynie kilkanaście minut).

Pomiędzy godziną 16.00 i 17.00 pożar zostaje definitywnie ugaszony, co pozwala rozpocząć poszukiwanie ofiar i oględziny wypalonych nieomal doszczętnie, stanowiących jedno wielkie pogorzelisko nadbudówki i siłowni. Owa pierwsza inspekcja przeraża. Przygnębia rozmiarami zniszczeń (nawet powściągliwe w opisach katastrofy trójmiejskie gazety zauważyły dzień później, że „straty materialne oceniane są jako bardzo poważne”), z trudem pozwalając uwierzyć, że jeszcze kilka godzin wcześniej liniowiec tętnił gwarem i był prawie gotowy do dziewiczej drogi na Far East. Pomieszczenia midshipu - poza sześcioma kabinami z lewej burty, które cudem ocalały - na dobrą sprawę spalone są zupełnie. Brak jest ścianek działowych i mebli, zniknęło wyposażenie mes, pentr i palarni, a na mostku i w radiostacji, z aparatury nawigacyjnej i urządzeń nadawczo-odbiorczych zostały tylko metalowe resztki. Stalowe ramki, obejmy, pojedyncze okucia i uchwyty. Oczywiście, nie lepiej wygląda maszynownia. Zwłaszcza jej lewoburtowy sektor wokół agregatu numer cztery, gdzie zaczął się pożar. Gdzie kompletnemu wypaleniu uległy pompy i mechanizmy pomocnicze, a tablice rozdzielcze, skrzynki i okablowanie instalacji elektrycznej nadawały się do całkowitej wymiany. Podobnie zresztą, jak przegrzany, zdeformowany nadmiarem żaru świetlik maszynowy, czy wybrzuszone płyty pokładu i bocznego poszycia. Jak wiele innych elementów konstrukcji, które należało poddać odbudowie.

O odnalezieniu żywych w tym, co chwilę temu było przedsiönkiem piekła, nikt już prawdę mówiąc nie myśli. Drużyny ratowników ruszają więc w okrętowe zgliszcza, rozgrzebują grubą warstwę pokrywającego podesty błota, ale efektem tych poszukiwań są już tylko ciała. Sumujące rosnący, nieodwracalny bilans tragedii, zwłoki. Do godziny 18.00 doliczono się dziewiętnastu ofiar. W późnych godzinach nocnych, w pomieszczeniach, które w toku akcji zostały zatopione, natrafiono na ciała następnych trzech. Z owej liczby zmarłych, w ogromnej większości młodych, mających nieco ponad 20 lat mężczyzn, jeden (elektryk) był pracownikiem Elmoru, dwóch (czwarty mechanik i motorzysta) pochodziło z zaokrętowanej przez PLO załogi statku, ośmiu malarzy i konserwatorów zatrudniała spółdzielnia Port Service, pozostałych jedenastu zaś, to ludzie z różnych wydziałów Stoczni Gdańskiej.

- Kiedy stało się to już możliwe - mówi mistrz Hynca - zszedłem ze strażakami do maszyny. To trudno aż opisać, choć do dziś pamiętam ten swąd spalenizny, popalone szoty, poskręcane relingi i powyginane schodnie. Pamiętam też, że na gretingach zalegała czarna maź i wszędzie wokół



widziało się kupy wytopionego z elektrycznych kabli ołowiu. Idąc dalej z jednym ze strażaków, pokazywałem. O, ten właz był otwarty, a teraz jest zamknięty. Podnieśliśmy pokrywę, a w środku był nieżyjący już człowiek. W końcu doszliśmy do tych suchych koferdamów, w których ja chciałem się schować. Tam z kolei wejście zakryte było kufajką. Odkrywamy je, i znowu znajdujemy to samo. Oni się chyba tam podusili. Zatruli czadem, oparami, w każdym razie ja nie dojrzałem już spalonych. Tu szczęściem w tym nieszczęściu było - dorzuca po chwili refleksyjnym tonem Hynca - że pożar ten wybuchł w czasie przerwy, kiedy na burcie znajdowała się garstka ludzi. Przecież, gdyby ci spawacze zapalili ten palnik parę minut wcześniej, to aż strach pomyśleć o panice, jaka by tam powstała. Przecież było ciemno, nie wszyscy znali drogi ewakuacji, które i tak zasłaniał ogień (to wcale nie przypadkowo zginęło aż tylu ludzi ze współpracującego ze stoczną Port Servicu). A ponadto pośród tych, którzy byli wtedy na dole, blisko połowa to kobiety sprzątające pomieszczenia maszynowe i zajmujące się izolacją kolektorów wydechowych silnika. Tak, gdyby to się stało przed dziewiątą, ofiar na pewno byłoby więcej. O wiele, wiele więcej...

Tragiczny pożar „Konopnickiej” okrył żałobą stoczniowców, wywołał gremialny oddźwięk wśród ludzi morza, wzbudził wyrazy smutku, współczucia i solidarności nie tylko na Wybrzeżu Gdańskim, ale i w całym kraju. Rodziny i bliscy tych, którzy w katastrofie utracili życie otoczeni zostali troskliwą opieką, specjalne zespoły ekspertów i władze prokuratorskie natychmiast zajęły się badaniem przyczyn i okoliczności dramatu, a powołana przez premiera Józefa Cyrankiewicza komisja rządowa, której przewodniczyli wiceminister przemysłu ciężkiego Antoni Czechowicz i dyrektor generalny Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego inż. Zdzisław Nowakowski, pojawiła się przy wypalonym frachtowcu już w dniu wypadku, od razu zresztą angażując się w bieżące problemy zrozpaczonych ludzi i stoczni. Pomagając w otrzymaniu zasiłków, rent i świadczeń socjalnych. Przyspieszając bieg spraw, których załatwienie bywało kłopotliwe, wymagało determinacji i czasu. Z inicjatywy tejże komisji i wiceministra Czechowicza Rada Państwa przyznała tragicznie zmarłym wysokie odznaczenia państwowe. Pośmiertnie otrzymali je:

Zygmunt Szczepanowski - stoczniowiec z wydziału TP, budowniczy statku, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Jan Tałanda - stoczniowiec, monter maszyn z wydziału P-1, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Tadeusz Kaczor - stoczniowiec, palacz okrętowy z wydziału P-1, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Włodzimierz Korol - stoczniowiec, monter maszyn z wydziału P-1, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Mieczysław Lisiak - stoczniovec, monter maszyn z wydziału P-1, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Ryszard Hyra - stoczniovec, smarownik z wydziału P-1, odznaczony Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

Michał Nikonowicz - stoczniovec, ślusarz z wydziału W-3, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Wiktor Zychlak (Zychalak) - stoczniovec, monter rurociągów z wydziału W-2, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Eugeniusz Antosik - stoczniovec, hydraulik z wydziału W-2, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Leon Labuda - stoczniovec, ślusarz-elektryk z wydziału W-4, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Stanisław Nowicki - elektryk, pracownik Zakładów Okrętowych Urzędzeń Elektrycznych Elmor, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Jan Grudziński - IV mechanik, pracownik Polskich Linii Oceanicznych, odznaczony Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

Zdzisław Nowosad - motorzysta, pracownik Polskich Linii Oceanicznych, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Józef Runowski - brygadzysta, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Stanisław Korzeniewski - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Jan Kania - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Klemens Zieliński - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Władysław Bereza - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Kazimierz Bujnowski - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Hubert Dawidowski - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, oraz

Józef Rułko - robotnik, pracownik spółdzielni Port Service, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Jak można zauważyć, na liście uhonorowanych umieszczono nazwiska 21 mężczyzn. Zwłok dwudziestego drugiego, nie udało się rozpoznać i prawdopodobnie pochowano je jako niezidentyfikowane. Pisząc o 22 tragicznie zmarłych podczas pożaru na „Konopnickiej” wspomnieć jednak należy, że 23 ofiarą dramatu stał się dyrektor Stoczni Gdańskiej, inż. Jerzy Wychowski. Niespełna rok później, 7 grudnia 1962 roku, mając 43 lata, mężczyzna popełnił samobójstwo. Pochowany został na gdańskim Srebrzysku.

Na marginesie tej tragicznej listy trudno oprzeć się refleksji, jak niezrozumiałym i smutnym jest, że żaden z gdańskich dzienników - to też znak tamtych czasów - nie chciał opublikować wspólnego nekrologu, czy imiennego wykazu ofiar, a zacytowane wyżej informacje podał jedynie mający wewnętrzny, niejako lokalny zasięg „Głos Stocznio-wca”. Tylko na łamach owego tygodnika ukazał się nekrolog 10 pracowników stoczni i elektryka z Elmoru, podczas gdy pozostałych zmarłych potraktowano znową osobliwej ciszy. Skazaniem na niebyt i przedwczesne zapomnienie.

Dojście do genezy i ustalenie okoliczności katastrofy nie nastroczało większych kłopotów. Dość szybko więc zabezpieczono dowody, zebrano protokoły przesłuchań i opinie biegłych, w takimż tempie przygotowując akt oskarżenia i proces.

- Po zejściu ze statku i złożeniu szerokich, możliwie szczegółowych wyjaśnień - dopowiada Władysław Hynca - nikogo z nas nie zatrzymano, ale nakazano nam być „pod ręką” i oczekiwać na kolejne wezwanie. Długo nie czekaliśmy, bowiem prędko okazało się, że trzeba znaleźć winnych. Konkretnych ludzi, za których sprawą spaliła się „Konopnicka”. Ponieważ w pożarze zginął Michał Nikonowicz, jeden z moich pracowników - tego ranka dałem mu kartkę na przepustkę do lekarza, ale on powrócił wcześniej, bo lekarza bodaj nie było, więc zszedł do maszyny, do recesu, gdzie prowadził jakąś robotę i tam już, niestety, został - tym winnym miałem być również ja. Wieczorem, następnego dnia, czyli czternastego, przyjechała po mnie do domu milicja. Aresztowano mnie. Potem osadzono na Kurkowej, gdzie po trzech dniach, mając 33 lata kompletnie osiwiąłem. Po dwóch miesiącach zostałem zwolniony i przed sądem odpowiadałem już z wolnej stopy...

Sprawa „Konopnickiej” trafiła na wokandę Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku 23 marca 1962 roku. Bolesne rozmiary dramatu, jak i osoby, które zostały w sprawę uwikłane, sprawiły, że od pierwszego dnia proces rozniecał wiele emocji i komentarzy, a w przestronnej, wypełnionej po brzegi sali nr 101 z trudem mieścili się zainteresowani finałem tragedii stocznio-wcy, przedstawiciele tak zwanego aktywu partyjno-związkowego, rodziny ofiar i zwykli ludzie, mieszkańcy Gdańska i Wybrzeża. Rozprawę prowadziło trzech sędziów zawodowych (byli to Jan Karczewski i Julian Moczydłowski oraz przewodzący im Tomasz Juściński). W roli oskarżycieli występowali szef Prokuratury Wojewódzkiej Jan Miklas i jego zastępca Waclaw Kajtanowski. Na ławie oskarżonych zasiedli zaś: dyrektor naczelny stoczni Jerzy Wychowski,

główny inżynier budowy statków Antoni Gorgoń, budowniczy „Konopnickiej” Józef Sternik, asystent szefa produkcji do spraw prób Kazimierz Wojcieszak, główny konstruktor budowy Jan Andrzej Ostrowski, konstruktor siłowni okrętowych Edward Piórczyński, kierownik sekcji technologiczno-konstrukcyjnej Henryk Dawidowicz, technolog stoczniowy Artur Krotowski, brygadzysta z W-2 i prób zdawczo-odbiorczych Marian Kamiński, mechanik wachtowy Marian Wajs i mistrz ślusarski z wydziału W-3 Władysław Hynca.

Przesłuchania świadków i oskarżonych - z których żaden nie przyznał się do faktu, że to z jego winy doszło do katastrofy, w wyniku której śmierć poniosło 22 ludzi, a straty materialne sięgnęły 43 mln złotych - nie wniosły w zasadzie niczego odkrywczego. Materiały procesowe potwierdziły bowiem prezentowane wcześniej ustalenia, artykułując dodatkowo, że: „wszelkie prace niebezpieczne nie były i w dalszym ciągu nie są oznaczane na kartach pracy znakami ostrzegawczymi”. Większość usterek na statkach w ostatniej fazie wykańczania, już po próbach w morzu, usuwa się bez kart pracy. Bez śladowych choćby opracowań technologicznych i konstrukcyjnych. I ten właśnie problem, w połączeniu z brakiem odpowiedniego nadzoru, był - zdaniem sądu - źródłem zła. Punktem, z którego ruszył ciąg niedopatrzeń i błędów, prowadząc do tego, co stało się rankiem, 13 grudnia, przy stoczniowej kei.

Wyrok zamykający dramat „Konopnickiej” ogłoszony został w czwartek, 19 kwietnia 1962 roku. Mocą odczytanej przez sędziego Juścińskiego sentencji sąd skazał :

Mariana Kamińskiego, brygadzystę - na 3 lata więzienia

Władysława Hyncę, mistrza ślusarskiego - na 1 rok więzienia

Józefa Sternika, budowniczego statku - na 1 rok aresztu

Mariana Wajsa, mechanika wachtowego - na 8 miesięcy aresztu, z zawieszeniem na okres dwóch lat.

Pozostałych oskarżonych uniewinniono.

- Wszystko się zgadza... Faktycznie, dostałem rok więzienia - mówi Hynca - choć całego roku nie siedziałem, bo zwolniono mnie nieco wcześniej. Po odbyciu kary powróciłem do stoczni. Przyjęto mnie bez żadnych problemów, jako mistrza brygady kompletacyjnej. Mistrza odpowiedzialnego za prace ślusarskie na pokładzie. Tam robiłem do 1983 roku, by po 35 latach pracy przy statkach przejść na wcześniejszą emeryturę. Pożegnać tę robotę i stocznnię.

- Ten proces i podniesiony wokół niego szum - zamyka swą opowieść red. Grzegorz Kurkiewicz - miał też, niestety tło, o którym nie mówiło się głośno. Chodziło mianowicie o to, aby niejako przy okazji odwołać dyrektora Wychowskiego i jego ekipę. Aby pozbyć się tej, skądinąd kompetentnej, zgranej grupy i zastąpić ją inną. A cała ta historia, łączona z feralną „trzynastką”, była rzeczywiście poznaczona pechem. Tego dnia bowiem, na dziewiątą rano Wychowski zwołał w sali BHP (później historycznej; tam podpisywano Porozumienia

Gdańskie) naradę na temat bezpieczeństwa i zabezpieczenia pożarowego stoczni. Naturalnie, narada już się nie odbyła...

Izba Morska w Gdyni, która wypalonym liniowcem zajęła się dopiero 27 lutego 1964 roku, nie rozpoznawała sprawy, godząc się z opinią delegata ministra żeglugi kapitana Witolda Poinca, iż byłoby to niecelowe, jako że statek nie znajdował się jeszcze w eksploatacji, a w stosunku do członków załogi posiadających kwalifikacje morskie nie podniesione zostały jakiegokolwiek zarzuty. Ponadto - uzasadniał swoją decyzję przewodniczący Izby sędzia Eugeniusz Jabłoński - skoro frachtowiec obsadzony był tylko nadzorującą budowę załogą szkieletową, zaś przyczyny pożaru tkwiły w ewidentnym niedostatku koordynacji wykonywanych przez stocznię robót, nie mając nic wspólnego z nawigowaniem lub działaniem urządzeń okrętowych (czego dowiodły prace kilku komisji oraz prowadzone przez Sąd Wojewódzki w Gdańsku postępowanie karne), katastrofa ta pozbawiona jest wszystkich cech wypadku morskiego. A zatem, nie jest to sprawa, która leżałaby w kręgu zainteresowań Izby.

Co do losów „Konopnickiej”, te przesądzone nieomal natychmiast. Statek zostanie odbudowany - pisano już w tydzień po dramacie - będzie pływał, a zniszczenia usunie się w stosunkowo niedługim czasie i znacznie mniejszym, niż to pierwotnie oceniano nakładem. Na dowód, że jest to rzeczywiście możliwe, jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia powołano 30-osobową komisję inwentaryzacyjną, kierowaną przez inżynierów Romualda Gliszczyńskiego i Zygmunta Kucharka, stawiając przed nią dwa cele: dokładne ustalenie strat i opracowanie planu techniczno-produkcyjnego przedsięwzięcia. Naszkicowanie harmonogramu prac i środków, które pozwolą zabezpieczyć sprawny i bezkolizyjny przebieg remontu. Już po miesiącu, po nieco dokładniejszych oględzinach i zorientowaniu się, że jednak „odbudowa będzie miała szeroki zakres, a prace skomplikowany charakter”, wokół wypalonego frachtowca zaczyna robić się ciszej. Co prawda, wspomina się jeszcze o powołaniu Biura Głównego Inżyniera Budowy (kierownictwo tego gremium powierzono wspomnianemu wcześniej inż. Romualdowi Gliszczyńskiemu, który miał obok siebie głównego konstruktora inż. Konrada Baneckiego, kierownika prac pokładowych Waława Ziemkiewicza i nadzorującego prace maszynowe Jana Ziemkiewicza). Cztery miesiące później alarmuje, że w związku z koniecznością wymiany silnika głównego „dalej nie wiadomo, jaki to będzie silnik i kto go dostarczy?”, by potem, o nieszczęsnym statku zaprzestać mówić w ogóle. Osłonić sprawę wstydliwą kurtyną milczenia i... z ogromnym mozolem robić swoje. Montować nowe blachy, instalacje, urządzenia. Odtwarzać długimi tygodniami to, co w parę godzin zdołał pochłonąć nieznaną opamiętania żywioł.

Odbudowa dziesięcioletnika zajęła ponad 18 miesięcy i dobiegła szczęśliwego końca 30 czerwca 1963 roku. W tym dniu bowiem statek opuścił doki stoczni, na rufowym flagsztaku „Konopnickiej” pojawiła się biało-czerwona bandera, a czekający z ładunkiem operatorzy

Chipolbroku zamykali listę bukingową, kompletując dokumenty pierwszej dalekowschodniej podróży. Patrząc na datę eksploatacyjnej inauguracji widać więc wyraźnie, że remontowanie uszkodzonego liniowca trwało półtora raza tyle, co jego budowa, uwypuklając tym samym, jak bardzo optymistyczne, przedstawiane tuż po wypadku prognozy rozminęły się z realiami. Uświadamiając, czym katastrofa ta - także w sensie ekonomicznym - była dla Stoczni. Skądinąd, suma 72 mln (ówczesnych) złotych dodatkowych kosztów (a taką liczbę podają dokumenty Izby Morskiej w Gdyni z roku 1964, choć w dossier Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku wspomina się o 43 mln) mówi sama za siebie. Wyjaśnia dlaczego - między innymi - w następnych latach uległa załamaniu wielkość stoczniowej produkcji, a jej poziom z roku 1960 osiągnięto dopiero cztery lata później.

Po pierwszym, dziewiczym rejsie do Chin „Konopnicką” czekały regularne, liniowe rejsy na Far East. Wszystkie raczej spokojne, bez przygód i zdarzeń, które należałoby odnotować w annałach PMH. Tak działo się przez następne 16 lat. Aż do roku 1979, kiedy motorowiec wykreślono z polskich rejestrów i przekazano Chińskiej Republice Ludowej, zatrudniając na tym samym chipolbrokowskim szlaku jako „Yixing”. Niestety, pod chińską banderą frachtowiec pływał krótko. 30 października 1980 roku, podczas postoju w Szanghaju, na ex-„Konopnickiej” zapaliło się, wybuchł znowu pożar, który tym razem nie dał strażakom szans. Strawił statek doszczętnie, skazując go na złomowanie i „rejs do huty”. Tak więc przedziwnym trafem ujawnione grudniowego ranka w Stoczni Gdańskiej zakusy ognistego żywiołu dały o sobie znać po latach, a zabójcze płomienie sięgnęły mierzzonego celu. Wygrały, powetowały nadmotławską przegraną, zwyciężając na dalekich wodach. U wybrzeży Morza Wschodniochińskiego.

Po tragedii „Konopnickiej”, pożarze z „morzem ognia”, który w historii floty spod biało-czerwonej bandery zapisany został jako ten, który pociągnął za sobą najwięcej ofiar, niewiele później doszło do kolejnych, podobnych temu, choć mniej dramatycznych zdarzeń. I tak:

- 29 czerwca 1961 roku, przy nabrzeżu portowym w Philadelphii, nieomal doszczętnie spłonął frachtowiec Polskich Linii Oceanicznych „Polanica” (będący od trzech lat w eksploatacji statek odbudowano, ofiar w ludziach nie było)
- 3 marca 1964 roku, po całkowitym wypaleniu zatonął przebywający w morzu, liczący 480 BRT motorowiec Polskiej Żeglugi Morskiej „Drawa” (bez ofiar w ludziach)
- 17 lipca 1977 roku, podczas postoju w Amsterdamie zupełnemu wypaleniu uległa nadbudówka liniowca PLO „Radom” (ofiar w ludziach nie odnotowano)
- 16 kwietnia 1979 roku, na wyspokości Bornholmu spłonął dziesięcioletni PLO „Reymont”, w wypadku zginęło dwóch członków załogi

- 4 maja 1979 roku, w duńskim porcie Hirtshals wybuchł pożar na trawlerze burtowym Odry „Szczytno” (po przeholowaniu do kraju 17 letnią jednostkę wycofano z eksploatacji i złomowano)
- 18 czerwca 1979 roku, podczas postoju na redzie Karachi spłonął, a po nieudolnej akcji ratowniczej i wejściu na mieliznę, został utracony motorowiec PLO „Traugutt” (ofiar w ludziach nie było)
- 28 listopada 1979 roku, podczas pobytu na łowisku zapalił się trawler solarnia „Luzytanka”, po przeholowaniu do kraju jednostkę odbudowano
- 6 listopada 1982 roku, podczas manewrów podejściowych do Świnoujścia wybuchł pożar na promie „Mikołaj Kopernik”, doprowadzając do całkowitego wypalenia przedziału maszynowego
- 23 października 1983 roku, podczas postoju na kotwicy w falklandzkiej Zatoce Berkeley spłonęła nadbudówka dalnorowskiego trawlera przetwórci „Uran”
- 30 września 1987 roku na kotwiczącej w Zatoce Berkeley rybackiej bazie „Pomorze” pojawił się ogień, w wyniku którego śmierć poniosło czterech mężczyzn. Genezą dramatu i gwałtownej eskalacji ogarniającego rufową nadbudówkę ognia było zapalenie się (najprawdopodobniej od papierosowego niedopałka) 85.000 kartonowych opakowań, które składowano na pokładzie.

Wystąpienie na Konferencji – „Stocznia Gdańska w okresie największego wzrostu potencjału produkcyjnego w latach 1955-1965”, zorganizowanej przez Fundację Promocji Solidarności, przy współpracy Narodowego Muzeum Morskiego i Morskiej Fundacji Historycznej w Muzeum Sali BHP Stoczni Gdańskiej dn. 18 grudnia 2019 r.